



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Statens havarikommisjon for transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm

STATENS HAVARIKOMMISJON FOR TRANSPORT	
Avd./sek.: Sjø	
D 1 NOV 2010	
S.nr.: 08/692-18 10/2750	
Arkiv: 631 LK9524	S.beh.: EJR

Deres ref
200907979-8

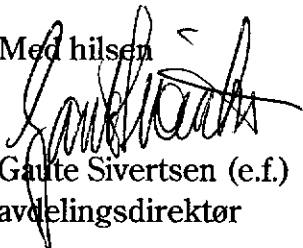
Vår ref
201004022-2/THP

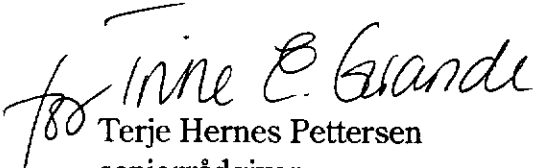
Dato
29.10.2010

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

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 tilrådingen 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 sikkerhetstilrådingen i direktoratets halvårslige 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



SJØFARTSDIREKTORATET
Norwegian Maritime Directorate

**FORELØPIG SLUTTRAPPORT VEDRØRENDE
SIKKERHETSTILRÅDINGER ETTER
GRUNNSTØTING MS NORDIC SKY – LK9524,
GRUNNSTØTING
20. NOVEMBER 2008**

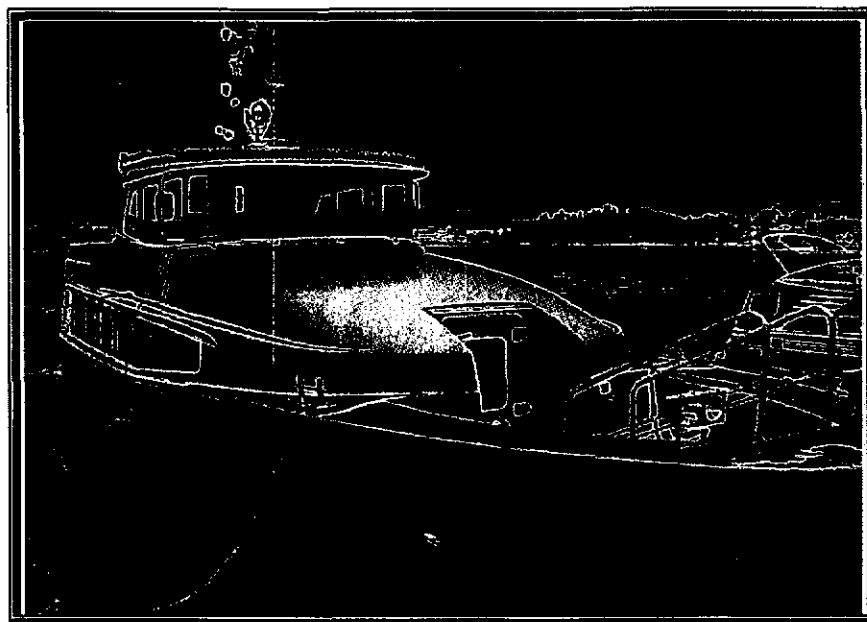


Foto: HI Maritime



INNHold

1	INNLEDNING	3
2	KORT OM HENDELSEN	3
3	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/20T	3
3.1	OPPFØLGING	4
4	SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/21T	4
4.1	OPPFØLGING	4
5	KONKLUSJON.....	4



1 INNLEDNING

MS "Nordic Sky" er en enkeltskrogs hurtigbåt bygget i GRP-Sandwich, ved GS Marine AS i Gurskebotn i 2006. Fartøyet eies av HI Maritime. HI Maritime ble etablert høsten 2005 og eier to hurtigbåter. Rederen seiler de fleste turene selv, men leier inn ekstra personell ved behov. Den 20. november 2008 kl. 1840 lokal tid, hadde fartøyet en grunnberøring i sundet mellom Gåsøya og Finnøya. Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) iverksatte en sikkerhetsundersøkelse som i en rapport 7.juni 2010, konkluderte med 2 sikkerhetstilrådinger rettet mot rederiet.

Hendelsen og sikkerhetstilrådingene gitt i denne rapporten har likhetstrekk med grunnberøringen til MS "Lyse Ekspress" og rapport fra SHT - SJØ Rapport 2009/02.

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 MS "Nordic Sky" er og blir fulgt opp.

2 KORT OM HENDELSEN

MS Nordic Sky er bemannet med skipsfører (navigator) og en lettmatros. Skipsføreren var på brua og lettmatrosen befant seg nede i passasjersalongen da fartøyet skulle seile gjennom sundet mellom Gåsøya og Finnøya denne kvelden. Seilasen ble hovedsaklig basert på visuelle observasjoner. Skipsføreren oppfattet at han ville komme for nær Gåsøy lykt og svingte fartøyet ytterligere mot babord. Kort tid etter passering av lykta merket han at fartøyet grunnstøtte. Først ett dunk som han antok var under båten, påfulgt av et dunk da styrbord propell traff grunnen. Farten ved grunnstøtingstidspunktet var i henhold til AIS informasjon fra Kystverket 25 knop. Skipsføreren reduserte farten og Nordic Sky stoppet opp rett nord for Gåsøy lykt. Skipsføreren manøvrerte fartøyet inn på grunt vann nord for lykta og fartøyet ble liggende i ro med babord side opp i vinden. Det ble observert at fartøyet tok inn vann i styrbord maskinrom og skipsføreren beordret flåten klargjort og sjø satt akterut. Dette ble utført med bistand av to passasjerer, og alle med unntak av skipsføreren evakuerte kort tid etter grunnstøtingen i flåten. Fartøy som kom til plukket så opp de som hadde evakuert, og hjalp Nordic Sky med lensepumper. I samarbeid med skipsføreren ble fartøyet lenset, og senere samme kveld ble Nordic Sky trukket av grunn og øftet på land med kran. Det var 13 passasjerer og et mannskap på 2 om bord da hendelsen inntraff.

3 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/20T

Lettmatrosen hadde ingen rolle i navigeringen av fartøyet utover utkikkstjeneste etter skipsføreren vurdering. For å styrke navigasjonssikkerheten bør lettmatrosen settes i stand til å bistå skipsføreren i navigeringen av fartøyet og å kunne kontrollere at fartøyet forflytter seg i henhold til planlagt seilas. En forutsetning for dette er at enhver seilas er planlagt, forberedt og at fartøyets totale ressurser utnyttes optimalt. Havarikommisjonen tilrår rederiet å revurdere innholdet i operasjonsmanualen med tanke på lettmatrosens rolle i navigeringen av fartøyet, samt å beskrive navigasjonsmessig samspill og kommunikasjon mellom de som inngår i brobesetningen.



3.1 Oppfølging

Direktoratet har skrevet brev til rederiet vedrørende sikkerhetstilrådingen og bedt om tilbakemelding på hva de har gjort.

Direktoratet har nedsatt en intern gruppe som ser på fakta og krav til brobesetningen, for å sikre enhetlig forståelse av regelverk og krav.

4 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/21T

Rederiets opplærings-, utsjekks og øvelsesprogram omhandler ikke navigasjonsøvelser for lettmatros. Navigasjonsforståelsen og farvannskunnskapen for den i brobesetningen som ikke er utdannet navigatør vil styrkes ved jevnlig å gjennomføre strukturerte navigasjonsøvelser. Havarikommisjonen tilrår rederiet å vurdere å implementere navigasjonsøvelser for lettmatrosen i sitt utsjekks- og øvelsesprogram.

4.1 Oppfølging

Direktoratet har skrevet brev til rederiet vedrørende sikkerhetstilrådingen og bedt om tilbakemelding på hva de har gjort.

Direktoratet har nedsatt en intern gruppe som ser på fakta og krav til brobesetningen, for å sikre enhetlig forståelse av regelverk og krav.

5 KONKLUSJON

Sjøfartsdirektoratet anser sikkerhetstilråding nr. 2020/20T og 2010/21T, som en del av prosessen rundt krav til brobesetning og ny hurtigbåtforskrift som Sdir arbeider med. Sikkerhetstilrådingene er ikke lukket.