



DET KONGELIGE  
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Statens havarikommisjon for transport  
Postboks 213  
2001 Lillestrøm

STATENS HAVARIKOMMISSJON FOR TRANSPORT	
Avd./seks.: Sjø	
4 MAI 2011	
S.nr.: 09/468-74 11/1205	
Arkiv: 611 8920567/LILF3	S.beh.: BBT

Deres ref  
2009017845-19/57/021536

Vår ref  
201004375-4/THP

Dato  
03.05.2011

**Oppfølging av rapport fra SHT - "Sundstrøm og "Kapitan Lus"**

Vedlagt følger brev fra Sjøfartsdirektoratet av 13.4.11 og oppfølgingsrapport av sikkerhetstilrådingene gitt av SHT etter kollisjonen mellom ovennevnte skip.

Med hilsen

*for* *Terje Sund*  
Gaute Sivertsen (e.f.)  
avdelingsdirektør

Terje Hernes Pettersen  
seniorrådgiver

Kopi:  
Sjøfartsdirektoratet

**Vedlegg 2**

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  
13.04.2011

Deres referanse  
201004375-2/THP

Vår referanse og arkivkode  
200917845-19/57/021536

Vår saksbehandler / Direkte telefon  
Lars Inge Særsten 52 74 52 27

Nærings- og handelsdepartementet  
Postboks 8014 dep  
0030 OSLO

## **SUNDSTRAUM LIFL3 - Sluttrapport vedrørende oppfølging av sikkerhetstilrådninger.**

Vennligst finn vedlagt følgende dokument:

- Sluttrapport etter kollisjonen mellom SUNDSTRAUM - LIFL3/ KAPITAN LUS - 9HXI4, SHT rapport 2010/10

SHT rapport 2010/10 er vurdert, og etter Sjøfartsdirektoratets vurdering er sikkerhetstilrådingene tilstrekkelig fulgt opp. Vedlagt sluttrapport sammenfatter tilrådninger, vurderinger og oppfølging.

Med hilsen

Bjørn Pedersen e.f.  
avdelingsdirektør

Lars Inge Særsten  
overingeniør

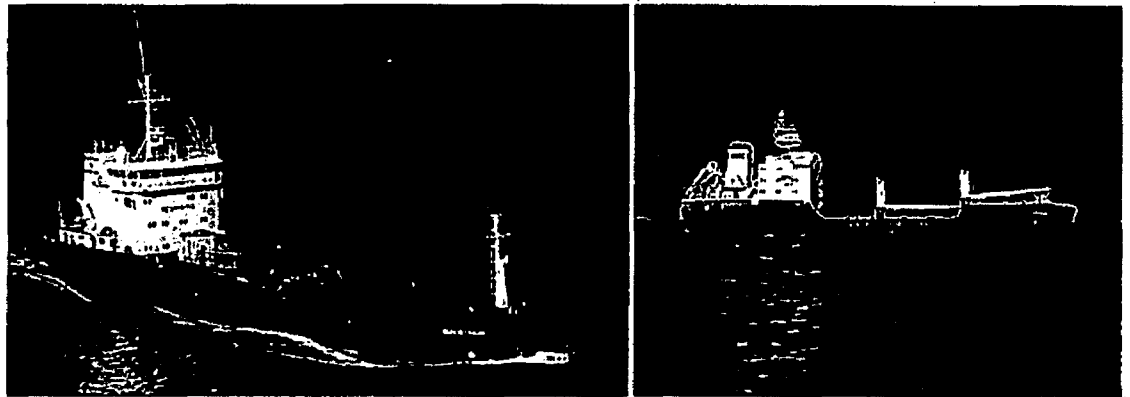
Vedlegg: 1



**SJØFARTSDIREKTORATET**  
Norwegian Maritime Directorate

# **SLUTTRAPPORT VEDRØRENDE SIKKERHETSTILRÅDINGENE**

**Sundstraum/Kapitan Lus  
Kollisjon i Øresund 3. Juli 2009**



Bilder fra SHT rapport: Sundstraum - Kapitan Lus.  
Photo: Ole Jacob Dingen - Photo: DMA



**INNHold**

<b>1</b>	<b>INNLEDNING .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>KORT OM HENDELSEN .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/26T .....</b>	<b>3</b>
3.1	OPPFØLGING .....	3
<b>4</b>	<b>SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/27T .....</b>	<b>4</b>
4.1	OPPFØLGING .....	4
<b>5</b>	<b>KONKLUSJON.....</b>	<b>4</b>



## 1 INNLEDNING

SUNDSTRAUM er en norskregistrert kjemikalietanker eiet av Utkilen Shipping, Bergen. KAPITAN LUS er et tørrlastskip eiet av Shipline Two Ltd, og fartøyet har Malta flagg.

De to fartøyene kolliderte i Drogden renne utenfor København i dansk farvann, 3. Juli 2009. Opklaringsenheden i den danske Søfartstyrelsen (DMA) varslet Statens havarikommisjon for transport (SHT) og Maltas maritime administrasjon (MMA1) om ulykken. DMA iverksatte umiddelbart undersøkelser om bord i begge fartøyene. I løpet av kvelden 3. juli ble det avtalt mellom Danmark som kyststat, og Norge og Malta som flaggstater at flaggstatene skulle innlede undersøkelser om bord i sine respektive skip. Fartøyene og deres operatører ble informert og representanter for SHT og MMA gikk om bord i hhv SUNDSTRAUM og KAPITAN LUS lørdag 4. juli 2009.

Sikkerhetsundersøkelsen endte så i en rapport avgitt oktober 2010, som konkluderte med 2 sikkerhetstilrådinge rettet mot rederiet til SUNDSTRAUM.

Sjøfartsdirektoratet er av Nærings- og Handelsdepartement gitt ansvar for å samordne oppfølgingen av alle sikkerhetstilrådinge gitt av SHT. Denne rapporten beskriver hvordan de enkelte sikkerhetstilrådingene relatert til ulykken mellom SUNDSTRAUM og KAPITAN LUS er og blir fulgt opp.

## 2 KORT OM HENDELSEN

Det norske fartøyet SUNDSTRAUM og det Malta registrerte fartøyet KAPITAN LUS kolliderte i Drogden utenfor København kl. 1316 lokal tid (LT) den 3. juli 2009. SUNDSTRAUM var på vei fra Tjelbergodden i Norge til Stettin i Polen, lastet med 3707 tonn metanol. Fartøyet var sørgående i Drogden, bemannet med vakthavende navigatør på bro. KAPITAN LUS var på vei fra St. Petersburg i Russland til Le Havre i Frankrike lastet med 4193 tonn aluminium og 182 tonn uranoksid. Fartøyet var nordgående i Drogden og brobesetningen besto av kaptein, vakthavende navigatør, en dansk los og rormann. Det var god sikt og ingen nevneverdig vind eller sjø i området. Rundt kl. 1310 LT begynte SUNDSTRAUM en rekke kursforandringer både til styrbord og babord (oscillerende bevegelser) som i overkant av 6 minutter senere endte i en kollisjon med KAPITAN LUS i den nordlige enden av Drogden kanalen.

Det oppsto ikke skader på personell eller ytre miljø. Det oppsto kun mindre skader på SUNDSTRAUM, mens KAPITAN LUS fikk vanninntrengning i et lasterom med påfølgende slagside. Begge fartøyene ble tilbakeholdt av danske myndigheter til nødvendige undersøkelser var gjort og nødvendige tiltak iverksatt for å ivareta danske interesser i å sikre en trygg seilas videre for begge fartøyer.

## 3 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/26T

SUNDSTRAUM seilte gjennom Øresund uten los om bord og derigjennom valgte bort den sikkerhetsbarrieren losen representerer. Operatøren har i sitt styringsystem overlatt beslutningen om bruk av frivillig losing til skipsføreren. Havarikommisjonen tilrår operatøren å vurdere bruk av los i Øresund og lignende farvann i tråd med IMO's anbefalinger.

### 3.1 Oppfølging

Sdir har i brev til rederiet, bedt om en tilbakemelding på tiltak rederiet har iverksatt eller tenker å iverksette vedrørende sikkerhetsmeldingen innhold. Svar på dette er mottatt i brev datert 6. april 2011. Rederiet Utkilen AS har etter hendelsen tatt over driften av



fartøyet fra FMEL, som drev skipet da ulykken skjedde. Utkilen AS mener at de nå har på plass gode prosedyrer og rutiner om bord, og tar barriere tenkningen som kom frem i sikkerhetstilrådingene alvorlig.

#### **4 SIKKERHETSTILRÅDING SJØ NR. 2010/27T**

Manglende trening førte til at besetningen ikke tidlig nok reagerte på den oppståtte situasjonen og derigjennom ble det tilgjengelige handlingsrommet til å gjenvinne kontroll ikke benyttet. Operatørens styringssystem legger ikke opp til at fartøysbesetningene driver praktisk trening på scenarier hvor kontroll over styring av skipet tapes.

Havarikommisjonen tilrår operatøren å legge til rette for at samtlige skipsbesetninger trener praktisk på håndteringen av scenarier der manglende kontroll over skipenes styring oppstår.

##### **4.1 Oppfølging**

Sdir har i brev til rederiet, bedt om en tilbakemelding på tiltak rederiet har iverksatt eller tenker å iverksette vedrørende sikkerhetsmeldingen innhold. Svar på dette er mottatt i brev datert 6. april 2011. Rederiet Utkilen AS har etter hendelsen tatt over driften av fartøyet fra FMEL, som drev skipet da ulykken skjedde. Utkilen AS mener at de nå har på plass gode prosedyrer og rutiner om bord, og tar barriere tenkningen og trening av mannskapet alvorlig.

#### **5 KONKLUSJON**

Sjøfartsdirektoratet anser sikkerhetstilråding nr. 2020/26T og 2010/27T som lukket.