



Statens haverikommission

Vidtagna åtgärder med anledning av rekommendationer i Statens haverikommissions (SHK) Slutrapport RS 2016:10 KERTU – Grundstötning vid Landsort den 29 oktober 2014, Stockholms län. Diarienum S-178/14

Sjöfartsverket har i remissvar den 16 september 2016 redovisat ett antal vidtagna/identifierade åtgärder, vartill hänvisas. Dessa tidigare redovisade åtgärder kompletteras enligt nedan.

Sjöfartsverkets åtgärder med anledning av SHKs säkerhetsrekommendationer

1. Navigationsstöd för lotsar

Sjöfartsverket har genomfört en upphandling av navigationsstöd till lotsar. Upphandlingen begärdes överprövad och Sjöfartsverket avbröt upphandlingen mot bakgrund av ett formellt fel i upphandlingen. Sjöfartsverket kommer att snarast annonsera upphandlingen på nytt, men detta har fått till följd att Sjöfartsverket ännu inte har kunnat uppnå den säkerhetshöjning som var ett av syftena med att anskaffa ett nytt navigationsstöd.

2. Rekommendation RS 2016:10 R2

Aktivt följa upp rutiner och utbildning avseende lotsdebarkering och vägledning från lotsbåt i kombination med förutsättningar för målföljning från VTS innanför lotspliktslinjerna, där så är möjligt. Se avsnitten: 2.2, 2.2.1, 2.2.2, 2.4, 2.6.1, 2.6.4.

2.1 Åtgärder

Sjöfartsverket har efter kollisionen mellan STENA JUTLANDICA och TERNVIND i Göteborgs skärgård den 19 juli 2015 initierat en arbetsgrupp med representation från lotsningsverksamheten och från VTS. Arbetsgruppen, vars arbete närmare har beskrivits i Sjöfartsverkets

återrapportering den 3 oktober 2016 till SHK avseende Slutrapport RS 2016:05, vartill hänvisas, kommer att lämna sin rapport inom kort. Enligt Sjöfartsverkets bedömning kommer slutsatserna i denna rapport att kunna tillämpas även för att omhänderta här aktuell rekommendation. Lösningen ligger enligt Sjöfartsverkets bedömning bl.a. i en samverkan mellan lotsningsverksamheten och VTS.

Vidare så omfattas dessa frågor av Svensk Grundutbildning för Lotsar, SGFL. Därutöver planeras en vidareutbildning av lotsar som ska genomföras med början hösten 2018, en tanke är att ett utbildningsblock genomförs tillsammans med VTS.

3. Rekommendation RS 2016:10 R3

Aktivt följa upp rutiner och utbildning för personal vid JRCC avseende kommunikation med haverist, väderleksförhållanden, klassning av ärende och riskanalyser i samband med allvarliga fartygsolyckor. Se avsnitten: 2.5, 2.6.1, 2.7.

3.1 Åtgärder

- Genomgång av aktuellt ärende genom SAR Case Study och lessons learned vid APT.
- JRCC har förtydligat följande instruktioner/stödmallar med fokus att "söka källfakta" innan klassning av händelse:
 - Faktainsamling
 - Bedömning
 - Fartygsolycka
 - Ej räddningstjänst
- Samtal har skett med berörd räddningsledare
- Samverkan påbörjad med TS gällande deras rekommendation att ta fram gemensamma rutinbeskrivningar och arbetssätt gällande MAS-funktionen och att införa regelbundna gemensamma övningar

4. Rekommendation RS 2016:10 R4

Överväga och utvärdera lämpligt antal VHF kanaler vid lotsning och lämplig kommunikation mellan fartyg och lotsbåt i samband med lotsdebarkering och lotsembarkering. Se avsnitten: 2.2.1, 2.6.2.

4.1 Åtgärder

Sjöfartsverket kan se fördelar med att ha en kanal, men detta måste utredas noggrant för att säkerställa att detta inte stör funktionen för exempelvis lotsplaneringen eller VTS. En kanal kan också exempelvis innebära ökat ”brus” i form av kommunikation som inte är relevant för lotsen eller VTS.

För VTS handlar det om att ha en öppen trafikkanal för hela VTS-systemet (Central + alla samtidiga SOLAS-fartyg) där alla är nåbara för periodisk information men också ge hörbarhet till övriga i kommunikationen med ett enskilt fartyg.

Ett möjligt alternativ för att minska antalet kanaler är den väg som används i ”Gothenburg Approach” i Anlöp Göteborg-projektet där VTS sköter all VHF-trafik på en gemensam trafikkanal. Utmaningen med detta är när fartyg och lotsbåt ska kommunicera, men det bör gå att hitta en fungerande lösning för detta.

5. Rekommendation RS 2016:10 R5

Överväga och utvärdera möjligheter och fördelar med att tydligare synliggöra lotspliktslinjerna i relevanta publikationer. Se avsnitt: 2.6.3.

5.1 Åtgärder

En relevant publikation som Sjöfartsverket har identifierat är i de passageplaner som lotsen lämnar till befälhavaren före en lotsning. Dessa planer kommer att kompletteras med information som synliggör lotspliktslinjerna.