

Statens Haverikommission  
P.O Box 125 38  
102 29 Stockholm

## Transportstyrelsens svar på Statens haverikommissions slutrapport RS 2016:10

KERTU – Grundstötning vid Landsort den 29 oktober 2014, Stockholms län.

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

### Transportstyrelsen rekommenderas att:

#### *RS2016:10 R7*

*Med beaktande av denna rapport slutföra sin pågående verksamhetsanalys avseende sjöfartstillsyn i samband med större fartygsolyckor och därvid särskilt beakta faktorer som kan påverka sjösäkerheten. Se avsnitten: 2.6.1, 2.10, 2.10.1, 2.10.2.*

#### RS2016:10 R7

Transportstyrelsens verksamhetsanalys avseende sjöfartstillsyn och framtida beredskap har avslutats i de delar som berör sjöolyckor. Under våren 2017 kommer Transportstyrelsen besluta om nya rutiner för beredskapstjänst inom sjöfart<sup>1</sup>. Rutinbeskrivningen utvecklar Tjänsteman i beredskapsfunktion till att bli en kompetenskärna som beredskapsorganisationen bygger på. Det bör tilläggas att nästa steg, att utreda Sveriges totala kapacitet i samband med större fartygsolyckor och fartyg i behov av skyddad plats, är beroende av resultatet av pågående samverkan med Kustbevakningen och Sjöfartsverket.

---

<sup>1</sup> Rutinbeskrivning för beredskapstjänst inom sjöfart TSG 2017-539

**RS2016:10 R8**

*Utvärdera och överväga tydligare interna rutinbeskrivningar och utbildning främst avseende funktioner och organisation i samband med fartygsolyckor. Se avsnitten: 2.6.1, 2.10, 2.10.1, 2.10.2.*

**RS2016:10 R8**

Nuvarande rutinbeskrivning för beredskapstjänst vid tillbud och olyckor till sjöss<sup>2</sup> kommer under våren 2017 att delas upp i en rutinbeskrivning<sup>3</sup> samt en handbok. Handboken kommer att i allt väsentligt baseras på EU's rekommendationer gällande skyddade platser<sup>4</sup>.

I den nya rutinbeskrivningen har ansvar och befogenheter för tjänsteman i beredskap samt beredskapsinspektör förtydligats. Rollerna är utvecklade till att tydligöra vem som får fatta beslut i olika händelser samt vilka beslut som ska lyftas till ansvarig chef i organisationen. Dessutom förtydligas vilken roll som ansvarar för exempelvis samverkan med externa aktörer.

Kompetensprofiler för funktionerna Tjänsteman i beredskap samt Beredskapsinspektör har tagits fram i arbetet med verksamhetsanalys avseende sjöfartstillsyn och framtida beredskap.

Ett utbildningsprogram är under utveckling med målet att genomföra en utbildning hösten 2017.

**RS2016:10 R9**

*Säkerställa att det inom Transportstyrelsen finns beredskap för att dygnet runt kunna använda beredskapsinspektörer och MAS med relevant kompetens vid fartygsolyckor på svenskt vatten. Se avsnitten: 2.6.1, 2.10, 2.10.1, 2.10.2.*

**RS2016:10 R9**

Transportstyrelsen har en organisation som vid varje tidpunkt på dygnet har en förmåga att starta upp, utvärdera och ta nödvändiga beslut såväl operationella som strategiska, vid fartygsolyckor på svenskt vatten. Förbättringar avseende organisationens förmåga säkerställs genom de utvecklingsåtgärder som beskrivs i svaren till RS2016:10 R7-R8.

---

<sup>2</sup> Rutinbeskrivning för beredskapstjänst vid tillbud och olyckor till sjöss, TSG 2012-873

<sup>3</sup> Rutinbeskrivning för beredskapstjänst inom sjöfart, TSG 2017-539

<sup>4</sup> EU Operational Guidelines on Places of Refuge, Version 3 - Final 13 November 2015

**Transportstyrelsen rekommenderas att i samråd med Sjöfartsverket och Kustbevakningen:****RS2016:10 R10**

*Arbeta fram tydliga gemensamma rutinbeskrivningar och arbetssätt främst avseende MAS-funktionen vid större fartygsolyckor. Se avsnitten: 2.7, 2.9.1, 2.10.1.*

**RS2016:10 R10**

Flera myndigheter är inblandade vid fartygsolyckor samt vid presumtiva olyckor. Det är viktigt att roller och ansvar är tydliga för alla inblandade parter. Transportstyrelsen har därför initierat en dialog med Kustbevakningen och Sjöfartsverket (JRCC) för att tydliggöra respektive myndighets roll när MAS aktiveras och när fartyg är i behov av assistans<sup>5</sup>.

Målet med samverkansdialogen är att presentera ett underlag för ett samverkansdokument där samsyn råder kring hur samverkan ska bedrivas och utvecklas. Projektet bedöms kunna leverera underlag för beslut av respektive myndighetsledning till årsskiftet 2017/2018.

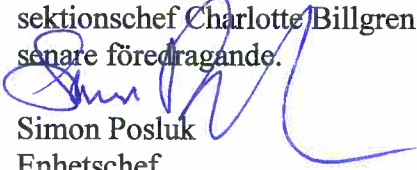
**RS2016:10 R11**

*På lämpligt sätt införa regelbundna gemensamma övningar beträffande större fartygsolyckor. Se avsnitt: 2.1.*

**RS2016:10 R11**

Regelbundna myndighetsgemensamma övningar är viktiga för att bland annat verifiera och utveckla rutiner. I det gemensamma utvecklingsarbete som Transportstyrelsen startat med Kustbevakningen och Sjöfartsverket (JRCC) beskrivet i RS2016:10 R10 är myndigheterna överens om att gemensamma övningar ska ingå som del av utvecklingen.

Beslut i detta ärende har fattats av enhetschef Simon Posluk. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschef Gunnar Ljungberg, sektionschef Charlotte Billgren och ledningsstrateg Tomas Åström den senare föredragande.



Simon Posluk  
Enhetschef

---

<sup>5</sup> Samverkan med Kustbevakningen och Sjöfartsverket rörande MAS och skyddade platser (TSS 2017-225).