

SAMMANFATTNING

RIB-båten T7 avgick från Strandvägen i Stockholm för att köra passagerare till Grinda i Stockholms skärgård. Utanför Blockhusudden ökades farten och kort därefter mötte RIB T7 en Waxholmsbåt. Befälhavarens avsikt var att möta svallvågorna lite snett, inte i 90° vinkel, och att minska farten något. Den första svallvågen mötte RIB-båten bra, i den andra vågen kom ett ”hugg” (stöt i sidled). Landningen skedde därmed lite snett och för personerna ombord uppstod det ett ryck både vågrätt och lodrätt. Besättningen har uppskattat farten till cirka 35 knop när man mötte den första vågen och det fria fallet förut till ca två meter när de träffade den andra vågen.

En passagerare skadades i ryggen i samband med att RIB T7 landade. En annan av passagerarna signalerade till besättningen att stoppa, vilket man omedelbart gjorde. Därefter körde man i låg fart in till Nacka Strand och ringde samtidigt efter ambulans. Väl vid kaj assisterade sjöpolisen (som låg till kaj) besättningen i väntan på ambulans. En av passagerarna följde med den skadade till sjukhuset i ambulansen. Den skadade drabbades enligt läkarutlåtanden från Sverige och Storbritannien av: *”en kilformad stabil kotfraktur Th 6 på en ländkota i ryggen”*.

Olyckan orsakades av den alltför höga farten om 35 knop i kombination med en gir vid mötet med svallvågorna. Bidragande orsak var brister i planeringen av resans inledande del i hög fart inkluderat den utelämnade uppvärmningen av passagerarna.

Utöver de faktorer som direkt berör den inträffade olyckan belyser utredningen även vissa andra frågor som rör RIB-charterverksamhet. Dit hör tillsynsfrågor, utbildnings- och behörighetsfrågor samt generella rutiner avseende RIB-båtar. I rapporten konstateras även att det finns ett behov av att utvidga den rapporteringsplikt som gäller vid sjöolyckor och tillbud till sjöss.

Säkerhetsrekommendationer

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- Utföra riskbaserad tillsyn av existerande RIB-båtsrederier i Sverige så snart som möjligt och ta fram en plan för ett realistisk inspektionsintervall för RIB-båtar (se avsnitt: 2.4 och 2.6) (RS 2018:03 R1).
- I sin tillsyn av kurshållarna utvärdera kursinnehållet i HSF-utbildningen bl.a. navigationsmetodik och överväga lämpliga åtgärder för att behålla uppnådd kompetens avseende kursen handhavande av snabba fartyg (HSF) samt på lämpligt sätt hantera kravet på Maskinbefäl VIII för båtar med två utombordsmotorer (se avsnitt: 2.4) (RS 2018:03 R2).
- Samarbeta med branschorganisationen för denna typ av verksamhet med syfte att gemensamt utveckla säkerhetsstandarder (se avsnitt: 2.5) (RS 2018:03 R3).

Rederiet Öppet hav AB rekommenderas att:

- Införa rutiner som innebär att det vid bokningsbekräftelser lämnas relevant säkerhetsinformation till den som bokar resan. Informationen bör även omfatta att passagerarna på förhand ska informeras om resans innehåll och att det är olämpligt att arrangera s.k. överraskningsresor med RIB-båtar om beställaren inte känner till deltagarnas hälsostatus (se avsnitt: 2.1) (*RS 2018:03 R4*).
- Införa checklistor eller annat standardiserat informationsmaterial till stöd för säkerhetsgenomgångar och introduktion innan avgång (se avsnitt: 2.1) (*RS 2018:03 R5*).

Näringsdepartementet rekommenderas att:

- Överväga att utsträcka skyldigheten att rapportera sjöolyckor och tillbud till sjöss till sådana myndigheter som normalt deltar vid räddningsinsatser till sjöss (se avsnitt: 2.4) (*RS 2018:03 R6*).