

PM 2004-09-20

Dnr 2004:1162
Uppdaterad version¹

PASSAGERARFÄRJOR PÅ EUROPEISKA OCH NORDATLANTISKA FARVATTEN

Är det möjligt att sammanställa en studie över de senaste tio årens olyckor med passagerarfärjor i linjetrafik på europeiska och nordatlantiska farvatten samt redovisa i vilka fall sjöförklaring ägt rum och i vilka fall ansvar och olycksförlopp kunnat fastställas samt uppgifter om antal omkomna och skadade i förekommande fall.

Att, om möjligt, sammanställa en redovisning över hur många passagerarfärjor i linjetrafik i dessa farvatten som seglar med dispenser från för sjösäkerheten vitala krav, t.ex. på stängda dörrar mellan vattentäta skott, dubbla ramper vid bildäck, frånvaro av ventilationsintag från bogsidor med direkt-access till maskinrum etc.

Inledning

Enligt vad utredningstjänsten erfarit från Sjöfartsinspektionen är det ett omfattande arbete att sammanställa de efterfrågade informationen. Nedan redovisas den information som har kunnat inhämtas från Sjöfartsinspektionen och International Maritime Organization, IMO, som är ett organ inom FN. Vidare redovisas även de förutsättningar som är aktuella för att inhämta information av detta slag.

Sjöfartsinspektionen och IMO

Sjöfartsinspektionen, sammanställer statistik och gör utredningar av olyckor med svenska handelsfartyg och fiskefartyg i svenska och internationella farvatten samt utländska fartyg i svenska vatten. För övriga fartyg i europeiska och nordatlantiska farvatten är respektive flaggstat ansvarig för att samla in information och utreda. Det innebär att för att göra en fullständig kartläggning av olyckor med passagerarfärjor på europeisk och nordatlantiskt farvatten behöver kontakt tas med dels motsvarande Sjöfartsinspektionen i respektive flaggstat för information om händelseförlopp och eventuella dispenser, dels respektive polismyndighet i varje flaggstat för att få information om någon har kunnat ställas till ansvar för olyckan, om olyckan överhuvudtaget utretts vilket kan vara fallet.

¹ För ökad förståelse av dokumentet har vissa stycken förtydligats, varför dokumentet skiljer sig något från den ursprungliga PM. Ingen sak- eller faktauppgift har ändrats, de stycken som innehåller är markerade med streck i kanten och den kursiverade texten utgör förtydligandet.

Vid allvarliga och mycket allvarliga olyckor med dödsfall ska händelseförloppet utredas och rapporteras till International Maritime Organization, IMO. Att utreda ansvaret för olyckan är upp till varje flaggstat då IMO främst är intresserad av vad som orsakat den. Material om olyckor som lämnas till IMO används sedan i arbetet inom organisationen för att förbättra sjösäkerheten. Det förs ingen internationell statistik över vilka fartyg som seglar med dispenser, då det är respektive flaggstat som delar ut dispenser och i förekommande fall dokumenterar detta.

Enligt uppgift från IMO är syftet med deras verksamhet att förbli neutrala för att kunna samla in så mycket information som möjligt. På direkt förfrågan om hur de samlar in sin information svarar IMO:

”IMO is active and interested in maritime casualties / accidents collection of information. That "collection" does not work exactly on voluntary contributions. Such events are to be reported to the Organization by its member States (Flag States), unfortunately those reports do not always arrive at the time of the casualty, but much later. Some times those reports or general information simply do not arrive.”

Det är också den information som Sjöfartsinspektionen lämnat till utredningstjänsten dvs. att vissa flaggstater är mindre bra på att förse IMO med utredningar, om de alls görs, varför IMO:s databas inte är komplett. Statistik över olyckor får alltså sökas hos respektive flaggstat.

Olyckor med passagerarfärjor, Sverige

Från Sjöfartsinspektionen har utredningstjänsten efter förfrågan erhållit 122 rapporter innehållande samtliga fartygsolyckor som inträffat med svenska passagerarfärjor samt utländska passagerarfärjor i svenskt vatten och internationell och gotländsk fart. Olyckorna har utretts av Sjöfartsinspektionen. Ingen av dessa olyckor har bedömts vara så allvarig att den skulle rapporteras till IMO, då ingen person omkommit.

Personolycksfall som inträffat utan att fartyget har varit utsatt för en olycka är borttagna. Från år 1994 till och med 2003 har ingen människa omkommit och 9 personer skadats.

Av dessa 122 olyckor har sjöförklaring hållits vid 4 händelser av vilka 1 har hållits för en finsk färja i Finland.

I Sverige är det polis och åklagares uppgift att utreda vem eller vilka som är ansvariga för en olycka. Sjöfartsinspektionen utreder olyckor och tillbud ur sjösäkerhetssynpunkt. Syftet med Sjöfartsinspektionens utredningar är att liknande händelser ska kunna undvikas i framtiden.

Sjöförklaringar finns, enligt uppgift från Sjöfartsinspektionen, bara i Norden. En sjöförklaring är ett vittnesupptag inför domstol med möjlighet att låta den förhörde avlägga ed. Domstolen avkunnar ingen dom, man skriver endast ett förhörsprotokoll.

Olyckor med passagerarfärjor, europeiska och nordatlantiska farvatten

Från IMO har utredningstjänsten efter förfrågan erhållit den information som IMO har om olyckor med passagerarfärjor i europeiska och nordatlantiska farvatten mellan 1993 och 2003.

Sammanlagt har 84 olyckor med passagerarfärjor på europeiska och nordatlantiska farvatten rapporterats till IMO från medlemsländer. Vid 13 tillfällen har hela fartyget gått förlorat. Till IMO har 955 personer har rapporterats omkomna eller saknade, utöver dessa har det vid sex olyckor rapporterats att personer har omkommit men det framgår inte av den erhållna informationen hur många.

Vissa olyckor har utretts mer ingående, men 52 olyckor har enbart summariskt rapporterats till IMO. Mängden information om varje olycka varierar betydligt.

Bilagor

I *bilaga 1* redovisas antalet olyckor i svenska farvatten eller med svenska fartyg på utländska farvatten fördelat efter typ av händelse. Endast en av dessa händelser klassades som en allvarlig fartygsolycka. Den aktuella händelsen utgjordes av en brand i en passagerarhytt, då en passagerare skadades. Branden var högst sannolikt anlagd och släcktes av fartygets egna brandbekämpningsgrupp.

I *bilaga 2* redovisas antalet olyckor med passagerarfärjor på europeiska och nordatlantiska farvatten rapporterade till IMO.

I *bilaga 3* bifogas rapporterna från sjöfartsinspektionen för de olyckor som medförde personskada.

I *bilaga 4* bifogas det material som erhållits från IMO. Tyvärr saknas ibland fullständig text i de fall där olyckor rapporterats mer utförligt. Tabellerna bifogas trots detta då de kan ge en indikation på vad som skett.

I *bilaga 5* bifogas ett utdrag från Sjöfartsinspektionen med aktuella dispenser för svenska passagerarfärjor.

Källor

Sjöfartsinspektionen

International Maritime Organization