

Sjöfartsinspektionen
Sjöfartsverket
Rättsenheten
Kristina Nilsson
601 78 Norrköping

REMISSYTTRANDE

Er beteckning 010202-07-15480

Göteborg 2008-06-05

Externremiss av Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om sjötrafikinformationstjänst (VTS) och sjötrafikorganisation SRS).

Sveriges Redareförening (SRF) har givits tillfälle att yttra sig i ovan rubricerat ämne.

Sveriges Redareförening ställer sig bakom en omarbetning av rådande regler avseende VTS o SRS i syfte att stärka sjösäkerheten och förebygga olyckor inom trafikintensiva VTS områden.

En uppdatering av VTS reglerna och omhändertagande av SRS bestämmelserna är också nödvändigt.

Utgångspunkten i detta arbete bör, som Sjöfartsverket riktigt påpekar i konsekvensutredningen, vara en analys av de olyckor och nästan olyckor som inträffat och ut ifrån dessa angripa problemen.

SRF menar, efter en sådan analys, att det övergripande och generella problemet är bristen på tydlig, tillräcklig och korrekt kommunikation mellan de inblandade aktörerna.

Vi konstaterar att vid de allra flesta incidenter är denna brist den bakomliggande orsaken till händelsernas utveckling.

Ledningen och kvalitén av kommunikationen måste därför förhöjas. Här spelar VTS organisationen en central roll. Detta kan inte förbises vid en regelförändring.

De "nästan olyckor" som skulle kunna leda till "dimensionerande olyckor" inom Göteborgs VTS-område sker då fartygen befinner sig i farlederna i rörelse mot varandra, vid köbildning eller omkörningar. Dessa sker oftast i fartområdet mellan Älvsborgsbron och Buskärs Knöte. De olycksidentifierade mötespunkter är väl kända. Det borde av denna anledning vara lämpligt att aktivt trafikreglera dessa mötespositioner i sjösäkerhetsförebyggande syfte.

En representativ arbetsgrupp bör därför tillsättas i syfte att framarbete hur lämplig trafikreglering kan utformas. Hänsyn skall då tas till fartygens storlek och manöverförmåga.

SRF anser att vissa delar i Sjöfartsverkets föreslagna regelförändringar skjuter vid sidan om problemets kärna. Förslaget till regelförändringen bör av den orsaken kompletteras och i vissa delar strykas i enlighet med nedan:

Kommunikation, informationstjänst i samverkan med fartygen (§5 i förslaget):

VTS organisationen skall aktivt leda och styra kommunikationen inom VTS området. Vara den auktoritära kommunikationscentral som förväntas ha helhetsbilden av det marina scenariot inom VTS området.

SRF anser att VTS organisationen skall ha en förpliktelse att löpande informera om trafikutvecklingen. Inte som idag endast inhämta och pliktskyldigast distribuera fartygsdata och positioner. VTS skall noggrant och fortlöpande följa trafik och situationsutvecklingen och hellre ge för mycket än för litet information till fartygen.

VTS organisationens informationsroll bör därför utvidgas från dagens att också innefatta följande:

Om trafiksituationen så kräver (ej nödläge) bör VTS kunna ”rekommendera” fartygen en färdväg d v s val av farled eller positionering av fartygen i farled.

Om situationen (bedömt nödläge) så kräver kunna stoppa fartygspassager eller avgångar från kaj eller ankarplatser.

Dessa situationer är inte den vardagliga rutinen utan de situationsrelaterade undantagen. VTS skall vid dessa tillfällen kunna vara bemyndigad och skyldig att agera.

Navigationsassistans (§7 i förslaget).

VTS-området i Göteborg föreslås kunna tillhandahålla navigeringsassistans.

Detta ställer sig SRF bakom då det stärker servicen och på sikt också sjösäkerheten.

För att kunna ge denna service krävs dock relevant kompetens. En inventering av kompetenskraven för VTS operatörerna bör genomföras och följande komplement till nuvarande utbildning bör vara ett minimum;

1. Obligatorisk lotspraktik ombord i fartygen.
2. Simulatorträning för att öka färdigheten rörande den särskilda kommunikationsförmåga/teknik som krävs för att leda ett fartyg genom skärgården.

Varför inte studera flygindustrins flygledarutbildning.

Tillståndsgivande i Göteborgs VTS-område (§11 punkt 3 o 4 samt §15 i förslaget)

I förslaget till regelförändring föreslås följande; tillstånd skall ges från VTS till fartygen för avgång från kaj eller ankarplats eller angöring av VTS område.

SRF anser att denna skrivelse bör strykas ur föreskriften.

Vi anser inte att åtgärden är motiverad i ett sjösäkerhetshöjande perspektiv.

Det har förvisso förekommit incidenter som kan karaktäriseras som brister i fartygens avgångsrapportering, men dessa är ofta begångna av mänskligt slarv eller rent förbiseende av redan gällande regler. Detta beteende korrigeras inte genom att förändra i regelskriften. Den föreslagna regeln skulle störa den nu väl fungerande trafikrytmen som är av stor betydelse för rederierna speciellt för de rederier som bedriver trafik med hög frekvens. Det skulle få betydande effekter för företags arbetsförutsättningar och villkor.

Vi vet att VTS radarinformation i innerhamnarna störs av närliggande hus, kranar och ej rapporteringsskyldiga småbåtar utan AIS utrustning.

Fartygens befälhavare/bryggbesättning eller lotsar är de som lokalt bäst kan bedöma lämpligheten att avgå eller inte. Med relevant information från VTS rörande den övriga trafiken och god kommunikation med fartyg i närheten samt en avgångskontroll runt eget fartyg måste denna procedur anses vara kvalitetssäkrad.

Som en möjlig och sjösäkerhetshöjande åtgärd föreslår SRF att förändrade krav kan ställas på fartygens avgångsrapportering till VTS.

Förslagsvis skall den första avgångsrapporteringen till VTS ske senast 15 minuter före planerad avgångstid. Nuvarande krav är omedelbart före avgång. Fartyget bör sedan vara medhörande på VHF under tidsperioden fram till avgången. Detta medför att fartyget kontinuerligt följer upp trafikutvecklingen.

Göteborg som ovan
SVERIGES REDAREFÖRENING

Håkan Friberg

Tryggve Ahlman