# SOMMARENS FARTYGSOLYCKOR

Sommarens nationella sjöfartsdiskussioner har dominerats av två olyckor, en grundstötning med bilfraktsfartyget Makassar Highway och en grundstötning med spannmålstransportören BBC Lagos.

– Svensk Sjöfart ser med bestörtning på det faktum att båda dessa olyckor föregåtts av för stor alkoholkonsumtion vilket vi tar starkt avstånd från. Vi är uppriktigt ledsna över den skada som förorsakats på miljö och som drabbat folk som bor i närområdena. Tack vare mycket bra samverkan och insatser från berörda myndigheter och många frivilliga, kunde ytterligare negativa konsekvenser minimeras, säger Carl Carlsson, ansvarig för säkerhetsfrågor på Svensk Sjöfart.

Inget av Svensk Sjöfarts medlemsrederier har på något sätt varit inblandat i fallen och Svensk Sjöfart har under sommarmånaderna lagt mycket tid på att rätta till felaktigheter i rapporteringen, delta i media samt ge politiker en rättvisande bild av vad som hänt och vara aktiva på sociala medier.

– Dessvärre rapporterade media inledningsvis en del felaktigheter särskilt i fallet med Makassar Highway. Bland annat rapporterades det att det skulle varit ett tankfartyg. Även en bild på ett medlemsrederi som arbetar i ett annat segment förekom. Efter samtal från föreningen rättades dock detta. Det är olyckligt när en specifik olycka spiller över negativ publicitet för en hel bransch, säger Carl Carlsson.

Likheterna mellan de två olycksfartygen är egentligen få. Utöver att befäl på de båda fartygen misstänkts för sjöfylleri respektive grovt sjöfylleri, hör att båda fartygen är verksamma inom segmentet General Cargo (torrlast). Veckorna efter fartygskollisionerna publicerade även Haverikommissionen sin slutrapport kring Atlanticas grundstötning utanför Oskarshamn september 2017. Även här var det frågan om ett Gerenal Cargo fartyg och alkohol var inblandad.

– Den breda säkerhetsresa som exempelvis tanksjöfarten gjort har inte gjorts på samma sätt inom detta [General Cargo] segment. Det är farligt att generalisera för på rederinivå har mycket gjorts med flera mycket goda exempel från t.ex. svenska rederier inom detta segment, säger Carl Carlsson.

På svensk branschnivå ingicks det första avtalet mellan arbetsgivarorganisation och facken i mitten 90-talet för att gemensamt jobba mot en nolltolerans av alkohol och droger. Svenskkontrollerade fartyg utgör dock en mycket liten del av den totala sjöfarten.

– För att förhindra denna typ av lagbrott välkomnar vi initiativ som kan minska sannolikheten för att fartyg framförs i berusat tillstånd. På branschnivå skall vi själva fortsatt jobba på nationell nivå men också bidra än mer internationellt genom att visa på det arbete vi gjort och gör tillsammans med facken. Detta är en av flera pusselbitar för att internationellt höja sjösäkerhetskulturen. Vi måste också titta och lära av vad som åstadkommits inom exempelvis tanksegmentet där kundernas engagemang och krav har betytt väldigt mycket för att höja sjösäkerheten, säger Carl Carlsson.

Myndigheternas roll inkluderar kontroll, lagstiftning och påföljder. Kontrollsystemet är idag riskbaserat, det vill säga att kontrollerna riktas i högre utsträckning till fartyg och rederier som inte uppvisar god sjösäkerhet och sjösäkerhetskultur.

– Detta riskbaserade synsätt bör bli ännu tydligare. Det är olagligt att framföra fartyg onykter. Det vi inte vet idag är vilka påföljder som rederier eller enskilda befäl får efter dessa händelser. Sjöfart är ett säkert samt miljö- och samhällsekonomiskt effektivt trafikslag. Olyckor händer tyvärr, men att orsaken är olaglig onykterhet är helt oacceptabelt. Arbetet att få bort detta beteende måste intensifieras och vi skall göra det vi kan för att bidra i detta arbete, säger Carl Carlsson.

Fotot visar: Makassar Highway Källa: Kustbevakningen

Publicerad: 2018-08-08