

**Viser til Innspillkonferanse til Stortingsmelding om forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning den 3. april 2014.**

**Sjømannsforeningenes Landsforbund (SLF)** takker for initiativ, invitasjon samt vel gjennomført konferanse.

SLF representerer flere lokale Sjømannsforeninger med medlemmer med allsidig maritim operativ og administrativ erfaring fra nasjonal og internasjonalt farvann. Vi står gjerne til tjeneste med rådgiving dersom det er ønskelig. Viser for øvrig til vår hjemmeside: <http://www.sjomann-landsforbund.no/>

Det var flere interessante innlegg og kommentarer under konferansen som vi slutter oss til. Det dreide seg imidlertid hovedsakelig om tiltak som er målbare, nemlig fysiske utstyr og innretninger til bruk etter at ulykker er et faktum. Noe som også ble kommentert under konferansen.

**SLF mener imidlertid at det viktigste og mest kosteffektive tiltak nå er å bygge barrierer mot uønskede hendelser under navigering i kystfarvann er av forebyggende, proaktiv karakter.**

Iht. rapporter fra skipsulykker med grunnstøtinger som følge er menneskelige feil en årsak som nevnes oftest både nasjonalt og internasjonalt.

**Et skjerpende moment er at den norske kyst er særdeles utfordrende** over lange strekninger og unik i internasjonal målestokk. Det kreves full konsentrasjon av ansvarlige navigatører og loser under seilas i skiftende farvann og værforhold.

**Den menneskelige faktor er basert på kultur, forståelse/oppfatning av ansvarsforhold, respekt for autoriteter, medmenneskelig kommunikasjon samt risikoforståelse og aktsomhetsnivå under varierende forhold.**

Normal prosedyre er at når los kommer om bord hilser hun/han på kaptein/vakthavende styrmann og starter losingen umiddelbart. Skipets brobesetning senker skuldrene og overlater navigeringen til losen som uten særlig forklaring gir ordrer direkte til rormannen uten ytterligere forklaringer.

Kommunikasjon med VTC og havnemyndighet m.m. håndteres også som oftest av losen. Skipets besetning prioriterer andre ting og er lite situasjonsbevisst dersom noe uforutsett skulle oppstå.

**Det er menneskelig å feile og før eller siden skjer det i gitte situasjoner som får alvorlige konsekvenser.**

For å hindre at uoppmerksomhet, **feil fokus hos en person skaper kritiske situasjoner** må en sørge for at minst en annen barriere er etablert. Det er derfor viktig at det legges til rette for at dersom eks. losen overser noe, glemmes å endre kurs, redusere fart eller overser vikeplikt o.l. så kan skipets brobesetning gripe inn. Er de ikke kjent med losens seilingsplan er **terskelen for å stille spørsmål høy.**

**Dette kan forebygges ved at før losingen begynner presenterer hun/han seilingsplanen for brobesetningen og oppfordre dem til å stille spørsmål dersom det er noe de er usikre på under veis. Spesielle aktsomhetsområder bør merkes og evt. ekstra tiltak avtales.**

Selv om det normalt er **skipets fører som til enhver tid har overordnet ansvar for skipet og navigeringen bør VTS og loser være bevisst vedr. anbefalinger, inkludert under inn- og utseiling til/fra losfarvann.** Informasjon som bør utveksles er skipets styre egenskaper, last-ballastkondisjon, lokale strøm- sjø og vindforhold m.m. Viser til bl.a. **MV Rocknes** i Vatilestraumen 14. jan. 2004, **MV Server** forliset 12.jan. 2007 ved Hellesøy fyr. Grunnstøtinger med **MV Full City** 31.juli 2009 og **MV Godafoss** i Ytre Hvaler nasjonalpark.

Dette er bare noen av mange hendelser hvor fartøyer hadde los om bord eller kontakt med los og eller VTS like før grunnstøting. I etterpåklokskapens navn er dette hendelser som burde vært unngått ved bedre fokus på forebyggende tiltak som kyststaten kunne hatt positiv innflytelse på.

**Hvordan skal/bør Loser som oppdager, erfarer ureglementerte forhold ved fartøy de skal lose rapportere til overordnet myndighet.**

Eks. vedr. brobemanning, redusert styre- manøvreringsegenskaper p.g.a. dypgående og- eller tekniske- mekaniske mangler! Bør det utarbeides sjekklister og prosedyre for oppfølging, ekstraordinære tiltak pga. vurdert høy sikkerhetsrisiko!

**Vi foreslår at det etableres en arbeidsgruppe i regi av Kystverket** med deltagere fra relevante dep./ direktorater, interesse- og kompetanseorganisasjoner med oppgave i å vurdere kursopplegg for loser og VTS- operatører med tema som ovenfor nevnt.

- > Med hilsen
- > For Sjømannsforeningenes Landsforbund
- > Ole M. Brakstad
- > Styremedlem

Ole M. Brakstad, Havnegaten 31, 3080 Holmestrand, tlf. 95169720