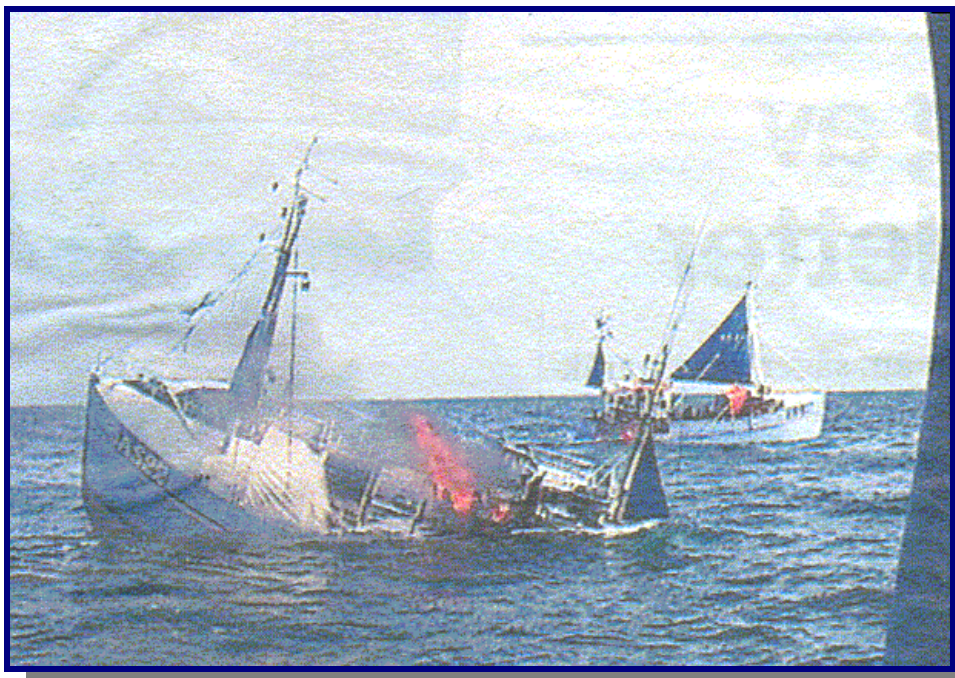


**BRAND OMBORD I DANSKA FISKEBÅTEN
KIAN**

SJÖRÄDDNINGSSINSATS NR 3666 2004-05-11

BRAND OMBORD I DANSKA FISKEBÅTEN KIAN

SJÖRÄDDNINGSSÄRENDE 3666 2004-05-11



SSRS RS FJÄLLBACKA/SCANPIX

Av Christer Waldegren

Sjöfart och Samhälle, Sjöräddnings- och Beredskapsenheten

SJÖFARTSVERKET

7 JUNI 2004

SE-601 78 NORRKÖPING

Tel: +46 11 19 10 00

Fax: +46 11 19 12 30

1.	Allmänt	2
2.	Händelsen	2
3.	Information till land	3
4.	Beslut och åtgärder	3
4.1	MRCC	3
4.2	Sjöräddningssällskapet	4
4.3	Kustbevakningen	4
5.	Analys och slutsatser	5
6.	Rekommendationer	9
7.1	Bilagor	10
7.1	Tidningsurklipp	10
7.2	Sjökortsutdrag	11
7.3	MRCC checklista resursinventering	12

1. Allmänt

Sjöfartsverket svarar enligt 5 kap. 1 § lagen (SFS 2003:778) om skydd mot olyckor för central tillsyn av sjöräddningsverksamheten. Att utvärdera sjöräddningsinsatser är en del av detta uppdrag.

Syftet med denna analys är bl.a. att gå igenom fakta från en särskild händelse, sjöräddningens respons och åtgärder efter mottagen larmfakta, samt jämföra med metodik och rutiner i Sjöfartsverkets kvalitetssystem.

Vid behov belyses även samverkan med andra räddningstjänster och organisationer inom ramen för lagen (SFS 2003:778) och förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor.

Där så bedömts lämpligt lämnas rekommendationer till förändringar i instruktioner och rutiner.

Skriftlig dokumentation och övrigt underlag har hämtats från SAR-logg, insatsrapport från Sjärräddningssällskapet, skrivelser från kustbevakningen, personal vid MRCC Göteborg, MRCC Aarhus, räddningstjänsten Tanum och kustbevakningen.

Rapporten behandlar endast sjöräddningsinsatsen.

2. Händelsen

På morgonen den 11 maj uppstod på position 58° 30,307N' 10° 42,843' brand ombord i den danska fiskebåten *Kian* med registreringsnummer AS22. Båten var byggd i trä, cirka 15 meter lång och hemmahörande i Brønnerup. Det var vid tillfället mulet med god sikt, vind 6 m/sekund från nordväst och cirka 0,5 meters våghöjd.

I området fanns också en annan dansk fiskebåt, *Eica* som plockade upp de tre besättningsmännen från *Kian*.

Då assisterande fartyg kom till platsen brann det i maskin och i förkant på styrhytten (se fotografier på sidan 10).

Kian sjönk efter omfattande släckningsinsatser cirka två och en halv timma efter att informationen nått sjöräddningscentralen.

3. Information till land

Eica ringde till en fiskeriagent i Grenaa och berättade vad som hänt. Denne meddelade i sin tur MRCC i Aarhus. Det framgick då att besättningen fanns ombord på *Eica*.

Från Aarhus rapporterade vakthavande klockan 07.43 uppgifterna till MRCC i Göteborg och berättade att en dansk fiskebåt stod i brand väster om Väderöbod utanför Fjällbacka. Båtens namn var *Kian* med två (det visade sig senare ha varit tre) mans besättning. Det angavs att de ombordvarande räddats av en annan dansk fiskebåt – *Eica* samt telefonnummer till denna.

Vakthavande i Aarhus ställde också frågan om man från svensk sida kunde bistå med brandsläckning.

4. Beslut och åtgärder

4.1 MRCC

Räddningsledaren tyckte att informationen var något knapphändig och formulerade i ”Beslut i stort” (BIS) att ”*Resursinventera samt låta minst en lämplig ytenhet med brandbekämpningsutrustning gå till positionen för att få klarhet i huruvida någon ytterligare person är i fara eller ej*”.

Man sökte inledningsvis, utan resultat kontakt med *Eica* på det erhållna telefonnumret och genom anrop på VHF kanal 16. Även senare gjordes försök.

Räddningsledaren bedömde Sjärräddningssällskapets *Rescue Tanum* i Fjällbacka vara den lämpligaste enheten med tanke på olycksposition och brandsläckningsutrustning. Stationen larmades klockan 07.52 med selektivt anrop på VHF kanal 16. Besättningen bekräftade på telefon och meddelade att man kunde gå med *Rescue Tanum* men att man ville ha med sig brandmän från Hamburgsund. Dessa larmades via SOS Alarm av MRCC 08.10.

Vid resursinventeringen konstaterade räddningsledaren att ingen transponderinformation från andra enheter fanns i MRCCs digitala "SAR-karta". Transpondern på *KBV307* startades enligt räddningsledaren först långt senare i samband med att man kontaktade MRCC.

4.2 Sjöräddningssällskapet

Räddningskryssaren *Rescue Tanum* avgick klockan 08.14, efter larm från MRCC, från Fjällbacka för att gå till Hamburgsund och hämta brandmän. Klockan 08.36 lämnade *Rescue Tanum* Hamburgsund med brandstyrkan ombord. Önskemålet att ta med brandmän ställdes av besättningen på *Rescue Tanum*.

Efter att ha kommit fram till insatspositionen turades man om i släckningsarbetet med kustbevakningens *KBV307* som inledningsvis sprutat vatten för att kyla gastuber som fanns ombord. Efter att man fått ombord *Kians* skeppare från *Eica* rapporterades klockan 09.41 till MRCC att de tre ombordvarande räddats. Ingen saknades.

Besättningen på *Rescue Tanum* fick flera gånger besked om att uppdraget inte var akut och att besättningen från *Kian* var räddade och oskadda.

Rescue Tanum var tillbaka på sin station strax före klockan 13 efter att ha lämnat av brandmännen i Hamburgsund.

4.3 Kustbevakningen

Enligt skrivelse från Kustbevakningen var det sambandsplatsen i Kungshamn som först fick uppgift om branden. Informationen kom från TV4 klockan 08.30. Tjänstgörande vid sambandsplatsen ringde till kustbevakningens fartyg *KBV307* som låg förtöjda i Strömsund på Väderöarna.

Ungefär samtidigt som sambandsplatsen informerades av TV4, blev VB hos västra regionen uppringd av räddningstjänsten i Hamburgsund som frågade "var kommer båten"? och sedan "hon kommer nu" och därefter bröt samtalet. VB gick över till MRCC och fick beskedet att det inte var sjöräddning. Han följde sedan enheterna på Försvarmaktens radarsystem.

KBV307 avgick omedelbart efter informationen från sambandsplatsen och kunde 08.40 se rök i riktning mot den aktuella positionen. Man anger att MRCC kontaktades klockan 08.50, efter 20 minuter, och erbjöd sig att delta men ombads att i så fall gå i "eget syfte", d.v.s. inom ramen för Kustbevakningens uppgifter. Man säger också att man fick uppgift från MRCC att händelsen var ett kommersiellt uppdrag och inte sjöräddning. KBV307 anlände som första enhet till platsen och påbörjade släckinsats och kylning av gastuber på den brinnande båten. Man hämtade också Kians befälhavare från Eica och transporterade honom till Rescue Tanum.

Klockan 11.00 lämnade KBV307 platsen med kurs Fjällbacka.

5. Analys och slutsatser

Aktiviteter och insatser som igångsattes och genomfördes som följd av informationen från Danmark, resulterade i huvudsak i två åtgärder;

- man fick bekräftat att samtliga ur besättningen på *Kian* var räddade av *Eica* innan man tog kontakt med land.
- försök gjordes av *Rescue Tanum* och *KBV307* att släcka branden innan *Kian* sjönk.

De oklara ingångsuppgifterna till MRCC i Göteborg gjorde att inriktning och mål med insatsen uppfattades på olika sätt. Räddningsledaren bedömde av informationen att det inte var någon brådska och att bistånd med brandsläckning skulle kunna ske för ägarens räkning som ett *kommersiellt uppdrag*.

Då man inte fick kontakt med *Eica* ändrades bedömningen till sjöräddning.

Inriktningen att inte var någon brådska lämnades till *Rescue Tanum* och *KBV307* informerades om att det rörde sig om ett kommersiellt uppdrag. Dessa uppfattningar förefaller ha gällt under hela insatsen och dokumenteras i insatsrapport från *Rescue Tanum* och skrivelse från *KBV307*. Den senare engagerades inte i sjöräddningsinsatsen och har följaktligen inte skickat in insatsrapport till Sjöfartsverket.

Med facit i hand kan man diskutera åtgärderna att som kommersiellt uppdrag utöva räddning av fartyget då besättningen hade lämnat. Problemet var att kontakt saknades med ”ägaren” tills första enhet kom fram. Frågan om bistånd ”mot ersättning” togs från enheternas sida inte upp med befälhavaren på *Kian*.

Brandstyrkan om 4 man från Hamburgsund fick vid larmet uppgift om att man skulle ta hand om släckinsatsen och vara ”sjöräddningen” behjälpliga. Frågan om insatsen var i liv- eller miljöräddande syfte eller på begäran av ”ägaren” diskuterades inte.

Räddningsledaren anses ha gjort en riktig bedömning av situationen då man inte fick kontakt med *Eica*. En av huvuduppgifterna i MRCCs instruktioner är att, så långt det är möjligt försöka få fram ”källuppgifter”, d.v.s. inte nöja sig med andrahandsuppgifter. Initialt fick man besked om att det var två personer som räddats från *Kian*. Det visade sig sedan att antalet ombord varit tre men att alla gått över till *Eica*.

När man efter samtalet med MRCC Aarhus inte lyckas få tag i ”källan beslöts att *minst en lämplig enhet*” skulle skickas till positionen. Även om informationen från MRCC Aarhus tydde på att alla var räddade kände man vid MRCC sig inte helt säkra förrän uppgifterna bekräftats från platsen.

Formuleringen *minst en lämplig* uppfattas som att minst en ytenhet skulle larmas (men att det vore bra med ytterligare en resurs om något skulle förändras i situationen). Det framgår inte i loggen vad som avsågs med lämplig enhet, annat än att den skulle vara utrustad med brandbekämpningsutrustning. Uppgift om behov av, och avsedd insats med brandstyrka från land anges inte i Beslut i Stort – BIS.

”Allmänt anrop till sjöräddningsenheter i området” på VHF kanal 16 är oftast en del av resursinventeringen för att få en uppfattning om vilka enheter som finns direkt gripbara. I det här fallet riktades anropet selektivt till SSRS Fjällbackastation och man fick därför ingen indikation på om ytterligare ytenheter fanns i området. Transponderinformation från andra enheter fanns inte på MRCCs kartpresentation för området.

KBV307 informerades som tidigare nämnts om branden klockan 08.30 och avgick omedelbart. Det dröjde dock ända tills 08.50-08.56 (uppgiften skiljer mellan MRCC och *KBV307*) innan man kontaktade MRCC. Ungefär samtidigt satte man på sin transponder så att enheten kunde observeras från MRCC. Under tiden kan det också förväntas att man hade passning på VHF kanal 16

och där följde radiotrafiken medan man var på väg. För att bidra till MRCCs helhetsbild är man skyldiga att så snart som möjligt informera om enhetens namn, position och gångtid till insatsområdet.

Ett ”tidsmål” i räddningsledarens BIS kunde möjligen ha gett ytterligare underlag för resursinventering. En formulering som ”snarast möjligt” eller ”inom ... tim/minuter” hade kunnat ge underlag för utlarmning när det gällde *minst en lämplig ytenhet (HERS de 2 punkt 1.3.2.2 och 1.3.2.3)*. Tillgängligt underlag visar att KBV307 hade mindre än 40 minuters gångtid från larm medan *Rescue Tanum* behövde närmare en och en halv timma efter att ha hämtat brandstyrkan. En samtidig utlarmning av enheterna skulle ha inneburit att första lämpliga enhet varit på plats tidigare.

Målet för en insats bör vara kopplat uppgift och direktiv till insatta enheter. Räddningsledarens bedömning anger inriktningen att skapa klarhet i om någon saknades. Underförstått innebar det sannolikt att, om så var fallet, påbörja en spanings- och/eller räddningsinsats. Det viktigt att kommunikationen mellan MRCC och insatta enheter innehåller tydlighet i direktiv och återrapportering. Resursbehov och uppdrag kan ha missuppfattats på grund av formuleringen av ärendets ursprungliga bedömning (kommersiellt uppdrag) och BIS.

Valet av resurser att sätta in vid brand i fartyg får anses variera beroende på vilken typ av fartyg det är, tid tills insats kan påbörjas, fartygets egna släckresurser, möjlighet att lämna fartyget via flottor och/eller livbåtar, tid för evakuering, risk för att människor finns instängda etc.

T.ex. bekräftade *Rescue Tanum* efter att ha talat med befälhavaren på *Kian* att ingen person saknades. Det hade då gått drygt en halvtimma sedan första enhet (KBV307) anlant till platsen. KBV307 kände initialt inte till att BIS innehöll målet att bekräfta att alla räddats.

Branden hade utvecklats under lång tid innan släckinsats påbörjades. Insattiden påverkades också av att brandpersonal hämtades från land på annan plats än enhetens stationering. Eftersom denna åtgärd av räddningsledaren ändå ansågs lämplig kunde en samtidig utlarmning av ytterligare enhet ha resulterat i att första enhet kommit snabbare till platsen.

Att larma, hämta, transportera och sätta in brandstyrkan i släckinsats i ett tomt fartyg bör knytas till brandutveckling och tidsåtgång för att kunna hjälpa en eventuellt kvarvarande person ombord. Branden bedöms ha utvecklats under omkring två timmar innan brandstyrka sattes in. Det kan i fall som detta vara

lämpligt att väga tidsåtgången mot möjligheten att rädda liv. Brandsläckningsinsatsen pågick sedan under en och en halv till två timmar efter att bekräftelse erhållits om att alla räddats över till EICA.

Det är viktigt att insatta enheter får direktiv som överensstämmer med målsättningen i BIS.

Att *Rescue Tanum* gick via Hamburgsund för att hämta och transportera brandstyrka innebar en omväg. Besättningens uppfattning om uppdraget var att det inte var någon brådska. Beslutet om åtgärden bör dock ha vägts mot insatsens mål och behov av ytterligare ytenhet.

Om syftet var att så snart som möjligt få klarhet i om alla räddats anses *KBV307* ha varit en lämpligare enhet eftersom man var först på plats. Som framgått tidigare fräntas inte enheten skyldigheten att snarast möjligt rapportera sin status till MRCC och även ha sin transponder tillslagen.

Om däremot målet i första hand var att släcka branden för att rädda någon kvarvarande ombord var det riktigt att hämta brandstyrkan. Om så var fallet kunde det ändå varit lämpligt att larma *KBV307* för att vara först på plats.

Att genomföra brandsläckning i ett obemannat fartyg kan vara ett sätt att visa den räddade besättningen att man gör vad man kan för att rädda vad som räddas kan. Egendomsräddning är dock ingen uppgift för sjöräddningen. Det kan däremot ha varit av intresse för kustbevakningen med hänsyn till att "*olja och andra skadliga ämnen*" hade kunnat komma ut i vattnet. Av denna anledning, och i enlighet med 1 kap. 6§ lagen om skydd mot olyckor, hade det varit lämpligt att i ett tidigt skede informera kustbevakningen.

De frågor som uppmärksammats, får anses vara detaljer som inte heller med en annan hantering skulle ha kunnat påverka resultatet av sjöräddningsinsatsen. Besättningen från *Kian* var räddade och såväl räddningsledning som deltagande enheter gjorde vad man bedömde lämpligast för att bistå de berörda.

Sjöräddningsinsatsers målformuleringar och direktiv till enheterna bör dock, om det inte inverkar på möjligheten att rädda liv, överensstämma med Sjöfartsverkets uppdrag för sjöräddningstjänsten.

6. Rekommendationer

- Sjötrafikavdelningen bör se över och, vid behov justera rutinen för resursinventering och utlarmning vid MRCC.
- I tidigare analyser har konstaterats vikten av att bedömning-klassning-BIS ligger på samma nivå, d.v.s. en ”röd tråd” som anger att målet med insatsen överensstämmer med direktiv till enheterna och om möjligt med resultatet av insatsen. Frågan bör få utrymme vid framtida räddningsledarutbildning och ”SAR case studies”.
- Sjöfartsverket föreslås uppmana deltagande myndigheter och organisationer i CSS och RSS, att till sina respektive besättningar utfärda direktiv att ha transponder igång då fartyget är bemannat.

Sändlista

CSS-ledamöterna

Internt Sjöfartsverket;

Lars Vieweg

Lars-Göran Ånefors

Ulf Hallström

Lars Widell

MRCC

Samtliga CTO

Samtliga SAR-handläggare

7.1 Bilagor

7.1 Tidningsurklipp

5/12.11.2009

Fiskare räddades ur brinnande båt



GÖTEBORG: En dansk trälare fattade eld utanför Väderöarna i Bohuslän i går morse. Trots sjöräddningens och kustbevakningens räddningsförsök drogs den brinnande båten till botten av sin egen träl.

– Vi såg en rökplym västvärt och anropade sjöräddningen, berättar Dan Niklasson ombord på kustbevakningens fartyg 307.

Sjöräddningscentralen meddelade att tre män på den danska räkträlaren Kian räddat sig över till en annan dansk båt. Kian drev utanför Väderöarna, tre landmil väster om Fjällbacka.

– När vi kom fram strax efter klockan åtta brann det väldigt och vi använde 5 000 liter skum, berättar Niklasson.

Släckningen misslyckades men den frivilliga sjöräddningens kryssare Tanum anlände från Fjällbacka. På vägen ut hade man plockat upp brandmän i Hamburgsund.

– Båten var helt övertänd och det brann till och med i aluminiumet, berättar besättningsmannen Lasse ombord på Tanum.

– Vi fyllde båten med skum men branden fortsatte. Trälen drog ner båten.

Klockan 10.20 försvann trälaren under ytan och sjönk till 140 meters djup. En bärgning kan bli aktuell eftersom haveristen ligger mitt i ett trälområde.

GICK TILL BOTTEN. Den danska trälaren Kian sjönk efter ett misslyckat försök att släcka en våldsam brand i måttlig sjö och ostlig vind. Tre besättningsmän räddades.

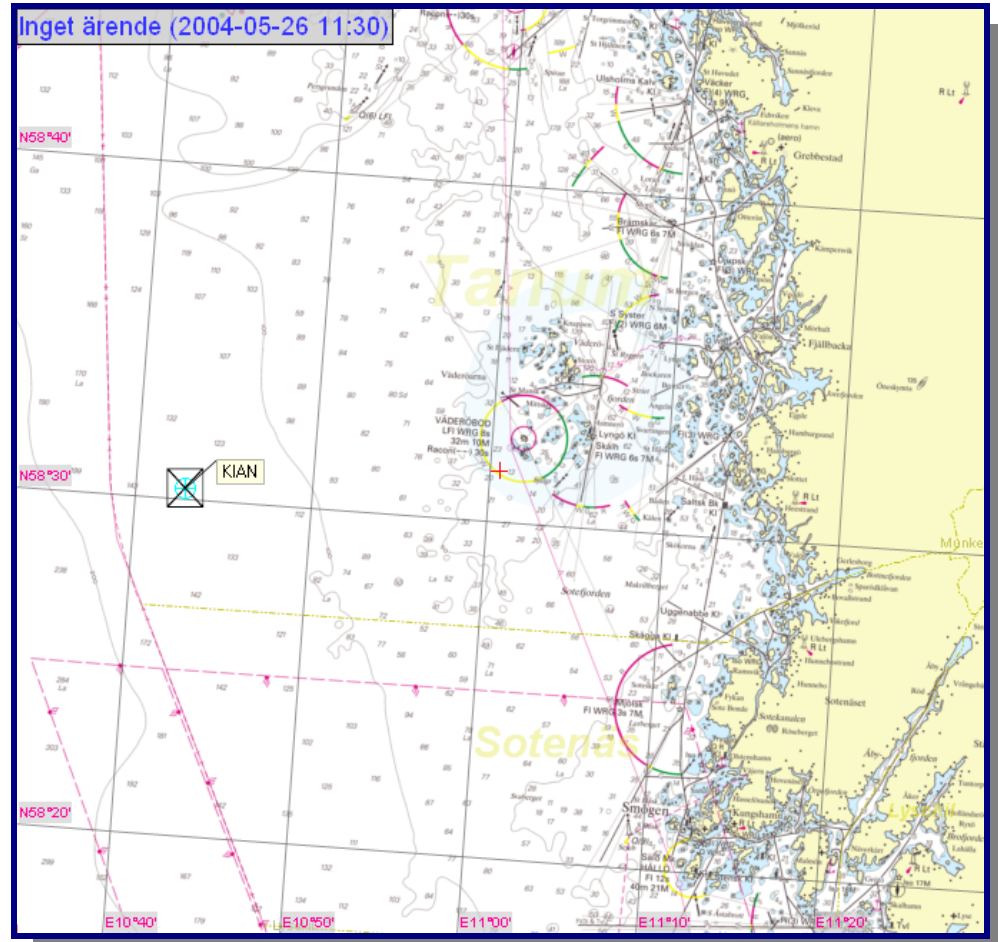
Bild: GUNNAR PHILIPSON

JOHAN BOSTRÖM
031-62 47 71 johan.bostrom@gpp.se



Brand sänkte båt En mindre dansk fiskebåt sjönk efter att den hade börjat brinna utanför Väderöarna i Skagerrak i går morse. Tre personer fanns ombord, men de kunde ta sig över till en annan fiskebåt. (Scanpix)

7.2 Sjökartutdrag



7.3 MRCC checklista resursinventering

Checklista nr 16

Resursinventering/Utlarmning av SAR-resurser

Då beslut tagits att larma lämpliga enheter bör, enligt räddningsledarens bedömning, utlarmning och resursinventering göras enligt följande:

- Selektivt anrop till närmaste SSRS-station
- Allmänt anrop "Sjöräddningsenheter i närheten av"
- Om ytterligare behov, larma på telefon eller annat sätt enligt enhetens larmuppgifter i resursregistret.

Om du är osäker på om det finns ytterligare resurser

- **Gå in i resursregistret, sök på t.ex. namn, nummer, stationering eller operativ sökning. Även om det senare alternativet inte är fullt utvecklat finns möjligheten att lägga in en position i latitud och longitud samt önskad radie. Det går även att, i begränsad omfattning, att söka på enhetens utrustning, tekniska data m.m.**

Det enklaste är dock att gå in på **sökning stationering** i registret.