



Sjøfartsdirektoratet
Pb 2222,
5009 Haugesund

Oslo/Bergen, 18 januar 2012

kopi
Næringdepartementet
(skipsfartsdepartementet)
Pb 8014 dep
0030 Oslo

Sak; Costa Concordia tragedien og sikkerhetsaspektet ved havariet - «feil» skrogdesign på skipene skaper dødsfeller da skipene ikke synker men velter over på siden og på den måte blokkerer adgangen til livbåtene.

Norges Miljøvernforbund krever at Norge via sin delegasjon i IMO jobber for at det design som de store cruiseskipene idag bygges på må gjennomgås og endres da det er en stor sikkerhetsfare forbundet med å bygge skip som ikke synker men velter over på siden da livbåtene på begge sider blir utilgjengelige for passasjerene med potensielt tap av alle passasjerene, opp mot 5000 menneskeliv kan gå tapt.

Hvalformede cruiseskipsgiganter kan ikke synke men velter over på siden pga for høyt plassert tyngdepunkt og feildesignet skrog der skipene er rund/flat i bunnen av skroget.

Costa Concordia sammenlignet med Titanic

Det forliste fartøyet Costa Concordia som nå ligger på siden utenfor Toscana på vestkysten av Italia har etter at det grunnstøtte og en flenge som etter sigende var 70 meter lang gjorde at fartøyet tok inn vann, mistet stabiliteten.

Men istedet for å synke slik Titanic gjorde for 100 år siden, noe som gjør at en kan låre livbåtene, legger Costa C. seg over på styrbord side og hindrer da passasjerer og mannskap adgang til livbåtene som normalt henger i «nissjer» langs skutensiden. Dette da skipets posisjon, dvs at det ligger på siden gjør det umulig å komme til det som er den eneste utveien og redningen for passasjerene ved havari, livbåtene.

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00
Faks: 55 30 67 01
Org.nr. 871 351 082 MVA
Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261
Grønland
0134 OSLO
Tlf: 55 30 67 00
Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf: 913 57 125
Epost: nord@nmf.no



Norges Miljøvernforbund

Hvordan har selskaper som Det Norske Veritas med flere kunnet godkjenne denne typen skip i fht stabilitet? NMF mener at et fullstendig feil fokus fra marinearkitektene over år kombinert med en fullstendig mangel på innsikt fra cruiserederienes ledelse og en sovende forvaltning både her hjemme nasjonalt og internasjonalt har gjort det mulig at denne typen fartøy har kunnet få lov til å bli klassifisert av klasseselskapene. At skipene er blitt svært store er en ting. De har blitt både lengre, men ikke minst høyere.

Studerer en bilder av skip som Oasis of the Seas er det lite som minner om de slanke linjene til Queen Elisabeth som ble bygget 40 år tidligere. Sistnevnte fartøy har et mer spisst skrog, lavere plassert tyngdepunkt og et overbygg som er både mindre, lavere og med en lavere vekt. Førstnevnte skip har et omvendt prinsipp lagt til grunn ved at tyngdepunkt er samlet høyt, skrog er delvis flatt/rundt i bunn, sannsynligvis for å spare drivstoff samtidig som at alle aktivitetene skipet skal tilby har gjort at overbygget «ruver» utenfor skroget og utgjør en stor vekt i seg selv. NMF er redd en ikke har lært noe i fht tankegang rundt beredskap siden Titanic i 1912 da enn tilsynelatende tror at en bygger skip som ikke kan havarere. Dette er å leve på en livsløgn fra såvel redere, verft som klasseselskap sin side. **Dette er et forhold som for disse må få rettslige følger.**

NMF mener det er god grunn til å **etterforske** de store klasseselskapene da det er disse som sitter på kompetansen i fht å godkjenne nybygg og dermed og bærer mye ansvar. Videre har redere og management for skipene et stort ansvar sammen med nasjonalstatene som er med på å lage regelverket gjennom FN s skipsfartsorganisasjon, IMO.

De har bygget en dødsfelle, inkompetanse satt i system

Cruiseskipene har senere år antatt dimensjoner og former som tidligere var utenkelige. Kapasiteten og dimensjonene til disse fartøyene er ofte svært positivt omtalt og det er svært sjelden motforestillingene får komme ut. NMF sin erfaring med maritim bransje på rederside, managementside dvs de som sitter med makten, er at disse ofte er bemannet med økonomer og jurister. Dvs mennesker uten den nødvendige kunnskap om hva de er ansvarlig for. NMF mener og at dette kan skje fordi det er så pass store summer involvert at motforestillinger fra den rette maritime kompetansen som oftest blir klubbet ned. De kommer iallefall sjelden ut.

NMFs umiddelbare krav til cruisenæringen

Følgende punkter mener NMF at cruisenæringen på kort og litt lenger sikt må utføre;

- slepeøvelse kommende uker og måneder sammen med Kystverket
- ombygging av fartøyer må vurderes for å øke stabiliteten ved vanninntrenging

Slepeøvelse på cruiseskip allerede de neste ukene tvingende nødvendig

Norges Miljøvernforbund mener det er helt umulig å la hendelsen i Italia gå upåaktet hen her hjemme når sesongen for cruiseskipene starter om 2-3 måneder. NMF mener videre at fokuset på beredskap på disse skipene må økes i ukene som kommer. NMF ved undertegnede var i går i omfattende kontakt med kompetent slepekompetanse i Kystverket som kunne informere at det sees som risikofyllt og en utfordring å gjøre fast i et Cruise fartøy av de typer som går til Norge

Ombygging av cruise fartøyer kan bli nødvendig, ref steinlasteren Rocknes

Steinlasteren Rocknes som gikk rundt i Vatløstraumen i januar 2004 fikk da skipet ble renoverert montert potonger på skroget bak for å øke stabiliteten. Rocknes hadde pga de store conveyerbeltene for lasting av stein et uvanlig høyt tyngdepunkt samt en forferdelig dårlig sikt. Denne dårlige sikten kunne undertegnede saksbehandler selv bekrefte da jeg besøkte skipet etter renovering.

NMF vil supplere kravlisten fortløpende.

Miljøbombe helt uten å tenke over det

De største cruisefartøyene kan bunkre min 10 000 tonn bunkers av verste sort, dvs den billigste oljen bunkret i Rotterdam. Det er olje av bl.a. typen IF 380. Denne har vist seg svært vanskelig å jobbe med i fjæresteinene etter utslipp. Ved et havari enten i Bergen indre havn, Geirangerfjorden eller Oslofjorden ved eks Drøbak vil en ved utslipp og skip som går rundt ha en fullstendig uhåndterlig situasjon som vi ikke er forberedt på og som vi ikke vil klare å håndtere. Hundretalls mennesker vil kunne risikere å omkomme og vi vil kunne få vårt verste oljesøl noensinne.

Norges Miljøvernforbund krever at Norge via sin delegasjon i IMO jobber for at det design som de store cruiseskipene idag bygges på må gjennomgås og endres da det er en stor sikkerhetsfare forbundet med å bygge skip som ikke synker men velter over på siden da livbåtene på begge sider blir utilgjengelige for passasjerene med potensielt tap av alle passasjerene, tusenvis av menneskeliv kan gå tapt.

NORGES MILJØVERNFORBUND

Kurt Oddekalv
Leder

Jan-Hugo Holten
Saksbehandler maritime spørsmål