

Sjømilitære Samfund, Oslo

Foredragsaften 29. januar 2020.

«Undersøkelser av kollisjonen mellom tankskipet «Sola TS» og KNM «Helge Ingstad»»

Foredragsholder: Avdelingsdirektør for Sjøfart i Statens Havarikommisjon for Transport Dag Liseth

Foredragsholderen startet med en kort presentasjon av Statens Havarikommisjon for Transport (SHT). Havarikommisjon består av 4 avdelinger: Luftfart, jernbane, vei og sjøfart, i tillegg skal de ta seg av militære ulykker. Kommisjonen tar seg ikke av det sivillrettslige eller strafferettslige, det er det politiet gjør. Sjøfartsdirektoratet er tilsynsmyndighet.

Straks etter kollisjonen mellom tankskipet «Sola TS» og KNM «Helge Ingstad» 8.november 2018 reiste det 14 medlemmer av kommisjonen til Bergen. Arbeidet med rapporten har vært meget omfattende og mellom 5 og 10 mann har stort sett arbeidet kontinuerlig med rapporten inntil den ble fremlagt 8.november 2019.

I rapporten har man forholdt seg til 3 aktører: KNM «Helge Ingstad», tankskipet «Sola TS» og overvåkningsentralen på Feie. Selve hendelsesforløpet ble presentert med en animasjon av selve ulykken. (Denne animasjonen og rapporten er tilgjengelig på SHTs hjemmeside: **aibn.no**. Under fanene på venstre side: **Sjøfart – Avgitte rapporter**, eller direkte: <https://www.aibn.no/Sjofart/Avgitte-rapporter/2019-08>)

På fregatten var det 7 besetningsmedlemmer på bro: Vaktsjef, vaktsjef under opplæring, vaktsjefs assistent, vaktsjefs assistent under opplæring, 2 utkikker og en rormann. Tankskipet ble ikke målfulgt da vaktsjef og hans assistenter trodde at tankskipet lå i ro ved kai ved Sture terminalen, tankskipet hadde tilnærmet full dekksbelysning, som medførte at lanternene ikke kunne identifiseres. Overvåkningsentralen på Feie hadde fått opplyst at fregatten var på vei inn Hjeltefjorden 1 time og 25 min før de seilte inn fjorden. Denne opplysning ble ikke videresendt til andre fartøyer i farvannet.

Vaktsjefen var så sikker på at tankskipet var et stasjonært objekt og forholdt seg derfor kun til 3 fartøyer han hadde på sin babord side. De øvrige på bro var også opptatt med å følge disse 3 fartøyene. De var så sikre på sin seilas at ingen elektroniske hjelpemidler som radar og AIS ble benyttet til tros for at denne informasjonen var tilgjengelig på 2 Multi Funksjons Display (MFD) foran vaktsjef, vaktsjef under opplæring, vaktsjefs assistent og vaktsjefs assistent under opplæring.

Ifm avhør av de tilstedeværende på bro var alle unntatt rormannen sikre på at tankskipet lå ved kai. Rormannen har forklart at han så et fartøy i bevegelse, men så ikke på dette som hans oppgave å rapportere pga han var opptatt av sin egen oppgave.

Ifm selve sammenstøtet forsto vaktsjefen for sent situasjonen. Havarikommisjonen påpeker at dette kan skyldes lavt erfaringsnivå (han hadde 8 måneders erfaring som vaktsjef) og at Sjøforsvaret gir for rask klarering av sine navigatører, som skyldes mangel på kvalifiserte navigatører. Det er også et problem at Sjøforsvaret bytter besetning så ofte. Kommisjonen stiller også spørsmål om kompetansen for opplæring er god nok.

Det ble også påpekt at man må bedre samhandlingstrening på bro. Radar og AIS må brukes ved nattseilas, utkikk (bruk av kikkert) mot alt lyset på land/tankskipet kan ha svekket synsfunksjonen (nattsynet) og det bør installeres Voice Data Recorder (VDR) på bro.

I rapporten forslår havarikommisjonen 15 tilrådninger, disse er adressert til:

- | | |
|---------------------------|---|
| - Sjøforsvaret | 9 |
| - Forsvarsdepartement | 1 |
| - Eier av tankskipet Sola | 2 |
| - Sjøfartsdirektoratet | 1 |
| - Kystverket | 2 |

Tilrådommen er å finne i rapporten på SHT ovennevnte hjemmesider.

Av gjenstående undersøkelser er: **«Hvorfor sank fartøyet?»**

Knut Holth-Larsen

Referent