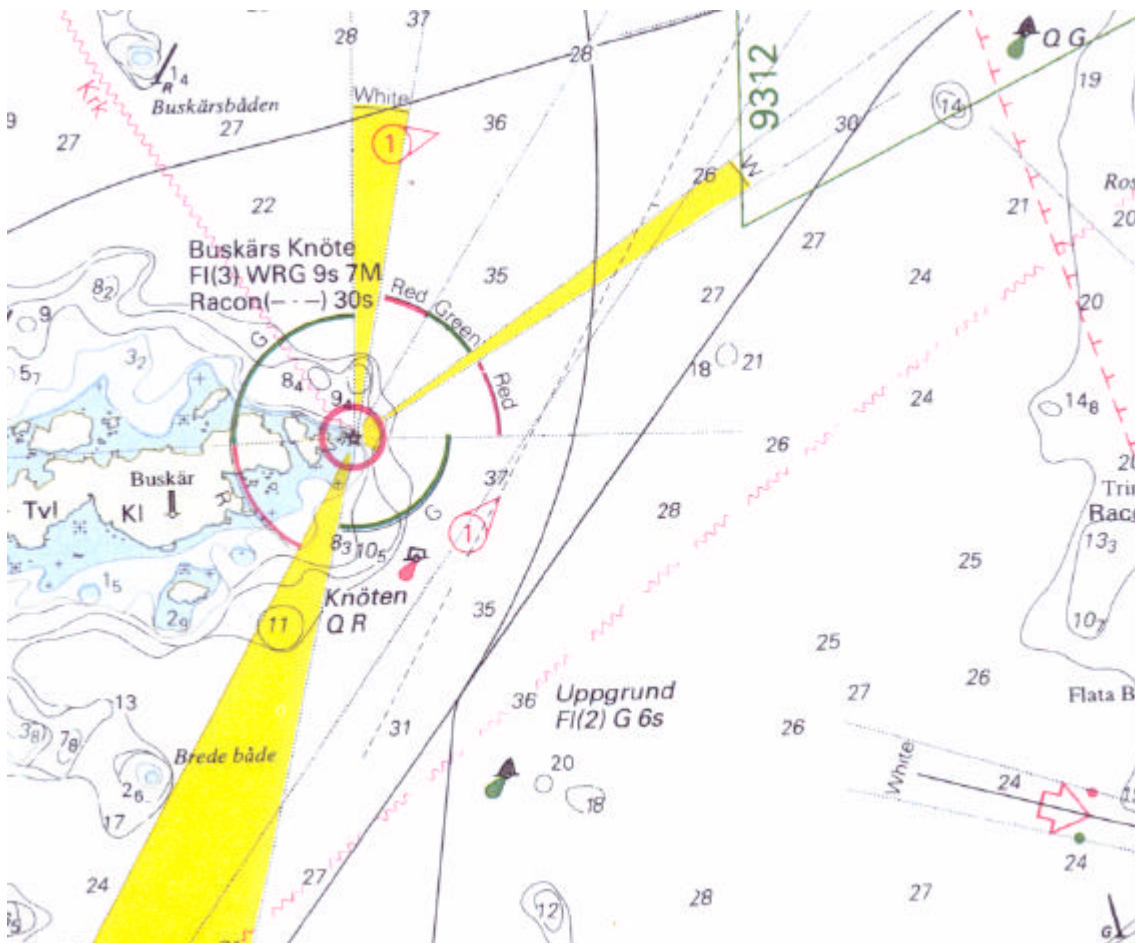


# HÄNDELSE I GÖTEBORGS SKÄRGÅRD 1985-2000

## SAMMANSTÄLLNING



# **HÄNDELSER I GÖTEBORGS SKÄRGÅRD 1985-2000**

**Sammanställning av till Sjöfartsinspektionen  
inrapporterade händelser  
under tidsperioden  
1 januari 1985 – 31 december 2000**

Utredningsenheten  
Jörgen Zachau  
011-19 12 73

---

SJÖFARTSINSPEKTIONEN

2001-06-13

601 78 NORRKÖPING  
Tel: 011-19 10 00  
Fax: 011-10 19 49

## Bakgrund

Alla till Sjöfartsinspektionens Utredningsenhet inrapporterade händelser som skett efter 1 jan 1985 finns i ett dataregister kallat SjöOlycksSystem, SOS. Till dags dato handlar det om cirka 4 000 inmatade händelser. Denna databas kan bland annat användas för att göra studier av mera analytisk karaktär.

## Sammanställningen

Under tidsperioden 1 januari 1985 – 31 december 2000 har till Sjöfartsinspektionen inkommit sammanlagt 123 rapporter som har direkt anknytning till de stora farlederna i Göteborgs skärgård.

Ett markant problem är att många uppgifter är felaktiga eller ofullständiga. Till exempel är positioner ofta felaktigt angivna. Detta är anmärkningsvärt, i synnerhet som det är yrkesmänniskor som tar ut positionen.

Som exempel på ofullständiga uppgifter kan anges angivande av styrsätt. Det är förmodligen så att rapportören vid rapporteringstillfället anser att styrsättet inte har haft betydelse för förloppet. Dessvärre kan det, åratals senare, vara aktuellt att göra studier just med avsikt på styrmotod!

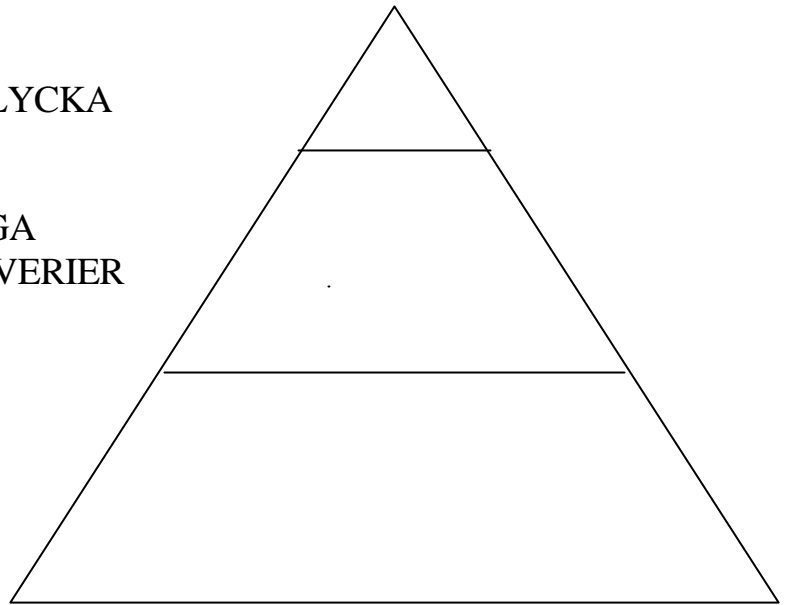
Detta är bara några exempel av många – resonemanget kan gälla även för vindstyrka, dagsljus, sikt, lots eller lotsplikt etc. *Rapporterna bör alltså vara såfullständigt ifyllda som möjligt.*

Av de 123 händelserna är 15 s k nästan-olyckor. Med den allmänt vedertagna fördelningen (se illustration nedan) mellan inträffade faktiska skador/olyckor och nästan-olyckor borde fördelningen egentligen vara tvärtom, dvs. det skulle varit 10 ggr så många nästan-olyckor som faktiska olyckor. Detta innebär att det egentliga antalet nästan-olyckor under tidsperioden torde ha uppgått till ca 100 ggr fler än vad som rapporterats in, dvs. storleksordningen 1000-2000 stycken.

*Med ett sådant material skulle det lättare gå att dra eventuella slutsatser om vad som egentligen är det mest riskfyllda med avseende påfartygsrörelserna i Göteborgs största farleder.*

Sjöfartsinspektionen ber i samband med detta att få upplysa om möjligheten att rapportera om nästan-olyckor för att främja det förebyggande sjösäkerhetsarbetet. Rapporter om sådana händelser som inte rapporteras enligt sjölagens 6 kap. 14 § ska rapporteras till rederiet eller inom företaget enligt gällande rapporteringsrutiner för vidare rapportering. De flesta rederier har rutiner för sådana rapporteringsvägar i sitt "Safety Management System" (SMS). De som saknar sådana rutiner eller om ett sådant rapporteringssystem av någon anledning inte fungerar, kan likväl rapportera en nästan-olycka med blanketten "Rapport om sjöolycka".

1 DÖDLIG OLYCKA  
30 ALLVARLIGA  
OLYCKOR/HAVERIER  
300 NÄSTAN-  
OLYCKOR



H W Heinrich

### Kollision mellan fartyg

Under tidsperioden har totalt inkommit 45 anmälningar om kollisioner mellan fartyg. Dessa 45 rapporter avser sammanlagt 30 olika händelser. Fördelningen kan förklaras med att i de flesta fall har båda inblandade fartyg skickat in rapport, medan det i andra fall (t ex nästan-olyckorna) enbart har varit det ena fartyget som rapporterat händelsen. Vissa av händelserna (9 st.) beskriver inte någon egentlig kollision, utan enbart en "nästan-olycka".

Händelserna fördelar sig enligt nedan:

Rapporter:	45	varav	9 nästan-olyckor (utan egentlig skada)
			5 kollisioner inträffat som följd av annan händelse
			11 inträffat i mörker
			8 inträffat vid vindstyrka >15m/s
			9 inträffat vid tjocka
			14 inträffat vid hamnmanöver
			6 vid omkörning (varav 5 nästan-kollisioner)
			4 vid möte (varav 3 nästan-kollisioner)

- 1 undvikande av kollision, ledande till annan händelse
- 15 lots eller befäl med farledstillstånd
- 24 ingen lots ombord (varav 7 fiskefartyg, tjänstefartyg eller liknande)
- 30 faktiska kollisioner mellan fartyg.
- 12 skedde vid hamnmanöver

### Grundstötningar

Totalt antal	50	varav	5 nästan-olyckor
			10 inträffat vid vind styrka >15m/s
			26 inträffat i mörker
			11 i tjocka
			8 inträffat pga. tekniskt fel eller blackout
			3 ankrat fartyg draggat
			1 närsituation vid möte tvingat fartyg ur kurs
			9 med lots eller befäl med farledstillstånd
			38 utan lots ombord (varav 11 fiskefartyg, tjänstefartyg, ankarliggare etc.).

### Övrigt

Totalt	5	varav	1 incident med manöverbordsbåt
			1 händelse vid bogsering
			1 läckage
			2 incidenter med svallvågor.

### Tekniska fel

Totalt antal	12	varav	1 skedde i mörker
			2 skedde i vindstyrka >15m/s
			4 ledde till grundstötning
			1 ledde till kollision

- 8 hade lots eller befäl med farledstillstånd
- 3 hade inte lots ombord (samtliga var fiskefartyg, tjänstefartyg eller liknande)
- 1 angav inte om lots var ombord eller inte
- 1 maskinhaveri
- 3 "blackout"
- 8 fel på styrinrättning.

### Brand/rökutveckling

Totalt	3	varav	2 rökutveckling
			1 brand i maskin
			1 ledde till att fartyget fick bogseras
			2 lotsbåtar
			1 var förtöjt vid kaj.

### Kollision med kaj, bro eller dylikt

Totalt	18	varav	7 skett vid hamnmanöver
			4 vind >15m/s
			6 inträffat i mörker
			12 lots eller befäl med farledstillstånd ombord
			6 ingen lots
			3 utebliven manöver
			5 "blackout"
			3 maskinstopp
			1 undanmanöver för annan båt
			1 nästan-olycka.

### Farlederna

Området radarövervakas av en trafikledningscentral, dvs. fartyg över en viss storlek ska anmäla sig till trafikinformationscentralen (TIC), där man ska tillhandahålla uppgifter om aktuella fartygsrörelser i området och eventuella trafikanvisningar, bland annat för att undvika möten i trånga

farledsavsnitt. TIC:en bemannas av lotsar, dvs. personalen har gedigen nautisk kompetens.

I beskrivningen av farlederna i ”Svensk lots” varnar man för de stundtals starka strömmarna i passagen norr om Vinga. Man meddelar att det inträffat flera grundstötningar där och rekommenderar att fartygen som går in denna väg att ta lots, även om de inte är lotspliktiga, alternativt att välja södra infarten.

Det varnas för intensiv färjetrafik i lederna och ofta besvärande strömförhållanden över huvud taget.

Svängen vid Böttö rekommenderas att utföras med hjälp av girraddie enligt utförliga anvisningar i beskrivningen. Likaså anmodas fartyg med tillräckligt litet djupgående (7m) att gå söder om Göteborgsgrund vid ingående.

### Trafikintensiteten i området

I farlederna i Göteborgs skärgård förekommer väldigt många fartygsrörelser. Årligen registreras 24 000-25 000 anlöp, avgångar eller passager. Varje år utförs omkring 6 500-7 000 lotsningar i lederna. Dessutom har ett stort antal av fartygen befäl ombord med farledstillstånd. I statistiken finns emellertid inte registrerat samtliga förflyttningar av fiskefartyg, tjänstefartyg eller liknande mindre båtar. Det verkliga antalet fartygsrörelser i området är således väsentligt mycket högre än vad som anges här.

Totalt antal anlöp, passager och avgångar under tidsperioden (registrerade av Gbg:s TIC), cirka	400 000
Utförda lotsningar under tidsperioden, cirka	100 000

Antalet registrerade haverier/100 000 driftstimmar, cirka*	17
--	----

\*Med haveri menas händelse som medför att fartyget inte förblir sjövärdigt eller av annan orsak får avbryta resan. Jämför med trafikflyget vars motsvarande siffra är 0,44! Relevansen med denna jämförelse kan dock diskuteras – förutsättningarna är tämligen olika. Ett flygplan med driftstopp under gång befinner sig i en betydligt känsligare situation än ett fartyg med ”blackout”. Tiden för varje fartygsrörelse (passage i farlederna genom skärgården) antas i genomsnitt vara 1,5 timmar. Lägg dock märke till att det verkliga antalet fartygspassager är väsentligt mycket högre än vad som anges här.

### Observationer

- antalet inrapporterade nästan-olyckor är förvånansvärt litet
- antalet olyckor i förhållande till antalet fartygsrörelser är förvånansvärt litet
- felaktiga positionsangivelser är förvånansvärt många
- uppgifterna i rapporterna är ofta alltför knapphändiga

Källor:

Sjöfartsinspektionens databas SOS (rapport om sjöolycka)

Hans Kjäll, Luftfartsinspektionen

Mats Åmark, Göteborgs Hamn

Björn Lager, Sjöfartsverket Trafikområde Kattegatt

Svensk lots, Sjöfartsverket Norrköping