



Rapportering av olyckor och tillbud - hur används statistiken i det proaktiva säkerhetsarbetet

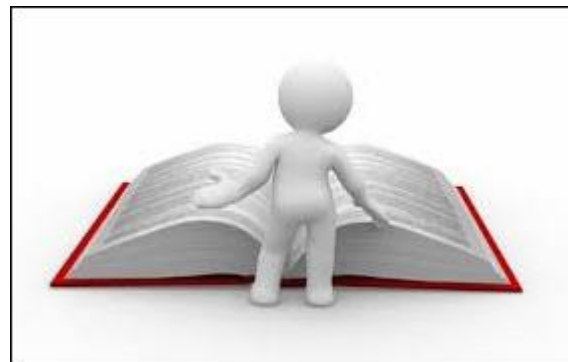
Linda Eliasson

Patrik Jönsson

Charlotte Billgren

Innehåll

- Varför är rapportering viktig
- Ny rapporteringsföreskrift
- 2016 års statistik
- Analys av trötthet
- Frågor



Varför är det viktigt att rapportera?

- Olyckor – som kan förhindras
- Identifiera de faror som sjöfarten utsätts för
- Betydelsen av ökad tillbudsrapportering
- Samspel för att utveckla en säker sjöfart
- Riskbaserad tillsyn

https://www.youtube.com/watch?v=3_keBUBKmCU

Rapportering en del av ett fungerande säkerhetskultursarbete

- **Rapporterande:**

- Personalen kan, vet hur och vågar rapportera
- Får feedback/återkoppling

- **Rättvis:**

- Rättvis behandling vid misstag utan syndabockstänkande
- Tydlig gräns mellan acceptabla och oacceptabla fel

- **Lärande:**

- Lära av sina egna och andras misstag och erfarenheter
- Ständiga förbättringar och anpassning till förändringar
- Uppföljning och återkoppling till organisationen

Ny föreskrift

- Transportstyrelsens föreskrifter ([TSFS 2016:121](#)) om rapportering av sjöolyckor och tillbud till sjöss
- Föreskriften gick i kraft 1 februari 2017
- Förenkling genom att minska kraven på mängden information som ska rapporteras
- Förtydligande av vad som menas med t.ex. allvarlig olycka och tillbud till olycka
- Vi kommer fokusera på rapportering av personsador
- Krav på rapportering av utsläpp och spill
- [Förenklat formulär](#)

TSFS 2016:121

- Gäller för befälhavare på svenska handelsfartyg, fiskefartyg och statsfartyg
- Gäller för befälhavare på utländska handelsfartyg och fiskefartyg på svenskt sjöterritorium

TSFS 2016:121

- Rapportering av spill eller läckage av olja eller annat skadligt ämne enligt TSFS 2010:159 25 och 26 §§

TSFS 2016:121

- Mycket allvarlig olycka
- Olycka som likställs med mycket allvarlig olycka
- Allvarlig olycka
- Annan sjöolycka
- Tillbud till sjöss

Mycket allvarlig sjöolycka

- sjöolycka som innebär att:
- fartyget har försvunnit,
- en eller flera människor har avlidit, eller
- allvarlig skada har uppkommit i miljön

Olycka som likställs med mycket allvarlig sjöolycka

- sjöolycka där:
- flera människor har blivit allvarligt skadade,
- fartyget eller egendom som inte transporterats med fartyget har fått omfattande skador, eller
- fartyget har övergetts i sjön

Allvarlig sjöolycka

- sjöolycka som inte utgör en mycket allvarlig sjöolycka och där händelser såsom brand, explosion, kollision, grundstötning, skada på grund av hårt väder eller is, eller inträffad eller misstänkt skada på fartygets skrov, innebär att:
- fartyget inte är i sådant skick att det uppfyller gällande säkerhetskrav, och detta innebär fara för att fartyget eller personer ombord skadas, eller det utgör ett oskäligt hot mot miljön,
- skada har uppkommit i miljön,
- fartyget har råkat ut för ett haveri som medfört behov av bogsering eller assistans från land, eller
- en eller flera människor har försvunnit från fartyget

Annan sjöolycka

- mindre allvarlig sjöolycka som inte utgör en mycket allvarlig sjöolycka eller allvarlig sjöolycka

Tillbud till sjöss

- händelse eller en serie av händelser som inte utgör en mycket allvarlig sjöolycka, allvarlig sjöolycka eller annan sjöolycka, men där händelserna har utsatt eller, om de inte åtgärdats, skulle ha kunnat utsätta fartyget, personer ombord eller utanför fartyget, eller miljön för fara

TSFS 2016:121 Initialrapport

- Kontakta TIB och meddela 9 punkter efter relevans
- 1. Position.
- 2. Tidpunkt.
- 3. Fartygets namn.
- 4. Fartygets IMO-nummer eller igenkänningsignal.
- 5. Beskrivning av händelsen.
- 6. Antal personer ombord (besättning/passagerare/övriga).
- 7. Antal omkomna/skadade (om sådan uppgift finns tillgänglig).
- 8. Skadornas allmänna omfattning på fartyget, lasten eller den yttre miljön.
- 9. Föroreningar/utsläpp/spill; dess typ och mängd.

TSFS 2016:121 Skriftlig rapport

- En skriftlig rapport ska sen skickas in till Transportstyrelsen
- 17 punkter som vi sen förväntas skicka till den europeiska olycksdatabasen EMCIP
- Vårt e-formulär som finns på hemsidan
- Eget formulär som innehåller de föreskrivna punkterna

- Olyckor och tillbud till sjöss definieras i lagen om undersökning av olyckor som en händelse eller en serie av händelser som inträffar i direkt anslutning till driften av handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg.

Återkoppling - exempel



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.

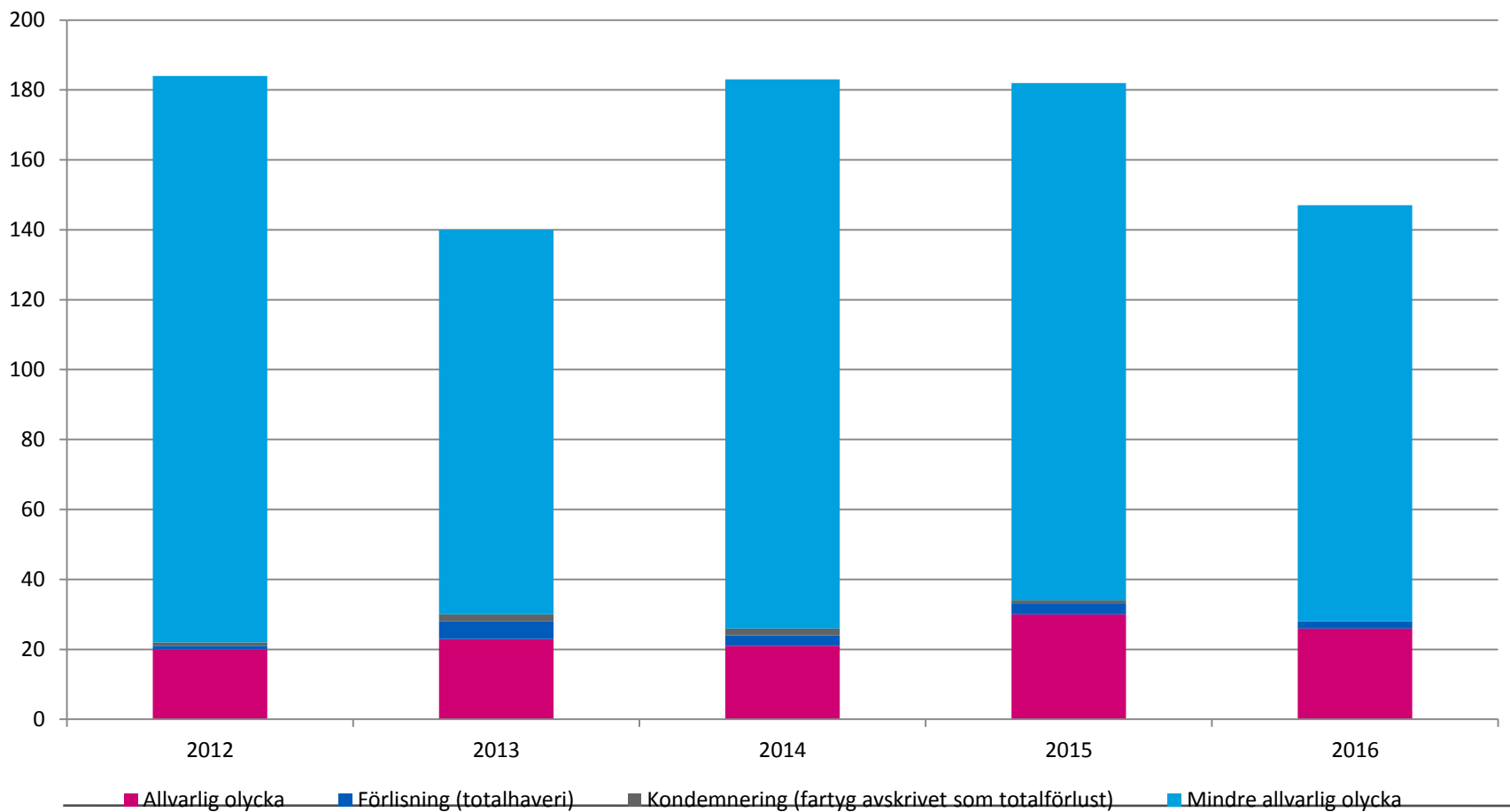
Initiativtagare och ansvarig för utskicket, som skildrar både svenska och utländska händelser, är sektionen för statistik och analys på Transportstyrelsens sjö- och luftfartsavdelning. Synpunkter, åsikter och förslag tar vi tacksamt emot på e-post sjoutredning@transportstyrelsen.se.

Prenumeration på utskicken

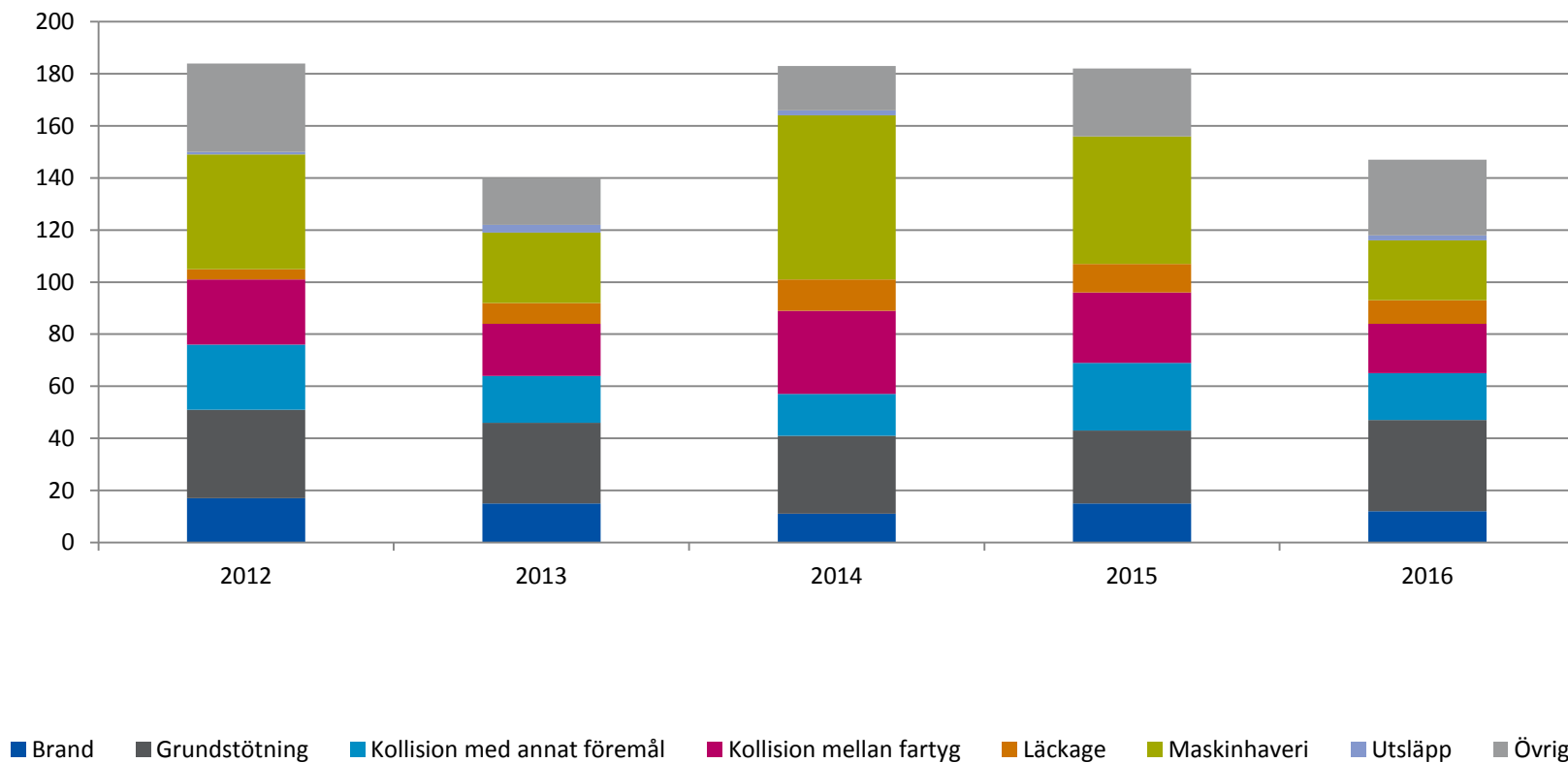
Transportstyrelsen låter nu dessa meddelanden vara tillgängliga som prenumeration. Man har möjlighet att prenumerera på utskicket genom att ange sin mejladress och kryssa för den typ av utskick man vill ha. Den som fortsättningsvis vill ha informationen går in på:

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

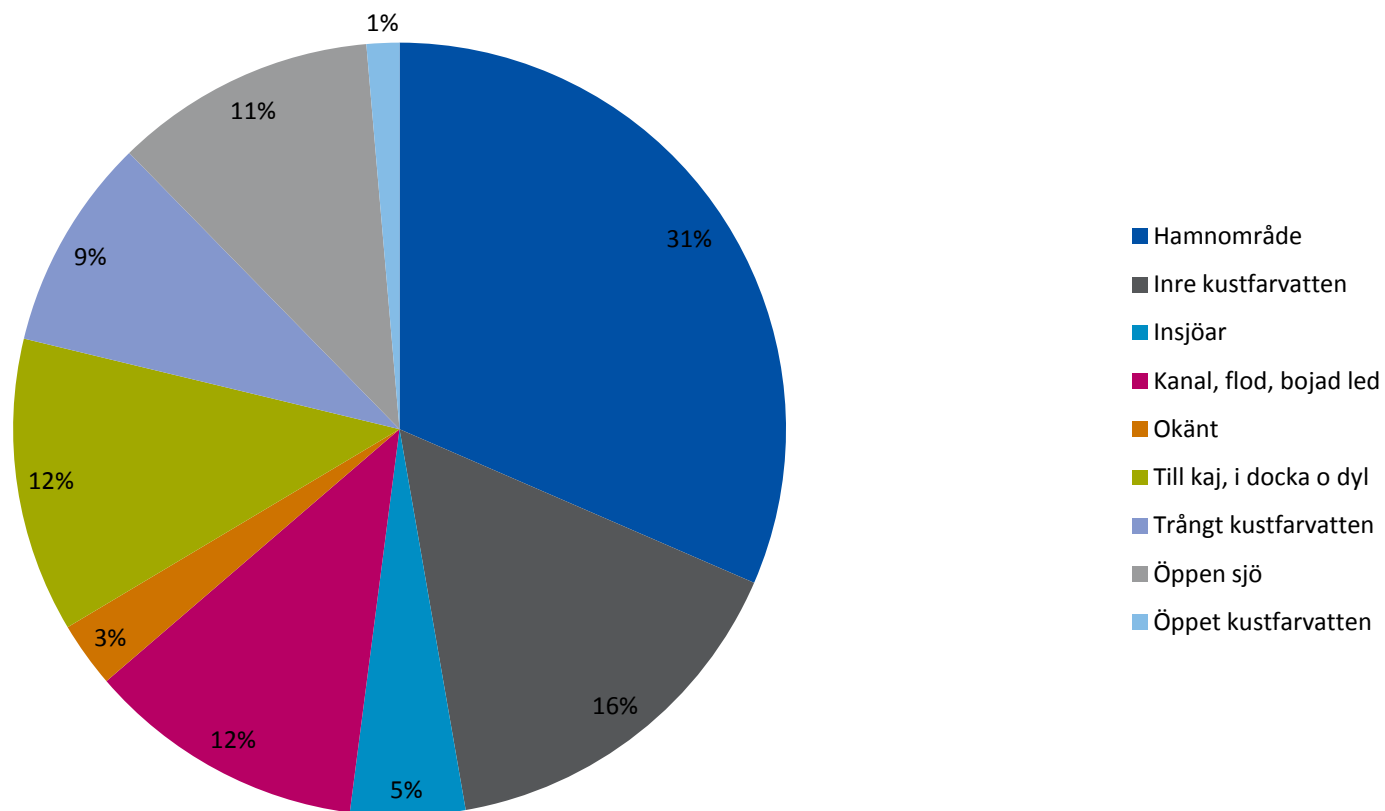
Olyckstyper



Vad orsakar olyckor?



Var sker olyckorna?



Utmattning och trötthet – exempel på analys

- En intressant forskningsrapport om utmattning/trötthet till sjöss Project Martha har nyligen publicerats
- Några av de resultat som kom fram i arbetet är:
- Effekten av utmattning/trötthet på befälhavare
- Hur prestationsförmågan påverkas av utmattning
- Utmattning och trötthet ur ett mångkulturellt perspektiv
- När det gäller olyckor med koppling till utmattning, trötthet och alkohol i vår databas har vi hittat följande

Utmattning och trötthet – exempel på analys

- 49 händelser
- I 31 av 49 somnade befälet, 14 var påverkade av alkohol, 4 missbedömningar p.g.a. trötthet
- 29 av 31 ledde till grundstötning, 2 till kollision
- 10 av 31 var påverkade av alkohol
- Inget fall med lots ombord
- 26 av 31 var ensamma på bryggan
- 26 av händelserna skedde i mörker
- 29 av 31 i trånga farvatten/kustfarvatten

Utmattning och trötthet – exempel på analys

- I 13 av fallen 2 vaktsystem, 9 fall annan typ av avlösning, 3 fall av 3 vaktsystem och i resten saknas information
- De vanligaste bidragande orsakerna är för liten bemanning och påverkan av alkohol eller medicin

Slutsatser

- Små torrlastare mest utsatta, de är sällan lotspliktiga och använder ofta ett 2 vaktsystem vilket 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.
- En klar majoritet av händelserna sker i trånga kustfarvatten

Frågor

?