



www.skagerrak.org

Dato: 29. september 2011
Fra: Stiftelsen Skagerrak
Til: Sjøfartsdirektoratet: Sjøfartsdirektør Akselsen, Postboks 2222, 5509 Haugesund
Nærings og handelsdep.: Att: Statsråd Trond Giske, Postboks 8014 Dep, 0030 Oslo

Kopi: Justisdepartementet. Att. Statsråd Knut Storberget. Postboks 8005, Dep, 0030 Oslo
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, Rambergvn. 9, 3115 Tønsberg
Statens havarikommisjon for transport. Att: Bertheussen, Boks 213, 2001 Lillestrøm
Media

Sak: Havariet med "MS Nordlys" den 15. september 2011

Stiftelsen Skagerrak vurderer at havariet med MS Nordlys den 15. september 2011 avdekker mangler i norske myndigheters beredskap for sikkerhet til sjøs, mangler i det involverte rederiets sikkerhetsorganisering - og behov for kompenserende tiltak som ikke kan avvende havariutredningen.

Bakgrunn

Den 15. september 2011 havarerte hurtigruteskipet MS Nordlys ved et sammenhengende hendelsesforløp som omfattet 2 etterfølgende ulykker:

1. Brannulykke med tragiske dødsfall og personskader
2. Kritisk stabilitetssvikt

Vedr brannen: Vi avventer etterforskning og havariutredning for mer inngående beskrivelse av brannforløpet og årsakene til at brann oppsto. Det faktiske forholdet som uansett er klarert, er at brann oppsto i MS Nordlys om morgenen torsdag den 15. september 2011, ca kl. 0920, etter det vi forstår i Valderhaugfjorden på vei inn til Ålesund. Av media har vi oppfattet at passasjerene ble evakuert til livbåter mens skipet var i sjøen. Hvorvidt evakueringen var endelig avsluttet før skipet la til kai i Ålesund, har vi ikke kjennskap til. Brannen hadde tragisk utfall med tap av liv og personskade.

Vedr. stabilitetssvikt: Det er opplyst at det brannherjede skipet, ved forhaling til Skansekaaien i Ålesund, hadde sidestabilisatorene ute, med den konsekvens at disse støtte mote kaien. Effekten av dette var opprivning av skroget, med videre konsekvens at vann trengte inn og kritisk stabilitetssvikt etterhvert oppsto. Totalhavari ved kaien ble avverget, og skipet er nå brakt trygt i dokk.

Havariutredning

Havarikommisjonen er nå i funksjon for å finne årsakene til ulykken. Erfaringsmessig vil det ta noe tid før kommisjonens rapport vil foreligge. Dersom hendelsesforløpet skyldes feil i skipets konstruksjon eller operasjonsmessige forhold, så er det ikke tilfredsstillende å avvende kommisjonens sluttrapport. Ikke minst fordi rederiet har to søsterskip i aktiv drift - "Kong Harald" og "Richard With".

Stiftelsen Skagerrak minner om tilsvarende problemer med søsterskipet MS Richard With vedr. skrogsikring som ikke var vanntett, og manglende oppstart av nødgeneratoren. Det kan ikke utelukkes at det dreier seg om systemfeil i design og / eller operasjon både for MS Richard With og MS Kong

Harald og Nordlys. Det vises i den forbindelse til havariutredning etter ulykken med Richard With ved Trondheim havn den 6. januar 2009.

Vi etterlyser en umiddelbar vurdering av hvilke sikkerhetstilrådinger i havariutredningen etter Richard With, som eventuelt har relevans for hendelsesforløpet med MS Nordlys.

ISM

Stiftelsen Skagerrak stiller spørsmål ved sjøfartsmyndighetenes tilsyn med rederienes gjennomføring av ISM-kodens krav til rederiets og skipets beredskap. Bakgrunnen for dette er at Nordlys-havariet synes å ha avdekket en rekke brudd på rederiets og skipets beredskapssystem.

F.eks kan det av mediedekningen se ut til at skipet ikke hadde et fungerende rapportsystem som skal meddele skipets fysiske tilstand ved overdragelse av kommando fra kaptein til rederi, redningsselskap eller havnemyndighet. Eventuelt fravær av slikt system kan forklare at redningsselskapet ikke ble orientert om at de aktive stabilisatorfinnene var i aktiv posisjon da skipet ble lagt til kai. Det fysiske omfanget av disse finnene bidro etter det vi forstår til å punktere skroget, med den akutte fare for kantring som deretter oppsto. Av IMO resolusjon A.851(20) (pkt. 1.6) fremgår det at skipets rapportsystem skal gi informasjon om skipets tilstand m.h.t. last, olje og bunkers, og eksterne forhold som kan tenkes å medføre økt risiko for skader. Eventuelle utstikkere fra skipet - f.eks stabilisatorfinner som kan hindre fortøyning til kai - må forstås som slikt forhold som skal rapporteres.

Den tilsynelatende manglende oppfyllelse av disse ISM-relaterte beredskapskravene, medførte åpenbart at redningsselskapet ikke mottok den nødvendige informasjon om skipets ytre mål og form.

På bakgrunn av det som offentlig har fremkommet etter havariet med Nordlys, er det grunnlag for å stille spørsmål ved om rederiet og skipet hadde et beredskapsopplegg i samsvar med det som følger av internasjonale konvensjoner og den norske skipssikkerhetsloven med tilhørende forskrifter.

Beredskapssystemet

Det kan synes også å ha vært uklare ansvarsforhold for brannbekjempelsen og redningsaksjonen etter at skipet var lagt til kai og kapteinen hadde forlatt skipet. Uklarheten knytter seg til hvem som representerte den sjøkyndige kompetansen i operasjonene. Hvem hadde det reelle ansvaret under redningsaksjonen? Hvem hadde rådgivende funksjoner? Hvem tok utløsende, operative beslutninger?

Det synes også å ha vært svakheter ved beredskapssystemet som håndterte brannforløpet i den tidlige fasen. Det vises i denne forbindelse til følgende forhold, som har fremkommet av mediedekningen:

- Forhold vedr. utløsning av slokkeanlegg (CO₂-anlegg) i maskinrommet
- Forhold vedr. lukking av brennstofftilførsel til maskinrom
- Forhold vedr. start av nødgenerator og brokommandos løpende oversikt
- Forhold vedr. omkobling av ventilasjonsanlegg med tilhørende spjeld for å hindre at røyken ble trukket inn i innredningen fra friskluftinntaket ved maskintopp
- Forhold vedr. passasjersøk i lugarene

Vi presiserer at vi også har merket oss den formidable innsats som besetningen har utført gitt de forutsetningene som forelå da brannkatastrofen var et faktum.

CO₂ brannslukkesystem

Tidligere brannsjef i Bergen, Trygve Conradi, uttaler til avisen Nordlys den 24. september 2001 at brannen burde vært slukket automatisk.

- Det å velge et slukkesystem som krever opptelling av mannskaper først, høres ikke veldig fornuftig ut. Skal du slukke en brann effektivt må du ha automatiske systemer som oppdager brannen og slukker den, sier Conradi.

Strakstiltak

Stiftelsen Skagerrak anbefaler på bakgrunn av det ovenstående følgende strakstiltak:

1. Tiltak som kompenserer mangler ved brannslukkingsanlegg i maskinrommet
2. Umiddelbar avklaring av årsak til manglende oppstart av nødgeneratoren med tiltak som kompenserer denne type årsak
3. Tiltak som imøtekommer behov for vanntette rom ved propellerhylser, gjennomføringer i skroget av aktive stabilisatorer og andre installasjoner som perforerer skroget
4. Umiddelbart tilsyn av beredskapstilstanden med referanse til ovennevnte IMO resolusjon A.851(20)
5. Umiddelbar etablering av dialog med alle leverandører av tjenester og systemer som stabilisatorer og brannslukkingsanlegg til fartøyer i rute på norsk havn, med henblikk på strakstiltak som kan redusere risiko knyttet til operasjoner som impliserer disse systemene
6. Bekreftelse på at strakstiltakene omfatter alle passasjerskip i rute på norsk havn, uansett flagg
7. Meddelelse til IMO, Coast Guard, EMSA og sekretariatet for Paris MOU om strakstiltak som er iverksatt

For den langsiktige oppfølgingen - herunder havariutredningen - er det vesentlig å dokumentere den konvensjons- og sikkerhetsutviklingen som har funnet sted etter byggingen og sertifiseringen av Nordlys og tilsvarende passasjerskip. Det vises til status for anbefalingene fra det skandinaviske granskningsutvalget etter Scandinavian Star, som de skandinaviske sjøfartsadministrasjonene koordinerte utarbeidelse av i februar 2011. De såkalte "grandfather clauses" medfører at skip fortsatt godkjennes etter regelverket på det tidspunkt skipet ble bygget og sertifisert.

Vi anbefaler at Norge, eventuelt i samarbeid med øvrige sjøfartsnasjoner i vår region, oppgraderer sikkerhetsreguleringen av eldre skip, til dagens krav. Slik oppgradering må omfatte alle skip i rute på norsk havn - evt de havner som deltar i et slikt samarbeid, uavhengig av flaggstat.

Med vennlig hilsen STIFTELSEN SKAGERRAK



Jan Harsem, leder



Arne Sagen, styremedlem / accident Investigator (ALCM/USA)

Vedlegg: Status datert 4. februar 2011 for anbefalinger etter Scandinavian Star - NOU 1991: 1A

Stiftelsen Skagerrak arbeider for å redusere samfunnets sårbarhet for katastrofer og ulykker med alvorlige konsekvenser for liv, helse, miljø og materielle verdier. Stiftelsen Skagerrak kan eventuelt også bistå skadelidte med rådgivning.

STIFTELSEN SKAGERRAK

Kontor: Gml. Drammensvei 227 - Asker sentrum / **Post:** Postboks 23. 1371 Asker. Norge

Internett: www.skagerrak.org

Tlf: +47-66 900451 / +47-95 771199 / **Faks:** +47-66 795736