



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Statens havarikommisjon for transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm

STATENS HAVARIKOMMISSJON FOR TRANSPORT	
Avd. sek.: Sjø	
07 NOV 2010	
S.nr.: 08/477-18 10/2748	
Arkiv: 63/ LAEV	S.beh.: Jwi

Deres ref
200907979-8

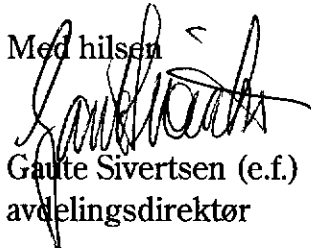
Vår ref
201004022-2/THP

Dato
29.10.2010

Oppfølging av sikkerhetstiltak 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 sikkerhetstiltak som er SHT har fremmet. Status for den enkelte tiltak 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 halvårslige møter med NHD.

Følgende rapporter er vedlagt:

Arbeidsulykke på Nordstar, sluttrapport
Arbeidsulykke på Star Java, foreløpig rapport
Grunnstøting Lyse Ekspress, 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

**FORELØPIG SLUTTRAPPORT
VEDRØRENDE
SIKKERHETSTILRÅDINGENE ETTER
GRUNNSTØTING
MS LYSE EKPRESS - LAEV,
GRUNNBERØRING 16. AUGUST 2008**

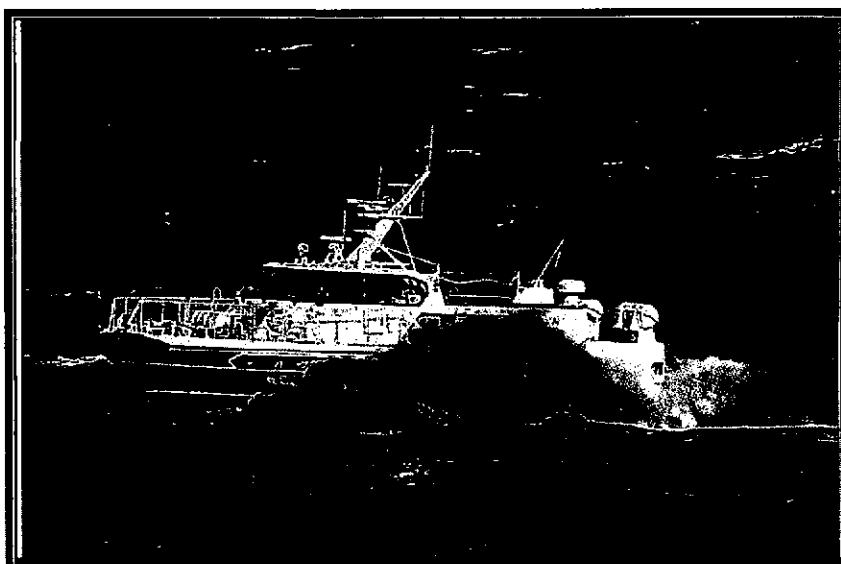


Foto: Termaloma.com, Terje Moen.



INNHold

1	INNLEDNING	3
2	KORT OM HENDELSEN	3
3	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/04T	3
3.1	OPPFØLGING	3
4	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/05T	4
4.1	OPPFØLGING	4
5	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/06T	4
5.1	OPPFØLGING	4
6	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/07T	4
6.1	OPPFØLGING	4
7	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/08T	5
7.1	OPPFØLGING	5
8	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/09T	5
8.1	OPPFØLGING	5
9	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/10T	5
9.1	OPPFØLGING	5
10	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/11T	5
10.1	OPPFØLGING	6
11	KONKLUSJON	6



1 INNLEDNING

MS Lyse Ekspress er en enkelskrogs hurtigbåt bygget i 1988. Fartøyet eies av rederiet Tide, og opereres rederiet av L. Rødne & Sønner AS. Den 16. august 2008 hadde fartøyet en grunnberøring ved Eidssund i Rogaland. Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) iverksatte en sikkerhetsundersøkelse som i en rapport avgitt 25. juni 2009, konkluderte med 8 sikkerhetstilrådinger rettet mot henholdsvis rederi (operatør - L. Rødne & Sønner AS) og Sjøfartsdirektoratet, ref. SHT Rapport Sjø 2009/02.

Sjøfartsdirektoratet er av Nærings- og Handelsdepartement gitt ansvar for å samordne oppfølgingen av alle sikkerhetstilrådinger gitt av SHT. Denne rapporten beskriver hvordan de enkelte sikkerhetstilrådingene relatert til ulykken om bord på MS Lyse Ekspress er fulgt opp.

2 KORT OM HENDELSEN

Fartøyet gikk i rute mellom øyer i Ryfylke. Strekningen fartøyet seilte da hendelsen inntraff var fra Judaberg til Eidssund. Området har flere øyer og små skjær, som gir navigatøren muligheten til å velge ulike ruter å seile. Seilasen mot Eidssund gjennom det søndre løpet som ble valgt, var ikke plottet på fartøyets kartmaskin og heller ikke kommunisert til maskinpasseren/lettmatrosen.

På turen opp mot Eidssund ringte fartøyets mobiltelefon. Skipsføreren besvarte samtalen og avsluttet denne før innseilingen i det søndre løpet startet. Maskinpasseren/lettmatrosen var opptatt med føring av statistikk. Rett før innseiling til Eidssund hadde skipsføreren og maskinpasseren/lettmatrosen en samtale seg imellom. De lente seg mot hverandre og satt ansikt til ansikt gjennom samtalen. Skipsføreren var forkjølet denne dagen og hadde svak stemme, men han følte seg ikke syk eller uskikket for arbeidet om bord. Da samtalen ble avsluttet kikket begge fremover igjen og oppdaget skjæret et par skipslengder forut. Skipsføreren foretok en unnamanøver, først mot babord så til styrbord for å forsøke å unngå å treffe skjæret. Fartøyet berørte grunnen med 28 knops fart, og styrbord propell slo nedi, med en mindre skrogskade og skadde propellblader som konsekvens. MS Lyse Ekspress hadde 25 passasjerer og et mannskap på 2 ombord da hendelsen inntraff.

3 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/04T

Rederiets prosedyrer for kommunikasjon på bro omhandler i liten grad behovet for navigasjonsmessig samspill og kommunikasjon mellom de som inngår i brobesetningen. Havarikommisjonen er av den oppfatning at samspill og kommunikasjon mellom medlemmene av brobesetningen er essensielt i forhold til sikker navigering av hurtigbåt. Med bakgrunn i dette forholdet tilrår SHT rederiet å revurdere sine prosedyrer med tanke på navigasjonsmessig samspill og kommunikasjon.

3.1 Oppfølging

Fartøyets prosedyre 4.5.9 for brovakt hold i nedsatt sikt og/eller vanskelige forhold (inkludert trangt farvann), tilsier at broen skal bemannes med både skipsfører og maskinpasser/lettmatros.

Skipsførers oppgaver er å navigere fartøyet etter kart, betjene hovedradar, ha kontroll med maskinkontrollene og sette fart. Maskinpasseren/lettmatrosen har som oppgave å betjene radar 2, kontrollere maskininstrumentene, holde utkikk, kontrollere kurs og



posisjon, samt betjene interne og eksterne kommunikasjons hjelpemidler når han er på broen.

Direktoratet har mottatt brev fra rederiet, der de gir tilbakemelding på at de ikke ser det formålstjenelig med nye prosedyrer for brokommunikasjon, da lettmatros ikke har fast jobb på bro. Rederiet antyder at lettmatros er definert inn ved trange farvann, høy trafikk tetthet og nedsatt sikt.

Sdir har nedsatt en intern gruppe som skal se på krav til brobesetningen, og identifisere tiltak for å sikre enhetlig forståelse av regelverk og krav.

4 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/05T

Maskinpasser/lettmatros er ikke utdannet navigatør og har ikke gjennomgått hurtigbåtkurs. Etter havarikommisjonens vurdering vil sikkerheten ved navigering av hurtigbåt øke dersom begge medlemmene av brobesetningen gjennomfører hurtigbåt- og retreningskurs, og derigjennom har en felles forståelse av navigeringen. SHT tilrår rederiet å vurdere at samtlige medlemmer av brobesetningene gjennomfører hurtigbåtkurs og retreningskurs.

4.1 Oppfølging

Denne sikkerhetstilrådingen sees på i sammenheng med nr. 2009/04T.

5 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/06T

Rederiets opplærings-, utsjekks og øvelsesprogram omhandler ikke navigasjonsøvelser for maskinpasser/lettmatros. Havarikommisjonen er av den oppfatning at navigasjonsforståelsen og farvannskunnskapen for den i brobesetningen som ikke er utdannet navigatør vil styrkes ved å jevnlig gjennomføre strukturerte navigasjonsøvelser. SHT tilrår rederiet å vurdere å implementere navigasjonsøvelser for maskinpasser/lettmatros i sitt utsjekks- og øvelsesprogram.

5.1 Oppfølging

Rederiet bekrefter i brev til direktoratet datert 18/2/2010, at øvelser er tatt inn i vedlikeholdsprogram og operasjonsbok for fartøyet. ISM revisjoner av fartøy og rederi vil følge dette videre opp.

Sjøfartsdirektoratet anser sikkerhetstilrådingen som lukket.

6 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/07T

Det varierer mellom de enkelte skipsførere i hvilken grad planlagt seilas settes ut på kartmaskinen. Havarikommisjonen mener at å sette planlagt seilas ut på kartmaskinen også vil gi maskinpasser/lettmatros bedre forutsetninger for å bidra til sikker seilas. SHT tilrår rederiet å vurdere å stille krav i sine prosedyrer om at planlagt seilas til enhver tid skal settes ut på fartøyenes kartmaskin.

6.1 Oppfølging

Rederiet beskriver i brev til Sdir. datert 18/2/2010, at de har vurdert å sette planlagte kurser ut i kartmaskin, men har foreløpig vurdert dette som uaktuelt da de stort sett opererer i kjent farvann. Direktoratet jobber for tiden med ny bygge- og operasjonsforskrift for hurtigbåter, krav til ECDIS vil bli et element i ny forskrift eller rundskriv.



Sjøfartsdirektoratet anser sikkerhetstilrådingen som lukket.

7 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/08T

Rederiets prosedyrer vedrørende bruk av mobiltelefon på bro legger med noen unntak opp til at skipsfører betjener ekstern kommunikasjon. Det er etter havarikommisjonens oppfatning viktig at skipsfører som primært forestår navigeringen i minst mulig grad blir forstyrret av oppgaver som tar vekk konsentrasjon og oppmerksomhet fra navigering og utkikk. SHT tilrår rederiet å vurdere alternative løsninger i forhold til bruk av mobiltelefon på bro enn det som i dag ligger til grunn i kvalitetsikringsplanen.

7.1 Oppfølging

Rederiet bekrefter i brev til Sdir. datert 18/2/2010, at prosedyre for bruk av mobiltelefon er endret. ISM revisjoner av fartøy og rederi vil følge dette videre opp. Sjøfartsdirektoratet anser sikkerhetstilrådingen som lukket.

8 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/09T

Skipsføreren valgte under seilasen som førte til grunnberøringen å seile inn det sydlige løpet utenfor den merkede leden som omfattes av rederiets farvannsbeskrivelse. Det valgte løpet er etter havarikommisjonens oppfatning av samme karakter som det nordlige(merkede) løpet og bør, om det skal benyttes som normal alternativ lei, risikovurderes, kategoriseres og beskrives i farvannsmanualen på lik linje med andre seilingsruter. SHT tilrår rederiet å vurdere å gjennomføre en risikoanalyse av seilas i det søndre løpet, og med bakgrunn i denne reflektere seilasen i farvannsbeskrivelsen på lik linje med øvrige seilingsruter.

8.1 Oppfølging

Rederiet bekrefter i brev til Sdir. datert 18/2/2010, at det er utarbeidet farvannsbeskrivelse for den aktuelle led, og denne er lagt inn i operasjonshåndbok for alle de aktuelle fartøy. ISM revisjoner av fartøy og rederi vil følge dette videre opp. Sjøfartsdirektoratet anser sikkerhetstilrådingen som lukket.

9 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/10T

Kvalifikasjonsforskriften som regulerer kvalifikasjoner for hurtigbåtpersonell og bemanningsforskriften som regulerer ordningen for godkjenning av bemanningsoppgavene gir ikke entydighet og klarhet i forhold til hvilke krav som stilles til besetningsmedlemmer utover skipsføreren for hurtigbåter under 24 meter med bruttotonnasje under 50 tonn. Dette kan føre til en varierende praksis med tanke på om den enkelte hurtigbåt skal ha en eller flere personer knyttet til brobesetningen. SHT tilrår Sjøfartsdirektoratet å vurdere å gjennomgå dette forskriftsverket med tanke på entydighet og mulighet for fortolkninger.

9.1 Oppfølging

Denne sikkerhetstilrådingen sees på i sammenheng med nr. 2009/04T og 2009/05T.

10 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/11T

Bemanningsforskriften og kvalifikasjonsforskriften åpner for at hurtigbåter under 24 meter med bruttotonnasje under 50 tonn kan seile med kun en mann om bord som ivaretar fartøyets navigasjonssikkerhet. Manøvreringsforskriften på sin side regulerer at



der det er to eller flere besetningsmedlemmer skal det så langt det er praktisk mulig lages et arrangement på broen som gjør at en av de andre besetningsmedlemmene også kan bidra til sikker navigasjon. Etter havarikommisjonens vurdering vil en ekstra person på bro med nødvendig trening og tilrettelegging av dennes mulighet til å bidra til sikker seilas, øke navigasjonssikkerheten. SHT tilrår Sjøfartsdirektoratet å vurdere å gjennomgå disse forskriftene med tanke på å sikre at minimum to av besetningsmedlemmene på hurtigbåter under 24 meter, med bruttotonnasje under 50 tonn gjennomfører hurtigbåtkurs og at arbeidet om bord tilrettelegges slik at begge i størst mulig grad kan bidra til at sikker navigasjon finner sted.

10.1 Oppfølging

Denne sikkerhetstilrådingen sees på i sammenheng med nr. 2009/04T, 2009/05T og 2009/10T.

11 KONKLUSJON

Sjøfartsdirektoratet anser sikkerhetstilrådingene nr. 2009/06T, 2009/07T, 2009/08T og 2009/09T som lukket.

Sikkerhetstilrådingene nr. 2009/04T, 2009/05T, 2009/10T og 2009/11T er ikke lukket.