

## **Utredning/Utvärdering och erfarenheter av SAR-fall 529, branden ombord passagerarfartyget Prinsesse Ragnhild den 8 juli 1999. Slutversion.**

### **Inledning**

Utredningen har till syfte att beskriva, utvärdera och dra erfarenheter av sjöräddningsuppdraget vid branden ombord på passagerarfärjan Prinsesse Ragnhild.

Den är grundad dels på den SAR-logg (Nr 529) som upprättats vid MRCC och protokoll från sjöförklaringen vid Göteborgs Tingsrätt, dels på de rapporter som inkommit och som framgår i dokumentlistan i slutet av denna utredning, dels på personliga intervjuer med vissa befattningshavare vid MRCC samt dels på de remissvar som inkommit i samband med den genomgång av utredningen/utvärderingen som gjordes den 9 februari 2000.

Utredningen har inte till syfte att utreda orsakerna till branden eller i övrigt lägga synpunkter av sjösäkerhetsmässig karaktär utan endast att utreda sjöräddningsinsatsen som sådan i syfte att dra erfarenheter och mot bakgrund av dessa förbättra sjöräddningsorganisationen i Sverige

Den är upplagd på så sätt att först det övergripande händelseförloppet beskrivs. Därefter görs en mer noggrann analys av de olika funktionerna som användes under insatsen med identifiering av och angivande av synpunkter på både det som gjordes helt rätt eller kunde ha gjorts bättre.

Varje enskild funktionsanalys avslutas med rekommendationer i syfte att förbättra SAR-funktionen.

Totalt har 28 rekommendationer utfärdats

Utredningen avslutas med en sammanställning av dessa som i sin tur är avsedda att föranleda åtgärder från Sjöfartsverket.

### **Händelseförlopp**

Kl. 0155 den 8 juli 1999 får bryggan (förste styrmannen) på norska passagerarfärjan Prinsesse Ragnhild tillhörig rederiet Color Line, genom

rökdetektor varsel om brand i maskinrummet. Vid kontroll med vakthavande maskinisten bekräftas brand i maskinrummet, styrbords maskin.

Ombord finns 1.167 passagerare och 172 besättningsmän. Totalt 1.339 personer.

Händelseförloppet ombord i fartyget kan enligt protokoll från sjöförklaringen kortfattat beskrivas enligt följande

- Kl 01.55 Besked om brand i maskinrummet.
- Kl 02.14 Mayday. Nödmeddelande på VHF 16. Svar från Farsund Radio och strax därefter svar från Sweden Rescue, MRCC-Göteborg
- Kl 02.20 Klargjorda livbåtar, flottar m.m.
- Kl 02.40 Beslut om att använda CO2. CO2 fungerar inte.
- Kl 02.46 Beslut om att evakuera passagerarna.
- Kl 02.54 Larm till passagerarna att bege sig till räddningsstationerna.
- Kl 02.59 Evakuering av passagerare påbörjad.
- Kl 03.25 CO2 fungerar.
- Kl 04.15 Branden släckt (eller under kontroll).
- Kl 04.15 Meddelar Prinsesse Ragnhild att alla är evakuerade utom 4 passagerare (ändrades senare till 6)+ besättningen som är kvar ombord (muntlig uppgift)

Kl 02.13 (enligt SAR-logg) kl 02.14 (enligt sjöförklaring) efter det att befälhavaren blivit varskodd om branden, sänds allmänt nödmeddelande, Mayday på VHF ch.16. Svar på Mayday-anropet gjordes först av Farsund Radio, varefter Sweden Rescue, d.v.s. MRCC-Göteborg, så fort som man har möjlighet att komma in i radiotrafiken, svarar och tar ledningen av sjöräddningsfallet eftersom olyckan inträffat inom svensk sjöräddningsregion.

Positionen är angiven till N 57.39 E 11.19 (Se bifogat sjökortsutdrag)

Väderleksförhållandena under hela räddningsoperationen var mycket goda med vackert väder och god sikt. Lufttemperatur ca. 18 gr. C.

RL gjorde kl 02.15 bedömningen "Livshotande" och klassade läget som "Nöd".

BIS (Beslut I Stort) fattades kl 02.15 och löd enligt SAR-logg: "Återutsänd nödmeddelande. Organisera kvittens av handelsfartyg i området via MRSC (Stockholm) VHF ch 67. Utlarma samtliga tillgängliga flyg- och

ytenheter.”

Kl 02.16 begärs hjälp från ARCC. Kl 02.17 larmas SSRS på Käringön, Rörö och Hovås via selectcall samt återutsänt nödmeddelande enligt tidigare fattat BIS.

Vid samma tidpunkt anmäler sig RCC-Stavanger som ”supporting RCC”. Kl 02.20 ringer man in stödgrupp till MRCC enligt larmlista samt kl 02.23 MRCC-personal på frivakt.

MRSC-Stockholm på VHF 67, får i uppdrag att koordinera samtliga handelsfartyg som kvitterat larmet.

SOK (Sövärnets Operativa Kommando) i Danmark meddelar kl 02.19 att man sänder 4 fartyg till området samt meddelar SSRS avgång av enheterna ”PO Hansson” och ”Märta Collin” vid samma tidpunkt samt straxt därefter ”Ulla Rinman”. Dessa enheter är framme vid Prinsesse Ragnhild cirka kl 03.05 enligt SAR-logg.

Till att börja med larmar ARCC kl 02.25 helikopter på Säve samt via minicall även ett sjukvårdsteam.

Kl 02.29 larmas också RITS-styrka i Göteborg som åker ut till helikoptern på Säve.

Kl. 02.47 larmas helikoptern i Kallinge och på Berga samt RITS-styrkorna i Stockholm och Helsingborg.

Sjukvårdslag tar sig till Berga efter larm från SOS i Stockholm.

Kl 02.36 ges muntligt tillstånd för 3 norska helikoptrar att delta (tillståndsförordningen).

Kl 02.45 alarmerade RCC-Stavanger RITS-styrka i Larvik f.v.b. med norsk helikopter kl 03.40 efter begäran från MRCC.

Kl 02.50. KBV 288 (som första enhet) framme vid Prinsesse Ragnhild och straxt därefter SSRS snabba enheter. Vidare anländer sedan ytterligare SSRS enheter, SjöV:s enheter samt enheter från KBV och FM.

11

handelsfartyg varav 5 passagerarfärjor anmäler sig för deltagande i sjöräddningsinsatsen.

SAR-insatsen som sådan med ytenheterna, kom huvudsakligen för de mindre ytgående enheterna att innebära bogsering av ett 50-tal livflottar och livbåtar med evakuerade passagerare till de större handelsfartygen dit passagerarna överflyttades. Stena Danica tog emot 614 pax, Kihlstraum 155 pax, Black Watch, 364 pax. samt fiskebåten Matilda 25 pax. Totalt antal personer som dessa fartyg tog emot var således 1.158 st.

De nödställda omhändertogs ombord i de ovan angivna fartygen varav samtliga utom de från Matilda sedan flyttas över till Styröbolagets fartyg Älvsnabben 4 o 5 samt vissa andra enheter för transport till uppsamlingsplatsen som bestämdes till MKV:s område i Göteborg. Fiskefartyget Matilda med 25 passagerare, gick direkt in till Tångudden på MKV:s område.

Även Hkp utförde i viss utsträckning transport av passagerare från Stena Danica till uppsamlingsplatsen vilket kritiserats eftersom dessa redan var i säkerhet ombord. 3 personer flögs direkt med Hkp till sjukhus.

Kl 04.15, d.v.s. ca. två timmar efter larm och 1 tim 16 min efter det evakueringen påbörjades, meddelar Prinsesse Ragnhild att alla, utom 4 passagerare (ändrades senare till 6) och besättningen, är evakuerade. Man meddelar också att elden är släckt ombord

Den lyckade evakueringen av passagerarna från Prinsesse Ragnhild, upptagande av dessa till de större enheterna utan alltför stora svårigheter samt ihopsamlingen av livflottarna på ett lyckat sätt, kan till väsentlig del hänföras till de synnerligen goda väderleksförhållandena som rådde samt också på ett professionellt och effektivt handlande av besättningarna, både ombord Prinsesse Ragnhild, sjöräddningsenheterna och ombord på de olika handelsfartygen. Under en annan årstid och med hård vind och grov sjö hade betydande svårigheter uppstått om befälhavaren även då valt att evakuera på samma sätt.

Det kan nämnas att vid sjöförklaringen i Göteborgs Tingsrätt, ställdes frågan till befälhavaren om han skulle ha valt att evakuera på samma sätt även om de yttre omständigheterna varit avsevärt sämre med kyla, hård vind och grov sjö. Befälhavaren anförde då att han mot bakgrund av de uppgifter han erhållit som tydde på att branden förvärrades, om värmeutvecklingen i fartyget samt med den kunskap om toleranstiderna

hos de isoleringsmaterial som använts ombord, skulle valt samma sätt att evakuera, även om svåra yttre omständigheter rått.

Kl 06.04 kopplas bogserbåt till Prinsesse Ragnhild för bogsering till Fredrikshamn vilket sedan ändras till Göteborg efter samråd mellan fartygsinspektör som kommit ombord och Göteborgs Hamn.

Kl. 0616 meddelar fartygsinspektören att det nu är dubbelcheckat att det inte finns någon passagerare kvar ombord och att allt är under kontroll.

Kl 07.47 är bogserbåtarna ”Per” och ”Lars” kopplade och bogsering in till Göteborg påbörjas.

Kl 12.55 är Prinsesse Ragnhild till kaj, kajplats 601.

Under den tid som evakueringen fortlöpte larmades RITS-styrkorna från Göteborg, Helsingborg och Stockholm, samt i ett något senare skede , även från Norge (Larvik) och Danmark (Fredrikshamn).

Svårigheter att sätta ombord RITS-styrkorna på Prinsesse Ragnhild direkt från helikoptern konstaterades, varför man istället valde att sätta ned dessa på ett annat lämpligt fartyg för att därifrån transporteras med båt till Prinsesse Ragnhild.

Först ut med Hkp, var Göteborgs Frölunda-styrka som sattes ombord på Stena Danica varifrån man sedan därifrån transporteras med båt till Prinsesse Ragnhild. Vissa svårigheter att komma ombord kunde konstateras.

Kl 04.50 anlände RITS-styrkan från Frölunda till Prinsesse Ragnhild, d.v.s. 35 minuter efter det att fartyget meddelat att det inte fanns några passagerare kvar förutom de lastbilschaufförer som valt att frivilligt stanna kvar ombord.

Kort efter den första RITS-styrkans ankomst, anlände också RITS-styrkan från Göteborg/Kortedala samt den danska RITS-styrkan från Fredrikshamn och den norska från Larvik.

Dessa RITS-styrkor transporterades sålunda med mindre båt från Stena Danica och DFDS:s Queen of Scandinavia till haveristen vilket medförde tidsfördröjning eftersom man inte kunde landa med helikopter på Prinsesse Ragnhild då hon saknade ”Helicopter landing area”. Man valde alltså i

detta läge att inte sätta ned RITS-styrkan på fartygets "Helicopter pick up area". Senare ändrades detta.

Kl 06.09 meddelas att det finns fyra RITS-styrkor ombord. En dansk, en norsk och två svenska.

RITS-styrkan från Helsingborg flögs med Hkp till Säve dit man anlände ca. 0535 eller strax därefter.

Därifrån kom man att ligga som reservstyrka till kl 08.30 då man tillsammans med RITS-styrkan från Stockholm löste av Göteborgs-styrkorna och den danska styrkan.

RITS-styrkorna från Stockholm, som utlarmades kl 02.45, sändes till Berga för vidare transport med Hkp till Göteborg. Emellertid inväntade den första styrkan ett sjukvårdsteam, (som ej beställts av MRCC) vilket medförde att man ej kunde lyfta förrän kl 04.28.

Den andra RITS-styrkan avbeställdes kl 05.04 efter att först ha väntat på Berga och sedan lyft mot Huddinge sjukhus för att ta ombord ett sjukvårdslag.

Besluten om att invänta och ta ombord sjukvårdsteam på Hkp vid Berga, fattades självsvåldigt av Hkp-piloterna utan RL:s vid MRCC vetskap.

Som nämnts ovan användes ett stort antal helikoptrar under insatsen. Inte mindre än åtta svenska helikoptrar samt tre danska och två norska blev utlarmade. Av dessa avbokades fyra svenska helikoptrar vilket innebar att totalt nio helikoptrar faktiskt använts under insatsen.

Helikoptrarna användes huvudsakligen att transportera RITS-styrkorna ut till bl.a. Stena Danica, eftersom Prinsesse Ragnhild som ovan nämnts, bedömdes vara oförmögen att själv ta emot någon helikopter.

Fyra röskadade personer transporterades med Hkp till Östra Sjukhuset. Någon helikopter transporterade också passagerare från Stena Danica till uppsamlingsplatsen på MKV, något som var helt onödigt, eftersom dessa passagerare redan befann sig i säkerhet. Reaktionen mot detta avspeglas också i vissa av de inkomna rapporterna.

Totalt insatta enheter har varit följande:

SSRS: Märta Collin, PO Hansson, Ulla Rinman, Dan Broström,  
Lars Prytz  
SjöV: Tjb 739, 735, 556, 742  
KBV: 288, 447, 483, 050  
FM: 3 Stridsbåt 90 , 1 Trossbåt, 1 Minutläggare  
Styrsöbolaget Älvsnabben 4 och 5  
Räddningsbåten "Göte",  
Danska räddningsbåten "Samsö"  
Tankbåten Tell  
Stena Danica (passagerarfartyg)  
Kihlstraum (kemtanker)  
Black Watch (passagerarfartyg)  
Matilda (fiskefartyg)  
Futura (crude-oil tanker)  
8 svenska helikoptrar utlarmade, varav 4 avbeställda  
5 utländska (2 st Norge och 3 st. Danmark) helikoptrar  
RITS-styrkor från Göteborg, Helsingborg, Stockholm samt från Larvik och  
Fredrikshamn.

## Beskrivning av och analys av olika SAR-funktioner under sjöräddningsinsatsen

### *Ledning och stabsmetodik i MRCC*

Vid den aktuella tiden på dygnet är normalbemanningen, den som fysiskt finns på plats, i ledningscentralen på Kärningberget följande:

- ◆ Sjöfartsverket, MRCC – en räddningsledare som bl.a. svarar för nödpassning av internationella maritima radiosystem
- ◆ Kustbevakningen – vakthavande befäl
- ◆ Försvarsmakten – sjöbevakningsledare

I jour, i en annan del av byggnaden, fanns MRCC:s andra räddningsledarebehörige och två räddningsledare från ARCC, alla tre omedelbart kontaktbara via telefon och på plats i centralen efter några få minuter.

Normalbemanningen vid larmtillfället innebar följaktligen en hård belastning på räddningsledaren i initialskedet.

Samtidigt som sambandet med Prinsesse Ragnhild och andra fartyg upprätthölls, skulle utlarmning ske av dels representanter till MRCC stab, dels utlarmning av räddningsresurser, kontakt med grannländers MRCC samt också direktiv ges till sjöräddningsundercentralen MRSC Stockholm.

Om MRCC:s egen personal dessutom själva skulle larmat ut RITS-styrkorna, enligt gällande instruktioner och checklista, hade andra åtgärder möjligen försenats.

Därför valde sannolikt (i detta fall) biträdande räddningsledaren att delegera uppgiften till ARCC-personal.

Det kan naturligtvis diskuteras huruvida uppgiften i stället skulle ha utförts av den biträdande räddningsledaren själv.

Att samtliga åtgärder i checklistan för RITS inte blev vidtagna bedöms emellertid inte haft betydelse för resultatet av insatsen.

Av rapporterna från RL och BRL framgår att samarbetet till att börja med, framförallt initialt under utlarmningsfasen, inte fungerade

tillfredsställande.

Inte förrän ytterligare en RL-behörig anlät kunde den ordinarie RL koncentrera sig på de uppgifter som han tidigare borde ha frigjorts för att kunna fullgöra.

Även rapporten från ARCC återspeglar detta på så sätt att det inte klart uppfattades av de närvarande vem som var RL, BRL/stabschef m.m.

Enligt praxis och gällande metodik skall stabschef/BRL lösa av räddningsledaren på nödpassningen så att den senare kan koncentrera sig på RL:s uppgifter som att ”ta ett steg tillbaka och tänka stora tankar” samt ta de övergripande besluten.

BRL löste inte av RL med radiotrafik etc. utan den senare blev minutoperativ i högsta grad. Anledningen till detta i det initiala skedet kan ha flera orsaker. Av rapporterna och intervjuerna med RL och BRL framgår att de uppfattat situationen på olika sätt.

RL har uppfattat att han inte blev avlöst och att BRL istället började agera på egen hand, medan BRL anför att han inte fick kontakt med RL och av den anledningen agerade självständigt.

Inte förrän ytterligare en av de extrainkallade kom på plats, löste sig detta problem. Det är möjligt att BRL inte insåg sin uppgift i staben men också fullt möjligt att BRL verkligen inte fick någon kontakt med RL då denne var fullt sysselsatt med radiokommunikation.

Det skall dock poängteras att det finns en utvecklad stabsmetodik vid MRCC.

Problemet i detta fall var att den inte följdes fullt ut, vilket tycks ha haft flera orsaker förutom det ovan nämnda.

Bl.a. kan konstateras att bemanning och utbildning av personal hos samlokaliserade myndigheter inte kunnat nå den målsättning som sattes upp i SAMRCC-projektet.

Detta innebär i praktiken att bemanningen i MRCC i initialskedet inte uppnår kraven för bemanning vid klassat nödläge. Den förstärkning som initialt erhålls, saknar ibland i vissa delar kunskap om stabsarbetet vid MRCC.

Under fallets gång och då fler RL-behöriga anlände, förbättrades samarbetet påtagligt och fungerade sedan fullt tillfredsställande.

Det kan nämnas att den assistans som erhöles från VB i KBV av RL uppfattades som mycket gott. KBV:s Vb har också i sin rapport framhållit att då alla i LCK funnit sin plats fungerade samarbetet mycket bra.

I detta sammanhang kan vidare konstateras att i sjötrafikdirektörens vid Sjöfartsverket beslut (CT-beslut Nr 1/98), som togs med anledning av erfarenheterna efter det s.k. "Ystads-fallet" 1998, anges att stabsövningar snarast skall påbörjas för att utveckla stabsmetodik och rutiner. Detta har ännu inte skett.

En ytterligare synpunkt som framförts av RL är den uppgift som Farsund Radio i initialskedet påtog sig.

Istället för att direkt överlämna all ledning och kommunikation till den RCC inom vars sjöräddningsregion olyckan inträffat, fortsatte man med kommunikationen på ett sådant sätt att RL vid MRCC var tvungen att "gå in och avbryta" vid först bästa tillfälle för att inte tappa kontrollen över ledningen. Anledningen till detta har dock senare visat sig bero på att man på Farsund Radio inte fått information om var fartyget befann sig. Hade man vetat om att detta befann sig i svensk sjöräddningsregion hade man lämnat över ledningen till MRCC i Göteborg.

#### *Rekommendationer angående ledning och stabsmetodik vid MRCC*

- Översyn av kompetens och samverkansmöjligheterna på hela eller delar av LCK.
- Stabsövningar som syftar till att träna och utveckla stabsmetodik och för att skapa rutiner i samband med bildandet av stab skall snarast påbörjas i enlighet med CT-beslut 1/98.
- Samtliga räddningsledare vid MRCC skall ytterligare tränas i att hantera och leda större sjöräddningsfall och i samband därmed också, om behövt, göras medvetna om och identifiera de särskilda frågeställningar som i sådana situationer kan komma att aktualiseras.

#### ***MRSC-Stockholm***

Redan i BIS kl 02.15, beslöts att delegera till MRSC-Stockholm att organisera kvittens av handelsfartyg i området på VHF kanal 67. Kl 02.17 utökades detta till att också omfatta koordineringen av samtliga handelsfartyg som kvitterat larmet.

Besvaring av anrop på kanal 67 och koordinering återgår till MRCC kl 02.57.

Kl.0300 övertar MRSC nödpassningen på begäran av MRCC.

Kl 03.11 faxas en sammanställning till MRCC över de fartyg som anmält sig. Denna sammanställning når uppenbarligen inte MRCC-stab och efterlyses kl 04.11 av MRCC.

RL vid MRCC har beskrivit att han initialt uppfattat att hans delegering till MRSC inte har fungerat. Enligt logg nr 33 på MRSC-Stockholm synes emellertid detta inte vara fallet. De delegerade uppgifterna tycks ha fungerat på ett tillfredsställande sätt, dock kan kommunikation/information mellan RL/MRCC och MRSC om hur arbetet fortlöpt på MRSC i vissa delar ha brustit.

*Rekommendation angående MRSC-funktionen.*

- Rutiner skall utvecklas för att vid större olyckor kunna aktivera MRSC-funktionen på bästa sätt. MRSC är en del av MRCC-stab och skall utnyttjas på bästa sätt. Rekommendationen bör samordnas med rekommendationerna under MRCC-funktionen.

## **Kommentarer till den norska rapporten kopplad till ledningsarbetet vid MRCC**

### ***Kystradio***

1. *”Det syntes det tok lang tid för Sweden Rescue besvarte Mayday kallet”*

Efter analys av bandupptagningen och RL rapport så kan den norska uppfattningen förefalla riktig. En kvinnlig operatör besvarade nödanropet. Efter ca 25 sekunder övertog en manlig operatör trafiken och begärde bekräftelse på positionen.

Trafiken mellan Farsund Radio och Prinsesse Ragnhild avslutades 55 sekunder efter det att nödmeddelandet avslutats.

MRCC-Göteborg hade nu första möjlighet att kvittera nödmeddelandet, vilket också skedde.

Den första kontakten mellan MRCC-Göteborg och Prinsesse Ragnhild skedde alltså efter 55 sekunder. Kvittensen utfördes på

svenska, som för övrigt var det enda tillfället då svenska/norska användes under larmfasen.

2. *”norsk/svensk språk benyttedes ved utveksling av information ..... utelucker at andre nationers fartøy oppfatter situasjon/ posisjon”.*

Svårt att förstå denna kritik eftersom all kommunikation mellan MRCC, OSC och räddningsenheter skedde på engelska, vilket också framgår av bandupptagningen. Däremot användes svenska/norska under larmfasen enligt pkt.1 ovan.

Vidare har enligt rapport från bl.a. en av SSRS enheter, kommunikationen mellan vissa räddningsenheter inte skett på engelska utan på svenska eller norska.

Sannolikt är det detta som avses i den norska rapporten

Möjligen avser man också den interna kommunikationen/informationen mellan MRCC-Göteborg och RCC-Stavanger (Sola). Sjöfartsverket har också understrukt vikten av kommunikation på engelska vid SAR-övningar (ex.vis Engelbrekt).

3. *”etter ca 14 min var det ingen fartøy som fikk svar fra Sweden Rescue, selv om mange kalte på ch 16.”*

Detta är en viktig observation och påpekandet är riktigt.

Från bandupptagningen kan noteras att mellan 13:e och 14:e minuten efter larmstart, anropades Sweden Rescue vid tio (10) tillfällen utan att något anrop besvarades.

Ansvarig för nödpassningen (RL) var vid tillfället i telefonkontakt med MRSC-Stockholm för delegering av radiotrafiken samt var därefter ute i centralen för att få kontakt med BRL.

### *Helikopterbesetningene*

4. *”noe kaotiske tilstander når det gjelder kommunikasjon og koordinering av helikopterne...”*

MRCC genom ARCC försökte förmå svensk helikopter från Säve att påta sig rollen som Aircraft Co-Ordinator (ACO) vilket av Hkp-piloten inte ansågs behövligt. Den norska kommentaren visar ändå på

att behovet förelåg.  
senare.

ACO-funktionen tillsattes också

### *Redningssentralen*

#### 5. *"behovet for informasjon alle har i en slik hendelse"*

Iakttagelsen är riktigt men synnerligen svåruppnåeligt i en dylik händelse, i vart fall i begynnelsestadiet. Dock bör det nämnas att det behov av "Situation-Reports –SITREP" för att informera "supporting RCCs" fullgjordes efter det att fler personer anlänt till MRCC. En av dessa erhöll uppgiften att skicka SITREPS.

Även danskarna har påpekat behovet av SITREPS i sina kommentarer.

#### 6. *"lettere å komme i kontakt med luft-redningssentralen ..."*

Detta är en viktig observation och mycket positiv eftersom den visar på en ytterligare möjlighet att ta emot kommunikation i ett och samma fall vilket också överensstämmer med syftet med integreringen av flyg- och sjöräddningstjänsterna.

### *Rekommendationer med anledning av påpekande från Norge och Danmark.*

- Vid internationella sjöräddningsövningar eller sjöräddningsövningar med visst internationellt inslag, skall tillses att engelska språket konsekvent användes.
- Frågan om tillfredsställande sambandutrustning för RITS-styrkor tas upp i RITS samordningsgrupp. Se vidare under rekommendationerna vad avser RITS.

### **Kommunikation**

Från vissa ytenheter har framförts viss kritik mot att RL inte i ett tidigare skede avdelat arbetskanal för OSC – RU, vilket fick till följd att Ch. 16 blev överbelastad fram till dess att så skedde. Som ovan anförts har också kritik framförts från flera håll att trots försök från MRCC:s sida att upprätthålla kommunikationen på engelska, så hade ett

flertal enheter ändock fortsatt kommunikationen på svenska. Samtliga RITS-styrkor har meddelat att sambandet ombord mellan och inom resp. RITS-styrka inte har fungerat tillfredsställande med den radioutrustning RITS-styrkorna medförde. 400 MHz – bandet fungerade så länge man höll sig på samma däck med öppna utrymmen, annars inte. Försök gjordes också på både 80 MHz-bandet på kanal 54, vilket inte heller fungerade.

Det har också i vissa remissvar föreslagits att en uppdelning av frekvenser mellan flygande och sjögående räddningsenheter bör göras vid insatser av denna storlek vilket bör utredas närmare.

### *Rekommendationer*

- Vid större fall då många enheter är involverade och OSC-funktionen används samt vid större sjöräddningsövningar skall RL då så är påkallat, tilldela särskild arbetskanal för OSC – RU.
- För- och nackdelar med att tilldela flygande och sjögående räddningsenheter olika frekvenser vid sjöräddningsinsatser skall undersökas och utvärderas.
- Övriga rekommendationer beträffande kommunikation finns under rekommendationerna för RITS samt under rekommendationerna med anledning av de norska och danska synpunkterna.

### **Samverkansgrupp**

Vid större olyckor eller i andra fall då räddningsledaren så finner påkallat, kan en samverkansgrupp tillsättas för att utgöra en förstärkning vid MRCC. Samverkansgruppen rings in enligt särskilt fastställda rutiner. Samverkansgruppen har två funktioner.

Dels att finnas på plats som sakkunnig expertis för att ge räddningsledaren underlag för beslut som rör särskilda frågor, dels för att hålla egen myndighet uppdaterad angående t.ex. förväntade uppgifter, antal personer som skall tas iland, antal skadade etc.

Samverkansgruppen har inte någon operativ ledningsfunktion.

CMRCC i beredskap larmades via telefon i hemmet kl 02.30 av Kustbevakningens VB i LCK. Larmet/informationen innehöll att en färja hade brand ombord utanför Vinga.

Han körde med bil till MRCC dit han anlände strax efter kl. 03.00 och loggade in i SAR-loggen. De första åtgärderna var att ”lyssna in” situationen, informera Sjötrafikdirektören(CT), chefen för stab information (Cinfo) och chefen för Produktområde sjöräddning (CTs).

FMs sjöbevakningsledare, vilken var en sommarvikarie i denna funktion, fick av MRCC uppdraget att ringa in samverkansgruppen i enlighet med gällande rutiner. Efter hand anlände övriga representanter för samverkansgruppen. Dessa övriga representanter bestod av fartygsinspektör, brandingenjör (tillika samverkansbefäl för RITS), polis, representant för sjukvården samt chefen för Kattegatts sjötrafikområde.

Samverkansgruppen bedöms i stort ha fungerat bra fram till dess CMRCC i beredskap var tvungen att lämna denna. Av rapporten från BRL/SC framgår att gruppen då mer eller mindre splittrades samt att gruppens medlemmar integrerade på ett icke önskvärt sätt inne på Ledningscentral Käringberget (LCK.)

Vid ett tillfälle gick samverkansbefälet från räddningstjänsten i Stor-Göteborg in till den i MRCC som svarade för radiosambandet med Prinsesse Ragnhild, OSC samt ett stort antal enheter. Han begärde att få tala med befälhavaren på Prinsesse Ragnhild. Han hade fått tillstånd till detta av RL.

Detta är ett typiskt exempel på hur det inte får gå till och där vederbörande – i detta fall med RL medgivande – missuppfattat sin roll.

Han borde istället ha talat om för RL vilken information han sökte, varvid RL skulle vidarebefordra frågorna till befälhavaren.

Det är synnerligen olyckligt för arbetet i MRCC då folk i samverkansgrupper går utanför de uppgifter som ålagts dem.

*Rekommendation angående utveckling av samverkansgruppsfunktionen.*

- Uppgifter och rutiner för samverkansgruppsfunktionen utvecklas i samband med genomförande av de rekommendationer som givits under ”MRCC- och MRSC- funktionerna.

## Ytenheter

Totalt insatta ytenheter har varit 28 st. och har som ovan beskrivits bestått i dels ett antal enheter från SSRS, SjöV, KBV och från FM och som också i andra fall normalt deltagit i sjöräddningsuppdrag, dels handelsfartyg/passagerarfärjor och dels också de särskilt inkallade passagerarbåtarna från Styröbolaget. Prinsesse Ragnhilds egna båtar deltog också vid transiteringen av passagerare till de större fartygen. Av rapporterna från dessa framgår att vissa svårigheter förelåg då överflyttning av passagerare skulle ske från de mindre enheterna till de större. Bl.a. har noterats att höjdskillnaderna mellan däcken på de mindre enheterna och det ställe på de större fartygen där passagerarna skulle tas ombord, var avsevärd och att detta gjorde att det tog lång tid att överföra passagerarna till de större fartygen. Detta medförde att en kö av räddningsenheter med ombordtagna passagerare och flottar med passagerare ombord bildades. Flera rapporter påpekar att under andra väderleksförhållanden skulle evakueringen inte kunnat genomföras på detta ändock lyckosamma sätt.

Av rapporterna framgår vidare att KBV:s enhet 288 tog ombord (d.v.s. ingen bogsering av flotte) 73 personer som sedan sattes ombord på det större passagerarfartyget Black Watch. Även andra enheter, bl.a. "Ulla Rinman" tog ombord passagerare direkt ur livflottarna. Efter att livflottarna tömts, samlades dessa ihop av vissa ytenheter och bogserades bl.a. till bunkerbåten "Tell", som med kran lyfte dem ombord för vidare transport till Göteborg. Detta gjorde att tomma livflottar inte behövde genomsökas en andra gång, vilket också påpekas i vissa rapporter.

Efter det att de större fartygen tagit ombord evakuerade passagerare gick Stena Danica till Scandiahallen och Black Watch och Kihlström till Rivöfjorden. Samtliga passagerare evakuerades och transporterades sedan av Styröbolagets Älvsnabben 4 o 5 från dessa fartyg till Tångudden på MKV:s område som bestämts som uppsamlingsplats.

I Styröbolagets rapport framhålls bristen på tillräckligt med folk för en dylik insats, höjdskillnaden mellan Ä 4:s stäv och shelterdäck på

Kihlstraum vilket medförde svårigheter att ta ombord folk eftersom lämplig landgång saknades. Vidare anför man att det är av vikt att veta Sjöfartsverkets riktlinjer/bestämmelser när det gäller framtida sjöräddningsuppdrag som kan medföra att gällande gränser för fartområden måste överskridas.

Efter kontakt med sjöfartsinspektionen kan följande konstateras. De lagar som är aktuella är fartygssäkerhetslagen, räddnings-tjänstlagen och sjölagen.

Fartygssäkerhetslagen talar om fartområden och minimibesättnings-beslut och talar om dels i vilken fart fartyget får framföras och dels vilken bemanning som måste finnas vid trafik inom detta/dessa fartområden. Räddningstjänstlagen å andra sidan talar om att varje myndighet, företag eller privatperson är skyldig att på RL anmodan delta i räddningsuppdrag. Här sätter dock sjölagen en gräns att befälhavaren är skyldig att delta om det kan ske utan risk för eget fartyg eller besättning.

I förevarande fall har Älvsnaven 4 o 5 troligen ej varit utanför gällande fartområde varför någon överträdelse av Fartygssäkerhetslagen troligen ej har skett.

Även om fartygen gått utanför det gällande fartområdet, kan detta inte heller gärna innebära någon överträdelse av Fartygssäkerhetslagen eftersom det dels inte varit fråga om ett kommersiellt uppdrag och dels att det varit fråga om en räddningsinsats som RL begärt enligt Räddningstjänstlagen. Givetvis under förutsättning att befälhavaren bedömt att hans fartyg klarar av att, under för varje tillfälle rådande omständigheter, gå i ett vidare fartområde än det som fartcertifikat och minimibesättningsbeslut anger.

Frågan om räddningsinsatsen kan ske med eller utan risk för eget fartyg eller besättning, är något som således exklusivt bedöms av fartygets befälhavare.

Avslutningsvis måste här framhållas den utomordentliga insats som gjordes av de deltagande ytenheterna och som utan tvivel utgjorde grunden för att den största evakuering någonsin i Sverige i samband med ett sjöräddningsfall, förvisso under goda väderleksbetingelser, kunde genomföras på ett lysande sätt. Sannolikt var den stora vanan att genomföra skarpa fall en starkt bidragande orsak till det lyckade resultatet.

*Rekommendation om riktlinjer för befälhavare/rederier i samband med sjöräddningsinsats.*

- Riktlinjer utarbetas som klargör skyldigheter och ansvarsförhållanden för befälhavaren enligt Fartygssäkerhetslagen, Sjölagen och Räddningstjänstlagen då MRCC påkallar hjälp för sjöräddningsinsats. Riktlinjerna skall utarbetas i samråd mellan Sjöfartsinspektionen, Stab Juridik och Sjötrafikavdelningen.

### **RITS (Räddningsinsatser till sjöss)**

Sjöfartsverket har avtal med sex kommuner vilka skall hålla en insatsstyrka (RITS – Räddnings Insatser Till Sjöss) om sex man i beredskap för livräddande uppgift i sjöräddningsinsatser. Instruktion för styrkorna, checklistor och utbildning utvecklas fortlöpande genom samarbete mellan Räddningsverket, Sjöfartsverket, Kustbevakningen samt avtalskommunerna.

RITS-styrkor finns i Stockholm, Göteborg, Helsingborg, Karlskrona, Gotland och Härnösand/Kramfors kommuner.

Enligt instruktionen för RITS skall insatsstyrka larmas av MRCC eller, efter överenskommelse med räddningstjänsten i Stor-Göteborg, av deras alarmcentral. När RITS-styrka larmats skall RITS-utbildat samverkansbefäl från Göteborg snarast bege sig till MRCC för att där fungera i stödgruppen som resurs för räddningsledaren och som representant för insatta kommunala insatsstyrkor.

RITS-instruktionen behandlar ansvars- och ledningsfrågor, utlarmningsförfarande, transporter och materielförteckningar och sambandsförklaringar. Utöver instruktionen finns en särskild checklista för MRCC vad avser åtgärder då RITS-styrka larmas.

En särskild mall för faxmeddelande till larmade RITS-kommuner finns framtagen för ändamålet.

I ett tidigt skede efter larmet från Prinsesse Ragnhild fick personalen vid flygräddningscentralen ARCC uppdraget att larma ut RITS-styrka från Göteborg (kl 02.29) vilket senare (02.45) utökades till att omfatta även Stockholms och Helsingborgs kommuner.

Luftfartsverkets personal som ingick i MRCC stab kände inte till rutinerna för utlarmning av RITS. MRCCs checklista för RITS-utlarmning finns inte tillgänglig i ARCC, varifrån dessa stabsuppgifter inklusive helikopterutlarmningen utfördes. Larm till RITS-styrkorna skedde via SOS Alarm till berörda kommuner. Samverkansbefäl för RITS från räddningstjänsten i Stor-Göteborg larmades inte i samband med RITS-utlarmningen utan på initiativ från räddningstjänstens alarmcentral (AC).

Enligt checklista för MRCC skall faxmeddelande med information till RITS-kommunerna skickas som komplement till larmet. Faxmeddelande skickades inte till berörda kommuner.

Under insatsen på Prinsesse Ragnhild larmades RITS-styrkorna för att bistå besättningen med genomsökning av fartyget. Innan första RITS-styrka bordade fartyget ändrades direktiven till att omfatta uppgiften att bistå besättningen med bevakning av maskinrummet. Branden var då släckt, men branden hade skapat en kraftig värme som kvarstod.

Passagerarna hade evakuerats och förberedelser gjordes för att bogsera fartyget till kaj. Eftersom besättningen och ett fåtal passagerare (som själva valt att stanna) fanns kvar ombord, fanns det fortfarande risk för dessa.

Det får därför anses riktigt att använda RITS-styrkan i den livräddande insatsen. RITS-styrkor från flera kommuner fortsatte dock sitt arbete ombord långt efter det fartyget kommit till kaj.

Räddningsledaren avsåg cirka 09.45 på morgonen lämna över räddningsinsatsen till den kommunala räddningstjänsten. I samband härmed visade det sig att antalet passagerare från Prinsesse Ragnhild inte stämde vid registreringen iland. Därför sköts beslutet om överlämning till senare skede.

Det framgår inte av loggen att en formell överlämning till landorganisationen skedde.

Det innebar att insatser från RITS-styrkor ombord gjordes även från det att man låg till kaj kl 12.55 ända fram till kl 16.30. Det borde ha överenskommits mellan berörda parter - MRCC, Räddningstjänsten Stor-Göteborg, polis, sjukvård, sjöfartsinspektionen, hamnen och rederiet, om bedömning av situationen och vem som skulle ansvara för och leda densamma.

Samtliga RITS-styrkor har dessutom rapporterat problem med att upprätthålla ett fungerande radiosamband ombord.

De RITS-styrkor som var ombord i Prinsesse Ragnhild har samtliga rapporterat att fartygets besättning fungerade bra. Utlösningen av CO2 och den igångsatta brandsläckningen bidrog väsentligt till den lyckade utgången av en händelse som i annat fall kunnat utvecklas till ett en stor olycka.

### *RITS Helsingborg*

RITS-styrka från Helsingborg larmades enligt MRCC logg kl 02.45. 24 minuter senare, kl 03.09, meddelade man att man begav sig till Berga brandstation i Helsingborg, dit man anlände kl 03.17 och var klara för transport med helikopter.

Enligt rapport från räddningstjänsten i Helsingborg kom larm från SOS kl 03.01, vilket innebär att det skulle ha tagit 16 minuter från det att MRCC larmade till dess larmet nådde räddningstjänsten i Helsingborg.

RITS-styrkan bestod av sju i stället för sex man. Ingen togs ur gruppen utan alla sju stuvades in i helikoptern

Orsaken var att man vid larm först fick besked av MRCC att man inte skulle ta med brandingenjör. Detta ändrades senare, efter direktiv från MRCC, till att brandingenjören skulle medfölja.

I stället för att följa RITS-avtalet och instruktionen utökade man då styrkan med en man, vilket innebar problem när personal och utrustning skulle lastas i helikoptern.

Kl. 0420 anlände helikoptern och Kl 04.46 enligt SAR-loggen, d.v.s. efter en lastningstid på 26 minuter, lyfte helikoptern med RITS-styrkan ombord. Den transporterades först till haveriplatsen dit man anlände Kl.0535 men omdirigerades sedan till Säve flygplats där man placerades som reservstyrka tills man klockan 08.30 transporterades och sattes ombord på haveristen som avlösande styrka.

Det skall här nämnas att i den rapport som inlämnats av Helsingborgs brandförsvär, anges att tidpunkten då helikopter lyfte var 0420, alltså en divergens om 26 minuter som i detta fall får betraktas som avsevärd.

Alldeles oavsett vilken av uppgifterna som är riktig kan dock konstateras att tidpunkten från larm till dess helikoptern kunde lyfta uppgick till ca. 2 timmar och tidpunkten från larm till dess RITS-styrkan var på haveriplatsen klara för insats var 2 tim och 50 minuter.

Tidsåtgången får betraktas som avsevärd

Den brandingenjör som ingick i RITS-styrkan från Helsingborg saknade RITS-utbildning. Det är ett absolut krav att RITS-personal, inte minst RITS-befäl, har genomgått utbildning, i detta fallet såväl grund- som befälkurs.

Om så ej kan ske, förväntas RITS-kommun rapportera avvikelser från avtal och/eller instruktion till Sjöfartsverket.

Det kan vidare konstateras att just den problematik som identifierades inför avtalsförhandlingarna om nya RITS-avtal, nämligen att RITS-styrkan måste bestå av 6 man och ej fler, på ett påtagligt sätt aktualiserades i detta fall.

Helsingborgs RITS-styrka vinskades ner på Prinsesse Ragnhild men ingen ur besättningen på Prinsesse Ragnhild fanns på plats för att visa vägen när styrkan kom ombord. Av den anledningen begav sig brandingenjören till bryggan där också brandingenjör från Göteborg fanns.

I RITS-utbildningen understryks från Sjöfartsverkets sida att RITS-befäl inte med automatik skall befinna sig på bryggan. Då RITS-styrka kommer ombord är det normalt som förstärkning till fartygets egna brandgrupper. Därför kunde, om någon av fartygets befäl istället mött upp då RITS-styrkan kom ombord, hela styrkan möjligen satts in tidigare.

RITS-styrkan från Helsingborg lämnade enligt egen uppgift över brandbevakningen till kollegorna från Göteborg klockan 15.00. Fartyget var då till kaj. I rapporten från Helsingborg anges att räddningstjänsten avslutades kl 16.30 och att RITS-styrkans arbete pågick till kl 17.30.

### *RITS Göteborg*

Larm till Räddningstjänsten Stor-Göteborg kom via SOS från MRCC kl 02.29. SOS kopplade vidare till alarmcentralen (AC) som larmade två RITS-styrkor till Säve flygplats enligt kommunens plan, samt 02.47 räddningsschef i beredskap. Den senare larmades efter det att RITS i

Stockholm och Helsingborg larmats. Det skedde följaktligen inget samrådsförfarande eller begäran om samverkansbefäl till MRCC.

RITS-styrkor i Göteborg kom från Frölunda och Kortedala stationer. Klockan 03.02 meddelade man att Frölundastyrkan var klara på Säve. Styrkan flögs ut med helikopter och sattes 03.38 ner ombord på Stena Danica. Efter ytterligare 45 minuter gjordes ett misslyckat försök att komma ombord i Prinsesse Ragnhild via akterrampen.

Cirka kl 04.50 kom man via styrbords bunkerport, närmare två och en halv timma efter larmet, som första RITS-styrka ombord för att bistå haveristen. Klockan 04.15 hade dessförinnan fartyget meddelat till MRCC att samtliga passagerare, förutom sex lastbilschaufförer som valde att stanna, evakuerats från fartyget. Besättningen fanns också kvar ombord.

Vid bedömning och utvärdering av den ovan angivna tidsaspekten från larm till dess ett faktiskt ingripande skedde bör man också betänka att positionen för Prinsesse Ragnhild vid olyckstillfället ligger nära såväl RITS-kommun som plats med helikopterberedskap för sjöräddning.

RITS-befäl (brandingenjör) med Kortedalastyrkan hämtades från Säve med en dansk helikopter, som först satt av danska rökdykare från Fredrikshavn på Stena Danica. Kortedalastyrkan och RITS-befälet kom ombord på haveristen strax efter Frölundastyrkan, och även efter det att den danska RITS-gruppen, anlät dit.

Det kan här nämnas att Kortedalastyrkan inte kunde komma iväg med den andra svenska helikoptern på Säve eftersom denna inte var i beredskap och dessutom då Hkp-personal anlände, enligt uppgift inväntade ett sjukvårdslag och inte ville lyfta utan att ha detta ombord. Av den anledningen användes istället den danska helikoptern. RL hade inte givit order om att sjukvårdslag skulle medfölja.

RITS-styrkorna från Göteborg avlöstes senare av den också ombordvarande norska rökdykargruppen från Larvik och därefter av den danska RITS-styrkan från Fredrikshamn. Under ledning av Göteborgsstyrkans brandingenjör stannade man därefter kvar ombord till 8-tiden då beslut togs att haveristen skulle bogseras till Göteborg. Ledningen av RITS-insatsen ombord utfördes därefter av brandingenjören från Helsingborg.

Kontakter och informationsvägar från RITS-styrkan inom egen organisation upprätthölls inte enbart med samverkansbefälet i MRCC, utan även direkt till stabsbrandmästaren på AC Gårda i Göteborg. I rapport från räddningstjänsten Stor-Göteborg bekräftas också att branden var släckt då RITS-styrkorna anlände.

Räddningsledaren i MRCC skall, eventuellt efter samråd med samverkansbefäl och fartygsinspektör, ta ställning till och besluta om i vilket syfte RITS-styrkan är insatt. Då den livräddande uppgiften upphört, skall insatsen övergå i ett annat skede t.ex. i "egendomsräddning" på uppdrag av rederiet, eller som kommunal räddningstjänst då fartyget kommer till kommunalt hamnområde. Räddningstjänsten Stor-Göteborg avslutade sin insats kl 17.00.

Det framgår inte av MRCC:s dokumentation att man överlämnade insatsen till kommunal räddningstjänst. Loggen omfattar tiden fram till klockan 20.00 – en tidpunkt då fartyget legat till kaj sedan 7 timmar. Orsaken var att passagerarantalet fortfarande skiljde på drygt 100 personer.

### *RITS Stockholm*

Efter larm från MRCC, klockan 02.45 drogs två RITS-styrkor från Stockholms Brandförsvaret för transport till västkusten med försvarsmaktens helikoptrar från Berga. Kl 0305 meddelade besättningschefen att sjukvårdsteam väntades till Berga.

Kl 04.28, 1 timma och 45 minuter efter larm, lyfte den ena styrkan mot Göteborg där den senare sattes ner på Säve flygplats för att tillsammans med Helsingborgsstyrkan stå som reserv tills vidare. Senare, kl 08.25 sattes man ombord i haveristen som avlösare av den norska gruppen.

Den andra styrkan från Stockholm försenades två timmar efter att man fått besked om att helikoptern först skulle hämta personal från Huddinge sjukhus. Av tillgänglig dokumentation framgår att sjukvårdsteamet larmades av extrainkallad personal på Berga.

Efter samråd mellan förstepilot på helikopter och flygchefen på Berga larmade man *efter eget beslut* extra sjukvårdspersonal.

Först klockan 04.55 meddelade helikoptern från Berga att man startat för att gå till Huddinge sjukhus och hämta sjukvårdsteamet. Klockan 05.04

fick helikoptern besked från MRCC att återgå till Berga eftersom inte behov av resursen längre förelåg.

Även Stockholms Brandförsvaret har beskrivit bristen på fungerande samband mellan RITS-styrkorna ombord.

### *RITS Larvik*

Larviks Brannvesen larmades via räddningscentralen i Stavanger kl 02.45. 45 minuter senare var man med 6 man och RITS-utrustning klara för transport till olycksplatsen. Kl 03.40 hämtades man av helikopter. 05.12, efter två och en halv timma var man ombord i Prinsesse Ragnhild dit man fördes med båt efter att först ha satts ned av helikoptern på ett av de intilliggande fartygen.

När styrkan från Larvik kom ombord var branden släckt och passagerarna evakuerade. Med uppgiften eftersläckning och nedkyllning arbetade man växelvis med styrkor från Göteborg, Fredrikshavn och Helsingborg under ledning av befäl från Göteborg.

Erfarenheter som lämnats från Larvik visar att deras radiosamband i ett fartyg med flera däck inte fungerar mellan rökdykare och deras insatsledare.

Styrkan var tillbaka i Larvik strax före klockan 14 då Prinsesse Ragnhild sedan flera timmar legat till kaj inom kommunalt hamnområde.

### *Rekommendationer angående RITS*

- ® Räddningsledaren avgör vilka resurser som skall medfölja helikoptrarna (hänvisning till biavtalet SjöV-FM.) Helikopterbesättningen får inte ta beslut om att lasta och transportera utan samråd och klartecken från räddningsledaren.
- ® Då osäkerhet råder om vem som kan besluta om vart ett manöverodugligt fartyg *under pågående räddningsinsats* skall bogseras, skall kontakt- och beslutsvägar mellan rederiet, sjöfartsinspektionen, räddningsledare och hamnmyndigheter utvecklas och redovisas.

- ® I en av insatsrapporterna tas frågan upp om hur grannländernas motsvarande RITS-system är organiserade.

Vid en Nordred-konferens i Kuopio Finland 1996, ingick frågan om nordiskt RITS-samarbete som en arbetsgruppsuppgift vilken redovisades med rekommendationer inför det fortsatta arbetet. Frågan har också behandlats i samordningsgruppen för RITS. Räddningsverket föreslås att i Nordred ta upp frågan med grannländerna för att utveckla metodik och instruktioner.

- ® Man bör, vid beslut om insats av RITS-styrkor som resurs, betänka om positionen för det nödställda fartyget ligger nära en RITS-kommun och/eller en plats med helikopterberedskap för sjöräddning. I förevarande fall tog det 2 timmar och 20 minuter tills man var ombord på haveristen trots närheten till både RITS och plats med förhöjd helikopterberedskap, vilket får anses vara anmärkningsvärt. Detta bör utredas/påpekas ytterligare.
- ® I RITS-instruktionen finns sambandsskiss, framtagen gemensamt av RITS-kommunerna för att ha gemensamma radiokanaler för sambandet. Då inte sambandet fungerade skall frågan vidare utvecklas i RITS samordningsgrupp.
- ® Det måste vara klarlagt och tydligt för RITS-styrkan på vilkens uppdrag man är insatt. I förevarande fall fanns en otydlighet om RITS-styrkan var insatt för livräddande uppgifter eller för egendomsräddning. Om en livräddande uppgift primärt anses föreligga, måste klara direktiv ges av RL när denna upphör. Information/Instruktion om detta till såväl RL och RITS-styrkor skall utarbetas.

### **On Scene Co-Ordinator**

Vid insatser med flera deltagande enheter kan, om räddningsledaren i MRCC bedömer det lämpligt, en samordnande funktion utses i insatsområdet. Denna funktion kallas On Scene Co-ordinator och förkortas OSC.

I vart och ett av Sjöfartsverkets 12 sjötrafikområden finns dygnet runt beredskap för OSC för att kunna sättas in som räddningsledarens "förlängda arm" på olycksplatsen eller i dess närhet.

OSC väljer själv under insatsen lämplig ”plattform” för sitt uppdrag med hänsyn till typ av olycka, besättning, utrustning för samband och dokumentationsmöjligheter.

Information till OSC i beredskap skickas med automatik via minicall text, vid samtliga sjöräddningsinsatser med handelsfartyg, samt vid klassat nödläge avseende andra objekt, inom berört sjötrafikområde.

Larm till OSC i beredskap skickades vid branden på Prinsesse Ragnhild först till OSC-beredskapen i Skagerraks sjötrafikområde i stället för vad som skulle varit fallet, Kattegatts sjötrafikområde. Orsaken var att man i SAR-loggen fört in fel områdesnummer.

OSC-lots i beredskap för Kattegatts sjötrafikområde larmades följaktligen inte av MRCC utan av VTS Göteborg som följt radiotraffiken.

Han befann sig vid larm på Vinga tillsammans med ytterligare en OSC-behörig lots och tog kontakt med MRCC som utsåg honom till OSC för insatsen. Sin uppgift löste han ombord i en av Sjöfartsverkets lotsbåtar, tjänstebåt 739. Övrig besättning ombord var en båtman. OSC redovisar att lotsbåten fungerade väl för uppgiften.

När OSC kom på plats var evakueringen redan påbörjad. Efterhand som fartyg och båtar anlände tilldelades de av OSC uppgifter som att bogsera flottor, transportera personal samt samla in tomma flottor för att inte några personer skulle bli bortglömda och för att inte ytterligare behöva kontrollera redan genomgångna flottor.

En störande faktor under insatsen bedömdes av OSC och många andra ha varit helikoptrar som flög vid och runt haveristen. Detta faktum har konstaterats tidigare, bl.a. vid övningar. Om helikoptrarna inte har klara uppgifter och direktiv, är det bättre att sätta dem på marken i beredskap till dess de erhåller uppgifter.

Det har i efterhand diskuterats alternativa möjligheter att sätta ombord RITS-styrka på haveristen.

OSC beslöt efter samråd med räddningsledaren i MRCC att RITS-styrkan skulle landa på en intilliggande färja eftersom någon ”Helicopter Landing Area” inte fanns ombord på Prinsesse Ragnhild.

En annan möjlighet kunde ha varit att vinscha direkt till Prinsesse Ragnhild till hennes "Helicopter Pick Up Area".

En dansk helikopter, som trots rekommendationen av OSC att inte landa på ett av fartygen, ändock gjorde så, skadade ett rotorblad så illa då han lyfte från fartyget att en allvarlig olycka kunde ha inträffat. Helikoptern blev sedan tvungen att i skadat tillstånd nödlanda på Vinga.

Trots att kritik framförts från vissa ytenheter att MRCC många gånger detaljstyrt ledningen på plats vilket medfört att dessa inte uppfattat det som klarlagt vilka uppgifter och/eller mandat OSC haft, förefaller funktionen On Scene Co-Ordinator rent allmänt sett ha fungerat väl. OSC har själv hanterat radiosamband med MRCC, räddningsbåtar och fartyg. Om de yttre föutsättningarna varit svårare hade sannolikt belastningen på OSC blivit större. Det hade då möjligen funnits behov av en större besättning än den som nu bemannade lotsbåten, för att svara för samband, plott, dokumentation mm.

Ett alternativ i ett sådant läge kan vara att OSC väljer en annan "plattform" för utförande av OSC-funktionen. Det fördelaktiga vädret, närheten till skärgården, erfarenheter från tidigare uppdrag och övningar, resurskänedom och lokalkunskap har sannolikt underlättat uppgiften för OSC.

Under denna rubrik bör också nämnas något om ACO-funktionen (Aircraft Co-ordinator) Vid

tillfällen då det finns behov av flera helikoptrar på och i närheten av olycksplatsen, bör också en Aircraft Co-ordinator (ACO) utses att svara för flygsäkerheten och fördela direktiv till helikoptrarna. Om alla helikoptrar skall ligga på samma radiokanal som båtar och OSC blir radiotrafiken mycket intensiv.

Funktionen är tämligen ny och under utarbetande här i Sverige. ACO är underställd OSC och har i uppgift att koordinera de flygande enheterna vid räddningsinsatser.

Av rapporten från ARCC framgår att man där redan tidigt tillfrågade en av de svenska helikoptrarna att ta på sig ACO-funktionen, men att detta avvisades p.g.a. att denne inte ansåg något behov föreligga. Antalet aktiva helikoptrar var dock vid detta tillfälle få.

Av rapporterna, främst från ytenheterna men även från Norge, framgår att närmast kaotiska förhållanden senare rådde när det gällde samordning av helikopterinsatserna och att "någon annan ledde dessa" istället för OSC.

ACO-funktionen

tillsattes dock senare. I detta sammanhang är det av vikt att påpeka att det är RL eller den han i sitt ställe utser, att tillsammans med OSC och helikopterpilot bedöma huruvida behov av ACO föreligger. Det är inte en uppgift för enbart den enskilda Hkp-piloten att avgöra detta.

#### *Rekommendationer angående OSC*

- Samverkan mellan RL och OSC-Lotsar skall övas och utvecklas ytterligare så att inga missförstånd kan uppstå om vem som gör vad då OSC-funktionen aktualiseras i sjöräddningsfall
- OSC-lotsar skall informeras, utbildas och övas vad beträffar samverkan med ACO- funktionen.
- Information till OSC-lotsar om vikten av att med hänsyn till omständigheterna i varje enskilt fall, välja rätt ”plattform” för utövande av OSC-funktionen.

#### **Helikoptrar och deras insatser**

Under hela insatstiden utlarmades totalt 13 helikoptrar, varav 8 svenska, 3 danska och 2 norska. Under insatstiden avlarmades 4 av de svenska helikoptrarna, 2 i ett tidigt skede och de andra 2 något senare.

Huvuduppgiften för helikoptrarna blev att transportera ut RITS-styrkorna till Prinsesse Ragnhild, samt att i någon mån hjälpa till att evakuera sjuka eller rökskadade passagerare. En av helikoptrarna, Y70, utsågs i ett senare skede till ACO.

*Säve* Det första larmet gick till Y 67 på Säve kl.0225 som kl.0326 lyfter från Säve med RITS-styrka och sjukvårdslag ombord. Efter att ha släppt ned RITS-styrkan på Stena Danica, transporterar Y 67 en hjärtsjuk patient till Östra Sjukhuset som senare avlider där. Kl. 0255 larmas Y 70 och kl. 0313 ett extra sjukvårdslag som finns i Mölndal. Först kl. 0435 kan Y 70 lyfta mot haveristen. Y 70 utses senare till ACO.

*Ronneby* Kl.0245 larmas H 96 och Y 76 i Ronneby. H 96 får i uppgift att ta sig till Helsingborg för att där hämta RITS-styrka och lyfter från Ronneby kl.0335

utan sjukvårdsteam. Ankomst Helsingborg kl.0420 samt lyfter från Helsingborg kl. 0446 med RITS-styrkan ombord. Efter ankomst till haveriplatsen omdirigeras denna till Säve, där RITS-styrkan står stand by till kl.0830 då den transporteras ut till Prinsesse Ragnhild för att lösa av andra RITS-styrkor. Y 76 går mot Säve kl.0450 men avlarmas och landar åter Ronneby kl. 0530.

#### *Berga*

Y 73 larmas kl.0245 och lyfter kl.0428 med RITS-styrka och sjukvårdslag, d.v.s. 1 timma och 43 minuter efter larm, vilket får betraktas som en avsevärd tidsfördröjning i detta sammanhang. Efter att ha anlänt till Säve där man sedan stått stand by, lyfte man kl. 0825 mot haveristen för att RITS-styrkan skulle kunna lösa av annan RITS-styrka ombord..

Y 69 larmas kl. 0340 och lyfter mot Huddinge Sjukhus kl. 0455 för att ta ombord sjukvårdslag. Kl.0504 avlarmas Y 69 och landar åter på Berga kl. 0515.

#### *Norge och Danmark.*

Kl. 0236 erbjuder sig RCC-Stavanger att bistå med 2 helikoptrar vilket accepteras. En av dem tar med sig RITS-styrkan från Larvik kl. 0340 och som sätts ombord i Prinsesse Ragnhild kl. 0512. Kl.0306 informerar ARCC – Karup att 3 helikoptrar är på gång, varav en i stand by i Aalborg. Den danska RITS-styrkan från Fredrikshamn sätts ombord i Prinsesse Ragnhild ca. kl.0500. En av de danska helikoptrarna gick till Säve för att ta ombord RITS- Kortedalastyrkan f.v.b. ut till haveristen, eftersom den svenska Hkp Y 70 ännu ej var klar att lyfta.

Övergripande kan beträffande helikopterinsatserna konstateras att det i vissa fall tog lång tid från det att larm inkommit till dess att helikoptern var klar att lyfta med både RITS-styrka och sjukvårdslag ombord.

Vidare kan också konstateras att alltför många helikoptrar befann sig i luften ovanför haveristen eller i insatsområdet samtidigt. Såväl OSC som ett flertal av ytenheterna har också rapporterat att det upplevdes som ytterst störande att ha helikoptrarna i luften över fartyg, räddningsenheter och flottar, utan att dessa tycktes ha synbara uppgifter. Störningarna uppkom dels på grund av en hög bullernivå vilket försvårade kommunikationen på både radio och i övrigt, men framförallt p.g.a. att lufttrycket från helikoptrarnas rotorblad tryckte undan en del av livflottarna och genom detta försvårade

räddningsinsatsen för de ytenheter som ombesörjde den egentliga evakueringen och omhändertagande av nödställda.

En dansk helikopter startade från Stena Danica och skadade ett rotorblad. Helikoptern flög sedan i skadat tillstånd till Vinga.

ACO-funktionen har tidigare belysts under OSC-funktionen.

Av SAR-loggen framgår ex.vis att kl. 0515 fanns inte mindre än 7 helikoptrar i området. En schematisk skiss bifogas som visar antalet aktiva helikoptrar under den aktuella tidsperioden.

*Rekommendationer angående användandet av helikopter i sjöräddningsfall.*

- Information till helikopterbesättningarna, sjukvårds-huvudmännen samt till ansvariga myndigheter att det alltid är RL som enligt Räddningstjänstlagen beslutar om vilka personella och materiella resurser som utöver nödvändig besättningens skall medföras vid en sjöräddningsinsats med helikopter. (Se också under rekommendationerna för RITS)
- Utveckling av ACO-funktionen skall ske och samverkan mellan RL, ACO och OSC skall övas.
- Helikoptrar som av RL inte har fått bestämda uppgifter, skall inte befinna sig i luften i insatsområdet utan om möjligt ställas på marken i närheten. Information/Instruktion om detta kan utarbetas i samband med utvecklingen av ACO-funktionen.

## Landtagningsplats – Uppsamlingsplats – Registrering

Kl.0306 beslutar RL i samråd med stab att upprätta två landtagningsplatser på MKV:s område, en Sjö på Tångudden och en flyg på Gräsområdet vid stabsbyggnaden. En uppsamlingsplats etablerades inom MKV:s område för registrering av de ilandtagna. Ett mycket positivt inslag var att de i landsatta personerna bjöds på både frukost och lunch av MKV. Ilandtagningsplatser och uppsamlingsplats fungerade på ett mycket bra sätt och där den polisiära insatsen bl.a. i samband med registreringen av passagerare var avsevärd. Avsevärd tid tog innan någon klarhet erhöles om antalet räddade överensstämde med det antal personer som fanns ombord. Kl. 2013 kunde man konstatera att antalen överensstämde och först kl 2044 kunde därför SAR-fall nr. 529 formellt avslutas.

### *Rekommendation angående uppsamlingsplats*

- Med hänsyn till svårigheterna att identifiera personer och fastställa det totala antalet räddade vid större sjöräddningsfall, skall alla landtagna registreras vid ett och samma uppsamlingsområde på liknande sätt som gjordes i detta fall

## Mediahanteringen

Kl. 0313 ringer man från MRCC till vissa befattningshavare på Sjöfartsverket, bl.a. CInfo Håkan Johansson som emellertid är på semester. Eftersom det är av synnerlig vikt att media får saklig information på rätt sätt, behövs en vidarekoppling från informationschefens telefon till den som vikarierar för honom t.ex. under dennes semester.

Det har också senare visat sig att mobilnumret till CInfo inte var uppdaterat i MRCC:s ”speed dialer”.

2 pressreleaser skickades från MRCC. Båda innehåller allmän och saklig information om händelsen. Här skall också nämnas att SSRS, som var en av de stora och lyckosamma aktörerna under insatsen, uttryckt sitt missnöje om hur händelsen beskrivits i massmedia.

*Rekommendation angående mediahantering i samband med sjöräddningsinsats.*

- Mediahanteringen i samband med olika typer av sjöräddningsfall skall utvecklas i samråd med Stab Information på Sjöfartsverket och andra berörda myndigheter på LCK.

### **Kajplats för Prinsesse Ragnhild**

I ett tidigt skede fördes diskussioner om till vilken hamn Prinsesse Ragnhild skulle bogseras och till att börja med ansågs Fredrikshamn som det bästa alternativet. Detta ändrades sedan till Göteborg. Vid bestämmande av kajplats för haveristen har diskussioner förts mellan CTO-Kattegatt, Hamnkaptenen i Göteborgs hamn, Räddningstjänsten i Göteborg, Sjöfartsinspektionen samt med företrädare för DFDS, eftersom ett av alternativen och det som slutligen beslutades om, var att använda sig av DFDS kajplats nr. 601.

Diskussionen fokuserades huvudsakligen på de säkerhetsmässiga kraven att inte ta in ett ur brandsynpunkt osäkert fartyg till en kajplats som låg nära eller i anslutning till något som kunde riskera att fatta eld. Först bestämdes kajplats till Arendal men eftersom man där inte kunde ta iland bilarna ombord som ju tillsammans hade ansenliga mängder med bensin, ändrades detta efter diverse diskussioner och alternativa förslag till kajplats 601, dit fartyget anlände efter att ett tankfartyg först avgått från en kajplats i närheten.

Från rapporterna angående detta kan man skönja en viss oenighet mellan de olika intressenterna beroende på vilka intressen man har företrätt vilket också gjort att avsevärd tid har tagit för att klara ut detta.

En tidsutdräkt i detta avseende skulle i vissa fall, t.ex. under andra väderleksförhållanden, kunna försvåra eller fördröja genomförandet av en räddningsinsats vilket dock i förevarande fall inte skett.

*Rekommendation angående kajplats för haverister som av någon anledning kan utgöra en fara eller risk.*

- Vid större övningar bör detta moment intagas som en del i övningen.
- Kontakt med andra hamnar i närheten bör upprättas i ett tidigt skede.

## Sjukvårdsgrupper och sjukvårdsinsatser.

I Västra Götalandsregionen finns sedan halvårsskiftet 1999 ständig beredskap att aktivera och bemanna sjukvårdens ledningsstab vid stora händelser och katastrofer. SOS-alarm har instruktionen att larma en regional beredskapsläkare (RBL) och en tjänsteman i beredskap (TIB) vid ett beräknat skadefallet överstigande 5 personer eller på begäran av samverkande myndigheter. Förberedd lednings- och stabsplan finns vid Räddningstjänsten/SOS-Alarm i Göteborg.

Under insatsen togs ett sjukvårdsgrupp från SU/Mölndal med i den första Helikoptern från Säve efter att piloten kontaktat och fått medgivande från en av de som ingick i MRCC-stab. Det stod redan tidigt klart för sjukvårdsgruppen att antalet skadade var litet.

Denna grupp tog hand om den enda person som avled i samband med insatsen. Det var en äldre kvinna som fick hjärtstillestånd i samband med evakueringen. Hon återupplivades och transporterades med Hkp till Östra Sjukhuset där hon senare avled. I samverkansgruppen på MRCC fattades beslutet om att passagerarna skulle transporteras till MKV:s område dit också läkare och 2 sjuksköterskor samt också ett antal ambulanser. En extra sjukvårdsgrupp samt ambulanser, dirigerades till Skandiahallen där Prinsesse Ragnhild låg.

14 skadade inklusive den avlidna kvinnan omhändertogs. Insatserna från sjukvårdens sida kom till stor del att bestå i något man inte förutsett, nämligen att tillhandahålla läkemedel till de många äldre personerna som inte fått med sig dessa vid evakueringen.

Den andra helikoptern från Säve inväntade enligt uppgift ett andra sjukvårdsgrupp, något som inte beordrats från MRCC. Förseningen, inte endast p.g.a. detta, blev så avsevärd att den andra RITS-styrkan från Kortedala fick hämtas med en dansk helikopter istället. De båda helikoptrarna från Berga inväntade också sjukvårdsgrupp utan att MRCC beordrat detta. Den första helikoptern tog med såväl RITS-styrka som sjukvårdsgrupp dock utan någon avsevärd försening. Den andra helikoptern däremot begav sig på eget bevåg till Huddinge sjukhus för att ta ombord ett sjukvårdsgrupp. Handlandet strider mot avtalet om helikoptertjänster mellan Sjöfartsverket och Försvarmakten.

Frågan om sjukvårdsgruppers medverkan i sjöräddningsinsatser, speciellt när det rör sig helikoptermedverkan, har diskuterats vid ett flertal tillfällen och i olika sammanhang. Det är här viktigt att fastställa att det såvitt gäller sjöräddningsuppdrag, alltid är RL vid MRCC som avgör huruvida en sjukvårdsgrupp skall följa med eller inte. RL är den som i alla lägen måste avgöra om en eventuell tidsfördröjning kan vara motiverad med hänsyn till de sjukvårdande insatserna satt i relation till behovet av snabb assistans.

- *Rekommendation angående sjukvårdens deltagande i sjöräddningsinsatser.*

Tydligare direktiv utarbetas till både RL, de sjukvårdsansvariga och andra i sjöräddningen deltagande myndigheter och organisation angående sjukvårdsgrupps deltagande vid sjöräddningsinsatser. Kontroll skall ske att man också följer dessa direktiv.

## Dokumentlista

1. SAR-log
2. Protokoll från Sjöförklaring vid Göteborgs Tingsrätt
3. Pressmeddelande från sjöräddningscentralen 8/7 0741
4. Pressmeddelande från sjöräddningscentralen – inbjudan till presskonferens 8/7 0913

## Inkomna rapporter

5. RL vid MRCC - Sten Erik Pettersson
6. BRL vid MRCC - Peter Harrysson
7. Sven Blad – lots i Kattegats sjötrafikområde.
8. SjöV enheter i Kattegats sjötrafikområde (tjb 567 735 739 721 och OSC-lots.
9. SjöV enheter i Skagerraks sjötrafikområde (TJB 742)
10. SSRS Dan Broström
11. ” Lars Prytz
12. KBV KBV050 och KBV483
13. ” KBV 288
14. ” KBV 447
15. FM Göta Helikopterbat. Y67 Säve
16. ” Svea ” Y69 Berga
17. ” Göta ” Y70 Säve
18. ” Svea ” Y73 Berga
19. ” Göta ” H96 Ronneby
20. ” ” Y75 Ingen rapp. föreligger
21. ” ” Y76 ”
22. ” ” H91 ”
23. Styröbolaget
24. Polismyndigheten i Västra Götalands län ( inkommer med skrivelse v936)
25. Kustbevakningen Regionledning Väst
26. On Scene Co-ordinator (OSC-lots) Henrik Bergdén
27. RCC Stavanger. Hovedreddningscentralen i Sör-Norge.
28. Larvik brannvesen
29. Stena Danica
30. Helsingborgs Brandförsvär – RITS-styrka
31. Ängelholms Brandförsvär

32. Sjöräddningssällskapet
33. Räddningstjänsten i Stor-Göteborg – RITS-styrka
34. Skagerraks sjötrafikområde.
35. Sjukvården - Beredskapsenheten Västra Götalandsregionen
36. Stockholms Brandförsvär – RITS-styrka
37. Försvarsmakten – Marinkommando Väst
38. Luftfartsverket – ARCC
39. Bandinspelning av radiotrafik
40. Kajplats i Göteborg för Prinsesse Ragnhild – Björn Lager  
Kattegats sjötrafikområde
41. Göteborgs Hamn – Kajplats i Göteborg för Prinsesse Ragnhild
42. Sjökortsutdrag.

## Sammanställning av Rekommendationer

### *Rekommendationer angående ledning och stabsmetodik vid MRCC*

- Översyn av kompetens och samverkansmöjligheterna på hela eller delar av LCK.
- Stabsövningar som syftar till att träna och utveckla stabsmetodik och för att skapa rutiner i samband med bildandet av stab skall snarast påbörjas i enlighet med CT-beslut 1/98.
- Samtliga räddningsledare vid MRCC skall ytterligare tränas i att hantera och leda större sjöräddningsfall och i samband därmed också, om behövt, göras medvetna om och identifiera de särskilda frågeställningar som i sådana situationer kan komma att aktualiseras.

### *Rekommendation angående MRSC-funktionen.*

- Rutiner skall utvecklas för att vid större olyckor kunna aktivera MRSC-funktionen på bästa sätt. MRSC är en del av MRCC-stab och skall utnyttjas på bästa sätt. Rekommendationen bör samordnas med rekommendationerna under MRCC-funktionen.

### *Rekommendationer med anledning av påpekande från Norge och Danmark.*

- Vid internationella sjöräddningsövningar eller sjöräddningsövningar med visst internationellt inslag, skall tillses att engelska språket konsekvent användes.
- Frågan om tillfredsställande sambandutrustning för RITS-styrkor tas upp i RITS samordningsgrupp. Se vidare under rekommendationerna vad avser RITS

### *Rekommendationer angående kommunikation*

- Vid större fall då många enheter är involverade och OSC-funktionen används samt vid större sjöräddningsövningar skall RL då så är påkallat, tilldelas särskild arbetskanal för OSC – RU.

- För- och nackdelar med att tilldela flygande och sjögående räddningsenheter olika frekvenser vid sjöräddningsinsatser skall undersökas och utvärderas.
- Övriga rekommendationer beträffande kommunikation finns under rekommendationerna för RITS samt under rekommendationerna med anledning av de norska och danska synpunkterna.

*Rekommendation angående utveckling av stödgruppsfunktionen.*

- Uppgifter och rutiner för stödgruppsfunktionen utvecklas i samband med genomförande av de rekommendationer som givits under ”MRCC- och MRSC- funktionerna.

*Rekommendation om riktlinjer för befälhavare/rederier i samband med sjöräddningsinsats.*

- Riktlinjer utarbetas som klargör skyldigheter och ansvarsförhållanden för befälhavaren enligt Fartygssäkerhetslagen, Sjölagen och Räddningstjänstlagen då MRCC påkallar hjälp för sjöräddningsinsats. Riktlinjerna skall utarbetas i samråd mellan Sjöfartsinspektionen, Stab Juridik och Sjötrafikavdelningen.

***Rekommendationer angående RITS***

- ® Räddningsledaren avgör vilka resurser som skall medfölja helikoptrarna (hänvisning till biavtalet SjöV-FM.) Helikopterbesättningen får inte ta beslut om att lasta och transportera utan samråd och klartecken från räddningsledaren.
- ® Då osäkerhet råder om vem som kan besluta om vart ett manöverodugligt fartyg *under pågående räddningsinsats* skall bogseras, skall kontakt- och beslutsvägar mellan rederiet, sjöfartsinspektionen, räddningsledare och hamnmyndigheter utvecklas och redovisas.
- ® I en av insatsrapporterna tas frågan upp om hur grannländernas motsvarande RITS-system är organiserade.

Vid en Nordred-konferens i Kuopio Finland 1996, ingick frågan om nordiskt RITS-samarbete som en arbetsgruppsuppgift vilken redovisades med rekommendationer inför det fortsatta arbetet.

Frågan har också behandlats i samordningsgruppen för RITS. Räddningsverket föreslås att i Nordred ta upp frågan med grannländerna för att utveckla metodik och instruktioner.

- ③ Man bör, vid beslut om insats av RITS-styrkor som resurs, betänka om positionen för det nödställda fartyget ligger nära en RITS-kommun och/eller en plats med helikopterberedskap för sjöräddning. I förevarande fall tog det 2 timmar och 20 minuter tills man var ombord på haveristen trots närheten till både RITS och plats med förhöjd helikopterberedskap, vilket får anses vara anmärkningsvärt. Detta bör utredas/påpekas ytterligare.
- ③ I RITS-instruktionen finns sambandsskiss, framtagen gemensamt av RITS-kommunerna för att ha gemensamma radiokanaler för sambandet. Då inte sambandet fungerade skall frågan vidare utvecklas i RITS samordningsgrupp.
- ③ Det måste vara klarlagt och tydligt för RITS-styrkan på vilkens uppdrag man är insatt. I förevarande fall fanns en otydlighet om RITS-styrkan var insatt för livräddande uppgifter eller för egendomsräddning. Om en livräddande uppgift primärt anses föreligga, måste klara direktiv ges av RL när denna upphör. Information/Instruktion om detta till såväl RL och RITS-styrkor skall utarbetas.

#### *Rekommendationer angående OSC*

- Samverkan mellan RL och OSC-Lotsar skall övas och utvecklas ytterligare så att inga missförstånd kan uppstå om vem som gör vad då OSC-funktionen aktualiseras i sjöräddningsfall
- OSC-lotsar skall informeras, utbildas och övas vad beträffar samverkan med ACO- funktionen.
- Information till OSC-lotsar om vikten av att med hänsyn till omständigheterna i varje enskilt fall, välja rätt ”plattform” för utövande av OSC-funktionen.

*Rekommendationer angående användandet av helikopter i sjöräddningsfall.*

- Information till helikopterbesättningarna, sjukvårds-huvudmännen samt till ansvariga myndigheter att det alltid är RL som enligt Räddningstjänstlagen beslutar om vilka personella och materiella resurser som skall medföras vid en sjöräddningsinsats med helikopter. (Se också under rekommendationerna för RITS)
- Utveckling av ACO-funktionen skall ske och samverkan mellan RL, ACO och OSC skall övas.
- Helikoptrar som av RL inte har fått bestämda uppgifter, skall inte befinna sig i luften i insatsområdet utan om möjligt ställas på marken i närheten. Information/Instruktion om detta kan utarbetas i samband med utvecklingen av ACO-funktionen.

*Rekommendation angående uppsamlingsplats*

- Med hänsyn till svårigheterna att identifiera personer och fastställa det totala antalet räddade vid större sjöräddningsfall, skall alla landtagna registreras vid ett och samma uppsamlingsområde på liknande sätt som gjordes i detta fall

*Rekommendation angående mediahantering i samband med sjöräddningsinsats.*

- Mediahanteringen i samband med olika typer av sjöräddningsfall skall utvecklas i samråd med Stab Information på Sjöfartsverket och andra berörda myndigheter på LCK.

*Rekommendation angående kajplats för haverister som av någon anledning kan utgöra en fara eller risk.*

- Vid större övningar bör detta moment intagas som en del i övningen.
- Kontakt med andra hamnar i närheten bör upprättas i ett tidigt skede.

*Rekommendation angående sjukvårdens deltagande i sjöräddningsinsatser.*

- Tydligare direktiv utarbetas till både RL, de sjukvårdsansvariga och andra i sjöräddningen deltagande myndigheter och organisation angående sjukvårdsgrupers deltagande vid sjöräddningsinsatser. Kontroll skall ske att man också följer dessa direktiv.

Ulf Hallström  
Chef Produktområde Sjöräddning

**Använda förkortningar:**

<b>RL</b>	<b>Räddningsledare</b>
<b>BRL</b>	<b>Biträdande Räddningsledare</b>
<b>OSC</b>	<b>On Scene Co-ordinator</b>
<b>RITS</b>	<b>Räddningsinsatser till sjöss</b>
<b>ACO</b>	<b>Air Craft Co-ordinator</b>
<b>MRCC</b>	<b>Sjöräddningscentral</b>

<b>MRSC</b>	<b>Sjöräddningsundercentral</b>
<b>ARCC</b>	<b>Flygräddningscentral</b>
<b>MKV</b>	<b>Marin Kommando Väst</b>
<b>KBV</b>	<b>Kustbevakn ingen</b>
<b>SSRS</b>	<b>Sjöräddningssällskapet</b>
<b>SAR</b>	<b>Search and Rescue (Sjöräddning)</b>
<b>LCK</b>	<b>Ledningscentral Kåringberget</b>
<b>FM</b>	<b>Försvarmakten</b>