

Datum
2017-02-21

Handläggare
Patrik Jönsson
Sjö- och luftfartsavdelningen
Enheten för marknad, miljö och analys
Sektionen för statistik och analys

Transportstyrelsen informerar - sjöfart 1/2017

Transportstyrelsen distribuerar med viss regelbundenhet angelägna meddelanden och budskap varvat med erfarenhetsberikande 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 dess 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 statistik och analys på Transportstyrelsens sjö- och luftfartsavdelning. Synpunkter, åsikter och förslag tar vi tacksamt emot på e-post 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. Den som fortsättningsvis vill ha informationen går in på:

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

Det finns också möjlighet att nå vissa delar av texten på engelska i respektive SAN-NYTT.

www.san-nytt.se.

Olyckor som kan härledas till trötthet och utmattning

Alla som jobbat till sjöss vet att det beroende på vaktsystem, fartygstyp, väder och arbetsmiljö kan uppstå situationer där besättningen blir utmattad och riskerar att somna eller tappa koncentrationen och förmågan att ta rätt beslut.

I samband med utmattning uppstår vissa fenomen hos de flesta människor som påverkar vårt välbefinnande och vår förmåga att prestera på den nivå som behövs ombord på ett fartyg. Som exempel kan nämnas att motivationen att utföra ett jobb enligt de procedurer som finns minskar vid utmattning, vilket leder till att besättningen söker genvägar eller tar större risker för att utföra en uppgift snabbare.

För den som vill läsa mer om utmattning finns en nyutkommen forskningsrapport som heter Project Martha, rapporten finns att läsa här:

<https://www.intermanager.org/2017/01/martha-fatigue-report-is-launched-at-the-imo/>

Ur vår olycksdatabas har vi tagit fram statistik och några typiska olyckor där orsaken till olyckan kan kopplas till utmattning, trötthet och påverkan av alkohol, droger eller mediciner.

Vi tittade på en tioårsperiod mellan 2005 och 2015 och hittade 49 händelser med direkt koppling till ämnet.

- I 31 av dessa olyckor hade vakthavande befäl somnat ombord
- 14 olyckor kunde härledas till alkoholintag, dock utan att vakthavande somnat
- I resterande 4 händelser gjorde det vakthavande befälet missbedömningar direkt kopplade till trötthet och stress
- 29 av de 31 olyckor där befälet somnat ledde till grundstötning och 2 till kollision
- I 10 av de 31 fallen framkom det att befälet också var påverkad av alkohol eller medicin
- I vår statistik dominerar mindre torrlastare statistiken med 29 händelser. Därefter följer fiskefartyg på 7, passagerarfartyg 5, tankfartyg 5, vägfärjor 2 och bulk-, bogser- och containerfartyg på 1 var.
- Inget av fartygen hade lots ombord
- I 13 av fallen arbetade man i ett 2 vaktsystem, 9 fall hade en annan typ av avlösnings/vaktsystem, i 6 av fallen har vi inte information om vaktsystemet och i 3 fall ett 3 vaktsystem
- 29 av 31 händelser skedde i trånga farvatten/kustfarvatten

- I 26 av 31 fall var befälet ensam på bryggan, i 2 fall fanns det en utkik och i 3 fall var det 2 befäl på plats
- 26 av händelserna skedde i mörker alternativt gryning/skymning och i 17 av fallen rådde god sikt
- De vanligaste bidragande orsakerna till olyckorna har konstaterats vara mänsklig faktor, för liten bemanning och påverkan av alkohol eller medicin.

I ett av fallen där fartyget grundstötte hade befälhavaren varit på bryggan i 18h. Han var ensam på bryggan, la in en ny kurs på autopiloten, satte sig i en stol och somnade. Fartyget fortsatte i drygt en timme med missad girpunkt och grundstötning som följde.

I ett annat fall upptäckte en lotsbåt att ett fartyg färdades på fel sida av separationen i Öresund. Lotsbåten försökte med alla medel uppmärksamma fartyget på situationen utan reaktion. Till sist beslutade lotsen tillsammans med båtman att borda fartyget. När de kom upp till bryggan fann de befälhavaren sovande på bryggan utan utkik på vakt.

De händelser som involverar fiskebåtar följer ett tydligt mönster där fartygen oftast är på väg tillbaka för att lossa sin last. Befälhavaren eller vakthavande befäl är ensam på bryggan och somnar på väg in mot kusten och fartygen går rätt upp på land.

Ett antal händelser har inträffat där befälhavaren i samband med förtöjning vid kaj eller annat fartyg för bunkring och läktring gör tydliga felbedömningar efter långa arbetspass. Dessa felbedömningar leder då ofta till kollisioner med kaj eller andra fartyg och skador på skrov och hamnanläggningar.

De slutsatser som kan dras av statistiken är att risken för utmattning är störst på mindre torrlastare, dessa fartyg är sällan lotspliktiga och befälen ombord jobbar ofta i 2 vaktsystem vilket ganska snabbt leder till utmattning. Att alkohol har en negativ påverkan på omdöme och beslutsförmåga är knappast någon nyhet och ett inte alltför ovanligt problem enligt statistiken.

Med tanke på att en klar majoritet av händelserna sker i trånga farvatten och med endast ett befäl på bryggan finns det enkla sätt att förebygga och undvika många av de här händelserna. Det finns olyckor som skett där både utkik/styrman och vakthavande befäl somnat och fartyget grundstött men det har då varit i samband med alkoholintag.

Med väl planerade arbetsprogram och en genomtänkt riskbaserad bryggbemanning skulle de allra flesta av de här olyckorna kunna undvikas. Det är riskabelt att underskatta den negativa inverkan utmattning har på en människas förmåga att bedöma sin omgivning och ta rätt beslut. De allra flesta av de olyckor vi räknat upp har lett till större skador på fartygen i form av intryckningar och hål i skrovet eller krökta propellerblad, axlar och roder. Den typen av skador leder till varvsbesök och driftsuppehåll och med tanke på de kostnader och inkomstförluster som då uppstår borde det i längden löna sig att satsa på en hållbar organisation.

Brand

Den brand som ledde till att fyra besättningsmedlemmar avled ombord på bogserbåten Zeus i Sölvesborgs hamn i september 2015, har utretts och rapport publicerats av den Polska haverikommissionen i samarbete med Statens haverikommission. Där finns ett antal punkter att ta lärdom av för redare och sjömän i allmänhet, men i synnerhet de som seglar på ett liknande tonnage.

Branden uppstod troligen i ett stycke tyg som kom i kontakt med en gammaldags glödlampa som skapar betydligt mer värme än dagens moderna lågenergilampor. Då fartyget var av äldre modell är kraven på de material som används i inredningen inte lika höga som på modernare fartyg (i Sverige nationella fartyg som omfattas av brandskyddsregler innan Sjöfartsverkets föreskrift 1970 A:13), likaså är kraven på branddetekterings- och släckutrustning lägre. Detta medför att det ombord på liknande fartyg finns en större risk att en eld sprider sig och bildar giftiga gaser än på modernare fartyg samtidigt som möjligheten att detektera elden, rädda besättning och bekämpa elden är lägre.

Tre av de fyra besättningsmedlemmar som avled hade vaknat och troligen försökt ta sig ut men omkom av de giftiga gaser som bildades av elden, detta är en oerhört viktig punkt att ta med sig från händelsen då det pekar på vikten av att varnas i tid.

Det går inte att nog framhålla betydelsen av moderna brand- och rök detekteringssystem ombord på fartyg, även på äldre fartyg som inte omfattas av samma tekniska krav som modernare fartyg gör. Det är också viktigt att hålla brandövningar enligt de rutiner som finns så att eventuella svagheter upptäcks i systemet och att alla i besättningen vet hur de ska agera om olyckan är framme.

Rapporten finns att läsa på SHK:s hemsida:

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

IMO Lessons learned

En av en haveriutredningsmyndighet genomförd olycksutredning skickas in till FN:s sjöfartsorganisation IMO (International Maritime Organization) där den bland annat hanteras av en arbetsgrupp. I arbetsgruppen genomförs till exempel analyser för att försöka finna gemensamma nämnare som i förlängningen ska förhindra framtida olyckor.

Analysgruppens arbete består också i att kortfattat beskriva varje händelse ur operatörens synvinkel, det vill säga ur det perspektiv som kan vara intressant för den enskilde sjömannen.

Dessa "lessons learned" (som är skrivna på engelska) är indelade i händelsekategorier, t.ex. grundstötning, brand/explosion etc.

De består av tre avsnitt: vad hände? varför hände det? samt vad kan vi lära oss? Läs på IMO:s webbsida om [IMO Lessons learned](#) där finns händelserna beskrivna.

Statens haverikommission (SHK)

Påbörjade utredningar civil sjöfart

M/V Askoe- grundstötning vid Hässelby strand

Händelsedatum: 2016-12-09

Ordförande: Helen Arango Magnusson

Utredningsledare: Jörgen Zachau

Zjawa IV, grundstötning vid Falsterbo rev

Händelsedatum: 2016-12-05

S-2016/16

Ordförande: Helen Arango Magnusson

Utredningsledare: Jörgen Zachau

Olycka med Kustbevakningens ribbbåt KBV 428 i Stockholms skärgård

Händelsedatum: 2016-10-08

Ordförande: Mikael Karanikas

Utredningsledare: Jörgen Zachau

Tillbud till kollision mellan fartygen Phoenix II och Ternvag syd Vinga

Händelsedatum: 2016-07-14

S-116/16

Ordförande: Mikael Karanikas

Utredningsledare: Rikard Sahl

Förlisning av fiskefartyget Patricia II öster om Tornhamns udde i Blekinge

Händelsedatum: 2016-05-28

S-83/16

Ordförande: Mikael Karanikas

Utredningsledare: Rikard Sahl

Nordic Stani – Man över bord i Ålands hav

Händelsedatum: 2016-04-18

S-56/16

Ordförande: Helen Arango Magnusson

Utredningsledare: Jörgen Zachau

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

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

Publicerade slutrapporter civil sjöfart 2017

Brand ombord på bogserfartyget ZEUS

Händelsedatum: 2015-09-23

S-174/15

Ordförande: Helene Arango Magnusson

Utredningsledare: Jörgen Zachau

Rapportering av tillbud och olyckor till sjöss.

Rapportering av tillbud och olyckor till sjöss är reglerat via Sjölagen (1994:1009), lagen (1990:712) och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2016:121) om rapportering av sjöolyckor och tillbud till sjöss.

Transportstyrelsens nya rapporteringsföreskrift gick i kraft den 1 februari 2017 och är ett försök att förenkla och förtydliga när och vad som ska rapporteras. Detta har vi gjort genom att minska kravet på antalet uppgifter som ska skickas in och genom att definiera vad som räknas som en allvarlig olycka, ett tillbud och så vidare.

Transportstyrelsen kommer i mars också publicera ett nytt rapporteringsformulär på hemsidan som avsevärt kommer att förenkla rapporteringen till myndigheten.

Att rapporteringen av tillbud och mindre allvarliga olyckor ökar är väsentligt för att för att kunna förbättra det riskbaserade och proaktiva arbetssätt Transportstyrelsen vill uppnå, det vill säga att rätt insatser görs vid rätt tillfälle. Detta gäller både tillsyn och regelskrivning.

För att kunna utföra tillsyn där den verkligen gör nytta och utforma regler som är relevanta och effektiva måste myndigheten få tillgång till alla händelser som avviker från det normala. Detta inkluderar tillbud gällande personskador och tekniska haverier. Återkoppling till branschen är också en viktig del i Transportstyrelsens proaktiva säkerhetsarbete.

Transportstyrelsen har sen 1985 fått in ungefär 8000 olyckor i sin databas SOS (SjöOlycksSystemet), men endast en bråkdel av dessa rapporter är tillbud.

Om ni har några frågor eller funderingar runt rapportering är ni välkomna att kontakta oss på: sjoutredning@transportstyrelsen.se eller ringa via vår växel 0771 503503 och fråga efter Sektionen för Statistik och Analys sjöfart.