



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Statens havarikommisjon for transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm

STATENS HAVARIKOMMISJON FOR TRANSPORT	
Avd./sek.: <i>Sjø</i>	
15 APR 2011	
S.nr.: <i>08/583-142 11/1074</i>	
Arkiv: <i>670 9205885</i>	S.beh.: <i>PB1</i>

Deres ref

Vår ref
201000285-9/THP

Dato
12.04.2011

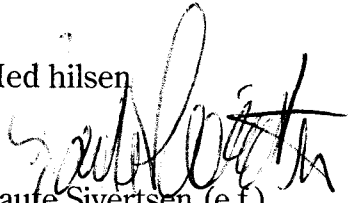
Statusrapport samt sluttrapporter for oppfølging av sikkerhetstilrådinger

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 tilrådingen 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 sluttrapporter vedrørende oppfølging av sikkerhetstilrådinger.

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 tilrådinger mottatt av SHT så langt.

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

Med hilsen

Bjørn Pedersen e.f.
avdelingsdirektør

Håvard Gåseidnes
senioringeniør

Vedlegg: 4



SJØFARTSDIREKTORATET
Norwegian Maritime Directorate

SLUTTRAPPORT VEDRØRENDE OPPFØLGING AV SIKKERHETSTILRÅDINGER ETTER GRUNNSTØTINGEN AV FEDERAL KIVALINA – VRWVK5 DEN 6.10.2008





INNHold

1	INNLEDNING	3
2	KORT OM HENDELSEN	3
3	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/01T	5
3.1	OPPFØLGING	6
4	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/02T	6
4.1	OPPFØLGING	6
5	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/03T	7
5.1	OPPFØLGING	7
6	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/04T	7
6.1	OPPFØLGING	7
7	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/05T	8
7.1	OPPFØLGING	8
8	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/06T	8
8.1	OPPFØLGING	9
9	KONKLUSJON.....	9



1 INNLEDNING

Federal Kivalina var et bulkskip på 20,659 bt. Fartøyet ble bygd i 2000. Fartøyet ble drevet av Anglo-Eastern Ship Management Ltd. og hadde flaggstat i Hong Kong.

Skipet grunnstøtte om morgenen den 6. Oktober 2008 på vei til Sunndalsøra for å losse Aluminiumoksid (35700,80 tonn). Ulykken medførte verken personskade eller utslipp til miljø. Skipet ble relativt omfattende skadet.

Sjøfartsdirektoratet ble av Nærings- og Handelsdepartement gitt ansvar for å samordne oppfølgingen av to av totalt seks 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

Den 4. august ankom skipet Puerto Cabello, Venezuela. To dager senere fikk skipet beskjed om oppdraget med frakt av aluminiumoksid fra Vila Do Conde, Brasil til Karmøy, Norge. I slutten av august seilte skipet videre til Vila Do Conde. Den 18 og 19. september lastet Federal Kivalina totalt 35 700,80 tonn aluminiumoksid, jevnt fordelt i alle lasterom. I følge befraktningsavtalen signert av kapteinen den 18. september skulle lasten leveres ved et av Hydro Aluminium's anlegg på Karmøy, Høyanger, Ardalstangen, Sunndalsøra og/eller Husnes

Skipet forlot Vila Do Conde, 20. september 2008 kl. 0136. Det var beregnet at skipet ville være fremme i lossehavn, Hydro Aluminium's kaianlegg på Karmøy, 4. oktober 2008. Det ble gitt beskjed om dette til rederiet Anglo-Eastern Ship Management (AESM) og den lokale agenten i Karmøy. Den 22. september fikk skipet beskjed av Fednav (Belgium) N.V. om at riktig lossehavn var Sunndalsøra. Den 23. september informerte Shipping Services, skipets agent for Sunndalsøra, kapteinen om bord i Federal Kivalina om kaianleggets restriksjoner. Restriksjonene anga maks dybde på 9,3 m. Kapteinen informerte om at skipets estimerte dypgang ville være 10,70 m (0 trim) ved ankomst Sunndal. Shipping Service informerte at de ville arrangere taubåter for å holde skipet ut fra kai inntil nok last var blitt losset. Dette betød at skipet ville måtte holdes ca. 4 meter ut fra kai ved hjelp av 2 taubåter i om lag 14 timer. Dagen før hadde skipet bedt rederiet om å kjøpe elektroniske navigasjonskart (ENC) over innseilingen til Sunndalsøra. Kodene til de elektroniske kartene ble bestilt av rederiet via den faste kartdistributøren i Canada den 23. september. Skipet fikk e-post innen 24 timer med kodene for å åpne kartene. Brobesetningen prøvde å installere disse uten å lykkes. Det ble samtidig bestilt ARCS (oversiktskart) som ble installert. Rederiet bestilte også navigasjonskart (papir) for innseilingen til Sunndalsøra, via skipets agent, som skulle bringes ut med losbåten ved Grip. Da skipet kom nordvest for Irland ble været dårlig, noe som nødvendiggjorde omlegging av kursen. Dette forsinket skipet med nærmere to dager. Tidspunkt for ankomst losmøtestedet ble endret flere ganger. Det endelige tidspunktet for ankomst losmøtestedet ved Grip ble oppgitt til losformidlingen å være kl. 0400 den 6. oktober.

Den 5. oktober, dagen før ulykkestidspunktet, ringte losen Kvitsøy losformidling rundt kl. 1000 og formidlet to losoppdrag. Det første losoppdraget ble senere kansellert, mens losoppdraget for Federal Kivalina ble utsatt. Om kvelden den 5. oktober fikk losen ny beskjed om at oppdraget var ytterligere forsinket og at skipet ville ankomme losmøtestedet ved Grip ca kl. 0400 neste morgen. I god tid før ankomst losmøtestedet ved Griphølen om morgenen 6. oktober ble kapteinen tilkalt til bro. Skipets 2. styrmann var ved dette tidspunktet vakthavende navigatør. Både 2. styrmannen og kapteinen var konsentrerte om navigasjonen frem til losmøtestedet. Kadetten kom på broen kl. 0315 for å være utkikk.



Losen fikk telefon fra Kvitsøy losformidling rundt kl. 0200 og var med losbåten ut fra Kristiansund havn ca. kl. 0230. Været ved Grip var liten til stiv kuling (10,8-17,1 m/s) fra nordnordvest, moderat sikt (5 n.mil), temperatur på 8 °C og høy sjø (5 m) mot sydøst. Det var mørkt. Det var først soloppgang kl. 0740.

Like før kl. 0400 kom overstyrmannen og en romann på bro. Overstyrmannen overtok navigasjonsvakten fra 2.styrmann. Kadetten hadde som oppgave å være utkikk og romannen sto til rors. Frem mot grunnstøtingen oppholdt overstyrmannen seg hovedsakelig på babord side av broen, mellom babord radar, babord broving og bestikket. Kl. 0402, ca. 3 n.mil sydøst for losmøtestedet, bordet losen Federal Kivalina og ble tatt i mot av 2.styrmann.

Skipet ankom losmøtestedet ca. kl. 0330. Da skipet fikk kontakt med losbåten fikk de beskjed om å seile ytterligere to nautiske mil lenger inn før losen kom om bord. Kl. 0404 ankom losen broen. Kapteinen ønsket losen velkommen og informerte om fartøyets kurs og fart. Losen bekreftet at dette var oppfattet ved å gjenta kursen og farten. Like etter ble det gitt beskjed om full fart basert på felles enighet mellom kapteinen og losen. Losen fikk bekreftet dypgangen til å være 10,70 meter. Sikker dybde ved kai er 9,3 meter.

Losbåten hadde med seg navigasjonskart for innseilingen fra Griphølen til Sunndalsøra som ble overlevert 2.styrmann. Han tok med seg navigasjonskartene opp til bestikket på broen. 2.styrmann overleverte 'pilot card' til losen og ventet på en mulighet til å snakke med losen slik at han kunne etablere seilingsplanen.

Losen oppfattet at skipet oppførte seg som forventet. Fremdrift og styringsevne fungerte tilfredsstillende. Noen minutter senere og før innseilingen til Talgsjøen vek de for et møtende nordgående fartøy.

Skipet tok opp fart og etter omlag 40 minutter var hastigheten 12 knop. Skipet holdt deretter en hastighet på mellom 12 og 13 knop frem til ulykkestidspunktet. Tid for innseiling til Sunndalsøra var anslått til 5 timer.

Kl. 0420, etter at losen hadde prøvd å koble sin egen PC til AIS'en om bord ved bruk av lospluggen, informerte han kapteinen om at AIS'en ikke var i orden.

Mellom kl. 0420 og kl. 0430 forlot 2.styrmann broen uten at en seilingsplan mellom Griphølen og Sunndalsøra var etablert i kartet. Dette ble forklart med at losen var fullt opptatt med å navigere. 2. styrmannen gikk for å hvile. Kl. 0438 tilkalte kapteinen elektrikerer til broen. Kapteinen og elektrikerer begynte å søke etter feilen med AIS'en.

Kl. 0452 var skipet midtfjords i Talgsjøen mellom Ausfallet ved Golma og Kolvikbukta, Nordlandet. Losen ga ordre til å stevne mot lykta på Skarvbergnese, Årsundøya ved å holde en stødig kurs på 149 grader. Frem til ulykkespunktet holdt skipet denne kursen. Det var ingen andre skip i nærheten. Sikten ble bedre med mindre lokale skyer, og bølgene var roligere med kun noe sjø (signifikant bølgehøyde på 1,25 m). Babord radar var innstilt på 3 n.mil og fungerte som normalt og uten forstyrrelser fra sjø- og værforholdene. Det samme var trolig styrbord radar.

Losens erfaring tilsa at når vinden blåser fra nordvest kan vindforholdene ved kaianlegget på Sunndalsøra være for dårlige til at det er forsvarlig å legge til kai. Dette gjelder spesielt når skipet må holdes ut fra kai på grunn av stor dypgang. For skip av denne størrelsen er det kun ankringsplass i Freifjorden. En avgjørelse om ankring måtte tas senest 30 minutter før ankringsstedet. Da losen ikke visste hvordan værforholdene ved Hydrokaia var, ringte han skiftleder på kaianlegget og spurte om det var mye vind på kaia. Skiftlederen sa innledningsvis at det var veldig sterk vind. Da losen sa at det derfor ville være best om skipet ankret i påvente av bedre vær, svarte skiftlederen at vinden ikke var så ille. Deretter argumenterer losen for at dette er



nødvendig da skipet må holdes ut fra kai med bruk av taubåter. Dette gjentas flere ganger. Deretter spør losen om telefonnummeret til taubåten. Samtalen ble avsluttet like før kl. 0500.

Kl. 0500 ble losen og kapteinen enige om å ankre opp i Freiffjorden hvis det var for mye vind i Sunndalsøra. For å få en bekreftelse på værforholdene ved Hydrokaia ville losen ringe taubåten før endelig beslutning. Da han ikke hadde telefonnummeret til taubåten ringte han skipets agent. Avstanden til ankringspunktet var da ca. 7,5 n.mil, tilsvarende 40 minutter seilingstid. Samtidig med dette gikk kadetten bak i bestikken for å ta ut posisjon.

Mellom kl. 0500 og kl. 0503 observerte overstyrmann på babord radar (S-band, range 3 n.mil) at skipet stevnet mot land. Overstyrmannen var ikke kjent med losens seilingsplan, men tidligere erfaring med los var at de kan legge opp en seilingsrute der de vil gå nær land. Han så ikke situasjonen som farlig. Skipet var i dette tidsrommet mellom 2,3 n.mil og 1,7 n.mil fra Skarvberneset. Omkring kl. 0503 ba kadetten overstyrmannen å sjekke om posisjonen tatt kl. 0500 var riktig. Overstyrmannen gikk bak i bestikken. Kl. 0504 sendte overstyrmannen kadetten ned fra broen.

Like før kl. 0505 ringte losen taubåten. Da taubåten ikke lå ved Hydrokaia kunne de ikke bekrefte værforholdene. Losen vurderte at det var best å ankre opp og vente på bedre vær og ga beskjed om dette til taubåten. Samtalen ble avsluttet kl. 0507. Like etter kl. 0505 ba kapteinen overstyrmannen om å oppgi posisjon for å legge den inn på AIS'en. Overstyrmannen leste opp posisjon, trolig fra en av GPS'ene i bestikken. Skipet var da ca. 1,2 n.mil fra Skarvberneset på Årsundøya. Deretter sto kapteinen sammen med elektriker for å få AIS'en til å fungere som normalt. Overstyrmannen ble værende i bestikken.

Like før kl. 0510 observerte overstyrmannen at losen stod bak i bestikken. Overstyrmannen gikk deretter frem til babord radar som viste at skipet styrte rett mot land og at det bare var ca. 300 m til land, tilsvarende 1,5 skipslengde. Han gikk deretter mot babord broving. Overstyrmannen påkalte kapteinens oppmerksomhet og slo fast at de var veldig nær land. Kapteinen påkalte umiddelbart losen.

Losen gikk fra bestikken og frem på broen og ga ordre om 10 grader styrbord. Umiddelbart etter ga losen og kapteinen samtidig ordre om hardt styrbord. Skipet rakk å svinge kun noen få grader før det gikk på grunn ved Skarveberneset, Årsundøya. Det tok mindre enn 45 sekunder fra overstyrmannen påkalte kapteinens oppmerksomhet til skipet stod i ro på grunn. Skipet gikk på grunn med en fart på 12 knop og ble liggende i ro like før kl. 0511. Avstand mellom baug og land ved fyrlykta på Skarvberneset var da ca. 10 meter.

Ved ulykkestidspunktet var følgende personer på broen: kaptein, overstyrmann, rormann, los og elektriker. Maskineriet ble stoppet og med bakgrunn i usikkerhet om skipets tilstand besluttet kapteinen, i samråd med losen, ikke å bakke seg av grunn. Parallelt med at losen ivaretok nødvendig varsling av hendelsen til norske myndigheter ble skipets besetning varslet og peiling av tanker og kartlegging av skadeomfang iverksatt.

3 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/01T

Den siste delen av seilassen fra losmøtestedet og inn til Sunndalsøra var ikke planlagt av skipets brobesetning. En viktig forutsetning for å etablere et velfungerende broteam og styrke navigasjonssikkerheten var derfor ikke tilstede. Havarikommisjonen tilrår rederiet å innføre tiltak som sikrer god og rettidig planlegging av hele seilassen.



3.1 Oppfølging

Sikkerhetstilrådingen er rettet mot rederiet. Disse har mottatt rapporten.

STCW A-VIII/2 2 krever at seilas skal planlegges av skipet fra havn til havn.

Kravet i STCW kontrolleres på utenlandske skip som del av Port state regimet. Dette anses som tilstrekkelig. Rederi ble tilstrevet og bedt om å utdype tiltak som er gjennomført i rederiet. De svarte følgende (oversatt):

Rederiets prosedyrer i sikkerhetsstyringssystemet har blitt og styrket og en har satt fokus på at seilingsplaner skal utarbeides fra "berth to berth" og at dette inkludere deler av seilasen der det benyttes los. En har videre revidert prosedyre for seilasplanlegging og tatt med retningslinjer for godkjenning av seilas, anskaffelse av kart og publikasjon og vurdering av elektroniske kart.

Videre blir hendelsen diskutert som del av "Navigation Safety Campaign" der alle dekksoffiserer må delta.

Tilrådingen lukkes.

4 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/02T

Skipets brobesetning fungerte ikke tilfredsstillende som et broteam etter losmøtestedet på Grip. Det var delvis sammenfallende og gjensidige oppfatning blant skipets brobesetning og losen om at det ikke var nødvendig å fungere sammen som et broteam. En viktig forutsetning for å styrke navigasjonssikkerheten etter losmøtestedet var derfor ikke til stede. Havarikommisjonen tilrår rederiet å iverksette ytterligere tiltak som sikrer at brobesetningen kan fungere sammen som et velfungerende broteam når det er los ombord..

4.1 Oppfølging

Sikkerhetstilrådingen er rettet mot rederiet. Disse har mottatt rapporten.

Forholdene som omtales er en del av såkalt utvidet inspeksjon ved havnestatskontroll. Men en må her husk at alt ikke blir alltid sjekket, kravet er stikkprøver. Ved mistanke om mangler innenfor ett eller flere områder går havnestatsinspektøren i dybden på disse.

Krav til samhandling/kommunikasjon med los finnes i STCW A-VIII/2 3-1.49.

Tilrådingen rettes til rederiet og omhandler operative forhold. Rederi ble tilstrevet og bedt utdype gjennomførte tiltak. De svarte følgende (oversatt):

Etter rederiets fartøyshåndbok skal vakthavende offiser, kaptein og los jobbe sammen i et team. En har imidlertid gitt ytterligere retningslinjer for at vakthavende offiser og kaptein skal ta fullt ansvar også under losing.

Ved "Bridge Team Management" øvelser i rederiet benyttes hendelsen sammen med andre ulykker for å teste og trene bro-teamets funksjon. Videre har hendelsen blitt inkludert som case i rederiets eget Maritime Resource Management kurs.

Ved anledning gjennomføres intern revisjon i situasjoner der skipet benytter los for å verifisere samsvar med rederiets prosedyrer.

Tilrådingen lukkes.



5 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/03T

Losen hadde ikke kjennskap til at skipets brobesetning ikke var tilstrekkelig forberedt for siste del av seilassen fra losmøtestedet på Grip og inn til Sunndalsøra. Lostjenesten i Norge inkluderer ikke i tilstrekkelig grad krav i sine prosedyrer at forutsetningene for losing er oppfylt av skipets brobesetning før selve losingen påbegynnes.

Havarikommisjonen tilrår Kystverket å foreta en gjennomgang av prosedyrene for å sikre at forutsetningene for losing er oppfylt av skipets brobesetning før selve losingen påbegynnes. Dette bør også inkludere hvilke tiltak som bør iverksettes av losen når sentrale forutsetninger ikke er oppfylt av skipets brobesetning.

5.1 Oppfølging

Tilrådingen følges opp av Fiskeri- og kystdepartementet, jf brev fra Nærings- og handelsdepartementet datert 21.1.2010.

I brev av 1. oktober 2010 redegjorde Fiskeri- og kystdepartementet følgende om oppfølging av tilrådingen:

Kystverket har utarbeidet en ny instruks i kvalitetssystemet for Kystverkets lostjeneste, "LOS 9.4 - Utførelse av losingen". Instruksen omfatter nå prosedyrer som sikrer at forutsetningene for losing er oppfylt av skipets brobesetning før selve losingen påbegynnes. Instruksen beskriver blant annet hvordan den enkelte statslos skal forholde seg ved tildelingen av et oppdrag, hvordan vedkommende skal forberede seg til oppdraget, hvordan oppdraget på en generell måte skal utføres og hvordan statslosen skal forholde seg dersom sentrale forutsetninger for godt samarbeid og optimal kommunikasjon mellom medlemmene av broteamet ikke er oppfylt, se vedlegg 1. Det forutsettes at instruksen ses i sammenheng med statslosens stillingsbeskrivelse og andre dokumenter i kvalitetssystemet.

Tilrådingen lukkes.

6 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/04T

Lostjenesten i Norge stiller ikke tilstrekkelig krav til at losen skal inngå som del av broteamet. Det var delvis sammenfallende og gjensidige oppfatning blant skipets brobesetning og losen om at det ikke var nødvendig å arbeide sammen som et broteam. En viktig forutsetning for å styrke navigasjonssikkerheten etter losmøtestedet var derfor ikke til stede. Havarikommisjonen tilrår Kystverket å vurdere endringer i opplæring, prosedyrer og andre tiltak for å oppnå at losene bedre inngår som en del av et velfungerende broteam.

6.1 Oppfølging

Tilrådingen følges opp av Fiskeri- og kystdepartementet, jf brev fra Nærings- og handelsdepartementet datert 21.1.2010.

I brev av 1. oktober 2010 redegjorde Fiskeri- og kystdepartementet følgende om oppfølging av tilrådingen:

Kystverket har allerede i dag et opplæringsprogram for sine losaspiranter hvor Bridge Resource Management, BRM, inngår. Programmet belyser hvordan statslosen bedre kan inngå som en del av et velfungerende broteam. Kystverket har i tillegg igangsatt et prosjekt som skal sette normer for hvordan BRM/CRM (Crew Resource Management) kan være en del av den videre opplæringen. Prosjektet har levert en forstudie som viser hvordan opplæringen bør være, se vedlegg 2. Kystverket har opplyst at etaten har som mål å igangsette denne opplæringen i løpet av høsten 2010. I tillegg til å forbedre opplæringen påpekes



det også i instruks "LOS 9.4 - Utførelse av losingen" at statslosen skal bidra til å ivareta et godt brosamarbeid om bord når vedkommende utfører sine losinger.

Tilrådingen lukkes.

7 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/05T

Manglende kriterier for når det er forsvarlig å legge til kai har medført sårbarhet for skipets sikkerhet da beslutningene reduseres til individuelle vurderinger uten objektiv informasjon og med fare for å bli utsatt for unødig press fra andre interesser enn skipets sikkerhet. Kaioperatøren til Hydrokaia i Sunndalsøra har ikke har gjort tilstrekkelige vurderinger over kaianleggets og skipenes egnethet. Havarikommisjonen tilrår kaioperatøren å gjennomføre risikostyring over kaianleggets og skipenes egnethet slik at kriterier for når det er forsvarlig å legge til kai etableres og evalueres.

7.1 Oppfølging

Tilrådingen følges opp av Fiskeri- og kystdepartementet, jf brev fra Nærings- og handelsdepartementet datert 21.1.2010.

I brev av 1. oktober 2010 redegjorde Fiskeri- og kystdepartementet følgende om oppfølging av tilrådingen:

Terminaleier er selv ansvarlig for å opplyse om dybder ved kai, og skipets kaptein skal på denne bakgrunn vurdere om anløp er forsvarlig. Tilsvarende tar Kystverkets statsloser opplysningene i betraktning i sin veiledning overfor skipets kaptein.

Kystverket er særlig opptatt av de sikkerhetsmessige forhold for skip som anløper store oljeterminaler. De har derfor innledet et samarbeid med ledende fagmiljøer i Norge for å kunne utarbeide felles internasjonale anbefalinger. Som et ledd i dette arbeidet har Kystverket vært i kontakt med den interkommunale havnemyndigheten i regionen (Kristiansund og Nordmøre havn) for å følge opp terminaleier i Sunndal. Jevnlige anløp av bulkskip til terminalen i Sunndal med større dypgående enn angitt maksdybde ved kai, vil resultere i tiltak som bedrer dybdeforholdene der slik at sikkerheten for skip og skipsoperasjoner ved terminalen bringes til et akseptabelt nivå.

Det rettslige grunnlaget for arbeidet er forskrift 29. august 2003 nr. 1114 om sikker lasting og lossing av bulkskip. Forskriften stiller krav både til terminaleier, skipsføreren og til terminalrepresentanten, og er en forskrift gitt i fellesskap av Sjøfartsdirektoratet og Kystverket. Formålet med forskriften er å styrke sikkerheten for bulkskip som anløper terminaler i Norge for å laste eller losse faste bulkklaster, ved å redusere risikoen for uønsket store belastninger og fysisk skade på skipets konstruksjon under lasting eller lossing. Forskriften er basert på den såkalte BLU-code, som er en kode vedtatt av FNs sjøfartsorganisasjon IMO. Kystverket har et tilsynsansvar etter forskriften innenfor etatens ansvarsområde.

Tilrådingen lukkes.

8 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/06T

Innhenting av opplysninger om værforholdene tok relativt lang tid og kom i konflikt med fokus på navigeringen. Kaioperatøren, terminalrepresentanten og losformidlingstjenesten la ikke tilstrekkelig til rette for oppdraget til losen og skipets brobesetning. Havarikommisjonen tilrår Kystverket, i samarbeid med kaioperatøren og terminalrepresentanten, å innføre tiltak som bedrer organisering og innhenting av



nødvendig informasjon slik at det legger forholdene bedre til rette for los og brobesetning.

8.1 Oppfølging

Tilrådingen følges opp av Fiskeri- og kystdepartementet, jf brev fra Nærings- og handelsdepartementet datert 21.1.2010.

I brev av 1. oktober 2010 redegjorde Fiskeri- og kystdepartementet følgende om oppfølging av tilrådingen:

Kystverket har opplyst at når det gjelder ovennevnte tilråding har de utarbeidet en ny instruks i kvalitetssystemet for Kystverkets lostjeneste, "LOS 9.7 — Lokale begrensninger for farled og havner". Instruksens sikrer at de forskjellige sjøtrafikkavdelingene i Kystverket utarbeider lokale retningslinjer for hvordan statsloser og Kystverket som etat skal forholde seg til de enkelte farleder, havner og kaier, se vedlegg 3. Arbeidet med å utarbeide slike retningslinjer er igangsatt, og retningslinjene for fire av de sju sjøtrafikkavdelingene er lagt inn i kvalitetssikringssystemet. De tre siste skal legge inn sine retningslinjer i løpet av høsten. Alle retningslinjene er dynamiske og vil kunne endres og forbedres etter hvert som bedre kvalifiserte data innhentes, og når forutsetningene i farleder, havner og ved kaier endres.

Kystverket fremhever i denne sammenheng losformidlingsystem "Njord", som benyttes til å sende bestillinger til statslosene med opplysninger som har betydning for losoppdraget. Dette losformidlingsystemet forbedres kontinuerlig på bakgrunn av muligheter og den praktiske bruken. Kystverket viser også til instruks "LOS 9.6 — Uvanlige losoppdrag" hvor en del av denne tilrådingen blir ivarettatt, se vedlegg 4.

Tilrådingen lukkes.

9 KONKLUSJON

Alle tilrådingen er vurdert og tilstrekkelig fulgt opp.