



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Statens havarikommisjon for transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm

STATENS HAVARIKOMMISSJON FOR TRANSPORT	
Avd./sek. Sjø	
15 APR 2011	
S.nr.: 09/171-90 11/1075	
Arkiv: 641 LK 6601	S.beh.: JWI

Deres ref

Vår ref
201000285-9/THP

Dato
12.04.2011

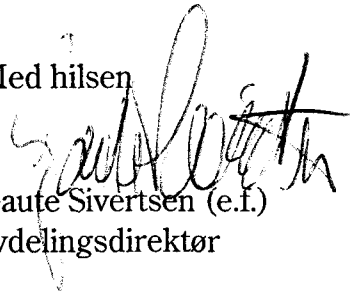
Statusrapport samt sluttrapporter for oppfølging av sikkerhetstilrådinger

Nærings- og handelsdepartementet har ved brev 6. april i år mottatt sluttrapporter fra Sjøfartsdirektoratet om oppfølging av følgende tre ulykker som har vært undersøkt av Statens havarikommisjon for transport:

- || - Federal Kivalina, jf. SHT rapport 2010/01
- || - Marina, jf. SHT rapport 2009/05
- || - Nesebuen, jf. SHT rapport 2010/02

Enkelte av tilrådingene i disse rapportene er fulgt opp av Fiskeri- og kystdepartementet og formidlet til dere tidligere. De er imidlertid inntatt i rapportene for helhetens skyld. Direktoratet har også sendt en status på tilrådninger pr. mars 2011. Vedlagt oversendes direktoratets brev med tilhørende fire vedlegg.

Med hilsen


Gaute Sivertsen (e.f.)
avdelingsdirektør


Terje Hernes Pettersen
seniorrådgiver

Kopi:
Sjøfartsdirektoratet,
Fiskeri- og kystdepartementet

Vedlegg 5

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
06 .04.2011

Deres referanse
201000285-3/THP

Vår referanse og arkivkode
200829870-28/664

Vår saksbehandler / Direkte telefon
Håvard Gåseidnes 52 74 53 89

Nærings- og handelsdepartementet
Postboks 8014 dep
0030 OSLO

Statusrapport samt sluttrapper vedrørende oppfølging av sikkerhetstilrådinge.

Vennligst finn vedlagt følgende dokumenter:

- Sluttrapport etter ulykken med Federal Kivalina, VRWK5, SHT rapport 2010/01
- Sluttrapport etter ulykken med Marina, LK 6603, SHT rapport 2009/05
- Sluttrapport etter ulykken med Nesebuen, LDUR, SHT rapport 2010/02
- Status på alle tilrådinge mottatt av SHT så langt.

Rapportene og sikkerhetstilrådingene er vurdert og etter Sjøfartsdirektoratets vurdering tilstrekkelig fulgt opp. Vedlagte sluttrapper sammenfatter tilrådinge, vurderinger og oppfølging.

Med hilsen

Bjørn Pedersen e.f.
avdelingsdirektør

Håvard Gåseidnes
senioringeniør

Vedlegg: 4



SJØFARTSDIREKTORATET
Norwegian Maritime Directorate

**SLUTTRAPPORT VEDRØRENDE
SIKKERHETSTILRÅDINGER ETTER
TOTALHAVARI – MARINA LK6603
2. MARS 2009**





INNHold

1	INNLEDNING	3
2	KORT OM HENDELSEN	3
3	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/23T	3
3.1	OPPFØLGING	4
4	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/24T	4
4.1	OPPFØLGING	4
5	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/25T	5
5.1	OPPFØLGING	5
	SE SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/24T	5
6	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/26T	5
6.1	OPPFØLGING	5
7	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/27T	5
7.1	OPPFØLGING	6
8	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/28T	6
8.1	OPPFØLGING	6
9	KONKLUSJON.....	6



1 INNLEDNING

MARINA LK6603 er en kombisjark av typen Viksund speedsjark 900, og ble produsert i 1999. Lengden er 9,120 m og bredden er 2,640.

Viksund 900 er ikke typegodkjent som fiskefartøy i henhold til Nordisk Båt Standard for yrkesbåter under 15 meter, 1990. Viksund 900 var imidlertid typegodkjent av DNV som fritidsbåt i konstruksjonskategori C på ulykkestidspunktet, og CE-merket i samsvar med fritidsbåtforskriften og Rådsdirektiv 94/25.

Den 2. mars 2009 sank MARINA og en fisker omkom.

Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) iverksatte en sikkerhetsundersøkelse som i en rapport datert 15. desember 2009, konkluderte med 6 sikkerhetstilrådinge rettete mot henholdsvis Sjøfartsdirektoratet, fiskere og båtprodusent, ref. SHT Rapport Sjø 2009/05.

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

2 KORT OM HENDELSEN

MARINA dro ut fra Stø i Øksnes kommune om morgenen den 2. mars 2009. Fiskeren var alene om bord. I følge fiskerne som var på fiskefeltet, var det godt fiske. Det var vintervær med sørøstlig laber eller frisk bris, periodevis liten kuling. Vindbølgene ble anslått til å være 1,5 m mot nordvest, og det var tungsjø på 2 meter mot nordøst. Sjøtilstanden var urolig med forsterkning av enkelte bølgetopper. Det var nordøstlig strøm på 1- 1,5 knop.

Det var ingen vitner til ulykken men man antar at det etter andre draging var opp i mot 1500 kg usløyet fisk om bord, i tillegg til dobbel linehaling med tilbehør. Lasterommet rommer ca. 550 kg, og man antar at det var drøyt 900 kg dekkslast på ulykkestidspunktet. Over halvparten av dekkslasten, drøyt 500 kg fisk, lå sannsynligvis løs på dekk uten avbolkinge og forskjøv seg mot rekka, enten som følge av stor og urolig sjø, eller at fartøyet skar ut for vindbølger på låringen.

MARINA hadde trolig kritisk dårlige stabilitetsegenskaper på ulykkestidspunktet. Dette i kombinasjon med en uheldige plasseringen av luftinntak til motorrommet førte med stor sannsynlighet til vannfylling. MARINA sank i løpet av kort tid. Fiskeren omkom.

3 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/23T

Undersøkelsen av forliset med Marina har avdekket at Viksund 900 Kombisjark ikke tilfredsstillere kravene i Nordisk Båtstandard, 1990, for yrkesbåter under 15 meter og at fartøyet ikke er egnet som fiskefartøy. Fortsatt drift med denne båttypen som yrkesbåt utgjør en fare for nye, fremtidige alvorlige ulykker innen sjarkflåten.

Havarikommisjonen tilrår at E. Viksund Båtbyggeri AS informerer alle eiere av fartøy av typen Viksund 900 Kombisjark, samt eiere av eventuelle andre speedsjarker levert fra samme produsent hvor det ikke kan dokumenteres overensstemmelse med relevante forskrifter, om hvilke forutsetninger og begrensninger som gjelder for bruk av disse fartøyene. Dette innebærer også å informere eierne om at fartøy av denne typen ikke bør benyttes som yrkesbåt.



3.1 Oppfølging

Sjøfartsdirektoratet har fulgt opp denne sikkerhetstilrådingen med å sende brev til verft og verksteder som bygger eller bygger om mindre fiske- og fangstfartøy. I brevet minner vi om at fartøy i størrelsesgruppen 6 -10,67 meter skal ha utarbeidet stabilitetsberegninger, og på grunnlag av disse ha oppslått en enkel veiledning i styrehus som bl.a. gir informasjon om fartøys maksimale last, eventuell dekklast, samt minimum fribord. I brevet henstiller Sjøfartsdirektoratet verft, verksteder og konsulenter som er engasjert i bygging av nybygg og ombygginger av mindre fiskefartøy som ikke er kontrollpliktige å informere fartøyeiere om hvilke krav som gjelder i forhold til utarbeidelse av stabilitetsdokumentasjon, eventuelt hvilke kompensierende tiltak som må utføres for å opprettholde stabiliteten. Videre ber direktoratet blant annet om at det må påses at ventilasjonsåpninger/ luftinntak er plassert tilstrekkelig høyt og nærmest mulig senter av fartøyet for å hindre at det kommer vann inn i fartøyet under kregning.

Brevet minner om at det i henhold til Skipssikkerhetslovens bestemmelser er reder som er ansvarlig for å holde et fartøy i forskriftsmessig stand. Verft/ verksteder og konsulenter som engasjeres av reder har imidlertid et medansvar for å sikre trygge fartøy ved at aktuelle sikkerhetskrav etterkommes.

Ut over brevet som er sendt til verft og verksteder, har sjøfartsdirektoratet satt fokus på stabilitet i foredrag, artikler og gjennom tilsynskampanjen som har vært rettet mot fiskeflåten.

Med brevet som er datert 11. mai 2009 anser direktoratet sikkerhetstilrådingen som lukket.

4 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/24T

Marina hadde identitetsbevis hvor fartøyet var gitt typebetegnelsen "6D Fiskefartøy", og registrert i Fiskeridirektoratets merkeregister og i Norsk Ordinært Skipsregister som fiskefartøy uten at fartøyet faktisk oppfylte kravene i Nordisk Båtstandard for yrkesbåter. Feilaktig typeidentifikasjon og registrering i relevante registre kan blant annet bidra til at det blir omsatt brukte fartøy som ikke har forventet sikkerhetsstandard. Dette kan igjen føre til at ny eier opererer fartøyet på en sikkerhetsmessig uforsvarlig måte.

Havarikommisjonen tilrår at Sjøfartsdirektoratet, Fiskeridirektoratet og Skipsregistrene kontrollerer og eventuelt korrigerer typebetegnelsen på fartøy av typen Viksund 900 Kombisjark, samt eventuelle andre speedsjarker levert fra samme produsent, hvor det ikke kan dokumenteres overensstemmelse med relevante sikkerhetsforskrifter.

4.1 Oppfølging

Sjøfartsdirektoratet er sammen med Fiskeridirektoratet og Skipsregistrene representert i en arbeidsgruppe for å sikre prosessene vedrørende registrering av fiskefartøy, herunder deres sjøsikkerhet. Sikkerhetstilrådingen er spilt inn til Sjøfartsdirektoratets medlemmer i denne arbeidsgruppen.

Videre vil vi vise til at Fiskeridirektoratet har hatt på høring et forslag til forskrift hvor det legges opp til at Fiskeridirektoratet skal be om dokumentasjon på at fartøy er bygget i samsvar med konstruksjonskrav som blir stilt av Sjøfartsdirektoratet før fartøy kan innføres i merkeregisteret. Dette vil medføre at fartøy må tilfredsstille Sjøfartsdirektoratets krav for å kunne innføres i merkeregisteret. Forskriftsforslaget legger opp til at dette også skal gjelde for fartøy som alt er registrert, men som skifter eier.



Etter vårt syn ivaretar dette sikkerhetstilrådingen fra Havarikommisjonen, og anser den som lukket.

5 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/25T

Utstedelsen av identitetsbeviset, hvor Marina ble gitt typebetegnelsen "6D Fiskefartøy", ble foretatt av Sjøfartsdirektoratet på grunnlag av begjæring fra båtprodusenten, uten at det ble kontrollert om fartøyet faktisk var et fiskefartøy som oppfylte kravene i Nordisk Båtstandard for yrkesbåter. Utstedelsen av identitetsbeviset førte til at Marina ble registrert i Fiskeridirektoratets merkeregister og Norsk Ordinært Skipsregister som fiskefartøy. Ved omsetning av fartøyet ga typeidentifikasjonen 'fiskefartøy' i identitetsbeviset, merkeregisteret og Norsk Ordinært Skipsregister kjøperne det inntrykk at fartøyet kunne brukes som yrkesbåt for fiskere.

Havarikommisjonen tilrår at Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med Fiskeridirektoratet og Skipsregistrene vurderer å innføre en kontrollordning som sikrer at fartøy ikke identifiseres og registreres med typebetegnelse før det er dokumentert at relevante sikkerhetskrav er tilfredsstillt. Kontrollordningen bør inkludere at det fremlegges skriftlig bekreftelse fra båtprodusenten om at fartøyet er bygget i samsvar med relevante sikkerhetsforskrifter.

5.1 Oppfølging

Se Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/24T.

6 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/26T

Som nybygg tilfredsstilte ikke Marina kravene i Nordisk Båtstandard for yrkesbåter i forhold til stabilitet, luftinntak, dekksluker og drenering fra dekk. Ombyggingen av fartøyet reduserte fartøyets innebygde stabilitet ytterligere. Dårlig stabilitet og uheldig plassering av luftinntaket til motoren hadde avgjørende betydning for forliset.

Havarikommisjonen tilrår Sjøfartsdirektoratet, i tillegg til å kontrollere utstyrmessige forhold, også fokuserer på byggetekniske forhold i forbindelse med tilsyn av sjarker med største lengde opptil 10,67 meter (35 fot).

6.1 Oppfølging

Denne tilrådingen anser Sjøfartsdirektoratet som ivare tatt og lukket gjennom de nye sjekklister som ble tatt i bruk januar 2010. Sjekklister dekker tilsyn med forhold knyttet til stabilitet, svalkeluker/drenering og andre tekniske forhold.

7 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/27T

Generelt vil dekkslast ha negativ innvirkning på et fartøys stabilitet enn om lasten tas ned i rommet under dekk. Når dekkslasten ikke er sikret mot forskyvning kan dette føre til at fartøyet får slagside eller i verste fall kantrer. Når fartøyet krenger øker faren for at åpninger kommer under vann slik at fartøyet fylles.

Havarikommisjonen tilrår fiskerne å sette seg inn i operasjonsbegrensningene som er gitt av fartøyets byggetekniske standard, herunder begrensningene som følger av fartøyets innebygde stabilitet. Last på dekk må unngås dersom det ikke er dokumentert med stabilitetsberegninger at dekkslast er trygt. Dersom stabilitetsberegningene viser at



fartøyet tåler last på dekk bør binger, containere, kasser eller lignende benyttes slik at lasten ikke kan forskyve seg.

7.1 Oppfølging

I oppfølgingen av denne sikkerhetstilrådingen har Sjøfartsdirektoratet sendt brev til ulike interesseorganisasjoner for fiskere, sjømenn og rederier. I brevet viser direktoratet til Havarikommisjonens tilråding overfor eiere av sjarker om å kontrollere at fartøyet oppfyller relevante krav til stabilitet i forbindelse med rigging av fiskeutstyr.

Videre påpekes viktigheten av at fiskeredskaper og utstyr som fartøyet er utrustet med er tatt hensyn til i stabilitetsberegninger gjennom at stabilitetsberegninger er utarbeidet på grunnlag av ferdig bygd eller ombygd fartøy, inkludert alt utstyr som skal være om bord, både faste installasjoner og løse vekter som redskap m.v.

Sjøfartsdirektoratet anser sikkerhetstilrådingen som lukket med referanse til nevnte brev datert 15. mars 2009.

8 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2009/28T

Marina var utstyrt med oppblåsbar redningsflåte, men uten hydrostatisk utløser. Hydrostatisk utløsermekanisme vil øke sannsynligheten for at flåten utløses og gjøres tilgjengelig ved et forlis, og dermed øke muligheten for å overleve når ulykken først er ute. For fiskefartøy med største lengde under 10,67 meter stilles det ikke krav til at oppblåsbare redningsflåter skal ha hydrostatisk utløser. Dette er den del av fiskefartøyene det vanligvis er kun en person ombord under fiske. Forliset skjedde trolig raskt og alenefiskere har begrensede muligheter til å iverksette alle livreddende tiltak i forhold til om det er flere ombord.

Havarikommisjonen tilrår Sjøfartsdirektoratet å vurdere å innføre krav om hydrostatisk utløser på oppblåsbare redningsflåter på fiskefartøy med største lengde under 10,67 meter (35 fot) slik det er krav om for fartøy på 10,67 meter og over.

8.1 Oppfølging

Sjøfartsdirektoratet ivaretar denne sikkerhetstilrådingen gjennom forslag til ny *Forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde* som ble sendt på høring den 24.mars 2011. Sikkerhetstilrådingen anses dermed som lukket.

9 KONKLUSJON

Sjøfartsdirektoratet anser samtlige sikkerhetstilrådingen etter MARINAs forlis som lukket.