



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Statens havarikommisjon for transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm

STATENS HAVARIKOMMISSJON FOR TRANSPORT	
Avd./sek.: Sjø	
31 NOV 2010	
S.nr.: 09/19-29 10/2749	
Arkiv: 672 FXVX	S.beh.: JWi

Deres ref
200907979-8

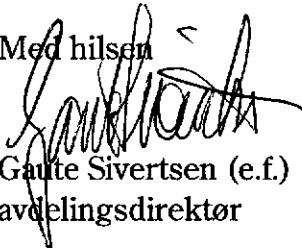
Vår ref
201004022-2/THP

Dato
29.10.2010

Oppfølging av sikkerhetstiltak fra Statens havarikommisjon for transport (SHT)

Vedlagt følger brev fra Sjøfartsdirektoratet datert 28. september i år med vedlagt 8 rapporter som gjelder oppfølging/lukking av sikkerhetstiltak som er SHT har fremmet. Status for den enkelte tiltak fremgår av hver enkelt rapport.

Med hilsen


Gaute Sivertsen (e.f.)
avdelingsdirektør


Terje Hernes Pettersen
seniorrådgiver

Kopi: Sjøfartsdirektoratet

Vedlegg 9

Postadresse
Postboks 8014 Dep
0030 Oslo

Kontoradresse
Einar Gerhardsens plass 1

Telefon
22 24 90 90
Org no.
972 417 890

Maritim avdeling
Telefaks
22 24 27 79

Saksbehandler
Terje Hernes Pettersen
22240477



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 Ekspres, 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

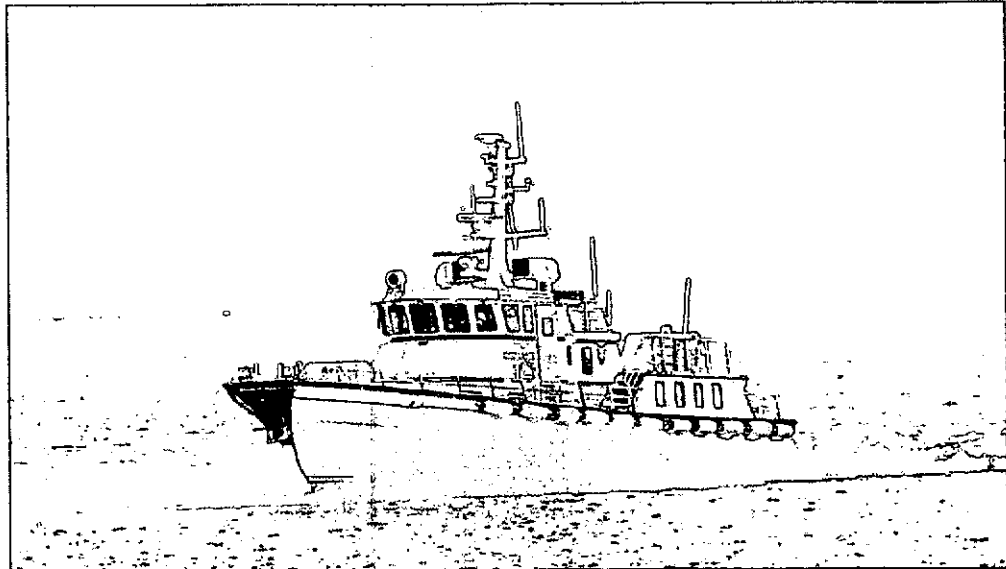

Sigurd Gude e.f.
fungerende sjøfartsdirektør


Bjørn Egil Pedersen
avdelingsdirektør



SJØFARTSDIREKTORATET
Norwegian Maritime Directorate

**FORELØPIG SLUTTRAPPORT
VEDRØRENDE
SIKKERHETSTILRÅDINGENE ETTER
GRUNNSTØTING
M/S ØYFART - JXVX,
FORLIS VED GRYTØYA
I TROMS 6. JANUAR 2009**



MS Øyfart (Foto: Trond Markussen).



INNHold

1	INNLEDNING	3
2	KORT OM HENDELSEN	3
3	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/07T	3
3.1	OPPFØLGING	3
4	KONKLUSJON.....	3



1 INNLEDNING

M/S Øyfart ble bygget i 1988 ved West Products A/S i Deknepollen med byggenummer 95. Fartøyet ble bygget som ambulansefartøy og byggherre var Bjarkøy kommune som den gang hadde ansvaret for ambulansetjenesten i kommunen. Ulykken inntraff kl. 22:20 tirsdag den 6. januar 2009. Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) iverksatte en sikkerhetsundersøkelse som i en rapport 7. juni 2010, konkluderte med 1 sikkerhetstilråding rettet mot rederiet og rederier som har tilsvarende fartøy. Sjøfartsdirektoratet er av Nærings- og Handelsdepartement gitt ansvar for å samordne oppfølgingen av alle sikkerhetstilrådinge gitt av SHT. Denne rapporten beskriver hvordan sikkerhetstilrådingen relatert til ulykken med "Øyfart" blir fulgt opp.

2 KORT OM HENDELSEN

M/S Øyfart – JXVX grunnstøtte og forlist i området nord på Grytøya i Troms etter å ha fått motorstopp. Fartøyet forlot Grøtavær den 6. januar ca. kl. 2208, og satte kursen fra nordsiden av Grøtavær og mot Lyngøyen/Arholman for så å gå gjennom Sundsvollsundet inn til basen på Bjarkøy. Fartøyet hadde vært i drift hele dagen siden det forlot Bjarkøy om morgenen ca. kl. 1000. Det blåste stiv kuling fra NV med bølgehøyde på 3-4 meter. Temperaturen var minus 8 grader. I styrhuset var skipper, maskinpasser og to ambulansepersonell. Fartøyet mistet først motorkraft på babord maskin, og like etter på styrbord. Etter at begge motorene hadde stoppet vurderte skipperen situasjonen slik at det var "kort" tid før fartøyet ville havne i strandsonen. Det var derfor ikke tid til å bruke ressurser på å feilsøke og eventuelt reparere motorene. De var da ca 200meter fra land.

Det var fire personer om bord som alle evakuerte i flåte, og ble plukket opp av KV Cheftain.

3 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/07T

Undersøkelsen av forliset med Øyfart har avdekket at rederiet ikke hadde klare regler for nødvendig reservebeholdning av drivstoff. Reglene må ta høyde for mulige feilkilder og ha tilstrekkelige sikkerhetsmarginer. På grunn av lavt nivå på drivstofftanken kom det sannsynligvis luft inn i drivstoffsystemet. Begge fremdriftsmotorene stoppet. Fartøyet forliste som følge av dette. Havarikommisjonen tilrår rederier med tilsvarende operasjoner å etablere klare regler for reservebeholdning av drivstoff for å kunne operere sikkert.

3.1 Oppfølging

Sikkerhetstilrådingen rettes her mot rederier med tilsvarende operasjoner. For å nå disse, har direktoratet skrevet brev til HRF(Hurtigbåtens Rederiforbund), for om mulig få en artikkel rundt sikkerhetstilrådingen i rederienes eget blad og nettsider.

4 KONKLUSJON

Sikkerhetstilråding nr. 2010/07T er ikke lukket.