

SAMMANFATTNING

En driftstörning i maskinkontrollsystemet på FINNTRADER resulterade i att fartyget var nära totalt strömbortfall ("blackout") under resa på väg ut från Travemünde den 11 mars 2014. Detta visade sig endast vara den senaste incidenten i en serie driftsstörningar som drabbat fartyget och som hade koppling till fartygets nya maskinkontrollsystem. Enligt befälhavaren behövde felen åtgärdas innan fartyget kunde fortsätta i trafik.

Det har förhållandevis tidigt i utredningen stått klart att grundorsaken till de flesta av de aktuella tillbudena har varit en bristfällig installation det nya maskinkontrollsystemet. Detta har i sin tur lett till upprepade driftsstörningar av förhållandevis allvarlig karaktär. Utredningen har vidare visat att fartyget har varit i drift med dessa driftsstörningar under en längre period. Detta har inneburit att fokus i utredningen snarare har kommit att ligga på de organisatoriska frågorna än på de rent tekniska orsakerna till driftsstörningarna.

Den direkta orsaken till händelsen den 11 mars 2014 var att en mellanbrytare var felaktigt monterad, vilket ledde till att en felsignal fick systemet att agera på ett oönskat sätt.

Övriga händelser som behandlas i rapporten kan på ett eller annat sätt kopplas till den felaktiga installationen av det nya maskinkontrollsystemet eller till brister i själva kontrollsystemet.

Haverikommissionen konstaterar i utredningen att fartyget tilläts gå i drift med ett maskinkontrollsystem som varken var slutligt testat eller godkänt av klassificeringssällskapet. Systemet ansågs t.o.m. vara så bristfälligt att det inte ansågs vara klart för slutprovning. Trots detta utfärdades inte någon klassanmärkning med villkor för att kompensera för bristerna. Enligt haverikommissionen är en starkt bidragande orsak till händelserna att fartyget tilläts att under lång tid gå i trafik med detta icke godkända och dessutom bristfälliga maskinkontrollsystem av såväl rederi, som klassificeringssällskap och tillsynsmyndighet. Det tog bl.a. lång tid innan rederiet vidtog adekvata åtgärder och tillsynsmyndigheten har inte utnyttjat de mer ingripande befogenheter myndigheten har till sitt förfogande. En anledning till detta har varit att samtliga inblandade parter antingen har antagit att problemen skulle lösa sig efter hand eller att problemen efter varje vidtagen åtgärd har varit lösta. Andra bidragande faktorer kan ha varit avsaknaden av adekvat kompetens hos klassificeringssällskapets inspektör samt oklarheter i ansvarsfördelningen och formerna för informationsutbyte mellan sällskapet och tillsynsmyndigheten.

Säkerhetsrekommendationer

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- inom sin tillsynsverksamhet för sjöfart, såväl vid inspektioner och besiktningar som i samband med att en olycka eller ett tillbud har ägt rum, verka för att händelserapportering sker i enlighet med gällande regelverk (*RS 2016:03 R1*).
- öka kunskapen inom sjöfartsbranschen om vad som innefattas i en god säkerhetskultur och i samband med tillsynsförrättningar inom tillsynsverksamheten för sjöfart verka för en förbättrad säkerhetskultur på fartygen (*RS 2016:03 R2*).
- inom sin organisation tydliggöra ansvarsfördelningen, rapporterings-skyldigheten och kommunikationsvägarna mellan Transportstyrelsen och klassificeringssällskapen (*RS 2016:03 R3*).
- säkerställa att myndigheten använder sig av de befogenheter och medel som står till myndighetens förfogande (bl.a. förelägganden och viten) för att upprätthålla sjösäkerheten (*RS 2016:03 R4*).

Finnlines Ship Management AB rekommenderas att:

- se till att rutiner för händelserapportering förbättras så att de överensstämmer med gällande regelverk (*RS 2016:03 R5*).

DNV GL rekommenderas att:

- i sin tillsynsverksamhet inom sjöfart verka för att händelserapportering från fartygen till tillsynsmyndigheten sker i enlighet med gällande regelverk (*RS 2016:03 R6*).
- överväga att fastställa rutiner för hur länge eller under vilka förutsättningar en klassanmärkning kan förlängas (*RS 2016:03 R7*).
- se över sina rutiner för att säkerställa att relevant kompetens används vid godkännande och inspektion av tillsynsobjekt (*RS 2016:03 R8*).
- inom sin organisation tydliggöra ansvarsfördelningen och kommunikationsvägarna mellan klassificeringssällskapet och tillsynsmyndigheten samt reglerna för rapportering till tillsynsmyndigheten (*RS 2016:03 R9*).