

Statens Haverikommission
P.O. Box 125 38
102 29 Stockholm

Transportstyrelsens svar angående rekommendationer i Slutrapport RS 2020:01 Peter Pan – maskinhaveri och brand i södra Östersjön den 9 juli 2019

Inledning

Vi redogör nedan för vårt resonemang kring de specifika säkerhetsrekommendationer rapporten riktar till Transportstyrelsen samt hur vi kommer att hantera dem.

Rekommendationshantering

Säkerhetsrekommendation Nr 1. Transportstyrelsen rekommenderas att:

Uppmärksamma problematiken med korsfyllningsregler i kombination med risker för brandspridning och vidta lämpliga åtgärder för att lyfta frågan även på internationell nivå (se avsnitt 3.4). (RS 2020:01 R1)

Svar:

Som SHK noterar kan reglerna om korsfyllnad och reglerna om brandintegritet, vid vissa tillfällen, påverka syftet med respektive reglering dvs. uppfyllelse av stabilitets- eller brandskyddskrav. För att utjämna asymmetrisk vatteninträngning kan en lösning vara ett gemensamt rum från sida till sida i fartyget, eller en öppen förbindelse där vatten kan flöda fritt. För att begränsa brandspridning vore idealet istället en helt tät indelning.

De olika nationella föreskrifter som införlivar SOLAS-konventionens kap. II-1 respektive II-2, speglar detta genom krav på att korsfyllnadsarrangemang om möjligt ska vara *självverkande* och att två maskinrum ska *skiljas åt* genom A-0 skott. Idag ger respektive regelverk möjlighet att frångå grundkraven och säkerhetsfunktionerna kan alltså existera parallellt även om maskinrum placeras i utrymmen som är förbundna genom korsfyllnadsrör.

Ett sätt att adressera den påtalade problematiken är att myndighet och rederi aktivt väljer att analysera om man vill välja A-0 integritet genom att t.ex. sätta en ventil i korsfyllningsrören, (se TSFS 2009:114 och SJÖFS 2006:1 bilaga 1) eller om det är mer fördelaktigt att ha ett öppet flöde vid eventuell vatteninträning och då avstå från A-0 integritet enligt den tabell som omnämns i not 21 i rapporten. Fram till 2006 fanns dock ett särkrav i Svensk föreskrift (SJÖFS 1993:3) som inte tillät någon ventil i korsfyllnadsrör. Eftersom (SJÖFS 1993:3) har upphävts, gäller generellt (SJÖFS 2006:1) för skadestabilitet. Arrangemanget för korsfyllnad på Peter Pan ändrades i samband med ombyggnationen 2018 och är utförd enligt (TSFS 2009:114).

Passagerarfartyg med längd över 120m med tre eller flera huvudbrandzoner byggda 2010 och senare omfattas av reglerna om *Safe Return to Port*. För dessa fartyg bedömer Transportstyrelsen att problemet därmed är löst genom uttalade krav på redundans.

Transportstyrelsen ser i dagsläget främst behov av att uppmärksamma problematiken vid framtida nybyggnationer av fartyg som inte omfattas av reglerna om *Safe Return to Port* – samt genom interna informationsinsatser.

Transportstyrelsen ser att haverirapporten automatiskt kommer att tas upp inom IMO:s underkommitté, *Implementation of IMO Instruments (III)* när rapporten laddas upp i GISIS och analyseras i aktuell arbetsgrupp.

Säkerhetsrekommendation Nr 2.
Transportstyrelsen rekommenderas att:

Vidta åtgärder, nationellt och internationellt, för att uppmärksamma problematiken med sammanbyggd vevhusventilation (avsnitt 3.2). (RS 2020:01 R2)

SVAR:

Kraven om att vevhusventilation mellan maskiner inte får vara sammanbyggda kan återfinnas i klassificeringssällskapens egna regler. För oljedimdetektorer finns däremot regler (större maskineffekt över 2250 KW eller cylinderdiameter över 300 mm) i SOLAS-konventionen som

Transportstyrelsen införlivat i nationell rätt, och som ligger till grund för den tillsyn som myndigheten eller R.O. utför.

Transportstyrelsen avser att informera branschen genom information i *Transportstyrelsen informerar* om att säkerställa funktionaliteten hos oljedimdetektorer vid sammanbyggd vevhusventilation. En *Safety Alert* som publiceras på vår hemsida kan också bli aktuell.

Transportstyrelsen kommer också informera medarbetare internt om problemet, i syfte att uppmärksamma detta såväl i samband med om- och nybyggnationer, vid tillsyn, samt även vid myndighetens kontroll av R.O.

Transportstyrelsen ser att haverirapporten automatiskt kommer att tas upp inom IMO:s underkommitté, *Implementation of IMO Instruments (III)* när rapporten laddas upp i GISIS och analyseras i aktuell arbetsgrupp.

Beslut i detta ärende har fattats av sektionschef Sektionen för analys Andreas Tapani. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog handläggare Mats Hammander, Mattias Hörnquist, Robin Cook, Saeed Mohebbi, Stefan Eriksson, Internationell samordnare Gabor Szemler, fartygsinspektör Fredrik Nilsson sektionschefer Fredrik Jonsson, Fredrik Hellsberg, Henrik Pahlm och Lotta Taxén samt haverikoordinator Patrik Jönsson, den senare föredragande.

Sektionschef sektionen för analys

Andreas Tapani