



Statens haverikommission

Återrapport avseende vidtagna åtgärder med anledning av Statens haverikommissions (SHK) rekommendationer i Slutrapport RS 2014:01, Allvarlig sjöolycka den 15 oktober 2012 med fartyget Liva Greta vid Nockebybron, Stockholms län

Rekommendationerna

United Kingdom Hydrographic Office rekommenderas att:

- säkerställa sina rutiner avseende införande av Sjöfartsverkets Ufs-notiser i brittiska Notices to Mariners. (RS2014:01 R1)

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- i samråd med Sjöfartsverket verka för att ett nationellt heltäckande regelverk rörande VTS-verksamhet införs. (RS2014:01 R2)

Sjöfartsverket rekommenderas att:

- säkerställa att relevant VTS-information lämnas. (RS2014:01 R3)

Trafikverket rekommenderas att:

- i samråd med Sjöfartsverket säkerställa att broar i de större farlederna har tillräckliga skydd för att undvika allvarliga skador vid påsegling. (RS2014:01 R4)

Sjöfartsverket och Trafikverket rekommenderas att var för sig och i samråd:

- se över rutiner och regelverk gällande byggarbeten i eller i anslutning till farleder för att säkerställa att berörda aktörer har tillräcklig information, att adekvata riskbedömningar genomförs, samt att relevanta säkerhetsåtgärder vidtas till skydd för sjöfarten, infrastrukturen och andra som kan beröras. (RS2014:01 R5)

Datum
2014-06-19

Vår beteckning
14-01377

Sjöfartsverket berörs av samtliga rekommendationer, men förevarande åiterrapportering avser endast de rekommendationer som är direkt riktade till Sjöfartsverket.

Rekommendation RS2014:01 R3

I Södertälje pågår en genomlysning av verksamheten där arbetsprocesser med anslutande rutiner behöver anpassas till nationella procedurer för VTS. VTS-områdena i Stockholm och Södertälje skiljer sig markant från övriga VTS-områden då deras geografiska utbredning är mångfalt större. Med nuvarande organisation och teknik är det t.ex. orimligt med målföljande övervakning samtidigt som rapporteringsrutinen är föråldrad och rapportering sker vid särskilda geografiska punkter, vissa frivilliga och andra obligatoriska.

I övergången från att informera via navigationsvarningar till Ufs, i detta fall navigationsvarning SWE 322 2012 till Ufs nr 409 den 18 juli 2012, behöver Sjöfartsverket skärpa rutinerna för hur erforderlig information ska nå ut till sjötrafiken. Detta behöver dels ske i distributionen till NtM, dels avseende i vilken mån VTS ska agera som informatör just i övergångsskedet, men också som informationsförstärkning av de gällande Ufs som påverkar sjötrafiken direkt. Det är inte självklart att Ufs kan ersätta en navigationsvarning i alla lägen.

Tillsammans med Transportstyrelsen genomför Sjöfartsverket ett arbete med uppbyggnad av en förordning som ska reglera ansvarsfrågor och särskilda krav på leverantörer av VTS-funktionen. Denna föreskrift, TSFS 2009:56, utgör idag den enda författning som i huvudsak reglerar kravbilderna avseende sjötrafikens uppträdande i VTS-område.

Formuleringsfrågan i SHK:s rapport avseende VTS informationsansvar, och formuleringen "kan" respektive "ska" i föreskriften TSFS 2009:56, kommer att genomarbetas i en ny och anpassad författningstext. En mer proaktiv formulering kan vara att föredra då det handlar om att "ge" relevant service och information på rätt sätt, på rätt nivå och vid rätt tidpunkt utan att belasta trafiken med överinformation.

Viktigt i sammanhanget är att VTS är en ung funktion där regelverk, arbetsmetodik, utbildning och träning ännu inte harmoniserar men där insatser pågår såväl internationellt som nationellt.

Det interna informationsflödet inom Sjöfartsverket och informationsutbytet mellan Sjöfartsverket och andra myndigheter behöver belysas. Målsättningen måste här vara att information går snabbaste vägen ut till sjötrafiken och inte stannar upp i flödet. Kopplingen mellan centrala funktioner, lotsområdet och vad som kanaliseras ut till VTS måste

Datum
2014-06-19

Vår beteckning
14-01377

kvalitetssäkras och ske på ett systematiskt sätt. Detta avses ske genom framtagande av rutiner i Sjöfartsverkets Ledningssystem, se vidare nedan.

Synpunkter, lärdomar och slutsatser:

- Genomgång av tillämpliga rutiner för MSI och Ufs genomförs. Detta sker i ett särskilt arbete med att ta fram ett IT-baserat beslutsstöd och work-flow-system för funktionen Sweden Traffic i Södertälje.

Särskilda kontrollfrågor läggs in i systemet med avseende på vilka informationsärenden som ska lämnas av VTS till sjötrafiken och om informationen ska skickas till UKHO för distribution via Notice to Mariners.

- En översyn av VTS-områdenas geografiska utbredning i Mälardalsområdet pågår. En anpassning ska ske för att öka möjligheterna till individuell målföljning och en mer aktiv/obligatorisk passagerrapportering av fartygen vid givna punkter.
- En särskild skrivelse har inlämnats till Transportstyrelsen från Sjöfartsverket där ett antal rapporteringspunkter i Mälaren föreslås vara obligatoriska.
- Tydligare formulering av VTS-instruktioner införs i kommande nationella regelverk.
- Ärendet "Liva Greta" tas med som lärdomsexempel i seminarium för "Återkoppling av incidenter" som Sjöfartsverket startar upp hösten 2014 och som avses vara årligen återkommande.

Rekommendation RS2014:01 R5

Sjöfartsverket har påbörjat ett arbete för att förbättra kommunikation och informationsöverföring, dels internt, dels i förhållande till Trafikverket. Som en del i detta ingår en genomlysning av behovet av nya eller uppdaterade rutiner i Sjöfartsverkets Ledningssystem.

Sjöfartsverket har fördjupat samarbetet med Trafikverket genom etablering av en kontakt med ansvariga inom Trafikverket region Öst/Stockholm och med Trafikverkets nationella brosamordnare i Borlänge. Ett möte mellan nämnda parter har hållits för att gemensamt reda ut ansvar och rutiner mellan myndigheterna och uppföljningsmöte kommer att hållas.

Sjöfartsverket har uppfattat rekommendationens syfte som att täppa till luckor i hur information angående projekt sprids mellan och inom Sjöfartsverket respektive Trafikverket. Därutöver måste en riskanalys göras för varje projekt så att identifierade risker kan analyseras och åtgärdas.

Datum
2014-06-19

Vår beteckning
14-01377

En viktig parameter för att förbättra säkerheten kring sjöfartsnära projekt är att Trafikverket i sitt förfrågningsunderlag inför upphandling har med de omständigheter som generellt måste beaktas när byggarbeten ska utföras i närheten av farleder med sjötrafik. Såvitt Sjöfartsverket känner till har detta redan införts av Trafikverket. Denna ändring innebär en möjlighet för Sjöfartsverket att, utöver möjligheten att lämna synpunkter på formella remisser, få en direktkontakt med en möjlig entreprenör. Denna möjlighet har visat sig fungera i praktiken genom att kontakt etablerats med en entreprenör som på Trafikverkets uppdrag ska sätta upp dagvattenrännor på Nockebybron under veckorna 31-32 i år, vilket kommer att påverka sjöfarten.

Enligt Sjöfartsverkets och Trafikverkets tolkning är det byggherren Trafikverket, tillsammans med entreprenören, som tar fram en riskanalys. Detta innebär att det finns generella frågor att ta ställning till i förfrågningsunderlaget, att en anbudsgivare etablerar kontakt med Sjöfartsverket och att det hålls ett möte med vald entreprenör för utbyte av information samt genomgång av den framtagna riskanalysen. Här sker även överlämnandet från Sjöfartsverkets Infrastrukturenhet till berört Lotsområde inom Sjöfartsverket för framtagande av operativa rutiner.

Den här beskrivna rutinen är ännu inte fastslagen i någon överenskommelse med Trafikverket eller i intern rutinbeskrivning, men den tillämpas i praktiken redan i dagsläget. Exempel på detta är möten som hållits med Nacka kommun och entreprenör för Kvarnholmsbron, Skanska med anledning av ledverksbyggnation vid Gröndalsbron (enligt instruktion i förfrågningsunderlaget från Trafikverket) och med Uppsala kommun angående ny bro i Flottsund. Ett ytterligare exempel är renovering av Hasslöbron där Sjöfartsverket har beslutat om avlysning av farleden för att minimera risker med sjöfart under byggtiden

Det som således återstår är att formalisera det nya arbetssättet i en överenskommelse med Trafikverket och en intern rutin i Sjöfartsverkets Ledningssystem. Målsättningen är att detta ska bli klart under 2014.



Ulf Holmgren