

Dato: Fredag 6. januar 2012
Fra: Stiftelsen Skagerrak
Til: Nærings og handelsdepartementet.:
Att: Statsråd Trond Giske / skb@nhd.dep.no

Strakstiltak etter brannen på MS Nordlys og håndtering av havariutredninger med sikkerhetstilrådinger

Stiftelsen Skagerrak viser til tidligere brev datert 29. september 2011 til norske sjøfartsmyndigheter med anmodning om strakstiltak ("corrective actions") for søsterskipene til MS Nordlys, MS Richard With og MS Kong Harald, som ble bygget ved samme verksted (Sundstral i Tyskland, ca. 1993-94). Som eksempel på behov for slike strakstiltak ble noen områder spesielt påpekt:

- Svikt i nødstrømsanlegget grunnet designfeil - herunder manglende utført sikkerhetstilråding fra Havarikommisjonens tidligere rapport om MS Richard Withs grunnstøtning i 2009.
- Manglende utløsning av det sentrale CO2 brannslukningsanlegget i maskinrommet. I følge ISM-koden bør det utføres risikovurdering om fortsatt bruk av CO2 for norske passasjerskip. Videre bør det utredes/korrigeres årsaken til at brannvarslingssystemet ikke ble aktivisert.
- Revurdere prosedyrer for mannskapstrening og utstyr for passasjersøk i lugarene ved brann.
- Utrede og evt. korrigerer svikt i prosedyrer for overføring av myndighet fra skipets kaptein til redningsfartøy, herunder bruk av aktive stabilisatorer jf ICS/ISM: IMO Resolusjon A851(20).
- Revurdere vanntett sikring av interne rom for stabilisatorperasjon (Risk Assessment)

Sjøfartsdirektoratet er i brev datert 4. oktober 2011 enig i at disse spørsmålene ikke kan ligge ubesvart til SHTs rapport foreligger. Vi kan imidlertid lese i Sjøfartsdirektoratets organ NAVIGARE (4/2011) at direktoratet har opprettet en gruppe som skal vurdere slike tiltak, men gruppen "*fant ikke grunn til å sette i verk strakstiltak*". Stiftelsen Skagerrak mener denne konklusjonen er for defensiv, og gjentar derfor anmodningen om å vurdere strakstiltak for andre relevante skip i rederiets flåte, og ikke bare avvente Havarikommisjonens sluttrapport. Det er særlig betenkelig at Havarikommisjonens råd 2010/13 i rapport om grunnstøtningen av søsterskipet MS Richard With i Trondheim i april 2010, om revurdering av nødstrømsystemets design, ikke er fulgt opp av direktoratet.

Grunnstøtningen med MS Richard With i Trondheim fant sted under storm den 6. januar 2009. Da maskinrommet ble fylt med vann sviktet kraftforsyningen og nødgeneratoren startet opp. Men nødgeneratoren stanset straks på grunn av manglende luftkjøling. Dette skyldtes at spjeldene som skulle åpne for luftkjøling var avhengig av krafttilførsel fra hovedanlegget - som jo hadde sviktet.

Sikkerhetstilrådingen fra Havarikommisjonen etter MS Richard With hadde bl.a. følgende tekst:

"Tilsvarende problemstilling kan være tilfelle også for andre skip. SHT tilrår med bakgrunn i dette Sjøfartsdirektoratet, i samarbeid med Det Norske Veritas, å vurdere tiltak for bekjentgjøring av problemstillingen for eiere av eventuelle andre fartøyer som kan ha samme konstruksjonsmessige svakhet og som de respektive utfører myndighetstilsyn og klasseoppfølging på."(SJØ 2010/03)

Den tilsvarende sikkerhetstilrådingen fra SHT etter brannen på MS Nordlys hadde følgende tekst:

"Under brannen i maskinrommet ble systemene for hovedstrøm raskt satt ut av spill. Nødgeneratoren, som da skal sørge for strøm til skipets nødsystemer, sviktet etter kort tid. Ved undersøkelsene om bord ble spjeldene som skal sikre at nødgeneratoren har tilgang til frisk luft til kjøling og forbrenning funnet i lukket posisjon. Dette har trolig forårsaket at motoren raskt har blitt så varm at den har skjært seg og stoppet." (7/2011 SHT)

Det fremheves videre i rapporten med følgende tekst:

"Dette ble påpekt som en svakhet i havarikommisjonens rapport (SJØ 2010/03) etter grunnstøtning av søsterskipet Richard With."

Etter svikt i nødgeneratorsystemet for to av de tre søsterskipene på kort tid, bør det etter vår mening være grunnlag for å gjennomføre strakstiltak. Vi er urolige for at manglende oppfølging kan skyldes uklarhet om hvem som har ansvaret for oppfølgingen av sikkerhetstilrådingen eller avvik etter havariene med MS Richard With og MS Nordlys.

I og med at manglende oppfølging av viktige anbefalinger kan skyldes systemavvik, anmoder vi med dette Nærings- og handelsdepartementet også om å foreta en helhetsvurdering av organiseringen av det norske systemet for havariundersøkelser for skip.

Kort sagt:

- Hvem er kommisjonens adressat for sikkerhetstilrådingen?
- Hvem skal følge opp og sørge for at påviste mangler og svakheter blir lukket?
 - Rederiet?
 - Klasseselskapet?
 - Sjøfartsdirektoratet?
- Hvordan skal anbefalinger forstås?
 - Som "forelegg" for videre behandling i rettssystemet
 - Et rettskraftig pålegg?

Hvem skal revidere hvorvidt påviste avvik og mangler er lukket eller ikke?

Vi minner i denne forbindelse om at vår henvendelse i 2010 til skandinaviske sjøfartsmyndigheter med spørsmål om status for anbefalingene fra det skandinaviske granskningsutvalget etter Scandinavian Star, ble besvart etter nær 1 års saksbehandling.

Det etterlyses en mer systematisk og løpende oppdatert oversikt over status for anbefalinger som er avgitt ved offisielle havariutredninger etter sjøulykker.

Vi ser ikke bort fra at det kan foreligge noe uklarhet om forskjellige begrepene som anvendes for å betegne feil og sikkerhetsbrudd innen det norske lovverket.

Som eksempel på dette kan nevnes at i sikkerhetsstyringssystemet (ISM-koden omtalt i norsk regelverk) brukes begrepene "Avvik" og "Alvorlig Avvik" ("Non-conformities").

I havnestatskontrollsystemet benyttes begrepene "Mangler" eller "Pålegg" ("Deficiencies").

Havarikommisjonen anvender begrepet "Sikkerhetstilrådingen".

Det synes å foreligge uklarhet om hvilke tiltak som bør følge av påviste feil og avvik: Hvilke operative begrensninger skal pålegges skipet og rederiet inntil avvik er lukket?

Norge er deltager i det europeiske havnestatssamarbeidet MOU, men det synes å være uklarhet i praktiseringen av Norges forpliktelser etter denne internasjonale avtalen: Når - og etter hvilke kriterier - skal for eksempel skip tilbakeholdes inntil feil er rettet?

Vi minner om at IMO's Havnestatskontroll - som også Sjøfartsdirektoratet utøver - anser feilfunksjon av nødgenerator som så alvorlig at skipet anbefales tilbakeholdt til feilen rettes (IMO Res. A787(19), App. 3.1, Detainable deficiencies). Dette er relevant tema i forhold til den andre saken vedr Nordlys og Richard With, som vi tar opp i denne henvendelsen.

Vi etterlyser en klarere instruks om oppfølgingen av Havarikommisjonenes sikkerhetstilrådninger. Sjøfartsdirektoratet og de relevante klasseselskapene må ikke være i tvil om hvilke tiltak som bør gjennomføres og hvilke tidsrammer som gjelder - særlig for passasjerskip.

Hvis sikkerhetsvurdering SJØ 2010/03 fra undersøkelsen av MS Richard Withs grunnstøtning i Trondheim 2009 er å betrakte som et tilsynsmessig rettskraftig "avvik" ("Non-conformity") - jf ISM-kodens definisjon - så har dette avviket pr dato stått åpent i halvannet år uten tiltak.

Statens Havarikommisjons rapport datert april 2010 etter Richard With, ble halvannet år senere fulgt opp av Sjøfartsdirektoratet med en åpen sikkerhetsmelding datert 19. oktober 2011 med informasjon om svikten i nødstrømssystemet på MS Richard With.

I følge ISM-koden skal innstillinger som følge av havariutredninger, flaggstatkontroll og havnestatkontroll, behandles som "non-conformity".

Manglende "lukking" av stående "avvik" ("Non-comformity") etter ISM-kodens instruks skal utløse en revurdering av rederiets "Document of Compliance" - som er rederigodkjennelsen iht ISM-koden.

Hvis dette ikke etterleves så er det vår vurdering at rederi og tilsynsmyndigheter ikke oppfyller internasjonale forpliktelser etter sikkerhetsstyringsystemet / ISM-koden.

Vår vurdering er at disse prosedyrene ikke er fulgt etter Richard With og Nordlys.

Stiftelsen Skagerrak ser ikke bort fra at det kan foreligge uklarhet om hvordan rapporteringer, anbefalinger og tilrådninger fra Statens Havarikommisjon skal følges opp.

Vi viser i denne forbindelse til Riksrevisjonens undersøkelse av Sjøfartsdirektoratet av april, 2010, hvor det ble påvist "vesentlige mangler" i Sjøfartsdirektoratets styringsinformasjon vedrørende dokumentkontroll ved oppfølging av fartøy. Riksrevisjonens rapport er datert 29. april 2011 og har tittel "Riksrevisjonens undersøkelse av Sjøfartsdirektoratets saksbehandling ved dokumentkontroll av fartøy og sjøfolk". Det siteres fra konklusjonen (forkortet):

- *"Undersøkelsen viser at Sjøfartsdirektoratet mangler vesentlig styringsinformasjon om saksbehandlingen vedrørende dokumentkontroll av fartøy og sjøfolk på flere områder".*
- *"Videre utarbeider ikke direktoratet oversikt over behandlede og ikke behandlede saker"*
- *"Undersøkelsen viser at Sjøfartsdirektoratet i lengre tid har manglet kvalifisert personell, og har opplevd en økning i saksmengde."*

Oppsummering:

1. Stiftelsen Skagerrak etterlyser straktiltak for aktuelle søsterskip etter brannen på MS Nordlys i 2011 og grunnstøting med Richard With i 2009.
2. Tiltak bør også omfatte krav til rederienes beredskapstilstand etter ISM-kodens § 8, "Emergency Preparedness" (ref. ISF/ICS Guidelines/IMO Resolution A.851(20)).
3. Tiltak må ikke bare omfatte rederiet Hurtigruten, men alle fartøyer i fast rute på norsk havn uansett flaggstat. Norske myndigheter må fremme aktuelle tilrådinger i internasjonale organer.
4. Det bør etableres dialog med alle aktører som leverer brannslukkingsanlegg til norske fartøyer, for å skape forståelse for den risiko som operasjoner med CO2-anlegg representerer.
5. Det må etableres mer systematisk revisjon med løpende og tilgjengelig status for anbefalinger gitt ved havariutredninger, med tydeliggjøring av hvem som er adressat og ansvarlig for tiltak.

Med vennlig hilsen
STIFTELSEN SKAGERRAK



Jan Harsem, styreleder / informasjonsansvarlig



Arne Sagen, styremedlem og
Accident Investigator (ALCM/USA)
Autorisert ISO/ISM/IACS Revisor

Kopi:

- Sjøfartsdirektoratet: Att. Sjøfartsdirektør Olav Akselsen (postmottak@sdir.no)
- Riksrevisjonen: Att. Direktør Jørgen Kosmo, (riksrevisjonen@riksrevisjonen.no)
- Statens havarikommisjon for transport: Att: W. Bertheussen (wjb@aibn.no)
- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, Rambergvn. 9, 3115 Tønsberg (postmottak@dsb.no)
- Norges Rederiforbund: Att. Sturla Henriksen, (post@rederi.no)
- Norsk Sjøoffisersforbund: Att. Direktør Hans Sande (oslo@sjoeff.no)
- Norsk Maskinistforbund: Att. Hilde Gunn Avløyp (post@dnmf.no)
- Norsk Sjømannsforbund: Att. Jaqueline Smith (firmapost@sjomannsforbundet.no)
- De Sjøkyndiges Forbund: Att. Styreformann A. Falkenberg (post@sjokyndige.no)

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