

DNV GL Sweden AB

Statens haverikommissionens rapport RS 2016:03

Statens haverikommission (SHK) publicerade den 13 april 2016 slutrapporten RS 2016:03 som behandlade en serie tillbud till sjöss på passagerarfartyget FINN-TRADER på sträckan Malmö-Travemünde under tiden den 28 mars 2013 till den 11 mars 2014.

I rapporten lämnades sammanlagt nio rekommendationer, varav fyra var ställda till DNV GL. I den första av dessa rekommendationer uppmanades DNV GL att sin tillsynsverksamhet inom sjöfart verka för att händelserapportering från fartygen till tillsynsmyndigheten sker i enlighet med gällande regelverk (RS 2016:03 R6). Av DNV GL:s svar framgår att klassificeringssällskapet har konstaterat att instruktionerna när det gäller DNV GL:s rapportering till tillsynsmyndigheten inte har följts i detta fall och att berörda nu har påmints om sina skyldigheter. Detta är naturligtvis bra. Det som rekommendationen var avsedd att ta sikte på var dock att klassificeringssällskapet i sin tillsynsverksamhet också skulle verka för att *fartygen* ska rapportera olyckor och tillbud i enlighet med lag och myndighetsföreskrifter. Rekommendationen kan därmed inte anses omhändertagen.

DNV GL rekommenderades också att överväga att fastställa rutiner för hur länge eller under vilka förutsättningar en klassanmärkning kan förlängas (RS 2016:03 R7). Av rekommendationssvaret framgår att sällskapet inte anser att ärendet har hanterats i enlighet med fastlagd praxis eller i enlighet med intentionerna i de styrande dokumenten. Enligt sällskapet skulle det med facit i hand ha varit bättre att utfärda en klassanmärkning som innebar att alla problem skulle ha varit åtgärdade innan fartyget åter fick tas i drift, istället för att bevilja FINNTRADER upprepade förlängningar av villkorstiden. Det är naturligtvis positivt att sällskapet har kommit till den insikten. Av svaret framgår dock inte om DNV GL närmare har övervägt att ändra eller förtydliga rutinerna när det gäller förlängningar av klassanmärkningar för att undvika att detta händer igen. Rekommendationen kan därför endast anses delvis omhändertagen.

DNV GL rekommenderades även att se över sina rutiner för att säkerställa att relevant kompetens används vid godkännande och inspektion av tillsynsobjekt (RS 2016:03 R8). I sitt svar har DNV GL beskrivit sitt utbildnings- och kvalificeringsprogram. Av beskrivningen framgår att inspektörernas utbildning och kvalifikationer bestämmer vilka inspektioner och undersökningar de är behöriga att utföra.

Av svaret framgår vidare att det är DNV GL:s uppfattning att relevant kompetens har funnits tillgänglig i det aktuella fallet. Av svaret framgår emellertid inte om DNV GL övervägt att se över sina rutiner för att säkerställa att inspektionsverksamheten utförs av personer med rätt kompetens. Svaret kan därmed endast betraktas som delvis tillfredsställande. Kanske ska dock svaret tolkas så att DNV GL inte ser något behov av förändringar i gällande rutiner.

DNV GL rekommenderades slutligen att inom sin organisation tydliggöra ansvarsfördelningen och kommunikationsvägarna mellan klassificeringssällskapet och tillsynsmyndigheten samt reglerna för rapportering till tillsynsmyndigheten (RS 2016:03 R9). I sitt svar redovisar sällskapet hur rapporteringen och kommunikationen med tillsynsmyndigheten hanteras i deras interna databas. Av svaret framgår emellertid inte vad sällskapet har gjort för att ytterligare tydliggöra ansvarsfördelningen och kommunikationsvägarna mellan sällskapet och tillsynsmyndigheten för medarbetarna samt för att se till att regelverket för olycks- och händelserapportering blir väl känt internt. Rekommendationssvaret kan därmed inte anses tillfredsställande.

Sammanfattningsvis kan DNV GL:s svar på haverikommissionens rekommendationer endast anses delvis tillfredsställande.

Med vänlig hälsning


Helene Arango Magnusson
Utredningsordförande