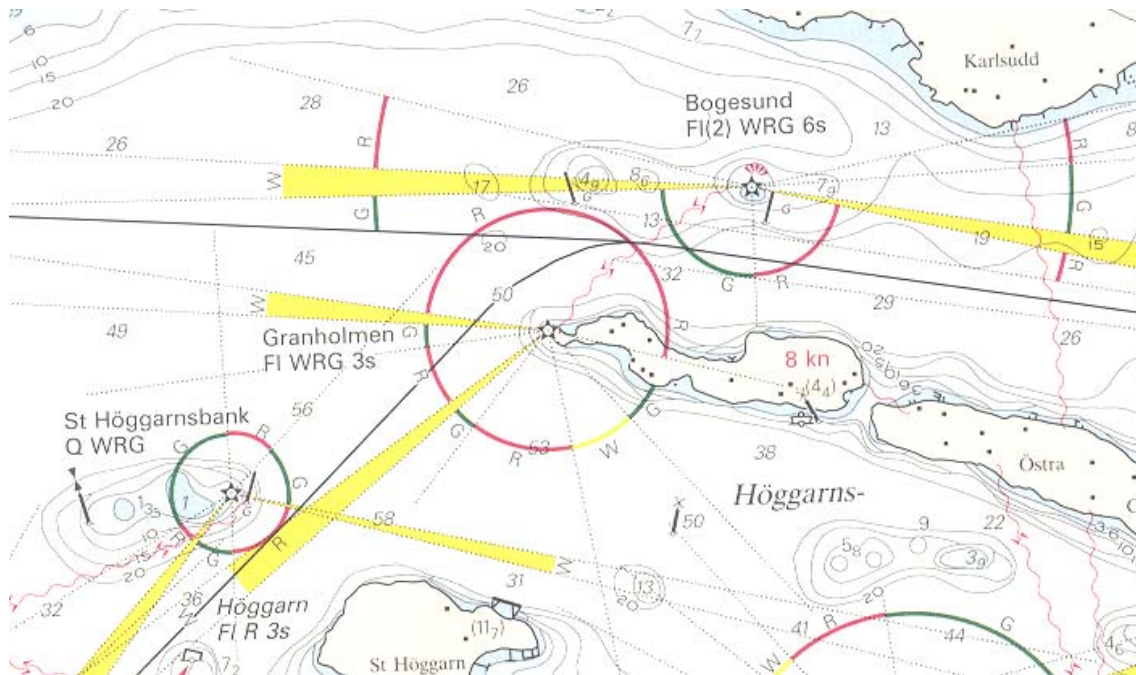


HÄNDELSE I STOCKHOLMS SKÄRGÅRD 1985-2000

SAMMANSTÄLLNING



HÄNDELSE I STOCKHOLMS SKÄRGÅRD 1985-2000

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

Utredningsenheten
Jörgen Zachau
011-19 12 73
Dnr 0801-03-16255

Bakgrund

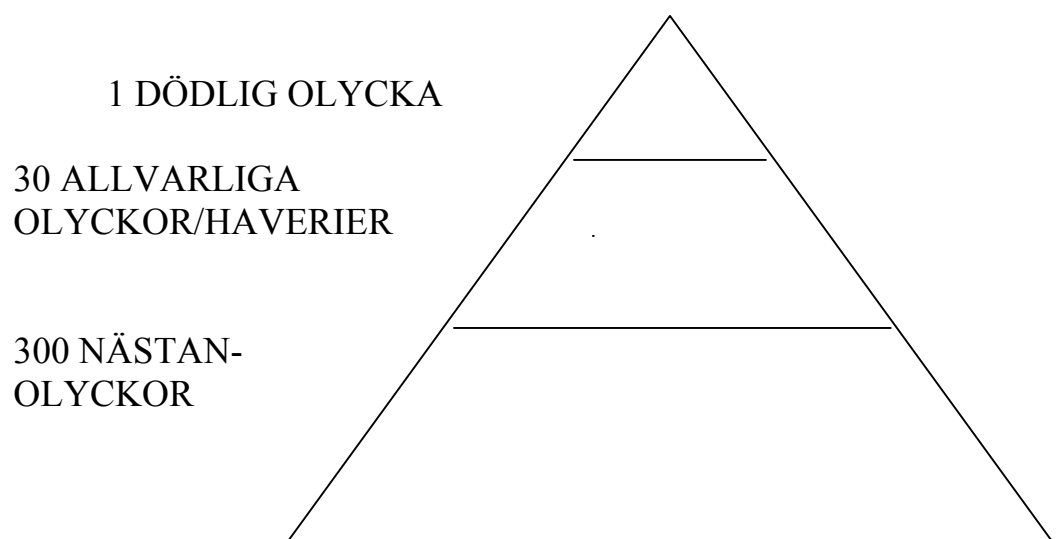
Alla till Sjöfartsinspektionens Utredningsenhet inrapporterade händelser som skett efter 1 jan 1985 finns i ett dataregister kallat SjöOlycksSystem, SOS. Till dags dato handlar det om drygt 4 000 inmatade händelser. Denna databas kan bland annat användas för att göra studier av mera analytisk karaktär.

Sammanställningen

Under tidsperioden 1 januari 1985 – 31 december 2000 har till Sjöfartsinspektionen inkommit sammanlagt 106 rapporter som har direkt anknytning till de stora farlederna i Stockholms skärgård. Tidsintervallet har valts för att få ett jämförelsematerial som tidsmässigt överensstämmer med en tidigare sammanställning över händelser i Göteborgs skärgård, som spänner över just denna period.

Sammanställningen avser enbart händelser som inträffat i de större farlederna som trafikeras av handelsflottan inom området för VTS Stockholm (trafikinformationscentral), dock inte längre norrut än Rådmansö, dvs. Norrtälje är exkluderat. Den sydliga gränsen går vid Stora Rotholmen, öster om Ornö.

Av dessa 106 har 13 rubricerats som tillbud eller nästan-olyckor. Med tanke på den allmänt vedertagna fördelning, som anger att det går **minst** 10 tillbud på 1 olycka, borde förhållandet istället vara det motsatta: på de 93 faktiska olyckorna borde det funnits minst 1 000 inrapporterade tillbud.



Denna skillnad mellan verkligheten och vad som faktiskt når Sjöfartsinspektionen utgör ett problem i det olycksförebyggande arbetet såtillvida att en stor mängd viktig information inte kommer myndigheten till del.

Ett sätt att försöka komma tillrätta med problemet har varit ett upprättande av en databas bestående av inrapporterade tillbud. Databasen, som kallas Insjö, administreras under kontroll av rederier och deras branschorganisationer, Sjöfartsinspektionen samt berörda fackliga organisationer. Deltagandet är frivilligt och lagringen anonym. Rapporterna består av de tillbudsrapporter som kommit rederierna till del via ISM-kodens (International Safety Management) SMS (Safety Management System). Med detta system hoppas intressenterna i databasen att hindren för inrapportering åtminstone till viss del ska vara undanröjda.

För att bidra till ett bra verktyg för höjning av sjösäkerheten kan den enskilde alltså bidra genom att rapportera enligt rederiets SMS, och rederiet genom att vidarebefordra rapporten till Insjö-databasen.

Kollision mellan fartyg

Under tidsperioden har totalt inkommit 26 anmälningar om kollisioner mellan fartyg. Dessa 26 rapporter avser sammanlagt 21 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 (12 st.) beskriver inte någon egentlig kollision, utan enbart en ”nästan-olycka”.

Händelserna fördelar sig enligt nedan (en händelse kan uppfylla flera villkor):

| | | | |
|------------|----|-------|---|
| Rapporter: | 26 | varav | 12 nästan-olyckor (utan egentlig skada) |
| | | | 5 kollisioner inträffat som följd av annan händelse |
| | | | 11 inträffat i mörker |
| | | | 3 inträffat vid vindstyrka >15m/s |
| | | | 2 inträffat vid tjocka |
| | | | 2 vid omkörning |
| | | | 4 vid möte (varav 4 nästan-kollisioner) |
| | | | 2 i anslutning till bropassage |

- 4 vägfärja inblandad (varav 2 nästan-olyckor)
- 2 i anslutning till bogsering
- 12 lots eller befäl med farledstillstånd
- 11 ingen lots ombord (varav 4 vägfärja, tjänstefartyg eller liknande)
- 9 faktiska kollisioner mellan fartyg.
- 3 vid hamnmanöver
- 4 med fritidsbåt inblandad (varav 1 nästan-olycka)
- 2 maskin inte klar för manöver

Grundstötningar

| | | | |
|--------------|----|-------|--|
| Totalt antal | 52 | varav | 1 nästan-olycka |
| | | | 9 inträffat vid vind styrka >15m/s |
| | | | 18 inträffat i mörker |
| | | | 14 i tjocka |
| | | | 6 inträffat pga. tekniskt fel eller ”blackout” |
| | | | 6 närsituation vid möte tvingat fartyg ur kurs (varav 1 av fritidsbåt) |
| | | | 23 med lots eller befäl med farledstillstånd |
| | | | 28 utan lots ombord (varav 9 bogserfartyg, tjänstefartyg etc) |
| | | | 1 grundstött på sjunken pråm på botten |
| | | | 2 med berusat befäl |
| | | | 1 vid undsättning av fritidsbåt |

Övrigt

| | | | |
|--------|---|-------|-------------------------------------|
| Totalt | 5 | varav | 1 oljeutsläpp |
| | | | 1 händelse vid bogsering |
| | | | 1 berusad befälhavare |
| | | | 1 oavsiktlig urkoppling av styrning |
| | | | 1 boj släpats med fartyg. |

Tekniska fel

| | | | |
|--------------|---|-------|--|
| Totalt antal | 7 | varav | 1 skedde i mörker |
| | | | 2 ledde till grundstötning |
| | | | 6 hade lots eller befäl med farledstillstånd |
| | | | 1 hade inte lots ombord |
| | | | 2 maskinhaveri |
| | | | 4 ”blackout” |
| | | | 1 fel på styrinrättning. |

Brand/rökutveckling

| | | | |
|--------|----|-------|---|
| Totalt | 10 | varav | 3 brand i maskinutrymme |
| | | | 1 ledde till att fartyget fick bogseras |
| | | | 2 fartyg förtöjda vid kaj |
| | | | 4 anlagda bränder. |

Kollision med kaj, bro eller dylikt

| | | | |
|--------|---|-------|--|
| Totalt | 6 | varav | 5 skett vid hamnmanöver |
| | | | 2 inträffat i mörker |
| | | | 4 lots eller befäl med farledstillstånd ombord |
| | | | 2 ingen lots |
| | | | 1 ”blackout” |
| | | | 1 utebliven broöppning |

Farlederna

En trafikledningscentral finns i området, dvs. fartyg över en viss storlek ska anmäla sig till trafikinformationscentralen (VTS), där man ska tillhandahålla uppgifter om aktuella fartygsrörelser och eventuella arbeten i området. Med dessa uppgifter ska man ombord kunna planera resan och bl.a. kunna undvika möten i trånga farledsavsnitt. Området är inte radarövervakat.

I beskrivningen av farlederna i ”Svensk lots” nämner man att strömmarnas i området nettoeffekt utgör ca 0,2 knop sydgående. Under vissa

förhållanden kan strömmarna dock uppgå till flera knop, ”speciellt i trånga passager”.

Färjetrafiken i lederna nämns ett antal gånger. I dessa vatten består den oftast av korsande vägfärjor.

I ”Svensk lots” anges också de speciella förhållandena vintertid med isbildning och förbud att bryta rännor på många ställen. Is som försvårar manövrering och navigation är också orsak, direkt eller indirekt, till vissa av de händelser som nämns i sammanställningen.

Trafikintensiteten i området

I farlederna i Stockholms skärgård förekommer många fartygsrörelser. Årligen registreras 10.000-12.000 anlöp, avgångar eller passager. Dessa fördelas på ett stort antal rörelser till/från Stockholms hamn och ett mindre antal passager genom skärgården. Varje år har mellan 2.000 och 4.000 lotsningar utförts i lederna. Dessutom har ett stort antal av fartygen befäl ombord med farledstillstånd (dvs. fartygen behöver inte anlita lots). 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 Stockholms hamn), cirka | 180.000 |
| Utförda lotsningar under tidsperioden, cirka | 47.000 |

| | |
|--|----|
| Antalet registrerade haverier/100 000 driftstimmar, cirka* | 10 |
|--|----|

*Med haveri menas händelse som medför att fartyget inte förblir sjövärdigt eller av annan orsak får avbryta resan. Nästan-olyckorna är alltså inte medräknade.

Farten för varje fartyg som passerat genom skärgården har antagits vara i genomsnitt 10 knop. Med fördelningen av trafiken på respektive farled samt farledernas längd som beräkningsgrund har antalet driftstimmar kunnat beräknas.

Lägg märke till att det verkliga antalet fartygspassager är väsentligt mycket högre än vad som anges här.

Observationer

- antalet inrapporterade nästan-olyckor är uppseendeväckande litet
- antalet olyckor i förhållande till antalet fartygsrörelser måste anses vara litet
- uppgifterna i de inkomna rapporterna är ofta alltför knapphändiga

Källor:

Sjöfartsinspektionens databas SOS (rapport om sjöolycka)

Svensk lots, Sjöfartsverket Norrköping

Statistik från Stockholms TO, Sjöfartsverket

Statistik från Stockholms hamn