

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

Transportstyrelsens svar angående rekommendation i Slutrapport RS 2019:05, ENVIK– Mycket allvarlig personolycka den 27 november 2018 i Degerhamn, Kalmar län (S- 238/18)

Inledning

Slutrapporten RS 2019:05 handlar om en mycket allvarlig personolycka relaterad till implementering av säkerhetsorganisationen ombord på cementtransportfartyget ENVIK. Transportstyrelsen har erbjudits möjlighet att uttala sig om vilka åtgärder som företas med anledning av haverikommissionens säkerhetsrekommendation (RS 2019:05 R2). Myndigheten godtar den föreslagna rekommendationen och har tidigare också haft möjlighet att kommentera externremissen genom yttrande TSS 2018-4573. Åtgärderna som bör vidtas med anledning av rekommendationen är omfattande och myndighetens arbete befinner sig i en inledande fas.

Övergripande

Slutrapporten RS 2019:05 redogör ingående för händelseförloppet som ledde fram till olyckan ombord på ENVIK och de aktiviteter som vidtogs i anslutning till olyckan. Analysen ger en bra redogörelse av bidragande orsaker samt bakomliggande faktorer till olyckan. Baserat på analysen av händelseförloppet har haverikommissionen formulerat två säkerhetsrekommendationer, den ena riktad till rederiet och den andra till Transportstyrelsen.

Säkerhetsrekommendationer

Rederiet SMT Cementa rekommenderas att *vidta åtgärder i syfte att säkerhetsorganisationen i rederiets fartyg i förekommande fall*

kompletteras, samt implementeras i praktiken såväl som teoretiskt (RS 2019:05 R1).

Transportstyrelsen rekommenderas att *undersöka och vid behov förbättra de metoder som används vid tillsynsutövändet för att så långt som möjligt säkerställa att säkerhetsorganisationen i de fartyg myndigheten har ansvar för är genomförda och upprätthållna i praktiken såväl som teoretiskt (RS 2019:05 R2).*

Åtgärder

Transportstyrelsen anser att säkerhetsrekommendationernas intention är betydelsefull för att utveckla rederiets säkerhetskultur och stimulera myndighetens förbättringsarbete för internationell sjöfart då olyckan inträffade på ett fartyg som används i internationell fart och för vilket en erkänd organisation utfärdar certifikaten (ENVIK). Emellertid anser myndigheten att säkerhetsrekommendationen också är viktig för den nationella sjöfarten vilket gör åtgärderna komplexa då olika regelverk och tillsynsförhållanden påverkas.

Arbetet med att möta upp avsikten från haverikommissionens säkerhetsrekommendation påbörjades i samband med att Transportstyrelsen lämnade synpunkter på remissen av rapporten. Säkerhetsrekommendationen är dock omfattande och arbetet som ligger framför myndigheten är också betydande. Likaså kommer det sannolikt att ta tid innan effekterna av åtgärderna blir tydliga. De primära åtgärderna omfattar:

- Genomgång av regelstrukturen, specifikt nationell reglering,
- Utveckling av kontroll av erkända organisationer,
- Implementering av systematik i form av koncentrerade inspektionsteman vid tillsyn av säkerhetsorganisationen samt
- Förbättring av metodiken för riskbaserad tillsyn, särskilt vad gäller databearbetning samt analyser av brister relaterade till säkerhetsorganisationen.

Genomgång av reglering

Transportstyrelsen har under hösten 2019 påbörjat en översyn av de föreskrifter som omfattar nationell sjöfart, specifikt *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om fartyg i nationell sjöfart*, TSFS 2017:26 samt *Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhetsorganisation på rederier och fartyg som inte omfattas av förordning (EG) nr 336/2006*, TSFS 2009:1. Frågor som behandlas är certifikatsregim, och fartygs- och fartområdesindelning samt att belysa hur regleringens struktur främjar en god säkerhetsorganisation.

I anslutning till detta arbete har Transportstyrelsen också påbörjat ett projekt för att studera säkerhetskultur i ett rederi som bedriver nationell passagerarbefordran. Detta arbete leds av experter inom HF/MTO-området.

Kontroll av klassningssällskap

Transportstyrelsen är ansvarig för att kontrollera att erkända organisationer som Sverige delegerat verksamhet till genomför det som överläts.

Transportstyrelsen har utsett en särskild grupp inspektörer som arbetar med detta och haverikommissionens säkerhetrekommendation har redan förts upp på agendan för att omhändertas inom ramen för kontroll av erkända organisationer.

Delegering till erkända organisationer regleras genom avtal. Till avtal finns också särskild instruktion för områden som flaggstaten anser särskilt relevanta att tolka eller förtydliga. Det finns för närvarande ett utkast till delinstruktion för att stärka tillsyn av säkerhetsorganisationen som inom kort kommer att infogas i instruktionen. Instruktionens utformning är också relaterad till nästa punkt angående koncentrerade inspektionsområden.

Koncentrerade inspektionsteman

Ett sätt att systematisera vilken implementeringsgrad tillsynsobjekten har inom ett tillsynsområde är att använda sig av riktade tillsynskampanjer. Transportstyrelsen har startat ett arbete för att se om detta koncept är en framkomlig väg. Metodiken bygger på två delar, dels den tillsyn som är delegerad och utförs av klassningssällskap, dels den tillsyn som myndigheten själv utför. När det gäller den delegerade verksamheten så är ett möte planerat under våren 2020 med de fem erkända organisationerna som omfattas av delegeringsavtalen. På agendan ska bl.a. frågan om koncentrerade inspektionsteman för säkerhetsorganisatoriska områden diskuteras (ISM-relaterade) och om en sådan styrning ryms inom befintligt avtal.

Metodiken bygger på att identifiera exempelvis tio teman som särskilt inspekteras av alla inblandade under en femårsperiod. Förslagsvis kan samtliga erkända organisationer fokusera på rutiner och implementeringsgrad gällande arbete med förtöjning under de första sex månaderna av femårsperioden. Därefter följer ett annat definierat område. Informationen ger sammantaget en bild av implementeringsgraden då data omhändertas systematiskt och vidarebefordras till myndigheten. Inspiration till metodiken är hämtad från hamnstatsinspektionernas koncentrerade inspektionskampanjer.

Metodik vid riskbaserad tillsyn

Avslutningsvis ämnar myndigheten också använda den befintliga strukturen för riskbaserad tillsyn. Det är inom ramen för denna analysverksamhet som specifika insatser kan prioriteras baserat på data som analyseras. Detta är redan en beslutad del av Transportstyrelsens framtida verksamhet som direkt kan kopplas till den övergripande frågan om implementeringsgrad av säkerhetsorganisationer.

Transportstyrelsens övriga åtgärder relaterade till händelsen

Eftersom Transportstyrelsen ser mycket allvarligt på händelsen ombord på ENVIK bör det också avslutningsvis framgå att Transportstyrelsen redan vidtagit följande skarpa åtgärder:

- inspektion på fartyget den 28 november 2018, ärende TSS 2018-4566, ärendet är avslutat,
- närvarade vid Sjöförklaringen den 24 januari 2019,
- åtalsanmälan skickad den 12 april 2019, förundersökning pågår.

Beslut i detta ärende har fattats av sektionschef Sektionen för analys Andreas Tapani. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog handläggare Mats Hammander, jurist Marie Öhmark, sektionschef Fredrik Jonsson, enhetschef Pernilla Wallin och haverikoordinator Patrik Jönsson, den senare föredragande.

Sektionschef sektionen för analys

Andreas Tapani