

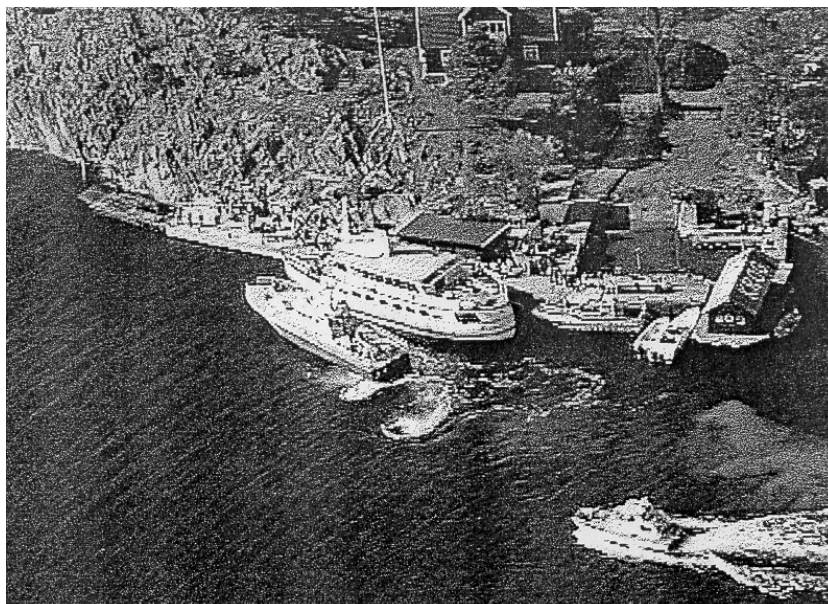
**STELLA POLARIS -
GRUNDSTÖTNING I SÄVSUNDET**

SJÖRÄDDNINGSSINSATS NR 89 1998-05-27



STELLA POLARIS - GRUNDSTÖTNING I SÄVSUNDET

SJÖRÄDDNINGSSINSATS NR 89 1998-05-27



EN ANALYS AV SJÖRÄDDNINGSSINSATS I ENLIGHET MED

Christer Waldegren Sjötrafikavdelningen
Produktområde sjöräddning

SJÖFARTSVERKET

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

Sammanfattning

På eftermiddagen den 29 maj gick passagerarfartyget STELLA POLARIS på grund utanför Sävsundet med 146 passagerare ombord. Vädret var vid tillfället vackert med svaga vindar.

Fartyget kom loss från grundet av egen kraft varefter man gick in och förtöjde vid bryggan på Sävö öster om Studsvik. Sjöräddningscentralen (MRCC) i Stockholm larmades på mobiltelefon från fartyget via 112. Samtliga passagerare, varav några lätt skadade, hade då satts iland på Sävö.

Befälhavaren hade också varit i kontakt med rederiet, samt kontaktat räddningstjänsten för dykarundersökning av skrovet.

Vid möte två dagar senare i Södertälje med den regionala samrådsgruppen för sjöräddning (RSS) redovisades den inträffade händelsen av representanter för sjöräddningscentralen och kommunal räddningstjänst.

Vid mötet diskuterades frågor som

- vilka skyldigheter befälhavaren har att så tidigt som möjligt larma MRCC.
- om händelsen var att betrakta som räddningstjänst och i så fall under vilken myndighets ansvar.

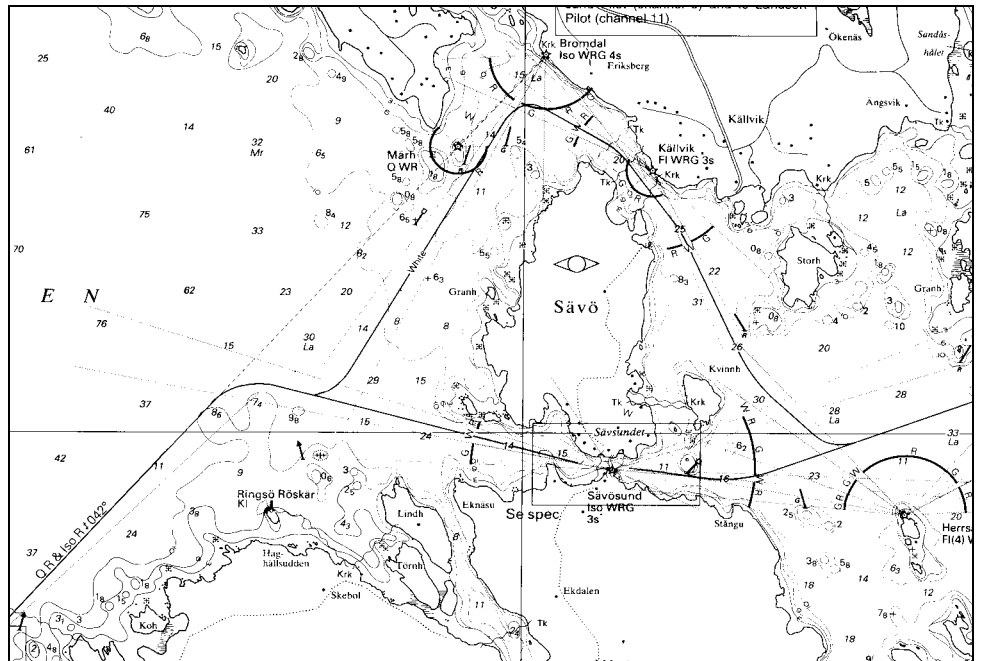
Även frågor ang utlarmning av sjukvårdsresurser, polis och räddningstjänst behandlades.

Som följd av mötet tillsattes en mindre grupp för att söka ytterligare faktaunderlag och kommentarer.

Som underlag för analysen har sjöräddningslogg från MRCC, minnesanteckningar från regional utvärdering samt anteckningar från möte med SOS Alarm använts.

Analys av sjöräddningsinsatser ingår som ett led i Sjöfartsverkets kvalitetsarbete. Syftes är bl.a. att jämföra genomförda insatser med gällande instruktioner för att ytterligare utveckla metodiken i sjöräddningsarbetet.

Som resultat av händelsen lämnas rekommendationer att, utifrån Sjöfartsverkets perspektiv, klarlägga och om möjligt ytterligare effektivisera räddningstjänsten.



Bedömning och beslut av MRCC

Då ingångsfakta i larmet inte tydligt pekade på händelsens omfattning och läge bedömde räddningsledaren vid sjöräddningscentralen i Stockholm (MRCC) situationen som sjöräddning och klassat beredskapsläge. Loggföring påbörjades och beslut togs att larma enheter till platsen för lägesbedömning och omhändertagande samt transport av skadade.

Åtgärder och utveckling

Efter att ha initierat utlarmning av räddningsenheter och sjukvårdresurser föreslog räddningsledaren vid MRCC den kommunala räddningstjänsten för "Sörmlandskusten" att denna skulle ta över ledningen av insatsen på Sävö. Detta accepterades dock inte, utan överenskommelse gjordes att MRCC skulle fortsätta på den inslagna linjen.

Analys

Initiala åtgärder från MRCC betraktas som helt korrekta med hänsyn till ofullständiga ingångsfakta, samt inte minst då det förelåg ett behov av omhändertagande och transport av skadade. Alarmering av resurser för detta föreföll inte ha utförts av någon annan.

Med fartyget förtöjt vid kaj och samtliga passagerare ilandsatta kan situationen inte anses vara sjöräddningstjänst. Inte heller förelåg kriterier för räddningstjänst enligt 2§ Räddningstjänstlagen som "behov av en snabb insats" eller "det hotade intressets vikt" och bör därför inte heller betraktas som kommunal räddningstjänst.

Det hjälpbehov som förelåg var omhändertagande av och transport av skadade.

Samråd mellan räddningsledaren i MRCC, SOS-centralen och polisen kunde resultera i en överenskommelse om att lämna över fortsatta åtgärder till lämplig instans iland. På så sätt kunde SOS-centralen övertagit ledningen av omhändertagande och transport av de skadade. Polisen hade då sannolikt tagit hand om uppgiften att höra befälhavaren, ta fram underlag som passagerarlista samt registrera passagerarna innan vidaretransport kunde ske.

Ansvar för de oskadade passagerarna och transport till lämplig plats varifrån man kunde ta sig vidare till bestämmelseorten måste anses vila på rederiet.

Efter vidtagna initiala åtgärder, inklusive information till Sjöfartsinspektionen, hade samråd enligt ovan lett till att avslutande av sjöräddningsinsatsen kunnat ske långt tidigare än som nu var fallet.

Även om händelsen inte betraktas som sjöräddningstjänst bör det, då kommunal räddningstjänst inte accepterade ett övertagande av ansvar och ledning, betraktas som riktigt av MRCC att fortsätta leda insatsen tills annan myndighet eller organisation kunde ta över.

Vid det regionala samrådsmötet framfördes synpunkter på befälhavarens beslut att vänta med informationen till MRCC tills fartyget förtöjts vid kaj. Frågan har ställts till Sjöfartsinspektionen, Utredningsstaben om det enligt sjölagens 6 kap 6§; ”Om fartyget råkar i sjönöd är befälhavaren skyldig att göra vad som står i hans makt för att rädda de ombordvarande och bevara fartyget och lasten. ”, kan anses att befälhavaren gjort avsteg från lagstiftningen. Enligt Sjöfartsinspektionen har så inte varit fallet. Befälhavaren på Stella Polaris bedömde att det lämpligaste sättet att svara för de ombordvarandes säkerhet var att agera så som skedde i det aktuella fallet.

Vid en genomgång av dokumentation från SOS-centralen i Eskilstuna och MRCC Stockholm föreligger en avvikelse ang vilka direktiv som lämnades till den förstnämnda. I sjöräddningsloggen på MRCC anges att SOS ombads larma polis och räddningstjänst samtidigt med ambulansbeställningen. Från SOS-centralen redovisas muntligt i efterhand att begäran från MRCC endast innehöll ambulansbeställningen. Tidsangivelserna skiljer också på cirka en halvtimme. Dessa avvikelser har inte påverkat händelseutveckling eller åtgärder.

Rekommendationer

Den redovisning som gjorts ovan är Sjöfartsverkets. Det kan vara så att andra samverkande myndigheter och/eller räddningstjänst-ansvariga inte delar denna syn.

- vid en eventuell framtida översyn av Räddningstjänstlagstiftningen (1986:1102 och 1107), vilket även föreslagits i slutrapport av Räddningstjänstutredningen (SOU 1998:59), bör det tydliggöras var ansvarsgränserna går mellan sjöräddningstjänst och kommunal räddningstjänst, samt mellan kommunal räddningstjänst och sjukvårdens ansvar. Det bör också definieras i vilken mån det råder olika ansvar i skärgårdsområden beroende på öars storlek, utseende etc. Som exempel kan nämnas gränsdragningen mellan sjöräddning eller efterforskning av saknade personer, då man under en sjöräddningsinsats spanar av öar eller ett skär som periodvis överspolas eller är obefolkade.
- vid en händelse som den aktuella, där oklarheter föreligger om ansvar för kommande åtgärder är det lämpligt, om tiden medger, att samråd sker mellan sjöräddningscentralen, SOS-centralen, polis och kommunal räddningstjänst. Detta samråd kan lämpligen ske i form av ett gruppsamtal mellan berörda parter.
- frågor om samverkan mellan sjöräddningstjänst, kommunal räddningstjänst, polis och sjukvård föreslås även fortsättningsvis behandlas vid de regionala samrådsgrupperna för sjöräddning.