



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

STATENS HAVARIKOMMISSJON FOR TRANSPORT	
Avd./sek.: Sjø	
01 NOV 2010	
S.nr.: 08/487-53 102747	
Arkiv: 623 LA756	S.beh.: Jwi

Statens havarikommisjon for transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm

Deres ref
200907979-8

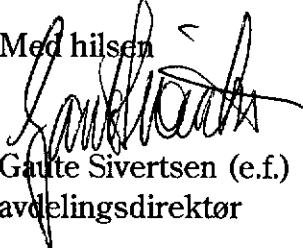
Vår ref
201004022-2/THP

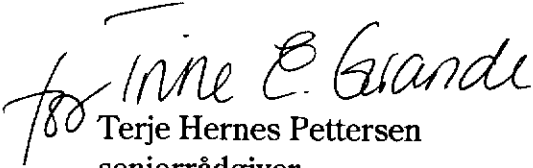
Dato
29.10.2010

Oppfølging av sikkerhetstilrådinger fra Statens havarikommisjon for transport (SHT)

Vedlagt følger brev fra Sjøfartsdirektoratet datert 28. september i år med vedlagt 8 rapporter som gjelder oppfølging/lukking av sikkerhetstilrådninger som er SHT har fremmet. Status for den enkelte tilrådning fremgår av hver enkelt rapport.

Med hilsen


Gaute Sivertsen (e.f.)
avdelingsdirektør


Terje Hernes Pettersen
seniorrådgiver

Kopi: Sjøfartsdirektoratet

Vedlegg 9

Postadresse
Postboks 8014 Dep
0030 Oslo

Kontoradresse
Einar Gerhardsens plass 1

Telefon
22 24 90 90
Org no.
972 417 890

Maritim avdeling
Telefaks
22 24 27 79

Saksbehandler
Terje Hernes Pettersen
22240477



SJØFARTSDIREKTORATET
Norwegian Maritime Directorate

Vår dato
28.09.2010
Deres referanse

Vår referanse og arkivkode
200907979-8/660
Vår saksbehandler / Direkte telefon
Bjørn Egil Pedersen 52 74 57 77

Nærings- og handelsdepartementet
Postboks 8014 dep
0030 OSLO

Statusrapporter fra oppfølging av SHT sikkerhetstilrådinger

Sjøfartsdirektoratet har etablert et system for oppfølging av sikkerhetstilrådinger fra SHT. Erfaringene så langt viser at oppfølging av tiltak er tidkrevende, særskilt i de tilfeller hvor det er rettet tilrådinger inn mot eventuelle regelverksendringer.


Vedlagt er en sluttrapport hvor alle sikkerhetstilrådingene anses lukket, samt 7 foreløpige rapporter hvor det fortsatt er utestående oppfølgingstiltak.

Hensikten med å videreformidle foreløpige rapporter, er å gi et innsyn i det arbeidet som er utført så langt og de erfaringer direktoratet har gjort. Midlertidige rapporter kan formidles til NHD når dette måtte være ønskelig. For øvrig vil det rutinemessig bli rapportert en generell status på sikkerhetstilrådinger i direktoratets halvårlege møter med NHD.

Følgende rapporter er vedlagt:

Arbeidsulykke på Nordstar, sluttrapport
Arbeidsulykke på Star Java, foreløpig rapport
Grunnstøting Lyse Ekspres, foreløpig rapport
Grunnstøting Øyfart, foreløpig rapport
Grunnstøting Nordic Sky, foreløpig rapport
Arbeidsulykke Nesebuen, foreløpig rapport
Totalhavari Marina, foreløpig rapport
Arbeidsulykke Bjørnar, foreløpig rapport

Med hilsen


Sigurd Gude e.f.
fungerende sjøfartsdirektør


Bjørn Egil Pedersen
avdelingsdirektør

Hovedkontoret
Postboks 2222
5509 Haugesund
Norge

Kontoradresse
Smedasundet 50A
5528 Haugesund
Norge

Fakturaadresse
Fakturamottak SSØ
Postboks 4104
2307 Hamar

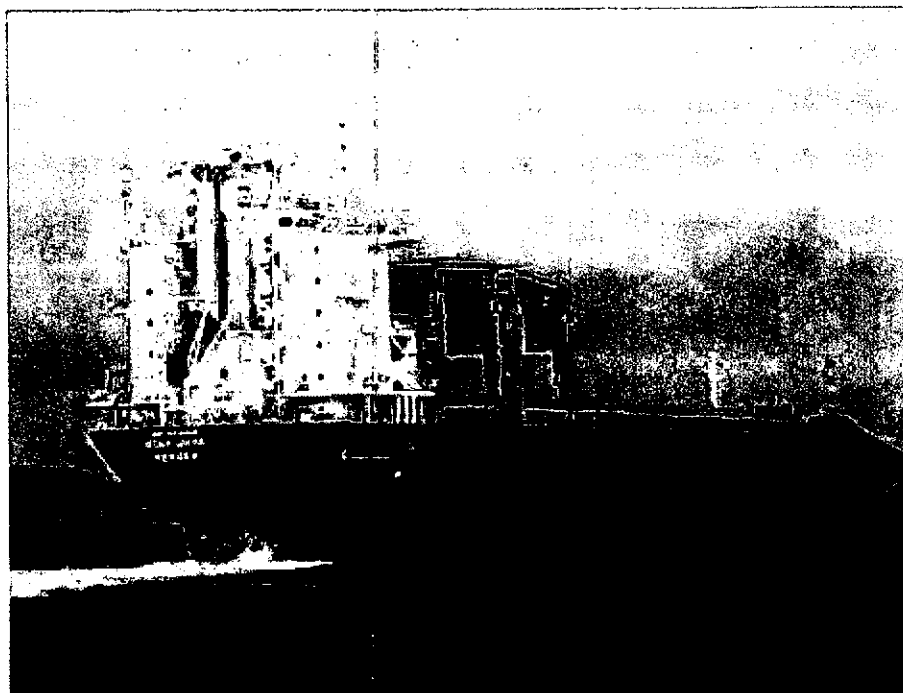
Telefon 52 74 50 00
Telefaks 52 74 50 01
E-post
postmottak@sjofartsdir.no

Organisasjonsnr.
NO 974 761 262 MVA
Internett
www.sjofartsdir.no



SJØFARTSDIREKTORATET
Norwegian Maritime Directorate

**FORELØPIG SLUTTRAPPORT
VEDRØRENDE SIKKERHETSTILRÅDINGER
ETTER ARBEIDSULYKKE PÅ STAR JAVA
18.08.2008**





INNHold

1	INNLEDNING	3
2	KORT OM HENDELSEN	3
3	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/01T	3
3.1	OPPFØLGING	3
4	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/2T	3
4.1	OPPFØLGING	4
5	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/3T	4
5.1	OPPFØLGING	4
6	KONKLUSJON.....	4



1 INNLEDNING

MS Star Java LAJS6 er et bulkskip på 32 679 tonn bygget i 2006. Fartøyet eies av Grieg Shipping AS og fører norsk flagg. Den 18. august 2008 omkom en av mannskapet i en arbeidsulykke om bord. Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) iverksatte en sikkerhetsundersøkelse som i en rapport 30. Mars 2009, konkluderte med 3 sikkerhetstilrådinge rettete mot henholdsvis kranprodusent, rederi og Sjøfartsdirektoratet, ref. SHT Rapport Sjø 2009/01.

Nærings- og Handelsdepartement har i brev gitt Sjøfartsdirektoratet ansvar for å samordne oppfølgingen av alle sikkerhetstilrådinge gitt av SHT.

Denne sluttrapporten beskriver hvordan de enkelte sikkerhetstilrådingene relatert til ulykken om bord på MS Star Java er fulgt opp og lukket.

2 KORT OM HENDELSEN

Etter lasting i flere havner i området innenfor Vancouver Island, Canada, ankom MS Star Java Terminal Berth No. 2 i Squamish om morgenen 17. august 2008 og startet lasting av cellulose. Lastingen ble avsluttet klokken 1300 dagen etter. På ordre fra skipets overstyrmann startet dekkbesetningen å sikre og klargjøre en av fartøyets gantrykraner før ettermiddagens avgang for neste havn.

Under arbeid med sikring av kranen ble fartøyets bås klemt mellom endestopperen for kranens travers og rekkverket oppe på gangpassasjen da kranens utriggere ble svingt inn. Ingen av de andre som befant seg oppe på kranen ved ulykkestidspunktet observerte hendelsen, men så fort det ble klart at båsen var klemt ble skipets ledelse varslet og førstehjelpstiltak ble iverksatt umiddelbart. Skipets ledelse tilkalte også medisinsk personell fra land som var raskt på plass. Tross iverksatte tiltak sto ikke båsens liv til å redde.

3 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/01T

Det faktum at endestopperen kommer lydløst inn gjennom en åpning i kranens beskyttelses-vegger og passerer en gangpassasje hvor det kan befinne seg personell anses som et sikkerhetsproblem. *SHT tilrår at kranprodusenten for nye kraner søker alternative løsninger for dette.*

3.1 Oppfølging

Kranprodusenten Mitsui Engineering & Shipbuilding er utenfor Sjøfartsdirektoratet jurisdiksjon. Sjøfartsdirektoratet har sendt brev via e-post (og en puring) til produsenten uten å få tilbakemelding.

SHT var imidlertid i kontakt med produsenten under arbeidet med undersøkelsen og fikk i den forbindelse tilbakemelding på sine spørsmål. Med bakgrunn i dette har Sjøfartsdirektoratet forutsatt at produsenten er godt kjent med ulykken, og lukket tilrådingen den 16.03.2010.

4 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/2T

Utviklingen i form av stadig større grad av tildekking av kranen, samt sentralisering og flytting av manøverpanelene, kombinert med valg av operasjonelle løsninger hvor personell befinner seg oppe på kranen under sikringen, har redusert personsikkerheten. *SHT tilrår at rederiet med bakgrunn i en risikovurdering av operasjonen med å sikre kranen vurderer sine prosedyrer med spesielt fokus på organisering, ledelse og kommunikasjon.*



4.1 Oppfølging

I oppfølgingen av denne sikkerhetstilrådingen har Sjøfartsdirektoratet skrevet brev til rederiet og bedt dem om å gjøre rede for hvilke tiltak som er gjort og tenkt gjennomført etter ulykken. Rederiets svar og innsendt informasjon har blitt vurdert til å være tilfredsstillende. Rederi har fått tilbakemelding på dette i form av brev, og saken ble lukket gjennom vårt brev til rederiet, sendt 16.3.2010.

5 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/3T

I forskrift om laste- og losseinnretninger stilles det ikke krav om at det i designfasen skal gjennomføres risikovurderinger knyttet til operasjon av kraner. Dette kan medføre at effektive sikkerhetsbarrierer i forhold til operasjon ikke bygges inn og at personsikkerhet dermed i stor grad blir avhengig av de organisatoriske forholdene knyttet til operasjon. *SHT tilrår at Sjøfartsdirektoratet gjennom nevnte forskrift vurderer om forskriften bør inneholde et funksjonelt sikkerhetskrav om at det skal gjennomføres risikovurderinger knyttet til operasjon av kraner allerede i designfasen.*

5.1 Oppfølging

Det arbeides med ny forskrift om laste- og losseinnretninger. Planen er at det skal lages en felles forskrift for skip og flyttbare Innretninger. Faggruppen legger opp til at forskriften skal vise til konstruksjons- og uttestingsstandarder.

Den nye forskriften vil ta hensyn til anbefalingene gitt av SHT, enten ved at standarder som det vises til inntar krav om risikovurderinger, eller gjennom ordlyden i selve forskriftsteksten.

Denne tilrådingen vil kunne lukkes når forslaget til forskrift sendes på høring.

6 KONKLUSJON

Sjøfartsdirektoratet anser tiltakene rettet mot sikkerhetstilrådingene SJØ nr. 2009/01T og SJØ nr. 2009/2T som tilstrekkelige og anser dem som lukket. SJØ nr. 2009/03T er åpen.