



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Statens havarikommisjon for transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm

STATENS HAVARIKOMMISSJON FOR TRANSPORT	
Avdelingsnr. Sjø	
S. nr. 08/591-38 10/2746	
Arkiv 641 LHXV	S. beh. BBI

Deres ref
200907979-8

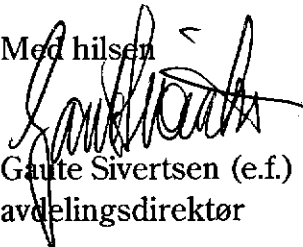
Vår ref
201004022-2/THP

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 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

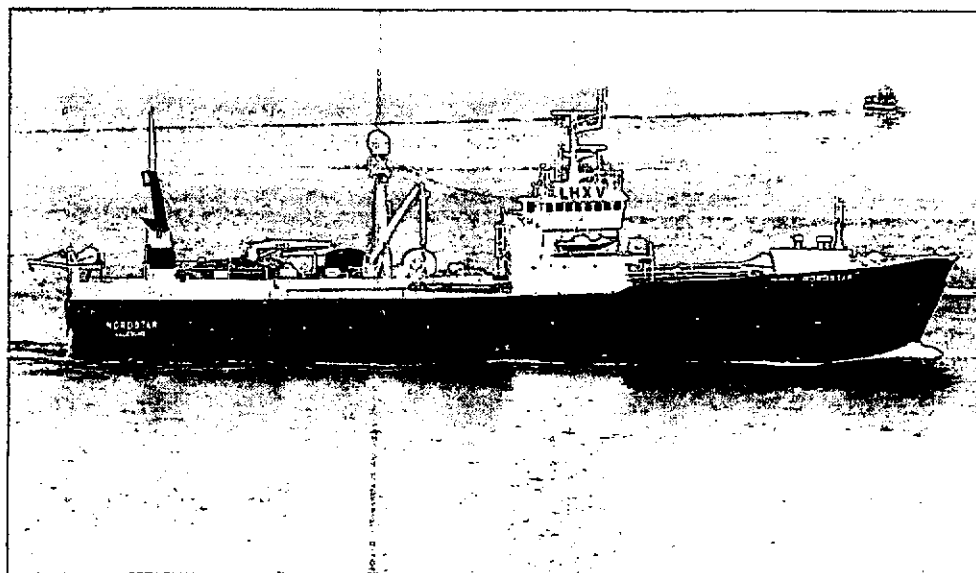
Telefon 52 74 50 00
Telefaks 52 74 50 01
E-post
postmottak@sjofartsdir.no

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



SJØFARTSDIREKTORATET
Norwegian Maritime Directorate

SLUTTRAPPORT VEDRØRENDE SIKKERHETSTILRÅDINGER ETTER ARBEIDSULYKKE PÅ NORDSTAR LHXV 07. OKTOBER 2008





INNHold

1	INNLEDNING	3
2	KORT OM HENDELSEN	3
3	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/17T	3
3.1	OPPFØLGING	3
4	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/18T	4
4.1	OPPFØLGING	4
5	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/19T	4
5.1	OPPFØLGING	4
6	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/20T	4
6.1	OPPFØLGING	4
7	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/21T	5
7.1	OPPFØLGING	5
8	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/22T	5
8.1	OPPFØLGING	5
9	KONKLUSJON.....	5



1 INNLEDNING

NORDSTAR LHXV er en fabrikktråler på 2053 bt og største lengde på 75,50 meter. Fartøyet er bygget i 1969, men ble bygget om og oppgradert i henholdsvis 1986 og 1996/97. Fartøyet eies i dag av Nordnes AS, men på ulykkestidspunktet var eier Ole Edvardsen AS. Fartøyet har skiftete eier en rekke ganger siden 2005.

Den 7. oktober 2008 ble en av dekksmannskapene alvorlig skadet i venstre ben under arbeid med vedlikehold av tråldørene.

Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) iverksatte en sikkerhetsundersøkelse som i en rapport datert 20. juli 2009, konkluderte med 6 sikkerhetstilrådinger rettet mot henholdsvis Sjøfartsdirektoratet, Fiskeridirektoratet og rederiet, ref. SHT Rapport Sjø 2009/04.

Sjøfartsdirektoratet er av Nærings- og Handelsdepartement gitt ansvar for å samordne oppfølgingen av alle sikkerhetstilrådingene gitt av SHT. Denne sluttrapporten beskriver hvordan de enkelte sikkerhetstilrådingene relatert til ulykken om bord på NORDSTAR er fulgt opp og lukket.

2 KORT OM HENDELSEN

NORDSTAR drev pelagisk tråling etter sei og hadde avsluttet en fem ukers tur på Egersundsbanken. Fartøyet gikk langs kysten nordover mot Ålesund for å lande fangsten. Dekksmannskap benyttet tiden til vedlikehold av tråldørene. Vedlikeholdet som foregikk mens dørene lå på dekk, bestod i å skifte skoene på dørene, samt å spleise opp igjen øyet på hovedwirene.

Da arbeidet med babord tråldør var avsluttet og døren var hengt opp i galgen, ble vinsjbremsen satt på. Mannskapet var i ferd med å ta inn styrbord tråldør da ulykken inntraff. Da styrbord tråldør var over hekkkrullen, gikk babord tråldør utilsiktet i sjøen med den følge at en hanefotforlenger som var koblet til babord tråldør og indre rekke, ble strammet opp. Den ene av mannskapet kom da i klem mellom hanefotforlengeren og indre rekke. Han klarte imidlertid å få høyre fot over wiren før han i en kort stund ble klemt med venstre ben mot rekken før hanefotforlengeren røk.

Den tilskadekomne ble fraktet til Bergen med legehelikopter og gjennomgikk en 12 timer lang operasjon.

3 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/17T

Under vedlikeholdsarbeid på styrbord tråldør falt babord tråldør utilsiktet i sjøen og den påfølgende bevegelsen i hanefotforlengeren førte til at en av mannskapet på dekk ble skadet. På Nordstar henger tråldørene utelukkende i vinsjene når de ikke er i bruk. Havarikommisjonen tilrår rederiet å vurdere andre tekniske løsninger for å sikre tråldørene i galgen.

3.1 Oppfølging

I oppfølgingen av sikkerhetstilrådingene som er adressert til rederiet, har Sjøfartsdirektoratet, gjennom sitt brev datert 29.01.2010, bedt rederiet om en redegjørelse for hvilke tiltak som er gjennomført, eller tenkt gjennomført, for å sikre at en liknende ulykke ikke skal skje igjen. I sin tilbakemelding har rederiet redegjort for sin vurdering og gjennomføring av sikringsiltak knyttet til tråldører og hanefot på en god



måte. Sjøfartsdirektoratet lukket denne sikkerhetstilrådingen gjennom sin tilbakemelding til rederiet den 10.03.10.

4 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/18T

Da babord tråldør gikk i sjøen ble hanefotforlengeren, som er festet til tråldøra, strammet opp med voldsom kraft slik at en av mannskapet på dekk ble skadet. På Nordstar ligger hanefotforlengerne forover på dekk og er festet til rekka mot trålbannen. Havarikommisjonen tilrår at rederiet vurderer å gjennomføre risikoanalyser av arrangementet med hanefotforlengerne i forhold til arbeidsoperasjoner på akterdekk.

4.1 Oppfølging

Sjøfartsdirektoratet ba i sitt ovenfor nevnte brev datert 29.01.2010 rederiet om en dokumentert risikoanalyse av arbeidsoperasjoner om bord, med spesielt fokus på risiko knyttet til vedlikehold av tråldørene. Direktoratet mottok dokumentasjon den 07.04.2010. Rederiets risikovurdering ble gjennomgått og akseptert av fagavdelingen og sikkerhetstilrådingen ble lukket.

5 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/19T

Nordstar har en sikkerhets- og opplæringsmanual om bord som blant annet beskriver organisering, ansvar og plikter, arbeidsutførelse, opplæring og bruk av risikoanalyser for å vurdere kritiske arbeidsoperasjoner, samt prosedyrer knyttet til beredskap. Undersøkelsen har avdekket at manualen ikke følges på flere viktige områder. Havarikommisjonen tilrår at rederiet vurderer å implementere manualen i landorganisasjonen og om bord i Nordstar i en slik utstrekning at kravene i ASH forskriften blir ivaretatt.

5.1 Oppfølging

Nordnes AS redegjør for sitt arbeid med HMS generelt og HMS-manualen i sitt svarbrev til Sjøfartsdirektoratet datert 09.02.2010. Rederiets oppfølging etter ulykken er også kommentert i havarikommisjonens rapport som positivt. Sjøfartsdirektoratet lukket denne sikkerhetstilrådingen gjennom sin tilbakemelding til rederiet den 10.03.10.

6 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/20T

Fiskeridirektoratets praktisering av regelverket innebærer at det er vanskelig å få overført kvoter fra et fartøy til et annet eiet av et annet rederi uten å gå via kjøp og salg av fartøy. I forhold til Nordstar har dette resultert i hyppige, midlertidige eierskifter, noe som kan få negative sjøsikkerhetsmessige konsekvenser. Havarikommisjonen tilrår at Fiskeridirektoratet revurderer dagens praksis i forhold til å godkjenne kvoteoverføringer mellom fartøy, med den målsetning å finne fram til ordninger som innebærer at det er mulig å opprettholde dagens utnyttelse av tildelte kvoter uten å fremtvinge hyppige eierskifter.

6.1 Oppfølging

I brev datert 16.09.2009 fra Fiskeridirektoratet (FKD) til NHD, svarer FKD at det er bred politisk enighet rundt dagens system der kvoter ikke er direkte omsettelige. Det er derfor ikke aktuelt å gjøre endringer i dette. FKD fremhever videre at gjeldende regler tillater fiske av deler av havfiskefartøy sine kvoter gjennom slumpfiskeordningen, og at denne har blitt betydelig endret for å gjøre den mer attraktiv for både enbåtredere og flerbåtredere. FKD understreker at fiskeriforvaltningen er opptatt av å avdekke og



sanksjonere mot proforma eierskifter og skjult kvoteleie, jf ovennevnte instruks til Fiskeridirektoratet. De vil derfor ta saken opp med Fiskeridirektoratet for å undersøke saken videre.

Med referanse til brev fra NHD til SHT datert 20.10.10 om *Oppfølging av rapport (Sjø Rap 2009/04) om undersøkelse av arbeidsulykke ombord i Nordstar*, lukkes denne tilrådingen.

7 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/21T

Ulykken om bord i Nordstar 7. oktober 2008 viser at det kan få alvorlige konsekvenser dersom en tråldør løsner fra galgen og faller i sjøen. På Nordstar hang tråldørene utelukkende i vinsjene. Havarikommisjonen tilrår at Sjøfartsdirektoratet vurderer å inkludere bestemmelser om sikring av tråldører i regelverket.

7.1 Oppfølging

Underavdeling Fiskefartøy og Underavdeling Arbeids- og levevilkår har vurdert sikkerhetstilrådingen og konkluderer med at det ikke er behov for å spesifisere spesielle bestemmelser for sikring av tråldører i forskriftsverket. Dette er vanlig utstyr for denne fartøykategorien og arbeidsoperasjonen er i utgangspunktet en rutineoperasjon. Det benyttes ikke ny teknologi, og farene ved bruk av utstyret er vel kjent. Ved korrekt opplæring og gode prosedyrer skal en kunne unngå denne type hendelser. Ved å foreta en systematisk risikogjennomgang i forkant av arbeidsoperasjonen, der alle faremomenter blir belyst og tiltak iverksatt, kan en redusere risikoen til et akseptabelt nivå.

Sjøfartsdirektoratet mener derfor at ASH forskriftens krav om risikovurdering, § 2-2 som kommer til anvendelse også ved bruk av denne type utstyr og i slike arbeidssituasjoner, vil være dekkende for å unngå liknende ulykkeshendelser. Vi anser sikkerhetstilrådingen for lukket.

8 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/22T

Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet en egen sjekkliste for kontroll av arbeids- og levevilkår, men denne benyttes ikke ved tilsyn av fiskefartøy. I forhold til Nordstar innebærer dette at viktige bestemmelser inntatt i ASH-forskriften ikke har blitt fulgt opp ved tilsyn. Havarikommisjonen vil på denne bakgrunn tilrå at Sjøfartsdirektoratet vurderer å innføre bruk av sjekklisten, som allerede benyttes på andre typer skip, for kontroll av arbeids- og levevilkår, herunder forhold knyttet til arbeidsmiljø, sikkerhet og helse, også på fiskefartøy.

8.1 Oppfølging

Sjekklister som inkluderer kontroll av arbeids- og levevilkår ble tatt i bruk på uanmeldte tilsyn fra januar 2010, og sikkerhetstilrådingen ansees som lukket.

9 KONKLUSJON

Sjøfartsdirektoratet anser samtlige sikkerhetstilrådingene gitt etter arbeidsulykken på **NORDSTAR** som lukket. Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/20T lukkes med referanse til Fiskeridirektoratets vurdering av kvoteoverføringer mellom fartøy.



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

STATENS HAVARIKOMMISSJON FOR TRANSPORT	
Avd./sek.: Sjø	
18 AUG 2009	
S.nr.: 08/591-35 09/2352	
Arkiv: 641 LHXV	S.beh.: BBR

KOPI

Sjøfartsdirektoratet
Postboks 2222
5509 Haugesund

Deres ref
08/591-33

Vår ref
200903033-3/THP

Dato
14.08.2009

Rapport (Sjø Rap 2009/04) om undersøkelse av arbeidsulykke ombord i fiskefartøyet Nordstar

Nærings- og handelsdepartementet fikk den 20. juli i år oversendt rapport Sjø 2009/04 fra Statens havarikommisjon for transport, som gjelder en arbeidsulykke på fiskefartøyet Nordstar den 7. oktober 2008. Rapporten peker på årsaker til at ulykken skjedde og inneholder følgende seks sikkerhetstilrådinger for å redusere sannsynligheten for at slike ulykker kan oppstå på nytt:

Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/17T

Under vedlikeholdsarbeid på styrbord tråldør falt babord tråldør utilsiktet i sjøen og den påfølgende bevegelsen i hanefotforlengeren førte til at en av mannskapet på dekk ble skadet. På Nordstar henger tråldørene utelukkende i vinsjene når de ikke er i bruk. Havarikommisjonen tilrår rederiet å vurdere andre tekniske løsninger for å sikre tråldørene i galgen.

Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/18T

Da babord tråldør gikk i sjøen ble hanefotforlengeren, som er festet til tråldøra, strammet opp med voldsom kraft slik at en av mannskapet på dekk ble skadet. På Nordstar ligger hanefotforlengerne forover på dekk og er festet til rekka mot trålbannen. Havarikommisjonen tilrår at rederiet vurderer å gjennomføre risikoanalyser av arrangementet med hanefotforlengerne i forhold til arbeidsoperasjoner på akterdekk.

Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/19T

Nordstar har en sikkerhets- og opplæringsmanual om bord som blant annet beskriver organisering, ansvar og plikter, arbeidsutførelse, opplæring og bruk av risikoanalyser for å vurdere kritiske arbeidsoperasjoner, samt prosedyrer knyttet til beredskap. Undersøkelsen har avdekket at manualen ikke følges på flere viktige områder. Havarikommisjonen tilrår at rederiet vurderer å implementere manualen i landorganisasjonen og om bord i Nordstar i en slik utstrekning at kravene i ASH forskriften blir ivarettatt.

Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/20T

Fiskeridirektoratets praktisering av regelverket innebærer at det er vanskelig å få overført kvoter fra et fartøy til et annet eiet av et annet rederi uten å gå via kjøp og salg av fartøy. I forhold til Nordstar har dette resultert i hyppige, midlertidige eierskifter, noe som kan få negative sjøsikkerhetsmessige konsekvenser. Havarikommisjonen tilrår at Fiskeridirektoratet revurderer dagens praksis i forhold til å godkjenne kvoteoverføringer mellom fartøy, med den målsetning å finne fram til ordninger som innebærer at det er mulig å opprettholde dagens utnyttelse av tildelte kvoter uten å fremtvinge hyppige eierskifter.

Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/21T

Ulykken om bord i Nordstar 7. oktober 2008 viser at det kan få alvorlige konsekvenser dersom en tråldør løsner fra galgen og faller i sjøen. På Nordstar hang tråldørene utelukkende i vinsjene. Havarikommisjonen tilrår at Sjøfartsdirektoratet vurderer å inkludere bestemmelser om sikring av tråldører i regelverket.

Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/22T

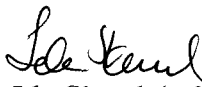
Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet en egen sjekkliste for kontroll av arbeids- og levevilkår, men denne benyttes ikke ved tilsyn av fiskefartøy. I forhold til Nordstar innebærer dette at viktige bestemmelser inntatt i ASH-forskriften ikke har blitt fulgt opp ved tilsyn. Havarikommisjonen vil på denne bakgrunn tilrå at Sjøfartsdirektoratet vurderer å innføre bruk av sjekklisten, som allerede benyttes på andre typer skip, for kontroll av arbeids- og levevilkår, herunder forhold knyttet til arbeidsmiljø, sikkerhet og helse, også på fiskefartøy.

Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/20T har departementet i eget brev bedt Fiskeri- og kystdepartementet om å følge opp ettersom forholdet faller inn under dets ansvarsområde.

Sjøfartsdirektoratet bes å følge opp de øvrige tilrådingene på en mest mulig hensiktsmessig og effektiv måte og deretter rapportere til departementet. Rapporteringen til oss kan skje enkeltvis eller samlet.

Vedlagt følger rapporten fra SHT.

Med hilsen


Ida Skard (e.f.)
ekspedisjonssjef


Terje Hernes Pettersen
seniorrådgiver

Kopi:
Statens havarikommisjon for transport ✓

Vedlegg 1



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENTET

STATENS HAVARIKOMMISJON FOR TRANSPORT	
Avd./sek.: Sjø	
18 AUG 2009	
S.nr.: 08/591-36 09/2353	
Arkiv: 641 LHXV	S.beh.: BBT

Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep
0032 OSLO

Deres ref
08/591-33

Vår ref
200903033-4/THP

Dato
14.08.2009

Rapport (Sjø Rap 2009/04) om undersøkelse av arbeidsulykke ombord i Nordstar


Nærings- og handelsdepartementet fikk den 20. juli i år oversendt rapport Sjø 2009/04 fra Statens havarikommisjon for transport, som gjelder en arbeidsulykke på fiskefartøyet Nordstar den 7. oktober 2008.

Rapporten peker på årsaker til at ulykken skjedde og inneholder seks sikkerhetstilrådingene for å redusere sannsynligheten for at slike ulykker kan oppstå på nytt. I en av tilrådingene (ref. SJØ nr. 2009/20/T) tilrår SHT at Fiskeridirektoratet revurderer dagens praksis i forhold til å godkjenne kvoteoverføringer mellom fartøy, med den målsetning å finne fram til ordninger som innebærer at det er mulig å opprettholde dagens utnyttelse av tildelte kvoter uten å fremtvinge hyppige eierskifter.

Sjøulykker er hjemlet i sjølovens kapittel 18 avsnitt II som faller inn under Nærings- og handelsdepartementets ansvarsområde. Etter at SHT fikk ansvar for å undersøke sjøulykker den 1. juli 2008, er det vårt ansvar å påse at tilrådingene som gis av SHT følges opp. Den nevnte tilrådingen faller inn under Fiskeri- og kystdepartementets ansvarsområde, og vi ber derfor om at departementet følger den opp og deretter rapporterer tilbake til oss.

Vi vil meddele SHT hvordan tilrådingen er fulgt opp. Rapporten fra SHT, hvor tilrådingene også fremgår, følger vedlagt.

Med hilsen


Ida Skard (e.f.)
ekspedisjonssjef


Terje Hernes Pettersen
seniorrådgiver

Kopi:
Statens havarikommisjon for transport ✓
Sjøfartsdirektoratet

Vedlegg 1



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Statens havarikommisjon for transport
Pb 213
2001 Lillestrøm

STATENS HAVARIKOMMISSJON FOR TRANSPORT	
Avd. sek.: Sjø	
23 OKT 2009	
S.nr.: 08/591-37 09/3070	
Arkiv: 644 LHXV	S.beh.: BB1

Deres ref
200900682

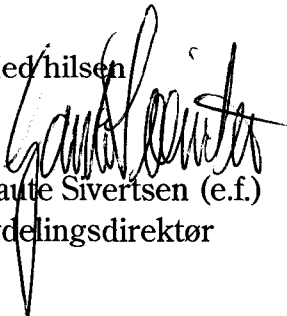
Vår ref
200903033-8/THP

Dato
20.10.2009

Oppfølging av rapport (Sjø Rap 2009/04) om undersøkelse av arbeidsulykke ombord i Nordstar

Vi viser til Deres brev av 20. juli i år, med vedlagt rapport angående en arbeidsulykke på fartøyet Nordstar. Som en oppfølging av sikkerhetstilråkning 2009/20T i rapporten, har Fiskeri- og kystdepartementet oversendt oss et brev som følger vedlagt dette brevet.

Med hilsen


Gaute Sivertsen (e.f.)
avdelingsdirektør


Terje Hernes Pettersen
seniorrådgiver

Kopi: Fiskeri- og kystdepartementet

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



DET KONGELIGE
FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENT

Nærings- og handelsdepartementet
Postboks 8014 Dep
0030 OSLO

Deres ref
200903033-4/THP

Vår ref
200900682- /GFD

Dato

16 SEPT. 2009

Oppfølging av rapport (Sjø Rap 2009/04) om undersøkelse av arbeidsulykke ombord i Nordstar

Det vises til deres brev av 14. august vedrørende oppfølgingen av rapport fra Statens havarikommisjon for transport om en arbeidsulykke på fiskefartøyet "Nordstar" 7. oktober 2008.

En av seks tilrådninger i havarikommisjonens rapport gjelder regelverk under Fiskeri- og kystdepartementets ansvarsområde. FKD er i ovennevnte brev bedt om å følge opp tilrådingen fra havarikommisjonen og deretter rapportere tilbake til NHD.

Havarikommisjonens rapport

FKD vil innledningsvis knytte noen bemerkninger til rapporten fra havarikommisjonen hva gjelder de faktiske opplysningene om saken og havarikommisjonens vurderinger.

Havarikommisjonen har lagt følgende eierforhold til grunn for fartøyet "Nordstar":

- 2000 til 2005, Voldstad AS,
- 2005 – januar 2007, Nordnes AS
- januar – mars 2007, Sæviking AS,
- mars 2007 – juli 2008, Nordnes AS
- juli 2008 – november 2008, Ole Edvardsen AS,
- november 2008 – , Nordnes AS

Med unntak av to perioder, en i 2007 og en i 2008, har altså fartøyet siden 2005 vært eid av rederiet Nordnes AS.

Postadresse
Postboks 8118 Dep
0032 Oslo

Kontoradresse
Grubbegata 1
Org. nr.: 972 417 815

Telefon *
22 24 90 90
Nett: fkd.dep.no

Telefaks
22 24 95 85

Saksbehandler
Gunnar Frogner Dahl
postmottak@fkd.dep.no

Havarikommisjonen har lagt til grunn at skipperen om bord på "Nordstar" samt det meste av mannskapet ble beholdt da rederiet Ole Edvardsen AS overtok fartøyet i juli 2008. Det innebærer at skifte av eiere i juli 2008 ikke innebar tilsvarende skifte av mannskap.

Havarikommisjonen opplyser videre at samtlige av de involverte i ulykken hadde lang fartstid om bord i trålfartøy. Skadelidte hadde drevet med tråling i mange år, hvorav de siste fem årene på norske fartøy. Han hadde "stått om bord" i "Nordstar" siden 22. april, dvs. siden før eierskiftet. Den forulykkede hadde ikke fått noen form for opplæring da han kom om bord i fartøyet, han var ikke kjent med verneombudordningen og visste heller ikke hvem han skulle henvende seg til dersom han hadde innspill av sikkerhetsmessig art i forhold til utstyr og arbeidsprosedyrer. Det forelå en sikkerhets- og opplæringsmal om bord, utarbeidet i 2004 mens fartøyet var eid av Volstad AS.

Havarikommisjonen skriver i sine vurderinger at innhentet informasjon tyder på at det i praksis er Nordnes AS som har stått for driften av "Nordstar" i perioden juni – november 2008 da fartøyet formelt var eid av Ole Edvardsen AS. Når det gjelder sikkerhets- og opplæringsmanualen tyder mye etter havarikommisjonens syn på at denne ikke var implementert i landorganisasjonen verken i Nordnes AS eller Ole Edvardsen AS, og at det var sviktende og mangelfull opplæring om bord.

Når det gjelder regelverk knyttet til ressursforvaltning, uttaler havarikommisjonen blant annet:

"Fiskeridirektoratets praktisering av regelverket som innebærer at det er relativt kurant å få overført kvoter fra et fartøy til et annet innenfor samme rederi, mens det er svært vanskelig å få overført kvoter fra ett rederi til et annet, kan etter havarikommisjonens syn resultere i hyppige, midlertidige eierskifter, i den hensikt å oppnå en maksimal utnyttelse av tildelte kvoter. Etter havarikommisjonens oppfatning kan denne praksisen ha negative sjøsikkerhetsmessige konsekvenser. ... Det er havarikommisjonens oppfatning at et rederi som av kommersielle hensyn kjøper et fartøy for å eie og drifte det kun for en kort periode vil kunne ha mindre fokus på sjøsikkerhet i forhold til om det var en langsiktig investering."

Havarikommisjonen tilrår på denne bakgrunn i Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/20T at Fiskeridirektoratet revurderer dagens praksis i forhold til å godkjenne kvoteoverføringer mellom fartøy, med den målsetning å finne fram til ordninger som innebærer at det er mulig å opprettholde dagens utnyttelse av tildelte kvoter uten å fremtvinge hyppige eierskifter.

Fiskeri- og kystdepartementets vurderinger

FKD er svært opptatt at vårt regelverk sammen med annet regelverk bidrar til god sikkerhet for de som arbeider om bord i fiskefartøyer. Vi har i vårt regelverk flere bestemmelser som skal sikre dette, blant annet stilles det slike krav ved vurdering av

søknader om ervervstillatelse for fartøyer. Det stilles videre krav om at fartøy skal være egnet og utrustet til å delta i de fiskerier de har konsesjon eller deltakeradgang til. I tillegg vil vi vise til at organisasjonene i fiskerinæringen, herunder Norges Fiskarlag driver et kontinuerlig arbeid for å styrke HMS om bord i fiskefartøyer.

FKD registrerer at havarikommisjonen peker på gjeldende regler om overføring av kvoter mellom fartøy og eierendringer som en risikofaktor som kan føre til mindre fokus på sjøsikkerhet sammenlignet med mer langvarige eierforhold. FKD er noe usikker på om dette er en generell vurdering, eller knytter seg til herværende sak. FKD vil i den forbindelse peke på at eierskiftet i denne saken ikke synes å ha hatt særlig betydning, ettersom mannskapet var det samme som under tidligere eier. Manglende oppfølging av HMS-arbeidet gjaldt også for det rederiet som med unntak av to korte perioder hadde eid fartøyet siden 2005, hvilket må sies å være et langvarig eierforhold. FKD er derfor noe usikker på grunnlaget for å trekke den konklusjonen havarikommisjonen har gjort om fiskeriregelverket på bakgrunn av den foreliggende sak. FKD kan heller ikke se at havarikommisjonen har gjort vurderinger av faktum i saken som støtter en slik konklusjon.

Når det er sagt, mener FKD det er relevant og viktig på generelt grunnlag å vurdere om gjeldende fiskeriregelverk tvinger fram hyppige eierskifter for å få fisket de tildelte kvoter, og om dette igjen kan føre til manglende oppmerksomhet rundt sikkerhets- og opplæringsarbeidet om bord. FKD er opptatt av at regelverket for utøvelsen av norske fiskerier ikke skal føre til en svekket oppmerksomhet rundt sikkerhet og opplæring for mannskap.

Det norske fiskeriregelverket

Norske fiskerier er underlagt to hovedlover. Lov 26. mars 1999 om retten til å delta i ervervsmessig fiske og fangst (deltakerloven) gir regler om reguleringen av deltakelsen i de norske fiskeriene. Lovens formål er dels å tilpasse fiskeflåten fangstkapasitet til ressursgrunnlaget for å sikre en rasjonell og bærekraftig utnyttelse av de marine ressurser, dels å øke lønnsomheten og verdiskapningen i næringen og gjennom dette trygge bosetting og arbeidsplasser i kystdistriktene, og dels å legge til rette for at høstingen av de marine ressurser fortsatt skal komme kystbefolkningen til gode.

Deltakerloven regulerer hvem som har adgang til å drive ervervsmessig fiske og fangst med norske fartøy og visse fartøy eid av utlending bosatt i Norge. Loven oppstiller som et grunnleggende prinsipp at det er aktive fiskere som skal ha enerett til å eie fiskefartøy gjennom det såkalte aktivitetskravet i deltakerloven § 6.

Loven stiller krav om ervervstillatelse for fartøyeier for å drive ervervsmessig fiske og fangst, og krav om spesiell tillatelse (konsesjon) for å drive fiske med ringnot, trål og reketrål, og til å drive sel- og hvalfangst. Loven gir også forvaltningen adgang til for ett år om gangen å begrense adgangen til å delta i bestemte fiskerier dersom hensynet til

ressursforvaltningen, avviklingen av fisket eller lønnsomheten i fisket gjør det nødvendig.

Lov 6. juni 2008 om forvaltning av viltlevande marine ressursar (havressurslova) gir regler om forvaltningen av ressursene i havet. Lovens formål er først og fremst å sikre en bærekraftig og samfunnsøkonomisk lønnsom forvaltning av ressursene, og å medvirke til å sikre sysselsetting og bosetting i kystsamfunnene.

Loven gir hjemmel for å fastsette nasjonale kvoter og fordele disse på ulike fartøygrupper og fartøy som har tillatelse til å delta i de ulike fiskerier i henhold til deltakerlovens bestemmelser. Kvoter tildeles til fartøy som sådan og ikke til rederier. Loven gir videre hjemmel til å fastsette ulike tekniske reguleringer knyttet til redskaper, områder, fartøygrupper, fiskeslag mv. Loven gis også grunnlaget for gjennomføring av ressurskontrollen.

Nærmere om reglene om ervervstillatelse og spesiell tillatelse (konsesjon)

For den som ønsker å drive ervervsmessig fiske og fangst med norsk fartøy følger av ovennevnte regler at vedkommende trenger en ervervstillatelse og må tilfredsstille de kravene som etter deltakerloven stilles for å få en slik tillatelse. For å få ervervstillatelse på fartøy over 15 meter, kreves det i henhold til praksis at fartøyet har et hensiktsmessig driftsgrunnlag, i praksis en konsesjon eller deltakeradgang. Både ervervstillatelse og konsesjon tildeles en bestemt eier for et bestemt fartøy, jf deltakerloven § 4 andre ledd, jf § 15.

Ovennevnte innebærer at dersom man skal skifte ut et fartøy med et annet fartøy, så må man søke myndighetene om nye tillatelser. Dersom et fartøy selges for fortsatt drift, kan den nye eier tildeles ervervstillatelse og konsesjon dersom tidligere eier oppgir disse. Dersom et rederi ønsker å skifte ut et fartøy, kan det erverve et nytt fartøy og deretter få konsesjonen fra det gamle fartøyet overført på det nye fartøyet, dersom denne konsesjonen oppgis på tidligere fartøy.

I det norske fiskeriregelverket er det således en sterk kobling mellom eier, fartøy og kvote, der fartøyet er "koblingsnøkkelen". Ingen får tildelt kvote som person og man kan ikke nyttiggjøre seg kvoten på andre måter enn å fiske med det fartøy man er tildelt tillatelser for. Det er noen unntak fra dette.

Erstatningsfartøy og slumpfiskeordning

I noen situasjoner kan det oppstå et mer kortvarig behov for å benytte et annet fartøy enn det fartøyet som er tildelt en kvote, for eksempel ved havari eller lignende. Dette kalles for erstatningsfartøy, og det er gitt regler for dette for havfiskeflåten og kystflåten. For havfiskeflåten er slike regler gitt i forskrift 13. oktober 2006 om spesielle tillatelser til å drive enkelte former for fiske og fangst §§ 2-26 og 4-6. Det går ikke nærmere inn på disse reglene her.

Videre er det for havfiskeflåten etablert en såkalt "slumpfiskeordning", som skal legge til rette for å kunne drive et rasjonelt fiske av rester av kvoten. Man skal slippe å gå på siste tur for å ta en liten slump, og kan istedenfor la en annen båt ta denne. Ordningen gjelder for nærmere bestemte fiskeslag. Etter denne ordningen kan inntil 20 % av kvoten som er tildelt et fartøy, på nærmere bestemte vilkår tillates fisket med et annet fartøy. Ordningen, som er hjemlet i forskrift 4. mars 2005 om strukturkvoteordning mv. for havfiskeflåten § 15, ble betydelig endret 17. oktober 2008. Før denne endringen var det et krav at begge fartøyer skulle være eid av samme rederi, eller at det mellom såkalte enbåts-rederier var inngått en bindende treårig avtale om samarbeid. Således var det betydelig enklere for flerbåtsrederier å benytte seg av denne ordningen. Videre kunne ikke ordningen benyttes før etter 1. oktober.

Da slumpfiskeordningen ble endret høsten 2008, ble kravet om at det måtte inngås en treårig avtale om samarbeid fjernet. Videre ble skjæringstidspunktet for når ordningen kunne tas i bruk, fjernet med unntak av for torsk. Det ble således betydelig enklere å fiske inntil 20 % av et fartøys kvote med et annet fartøy. Ordningen inneholder også andre vilkår for å komme til anvendelse. Vi går ikke nærmere inn på disse her.

Havarikommisjonen hevder i sin rapport at det er betydelig enklere å få overført kvoter fra et fartøy til et annet innenfor samme rederi, og at dette er betydelig mer vanskelig for et enbåtrederi. Som vist ovenfor, var dette tilfelle når det gjelder slumpfiskeordningen inntil oktober i fjor. Dette er nå endret, slik at det er enklere for enbåtrederier å benytte slumpfiskeordningen.

Regler om kvoteutnyttelse

Situasjonen i herværende sak synes å ha vært at rederiet Ole Edvardsen AS eide et trålfartøy og var tildelt konsesjoner for dette fartøyet. Rederiet ønsket så å skifte ut dette med et nytt fartøy. Ettersom det nye fartøyet ikke var ferdig oppgradert, hadde rederiet behov for et fartøy som kunne fiske den resterende del av kvoten som opprinnelig var tildelt det gamle fartøyet. Det legges da til grunn at det gamle fartøyet var solgt. For det formål, ble fartøyet "Nordstar" ervervet. Vi vil understreke at vi ikke tar stilling til om faktum i saken var nøyaktig slik, men bruker dette som et eksempel for å redegjøre for regelverket nedenfor.

Ved utskifting av fartøy er det gitt særlige bestemmelser i reguleringsforskriftene. I forskrift om regulering av torsk, hyse og sei nord for 62°N i 2009 § 27 er det i første ledd fastsatt at hvert fartøy bare kan fiske og lande en kvote. Videre er det i § 27 fjerde til sjette ledd fastsatt særregler ved utskifting av fartøy som skal forhindre at samme fartøy kan nyttes til å fiske flere kvoter i løpet av året, dvs. sikre at hovedregelen i første ledd ikke omgås. Denne regelen skal således motvirke hyppige eierskifter, ved at et fartøy "flyttes rundt" og brukes til å fiske flere kvoter, såkalt kvotehopping. Denne regelen har vært gjeldende over noe tid og formålet med regelen er å sikre at såkalte strukturtiltak (kapasitetsreduksjon) fungerer.

Proforma eierskifter – skjult kvoteleie

FKD vil vise til havarikommisjonens utsagn om at det i praksis var et annet rederi enn den formelle eieren som stod for driften av fartøyet i perioden juni – november 2008. Dersom det er tilfelle, har det skjedd en ulovlig utleie av kvote, noe som kan føre til ulike reaksjoner fra myndighetene.

På bakgrunn av påstander om utstrakt skjult kvoteleie i havfiskeflåten, ble Fiskeridirektoratet 9. november 2007 instruert om å innskjerpe kontrollen med at reglene i deltakerloven § 4 blir overholdt i saker om utskiftnings- og ervervstillatelse. Det ble videre fremholdt at ervervstillatelse ikke skal gis dersom den som søker slik tillatelse ikke fyller alle vilkår for formelt å kunne overta fartøyet og kan dokumentere at vedkommende skal ha den faktiske kontroll over fartøyet og er den for hvis regning og risiko fartøyet drives, etter ervervet.

Departementet vil på bakgrunn av havarikommisjonens funn og vurderinger be Fiskeridirektoratet om å følge opp denne delen av saken. Kopi av departementets brev til Fiskeridirektoratet er vedlagt.

Oppsummering

I reguleringen av de norske fiskeriene tildeles kvoter til fartøy og ikke til rederier. Det betyr at rederier ikke står fritt til å velge hvilke fartøy man ønsker å fiske de tildelte kvoter med, men må fiske disse med de fartøyene som har tillatelse til dette. Kvotene på de ulike fiskeslag fordeles blant de fartøyene som eierne har adgang til å delta i fisket med. Det norske systemet innebærer således at det er mindre omsettelighet for kvoter i Norge enn i andre land.

Havarikommisjonen ber fiskerimyndighetene om å revurdere dagens praksis med å godkjenne kvoteoverføringer mellom fartøy med det mål å finne frem til ordninger som innebærer at det er mulig å opprettholde dagens utnyttelse av kvoter uten samtidig å fremtvinge hyppige eierskifter.

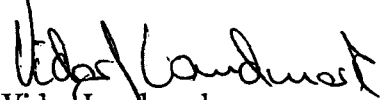
FKD vil bemerke at det er bred politisk enighet rundt dagens system der kvoter ikke er direkte omsettelige. Det er således ikke aktuelt å gjøre endringer i dette. Slike endringer ville i alle tilfeller innebære et paradigmeskifte i norsk fiskeriforvaltning, der en lang rekke hensyn ville måtte vurderes.


FKD vil imidlertid peke på at gjeldende regler tillater fiske av deler av havfiskefartøy sine kvoter gjennom slumpfiskeordningen, og at denne har blitt betydelig endret for å gjøre den mer attraktiv for både enbåtrederier og flerbåtrederier.

FKD understreker at fiskeriforvaltningen er opptatt av å avdekke og sanksjonere mot proforma eierskifter og skjult kvoteleie, jf ovennevnte instruks til Fiskeridirektoratet. Vi

vil derfor som nevnt ta opp herværende sak med Fiskeridirektoratet for å undersøke saken videre.

Med hilsen


Vidar Landmark
avdelingsdirektør


Gunnar Frogner Dahl
seniorrådgiver

Kopi:
Fiskeridirektoratet