



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.: 09/21-55 11/1076	
Arkiv: 643 LDUR	S.beh.: PBC

Deres ref

Vår ref
201000285-9/THP

Dato
12.04.2011

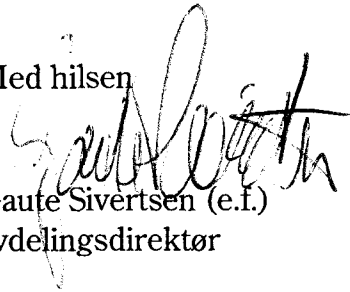
Statusrapport samt sluttrapper for oppfølging av sikkerhetstilrådinger

Nærings- og handelsdepartementet har ved brev 6. april i år mottatt sluttrapper 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 tilrådinger 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



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Statens havarikommisjon for transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm

STATENS HAVARIKOMMISSJON FOR TRANSPORT	
Avd./sek. Sjø	
01 NOV 2010	
S.nr.: 09/21-53 10/2751	
Arkiv: 643 LDUR	S.beh.: PBC

Deres ref
200907979-8

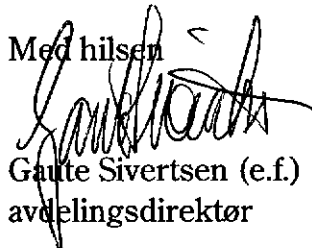
Vår ref
201004022-2/THP

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 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 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 sluttrapporter sammenfatter tilrådinge, vurderinger og oppfølging.

Med hilsen

Bjørn Pedersen e.f.
avdelingsdirektør

Håvard Gåseidnes
senioringeniør

Vedlegg: 4

**SLUTTRAPPORT VEDRØRENDE
SIKKERHETSTILRÅDINGENE ETTER
ARBEIDSULYKKE
NESEBUEN – LDUR,
EIGERSUNDSBANKEN 6. JANUAR 2009**



Foto: Hentet fra SHT rapport.



INNHold

1	INNLEDNING	3
2	KORT OM HENDELSEN	3
3	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/07T	3
3.1	OPPFØLGING	3
4	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/08T	4
4.1	OPPFØLGING	4
5	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/09T	4
5.1	OPPFØLGING	5
6	KONKLUSJON.....	5



1 INNLEDNING

Nesebuen er bygd ved Vaagland båtbyggeri AS i 1965. Det har vært foretatt endringer i fartøyets konstruksjon flere ganger. Dette har blant annet medført at garnrommet er blitt innkledd (shelter dekk) med to luker i akterkant. I 2002 kjøpte Nesebuen AS fartøyet Nesebuen som ble solgt videre til Nessjøen AS den 1. januar 2009. Det var de samme personene som eide begge selskapene. Ulykken inntraff natt til tirsdag den 6. januar 2009. Dette var den tredje dagen de satte garnene. Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) iverksatte en sikkerhetsundersøkelse som i en rapport mars 2010, konkluderte med 3 sikkerhetstilrådinger rettet mot rederiet og Fiskeridirektoratet.

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

2 KORT OM HENDELSEN

I forbindelse med garnsetting om bord i fiskefartøyet Nesebuen ble en person alvorlig skadet. Dette skjedde natt til den 6. januar 2009 like før kl. 0215 på Eigersundsbanken. Ulykken inntraff da enden på garnlenka skulle settes. Da dreggen ble sluppet, ble blåsa og merkebøya utilsiktet dratt med umiddelbart. Den lange merkebøya kom i spenn mellom garnbingen og taket. Merkebøya brakk i to og traff dreggmannen med stor kraft i ansiktet og hodet.

Det ble utført førstehjelp om bord og den tilskadekomne ble raskt brakt til sykehus med helikopter. Personen døde åtte dager senere som følge av skadene.

Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) iverksatte en sikkerhetsundersøkelse som i en rapport datert 29. januar 2010, konkluderte med 3 sikkerhetstilrådinge rettet mot henholdsvis rederiet og Fiskeridirektoratet.

3 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/07T

Den måten rederiet har valgt å sette garnene på har delvis vært basert på oppfattelsen om at innkledning av garnrommet har redusert risikoen for ulykker og delvis om at alternative løsninger ikke er bedre. Men vurdering av løsningen fanget ikke opp faren for at dreggmannen kunne utsettes for skade fra merkebøya ved at han ble stående mellom dreggen og merkebøya. Denne problemstillingen kan også gjelde for andre fiskebåtreidere som bruker merkebøyer. Havarikommisjonen tilrår redere som driver med garn- og linefiske å foreta regelmessige, skriftlige risikovurderinger for å avdekke potensielle farer om bord, og iverksette nødvendige tiltak slik at alle operasjonene utføres innenfor akseptabel risiko.

3.1 Oppfølging

Direktoratet har fulgt opp hendelsen med å fokusere på sikkerhetsarbeidet på fiskefartøy generelt. Dette er senest gjort i august 2010 ved åpning av portalen www.yrkesfisker.no som forhåpentligvis vil bidra til bedre sikkerhet i fiskeryrket.

Brev ble sendt til Rederiet hvor det ble bedt om tilbakemelding på tiltak opp mot sikkerhetstilrådingene gitt til rederiet. Ref. Sikkerhetstilråding nr. 2010/07T og 2010/09T.



Brev er mottatt fra rederiet 2/3/2011, der de redegjør for tiltak som er iverksatt. De har tatt dette alvorlig og risikovurdert operasjoner om bord, og har også sett på forhold rundt opplæring av nytt personell og iverksatt tiltak rundt dette.

4 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/08T

I forbindelse med utsetting av de forskriftspålagte merkebøyene oppstod det en høy risiko for skade på fiskerne. De spesielle merkebestemmelsenes krav til blant annet høyde medfører at merkebøyene blir lange og vanskelige å håndtere for fiskerne. Det er flere tusen fiskefartøy som årlig driver med garn- og linefiske i Norge og dermed kan dette utgjøre en risiko for mange fiskere. Havarikommisjonen tilrår Fiskeridirektoratet å vurdere alternative løsninger til merking av garn- og lineredskap enn dagens krav til merkebøye, der risikoen for skade på fiskerne fjernes, alternativt reduseres, samtidig som formålet med merkingen opprettholdes.

4.1 Oppfølging

Sikkerhetstilråding 2010/08T har departementet(NHD) i eget brev datert 9/4/2010, bedt Fiskeri- og kystdepartementet om å følge opp ettersom forholdet faller inn under dets ansvarsområde. NHD ber om at departementet følger opp og deretter rapporterer tilbake til dem.

Sdir har også mottatt tilbakemelding på denne sikkerhetsmeldingen fra Fiskeridirektoratet(Fdir).

Fdir har på bakgrunn av rapporten fra SHT foretatt en gjennomgang av regelverket for merking av fiskeredskap.

På bakgrunn av sikkerhetstilrådingen anser Fdir at det blant annet er lengden på stangen som skal være festet til merkebøyen som utgjorde sikkerhetsrisikoen.

Kravene til lengde på stang følger av overenskomst av 1.juni 1967 om ordensregler for fisket i den nordlige Atlanterhav artikkel 5, jf vedlegg IV Regel 2 nr 1, som er implementert i forskrift av 22. desember 2004 om utøvelse av fiske i sjøen §74 bokstav f.

Det følger direkte av ordlyden i nevnte overenskomst at garn og line i sjøen skal være merket i hver ende av bøye med en stang som ikke er mindre enn 2 meter over bøyen. Fdir anser at dette ikke kan tolkes på annen måte enn at dette er et ufravikelig krav.

Det er imidlertid ikke noe krav til materialvalg for stangen som er festet til bøyen. Selv om lengdekravet ligger fast vil det kunne være et mulig virkemiddel å minske risikoen for ulykker at det brukes andre materialer enn for eksempel aluminium. I rapporten fremgår at rederiet etter ulykken har besluttet å bruke bøyer laget av bambus.

Det er mest nærliggende at spørsmålet om hvilket materiale som vil kunne minske risikoen for skade blir avklart mellom fiskerinæringen og produsentene av slike stenger. Fdir har derfor tatt initiativ overfor næringens organisasjoner til å drøfte problemstillingen videre med de aktuelle produsenter.

Fdri vil på bakgrunn av resultatet av disse drøftelsene vurdere om det vil være hensiktsmessig med en endret kravspesifikasjon.

På bakgrunn av ovennevnte anser Fiskeri- og kystdepartementet at den aktuelle sikkerhetstilrådingen er fulgt opp på en adekvat måte.

5 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/09T

Rederiet hadde ikke lagt tilstrekkelig til rette for opplæring av arbeidssikkerhet om bord. Dette inkluderer både å sørge for at de som skal gi opplæring har tilstrekkelig med kompetanse og at fartøyet er tilstrekkelig bemannet til at de som skal lære opp kan være til stede og gi praktisk opplæring til de uerfarne. Denne problemstillingen kan



også gjelde for andre fiskebåtredere. Havarikommisjonen tilrår fiskebåtredere å bedre planlegging og gjennomføring av opplæring i arbeidssikkerhet av uerfarne om bord, slik at opplæringen er tilpasset kompetansenivået, fartøyet og oppgavene og at den praktiske opplæringen gis av fiskere med tilstrekkelig erfaring.

5.1 Oppfølging

Direktoratet har fulgt opp hendelsen med å fokusere på sikkerhetsarbeidet på fiskefartøy generelt. Dette er senest gjort i august 2010 ved åpning av portalen www.yrkesfisker.no som forhåpentligvis vil bidra til bedre sikkerhet i fiskeryrket.

Brev ble sendt til Rederiet hvor det ble bedt om tilbakemelding på tiltak opp mot sikkerhetstilrådingen gitt til rederiet. Ref. sikkerhetstilråding nr. 2010/07T og 2010/09T.

Brev mottatt fra rederi 2/3/2011, der rederiet redegjør for tiltak som er iverksatt.

6 KONKLUSJON

Sikkerhetsmeldingene nr. 2010/07T og 2010/09T er lukket, og vil følges videre opp med eventuelle tilsyn fra Sjøfartsdirektoratet.

Sikkerhetstilråding nr. 2010/08T er fulgt opp av Fiskeri- og kystdepartementet. Sjøfartsdirektoratet fikk tilbakemelding fra NHD ref. deres saksnr. 201001732-7/THP, datert 12.01.2011, og anser sikkerhetstilrådingen som lukket.



**DET KONGELIGE
FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENT**

Nærings- og handelsdepartementet
Postboks 8014 Dep
0030 OSLO

Deres ref

Vår ref
201000360- /GER

Dato

1 0 JAN. 2011

Rapport SJØ RAP 2010/02 fra Statens havarikommisjon angående arbeidsulykke om bord på fiskefartøyet Nesebuen

Vi viser til Nærings- og handelsdepartementets brev 9. april 2010 med vedlegg vedrørende Statens havarikommisjons rapport om arbeidsulykke om bord på fiskerfartøyet Nesebuen. Fiskeri- og kystdepartementet har videresendt rapporten fra Statens havarikommisjon for transport (SHT) til Fiskeridirektoratet for oppfølging.

På bakgrunn av innspill fra Fiskeridirektoratet gis det i det følgende en redegjørelse for hvordan sikkerhetstilrådingen er fulgt opp.

Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2010/08T

I forbindelse med utsetting av de forskriftspålagte merkebøyene oppstod det en høy risiko for skade på fiskerne. De spesielle merkebestemmelsenes krav til blant annet høyde medfører at merkebøyene blir lange og vanskelige å håndtere for fiskerne. Det er flere tusen fiskefartøy som årlig driver med garn- og linefiske i Norge og dermed kan dette utgjøre en risiko for mange fiskere. Havarikommisjonen tilrår Fiskeridirektoratet å vurdere alternative løsninger til merking av garn- og linedredskap enn dagens krav til merkebøye, der risikoen for skade på fiskerne fjernes, alternativt reduseres, samtidig som formålet med merkingen opprettholdes.

Oppfølging:

Fiskeridirektoratet har på bakgrunn av rapporten fra SHT foretatt en gjennomgang av regelverket for merking av fiskeredskap.

På bakgrunn av sikkerhetstilrådingen anser Fiskeridirektoratet at det blant annet er

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
Geir Ervik, 22 24 63 89
postmottak@fkd.dep.no

lengden på stangen som skal være festet til merkebøyene som utgjorde sikkerhetsrisikoen.

Kravene til lengde på stangen følger av overenskomst av 1. juni 1967 om ordensregler for fisket i den nordlige Atlanterhav artikkel 5, jf vedlegg IV Regel 2 nr 1, som er implementert i forskrift av 22. desember 2004 om utøvelse av fiske i sjøen § 74 bokstav f.

Det følger direkte av ordlyden i nevnte overenskomst at garn og line i sjøen skal være merket i hver ende av en bøye med en stang som ikke er mindre enn 2 meter over bøyen. Fiskeridirektoratet anser at dette ikke kan tolkes på annen måte enn at dette er et ufravikelig krav.


Det er imidlertid ikke noe krav til materialvalg for stangen som er festet til bøyen. Selv om lengdekravet ligger fast vil det kunne være et mulig virkemiddel for å minske risikoen for ulykker at det brukes andre materialer enn for eksempel aluminium. I rapporten fremgår at rederiet etter ulykken har besluttet å bruke bøyer laget av bambus.

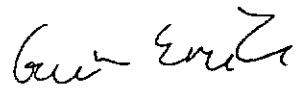
Det er mest nærliggende at spørsmålet om hvilket materiale som vil kunne minske risikoen for skade blir avklart mellom fiskerinæringen og produsentene av slike stenger. Fiskeridirektoratet har derfor tatt initiativ overfor næringens organisasjoner til å drøfte problemstillingen videre med de aktuelle produsentene.

Fiskeridirektoratet vil på bakgrunn av resultatet av disse drøftelsene vurdere om det vil være hensiktsmessig med en endret kravspesifikasjon.

På bakgrunn av ovennevnte anser Fiskeri- og kystdepartementet at den aktuelle sikkerhetstilråding er fulgt opp på en adekvat måte.

Med hilsen


Sverre Johansen
avdelingsdirektør


Geir Ervik
seniorrådgiver

Kopi: Fiskeridirektoratet