



Statens haverikommission

Vidtagna åtgärder med anledning av rekommendationer i Statens haverikommissions (SHK) Slutrapport RS 2016:05 STENA JUTLANDICA/ TERNVIND – kollision i Göteborgs skärgård den 19 juli 2015, Diariennr S-127/15

Sjöfartsverket har i remissvar den 13 juni 2016 redovisat ett antal vidtagna/identifierade åtgärder, vartill hänvisas. Dessa tidigare redovisade åtgärder upprepas till viss del nedan, men kompletteras då med hittills genomförda och planerade åtgärder i *kursiv* stil.

Säkerhetsrekommendationer till Sjöfartsverket

- Fullfölja de åtgärder som har vidtagits för att säkerställa att lotsning utförs inom de områden som definieras i gällande föreskrift och följa upp att så sker (se avsnitt 3.1). (RS 2016:05 R1)
- Verka för, bevaka och kontinuerligt följa upp att kommunikationen inom VTS-områdena utförs enligt gällande regelverk (se 3.2). (RS 2016:05 R2)
- Vidta åtgärder för att säkerställa att verksamheten i JRCC utförs enligt gällande instruktioner och följa upp att de förtydliganden som har gjorts i dessa instruktioner får avsedd effekt (se 3.7). (RS 2016:05 R3)

Genomförda/planerade åtgärder

Sjöfartsverket konstaterar att ett flertal av de tidigare redovisade åtgärderna berör fler än ett verksamhetsområde inom Sjöfartsverket. Exempelvis behöver lotsningsverksamheten och VTS gemensamt hantera ett antal åtgärder som syftar till att höja sjösäkerheten. Detta arbete har påbörjats och det finns en gemensam bild av vad som behöver göras. Nästa steg är att berörda chefer ser till att arbetet med att ta fram gemensamma instruktioner kommer igång och att dessa sedan läggs in Sjöfartsverkets Ledningssystem samt, i förekommande fall, därefter formaliseras med Transportstyrelsens hjälp.

Datum
2016-10-03

Vår beteckning
16-01941

När det gäller rekommendationen RS 2016:05 R2 arbetar Sjöfartsverket löpande för att förbättra språkbruket genom att såväl VTS som lotsningsverksamheten ska föregå med gott exempel. Uppföljning av detta kan exempelvis ske genom stickprov. Sjöfartsverket medverkar också vid Sjöbefälsskolornas fartygsbefälsutbildningar och framhåller där vikten av god radiokommunikation och av att prata engelska.

Sjöfartsverket kan inte ta ansvar för samtliga fartygs radiokommunikation, men däremot verkar Sjöfartsverket för att kommunikationen inom VTS-området sker på engelska i största möjliga utsträckning. I detta kan bl.a. ligga att reagera på bristande kommunikation och, som nämnts ovan, föregå med gott exempel från såväl VTS-operatörer som lotsar.

JRCC

- Uppdaterat/förtydligat de instruktioner/stödmallar som berör Faktainsamling, Bedömning, Klassning, Ej räddningstjänst och Fartygsolycka med fokus att söka källfakta.
- Information till all personal vid JRCC i form av Operativt Driftmeddelande och separat samtal/mail till berörd räddningsledare: Påtalat vikten av att alltid söka källfakta. Påtalat vikten av att alltid följa våra instruktioner/stödmallar.
- SAR Case Study av ärendet genomförd vid APT med JRCC personal
- JRCC avser även kontinuerligt informera av vikten av att alltid följa våra instruktioner/stödmallar.

Händelsen kommer att gås igenom i en SAR Case Study med personalen vid JRCC. JRCC har även förtydligat instruktioner och stödmodell med fokus att ”söka källfakta” enligt nedan för att säkerställa att ytterligare fakta inhämtas innan klassning av liknande händelse.

Lotsningsverksamheten

Sjöfartsverket initierade på ett tidigt stadium efter händelsen ett internt arbete med att identifiera behovet av åtgärder med anledning av olyckan, vilket föranledde att frågan lyftes i nautiska rådet och i workshops med lotskollektivet som helhet.

Lotsområdeschefen har i samråd med Nautiskt Råd (lotsarna) tagit beslut om att ge en arbetsgrupp i uppdrag att se över trafiksituationen. Gruppen kommer att bestå av tre erfarna lotsar samt en erfaren VTS operatör. Skälet till att Sjöfartsverket har tillsatt gruppen är att trafiken ökar, fartygen blir större, flera fartyg har lotsdispens samt faktumet att det sker incidenter och olyckor i området. Gruppen kommer att analysera trafiken, mönster och

Datum
2016-10-03

Vår beteckning
16-01941

faror. Gruppen skall i rapportform återkoppla förslag till säkerhetshöjande förbättringar. Detta innebär att de exempelvis ska överväga möjlig trafikseparering och ankarrutornas placering. Detta projekt kommer att ta några månader och under den tiden kommer Sjöfartsverket att lägga särskild vikt vid att säkerställa att samtlig personal utför sitt arbete i enlighet med de rutiner som finns idag såsom att lotsa till lotspliktsgräns.

Följande tänkbara åtgärder har identifierats:

- Ny rapporteringspunkt Buskärs Knöte på utgående (föreskrivs av Transportstyrelsen). Att införa en ny rapporteringspunkt på utgående skulle förmodligen lösa en stor del av informationsproblematiken i det aktuella området. Det skulle säkerställa att alla berörda alltid får den ”senaste informationen” innan debarkering påbörjas, oavsett om det sker innanför eller utanför lotspliktslinjen (information om t.ex. färdplan och aktuell trafikbild). Sjöfartsverket avser att ta upp frågan med Transportstyrelsen.

Denna punkt omfattas av ovan beskrivna gemensamma arbete mellan lotsningsverksamheten och VTS samt även av nedan nämnda praxis där lotsarna frågar efter en Traffic Information Update.

- Komplettering av nationell rutin. I nuvarande nationella rutin anges att lotsen ska informera lotsbeställningen vid avsikt att lämna innanför lotspliktslinjen. I VTS-områden bör dock detta även kommuniceras tydligt till VTS och inkludera information om vad planen är för att säkerställa att alla berörda får samma bild av trafiksituationen (detta kan med fördel kombineras med förslaget om ny rapporteringspunkt). I rutinen bör även förtydligas hur avlämning till befälhavaren ska genomföras för att säkerställa ett enhetligt arbetssätt. Det bör särskilt påpekas att man vid kommunikation på VHF alltid skall använda båtens namn. Sjöfartsverket har påbörjat översynen av förevarande rutin.

Denna punkt omfattas av ovan beskrivna gemensamma arbete mellan lotsningsverksamheten och VTS och översynen av rutinen är en del av detta arbete.

- Kommunikation på engelska ”ship-to-ship”. Generellt krav på engelska ”ship-to-ship” i VTS-områden bör övervägas, vilket är en fråga för Transportstyrelsen. Sjöfartsverket kan dock konstatera att kravet på engelska vid kommunikation mellan fartyg i internationell trafik redan gäller, vilket behöver tydliggöras i Sjöfartsverkets interna rutiner.

Översyn av interna rutiner pågår, men har ännu inte slutförts.

Datum
2016-10-03

Vår beteckning
16-01941

- Med anledning av haverikommissionens frågetecken kring i vilken utsträckning lots lämnar fartyget innanför lotspliktsgränsen kommer Sjöfartsverket att utreda och klargöra frågan genom AIS-spår. Detta kommer att göras för samtliga lotsområden.

Utredningen har påbörjats, men ännu inte slutförts.

- Sjöfartsverket har med anledning av förevarande händelse initierat ett inledande möte med Transportstyrelsen för att gemensamt se över och tydliggöra hur lotsningsföreskriften ska hanteras för att få en förbättrad säkerhet.

En samverkan med Transportstyrelsen ser Sjöfartsverket som en förutsättning och samverkan sker också löpande kring dessa frågor.

Sjöfartsverket har en pågående upphandling avseende ett nytt navigationssystem för lotsarna och detta kommer bl.a. att innebära att Sjöfartsverket tillgodoser möjligheten att följa fartygen från lotsbåten på ett säkrare sätt.

Upphandling pågår och förhoppningen är att kunna teckna kontrakt med en leverantör av mjukvara innan årsskiftet.

VTS

- Redan innan olyckan hade Sjöfartsverket, både vid VTS-utbildningar och vid genomgång av incidentrapporter, uppmärksammat att VTSen kan bli bättre på att bryta in i kommunikation som går fel. I förevarande fall bröt VTSen in i kommunikationen, men detta hade kunnat ske tidigare. VTSen övar mot denna bakgrund mycket på att ingripa då ”miss-kommunikation” uppstår i simulatorövningar på både grund- och refreshkurser.

Pågående arbete där nästa grundkurs (v 103/1) för nya VTS-operatörer planeras i v. 48 och att ingripa i kommunikation är ett högt prioriterat utbildningsmål.

- VTS-inspelningen från Stena Jutlandica och Ternvinds kollision har gått igenom både vid VTS-kurser och andra utbildningsdagar och vikten av att ingripa vid bristande kommunikation mellan fartyg har betonats.

Datum
2016-10-03

Vår beteckning
16-01941

Även detta omfattas av ovan nämnd grundkurs. Inspelningen och diskussioner kring olyckan tas också upp vid andra VTS-möten som t.ex. funktionsmöten och utbildningsdagar.

- Efter olyckan har VTS diskuterat med lotsarna om man borde införa en extra rapporteringspunkt för utgående fartyg innan man når fram till giren vid Böttö.

En ny praxis har etablerats där lotsarna frågar efter en Traffic Information Update när de passerar Buskärs Knöte, således strax innan lotsen lämnar fartyget på utgående. Sjöfartsverket avser att diskutera denna praxis internt mellan VTS, lotsarna och lotsområdeschefen i syfte att formalisera rutinen och klarlägga om en ordinarie rapporteringspunkt bör införas för detta.

- Det har också diskuterats att ta fram en rutin för vilket informationsutbyte som bör ske mellan VTSen och lotsen vid de tillfällen som lotsen p.g.a. dåligt väder eller av annan anledning är tvungen att lämna tidigare eller på en mer sällan använd plats. För inkommande fartyg finns det en instruktion för detta (Bordningsrutinen grön-gul-röd i Ledningssystemet) men ingen motsvarande för utgående fartyg. En sådan rutin bör troligen tas fram.

Denna punkt omfattas av i punkten ovanför beskriven praxis för rapportering/uppdatering och utgör en naturlig del av den tänkta interna diskussionen där en ny rapporteringspunkt kan vara en tänkbar lösning.

- En ny larmlista, där arbetsuppgifterna delas upp mellan samtliga funktioner i GotApp och hur arbetsuppgifterna ska prioriteras, har tagits fram för Göteborg och även Marstrand.

Detta har genomförts.