

Statens haverikommissions rapport RS 2016:05

Statens haverikommission (SHK) publicerade den 30 juni 2016 slutrapporten RS 2016:05 som behandlade kollisionen mellan STENA JUTLANDICA och TERNVIND i Göteborgs skärgård den 19 juli 2015.

I rapporten lämnades sammanlagt åtta rekommendationer varav tre var ställda till Stena Line Scandinavia AB (nedan Stena Line).

Rekommendationen att kontrollera att VDR:erna på rederiets fartyg sparar de data regelverket kräver (RS 2016:05 R4) får anses omhändertagen av rederiet.

När det gäller rekommendationen att se över schemaläggningen eller på annat sätt kompensera för de risker med trötthet som kan uppstå i verksamheten (RS 2016:05 R5) får det anses utgöra en adekvat åtgärd att befälhavaren numera väcks i ett tidigare skede i syfte att förstärka bryggbemanningen, förutsatt att detta inte i alltför hög grad i stället påverkar befälhavarens möjligheter till vila. Det är också bra att Stena Line säger sig se till att besättningen får tillräckligt med vila efter ett vaktpass.

När det gäller själva schemaläggningen vill haverikommissionen emellertid poängtera att det i rapporten inte påstås att Stena Lines schemaläggning inte följer gällande arbetstidslagar. När det gäller det aktuella schemat, som var andre styrmännens sommarschema, konstaterar dock haverikommissionen att schemat ändå medför en stor risk för trötthet under vissa delar av tjänstgöringen, vilket kan ta sig uttryck i prestationsnedsättningar gällande uppmärksamhet, planering och beslutsfattande.

Analysen av schemat resulterar för den tid på dygnet då olyckan inträffade i värden på mellan 7 och 8 på KSS (Karolinska Sleepiness Scale). Som framgår av rapporten innebär värden över 5 reducerad vakenhet och ett värde över 8 betyder att det föreligger stor risk för insomning. I detta sammanhang har det mindre betydelse att tjänstgöringen åtföljs av en eller två veckors återhämtningstid. Det är haverikommissionens uppfattning att Stena Line med ledning av vad som är känt inom forskningen och med hjälp av ett av de schemalägningsverktyg som forskarna utvecklat skulle kunna förbättra schemaläggningen så att den blir så bra som möjligt för samtliga bryggbefäl. Stena Line synes dock inte ha övervägt att se över schemaläggningen. Rekommendationen kan således inte anses fullt ut omhändertagen.

När det gäller den sista rekommendationen om att överväga att revidera ombordinstruktioner med avsikt att ge högre prioritet till rapportering till JRCC (RS 2016:05 R6), hänvisar Stena Line till befintliga rutiner inom rederiets SMS-system. Av svaret framgår dock inte hur dessa rutiner förhåller sig till den check-

lista för kollision och den larminstruktion som besättningen på STENA JUTLANDICA använde sig av i samband med olyckan. Det framgår inte heller om Stena Line har övervägt att revidera dessa checklistor eller om det i stället är de rutiner i SMS-systemet som rederiet hänvisar till som ska användas. Det framgår inte heller hur kontakten med JRCC ska prioriteras i förhållande till larm till rederiets landorganisation och andra aktörer. Mot denna bakgrund är det svårt att bedöma rekommendationen som omhändertagen.

Sammanfattningsvis får rekommendationerna endast anses delvis omhändertagna och svaret endast som delvis tillfredsställande.

Med vänlig hälsning



Helene Arango Magnusson
Utredningsordförande