

Datum  
2020-02-25  
Handläggare  
Patrik Jönsson  
Sjö och luft  
Enheten för hållbar utveckling  
Sektionen för analys

## Transportstyrelsen informerar – sjöfart 1/2020

Transportstyrelsen distribuerar med viss regelbundenhet angelägna meddelanden och budskap varvat med händelser som andra inom sjöfarten råkat ut för. Syftet med informationen är att öka kunskapen och säkerhetsmedvetandet hos sjöfartens aktörer på alla nivåer. Ett problem med säkerhetsarbete är att nå ut till den personal som berörs, i synnerhet till dem som så att säga ”jobbar på golvet”. Detta är ett sätt att försöka nå branschen i sin helhet.

Ett sätt att ytterligare sprida information inom branschen är att ta upp relevanta händelser i fartygens skyddskommittéer.

Initiativtagare och ansvarig för utskicket, som skildrar både svenska och utländska händelser, är sektionen för analys på Transportstyrelsens avdelning sjö- och luftfart. Synpunkter, åsikter och förslag tar vi tacksamt emot på e-post [sjoutredning@transportstyrelsen.se](mailto:sjoutredning@transportstyrelsen.se).

### **Prenumeration på utskicken**

Transportstyrelsen låter nu dessa meddelanden vara tillgängliga som prenumeration. Man har möjlighet att prenumerera på utskicket genom att ange sin mejladress och kryssa för den typ av utskick man vill ha, i det här fallet: Sjöfart – olyckor och tillbud yrkessjöfart samt säkerhetsinformation för sjöfarten bland kryssvalen på vår hemsida. Den som fortsättningsvis vill ha informationen går in på:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-webbplatsen/prenumerera-pa-information/>

Sjöfartens arbetsmiljönämnd publicerar också delar av texterna i sin publikation SAN-NYTT som även går att läsa digitalt på deras hemsida. [www.san-nytt.se](http://www.san-nytt.se).

## Olycksstatistik 2018

Transportstyrelsen publicerar årligen en säkerhetsöversikt på vår hemsida där olycksstatistik från yrkessjöfart, fritidssjöfart och luftfart presenteras. Denna statistik för 2018 finns inom kort tillgänglig på vår hemsida för den som är intresserad.

Vi väljer i detta nummer att presentera valda delar av statistiken som rör yrkessjöfarten 2018. Vi kommer senare i år även presentera siffrorna för förra året. Längre ner presenteras också några fall av personskador på fartyg från förra året som kan vara av intresse ur lärande och förebyggande synvinkel.

## YRKESSJÖFART

### Sammanfattning av säkerhetsutvecklingen

År 2018 var ett relativt normalt år för svensk sjöfart. Totalt rapporterades det 316 händelser, varav 57 var tillbud till olyckor. Av dessa 57 bedöms 3 stycken vara tillbud till personolycka. Vidare har 82 händelser klassificerats som personolyckor och 177 som sjöolyckor. En sjöolycka definieras som en olycka som har uppstått i samband med fartygets drift, medan personolyckor är sådana händelser som inte härrör från driften. I båda fallen är ett tillbud en händelse som hade kunnat utvecklas till en olycka, om den inte avvärjts i tid. Tabell 1 visar en summering av antalet händelser som rapporterades in under 2018.

Händelse	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Sjöolyckor</b>	185	183	156	164	177
Tillbud	29	19	36	40	54
<b>Personolycka</b>	40	43	33	32	82
Tillbud till personolycka	0	0	0	0	3
<b>Omkomna</b>	6	5	1	1	3

Tabell 1 visar antalet inrapporterade sjöolyckor, tillbud till sjöolyckor, personolyckor, tillbud till personolyckor och omkomna under perioden 2014–2018. Skillnaden mellan antalet inrapporterade personolyckshändelser och antalet skadade i personolyckor beror på att vissa dödsfall också faller under kategorin personolycka i databasen utifrån händelsetyp.

Totalt 3 personer omkom under 2018, varav en i en personolycka inom yrkessjöfarten och 2 inom vad som bedöms som sjöolycka. Den ena sjöolyckan var en stuveriarbetare som i samband med lossning av last omkom. I den andra klämdes en matros ihjäl på förtöjningsspelet i samband med avgång. Personolyckan, tillika en arbetsplatsolycka, var en målare som omkom under arbete ombord på en färja. Observera att de 3 omkomna räknas in i de 316 händelserna.

Antal rapporterade personskador i sjöolyckor uppgick till 37, och i personolyckor (till exempel arbetsplatsolyckor) rapporterades 82 skadade personer. I jämförelse med fjolåret, då 31 händelser inrapporterades, kan

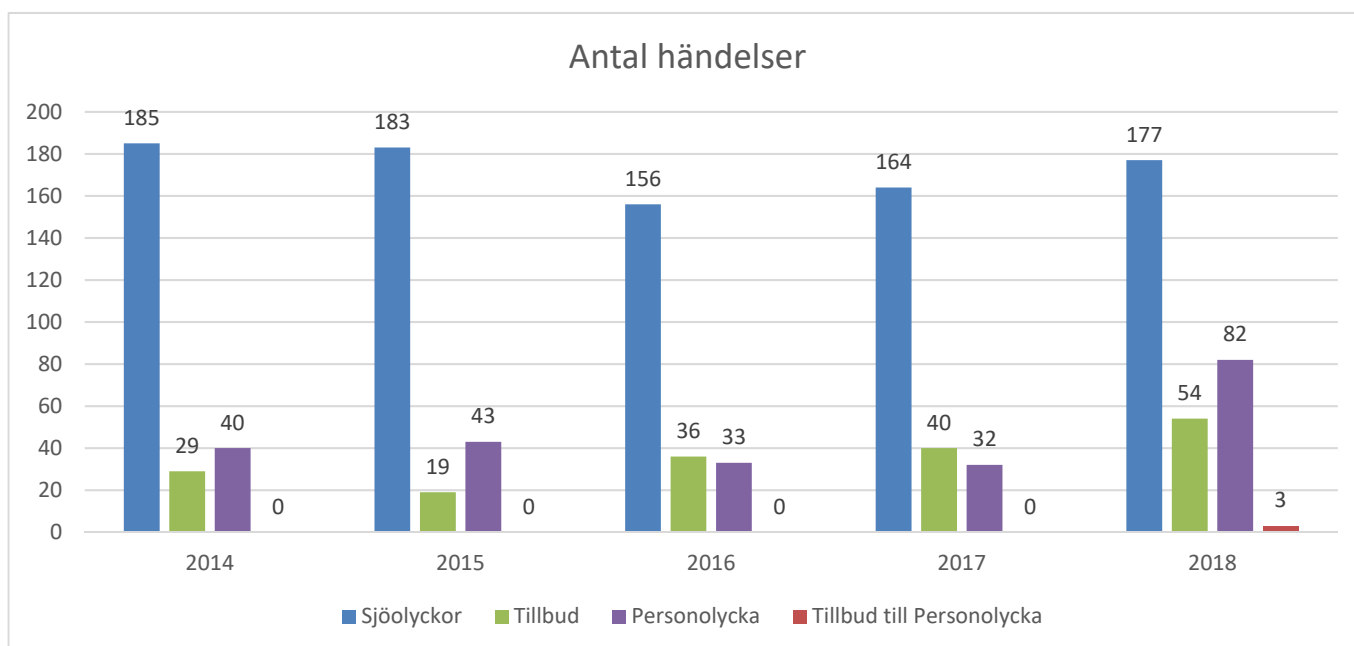
antalet skadade i personolyckor tyckas hög.<sup>1</sup> Den stora ökningen beror dock främst på förändrade rapporteringskällor och rutiner hos Transportstyrelsen, snarare än att sjöfarten har drabbats av fler personolyckor.

## Olycksstatistik

Efter ett tapp i antalet inrapporterade sjöolyckor 2016 har antalet åter börjat stiga upp till tidigare nivåer. Antalet tillbud har till och med överstigit tidigare nivåer, vilket tyder på en ökad rapporteringsbenägenhet från sjöfarten i stort. Detta resulterar i att den generella inrapporteringen ligger på en relativt jämn nivå sett över femårsperioden. Men trots den positiva trenden kvarstår en betydande underrapportering, i synnerhet från yrkesfiskare och antalet tillbud.

Kategorin personolyckor har dock ökat signifikant jämfört med föregående år. Ökningen förklaras bäst av att Transportstyrelsen har ändrat sina rutiner för hanteringen av arbetsskaderapporter som inkommer ifrån andra myndigheter och hur dessa klassificeras i databasen. Statistiken bör därmed inte tolkas som att antalet personolyckor har ökat dramatiskt det senaste året. Nytt för 2018 är också att särskilja antalet tillbud till personolyckor. Tidigare har dessa händelser räknats med som vanliga tillbud. Antalet inrapporterade tillbud till personolyckor är mycket lågt och underrapporteringen antas här vara mycket stor.

**Figur 1** visar fördelningen av alla inrapporterade händelser efter typ av händelse för åren 2014–2018

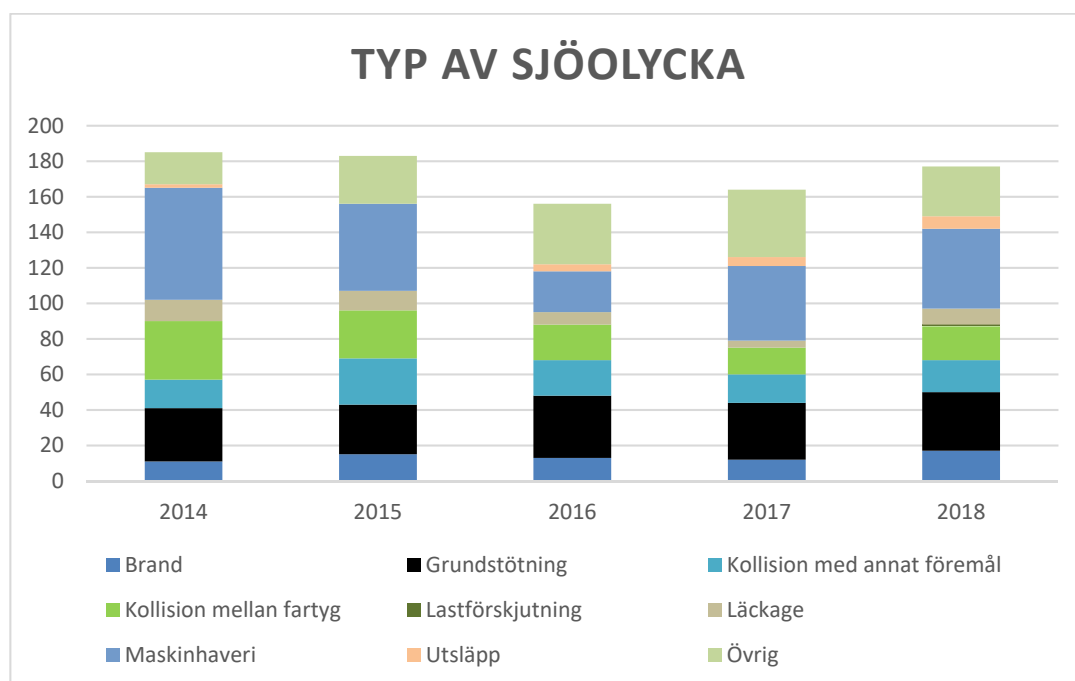


<sup>1</sup> I 2017 års översikt rapporterades 27, en siffra som nu reviderats uppåt.

Figur 1. Antal händelser fördelat på sjöolyckor, tillbud, personolyckor och tillbud till personolyckor

## Sjöolyckor

En sjöolycka definieras som en olycka som har uppstått i samband med fartygets drift. Figur 14 visar alla inrapporterade sjöolyckor fördelade på typ av olycka för åren 2014–2018. Av de sjöolyckor som rapporterades under 2018 kan cirka en fjärdedel härledas till maskinhaverier och cirka en femtedel vardera till kollisioner respektive grundstötningar. Fördelningen motsvarar i hög grad samma som för 2017. Undantagen är kategorin övrig, som bland annat olyckor vid förtöjning, lastning och lossning ingår i. I år utgörs denna typ av olyckor knappt 16 procent, vilket är en minskning från förra årets 23 procent. Även andelen lastförskjutningar är högre i år än förra – 5 procent respektive 2,4 procent – men i båda fallen är det totala antalet inrapporterade händelser få.

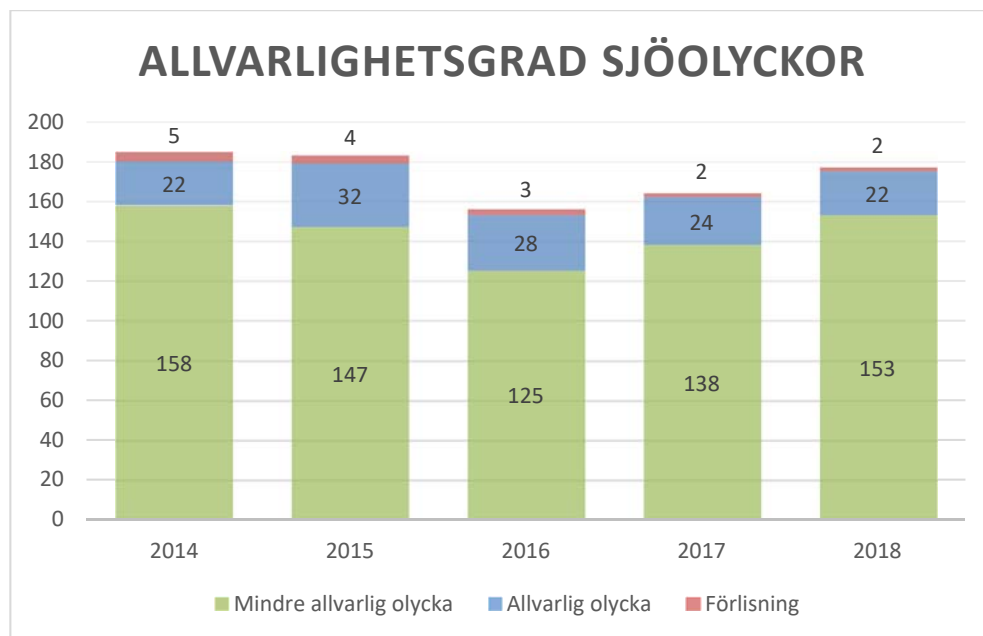


Figur 2. Typ av sjöolycka

Figur 3 visar antalet sjöolyckor fördelat efter olycksgradering (allvarlighetsgrad). De mindre allvarliga olyckorna utgör den största kategorin med drygt 85 procent. Över femårsperioden visar figuren på förhållandevis små förändringar: förlisningar och de allvarligare olyckorna fortsätter att minska något sett över åren, vilket är positivt, medan andelen mindre allvarliga olyckor har ökat något. Denna ökning kan tolkas som ett tecken på att kännedom om rapporteringskraven till myndigheten och förståelsen för nyttan med rapporteringen ökar inom branschen.

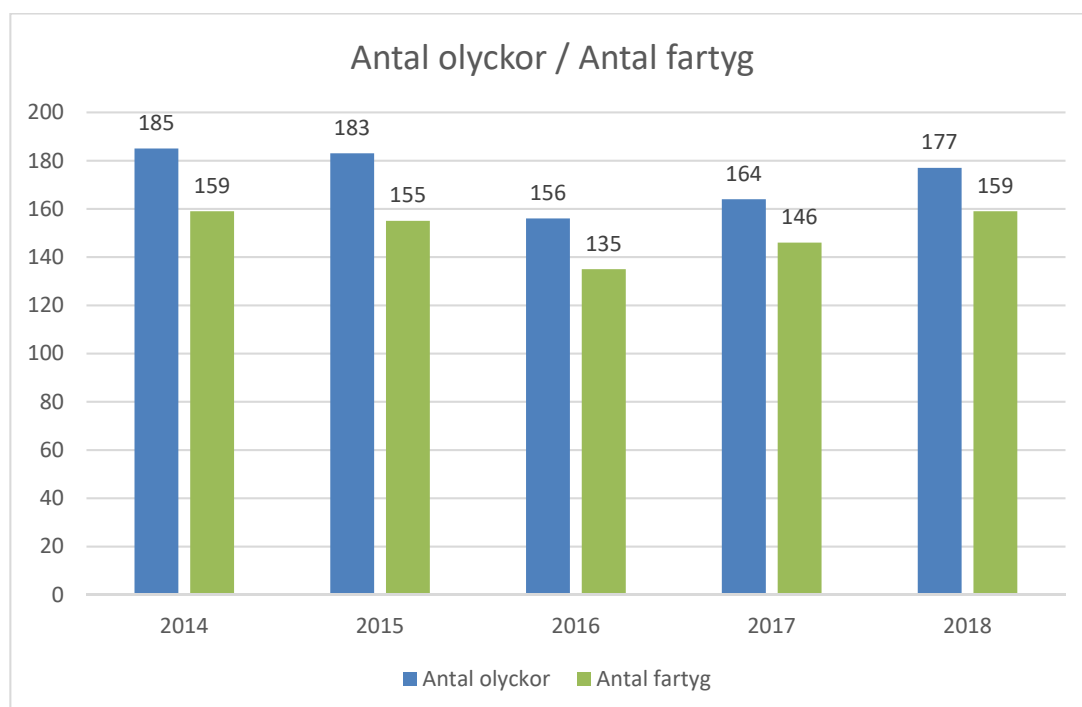
I syfte att uppmuntra och öka antalet inrapporterade händelser bedriver Transportstyrelsen både kort- och långsiktigt informationsarbete.

Exempelvis anordnar myndigheten ett årligt sjöfartsseminarium, möter och för dialog med branschen vid olika sammankomster samt för ut budskapet i olika mediekanalet om såväl nyttan som skyldigheten att rapportera in olyckor och tillbud.



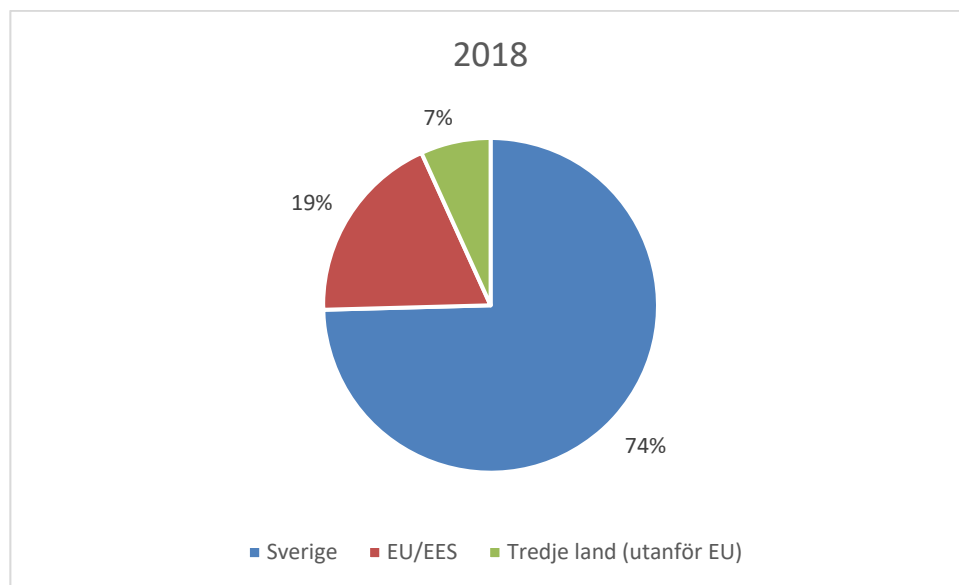
Figur 3. Olycksgradering

Figur 4 visar antal rapporterade olyckor jämfört med antal olycksrapporterande fartyg. De flesta rapporterade fartyg rapporterar enbart en enskilda olycka om året. Men det finns ett drygt dussintal fartyg som rapporterar fler olyckor per år. I de fall där fartyg har rapporterat in fler olyckor är det nästan uteslutande mindre allvarliga olyckor, vilket tyder på att rederiet i fråga har en väl fungerande rapporterings- och säkerhetskultur.

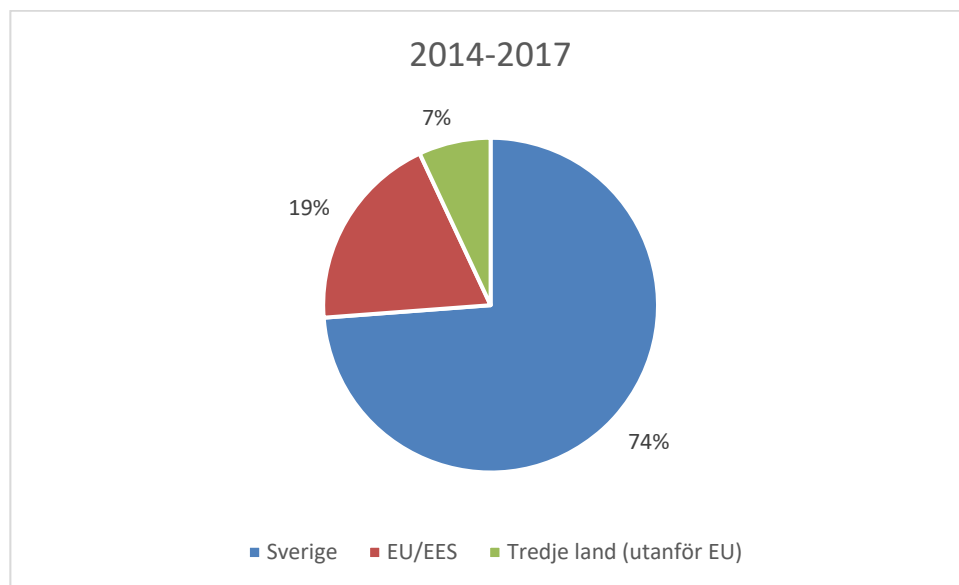


Figur 4. Antal rapporterade olyckor jämfört med antal olycksrapporterande fartyg

Figur 5 och 6 visar hur nationaliteten på de olycksrapporterande fartygen fördelar sig. Under 2018 minskade andelen EU-flaggade fartyg något till förmån för fler rapporter från fartyg flaggade i tredje land jämfört med 2017. Svenskflaggade fartyg står alltså för merparten av de inrapporterade olyckorna med omkring 75 procent.



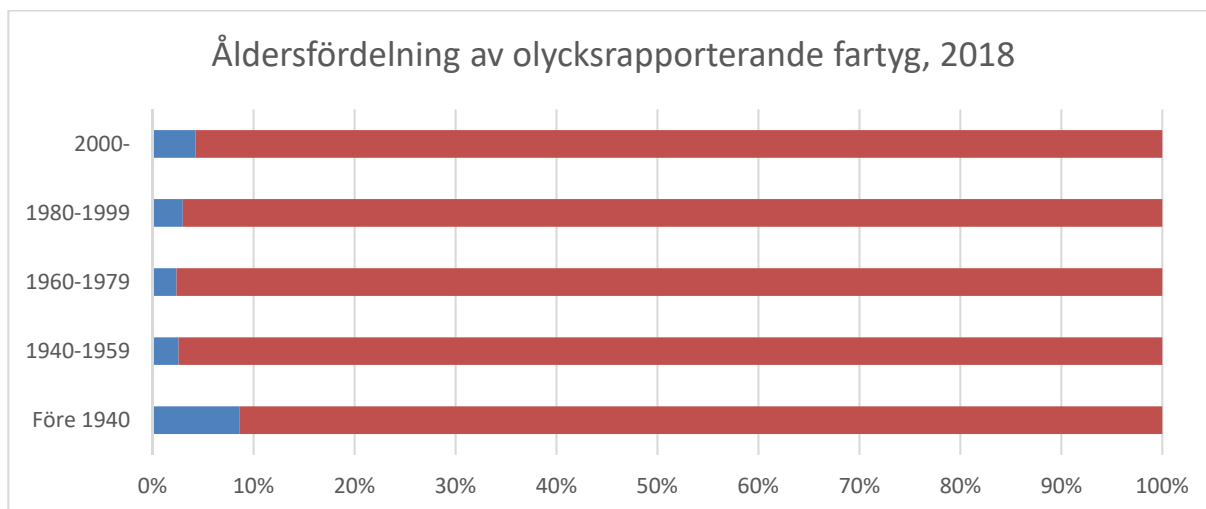
Figur 5. Nationalitet på olycksrapporterande fartyg 2018



Figur 6. Nationalitet på olycksrapporterande fartyg 2014–2017

Figur 7 visar antalet rapporter 2018 indelat efter fartygets ålder, som en procentuell andel av det totala antal fartyg inom en ålderskategori som finns registrerade i Transportstyrelsens system. Figuren visar att rapporteringsgraden är högst bland fartyg byggda före 1940. Det kan bero på att fartyg som är så gamla oftast används som passagerarfartyg, och det

krävs då ett väl utvecklat säkerhetsorganisationssystem med tillhörande avvikelssystem.

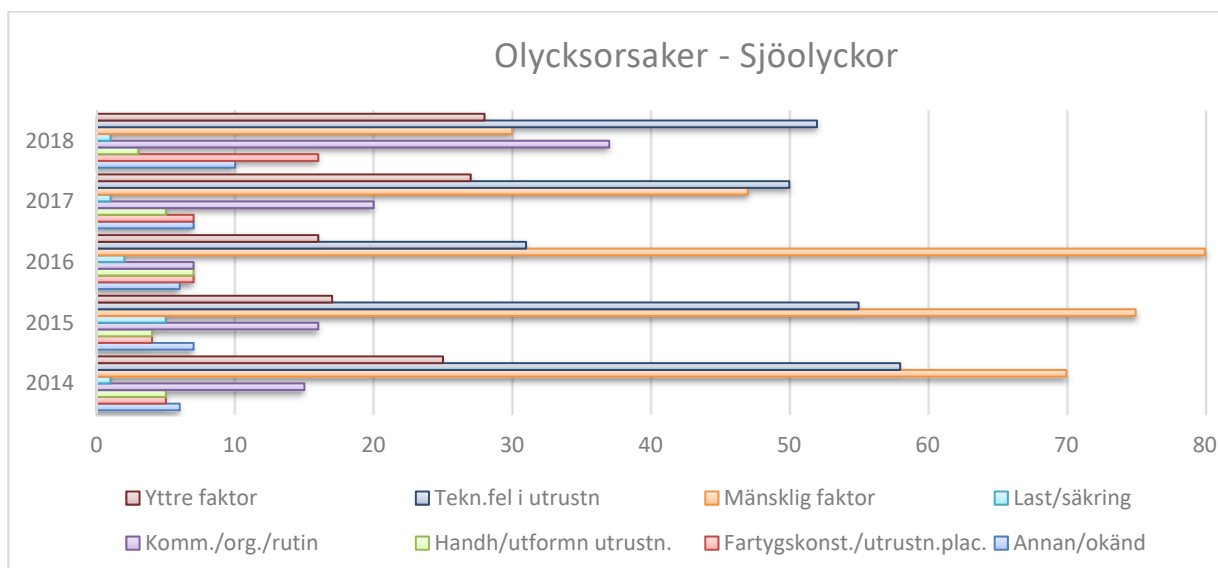


Figur 7. Åldersfördelningen av de fartyg som rapporterat olyckor under 2018

Figur 8 visar fördelningen av bedömd olycksorsak för de rapporterade olyckorna 2014–2018. När 2018 års statistik jämförs med föregående år märks en kraftig minskning av olycksorsaker som klassificeras som mänsklig faktor. Det överensstämmer väl med en förändrad bedömning av arbetsmiljörelaterade händelser, som alltmer bedöms röra aspekter inom gruppen kommunikation, organisation och rutiner. Detta har gjorts dels eftersom mänsklig faktor med tiden ansetts för oprecist, dels på grund av en medveten satsning som syftar till att i högre grad inkludera HF/MTO-aspekter<sup>2</sup> i analysen av sjöfartshändelser. Exempelvis kan en sjöolycka som först tycks vara resultatet ett handhavandefel snarare bottna i bristande kommunikation eller att besättningsmän inte fått rätt förutsättningar från sin organisation för att genomföra arbetsuppgiften.

För 2018 är tekniska fel i utrustningen den största olycksorsaken, följt av kommunikation/organisation/rutiner och mänsklig faktor, tätt följt av yttre faktor. Likt föregående år är antalet händelser knutna till last och lastsäkring få.

<sup>2</sup> HF/MTO står för Human Factors / Människa, Teknik och Organisation; ett analytiskt verktyg som utgår från människans förutsättningar och begränsningar, och sätter dessa i relation till de tekniska och organisatoriska system som hon verkar inom.

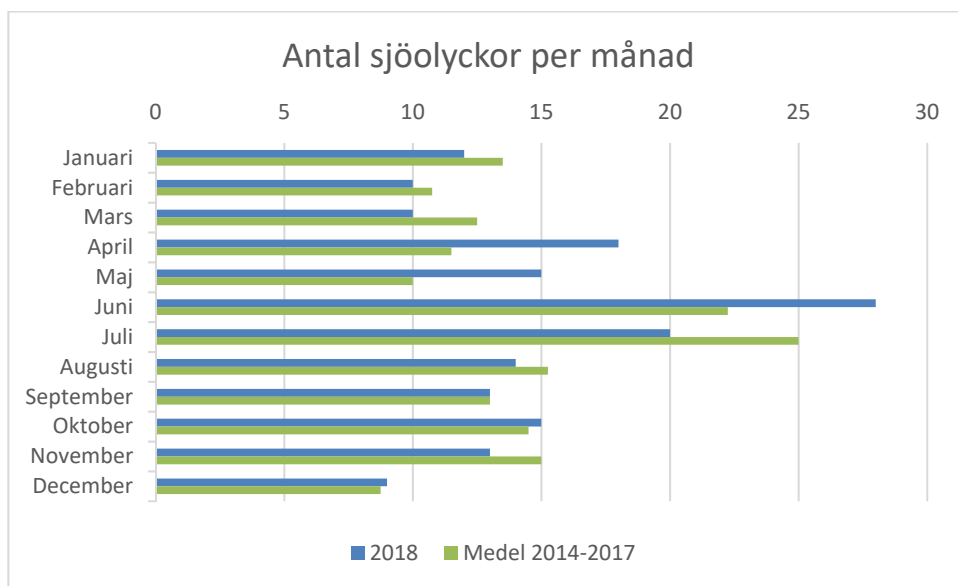


Figur 8. Fördelningen av bedömd olycksorsak för de rapporterade olyckorna 2014–2018

Figur 9 visar antalet sjöolyckor per månad under 2018 och medelvärdet av antalet olyckor per månad för år 2014–2017. Antalet olyckor är generellt högre under sommaren. Det ska sättas i relation till att betydligt fler fartyg är i rörelse under denna årstid, till viss del tack vare att båtlivet kommer igång och ökar trafiktryck i farlederna. Fritidsbåtsolyckor presenteras dock inte i denna figur. Framför allt har skärgårdstrafik sin högsäsong under sommaren samt passagerartrafik i form av kryssningsfartyg och färjelinjer som då trafikerar svenska farvatten i högre utsträckning. Under 2018 har månaderna april, maj och juni ovanligt många olyckor rapporterade, medan juli och mars har relativt få i förhållande till föregående år.

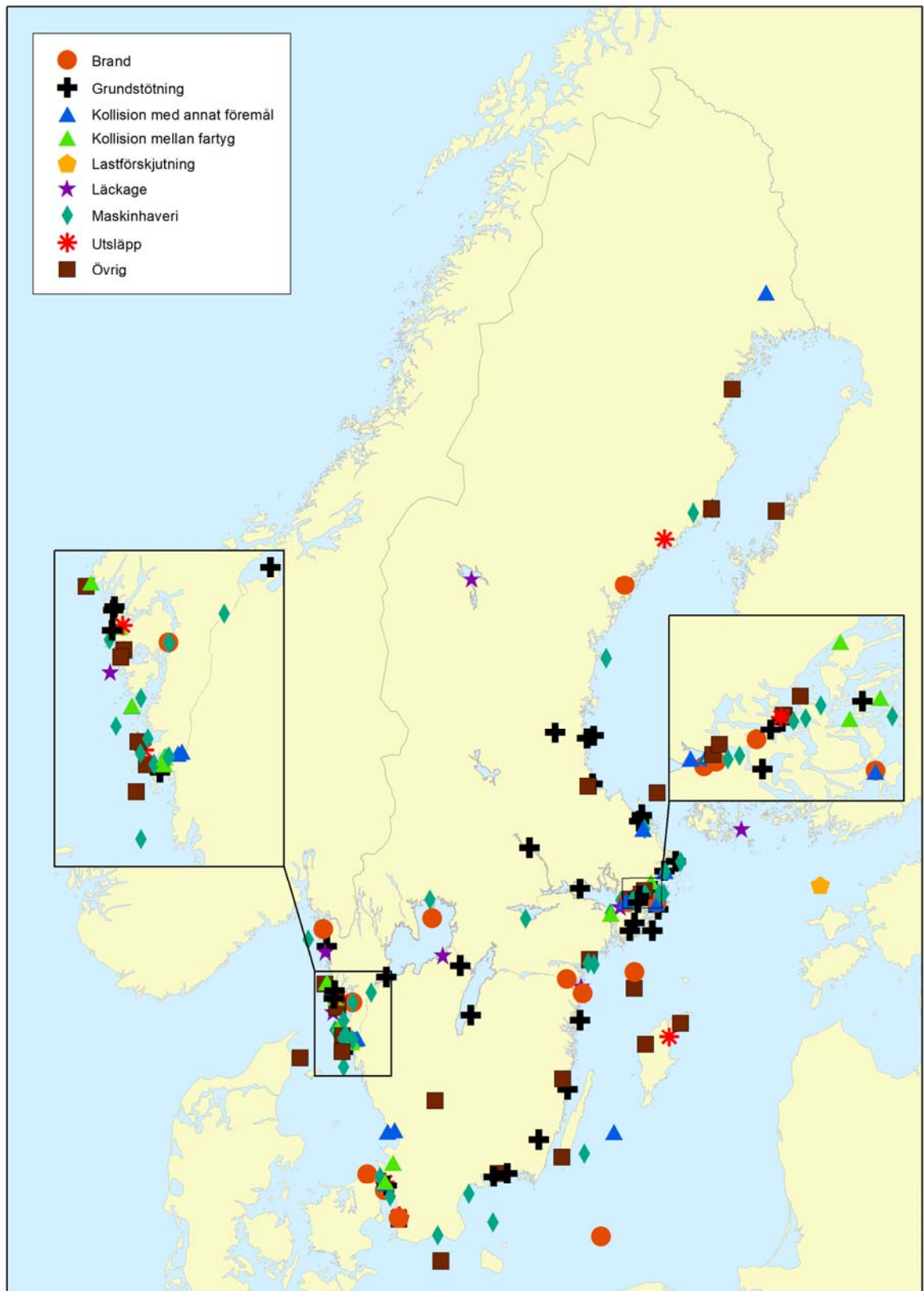
Variationerna under de övriga månaderna kan delvis bero exempelvis på skiftande väderförhållanden. Vintervädret som inledde 2018 var kallt och isarna låg länge, i synnerhet på insjöarna. Värme började tillta i stora delar av landet under maj månad och sommaren blev extremt varm, med mindre nederbörd än normalt. Detta kan jämföras med 2017 som präglades av låga maxtemperaturer under sommaren, men trots detta beskrivs den ändå av SMHI som normal.





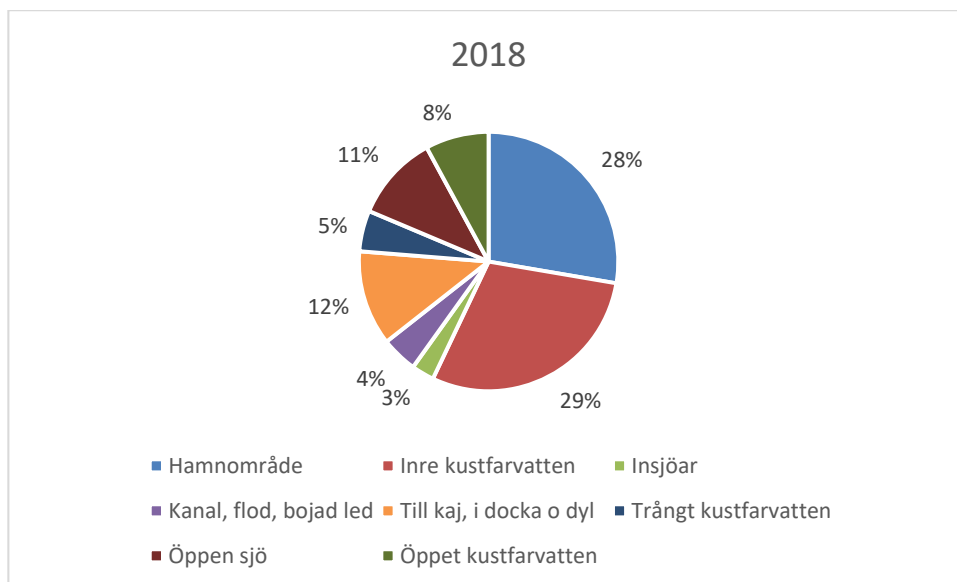
Figur 9. Antal sjöolyckor per månad

Figur 10 visar var i Sverige sjöolyckor inträffade under 2018. Kartan visar att den absoluta majoriteten av de rapporterade olyckorna skedde i närheten av Stockholm och Göteborg. I syfte att ge en mer detaljerad bild över olyckorna i Sverige har några få händelser som skett på världshaven medvetet valts bort.



Figur 11 visar fördelningen av sjöolyckor efter typ av farvatten. De flesta olyckor sker antingen i hamnområden eller på inre kustfarvatten, med cirka 30 procent vardera. Antalet olyckor på inre kustfarvatten har ökat med

närmare 10 procentenheter sedan förra året. Likaså har mängden rapporterade olyckor i insjöar samt på kanal, flod och bojad led minskat från 6 procent respektive 11 procent till 3 procent respektive 4 procent av det totala antalet händelser.



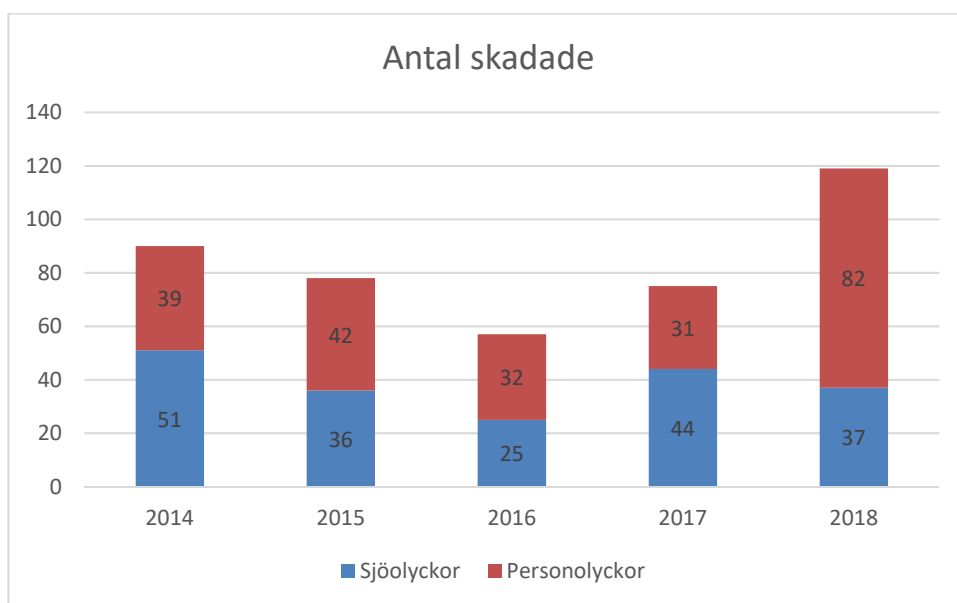
Figur 11. Fördelningen av sjöolyckor efter typ av farvatten

## Personskador och omkomna

Personolyckor definieras som olyckor ombord som inte är relaterade till fartygets drift. Här finns således både arbetsplatsolyckor för ombordanställda samt passagerare som skadar sig genom fall eller dylikt. Om passagerare eller besättning ramlar och skadar sig på grund av exempelvis en kajstuds, räknas inte händelsen som en personolycka utan som kollision och klassificeras som en sjöolycka.

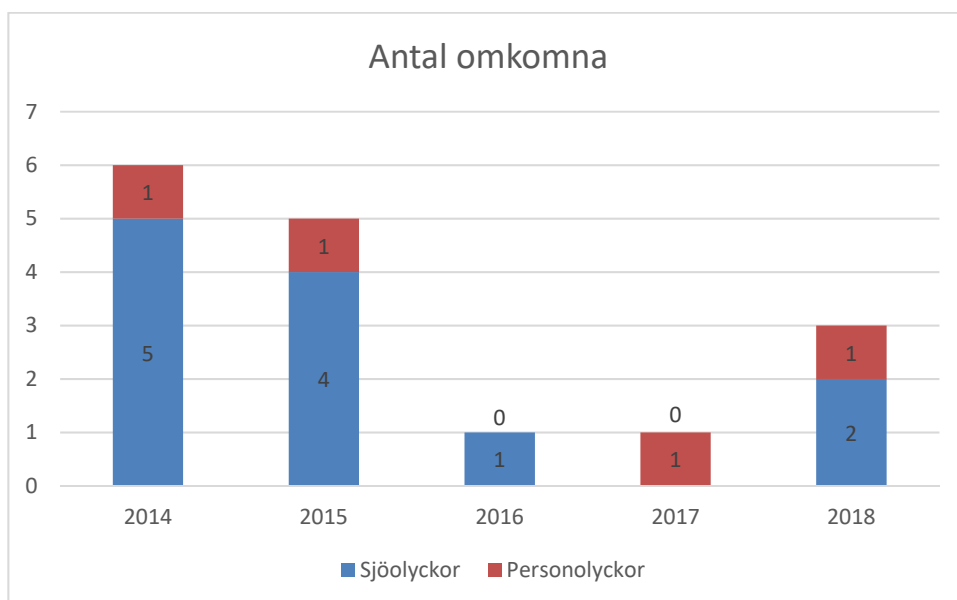
Nedan redovisas statistik avseende personskador och omkomna i samband med yrkessjöfart, fördelat mellan sjöolyckor respektive personolyckor för de gångna fem åren.

Figur 12 visar antalet skadade i yrkessjöfarten under 2014–2018. Figuren visar att antalet rapporterade personolyckor har ökat markant jämfört med tidigare år. Det beror dock främst på ett förändrat registreringsförfarande på Transportstyrelsen snarare än en egentlig ökning av olyckshändelser. Andelen skadade i sjöolyckor varierar år till år men ligger mer i linje med tidigare år.



Figur 12. Antalet skadade i yrkessjöfarten under 2014–2018

Figur 13 visar antalet omkomna till följd av personolyckor eller sjöolyckor inom yrkessjöfarten år 2014–2018. Även om figuren pekar på en ökning jämfört med de närmast föregående åren, är det totalt sett få som omkommer. Därför ger även enskilda händelser stort utfall i statistiken. Även om varje dödsolycka är beklaglig, kan det konstateras att siffrorna för 2018 inte nämnvärt sticker ut.



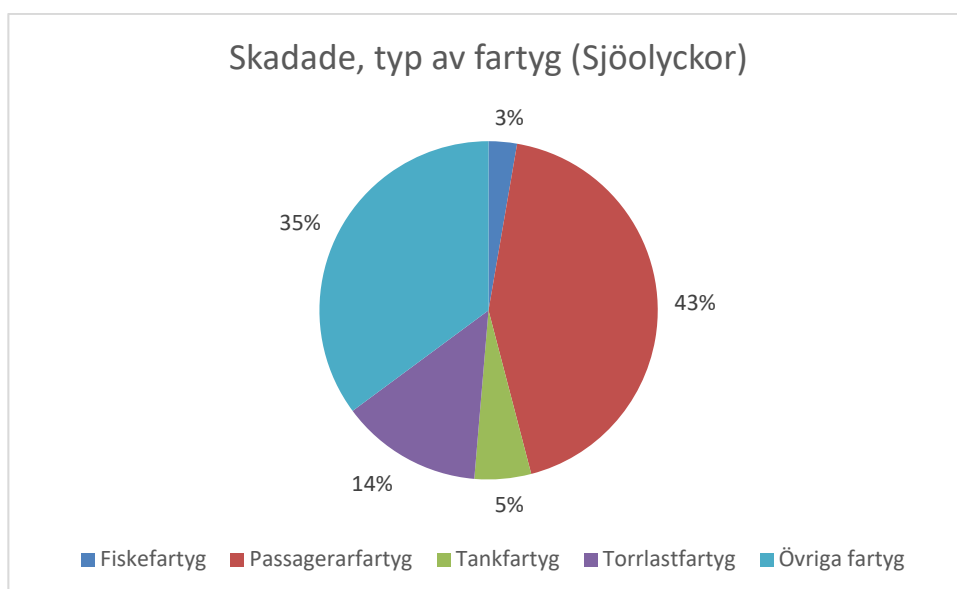
Figur 13. Antalet omkomna till följd av personolyckor eller sjöolyckor inom yrkessjöfarten år 2014–2018

Figur 14 och 15 visar vilken typ av fartyg som personskadorna inträffat på under 2018, uppdelat på sjöolyckor respektive personolyckor. Den överväldigande majoriteten av alla rapporterade personskador sker på passagerarfartyg. Skador rapporteras också i högre grad från torrlastfartyg och kategorin övriga, i vilken exempelvis bogserfartyg, forskningsfartyg, isbrytare, pråmar och andra arbetsfartyg ingår.

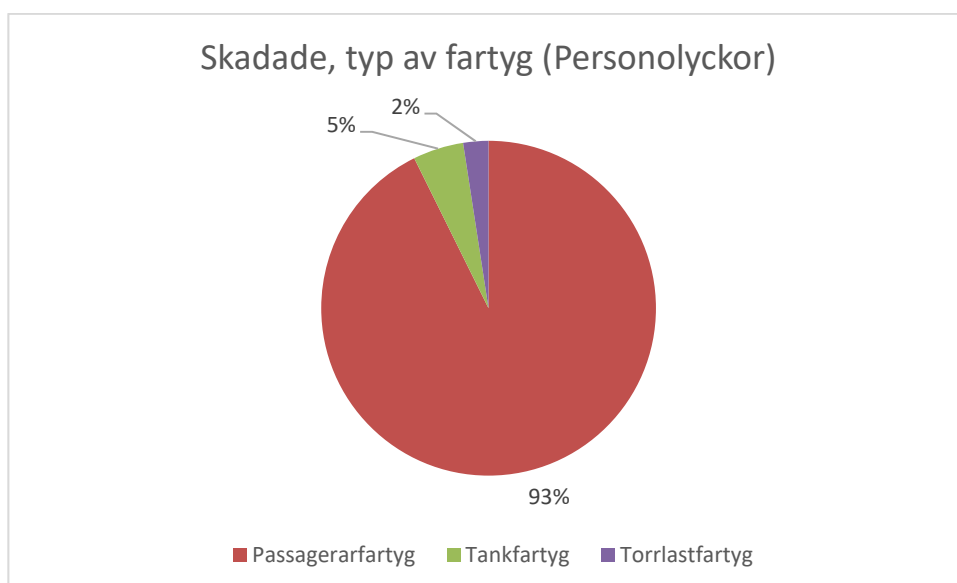
Underrapporteringen är dock stor, speciellt inom kategorin fiskefartyg. En väl fungerande rapportering av mindre allvarliga olyckor och tillbud gynnar branschen i stort genom att tydligare identifiera risker, men också i form av till exempel forskning och utveckling av nya verktyg och utrustning som skulle kunna minska riskerna i samband med arbetet.

I Italien har myndigheterna sammanställt en rapport som visar på att antalet allvarliga olyckor ombord på mindre fiskefartyg sticker ut och att det oftare än i annan yrkessjöfart leder till både dödsfall och förluster av fartyg och utrustning. Denna rapport kommer fram till ungefär samma resultat som andra utredningar gjorda av Storbritannien och Frankrike.

I Sverige får myndigheterna oftast endast kännedom om de allvarligaste olyckorna där fiskefartyg är inblandade och hela 20 procent av de olyckor som utretts av SHK sedan 2014 handlar om fiskefartyg.

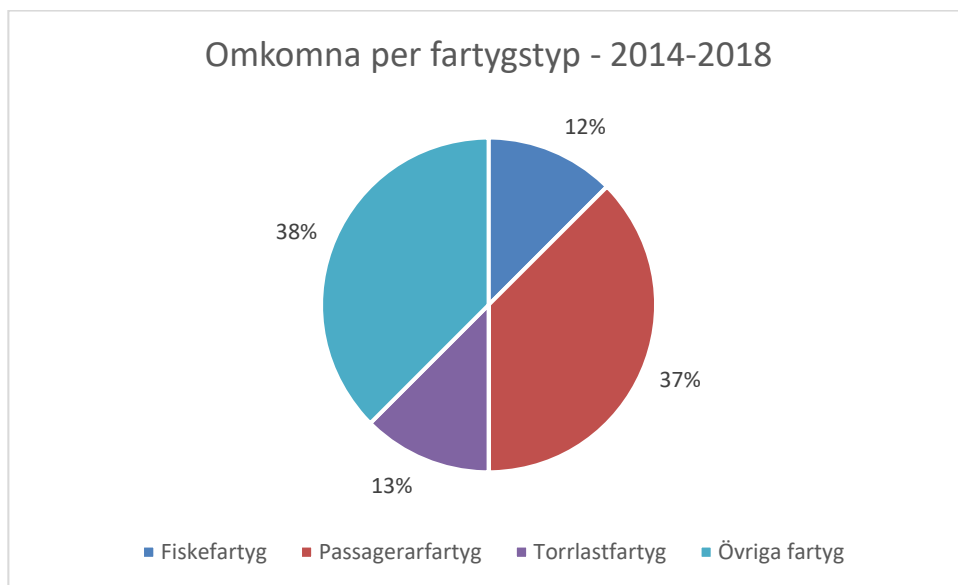


Figur 14. Typ av fartyg där personskadorna inträffat i samband med fartygets drift under 2018



Figur 15. Typ av fartyg där personskador inträffat som relateras till arbetsmiljöförhållanden under 2018

Figur 16 visar på vilken typ av fartyg som dödsolyckor (både sjö- och personolyckor) rapporterats från, för åren 2014–2018. Här dominerar övriga fartyg jämte passagerarfartyg, men även fiskefartyg står för en relativt stor andel. Det bör dock understrykas att det totala antalet omkomna är lågt, vilket innebär att ett visst segments andel kan påvisa stora förändringar jämfört mellan åren.



Figur 16. Omkomna fördelade på typ av fartyg

## **Personskada i samband med lyft av räddningsbåt**

I samband med att två besättningsmän skulle köra ut räddningsbåten utan att sjösätta den skadade en av dem sig allvarligt då han vevade upp båten.

Fartyget låg i hamn och skulle passa på att öva med räddningsbåten när stuveriet hade rast. Två besättningsmän påbörjade uppgiften och körde ut båten när de uppfattade att fånglinan trasslat in sig i däverten.

De avbröt operationen och var tvungna att hissa upp båten igen för att få loss fånglinan. När de tryckte på knappen för att hissa upp båten med hjälp elmotorn visade det sig att det inte fungerade. Det här var ett välkänt problem och normalt sett tillkallades maskinpersonal för att återställa systemet, men eftersom det skedde med jämna mellanrum hade de blivit instruerade av maskinpersonalen hur de skulle agera för att göra det själva.

Eftersom de hade ont om tid började den ena av dem hissa upp båten manuellt, trygg i sin uppfattning om att det inte skulle kunna hända något när strömmen återställdes eftersom man bryter strömmen till motorn när man kör in det manuella vevhandtaget i sin position och börjar hissa.

Den andra besättningsmannen gick bort till elskåpet och tryckte på de knappar som han blivit instruerad att göra, först testade han om det fanns ström på systemet genom att trycka på kontaktorn för att hissa upp båten, när det inte fungerade tryckte han på återställningsknappen för hela systemet. Han hörde då hur elmotorn gick igång en kort stund innan den stannade igen.

Vid båten stod den andra inblandade och vevade när elmotorn plötsligt gick igång och började snurra med full kraft trots att den manuella veven var på plats. Detta ledde till att personen som stod med veven fick ett kraftigt slag över axeln och ena armen varvid armen gick av och han slogs till backen.

I den här händelsen finns flera faktorer som i slutändan leder till en allvarlig och onödig olycka.

Till att börja med var problemet välkänt och hade uppstått med ojämna mellanrum under ungefär två års tid utan att åtgärdas.

För det andra avstod de inblandade från att tillkalla hjälp från maskinpersonalen utan valde att själva återställa systemet i elskåpet eftersom de vid tidigare tillfällen fått sig förevisat hur man gjorde det trots att ingen av dem var utbildad eller behörig att arbeta med el.

Till sist är det olyckligt att strömmen kunde starta elmotorn och köra runt den trots säkerhetsbrytaren slås av när man sätter in den manuella veven och börjar veva.

Även kommunikationen mellan de två inblandade brast i samband med att den ena gick iväg för att återställa systemet medan den andra på grund av tidspress började veva manuellt, de förefaller ha haft helt olika förväntningar på vad den andra skulle göra och hur lång tid det skulle ta.

Bättre kommunikation hade kanske kunnat förhindra olyckan.

### **Fallolycka**

En mindre passagerarbåt som kör lunch- och middagsturer låg till kaj och arbete med att duka om och förbereda inför nästa sittning pågick. Den personal som skötte om mat och servering var tillfälligt inhyrd från en cateringfirma och hade inte jobbat ombord tidigare. I samband med arbetet var en praktikant nere i ett förrådsutrymme under däck och hämtade utrustning, luckan till detta utrymme låg i restaurangen bakom baren.

När den inhyrda servitrisen gick in bakom baren för att hämta mer porslin trampade hon rakt ner i den öppna luckan. I fallet skar hon upp sår på benen vilka fick sys och knäckte revben.

Ingen avspärning hade satts upp runt luckan och ingen kommunikation hade förts mellan de inblandade om att luckan skulle öppnas och att det fanns risk att trilla ner då annat arbete utfördes i området samtidigt.

Det är viktigt att den här typen av förebyggande åtgärder finns tydligt beskrivna i den systematiska sjösäkerhets och arbetsmiljödokumentationen, i synnerhet om man använder sig av inhyrd personal och det ofta är nya personer som kommer ombord och utför arbete. Att introducera ny personal på arbetsplatsen väl och presentera rutiner och risker på en grundläggande nivå är oerhört viktigt och kan spara in både pengar tid för arbetsgivaren som minskade risker för personalen att skada sig.

### **Statens haverikommission (SHK)**

#### **Olycksutredningar**

Enligt ett direktiv från EU 2009/18/EU om grundläggande principer för utredning av olyckor inom sjötrafiksektorn ska de olyckor som klassificeras som mycket allvarliga alltid utredas.

I Sverige är Statens haverikommission (SHK) den utpekade myndigheten när det gäller sjöolyckor. Då sjöolyckor rapporteras till Transportstyrelsen har myndigheterna ett avtal där Transportstyrelsen vidarebefordrar de rapporter som kommer in till SHK som bedömer dem enligt de kriterier som direktivet anger och beslutar om utredning eller inte. SHK utreder olyckor på svenska fartyg över hela världen och utländska fartyg på svenskt territorialvatten och där så krävs i samarbete med utländska staters haverikommissioner. Utredningarna ska i den mån det är möjligt leda till någon form av rekommendation som ökar säkerheten och minskar risken att händelsen ska upprepas.

Pågående och publicerade utredningar finns att tillgå på SHK:s hemsida:

<http://www.havkom.se/>

Även på IMO:s hemsida kan man läsa om "Lessons Learned" framtagna av analytiker inom III från olycksutredningar världen över, dessa hittar man på följande länk:



<http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Casualties/Pages/Lessons-learned.aspx>

## **Pågående utredningar civil sjöfart**

### **Mycket allvarlig sjöolycka på Rindö**

Händelsedatum: 2019-11-14

S-190/19

### **Allvarlig sjöolycka med svenskflaggade roro-passagerarfartyget Peter Pan mellan Rostock och Travemünde**

Händelsedatum: 2019-07-09

S-98/19

### **Förlisning av fiskefartyget Haddock sydväst om Hållö**

Händelsedatum: 2019-07-08

S-95/19

### **Balticborg– Olycka ombord på rorofartyget Balticborg**

Händelsedatum: 2019-03-19

S-40/19