

Datum
2014-09-15Dnr/Beteckning
TSS 2011-2688Ert datum
2014-06-18Lnr 20
Er beteckning
S-174/11

Kopia till

Statens Haverikommission
P.O. Box 125 38
102 29 Stockholm

Transportstyrelsens svar på rekommendationer i slutrapport RS 2014:06 Mycket allvarlig sjöolycka den 28 november utanför Dagö, Estland – Drunkningsolycka i samband med omankring ombord på ekipaget KARL- ERIK/OXELÖSUND

Transportstyrelsen överlämnar härmed svar om omhändertagande av de rekommendationer som Statens haverikommission (SHK) redovisat i slutrapporten för rubricerad händelse.

Transportstyrelsens svar har föregåtts av ett remissyttrande den 15 maj 2014 om haverikommissionens externremiss.

Allmänt

Transportstyrelsen startade under våren 2014 en särskild fokusgrupp rörande pråmar. Arbetena initierades eftersom sjöolycksstatistiken visade att verksamheter runt pråmar bidragit till ett relativt stort antal olyckor och att det vid analysen visade sig finnas tecken på substandard inom några områden. Fokusgruppen arbetar med att identifiera risker inom denna del av branschen och att senare sprida information i säkerhetshöjande syfte. Vi konstaterar också att svenskregistrerade fartyg inom bogserings-/pråmbranschen i internationell trafik inte fanns vid kontrolltillfället. In- och utflaggning är dock inte ett statistiskt förhållande.

Fokusgruppen arbetar idag med att utforma en riktad informationsbroschyr till denna del av branschen, där vi tar upp de största riskerna.

Transportstyrelsen startade också ett arbete för att identifiera och kartlägga mer detaljerat hur den svenska sjöfartsbranschen ser ut idag. Detta arbete är väsentligt för att Transportstyrelsen ska kunna fokusera arbetet mot de områden där riskerna finns; bland annat genom tillsyn, tydliga regelverk och informationskampanjer.

Transportstyrelsens svar (TSS 2011-2688, Lnr 18) på denna slutrapports externremiss beskriver ytterligare konstateranden som ligger till grund för våra svar på rekommendationerna.

Rekommendationer

Transportstyrelsen rekommenderas att:

RS 2014:06 R1:

– i samarbete med Sjöfartens arbetsmiljönämnd vidta åtgärder för att sprida information om vikten av kontinuerliga riskbedömningar i samband med däckarbete i hårt väder samt om därmed sammanhängande riskreducerande åtgärder.

Svar: Transportstyrelsen gör bedömningen att ett riktat samarbete med Sjöfartens arbetsmiljönämnd (SAN) inte träffar den del i branschen där vi indikerar de största riskerna. Bedömningen grundar sig på att den tidigare svenska delen av bogserings-/pråmbranschen i internationell fart, i alla fall för tillfället, inte längre är flaggade i Sverige eller ingår i Sveriges redareförening.

Planerade åtgärder: Transportstyrelsen har istället att identifiera, hitta informationsvägar och därefter sprida rekommendationens innebörd med kraftsamling till den nationella delen av motsvarande sjöfart. Spridningen till den internationella sjöfarten, bland annat genom SAN, kommer parallellt att följa detta genom den ordinarie processen. Vi beräknar att kunna påbörja en informationskampanj senast 2014-12-31 och under efterkommande år följa upp effekten av densamma.

Vidtagna åtgärder: Transportstyrelsen har spridit information om reseplaneringsverktyg inom METOC¹ i *Transportstyrelsen informerar – sjöfart 2/14* (se utdrag sid 5), vilken har spridning till SAN och de svenska utbildningssamordnarna. Bedömningen är dock att spridningen till den nationella bogserings-/pråmbranschen är begränsad. De pågående arbeten som beskrivits ovan, under rubriken allmänt, behöver prioriteras innan åtgärderna i rekommendationen kan uppfyllas där de största riskerna finns.

¹ METOC: meteorologi och oceanografi

Notera att de väderprognosverktyg som nämns ovan utgör en delmängd i de dimensionerande faktorer i reseplanering och ankring som återges i rekommendation RS 2014:06 R2.

RS 2014:06 R2:

– vidta åtgärder för att sprida information till sjöfartsnärings och sjöfartshögskolorna om vikten av noggrann reseplanering och av att, vid val av ankarplatser, beakta de designkriterier som finns för ankringsutrustning.

Svar:

Planerade åtgärder: Transportstyrelsen avser att sprida de lärdomar som slutrapporten och rekommendationen pekar på efter en sammanställning av denna slutrapport och de aktuella relaterade händelser som vi beskriver i vårt remissvar till denna slutrapport. Vår bedömning är att detta kan bidra till ett relevant och säkerhetshöjande ämnesdjup vid utbildnings-samordnarna. Sammanställningen sprids till den internationella sjöfartsnärings genom ordinarie rutiner. Till den nationella sjöfarten där dessa risker finns genomförs arbetet enligt planerade åtgärder i RS 2014:06 R1. Arbetet beräknas vara klart senast 2015-03-31, men är till viss del beroende av när andra slutrapporter från Statens haverikommission utges.

RS 2014:06 R3:

– mot bakgrund av de iakttagelser som gjorts i utredningen beträffande brister beträffande tillsynen (avsnitt 2.8) undersöka och vid behov vidta åtgärder för att säkerställa att svenska fartyg som genomgår tillsyn uppfyller gällande krav.

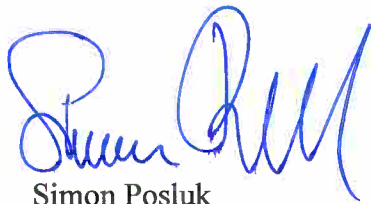
Svar: Transportstyrelsen startade under våren 2014 en särskild fokusgrupp rörande pråmar. Arbetena initierades eftersom sjöolycksstatistiken visade att verksamheter runt pråmar bidragit till ett relativt stort antal olyckor som det vid analysen visade sig finnas tecken på.

Den substandard och de avvikelser som slutrapporten konstaterat i rekommendation 2014:06 R3 belyses och delges vår tillsyn genom deras delaktighet i tidigare nämnd fokusgrupp.

Vidtagna och planerade åtgärder: Med hänsyn till de observationer som gjorts rörande hanteringen av certifikatens harmoniseringsdatum har vi funnit att en lämplig åtgärd inom den svenska tillsynen är att förtydliga procedurerna om hur certifikat ska harmoniseras. Därför påbörjar Transportstyrelsen en översyn av tillsynshandboken rörande denna tolkning. Arbetet beräknas vara klart senast 2014-12-31.

Transportstyrelsen kommer även att beakta rekommendationen i myndighetens arbete med tillsyn av klassningssällskapens delegerade tillsyn.

Detta ärende har beslutats av enhetschef Simon Posluk. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sjökaptenerna tillsynssamordnare Ronnie Hanzén, handläggare utbildning Fredrik Jonsson, arbetsmiljöhandläggarna Mikael Andersson och Christina Östberg, Stefan Eriksson vid sektionen för sjö- och luftvärdighet samt haverikoordinator Erik Sandberg, den senare föredragande.



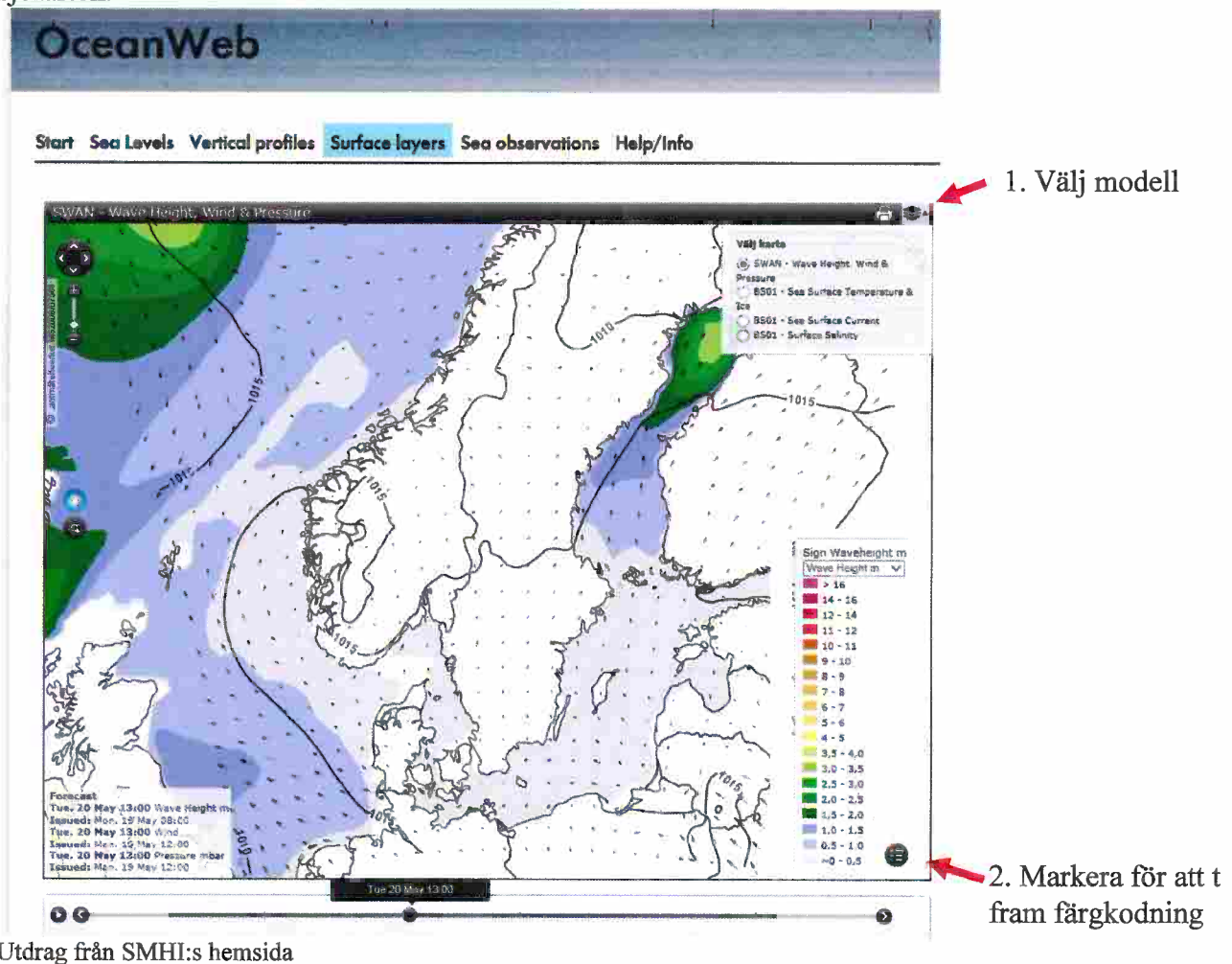
Simon Posluk
Chef enheten för marknad, miljö och analys

Utdrag ur TS informerar – sjöfart 2/14

Reseplanering – Signifikant våghöjd m.m.

Transportstyrelsen har uppmärksammat några olyckor där man eventuellt inte helt tagit hänsyn till de yttre faktorer som påverkat resan. Bland annat har släp och pråmar tappats.

Att av erfarenhet eller med hjälp av våghöjdsnomogram söka bedöma våghöjden med hänsyn till väderprognosen kan bli osäkert och tidsödande. Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) har en relativt högupplöst prognosmodell med ett grafiskt gränssnitt som väl lämpar sig för sjöfarten.



Utdrag från SMHI:s hemsida

Tjänsten är publik och går att nå på <http://www.smhi.se/oceanweb/Surface-layers> utan några abonnemang. läs mer om modellerna på <http://www.smhi.se/2.153/sakerhet-och-beredskap/oceanografiska-prognoser/oceanografiska-modelldata-for-48-timmar-1.13209>