

Datum
2018-11-20
Handläggare
Patrik Jönsson
Sjö och luft
Enheten för marknad, miljö och analys
Sektionen för statistik och analys

Transportstyrelsen informerar – sjöfart 3/2018

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 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 analys på Transportstyrelsens avdelning sjö- och luftfart. 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, 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.

Transportstyrelsens säkerhetsöversikt

Varje år publicerar Transportstyrelsen en gemensam säkerhetsöversikt för Sjö- och luftfarten.

Översikten är till största delen baserad på de händelser som rapporteras in till oss från respektive trafikslag. Nedan följer delar av rapporten som berör yrkessjöfarten.

Vill ni läsa rapporten i sin helhet kommer den publiceras på vår hemsida inom kort.

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/sjofart/>

YRKESSJÖFART

Sammanfattande säkerhetsutveckling

År 2017 var ett relativt normalt år för svensk sjöfart. Det rapporterades 231 händelser totalt. 40 av dessa var tillbud till olyckor. 28 är kategoriserade som personolyckor och 163 som sjöolyckor.

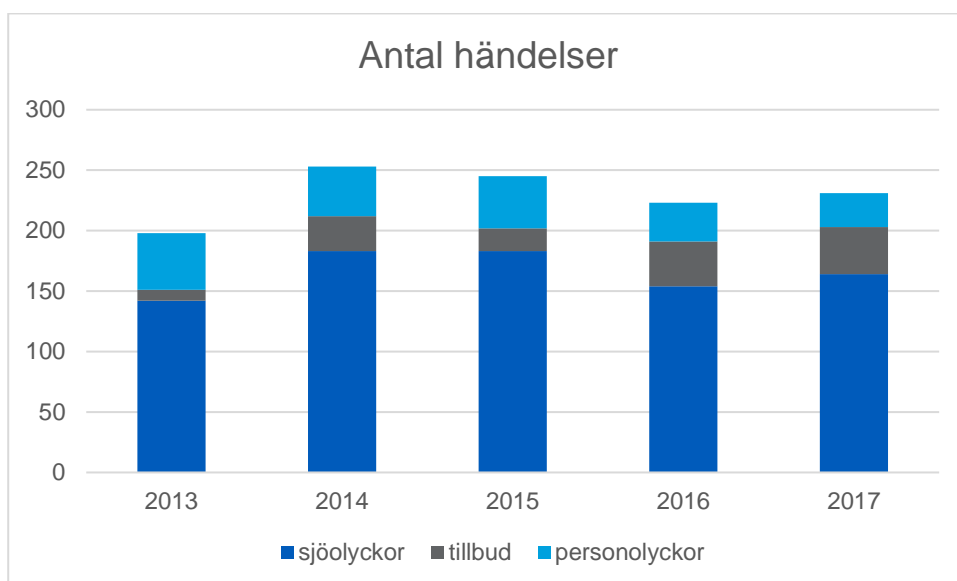
En person omkom under året i en personolycka inom yrkessjöfarten, det var en passagerare som föll i en trappa på ett svenskregistrerat passagerarfartyg.

Antal rapporterade personskador i sjöolyckor uppgick till 42, och i personolyckor (t.ex. arbetsplatsolyckor) rapporterades 27 skadade personer

Olycksstatistik

Antalet rapporterade personolyckor har minskat något de senaste åren. En del av förklaringen kan vara att Transportstyrelsens tolkning av definitionen av personolycka respektive sjöolycka förändrats. Ett tillbud definieras som en händelse som skulle kunnat leda till en allvarlig olycka om den inte avväjts i tid. Antalet rapporterade tillbud har ökat under perioden, men underrapporteringen är fortfarande stor. För den som är intresserad av mer detaljerad statistik, är ni välkomna att höra av er till sjoutredning@Transportstyrelsen.se.

Figur 13 visar fördelningen av alla inrapporterade händelser efter typ av händelse för åren 2013-2017.



Figur 13. Antal händelser.

Detaljerad uppföljning av säkerhetsutvecklingen

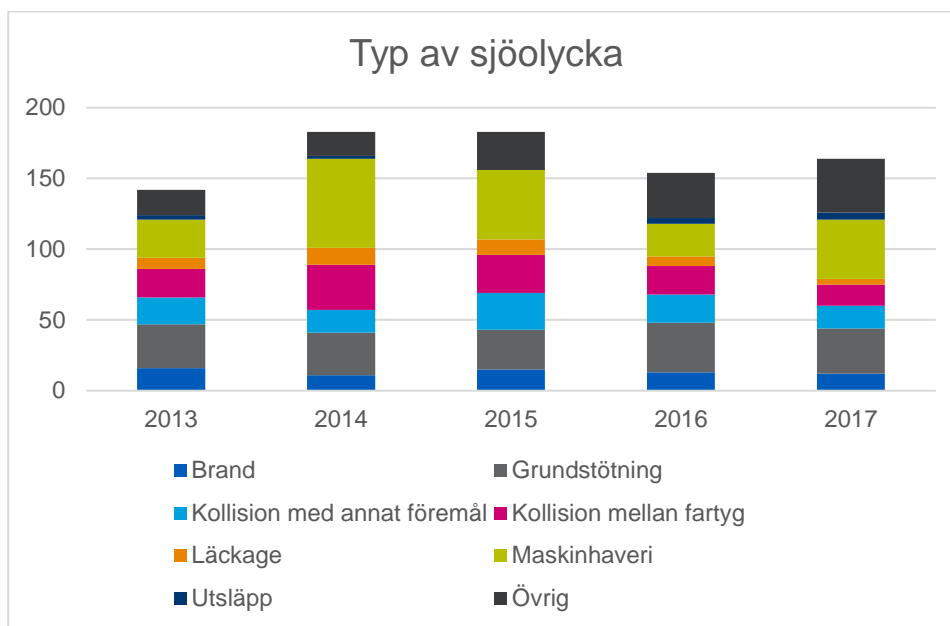
Inom sjöfartsområdet följs säkerhetsutvecklingen regelbundet upp utifrån information om de händelser som rapporterats. Säkerhetsläget utvärderas också med hjälp av information från Transportstyrelsens tillsynsarbete, både inom den nationella sjöfarten samt hamn- och värdstatsinspektioner.

Transportstyrelsen har delegerat delar av den operativa tillsynen till Kustbevakningen (KBV), bl.a. kontroll av behörigheter, bemanning och märkning av fartyg. KBV utför varje år cirka 500 kontroller av yrkesfartyg framförallt i det nationella tonnaget och registrerar brister inom nämnda områden i ungefär 120-160 av dessa kontroller.

Transportstyrelsen använder denna statistik i sitt arbete tillsammans med olycksstatistik och rekommendationer från Statens haverikommission (SHK), med syfte att genom en nyligen framtagen riskbaserad tillsynsmodell rikta tillsynen så att den blir mer effektiv.

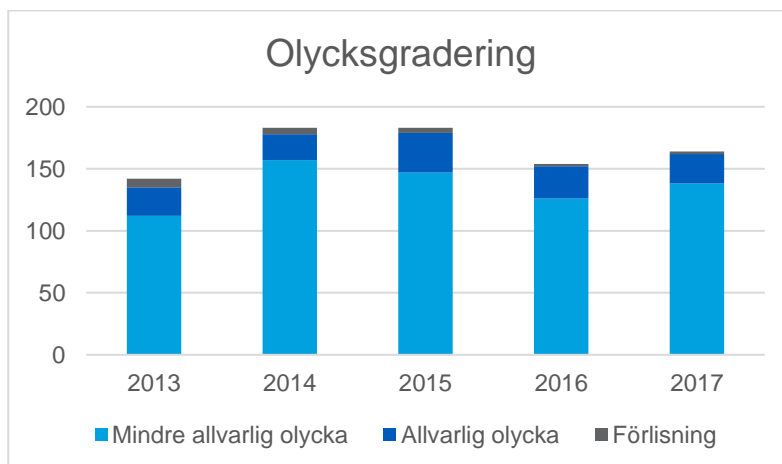
Sjöolyckor

Sjöolyckor definieras som en olycka som har samband med fartygets drift. Figur 14 visar alla inrapporterade sjöolyckor fördelat på typ av olycka för år 2013- 2017. Av de sjöolyckor som rapporterats under 2017 kan cirka en fjärdedel härledas till maskinhaverier och cirka en femtedel vardera till kollisioner respektive grundstötningar. Andelen övriga olyckor är 23 procent, här ingår bland annat olyckor vid förtöjning, lastning och lossning.



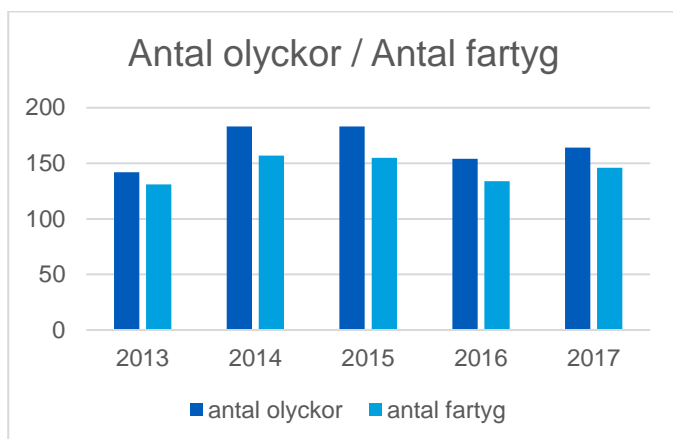
Figur 14. Typ av sjöolycka.

Figur 15 visar antalet sjöolyckor fördelat efter olycksgradering (allvarlighetsgrad). De mindre allvarliga olyckorna utgör den största delen, cirka 80-85%. Över femårsperioden visar figuren på förhållandevis små förändringar, även om en liten minskning av förlisningar och allvarligare olyckor ses under de senaste åren.



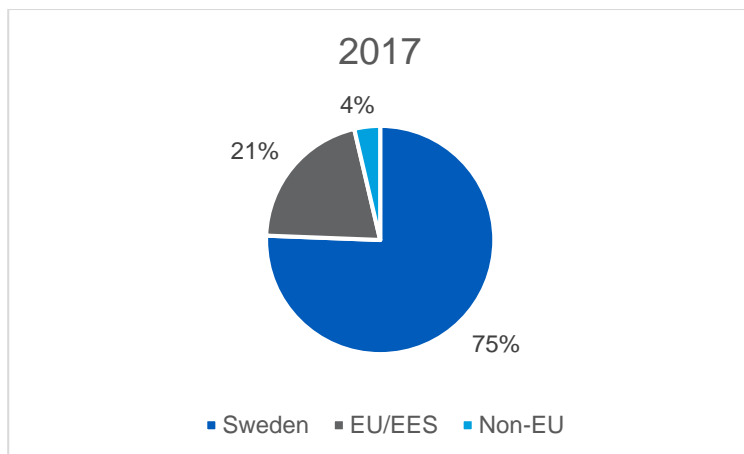
Figur 15. Olycksgradering.

Figur 16 visar antal rapporterade olyckor jämfört med antal olycksrapporterande fartyg. De flesta fartyg som rapporterar en olycka har bara rapporterat en enskilda olycka. Dock är cirka 20 olyckor per år rapporterade av fartyg som rapporterar fler än en olycka. I de fall där fartyg har rapporterat in fler olyckor är det nästan uteslutande mindre allvarliga olyckor som har inrapporterats, vilket tyder på att rederiet i fråga har en väl fungerande rapporterings- och säkerhetskultur.

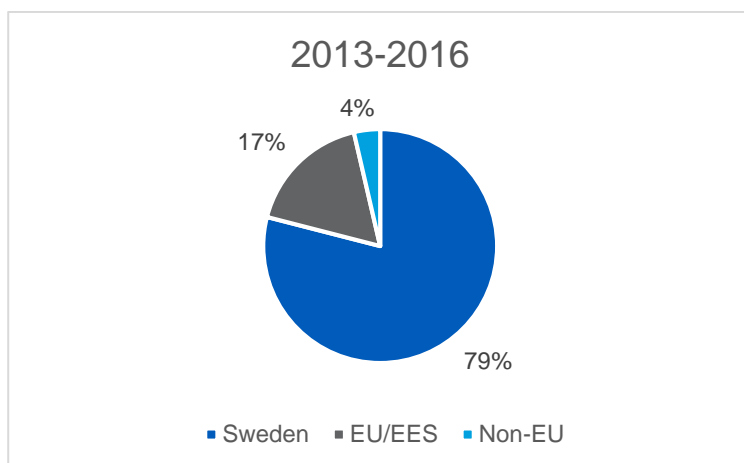


Figur 16. Antal rapporterade olyckor jämfört med antal olycksrapporterande fartyg.

Figur 17 och 18 visar hur nationaliteten på de olycksrapporterande fartygen fördelar sig. Man kan se att andelen svenska fartyg är drygt 75%, och att andelen EU-flaggade fartyg har ökat något under 2017 jämfört med åren strax innan.

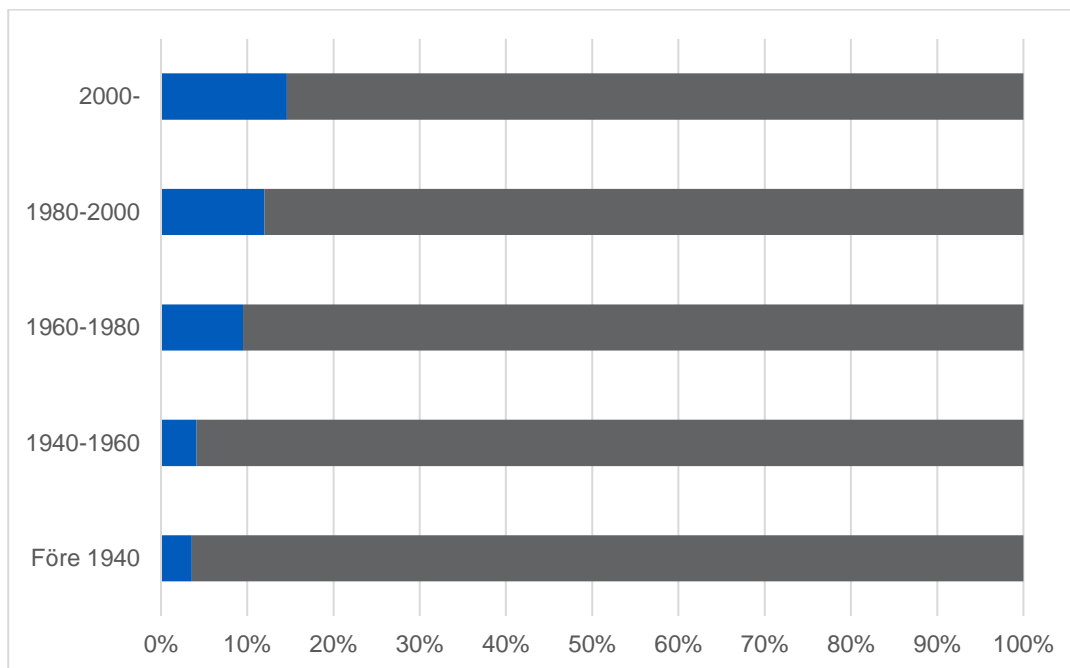


Figur 17. Nationalitet på olycksrapporterande fartyg 2017.



Figur 18. Nationalitet på olycksrapporterande fartyg 2013-2016.

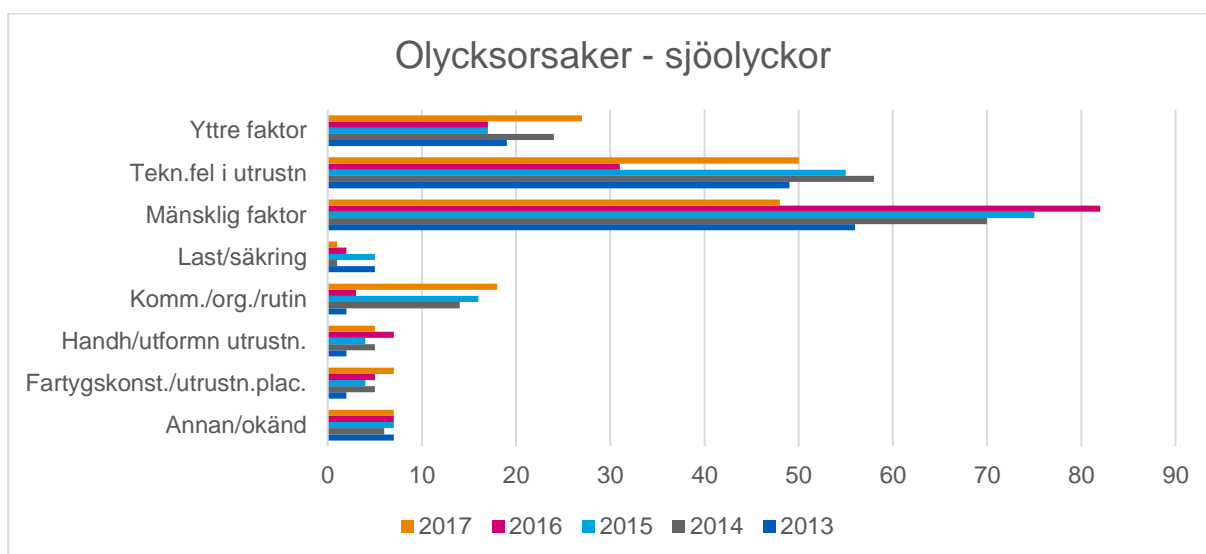
Figur 19 visar antalet rapporter 2017 indelat efter fartygets ålder, som en procentuell andel av det totala antal fartyg som finns registrerade i den ålderskategorin. Figuren visar att antalet rapporter ökar ju yngre fartygen är, vilket bedöms bero på att ju yngre ett fartyg är desto mer sannolikt är det att det bedriver reguljär trafik och också har högre rapporteringsbenägenhet.



Figur 19. Åldersfördelningen av de fartyg som rapporterat olyckor under 2017.

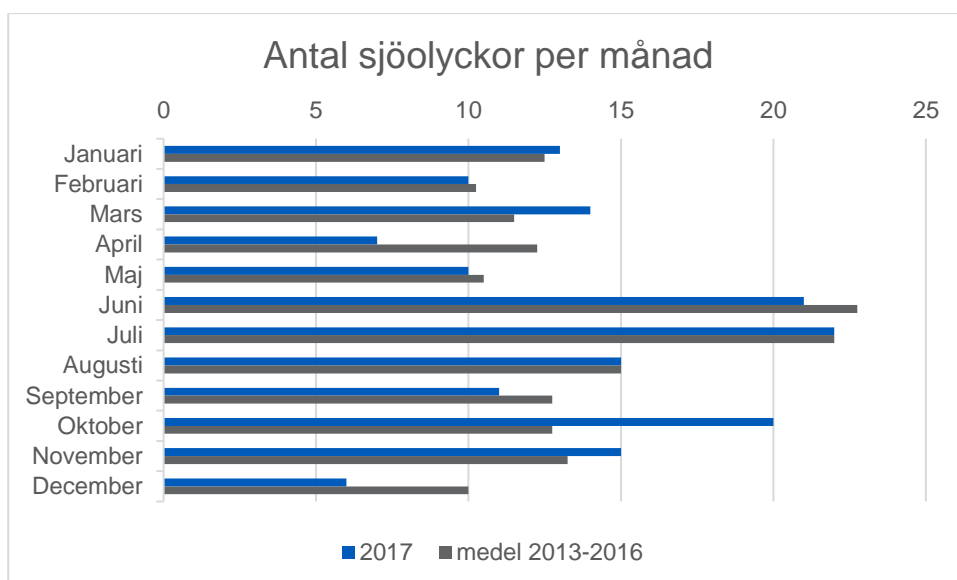
Figur 20 visar fördelningen av bedömd olycksorsak för de rapporterade olyckorna 2013-2017. Figuren visar att den mänskliga faktorn är den största olycksorsaken, följt av tekniska fel och yttre faktorer.

När Transportstyrelsen registrerar händelser används för närvarande en kod för ”mänsklig faktor”. Det är viktigt att poängtera att koden inte säger något om bakomliggande faktorer till varför händelsen har skett. Till exempel kan en felhandling bero på att personen i fråga inte har fått rätt förutsättningar. Grundorsakerna till felhandlingen kan istället vara till exempel organisatoriska faktorer. Transportstyrelsen kommer att se över de koder som rör mänsklig faktor och människa-teknik-organisation (MTO), i syfte att förbättra våra händelseanalyser.



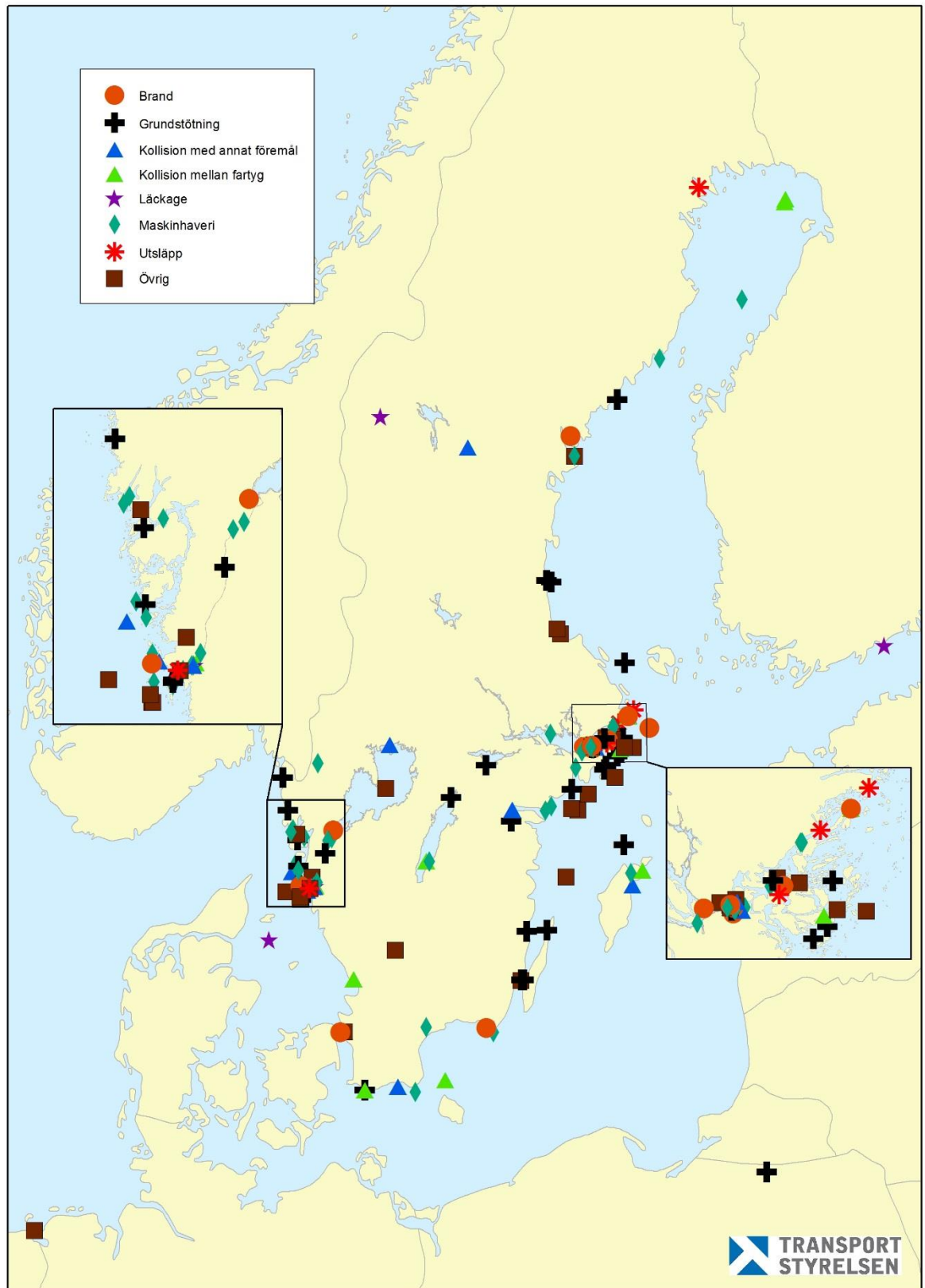
Figur 20. Fördelningen av bedömd olycksorsak för de rapporterade olyckorna 2013-2017

Figur 21 visar antal sjöolyckor per månad under 2017 samt medelvärdet av antalet olyckor per månad för år 2013-2016. Antalet olyckor är generellt högre under sommaren, vilket ska sättas i relation till att betydligt fler fartyg är i rörelse under denna årstid. Fritidsbåtar medverkar till ökat trafiktryck i farlederna, men ingår inte i statistiken för yrkessjöfart. Under år 2017 inträffade också ovanligt många olyckor i oktober månad, men färre under april och december.



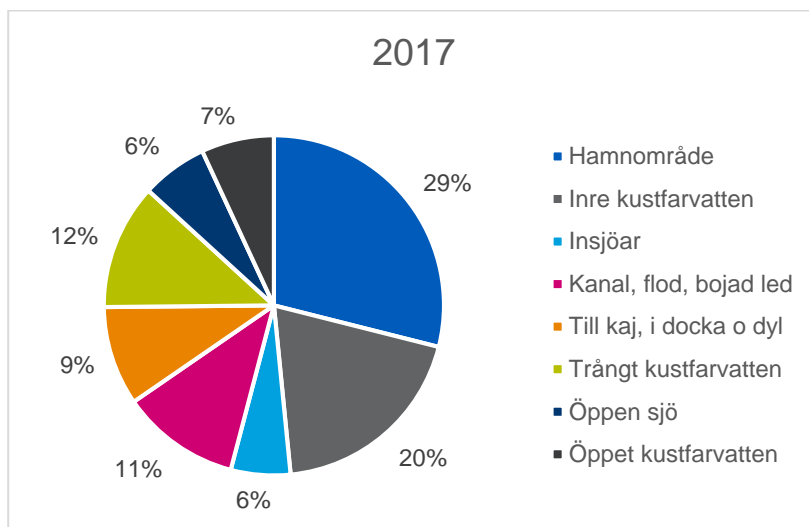
Figur 21. Antal sjöolyckor per månad.

Figur 22 visar var i Sverige sjöolyckor har inträffat under 2017. Kartan visar att den absoluta majoriteten av de rapporterade olyckorna sker i närheten av Stockholm och Göteborg.



Figur 23 visar fördelningen av sjöolyckor efter typ av farvatten. De flesta olyckor, cirka 30%, sker i hamnområden. Dessutom sker många olyckor vid

kaj, i inre kustfarvatten samt när fartyg går i kanaler och trånga vatten. Denna fördelning har inte förändrats nämnvärt de senaste åren.



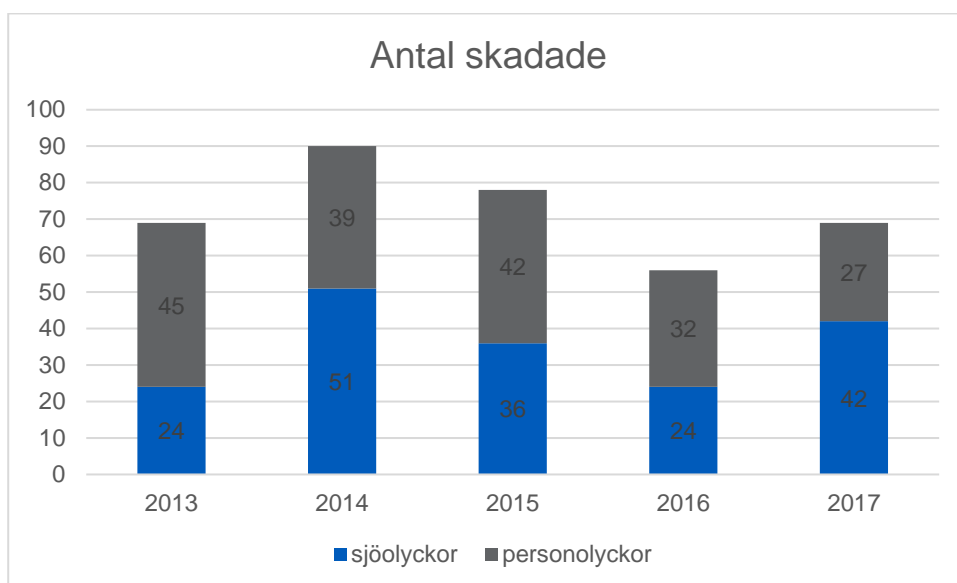
Figur 23. Fördelningen av sjöolyckor efter typ av farvatten.

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 liknande. Om passagerare eller besättning ramlar och skadar sig på grund av exempelvis en kajstuds så räknas inte händelsen som en personolycka utan som kollision med annat föremål (dvs. en sjöolycka).

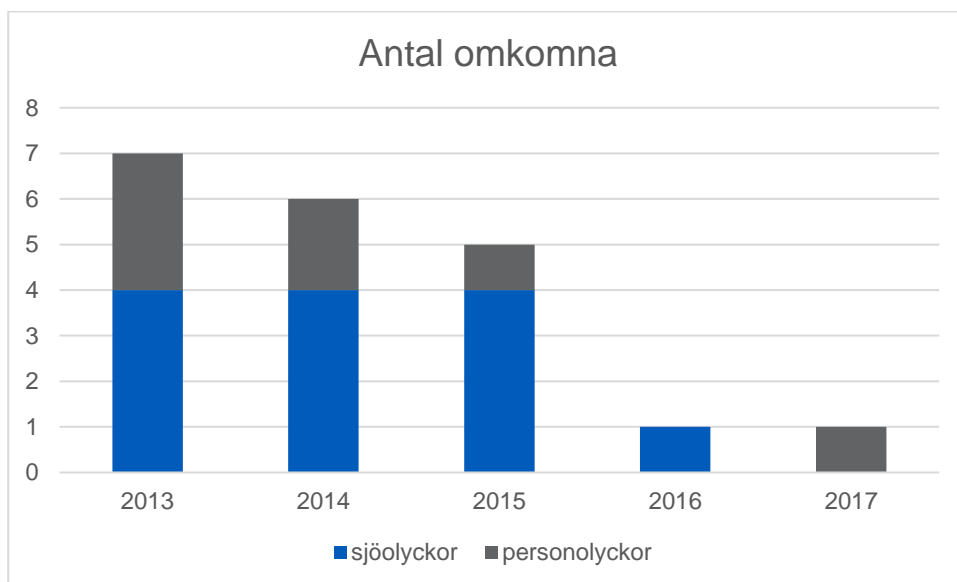
Nedan redovisas statistik avseende personskador och omkomna i samband med yrkessjöfart, fördelat mellan sjöolyckor respektive personolyckor.

Figur 24 visar antalet skadade i yrkessjöfarten under 2013-2017. Figuren visar att antalet rapporterade skadade varierar relativt mycket, speciellt när det gäller sjöolyckor. Detta bedöms bero delvis på befälhavarens bedömning av vad som ska rapporteras vilket gör rapporteringen personberoende. Det är också ofta svårt att kategorisera skadans allvarlighetsgrad med enbart den information som rapporteras in till Transportstyrelsen. När det gäller personolyckor, kommer antalet för år 2017 troligen att stiga till följd av att inrapporteringen för dessa olyckor dras med eftersläpningar.



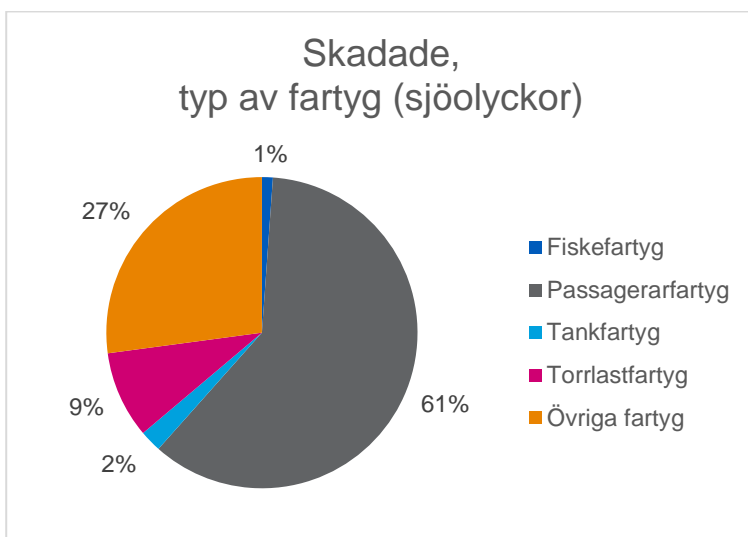
Figur 24. Antalet skadade i yrkessjöfarten under 2013-2017.

Figur 25 visar antalet omkomna till följd av personolyckor eller sjöolyckor inom yrkessjöfarten år 2013-2017. Under femårsperioden ses en klart positiv nedåtgående trend, men den är dock inte lika tydlig om man ser på ett längre tidsintervall. Det totala antalet omkomna är generellt så lågt att det exakta utfallet för ett enskilt år i hög grad är ett resultat av tillfälligheter.

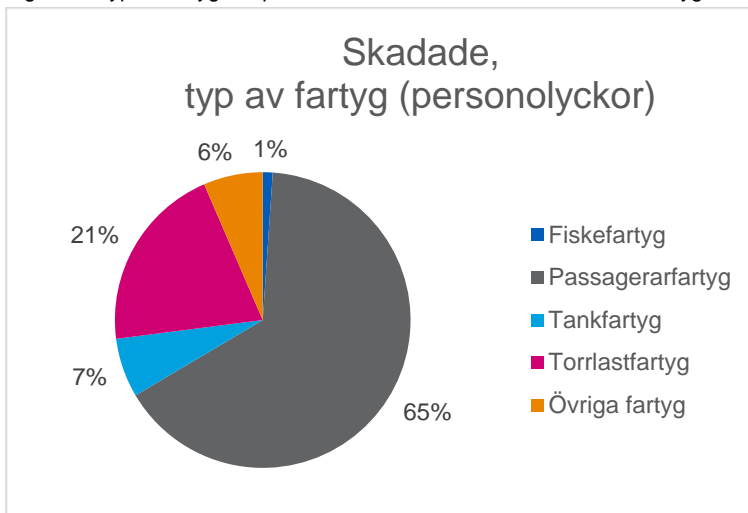


Figur 25. Antalet omkomna till följd av personolyckor eller sjöolyckor inom yrkessjöfarten år 2013-2017.

Figur 26 och 27 visar på vilken typ av fartyg personskadorna inträffat under 2017, uppdelat på sjöolyckor respektive personolyckor. Majoriteten av alla rapporterade personskador uppkommer på passagerarfartyg. Skador förekommer också i högre grad på övriga fartyg (sjöolyckor) samt torrlastfartyg (personolyckor). Troligen är underrapporteringen dock relativt stor, speciellt inom kategorin fiskefartyg. Inom kategorin övriga fartyg ingår till exempel bogserfartyg, forskningsfartyg, isbrytare, pråmar och andra arbetsfartyg.

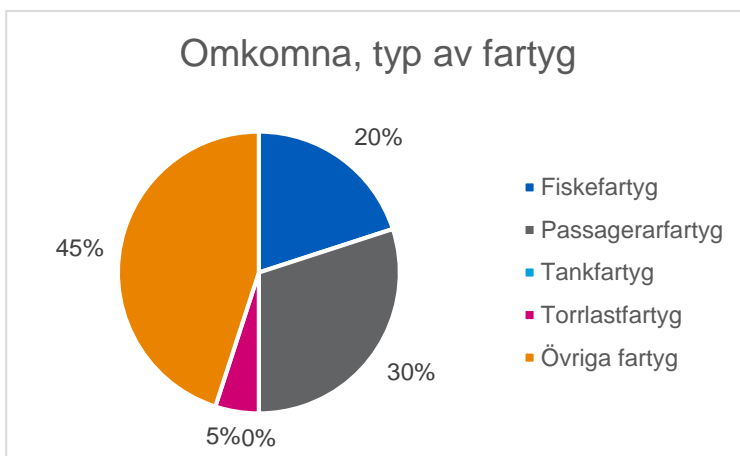


Figur 26. Typ av fartyg där personskadorna inträffat i samband med fartygets drift under 2017.



Figur 27. Typ av fartyg där personskador inträffat som relateras till arbetsmiljöförhållanden under 2017.

Figur 28 visar på vilken typ av fartyg som dödsolyckor (både sjö- och personolyckor) rapporterats 2013-2017. Här dominerar övriga fartyg jämte passagerarfartyg, men även fiskefartyg står för en relativt stor andel.



Figur 28. Omkomna fördelade på typ av fartyg.

Statens haverikommission (SHK)

Olycksutredningar

Enligt ett direktiv från EU 2009/59/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/>

Publicerade slutrapporter civil sjöfart 2018

Grundstötning med lastfartyget STERNÖ i Göta Älv

Händelsedatum: 2017-02-24

S-39/17

Ragna – förlisning väster om Öckerö

Händelsedatum: 2017-06-05

S-85/17

Atlantic – grundstötning utanför Oskarshamn

Händelsedatum: 2017-09-23

S-154/17

Påbörjade utredningar civil sjöfart 2018

Fiskefartyget IDUN- förlisning utanför Tjörn

Händelsedatum: 2018-02-25

S-27/18

Declan Duff- Arbetsplatsolycka under lossning

Händelsedatum: 2018-03-16

S-42/18

Brand på biltransportfartyget MIGNON i sydkinesiska sjön

Händelsedatum: 2018-04-04

S-59/18

Makassar Highway- Grundstötning utanför Västervik

Händelsedatum: 2018-07-23
S-148/18

Løke – förlisning utanför Vaxholm
Händelsedatum: 2018-08-13
S-168/18