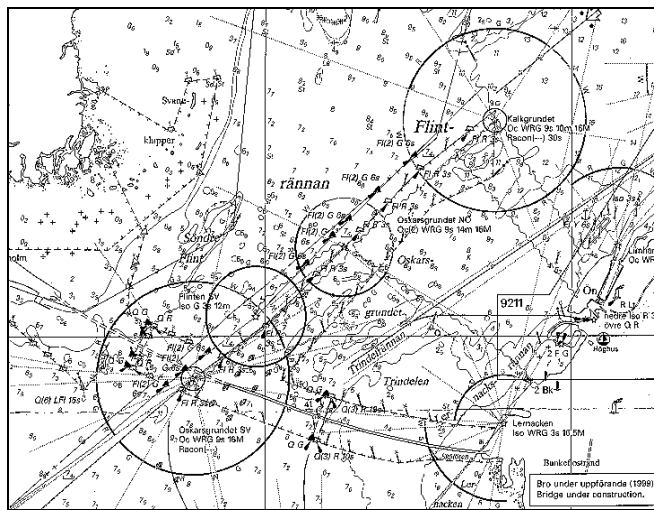


**ST. IBB GRUNDSTÖTNING VID  
SÖNDRE FLINT 28 MAJ 1999**

**ANALYS AV SJÖRÄDDNINGSSINSATS**

# ST. IBB GRUNDSTÖTNING VID SÖNDRE FLINT 28 MAJ 1999

## ANALYS AV SJÖRÄDDNINGSSINSATS



En intern analys av sjöräddningsinsats i enlighet med Sjötrafikavdelningens kvalitetsarbete

Analysen utförd av      Christer Waldegren

<b>Innehållsförteckning</b>	<b>Sida</b>
1. Händelse	2
2. Larm från fartyget	2
3. Åtgärder i MRCC	2
4. Analys av sjöräddningsinsatsen	4
5. Rekommendationer	6

**Bilagor:**

1. Sjökortsutdrag över området.
2. Sjöfartsverkets författningssamling SJÖFS 1995:11
3. Tidningsurklipp från Arbetet Nyheterna

## Händelse

Fredagen den 28 maj 1999 gick passagerarfartyget St. Ibb på grund vid Söndre Flint. Ombord befann sig 60 passagerare, varav en rullstolsbunden, och två mans besättning.

Fartyget går normalt turlista mellan Bäckviken på Ven och Landskrona, men var för tiden för grundstötningen chartrad för en resa från Bäckviken till öresundsbrobygget och åter.

Fem räddningsenheter dirigerades till platsen. Samtliga passagerare evakuerades efter samråd mellan sjöfartsinspektionen och befälhavaren och transporterades till Limhamns norra hamn. Inga personskador uppstod vid händelsen.

## Larm från fartyget

Information om händelsen lämnades av fartyget på VHF kanal 74 till trafikinformationscentralen i Malmö, VTS Flint (Vessel Traffic Service), som i sin tur meddelade sjöräddningscentralen – MRCC.

Andrahandsuppgifterna bestod av position, 55 37,9N 012 52,3E samt att 66 passagerare och 2 i besättningen befann sig ombord. Befälhavaren bedömde enligt VTS Flint inte att det förelåg någon fara för de ombordvarande. En lotsbåt från Malmö var på väg efter att ha larmats av VTS.

Vinden var vid tillfället sydlig, cirka 8 m/s.

## Åtgärder i MRCC

MRCC i Göteborg var bemannad med tre personer, räddningsledare, stabschef och ”3e-man”.

Situationen bedömdes av räddningsledaren som Beredskapsläge och att fara för människoliv ej kunde uteslutas. Det Beslut i Stort (BIS) som fattades gav inriktningen att *skicka enheter till haveristen för att analysera situationen samt att klargöra för evakuering om detta skulle visa sig vara*

*det lämpligaste alternativet. Annars assistera haveristen medelst bogsering samt att kontakta fartygsinspektionen.*

Räddningsledaren kontaktade själv befälhavaren på fartyget för att få uppgifterna bekräftade. Efter denna inledande kontakt fungerade informationsflödet mellan MRCC och fartyget via rederiet och enheterna på plats.

Ytterligare en lotsbåt från Sjöfartsverket samt enheter från Kustbevakningen, Sjöräddningssällskapet samt Försvarmakten larmades och fick direktiv att gå till angiven position. Jourhavande fartygsinspektör och OSC-lots (On Scene Co-ordinator) från Sjöfartsverket informerades av MRCC. Den senare med ett Minicall-textmeddelande, vilket skall kvitteras av beredskapshavaren för att få kompletterande uppgifter.

Samtliga åtgärder enligt ovan var utförda inom 10 minuter från larm. Då en av lotsbåtarna, som första enhet kom till positionen fanns inget fartyg att upptäcka. Vid kontakt från MRCC med St. Ibb visade det sig att GPS-positionen var felaktig. Plats för grundstötningen var i stället Söndre Flint, vilket är cirka 2M från GPS-positionen).

Söndre Flint ligger inom dansk sjöräddningsregion. Vid kontakt mellan MRCC Göteborg och MRCC Aarhus träffades överenskommelse att Sverige genom MRCC Göteborg skulle fortsätta leda arbetet. Från Danmark skickades ett miljöfartyg till platsen.

Engagerade enheter anlände till St. Ibb från 22.35 till 00.20. Stor förvirring rådde vad det gällde passagerarantalet. Befälhavaren var först säker på att det var 66 och senare 63. Fartygsinspektören var framme fem minuter efter midnatt. OSC-lots i beredskap avhörde ej till MRCC under insatsen.

Kl. 00.35 togs beslut om evakuering av passagerarna som fördelades mellan deltagande båtar och transporteras till Limhamn där buss, som beställts av rederiet Ventrafiken, väntade i hamnen. Passagerarantalet visade sig till slut vara 60, vilket var en avvikelse på sex personer.

## Analys av sjöräddningsinsatsen

Sjöräddningsinsatsen genomfördes enligt gällande instruktioner. Uppgifterna från fartyget angav att läget var sådant att ingen fara förelåg för passagerarna. Med hänsyn till det stora antalet ombordvarande bedömde räddningsledaren att situationen på sikt kunde förvärras, varför risker för passagerare och besättning inte kunde uteslutas, och ett flertal båtar sändes till positionen.

Positionsangivelsen från fartyget skilde sig från den verkliga med cirka 2M. Felet upptäcktes i ett tidigt skede då första räddningsenhet kom till området.

Samarbetet mellan MRCC och räddningsenheterna bedöms ha fungerat bra. Även fördelningen av uppgifter och transport av passagerarna genomfördes på ett bra sätt.

OSC-lots med sjöräddningsberedskap för sjötrafikområdet skall enligt skrivelse 1998.02.23 efter beslut av CT ”ringa tillbaka till MRCC för att dels förhöra sig om läget och dels för att personalen i MRCC skall veta att meddelandet mottagits”. MRCC fick ingen kvittens från OSC. Det har i efterhand visat sig att den OSC-lots som var påloggad i MRCC inte längre hade beredskap. Han hade gått av föregående dag. Och ingen ny OSC hade tagit över beredskapen.

Det har till media framförts från en av passagerarna att man tyckte evakueringen av passagerarna påbörjades för sent. Vid olyckor och räddningsinsatser då det föreligger fara för de ombordvarande tar befälhavaren, eventuellt efter samråd med räddningsledaren, beslut om att evakuera. Oftast är det dock en fördel om passagerarna kan stanna kvar ombord för att undvika riskerna med att lämna fartyget under t.ex. mörker eller grov sjö. Att dra ett grundstött fartyg med aluminiumskrov av en stenbotten innebär risk för sprickbildning. Lastat med ett stort antal passagerare, varav en rullstolsbunden, bedömdes det riskfyllt att evakuera innan beslut tagits av en fartygsinspektör på plats. Först då inspektören tagit detta beslut bestämdes att passagerarna skulle föras iland av de mindre båtarna. I sammanhanget kan också nämnas att räddningsbåtarna inte vågade gå intill innan det var pejlat runt haveristen.

Busstransporten fördröjdes (se bilagt tidningsurklipp) på grund av att antalet passagerare från fartyget inte stämde överens med angivet antal.

Fartygsinspektören, en lots och befälhavaren meddelade upprepade gånger att 63 passagerare evakuerats. På ilandtagningsplatsen, i den väntande bussen, hade man räknat till 60 som kommit iland. Denna skillnad gjorde att man på MRCC inte kunde vara säkra på att alla räddats.

MRCC informerar polisen om alla pågående eller genomförda räddningsinsatser. Det sker genom att larmfakta, bedömning, klassning och BIS faxas till Rikspolisstyrelsens jourcentral i Stockholm som vidarebefordrar till berört polisområde. Faxet skall betraktas som allmän information. Då MRCC bedömer att polisen på mottagningsplatsen kan ha intresse av att möta upp de ilandtagna, bör kontakt tas på telefon direkt från MRCC. Under den aktuella insatsens gång sändes informationen till RPS efter en och en halv timma. När den togs emot hos polisens länskommunikationscentral i Malmö framgick inte att ett stort antal människor skulle tas iland i Limhamn. Därför vidtogs inga åtgärder från polisens sida.

Vid en ilandtransport av ett stort antal passagerare bör polisen ges möjlighet att möta upp i hamnen. Då de 60 passagerarna med räddningsbåtarna sattes i land i Limhamn väntade en buss på att transportera dem vidare genom rederiets försorg. Arrangemang kan behöva vidtas för registrering, avspärning mm.

I Sjöfartsverkets författningssamling SJÖFS 1995:11 som bl.a. avser alla svenska passagerarfartyg föreskrivs i

*2§ att "när fartygets normala restid mellan två hamnar beräknas uppgå till eller överstiga tre timmar ..." "skall befälhavaren se till att för- och efternamn, kön nationalitet och ålder på alla ombord som inte är upptagna på fartygets besättningslista registreras. Om en ombordvarande har ett handikapp som kan ha betydelse vid en räddningsinsats, skall detta om möjligt anges."*

*3§ att "när fartygets normala restid mellan hamnar beräknas understiga tre timmar ..." "skall befälhavaren se till att uppgift om antal ombordvarande som inte är upptagna på fartygets besättningslista noteras."*

*4§ Uppgifterna enligt 2 och 3 §§ skall utöver att finnas ombord dessutom "tillsammans med uppgift om fartygets namn, avgångs- och ankomsthamn samt beräknad avgångs- och beräknad ankomsttid före fartygets avgång*

*rapporteras till rederiet eller till av rederiet utsedd landorganisation. Uppgifterna skall av befälhavaren och rederiet/landorganisationen hållas tillgängliga för Sjöfartsverket och för berörda myndigheter i samband med räddningsaktioner.”*

Vid kontakt med rederiet har man, för att uppfylla ovanstående, redovisat att rapportering av passagerarantal redovisas till Räddningstjänsten i Landskrona. Uppgiften lämnas på telefon och innehåller endast avgångshamn eller båtnamn samt antal passagerare.

Om tidsåtgången beräknats överstiga tre timmar borde 2§ ha tillämpats. Antal passagerare som ringts in till räddningstjänsten i Landskrona var 66 vilket också var det antal som lämnades i larmet till MRCC. I samband med evakueringen ändrades denna siffra av rederiet till 63 för att slutligen visa sig vara 60.

Under insatsen hade räddningsledaren i MRCC fortlöpande kontakt på telefon med rederiets representanter i land. Detta underlättade information och kommunikation från fartyget till hamnen i Limhamn där bussen väntade.

## **Rekommendationer**

- Rutiner för uppfyllande av Sjöfartsverkets författningssamling SJÖFS 1995:11 med föreskrifter om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg bör utvecklas. MRCC föreslås få tillgång till ”av rederiet utsedd landorganisation” som gäller för samtliga berörda rederier.
- I flera sjötrafikområden har OSC-lots i beredskap saknats. Detta framgår inte i MRCC. Den senast påloggade OSC ligger kvar tills ny ersätter. Möjligen råder oklarheter angående målsättningen för funktionen. Instruktioner och direktiv avseende OSC-lotsberedskap bör därför förtydligas.