

Datum
2015-03-18Dnr/Beteckning
TSS 2014-9Ert datum
2014-12-18Lnr 13
Er beteckning
S-0001/14

Kopia till

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

Transportstyrelsens svar på rekommendationer i slutrapport RS 2014:11 M/S Gotland – Grundstötning utanför Oskarshamn, Kalmar län, den 2 januari 2014

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 12 december 2014 om haverikommissionens externremiss.

Rekommendationer

Transportstyrelsen rekommenderas att:

RS 2014:11 R7:

– Säkerställa att skadekontrollplaner ombord på fartyg uppfyller kraven i gällande regelverk och är konstruerade för såväl kollisions- som grundstötningsscenario med vatteninträngning i olika delar av fartyget samtidigt.

Svar: Skadekontrollplaner och skadekontrollmanual ingår i fartygets stabilitetsdokumentation enligt TSFS 2009:114, bilaga 9 och regel 4.4.8 och ska godkännas enligt samma föreskrift och bilaga samt regel 3.2. Enligt samma föreskrift och bilaga så ska skadekontrollplaner finnas permanent uppsatta på bland annat bryggan enligt regel 15 tillsammans med manualer som ska finnas tillgängliga. De skador som finns redovisade är de regelskador som ges av det regelverk som fartyget omfattas av och är därför ingen komplett sammanställning av det totala antalet skador fartyget kan

tänkas kunna utsättas för. Har fartyget en DIP plan (Damage Information Procedure) så har Transportstyrelsen inget att erinra mot det och den kan ge ytterligare information om skador och fartygets flytförmåga i skadat skick.

Transportstyrelsen bedömer att ett internationellt införande av Damage Control Drills (se svar på R8) kommer att innebära ett kontinuerligt förbättringsarbete ombord på SOLAS-fartygen inom de områden som nämns ovan.

Vidtagna åtgärder: Se svar på R8

Planerade åtgärder: Se svar på R8

RS 2014:11 R8:

– Säkerställa att användningen av skadekontrollplaner ingår i utbildning och träning av nödprocedurer ombord på fartyg.

Svar: Internationellt inom IMO/SDC 2 (Sub-Committee on Ship Design and Construction) pågår bland annat ett arbete med ett förslag om Damage Control Drills, d.v.s. just det som rekommendationen pekar på.

Transportstyrelsens regelutveckling för det nationella tonnage kommer rimligtvis att påverkas av det internationella arbetet.

Avseende Transportstyrelsens tillsyn kontrolleras ansvarigt befäls kunskap om skadekontrollplanen vid periodisk besiktning enligt THB¹ 8.15.

Vidtagna och planerade åtgärder: IMO/SDC 2 mötet är pågående (16 – 20 februari 2015). Transportstyrelsen deltar i arbetena.

RS 2014:11 R9:

– Internationellt verka för tydligare och mer harmoniserade riktlinjer kring bryggutformning som tar hänsyn till fartygs avsedda användningsområde.

Svar: Transportstyrelsen verkar för och ska fortsättningsvis arbeta internationellt för en bättre bryggdesign med tanke på förhållandet människa och maskin/utrustning. Det är vad man inom IMO arbetet kallar Human Element (HE) frågor. I IMO resolution A.947(23) finns vision, principer och mål för det internationella arbetet samt att det i cirkulär MSC-

¹ Transportstyrelsens tillsynshandbok (THB)

MEPC.7/Circ.1 finns en checklista som ska användas för att säkerställa att HE-frågor beaktats vid implementering av nya regler.

En viktig del av projektet e-Navigation (e-Nav) förespråkar att HE och Human Centred Design (HCD) bör vara en del i processen med ny bryggutrustning för att göra navigering säkrare och därmed skydda miljön. Verktuget som förespråkas inom e-Nav är Human Element Analyzing Process (HEAP) som är en process som kan sammanfattas i ett flödesschema/checklista som ska säkerställa att hänsyn tas till HE i bl.a. utbildning och övning.

Ett förslag inom ramen för implementeringen av e-Nav från Norge och Australien, som Transportstyrelsen under våren kommer ta ställning till inför möte MSC 95 mellan 3 – 12 juni, tar upp att ändringar behöver göras i fotnot till regel 15 i SOLAS kapitel V som bl.a. innehåller prestandanormerna MSC/Circ.982, Guidelines on ergonomic criteria for bridge equipment and layout. I och med detta kommer även prestandanormer för INS, IBS, SN.1/Cir.265 och den tekniska ISO standarden 8468 behöva ändras.

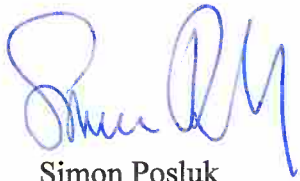
Sverige har också förhållanden som särskilt måste uppmärksammas vid bryggdesign och standardiseringsarbeten. Framför allt rör det MTOP²-aspekten rörande förutsättningar som bero i de omfattande navigatoriska utmaningarna inom de svenska kust- och skärgårdsfarlederna, men även det subarktiska klimatet innebärande periodvis isnavigation med eller utan isbrytarassistans. Det vill säga i allt väsentligt tydligare och mer harmoniserade riktlinjer och standarder kring bryggutformning som tar hänsyn till fartygs avsedda användningsområde.

Vidtagna åtgärder: Transportstyrelsen arbetar med och bevakar det internationella arbetet enligt ovan. Transportstyrelsens kompetenscentrum HF/MTO genomförde den 12 mars ett informationsmöte med svenska sjöfartsforskare inom området där både det nationella och internationella forskningsarbetet belystes.

Planerade åtgärder: Transportstyrelsen kommer utöver ovan att överväga omfattningen av deltagandet i standardiseringsarbeten inom området.

² Människa Teknik Organisation Procedurer (MTOP)

Detta ärende har beslutats av enhetschef Simon Posluk. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog Roland Eklöf, Stefan Eriksson, Fredrik Nilsson, Patrik Jönsson, Tove Jangland, Anna Tullberg och koordinator Erik Sandberg, den senare föredragande.



Simon Posluk
Chef enheten för marknad, miljö och analys