

**YTTRANDE över ro-ro
passagerarfartyget STENA
SCANDINAVICA -SLYH- brand i
passagerarutrymme 1998-04-09**

**YTTRANDE över ro-ro
passagerarfartyget STENA
SCANDINAVICA -SLYH- brand i
passagerarutrymme 1998-04-09**

Utredningsstaben Bd Björn Molin, 011-19 13 27

SJÖFARTSVERKET

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

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Faktaredovisning.....	1
Händelseförlopp enligt rapport från befälhavaren	3
Händelseförloppet enligt vaktens matros.....	4
Händelseförloppet enligt S2.....	5
Händelseförloppet enligt S1.....	5
Händelseförlopp enligt fartygsvärd (F)	6
Analys	7
Orsak	10
Anmärkningar	10
Rekommendationer.....	10
Utredningsresultat	10
Skador	11
Övrigt.....	11

Sammanfattning

Namn:	Stena Scandinavica
Reg.bet.:	SLYH
Hemort:	Göteborg
Brutto:	38 756
Löa:	175 41 m
Bredd:	29,04 m
Djupgående:	6,65 m
Klass:	Lloyd's Register of Shipping
Byggnadsår:	1987
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka	29 422 kW

En häftig brand utbröt i ro-ro passagerarfartyget Stena Scandinavica (SS) på kvällen den 9 april 1998 när fartyget var på resa från Göteborg till Kiel.

Branden började i en av fartygets passagerarhytter på däck 6.

Fartygets säkerhetsorganisation aktiverades och branden kunde släckas av de egna brandbekämpningsgrupperna.

Faktaredovisning

SS byggdes 1987 som ro-ro passagerarfartyg vid Gdansk Shipyard i Polen för färjerederiet *Stena Rederi AB*.

SS var sysselsatt i trafik mellan Göteborg och Kiel med avgångar från den ena hamnen klockan 1900 och ankomst till den andra hamnen klockan 0900 nästa morgon. Vid tiden för händelsen befann fartyget sig i Kattegatt i höjd med Nidingen.

För passagerare finns allmänna utrymmen och hytter huvudsakligen på de övre däck 5 -10. Passagerarhytter finns även på däck 2. Last i form av person-, lastbilar och annat rullande gods stuvats på däck 3 och 4. Delar av däck 5 och 6 används även för rullande gods.

På SS finns 3 st brandstationer. Brandstation 1 är placerad på däck 11 akter om bryggan på styrbords sida. Brandstation 2 är placerad på däck 5 i fartygets centercasing och brandstation 3 är placerad på däck 11 akterut.

Besättningen bestod av befälhavare, 3 styrmän, maskinchef, 6 maskinister, 10 däcksmanskap, 7 maskinmanskap och 120 i intendenturen. Ombord fanns också 1506 passagerare.

I säkerhetsorganisationen ombord ingår bland annat en ledningsgrupp, 3 säkerhetsgrupper som är numrerade 1, 2 och 3 och en samaritgrupp vars uppgift är att ta hand om skadade. Säkerhetsgrupperna har sina samlingsplatser vid brandstationer med korresponderande nummer.

Vid brandlarm samlas ledningsgruppen på fartygets brygga. Gruppen består av befälhavaren (chef för ledningsgruppen), maskinchefen (brandchef), överstyrman (livräddningschef och v. chef för ledningsgruppen), 2:e styrman (extern kommunikation), intendent (utrymningschef), och en receptionist (sekreterare och v chef för utrymningsgrupp).

Brandlarmsystemet är av typ NSAC-1. Det är ett så kallat adresserbart brandlarmsystem vilket innebär att man, vid brandlarm, på en detektortabla erhåller information om vilken detektor som orsakat larmet. Vid det aktuella tillfället kunde omedelbart utläsas att larmet kom från hytt 6338 (se bilaga 1).

Brandlarmet är också kopplat till de personsökare som bärs av vissa besättningsmedlemmar.

Brandlarmsystemets huvudpanel är placerad på akterkanten av fartygets brygga. En panel finns också i maskinkontrollrummet.

Till systemet är knutet en skrivare som registrerar när larmet kommer och varifrån jämte ordningsnummer för larmet. Vid det aktuella tillfället fanns inget papper i skrivaren.

Händelseförlopp enligt rapport från befälhavaren

SS avgick från sin kajplats vid Majnabbeterminalen kl 1900 på ordinarie resa mot Kiel.

Kl 2051 när fartyget befann sig i Kattegatt i höjd med Nidingen utlöstes ett brandlarm från hytt 6338 på däck 6. Vakthavande styrman kontaktade vaktens matros över radio och sände honom till hytten för att undersöka vad som hade orsakat larmet.

Kl 2052 anlände befälhavaren och maskinchefen till bryggan och 2 minuter senare löste man ut ”generalalarmet” och stängde alla branddörrar.

Kl 2056 var hela ledningsgruppen samlad på bryggan och samtliga ombord informerades över PA-systemet (högtalarsystemet) att brand hade utbrutit. Informationen skedde på svenska, engelska och tyska. Passagerarna uppmanades att bege sig till närmaste ”musterstation” och följa besättningens anvisningar.

Kl 2100 var säkerhetsgrupperna klara för insats. Säkerhetsgrupp 1 (S1) var på väg mot brandplatsen från däck 7 och säkerhetsgrupp 2 (S2) från däck 5 medan säkerhetsgrupp 3 (S3) var ”stand by” på däck 7.

S2 anlände först till platsen och angrep branden. En brandutbildad fartygsvärd (F) anslöt sig kort därefter till gruppen och påbörjade, tillsammans med en person från S2, utrymning av passagerare i inredningen närmast branden.

S1 anlände från däck 7.

S3 fick order att evakuera däck 5 som var rökfyllt.

Kl 2109 informerade befälhavaren MRCC Göteborg (Maritime Rescue Coordination Centre) via mobiltelefon om branden och en öppen linje upprättades.

På MRCC bedömdes situationen vara allvarlig. Man resursinventerade och larmade omedelbart 2 RITS styrkor (RäddningsInsats Till Sjöss), vilket är personal från vissa räddningstjänster iland som är specialövade för insatser ombord i fartyg.

Kl 2110 rapporterade vaktens matros att två vuxna personer och två barn befann sig i ett trapphus och att de eventuellt hade erhållit rökskador. Han ledsagade personerna mot sjukhytten men de avvek under vägen utan att senare ge sig till känna. S2 rapporterade att man funnit en rökskadad manlig passagerare i en hytt. MRCC kontaktades och helikopterhjälp begärdes för att evakuera den rökskadade passageraren.

Kl 2115 rapporterade S2 att branden var släckt och att man stannade kvar på platsen för brandbevakning.

Kl 2120 transporterades den rökskadade personen av samaritgruppen till bryggan och gavs syrgasbehandling och dropp.

Kl 2130 informerades det över PA-systemet att branden var släckt och passagerarna uppmanades att stanna kvar på sina musterstationer.

Kl 2137 informerades MRCC att branden var släckt Tre minuter senare rapporterades att en passagerare fått hjärtproblem. Passageraren togs om hand av samaritgruppen och en sjuksköterska som fanns bland passagerarna.

Kl 2155 informerades passagerarna att de kunde lämna sina musterstationer och röra sig fritt ombord utom på däck 6 som var avspärrat.

Kl 2254 anlände en helikopter ombord för att transportera den rökskadade passageraren och hjärtpatienten till sjukhus. Två anhöriga passagerare till patienterna medföljde också helikoptern.

Under fartygets fortsatta resa till Kiel hölls brandvakt och skärpt bevakning.

Händelseförloppet enligt vaktens matros

Bryggan kallade på vaktens matros och bad honom att kontrollera ett larm från hytt 6338.

När matrosen anlände till hytten kunde han se att det sipprade ut rök vid hyttddörren. Han hämtade en handbrandsläckare varefter han öppnade dörren och kunde konstatera att hytten var rökfylld. Han tyckte sig kunna se brandhärden och försökte att bekämpa elden med släckaren. Då han inte lyckades med att släcka stängde han dörren och retirerade. Samtidigt rapporterade han till bryggan att det brann och att han behövde hjälp att släcka. Han övervägde att kontrollera hytterna i närheten av branden men upptäckte att han hade glömt sitt nyckelkort i hytt 6338.

När han retirerade från brandplatsen bankade han på de hyttddörrar som han passerade och skrek ”det brinner”. Han stannade sedan kvar akter om hyttsektionen och inväntade vidare order.

Händelseförloppet enligt S2

Gruppen samlades vid sin brandstation vid brandlarmet. Man tog sig fram mot brandplatsen via bildäck till trapphallen på däck 5, där slang kopplades, varefter gruppen fortsatte mot däck 6.

När S2 avancerade genom dörren, som ledde från trapphuset till hyttavdelningen, blev gruppen delad av en för dem okänd rökdykare. En av gruppens rökdykare följde med den okände för att assistera. Då de återstående i brandgruppen, på grund därav, blev utan bekämpningsmaterial retirerade man till trapphuset för att koppla nya slangar. Gruppen fortsatte sedan till hytten där de såg lågor tränga ut genom dörren som var halvstängd. Efter två attacker mot brandhärden lyckades de också släcka elden och meddelade rökdykarledaren att branden var släckt. Kort därefter passerades de av den okände rökdykaren och den av gruppens rökdykare som tidigare följt med för att assistera. Den okände rökdykaren gick in i hytten för att eftersläcka.

S2 sökte sedan genom samtliga hytter i brandsektionen utan att finna några passagerare. Därefter bevakade de området till kl 0300 då avlösning skedde.

Händelseförloppet enligt S1

Vid brandlarmet begav sig en elektrikerlev (E) till sin brandstation där han mötte en matros. När de tagit på sig sin utrustning anlände ytterligare

två av brandgruppens medlemmar. Tillsammans begav man sig ner till däck 6 via trapphuset där gruppledaren och en av gruppens medlemmar fick vända på grund av den kraftiga rökutvecklingen. När E och matrosen var på plats utanför dörren till hyttsektionen mötte de en för dem okänd rökdykare som senare visade sig vara F.

E har uppgivit att man vid detta tillfälle uppmärksammade att man hade glömt och därför saknade nyckelkort till hytterna. F tog kommandot och beordrade E att följa efter honom in i hyttavdelningen. Matrosen stod under tiden kvar vid dörren.

E följde efter F som gick förbi de första hytterna. När man befann sig vid den tredje hytten uppfattades bankningar från en av de sista hytterna i gången. De fortsatte tills de hittade den hytt som bankningarna kom från. Hytten öppnades av en man som de bar till trapphuset.

E frågade sedan F om tillstånd att, tillsammans med matrosen, få bege sig till det förliga trapphuset för att därifrån ta sig in akterifrån med en längre slang. F gav klartecken och man begav sig mot trapphuset där även S3 befann sig.

Efter att E tillsammans med matrosen kopplat en grov brandslang började luften i tuberna att ta slut varför dessa byttes. En av fartygsvårdarna tog över matrosens utrustning sedan denne omtalat att han var trött. E fortsatte mot brandområdet tillsammans med fartygsvärden och kunde konstatera att branden var släckt av S2.

Tillsammans drog de sig tillbaka mot det aktra trapphuset där de fick order att, tillsammans med 2 personer från S3, utrymma däck 5.

Därefter återvände de till sin brandstation.

Händelseförlopp enligt fartygsvärd (F)

F befann sig vid informationen när brandlarmet ljöd. Han fick besked via sin bärbara radio, av walkie talkie typ, om var det brann. F begav sig mot trappan till däck 6 där rökutvecklingen var intensiv. Han insåg att branden var av sådan art att det krävdes rökskydd.

F bad en besättningsman att visa vägen till närmaste brandstation där han tog på sig overall och en andningsapparat varefter han begav sig mot brandområdet.

F anlände först till brandplatsen. När den första brandgruppen ankom till platsen placerade F en man utanför dörren till hyttavdelningen och gick in med hjälp av en annan person ur brandgruppen. F har uppgett att det var nollsikt och att han inte hade något radiosamband.

Då han hörde bankningar från en av hytterna framför sig passerade han de första hytterna utan att undersöka dem. När han hade lokaliserat hytten varifrån bankningarna kom öppnade han dörren med hjälp av en plastkortsnyckel som han hade fått av den person som han hade med sig. Innanför dörren i hytten stod en man. Han uppmanade honom att hålla andan varefter han skyndsamt ledsagades ut. Han fortsatte sedan att söka igenom hytterna. Plastkortsnyckeln slutade efter en stund att fungera men han fick kort därefter en specialnyckel och kunde fortsätta sökandet.

När han närmade sig platsen för branden såg han två personer som låg på golvet och sprutade vatten in i hytten. Han sprang förbi personerna och in i hytten där han gjorde en släckinsats och kylde väggar och tak.

Därefter ropade han till brandbefälet, via en person i trapphuset, och bad dem sända en undersökningsgrupp till däckets ovanför.

När han var säker på att branden var släckt lämnade han området och begav sig till sjukhytten för att vara behjälplig med skadade.

Analys

Den aktuella hytten hade tilldelats ett par som cirka kl 1715 bad om tillstånd att få byta hytt eftersom den luktade illa. Paret gav sig tillkännan följande dag cirka kl 0910 och berättade att de hade känt diesellukt i hytten.

Hytten var, vid fartygets avgång, tilldelad en intendent som tjänstgör på ett annat av rederiets fartyg och som vid det aktuella tillfället var på semesterresa. När han och hans maka kom ombord begav de sig till informationen där de blev lovade att få byta till en trevligare hytt om de

återkom efter kl 1930. De fick under tiden behålla hytt 6338 för att ställa in sitt bagage i.

Kl 1930 återvände intendenten till informationen och blev tilldelad en annan hytt. Han gick därefter till hytt 6338 tillsammans med sin maka och hämtade bagaget varefter de lämnade hytten. Han bad sin maka att kontrollera att dörren till hytten var riktigt stängd. När hon tog i dörrhandtaget föll det slappt nedåt och de ansåg den som låst.

Dörrarnas låssystem var av det slag som vanligen förekommer på hotell. Dörrarna kan öppnas utifrån när ett nyckelkort har placerats i låset. Utan isatt nyckelkort så faller handtaget slappt ned, om någon tar tag i det, och dörren går inte att öppna. Dörrarna går alltid att öppna från hyttens insida. Då intendenten var väl förtrogen med systemet tyder det på att dörren sannolikt var låst när han och hans maka lämnade hytten.

Två passagerare som var tilldelade hytt 6337, som låg intill hytt 6338, hade återkommit till sin hytt cirka kl 2030. De noterade att det var något som luktade men lukten var inte irriterande. Plötsligt blixtrade det i kojlampan och den slocknade. De två gick ut i gången där de mötte en besättningsman som var på väg till hytt 6338 varifrån en kraftig svart rök spred sig. Paret hämtade sina ägodelar och lämnade därefter hytten.

Sannolikt har paret mött vaktens matros när han anlände till hytten för att kontrollera vad som orsakat larmet. Att matrosen inte har noterat de två passagerarna torde ha sin förklaring i att han har haft sin uppmärksamhet riktad mot hytten där det brann.

F tillhör en av de fartygsvårdar som har sina ordinarie tjänstgöringsplatser vid räddningstjänsten i Göteborg och som tjänstgör extra ombord på Stenalines färjor. Han är till yrket brandman och specialutbildad för att kunna ingå i RITS-styrka.

På SS finns en alarmlista och manual som beskriver säkerhetsorganisationen ombord. Av alarmlistan och manualen framgår klart vad varje besättningsmedlem har att iaktta vid larm.

F tillträdde sin tjänst på fartyget kl 1900 samma dag som händelsen inträffade. Han hade tidigare endast följt med SS på en ”pryo-resa” i november 1997. F tilldelades en hytt på däck 10 men fick ingen information om alarmlistan eller fartygets säkerhetsorganisation. Han

uppfattade att arbetsuppgifterna var att stå till förfogande och visa folk tillräta.

F handlade i strid mot gällande rutiner när han på eget bevåg tog kommandot över de två rökdykarna ur S1. Oavsett att han var utbildad brandman och därmed hade de kunskaper som erfordrades för släckinsatsen så strider det sätt på vilket han agerade mot gängse regler. Att han inte hade erhållit information om gällande säkerhetsbestämmelser och alarmlistan när han tillträdde tjänsten kan förklara hans handlande.

E har uppgivit att man hade glömt och saknade nyckelkort att öppna hytterna med. F har uppgivit att han fick ett nyckelkort, som han öppnade hytterna med, av den person som han hade med sig när man gick in i den rökfyllda hyttavdelningen. Denne person visade sig senare vara E. Någon förklaring till de motsägande uppgifterna angående nyckelkortet har inte gått att finna.

Enligt händelseförloppet, som det har beskrivits av S2, delades gruppen av en för dem okänd rökdykare. En av gruppens rökdykare följde med den okände rökdykaren för att assistera. Senare passerades de av den okände rökdykaren och den av gruppens rökdykare som följt med för att assistera. Den okände rökdykaren gick också in i hytt 6338 för att eftersläcka. Då E, som tillhörde S1, var den som tillsammans med F lokaliserade den hytt från vilken en person räddades så kan S2 omöjligen ha splittrats av F. Någon förklaring till hur S2 splittrades har inte gått att finna.

Vid det aktuella tillfället fanns inget papper i brandlarmsystemets skrivare. Anledningen till att papper saknades i skrivaren uppgavs vara att larmet på bildäcken, under de tider när lastning och lossning pågår, stängs av med en ”timer”. När larmet senare återansluts känner systemet av att bildäcken ånyo är anslutna och skriver ut ett 50-tal rader med information. Detta medför att pappersrullen i skrivaren måste bytas ofta.

Skrivaren registrerar information så att man efter ett larm har möjlighet att följa och dokumentera ett brandförlopp. Det synes därför vara viktigt att en pappersrulle finns på plats.

Orsak

Flera passagerare hade, före och i samband med fartygets avgång från Göteborg, känt diesellukt från den aktuella hytten. Det är därför högst sannolikt att branden var anlagd. Polisutredning pågår fortfarande när denna utredning färdigställts.

Anmärkningar

F fick inte den arbetsintroduktion som nyanställd som erfordrades.

Rekommendationer

Befintliga rutiner, som regleras i Förordningen om behörigheter för Sjöpersonal (1998:965) kapitel 5, skall kompletteras att innefatta att all personal, inkluderande extra anställd personal, vid nyanställning erhåller introduktion om gällande säkerhetsrutiner. Informationen bör, som ett minimum, innefatta genomgång av rederiets säkerhetspolicy, alarmsignaler, utrymningsvägar, beredskapsorganisation, alarmlista, uppgifter vid larm och lokalkännedom.

Att introduktionen har utförts skall finnas dokumenterat i rederiets ISM-dokumentation.

Rutiner skall kompletteras att säkerställa att papper alltid finns i brandlarmsystemets skrivare.

Utredningsresultat

- Branden började i hytt 6338 på däck 6.
- Branden var sannolikt anlagd.
- Vid tillfället saknades papper i brandlarmsystemets skrivare.
- Information till passagerarna och besättningen har, under hela händelseförloppet, skett kontinuerligt och har varit saklig och korrekt.

- F fick, när han tillträdde sin tjänst, inte den introduktion som är föreskriven i Förordningen om behörigheter för sjöpersonal (1998:965) kapitel 5.
- F's agerande synes ha orsakat viss förvirring i brandgrupperna.

Skador

Två hytter på däck 6 brandskadades. 42 hytter rök- och vatten-skadades.

Övrigt

Med det snabba förlopp som branden fick utfördes släckinsatsen av besättningen på ett föredömligt sätt.

Även övriga grupper som ingår i säkerhetsorganisationen har, så vitt kan bedömas, mestadels handlat exemplariskt.