

SAMMANFATTNING

Under en fisketur observerade befälhavaren på HADDOCK plötsligt vatten under durkarna. Trots att läns pumparna var igång och trots att man öste, kunde man inte hålla undan vattnet. Efter att befälhavaren ringt 112, övergav de totalt åtta ombordvarande personerna båten och tog sig till en livflotte. De kunde dock snabbt plockas upp av en av Kustbevakningens snabba enheter. HADDOCK togs under bogsering, men sjönk senare i hamnen.

Den direkta orsaken till förlisningen var att ett kylvattenläckage hade uppstått i motorn som ledde till att fartygets skrovsektioner vattenfylldes p.g.a. bristfälligt tätade genomföringar. Detta har sedan fått aktern att sjunka så djupt att vattnet fritt har kunnat rinna in genom länsportarna, som saknade backventilsfunktion, och vidare ner i skrovet, eftersom durkarna inte var vattentäta. Läns pumparnas kapacitet var inte tillräcklig och något länslarm fanns inte.

Utredningen visar att HADDOCK var behäftad med flera väsentliga brister och på flera väsentliga punkter inte heller uppfyllde gällande föreskriftskrav. Enligt haverikommissionen hade dessa brister också avgörande betydelse för händelseförloppet.

Som yrkesbåt i segmentet 5–15 meter omfattades HADDOCK av ett nytt regel- och tillsynssystem som bygger på funktionsbaserade regler och egenkontroll. Regelverket ställer också krav på genomförande av en s.k. förstagångsaktivitet. Förstagångsaktiviteten innebär en grundlig genomgång av verksamheten innefattande bl.a. verifiering av att fartyget uppfyller gällande krav och genomförande av riskanalyser. I det här aktuella segmentet har fartygsägaren själv ålagts att ansvara för denna genomgång, utan medverkan från tillsynsmyndigheten eller annan oberoende och sakkunnig part.

För att underlätta för båtägarna har dock Transportstyrelsen ställt stödmaterial i form av information, blanketter och checklistor till förfogande på myndighetens hemsida. Utredningen har dock visat att genomförandet av förstagångsaktiviteten kräver förhållandevis stor kunskap och att det tillhandahållna stöd materialet inte alltid är tillräckligt eller att det kan missförstås.

Det är däremot haverikommissionens bedömning att HADDOCK:s brister hade upptäckts av en oberoende inspektör eller besiktningsman. Det är också troligt att någon form av besiktning i samband med förstagångsaktiviteten skulle kunna förhindra framtida liknande händelser.

Tanken har visserligen varit att egenkontrollen ska kombineras med en riskbaserad tillsyn och stickprovskontroller. Trots att de nya reglerna har varit i kraft en tid har dock inspektionsverksamheten inte kommit i gång. Även om den hade gjort det är det dock inte sannolikt att enbart denna verksamhet hade kunnat förhindra olyckan med HADDOCK eller att denna form av tillsyn ensamt kan förebygga andra liknande händelser i framtiden, då sannolikheten för en inspektion med nuvarande resursplanering är väldigt låg. Enligt haverikommissionen behöver därför även förstagångsaktiviteten förstärkas på lämpligt sätt.

Säkerhetsrekommendationer

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- Säkerställa att samtliga berörda i Transportstyrelsen, i synnerhet handläggare och inspektörer, får utbildning i det nya tillsynssystemet. (RS 2020:02 R1)

- Inleda och därefter bedriva en aktiv tillsynsverksamhet i sådan omfattning att den får reell effekt på efterlevnaden av regelverket och därmed en säkerhetshöjande verkan. *(RS 2020:02 R2)*
- På lämpligt sätt stärka förstagångsaktiviteten för det aktuella segmentet (t.ex. genom införande av någon form av oberoende besiktning, dokumentationskontroll eller krav på utbildning för den som utfärdar egenkontrollintyget). *(RS 2020:02 R3)*
- Tydliggöra vad empiriska data innebär och vilka krav som ställs på en verifiering mot sådana data. *(RS 2020:02 R4)*