

Statens haverikommission

Vidtagna åtgärder med anledning av rekommendationer i Statens haverikommissions (SHK) Slutrapport RO 2019:01 Temautredning: Räddningsinsatser med Sjöfartsverkets helikoptrar, Diariern O-2/18

SHK har i rubricerade rapport ställt två rekommendationer till Sjöfartsverket och Sjöfartsverket redovisar i det följande vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av rekommendationerna.

Vidtagna åtgärder

- *Vidta åtgärder för att minska begränsningarna av helikoptrarnas tillgänglighet som beror på t.ex. alltför långa tider av flyguppehåll och på hur verket planerar övningar och sätter samman besättningar. (RO 2019:01 R5)*

Under slutet av 2018 och inledningen av 2019 uppstod perioder med generellt förhöjda poäng i riskmatrisen, på grund av låg geografisk kännedom och besättningsammansättning, som en följd av den personalbrist som uppkom i samband med avtalsförhandlingarna. Personalbristen medförde svårigheter med att tillämpa de rutiner som finns beskrivna i Sjöfartsverkets manualverk vid längre uppehåll i flygtjänsten (såsom exempelvis föräldraledigheter). Vid längre uppehåll ska normalt särskild inflygning/övning genomföras innan beredskapspasset påbörjas.

Sjöfartsverket har övervägt möjligheten att planera in överlapp vid tjänstgöring, där den besättning som går på rutinmässigt har utrymme för samövningar/inflygning innan avgående besättning lämnar över beredskapen. Detta skulle dock innebära att fler helikoptrar behöver införskaffas för övning och att arbetstiden behöver utökas för besättningen. Påverkan av brister i samövning på normalläget inom helikopter verksamheten, således bortsett från extremfall såsom avtalsförhandlingarna, är inte av den omfattningen att detta ensamt kan motivera sådana tillkommande kostnader.

Datum
2019-04-29

Vår beteckning
18-00643

I det nya arbetstidsavtalet är grundschemats upplägg att ledighetsperioderna i schemat reducerats från tidigare 21 till 15 dagar. Detta får som följd att flyguppehåll reducerats från 49 till 35 dagar, även vid frånvaro en hel tjänstgöringsperiod. Att helt eliminera variation i besättningssammansättning är inte heller önskvärt eftersom mycket tyder på att viss rotation mellan baser långsiktigt är positivt för flygsäkerheten då det motverkar risken att utveckla subkulturer.

- *Överväga möjligheten att spara de s.k. ORM-blanketterna, eller delar av dem, på ett sådant sätt att de kan användas för bättre planering, uppföljning och analys av beredskapen för sjö- och flygräddning, samtidigt som skyddet för enskilda medarbetares personliga integritet värnas. (RO 2019:01 R6)*

Operational Risk Management, (ORM), är helikopterbesättningens verktyg för daglig identifiering och värdering av risker. Sjöfartsverket använder en särskild blankett för att hantera informationen men hanteringen skulle kunna ske enbart muntligen. Det saknas stöd i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) för att belägga informationen i blanketten med sekretess. Blanketten är dock avidentifierad och innehåller inga personuppgifter. I enlighet med Sjöfartsverkets dokumenthanteringsplan registreras den i särskild ordning och gallras när den är inaktuell, dvs. efter genomförd flygning.

Syftet med ORM är att förebygga och möjliggöra hantering av alla typer av risker, särskilt sådana som kan komma att uppstå vid komplicerade situationer och svåra förhållanden. Som stöd för en riskbedömning har informationen ett mycket stort värde på kort sikt men informationen blir obsolet i samma ögonblick som en ny blankett fyllts i. Vid utredning av ett haveri eller en allvarlig incident är relevant information säkerställd genom den senaste ORM-blanketten.

Det långsiktiga behovet av underlag för planering, uppföljning och analys av beredskapen för sjö- och flygräddningen tillgodoses redan genom befintlig planering och upprättade instruktioner.

Vidtagna åtgärder bör vara tillräckliga för att omhänderta rekommendationerna.