

# **PASSAGERARFARTYGET SASSNITZ - BRAND I MASKIN**

**SJÖRÄDDNINGSSINSATS NR. 8254 2001-07-01**

**EN ANALYS AV SJÖRÄDDNINGSSINSATS I ENLIGHET MED  
SJÖFARTSVERKET KVALITETSPROCESS.**

# **PASSAGERARFARTYGET SASSNITZ - BRAND I MASKIN**

**SJÖRÄDDNINGSSINSATS NR. 8254 2001-07-01**



**EN ANALYS AV SJÖRÄDDNINGSSINSATS I ENLIGHET MED  
SJÖFARTSVERKET KVALITETSARBETE.**

Christer Waldegren

---

SJÖFARTSVERKET  
Box 5158  
426 05 Västra Frölunda  
Tel: 031-64 80 20  
Fax: 031-64 80 10

2004-06-30

<b>1</b>	<b>Inledning.....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Sammanfattning .....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Larm till MRCC Göteborg .....</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Bedömning, beslut och omedelbara åtgärder.....</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>Arbetet i MRCC .....</b>	<b>5</b>
5.1	Larmade resurser .....	6
<b>6</b>	<b>Samverkan .....</b>	<b>8</b>
<b>7</b>	<b>Checklistor och beredskapsplaner .....</b>	<b>8</b>
<b>8</b>	<b>Samarbete/kommunikation med fartyget och rederiet .....</b>	<b>9</b>
<b>9</b>	<b>Lokal ledning .....</b>	<b>9</b>
<b>10</b>	<b>Mediahantering.....</b>	<b>10</b>
<b>11</b>	<b>Uppmärksammade frågeställningar och analys av dessa. ....</b>	<b>11</b>
11.1	Radiokommunikation .....	11
11.2	On Scene Co-ordinator (OSC).....	11
11.3	RITS – kommunal styrka för ombordinsats.....	13
11.4	Resurser och förberedelser inför eventuell evakuering .....	14
11.5	Information till media.....	14
<b>12</b>	<b>Rekommendationer .....</b>	<b>15</b>
<b>13</b>	<b>Bilagor .....</b>	<b>18</b>
13.1	Förteckning över deltagande vid utvärdering/genomgång i Malmö 2001.08.22	18

## **1 Inledning**

Passagerarfärjan Sassnitz var på kvällen den 1 juli 2001 på resa från Sassnitz till Trelleborg. Fartyget är tyskregistrerat och tillhör Scandlines Tyskland. Vädret i området var gott med en västlig vind på cirka 6 m/sek. Ombord på resan fanns drygt 230 personer.

Klockan 19.49 löste larmet från maskinrummet ut i brandlarmspanelen på bryggan. Generalalarm löstes ut ombord och stopp i maskin slogs fyra minuter senare i position 54 58.3N 013 27.3E. Efter ytterligare en minut utlöstes fartygets Halon-system i maskinrummet.

Nödanrop på VHF kanal 16 till MRCC Bremen och DSC (Digital Selective Calling) Distress på kanal 70 skickades kl. 19.58 från fartyget.

Denna analys omfattar endast den sjöräddningsinsats som igångsattes och genomfördes från svensk sida som följt av larmet från Sassnitz.

Fakta och erfarenheter har dels inhämtats från personal som tjänstgjorde i MRCC stab på kvällen den 1 juli, och dels i samband med en genomgång i Malmö den 22 augusti. Närmare 50 representanter för fartyg, helikoptrar och landorganisationer som varit inblandade gavs då tillfälle att redovisa sig egen roll och erfarenheter från insatsen samt att ställa frågor och lämna synpunkter på åtgärder och händelser. Myndigheter, organisationer och företag som deltog i mötet framgår i bilaga.

## **2 Sammanfattning**

Som följd av larmet från Sassnitz igångsattes en mängd aktiviteter från Sjärräddningscentralen (MRCC) i Göteborg. Helikoptrar och räddningsbåtar larmades tillsammans med handelsfartyg och färjor till angiven positionen samtidigt som insatsstyrkor från kommunal räddningstjänst ställdes i beredskap på land.

Larmet från Sassnitz i form av Mayday och DSC Distress innehöll ingen direkt begäran om assistans utan mera en rapport om vad som inträffat samt fartygets position.

Genom samverkan mellan sjöräddningscentralerna i Sverige, Danmark och Tyskland samt inom Sverige med landorganisationerna kommunal räddningstjänst, polis och sjukvård, höjdes beredskapen inför en eventuell förvärrad situation. Förberedelser gjordes i Trelleborg för mottagande av ombordvarande från Sassnitz.

Det visade sig senare på kvällen att man med fartygets egen organisation och brandsläckningssystem lyckats släcka maskinrumsbranden. Kl. 23.25 meddelades att så var fallet och att ingen räddningsinsats eller assistans utifrån därför var nödvändig. Beslut togs av Scandlines att fartyget skulle bogseras till Sassnitz.

Erfarenheterna från händelsen visar att den svenska sjöräddningen snabbt blev utlarmad och organiserad i höjd beredskap.

Samarbetet enligt beredskapsplanen mellan Sjöfartsverket och Trelleborgs kommun initierades och har rapporterats fungera enligt intentionerna. Även samarbetet mellan Sverige, Danmark och Tyskland fungerade enligt internationella regelverk och rekommendationer.

### **3 Larm till MRCC Göteborg**

Sassnitz kontaktade först MRCC Bremen på VHF kanal 16. Därefter sändes ett s.k. DSC (Digital Selective Calling) Distress på kanal 70 med efterföljande nödanrop på kanal 16.

Larmet i form av VHF DSC Distress togs emot någon minut före klockan 20.00 den 1 juli. Meddelandet innehöll fartygets MMSI-nummer (identitetsuppgift), position samt distress nature - "fire explosion". Angiven position, 54 57N 013 26E, ligger inom svensk sjöräddningsregion (SRR) men nära gränsen till tyskt ansvarsområde.

Strax efter DSC-anropet sände Sassnitz nödanropet *Mayday* på VHF16. Det uppfattades av fartyg och landstationer i området. Bandupptagningen vid MRCC Göteborg visar att Sassnitz först anropade "Bremen Rescue" (MRCC Bremen). Därefter fick man kontakt med den danska kustradiostationen *Lyngby Radio*, som också kvitterade nödanropet och återutsände nödmeddelandet - *Mayday Relay*.

MRCC Göteborg som efter några minuter konstaterade att angiven position låg inom svensk sjöräddningsregion gjorde ett flertal misslyckade försök att få kontakt med Sassnitz. Lyngby Radio, MRCC Bremen, Sassnitz och

alla fartyg i närheten blockerade helt kanal 16 med mycket intensiv trafik. Kommunikationen genomfördes växelvis på engelska, danska och tyska.

Sjöräddningscentralen (MRCC) för det land som har ansvaret för det område där nödpositionen ligger, hamnar på så sätt ”på efterkälken” och får problem att ta över den redan igångsatta SAR-trafiken med uppgift om vilka fartyg som lämnat ETA till positionen.

MRCC Göteborg tog kl. 20.06 telefonkontakt MRCC Aarhus i Danmark och överenskom att Göteborg skulle ansvara för och leda insatsen. Lyngby Radio fortsatte dock med återutsändningar och SAR-trafik till kl. 20.20 då MRCC ringde och meddelade vad som överenskommit med MRCC Aarhus.

#### **4 Bedömning, beslut och omedelbara åtgärder**

Räddningsledarens bedömning av larminnehållet var att en snabb insats var nödvändig eftersom fara kunde föreligga för ett stort antal människor.

Målet för insatsen, ett s.k. *beslut i stort (BIS)* innefattade att *larma yt- och flygande sjöräddningsresurser samt övrig sjöfart, brandbekämpning i livräddande syfte, om nödvändigt att evakuera – föra iland de omhändertagna till överenskommen landtagsningsplats. Samverkan med kommunal räddningstjänst.*

Nödläge deklarerades för sjöräddningsinsatsen.

Omedelbara åtgärder som igångsattes var att ta kontakt med Sassnitz, ta över SAR-trafiken på kanal 16 samt samordna densamma och få en bild av vilka fartyg som var på väg till platsen samt ETA för dessa.

Sambandsoperatören i MRCC fick initialt i uppgift att dirigera alla fartyg med ETA inom två timmar mot nödpositionen.

Utlarmning av resurser påbörjades omedelbart på radio och telefon. På grund av den hårda belastningen på kanal 16 fanns det inledningsvis ingen möjlighet att sända selektivt anrop till sjöräddningssällskapets personmottagare.

## 5 Arbetet i MRCC

Vid larmtillfället var bemanningen i MRCC följande: räddningsledare, biträdande räddningsledare, ”3e-man”, samt ytterligare en person som fanns kvar sedan vaktavlösningen som just avslutats. Samtliga hade behörighet som räddningsledare.

Fördelningen av arbetsuppgifterna initialt innebar att räddningsledaren svarade för den övergripande ledningen, bedömning och beslut. Hon hanterade också kontakterna med alarmcentralen (AC) hos räddningstjänsten Stor-Göteborg för att alarmera RITS-funktionen samt räddningstjänsten Trelleborg för aktivering av beredskapsplan för förberedelse för mottagning av senare ilandtagna personer.

”3e-man” uppdrogs att svara för radiopassning, s.k. nödpassning av bl.a. kanal 16 samt SAR-sambandet kring Sassnitz.

Biträdande räddningsledaren skötte kontakterna med de danska respektive tyska sjöräddningscentralerna MRCC Aarhus och MRCC Bremen samt besvarade ankommande telefonsamtal.

Uppgiften att larma ledigvarande behörig personal och chef i beredskap utfördes av den som tidigare lösts av från föregående vakt.

Under inledningsskedet av operationen dirigerades nya inkommande larm till sjöräddningsundercentralen (MRSC) i Stockholm dit även ”nödpassningen” snabbt överflyttades så att MRCC kunde koncentrera sig på det samband som rörde insatsen kring Sassnitz.

Inkallad ledig personal ur Sjöfartsverkets egna led kom snabbt till MRCC och förstärkte räddningsledarens stab. Bland dessa utsågs genast 3-4 man att ta hand om den ”normala” verksamheten inkl. hanteringen av eventuellt nya inkommande larm. Denna grupp placerades inom ledningscentralen men skild från ”Sassnitz”-fallet.

Sambandet förstärktes med en person och två man tog hand om massmedia och ytterligare en övertog kontakterna med räddningstjänsten i Trelleborg samt kommunikationen med rederiet mm.

En timme efter larm var nio man i MRCC enbart sysselsatta med händelsen kring Sassnitz, varav två med mediakontakter. Båda Luftfartsverktes flygräddningsledare som tjänstgjorde i ARCC ingick i MRCCs stab med

uppgift att svara för utlarmning och samordning av samtliga helikoptrar. Även kontakter och transport av RITS-styrkor samt samarbetet med samverkansbefälet från räddningstjänsten Stor-Göteborg sköttes från ARCC.

Stabsgenomgångar hölls med jämna mellanrum och samtliga i staben var uppdaterade och hade en eller flera uppgifter att sköta. Räddningsledaren upplevde att hon hela tiden hade total kontroll över läget. All personal som ingick i MRCC-staben hade tilldelats uppgifter.

Vid stabsgenomgångarna deltog även personal ur Kustbevakningen och Försvarmakten för att få kännedom om händelsen och insatserna.

## **5.1 Larmade resurser**

Efter nödmeddelande från Sassnitz och återutsändning av det samma på VHF kanal 16 svarade ett stort antal båtar och fartyg. Fartyg inom två timmars gångtid ombads av MRCC att gå mot nödpositionen. Bland dessa var;

SKÅNE  
VINGA HELENA  
TRANS BALTICA  
FIGARO  
POVEL ANKER  
DELPHINE  
CONTAINERSHIP V  
NYLAND  
NORDIC FROST  
JAN SNIADOCKI  
HYDRUS  
FREJA SCANDIC  
KAJEN  
HARMON

SITREP (Situation Report) med information om larminnehåll och vidtagna sändes från MRCC Göteborg till MRCC Bremen och MRCC Aarhus.

Följande svenska resurser larmades till platsen:

Sjöräddningssällskapet stationer i Trelleborg, Ystad/Kåseberga och  
Skillinge som deltog med

SJÖMANSHUSET  
GUNNEL LARSSON  
RESCUE GORAN

Sjöfartsverket

Lotsbåt 737

ON SCENE CO-ORDINATOR (OSC) i beredskap.

RITS-styrka från

GÖTEBORG och HELSINGBORG

Övriga RITS-kommuner informerades för kännedom och sattes i beredskap enligt bilaga.

Kl. 20.28 undersökte MRCC vilka eventuella resurser Försvarmakten och KBV hade med ETA inom 2 timmar. (Kl. 20.40 meddelas att vedettbåten hade 3 tim gångtid. Kl. 21.00 meddelar Kustbevakningens VB Väst att KBV 048 går till platsen för miljöräddningsberedskap.)

Följande båtar och fartyg ställdes också till förfogande från MRCC Bremen och MRCC Aarhus:

#### Tyskland

- ARCONA
- VORMANN JANTZEN
- AUERBACH
- BG22 NEUSTRELITZ
- Bogserbåt från Warnemünde

#### Danmark

- GRIBBEN P558

Räddningshelikoptrar från

SVERIGE

- Ronneby Y61
- Göteborg Y69

DANMARK

- Rescue 240
- Rescue 276
- Rescue 277

TYSKLAND

2 helikoptrar i ”stand by” i Warnemünde och Kiel.

## 6 Samverkan

Samverkan i syfte att höja beredskapen, skapa resurser och ha organisationen klar för en eventuell evakuering från Sassnitz skedde i första hand med räddningstjänsten i Trelleborg, Räddningstjänsten i Stor-Göteborg (RITS), sjöräddningscentralerna i Aarhus och Bremen samt internt inom Sjöfartsverket med Sydkustens sjötrafikområde i Malmö.

Samverkan och samarbete förekom också inom ledningscentralen på Kärningberget med Luftfartsverket (ARCC/Cefyl), Kustbevakningen och Försvarsmakten. De två sistnämnda deltog bl.a. vid stabsgenomgångar i MRCC.

Information utåt och uppåt i organisationen lämnades till Sjöräddningssällskapet, Polisen samt inom Sjöfartsverket till ansvariga för avdelningarna Produktion och Planering/Normering.

Räddningsledaren upplevde att samverkan fungerade väl.

## 7 Checklistor och beredskapsplaner

De checklistor och planer som i första hand var aktuella var

- Beredskapsplan Trelleborg
- On Scene Co-ordinator
- Experter/Stödgrupp
- RITS-insats
- SAR-plan för Sassnitz (SOLAS V/7.3)

Checklistor för sjöräddningen är avsedda att användas som stöd i arbetet. Beredskapsplanen för Trelleborgs kommun och SAR-plan för Sassnitz användes under insatsen. Däremot användes inte övriga checklistor som stöd.

## **8 Samarbete/kommunikation med fartyget och rederiet**

MRCC hade hela tiden kontakt med befälet på Sassnitz via VHF och mobiltelefon varför information om MRCCs åtgärder och händelseutvecklingen ombord fortlöpande kunde utväxlas.

Uppgiften om antalet ombordvarande varierade hos MRCC. Inledningsvis redovisades från fartyget att man ombord hade 169 passagerare och 58 besättning (vilket blir 227). Totalt angavs 235. Senare (kl. 21.26) ändrades uppgifterna till 169 resp. 65 och sammanlagt 234.

Då resursinventering och alarmering inom sjöräddningsorganisationen var klar och fartyg, flyg och RITS-styrka var satta i höjd beredskap avvaktades besked från Sassnitz ang om branden var släckt eller ej.

MRCC hade också sedan ett tidigt skede kontakt via telefon med rederiinspektör för Scandlines Sverige som i sin tur vidareinformerade till Scandlines i Tyskland.

## **9 Lokal ledning**

Sjöfartsverkets On Scene Co-ordinator (OSC) i beredskap larmades i ett tidigt skede från MRCC. Eftersom lotsbåt 733 skulle gå från Malmö bedömdes det vara lämpligast och snabbast att OSC medföljde 733 till haveripositionen. Man anlände till området först kl. 23.00 då man tog kontakt med Sassnitz och efterhörde möjligheten för OSC att komma ombord men befälhavaren bedömde att så inte var lämpligt. En stund

senare, kl. 23.25 meddelades att branden var släckt. Därför påbörjades inte någon samordning lokalt.

Under tiden för transporten var ingen OSC utsedd att samordna fartyg och båtar på plats.

En av de danska helikoptrarna flög till larmpositionen och rapporterade därefter till MRCC. Övriga larmade helikoptrar landades ner i beredskap. Då helikoptrar inte befann sig i området behövdes heller ingen samordning i luften (Aircraft Co-ordinator – ACO) av de flygande resurserna.

## **10 Mediahantering**

Mediafunktionen vid MRCC aktiverades i ett tidigt skede. Redan en kort stund efter larmet fanns det ett uppdämt behov av information, och trycket från media var mycket stort.

Som tidigare nämnts hade två personer i MRCCs stab tilldelats uppgiften av svara på ”press”-numret. Möjligen hade ytterligare någon behövts för mediahanteringen.

På grund av belastningen av inkommande telefonsamtal dröjde det innan det första pressmeddelandet skickades.

På samma sätt som tidigare är media-belastningen på MRCC hård från såväl svensk som internationell press och etermedia.

På grund av tidsbrist blev Sjöfartsverkets Informationsenhet inte informerad. Tanken är att Informationsenheten på MRCCs uppdrag även skall initiera och stödja den lokala organisationen.

Ingen representant för Sjöfartsverket regionalt fanns på plats att möta och informera media i Trelleborg. Kontakt hade förevarit mellan MRCC och sjötrafikområdet angående behov och lämplighet att finnas på plats i mottagningshamnen. Möjligen togs beslutet att inte så behövdes när det stod klart att ingen evakuering från Sassnitz skulle ske och att fartyget inte skulle tas till Trelleborg.

## **11 Uppmärksammade frågeställningar och analys av dessa.**

### **11.1 Radiokommunikation**

Som tidigare beskrivits uppstod "kaos" i radiotrafiken, Flera olika språk användes omväxlande, och oklarhet om inom vilket lands ansvarsområde nödpositionen låg, gjorde att en "kamp" uppstod mellan olika landstationer i strävan att leda radiotrafiken.

Vid MRCC Göteborg upplevde man att det tog för lång tid att få fram namnet på det nödställda fartyget ur DSC-meddelandets MMSI-nummer (Maritime Mobile Service Identity). Systemets tröghet att snabbt överföra positionen till sjökort med SRR-gränser (Search and Rescue Regions) har troligen också inverkat på fördröjningen.

Positionen ligger inom svenskt sjöräddningsregion, i närheten av gränsen till Tyskland. Lyngby Radio var ändå först att kvittera, vilket tillsammans med ovan nämnda fördröjning vid MRCC Göteborg sannolikt bidrog till den hårda belastningen av kanal 16.

På samma sätt som tidigare uppmärksammats vid andra stora sjöräddningsinsatser, bl.a. Scandinavian Star (1990) och Prinsesse Ragnhild (1999) uppstår en "kamp" om utrymmet på kanal 16. Ett nödanrop uppfattas i våra livligt trafikerade farvatten av flera olika landstationer. Kunskapen och ansvarsgränser (SRR – sjöräddningsregioner) förefaller variera vilket resulterat i att angränsande länder kan vara snabbare på radion att t.ex. återutsända nödmeddelande, vilket innebär att ett stort antal fartyg anmäler sig med information om ankomsttid (ETA) till nödpositionen.

### **11.2 On Scene Co-ordinator (OSC)**

I närområdet kring Sassnitz samlades ett stort fartyg och räddningsenheter. En del låg enligt uppgift alldeles för nära varandra och det upplevdes rörigt i området. I efterhand har det framförts ett behov av en tillfälligt utsedd OSC på plats under tiden tills Sjöfartsverkets OSC-lots i beredskap anlände.

MRCC som hade plottat de fartyg som rapporterat gångtid och ankomst till platsen saknade en lägesbild som visade hela omfattningen. Upplevelserna ovan rapporterades inte till MRCC. Om situationen på Sassnitz förvärrats och en evakuering blivit nödvändig kunde trängseln bland fartygen ha inneburit komplikationer för räddningsinsatsen.

Då MRCC inte uppfattat hela omfattningen och behovet av OSC borde detta ha påkallats av fartyg på platsen. Det hade då varit lämpligt att befälhavaren på t.ex. någon av de intilliggande färjorna tilldelats uppgiften att fördela fartygen i området. En sådan uppgift hade också gjort det naturligt att OSC-lotsen som senare anlände hade valt samma plattform som tillfällig OSC och därmed fått information om utvecklingen.

Det är generellt sett inte lämpligt att OSC väljer att sättas ombord på haveristen. Om läget förvärras och en evakuering skulle bli nödvändig minskar samarbetet med befälet ombord. Dessutom måste OSC själv flytta till annan plats. I utbildning och metodanvisningar för OSC rekommenderas placering på annan plattform där resurser finns i form av besättning och utrustning.

Vid detta tillfälle blev OSC ombedd av räddningsledaren vid MRCC att gå ombord i haveristen. Detta godtogs dock inte av befälhavaren. Anledningen till MRCCs förslag berodde på att man ville ha OSC som förbindelselänk mellan räddningsledaren och befälhavaren. I första hand avsåg man kunna få tydligare uppgifter om vad som hände ombord inkl. antalet ombordvarande som varierade vid olika tidpunkter.

Behovet av en OSC kan antingen komma från MRCC, eller från enheter på plats som då skall framställa behovet till MRCC. Bedömningen i detta fall är att en tillfällig OSC lämpligen borde ha utsetts.

Frågan om lämpligaste transportsätt för OSC ut till olycksplatsen har också tagits upp. Eftersom helikoptern är en viktig transportresurs får detta behov vägas mot andra transportbehov. Ett utseende av en tillfällig OSC bland de närvarande fartygen hade kompenserat den tidsfördröjning som det innebar att få ut den lots som hade OSC-beredskap till olycksplatsen.

### 11.3 RITS – kommunal styrka för ombordinsats

Räddningsledaren initierade snabbt utlarmningen av RITS-styrka genom att kontakta Alarmcentralen (AC) i Stor-Göteborg. AC larmade i sin tur samverkansbefäl till MRCC. Räddningstjänsten i Stor-Göteborg har dessutom enligt RITS-instruktionen funktionen att bistå MRCC med utlarmning av andra RITS-kommuner samt att fungera som kontakt för dessa.

Samordningen av RITS-styrkor samt transport av dessa hanterades inom MRCC stab av ARCC-personal.

Kompletterande information via särskild faxmall skickades efter cirka två timmar med grupsändning till RITS-kommunerna. Möjligen gjordes detta av samverkansbefälet som befann sig i MRCC.

RITS-styrka larmades ut från Göteborg och Helsingborg för transport med helikopter. I efterhand har frågan ställts varför inte RITS-styrkan från Karlskrona utlarmades och hämtades av helikopter från Ronneby. Denna flög nu i stället till Helsingborg för att hämta insatsstyrkan där.

Någon förklaring till detta beslut har inte framkommit. Valet av RITS-kommuner bygger i de flesta fall på närheten till platser med helikopterberedskap (undantag Helsingborg). Därför får det anses ha varit snabbare och lämpligare att valet av RITS-styrka för helikoptertransport hade fallit på Göteborg och Karlskrona. Om behov även funnits av styrka från Helsingborg hade ett alternativ varit att transportera denna med bil till Sturup eller Trelleborg. Att larma t.ex. dansk helikopter till Helsingborg för att hämta RITS-styrka måste vägas mot övrigt resursbehov.

Befälhavaren på Sassnitz bedömde att det inte fanns behov av extern brandpersonal ombord och avsåg därför erbjudandet från MRCC.

Helikoptrar med RITS-styrka ställdes därför i beredskap på Sturups flygplats för att kunna flygas ut till haveristen om läget skulle förvärras.

I Sjöfartsverkets utredning efter branden på Prinsesse Ragnhild konstaterades att RITS-styrka från Helsingborg inte följde avtal och instruktion för RITS-funktionen. Även vid detta tillfälle har det framkommit uppgifter som tyder på att brandingenjören som ingick i styrkan från Helsingborg ej hade genomgått befälskurs för RITS. Om så är fallet framgår det inte om orsaken är felaktig planering av beredskapspersonalen eller om man ansett kraven onödiga.

Från Helsingborgs Brandförsvaret har det framförts att man hade svårt att komma fram på telefon till räddningsledaren. Även räddningstjänsten i Stor-Göteborg har gjort samma erfarenheter. Bemanningen i MRCC bedöms ha varit väl tilltagen och belastningen inte högre än att man utan svårigheter klarade av att besvara inkommande samtal.

Från RITS-styrkan i beredskap på Sturup har framförts att man i stället för att stå i beredskap borde ha fått flyga ut till platsen. Befälhavaren bedömde som tidigare nämnts att inget behov fanns av brandpersonal från land. Om räddningsledaren ändå beslutat att lasta och flyga ut en RITS-styrka med packning till området kunde det ha inneburit försvagningar i helikopterns kapacitet vid en eventuell försämring av situationen. Såväl utrymme som flygtid och räckvidd skulle ha begränsats vid en sådan åtgärd. Denna uppfattning har också bekräftats av helikopterpersonal som menar att tiden från flygorder på Sturup till ankomst nödpositionen endast skulle ha varit cirka 15 minuter.

#### **11.4 Resurser och förberedelser inför eventuell evakuering**

Räddningsbåtar och fartyg i området förberedde mottagande av ombordvarande från Sassnitz genom att bl.a. gå runt bland fartygen och uppskatta vilka man skulle kunna borda och använda som tillfällig uppsamlingsplats. Man har senare beskrivit att handelsfartygen i allmänhet bedömdes lämpligare än färjorna, detta på grund av de högre friborden på de senare.

När ovanstående uppfattning framfördes vid utvärderingen i Malmö redogjorde representanter för Scandlines och TT-Line för vilken utrustning man har för att ta hand emot räddade i form av bl.a. slides och MOB – båtar. Information om färjornas utrustning och hjälpmedel bör spridas inom sjöräddningsorganisationen till besättningar i räddningsbåtar och helikoptrar.

#### **11.5 Information till media**

Sjöfartsverket har genom MRCC väl fungerande rutiner att förmedla information till allmänheten via media. Belastningen under de första timmarna var stundtals hög och flera personer i MRCC lämnade redogörelser och svarade på frågor i telefon, skrev pressreleaser samt

medverkade i direktsändningar i radio och TV från svensk och internationell media.

Ett av problemen som uppstår i förmedlingen av korrekta redovisningar till media är att flera staber och funktioner lämnar information. Så var fallet även vid detta tillfälle.

Polisen lämnade information om händelsen till media och anhöriga genom Rikskriminalpolisen i Stockholm och Polisen i Skåne som etablerade en lednings- och informationsstab. Räddningstjänsten i Trelleborg samlade också media till pressinformation i hamnen samt hade lämnat ut särskilda telefonnummer för anhöriga.

Även de tyska och danska sjöräddningscentralerna i Bremen och Aarhus kontaktades av media. Uppgifter från Scandlines framhåller dock att informationen från MRCC i Sverige, Danmark och Tyskland var överensstämmande.

## **12 Rekommendationer**

- De tekniska funktionerna kring hantering av DSC-larm i kustradionätet föreslås att man ser över och åtgärdar. Positioner behöver snabbt, helst automatiskt, kunna plottas i Disco SAR kartprogram. MMSI-nummer behöver, automatiskt, översättas till klartext. Hanteringen av kvittens och återutsändning bör förenklas i GAREX. Utrustning och förutsättningar bör också skapas så att MRCC-personalen kan öva och testa funktionerna.

Sjöfartsverket föreslås i samarbete med Telia Mobile AB se över funktionerna i Kustradionätet, så långt det är möjligt.

- Utbildningspaket med simulatorträning för MRCC-personal bör utvecklas för att öva hantering av nödtrafik på DSC och VHF16 med många kvitterande fartyg.

- Omfattningen av radiotrafik på VHF kanal 16 i liknande situationer i områden med tät fartygstrafik bör begränsas. MRCC bör därför vid insamling av uppgifter för plott av anmälda fartyg vända sig till "only ships with ETA within 30 minutes" eller liknande begränsning. MRCCs checklista för "Resursinventering och utlarmning" kompletteras.
- Trots att ingen efterforsknings- eller räddningsinsats blev nödvändig upplevdes det på platsen ett omedelbart behov av en On Scene Coordinator. I instruktioner för MRCC och utbildning för besättningar i SAR-enheter bör det förtydligas att OSC kan utses antingen om MRCC bedömer att ett sådant behov finns, eller om det framställs från deltagande fartyg eller flyg.
- Räddningsverket föreslås att tillsammans med Sjöfartsverket och Kustbevakningen för RITS-kommunerna understryka vikten av att avtal och instruktion för RITS följs. Det kan inte anses acceptabelt att en RITS-styrka sätts samman med personal som saknar föreskriven utbildning. Det kan möjligen också finnas behov av att förtydliga roller, funktioner och rutiner för RITS-styrka vid sjöräddningsinsats.
- På samma sätt som vid branden på Prinsesse Ragnhild saknas vissa steg och åtgärder i RITS-hanteringen. Faxmeddelande med kompletterande information till RITS-kommunerna skickades först efter två timmar vilket får anses sent. Detta inverkar inte tidsmässigt på utlarmning och transporter. Det bör dock i samordningsgruppen för RITS ses över om RITS-blanketten kan ersättas av annan rutin eller eventuellt kan skickas från räddningstjänsten Stor-Göteborg efter muntlig information från MRCC. Rutiner inom MRCC bör ses över i detta avseende. Möjligen bör ARCC tydligare involveras i de delar av RITS-samarbetet som inte kräver räddningsledarens direkta engagemang.
- En översyn bör göras av telefonnummerförteckningar och programmerade kortnummer från RITS-kommuner till MRCC.
- Sjöfartsverket föreslås sammanställa och presentera de resurser som finns i färjorna för mottagande och omhändertagande av räddade.

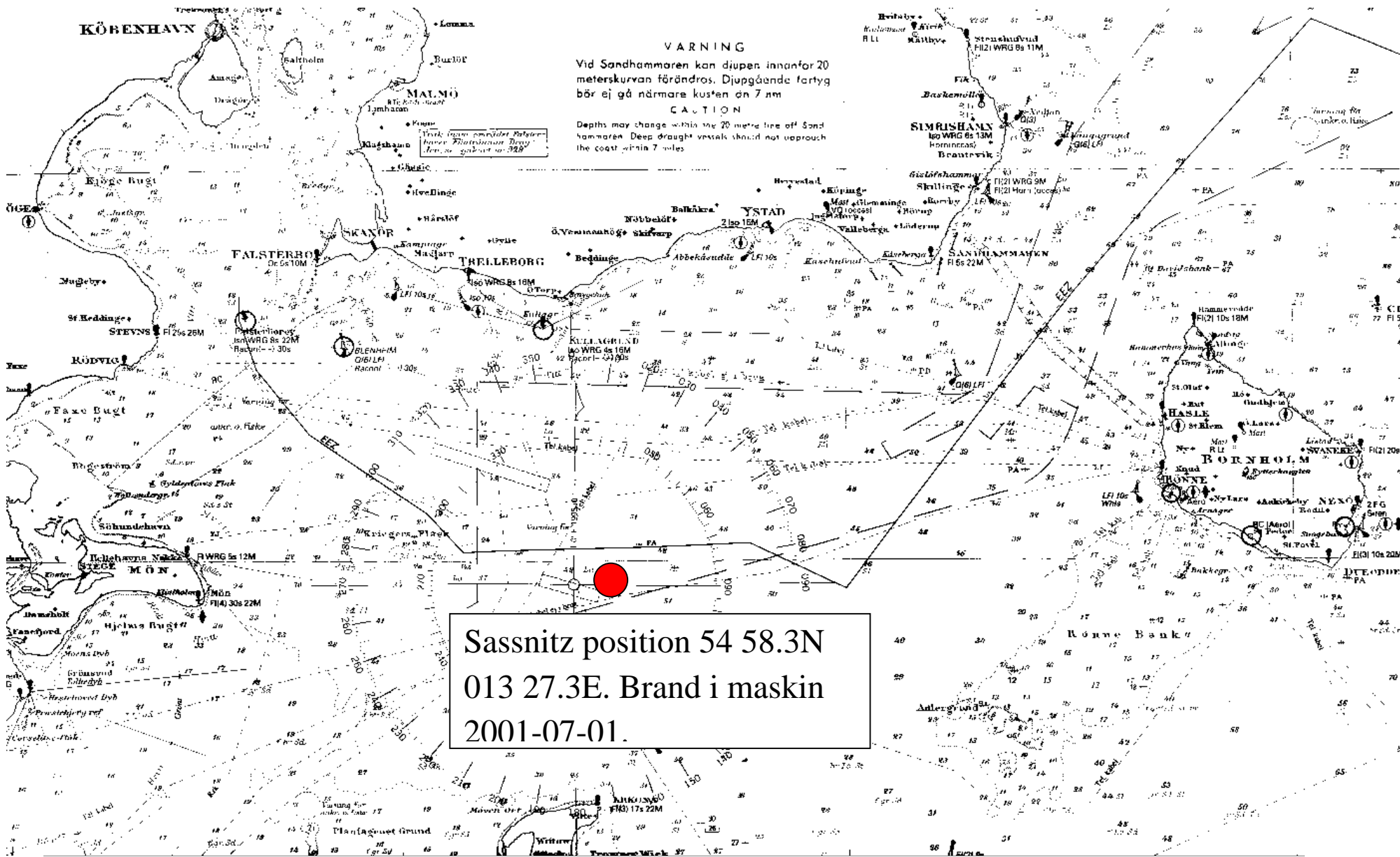
Användningsområden och kapacitet bör framgå i SAR-utbildning för besättningar, OSC och räddningsledare.

- För att om möjligt styra över alla ”media”-samtal från MRCC till en intelligande lokal bör en översyn göras av teknik och rutiner. Detta föreslås ske i samarbete med ARCC för att likforma hanteringen vid flyg- och sjöräddningsinsatser. Eventuellt kan en justering av ringsignal till ”pressnumret” göras för att separera inkommande samtal.
- Tydligare instruktioner bör utformas till Sjöfartsverkets regionala organisation inom Produktionsavdelningen för att utveckla beredskap och deltagande på t.ex. ilandtagningsplats för evakuerade. Arbetet bör även innefatta en lokal handlingsplan och beredskap för massmedia.

## **13 Bilagor**

### **13.1 Förteckning över deltagande vid utvärdering/genomgång i Malmö 2001.08.22**

Scandlines Danmark  
Scandlines Sverige  
TT-Line  
Länskrim/Polismyndigheten Skåne  
Rikskriminalpolisen Stockholm  
Räddningstjänsten i Trelleborg  
Trelleborgs Kommun  
Trelleborgs Hamn AB  
World Maritime University (WMU)  
Kustbevakningen  
Sjukvården Trelleborg  
Sjöräddningssällskapet  
Länsstyrelsen i Skåne  
Sjöfartsverket, Sydkustens Sjötrafikområde  
Sjöfartsverket, MRCC  
Luftfartsverket, ARCC  
Helsingborgs Brandförsvär  
Räddningstjänsten Stor-Göteborg  
Svea Helikopterbataljon, Ronneby  
SOS Alarm, Skåne



**VARNING**

Vid Sandhammaren kan djupen innanför 20 meterskurvan förändras. Djupgående fartyg bör ej gå närmare kusten än 7 nm

**CAUTION**

Depths may change within the 20 metre line off Sandhammaren. Deep draught vessels should not approach the coast within 7 miles

Sassnitz position 54 58.3N  
 013 27.3E. Brand i maskin  
 2001-07-01.