

UTLARMNING AV RITS-STYRKA

**MASKINRUMSBRAND OMBORD I
MALTAREGISTRERADE FARTYGET
MELTEMI**



UTLARMNING AV RITS-STYRKA

MASKINRUMSBRAND OMBORD I MALTAREGISTRERADE FARTYGET MELTEMI 1998-03-21



Sjötrafikavdelningen
Produktområde sjöräddning
1998-04-28

Christer Waldegren

SJÖFARTSVERKET

601 78 NORRKÖPING
Tel: 011-19 10 00
Fax: 011-10 19 49

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Faktaredovisning	1
Analys	2
Rekommendationer	5

Faktaredovisning

Det liberiaflaggade fartyget NORTHERN SPIRIT med anropssignal ELOW7 rapporterade kl 19.45 lördagen den 21 mars till MRCC Stockholm att man observerade ett fartyg i brand i ostlig riktning och med avstånd 1-2 M från position Lat 56 49N Long 019 32E.

NORTHERN SPIRIT gick mot det brinnande fartyget men vågade sig inte intill då man hade farlig last ombord. Man hade på VHF kanal 16 mottagit ”Fire on board” och därefter försökt få kontakt utan resultat.

Vid MRCC bedömdes larminnehållet som allvarligt och räddningsledaren beslutade larma tillräckligt med resurser till positionen för att kunna rädda såväl ev. ombordvarande som folk i flottar, livbåtar och i vattnet. Dessutom avsågs kontakt tas med MRCC Riga för att överenskomma om ledningsförhållanden under insatsen.

Som resurser lämpliga för insats bedömdes helikopter och RITS-styrka. Den senare för eventuell livräddande insats ombord.

I initialskedet förelåg inga uppgifter om det brinnande fartyget. Först klockan 20.45 då NORTHERN SPIRIT kommit närmare och fått kontakt på VHF kunde man meddela att det rörde sig om det maltaregistrerade stycke gods fartyget MELTEMIS med anropssignal 9HDW3, om 12000 DWT i ballast på resa från Rotterdam till Ventspils. Ägare Amalon Maritime Ltd, Valetta Malta.

Fartyget var strömlöst varvid den fasta radioutrustningen var utslagen. Vid meddelandet ”fire on board” och senare kommunikation med NORTHERN SPIRIT användes en bärbar VHF-station.

Räddningsledaren på MRCC larmade via ARCC beredskapshelikoptrarna på Gotland, Ronneby och Berga. Utlarmning av RITS-styrka på Gotland begärdes hos räddningstjänsten i Stockholm.

Sjöfartsverkets OSC-lots (On Scene Commander) i beredskap på Gotland larmades också.

Då NORTHERN SPIRIT kl 20.45 haft kontakt med MELTEMIS på VHF kanal 16 framfördes att befälhavaren på den senare avböjt all form av assistans.

Då kustbevakningens fartyg KBV104 vid midnatt kommit fram till haveristen meddelas att branden i maskinrummet, närmare bestämt en oljeseparator, var släckt och att reparationen i det närmaste var avslutad. MELTEMI avsåg snart återuppta sin resa till Ventspils.

Analys

I samband med den aktuella händelsen uppstod en rad oklarheter och tveksamheter angående vem som förväntas resp. verkställer utlarmning av, och direktiv till resurser.

Då instruktioner och checklistor för RITS-funktionen är under utveckling har det befunnits lämpligt att utvärdera genomförda åtgärder.

Eftersom Sjöfartsverket har avtal med Försvarmakten om helikopterberedskap för sjöräddning bör gjorda erfarenheter också ligga till grund för bedömning av resursnyttjande enligt detta avtal.

En genomgång av händelsen har hållits med representanter för MRCC Stockholm, Räddningskårerna i Stockholm, flygräddningscentralen ARCC och Räddningsverket med syfte att belysa och klarlägga följande från den aktuella händelsen.

- RITS-instruktioner och larmrutiner
- OSC lots i beredskap
- kommunikation och direktiv mellan MRCC och deltagande enheter.
- utrustning och personal i beredskapshelikopter?
- flygplatstornens roll i sjöräddningsinsatser?

Som sakkunnig i helikopterfrågor internt Sjöfartsverket har Lars Widell deltagit.

Uppgifter om larminnehåll och direktiv har också lämnats av Räddningstjänsten Gotland och Försvarmaktens 13:e helikopterdivision i Ronneby.

En sammanställning av loggar och dagböcker från MRCC Stockholm, ARCC, Räddningstjänsten Stockholm och Gotland visar på nedanstående tveksamheter och oklarheter vilka har ansetts behöva utvecklas;

- Räddningstjänsten i Stockholm fick från MRCC Stockholm begäran att larma ut RITS-styrka på Gotland. Då instruktioner för larmoperatör och jourhavande brandingenjör saknades uppstod en rad oklarheter, missförstånd och förseningar.

Som exempel kan nämnas att

larmoperatören efter första kontakten med MRCC inte uppfattat uppgiften att verkställa utlarmningen, utan väntat kvar i telefon på vidare direktiv.

klartecken att larma RITS-styrkan från Stockholm tolkades i första skedet också på annat sätt än vad räddningsledaren avsåg.

- I RITS-instruktion och checklista för MRCC framgår att den senare, snarast efter larm, skall skicka fax med kompletterande uppgifter till utlarmade RITS-styrkor. På grund av oklar kommunikation i MRCC stab utfördes inte uppgiften.
- On Scene Commander (OSC-lots) i beredskap på Gotland larmades av MRCC. Det framgår då att den lots som var påloggad i MRCC inte längre hade beredskapen. Denna hade tagits över av annan lots, som inte meddelat MRCC om förändringen.
- Helikoptrar larmades från Visby, Berga och Ronneby. Avsikten var att Visby skulle lasta RITS-styrka från Gotland och snarast bege sig till haveristen, medan Berga skulle lasta RITS-från Stockholm och avvakta för vidare direktiv i Visby, medan Ronneby skulle gå direkt till olycksplatsen.

Vid genomgången efteråt framfördes från ARCC att man har direktiv att, när en helikopter larmats ut, alltid larma och ytterligare helikopter. Detta för att trygga säkerheten för den första besättningen samt som reträtt-

väg från insatspositionen. Direktiv ang denna åtgärd kommer enligt ARCC från ÖB och flottiljcheferna.

Kontakterna mellan räddningsledaren och ARCC genomfördes på telefon, samt via stabschef/biträdande räddningsledare vid MRCC som vidarebefordrade information/direktiv. Detta kan ibland ha orsakat oklarheter beslut, direktiv och löpande information. En utveckling av gemensam metodik och direkta kontakter vid den gemensamma räddningscentralen för sjö- och flygräddning i Göteborg bör ytterligare kunna underlätta kommunikation vid framtida insatser.

- Då Räddningstjänsten Gotland anlände till överenskommen plats på flygfältet hade helikoptern lyft mot olyckspositionen. Orsaken till detta var att;

RITS-styrkans utlarmning försenades på grund av orsaker som tidigare nämnts.

Behovet av helikopter för evakuering av de ombordvarande hade bedömts ha högre prioritet.

Beslut togs att beredskapshelikopter från Ronneby skulle hämta RITS-styrkan på Gotland.

- Räddningstjänsten Gotland erhöll larm och, vid ett flertal tillfällen, information om direktiv och utveckling från flygledartornet i Visby.
- Räddningstjänsten Gotland fick inte kontakt med tornet på lokal brandfrekvens för att få klartecken att korsa bana "10-28". Orsaken till detta kan antingen vara att fel kanal varit inställd i bilen, eller att tornets passning ej var tillslagen.
- Sjukvårdsgrupp larmades att medfölja Ronnebyhelikoptern. Detta tillsammans med ubåtsjaktutrustningen ombord var orsaken att man inte kunde ta ombord RITS-styrka. Beslutet att ta med sjukvårdsgruppen togs, efter förslag från piloten, av ARCC. Beslut om sjukvårdsgrupps deltagande skall tas av räddningsledaren. ARCC har vid genomgången senare redovisat att MRCC meddelades om beslutet.

- MRCC får, efter beslut att helikoptern från Ronneby skulle hämta RITS-styrkan Gotland, besked att detta inte är möjligt på grund av att man är lastade med ubåtsjaktutrustning.

Ubåtsjaktbestyckningen innebär inget hinder för helikoptern att lasta RITS-styrka med utrustning. Detta har också redovisats av Försvarmakten i samband med utformningen av beredskapsavtalet med Sjöfartsverket.

Piloten på helikoptern framförde enligt uppgift till ARCC att det, på grund av utrymmet, skulle bli problem att lasta RITS-styrkan på Gotland utan att ta ut befintlig utrustning, vilket skulle ta omkring 30 minuter. Beslut togs av ARCC, vilket meddelades till MRCC, att helikoptern skulle gå till olycksplatsen direkt.

Rekommendationer

Som följd av analysen av befintlig dokumentation, underlag av genomförd genomgång samt intervjuer med berörda lämnas följande förslag till åtgärder;

- Utforma instruktioner, för larmoperatörer och jourhavande brandingenjörer vid räddningstjänsten i Stockholm och Göteborg, i enlighet med RITS-instruktion och som förlängning av MRCC:s checklista för RITS-insats. Från 1 jan 1999 kommer i första hand räddningstjänsten i Göteborg bistå MRCC vid utlarmning. Man avses också bidra med samverkansbefäl vid RITS-insats och därmed föra övriga RITS-kommuners talan vid bl.a behovsbedömning.
- OSC-lots i sjöräddningsberedskap skall telefonledes informera MRCC om gällande beredskapsstatus.
- Räddningstjänsten Gotland bör tillsammans med flygledartornet se över samarbetsrutiner för radiopassning i samband med passage av start-/landningsbana.
- Information och instruktioner ang beslut om deltagande av sjukvårdsgrupp i helikopter, samt rutiner ang. utlarmning bör snarast förtydligas.

- Representanter för Sjöfartsverket och Luftfartsverket bör snarast gemensamt se över metodik, instruktioner och checklistor för MRCC och ARCC utifrån gällande lagstiftning och avtal med Försvarmakten. Syftet med förslaget är att klarlägga vem som skall genomföra olika åtgärder resp. på uppdrag av vem.
- Luftfartsverket bör informera flygledningspersonal på platser med helikopterberedskap om sjöräddningsorganisation inkl. RITS-avtal. Sjöfartsverket bistår vid behov i arbetet.
- Sjöfartsverket informerar berörd helikopterpersonal om innehållet i RITS-avtal och instruktion.