



Datum: 2013-04-22

Räddningstjänsten Väst
Mattias Norling
Kvalitetsutvecklare
0340 – 69 72 18
mattias.norling@rvast.se

Utvärdering av räddningsinsats

Händelse: Brand i lastbil ombord på Stena Nautica

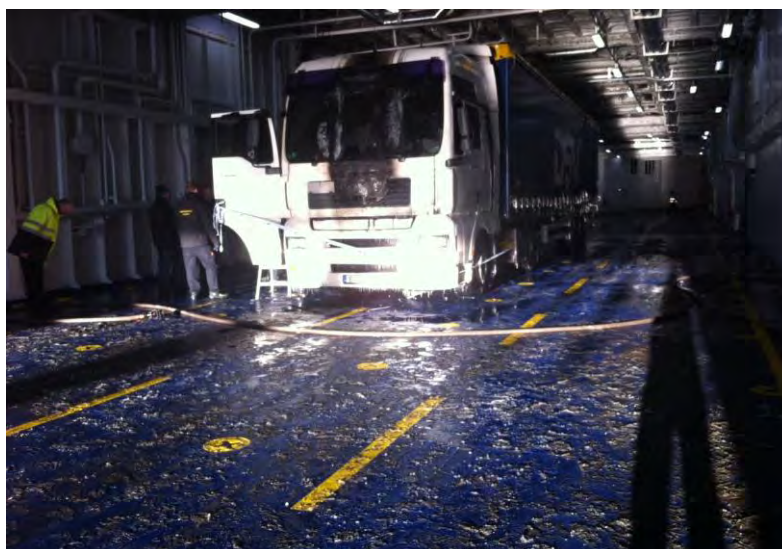


Bild 1: Visar lastbil som brann, ca 6 timmar efter brandstart.

Uppdragsgivare: Räddningstjänsten Väst
Utredare: Mattias Norling
Uppdrag: Insatsutvärdering
Olycksplatsbesök: 2013-01-24

Olyckstid: Larm inkom till räddningstjänsten 2013-01-24 kl.05:07
Adress: Färjestationen, hamnen Varberg.
Olyckstyp: Brand i lastbil ombord på Stena Nautica
Insatsrapport nr: 2013000043
SOS nr: 17.1653300.2

**Innehållsförteckning**

Uppdrag och upplysning om olyckan.....	Sid 1
Innehållsförteckning.....	Sid 2
Bakgrund.....	Sid 3
Syfte.....	Sid 3
Metod.....	Sid 3

Platsbeskrivning

Brandsplats.....	Sid 4
Vädret.....	Sid 4

Räddningsinsats/Händelseförlopp

Brandförlopp.....	Sid 5
Förkortningar och begreppsförklaringar	Sid 6-7
Räddningsinsats.....	Sid 8-15

MTO (Människan, Teknik och Organisation)

Skadeplatsorganisation.....	Sid 16-17
Kommunikation.....	Sid 18
Stab.....	Sid 18
Information.....	Sid 18
Juridik.....	Sid 19-21
Erfarenheter och Förslag till åtgärder.....	Sid 22-24
Återkoppling.....	Sid 26



Bakgrund

LSO (Lagen om skydd mot olyckor, SFS 2003:778), efterföljande åtgärder 3kap.10§, anger att när en räddningsinsats är avslutad skall kommunen se till att olyckan undersöks för att i skälig omfattning klarlägga orsakerna till olyckan, olycksförloppet och hur insatsen genomförts. Räddningstjänsten Väst har efter denna räddningsinsats beslutat om fördjupad utredning. Där utvärdering på hur insatsen genomfördes särskilt skall beaktas. Undertecknad olycksutredare Mattias Norling vid räddningstjänsten Väst har fått i uppdrag att genomföra utvärderingen.

Syfte

Utvärderingen ska kartlägga räddningsinsatsens genomförande i syfte att lära och ta tillvara på erfarenheter. I de fall utvärderingen kan påvisa förbättringsmöjligheter kommer förslag att lämnas. Erfarenheterna och förslagen ska återkopplas till den/de aktörer som berörs.

Utredningsmetod

En olycksundersökningsprocess beskrivs i tre faser:

- Datainsamling
- Analys/Slutsats
- Åtgärdsförslag

Datainsamlingen omfattar intervjuer av räddningsledare, ledningsstöd och styrkeledare. Specifika dokument såsom räddningstjänstens insatsrapport och SOS rapport har också granskats.

Vid analys av händelsen har metoden STEP använts.

STEP bygger på ett matrissystem med rader och kolumner, inriktad på en eller parallella kedjor av händelser. Man får här en tydlig bild över när händelser sker i tid under insatsen.



Brandplats

Brand i lastbil på bildäck nummer fem, ombord på en passagerarfärja. Passagerarfärjan är 135,5m lång och 24 meter bred. Färjan har en kapacitet på 324 bilar och 900 passagerare. Branden startade då färjan var ute till havs. Fartyget var på väg från Grenå till Varberg och hade cirka 95 minuter kvar till Varberg. Branden kunde bekämpas av brandpersonal på båten ute till havs och senare avslutas då den lagt till i färjestationen i Varberg.

Vädret

Var vid tiden för branden och räddningsinsatsens genomförande klart. Det blåste 0,5-2m/s ostlig vind och temperaturen låg på -12°



Bild 2: Visar flygfoto över Varbergs centrala delar, hamnen och Getterön.

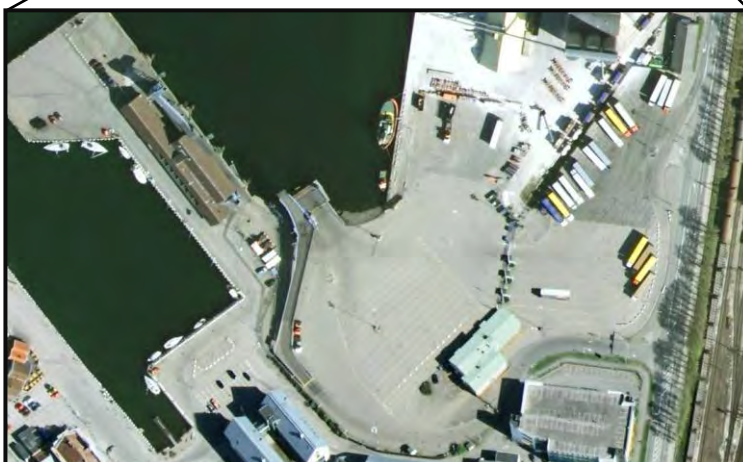


Bild 3: Visar flygfoto över färjestationen i Varbergs hamn.



Brandförlopp

Denna utvärdering omfattar inte någon brandorsaksutredning. Syftet med utvärderingen är att kartlägga räddningsinsatsen. Undertecknad vill trots detta väldigt kortfattat nämna lite kring själva branden.

Den 24 januari 2013 kl. 01:00 avgick Stena Nautica från Grenå i Danmark mot Varberg i Sverige. Vädret var lugnt och ca -15 grader. Kl. 04:32, då fartyget har cirka 95 minuter kvar till Varberg får vakthavande styrman på bryggan ett brandlarm från bildäck 5 babord sida.

Vaktmatrosen springer ner och kontrollerar och upptäcker, brand i en lastbil. Branden kan lokaliseras till lastbilshytten. Vaktmatrosen larmar bryggan att det brinner och ryker från en lastbil, brandpumpar startas. Fläktar till trapphusen startas också, fläktarna i trapphusen ska generera övertryck och förhindra rökspredning dit. Brandgruppen på fartyget initieras, samtidigt kommer vaktmotorman upp från maskin som tömmer en pulversläckare mot branden i lastbilen. Branden är vid aktuell tid begränsad till lastbilshytten, rökutvecklingen blir kraftig och sprider sig på bildäck 5. Brandgruppen på fartyget öppnar jalousiet i aktern och startar bildäcksfläktarna i syfte att ventilerar ut brandröken. De startar även sprinkleranläggningen manuellt och detta tillsammans med släckinsats av brandgruppen får god effekt mot brandförloppet. De får branden under kontroll och avslutande släckinsats kan göras med hjälp av den kommunala räddningstjänsten då fartyget lagt till vid kaj i Varbergs hamn.

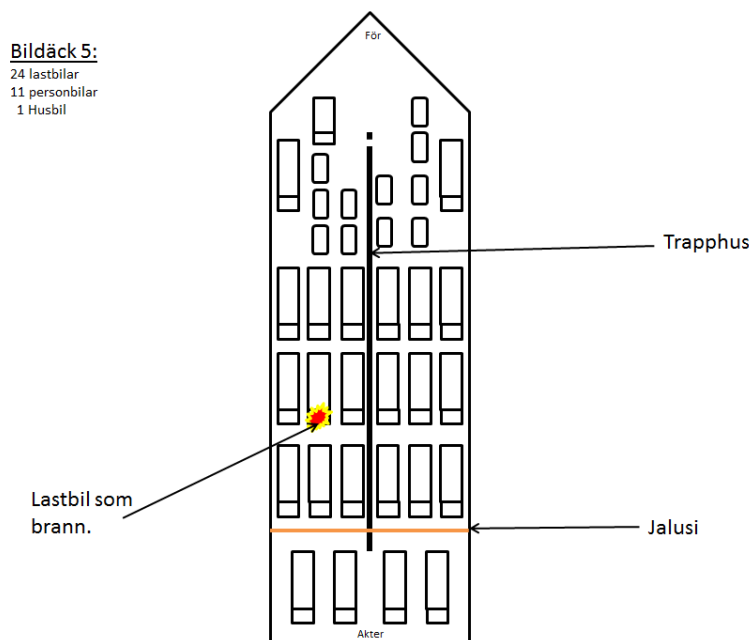


Bild 4: Visar översikt över bildäck 5 och ungefärlig placering av fordon.



Räddningsinsats

Förkortningar och begreppsförklaringar:

TIB/TCB = Tjänsteman i beredskap/Tjänstgörande chef i beredskap.

IC = Insatschef (räddningstjänsten) i beredskap

RL = Räddningsledare

JB(IB och YB) = Jourhavande befäl(Inre befäl och yttre befäl)

SL = Styrkeledare (räddningstjänsten)

JRCC = Joint Rescue Coordination Center, sjö- och flygräddningscentralen.

RVäst = Räddningstjänsten Väst(Ett kommunalförbund med verksamhetsområde i Varbergs och Falkenbergs kommuner)

KSC = Kommunsamordningscentralen.

Hill = Hallands Integrerade Larm och Ledning.

RSG = Räddningstjänsten Stor Göteborg

RITS = Räddningsinsats till sjöss

SAR = Search and rescue

Systemledning = En funktion som har en helhetsbild av den operativa verksamheten i Räddsam Halland och säkerställer en skälig operativ beredskap över tiden.

LSO = Lagen om skydd mot olyckor

POSOM = Psykiskt och socialt omhändertagande

PIC = Polisinsatschef

Räddningstjänstens rökskydd = Internt namn för RTJ verkstad, där andningskyddet servas.

Nummerbeteckning t.ex. 4080 = Är ett raketradionummer som är knutet till våra fordon, handenheter eller stationer.

1+4 = Bemanningsbegrepp, ett befäl och 4 brandmän.

Lägesrapport = En rapport bakåt till ledningscentral via raket eller telefon. Vilken skall innehålla förskrivna parametrar.

Prognos = RL's uppskattade tid om hur lång tid räddningsinsatsen kommer att ta.

Räddningsinsats avslutas = Den tid då RL gjort bedömningen att det enligt LSO(Lagen Om Skydd Mot Olyckor) 1Kap. 2§ inte längre är räddningstjänst.

Ledningsstöd = Person som agerar som stöd till räddningsledaren.

Raket = Digitalt kommunikationssystem för samverkan och ledning

RAPS 4 = Är en talgrupp till våra raket radioapparater. Vilken tilldelas räddningstjänst, ambulanssjukvård och polis vid räddningsinsats. Kanalen är tänkt att användas som gemensam framkörningskanal.

Insatskanal 4 = Är en talgrupp i våra raket radioapparater. Vilken följs åt i samma nummerserie efter tilldelad RAPS kanal. Insatskanalen är tänkt att användas för kommunikation mellan RL och sektorcheferna.

Skadeplatsradio = Analogt kommunikationssystem, vilken används på en begränsad yta då räckvidden är begränsad. Används ofta som kommunikation inom en sektor på skadeplats eller som rökdykarradio.

Skadeplats 1 = Kanal på räddningstjänstens skadeplatsradio.

VHF = Very High Frequency. Kanal 16 används som internationell anrops- och nödfrekvens för sjöfarten.



Larmplan = Förutbestämd plan för vilka stationer/enheter som skall larmas ut vid olika räddningsinsatser.

Tvååker = Deltidsstation tillhörande Rväst.

Skällinge = Deltidsstation tillhörande Rväst

MMI = Mål med insatsen

Styrkeledare = Arbetsledare för en styrka. Kan vara räddningsledare, då insatsen kräver en styrka.

Räddsam Halland = Samverkansorgan för Hallands räddningstjänster.



- Kl. 04:32** Inkom brandlarm från bildäck 5 babord sida till bryggan på fartyget
- Kl. 04:35** Vaktmatrosen konstaterar efter kontroll, brand i lastbilshytt. Han gör en släckinsats med pulversläckare, informerar bryggan om sina iakttagelser och beger sig till fartygets brandstation på däck 7.
- Kl. 04:37** Vakthavande styrman larmar befälhavaren och teknisk chef(brandchef) som omedelbart beger sig till bryggan.
- Kl. 04:39** Vakthavande styrman trycker på General Alarm(brandlarm) samtidigt som befälhavaren kommer upp till bryggan, följd av teknisk chef.
- Kl. 04:45** Befälhavaren informerar besättningen och passagerarna om branden.
- Kl. 04:47** Brandpumpar startas, liksom fläktar till trapphus gör.
- Kl. 04:48** Brandgruppen utrustade och klara för insats.
- Kl. 04:49** Överstyrman ringer Stena Security Center och informerar om branden.
- Kl. 04:50** Överstyrman larmar JRCC via VHF.
- Kl. 04:50** Brandgruppen på fartyget påbörjar sin insats.
- Kl. 04:51** JRCC initierar räddningsledarskapet
- Kl. 04:52** Vattensprinkler startas manuellt på bildäck 5 av brandgruppen.
- Kl. 04:57** Bildäcksfläktar startas och aktra jalusi öppnas.
- Ca Kl.05:00** Passagerare och besättning samlas på samlingsstation B.
- Kl. 05:05** Båtgruppen meddelar att alla livbåtar är i embarkeringsläge.
- Kl. 05:06** Befälhavaren bedömer att läget är någorlunda stabilt och varskor styrman att behålla kurs och fart.
- Kl. 05:07** Befälhavaren meddelar i PA passagerarna och besättning att branden för tillfälligt är under kontroll.
- Kl. 05:07** Befälslarm till kommunal räddningstjänst. Jourhavande befäl vid räddningstjänsten väst tar emot larmet.



Kl. 05:09 Befälhavaren meddelar JRCC om att branden för tillfälligt är under kontroll.

Kl. 05:10 Kontakt mellan SOS och JRCC, där SOS får information om att RITS styrka redan är dragen från Göteborg. De får även information om att det fortfarande brinner i lastbilen men att den är under kontroll. Inget farligt gods på lastbilen som brinner.

Cirka kl. 05:15 Jourhavande befäl (JB) RVäst ringer upp Insatschef (IC) RVäst.

Kl. 05:29 Lägesrapport från RL JRCC, Fartyget 30 minuter till hamn Varberg. Brinner fortfarande fast under kontroll. Två svenska och en dansk helikopter på väg till platsen. RITS-styrka från Göteborg på väg med bil till Varberg.

Cirka kl. 05:30 Jourhavande befäl RVäst ringer upp SOS för mer information.

Cirka kl. 05:30 IC ringer upp RVäst tjänsteman i beredskap (TiB).

Cirka kl. 05:35 IC ringer RVäst säkerhetsutvecklare.

Kl. 05:35 Alla passagerare och besättning inräknade.

Kl. 05:39 Stort larm Varberg (RVäst).

Cirka kl. 05:40 IC ringer RVäst kommunikator.

Cirka kl. 05:45 Litet larm Tvååker (RVäst).

Kl. 05:53 Telefonkonferens JRCC, RSG och HILL. SOS medlyssnar.

Kl. 05:58 Litet larm Falkenberg (RVäst).

Kl. 06:03 Systemledande stabschef för Räddsam-N larmad och på väg in till HILL.

Kl. 06:05 Varberg med 4080, 4010, 4040 och 4070 (med luftdepå) framme på färjestationen.

Cirka kl. 06:15 Litet larm Skällinge (RVäst).

Kl. 06:15 RVäst TiB framme på Station 4000 och etablerar TCB/TIB (Tjänstgörande chef i beredskap/Tjänsteman i beredskap) i KSC.

Kl. 06:15 RVäst Säkerhetsutvecklare framme på Station 4000.



Kl. 06:15 Räddningsinsatsen övergår från statlig till kommunal räddningstjänst. Överlämningen sker via telefon mellan RL på JRCC och yttre befäl i 4080. YB i 4080 blir räddningsledare.

Kl. 06:17 Litet larm Gårda Göteborg.

Kl. 06:18 Fartyget till kaj i Varberg.

Kl. 06:20 RVäst kommunikator framme på Station 4000.

Kl. 06:21 Tvååker 4310 framme på färjestationen.

Kl. 06:24 Etableras inre insatsledande stab. Säkerhetsutvecklaren träder in i rollen som stabschef.

Kl. 06:28 Falkenberg 3010 framme på färjestationen.

Kl. 06:30 IC i 3180 tar över räddningsledarskapet från YB i 4080. YB 4080 blir ett ledningsstöd till räddningsledaren.

Cirka Kl. 06:30 Brandstyrkor från RVäst löser av brandgruppen på båten och avslutar släckningsarbetet.

Kl. 06:38 Skällinge med 4210 och 4250 framme på station 4000 för att hålla beredskap för nya larm.

Kl. 06:40 Lägesrapport från RL 3180, lastbilsbrand släckt, utrymt passagerarna till ankomsthall där polis registrerar och ambulans finns till vid behov.

Kl.06:40 Presskonferens sätts till kl.08:00.

Kl. 06:49 Lägesrapport från RL 3180, ett antal lastbilschaufförer saknas.

JB som skall börja jobba på dagpassaet kommer in tidigt och den inre insatsledande staben tar beslut om att skicka ner honom till räddningsinsatsen för ytterligare ett ledningsstöd till räddningsledaren.

Kl. 06:50 RVäst kommunikator framme vid färjestationen.



Kl. 07:31 Lägesrapport från RL 3180, Båten är tom, ägare till lastbilen som brann är kvar. 4010, 4080 + RITS befäl kvar övriga styrkor skickas hem.

Kl. 07:45 RTJ avslutas

Cirka Kl. 08:15 Nio personer i besättning meddelar att de känner besvär i andningsvägar. Ambulanssjukvården ombesörjer att de kommer till akuten för kontroll.

Cirka Kl. 08:40 Presskonferens genomförs i Stena Lines konferensrum i ankomsthallen.

Kl. 10:03 4080, 3180 och kommunikator är åter på station 4000.



Bild 5: Visar bildäck 5 på Stena Nautica cirka 6h efter brandstart. Fartyget ligger här i färjestationen Varberg.



Larm om brand ombord på fartyget Stena Nautica kom in till ledningscentral på JRCC kl.04:50. Operatör på JRCC som tar emot inkommande larm blir räddningsledare och ringer enligt rutin efter fyra kollegor. Två som jobbar på sjösidan och två som jobbar på flygsidan. Ut över dessa så hade JRCC för tillfället personal för utbildning på plats och kunde därifrån förstärka räddningsledningen med ytterligare en person. Räddningsledaren och hans stab var sex personer.

Deras omedelbara åtgärder var att larma RITS-Styrka från RSG, sjöräddning, kustbevakning, lots, SOS och tre SAR helikoptrar. Två helikoptrar från Sverige och en ifrån Danmark. JRCC drog även ett mayday relay på kanal 16 över VHF.

En RITS-styrka består av sex personer, varav minst ett befäl som har speciell utbildning och utrustning för att kunna genomföra bl.a. rök- och kemdykning för livräddande insatser på fartyg. I detta fall så åkte RITS-styrkan från Göteborg med bil till Varberg. Enligt rutin då en RITS-styrka larmas så åker ett samverkans befäl från RSG till JRCC ledningscentral.

Ett mayday relay innebär att ett anrop om nödsituation går ut på kanal 16 över VHF och fartyg i närheten kan anmäla sig att hjälpa till med till exempel evakuering av nödställt fartyg. I detta fall anmälde sig fem handelsfartyg att hjälpa Stena Nautica. De satte kurs mot Stena Nauticas koordinat.

JRCC informerade sjöinspektionen och rederiet om händelsen.

JRCC förberedde även tankning för helikoptrarna.

JRCC lämnade över det statliga räddningsledarskapet till kommunal räddningstjänst via telefon till YB RVäst 4080 kl. 06:15.



Befälsalarm inkommer till kommunal räddningstjänst kl. 05:07. Jourhavande befäl vid räddningstjänsten väst tar emot larmet. JB ringer upp SOS och får information om brand ombord på Stena Nautica och att fartyget beräknades vara i Varberg hamn om cirka en timma.

JB väcker upp SL och informerar om läget och förhör sig om fasta rutiner. Där fanns inga fasta rutiner.

JB ringer upp IC och informerar om läget och de kommer fram till att JB skall ringa SOS och att IC skall ringa JRCC för att få mer information till grund för beslut.

De får information om att Stena Nautica hade cirka 30 minuter kvar till hamnen i Varberg och att det fortfarande brann i lastbilen men att branden var under kontroll, brandgruppen på fartyget hade påbörjat släckinsats. De får även information om att där finns farligt gods på båten men inte på den lastbilen som brann. JB fick även uppgifter om passagerarantalet 138 personer, vilket senare visade sig vara felaktig. Rätt antal skulle vara 40 i besättning + 77 passagerare, vilket gör 117 personer. De får även information om att en helikopter följer båten och att ytterligare en är larmad.

JB och IC har telefonkontakt igen där de kommer fram till att dra stort larm i Varberg. De drar även in Tvååker som beredskap för nya larm till station 4000(Varberg).

JB inväntar deltidsbrandmännen in till station 4000. När deltidsbrandmännen kommit in, så informerar han om läget. De rullar sedan ner mot färjestationen med 4080(JB i befälsbil), 4010(släckenhets), 4040(släck/vattenenhet) och 4070 med luftdepå.

IC har beredskap i hemmet och befinner sig i Falkenbergs kommun. IC kontaktar och informerar RVäst TiB, RVäst säkerhetsutvecklare och RVäst kommunikatör via telefon. IC rullar sedan mot färjestationen med 3180.

RVäst Säkerhetsutvecklare kontaktar hamnchefen och förvaltningschefen för hamn och gata i Varberg. RVäst Säkerhetsutvecklaren har även telefonkontakt med RVäst TiB och beger sig sedan in till station 4000.

När räddningsstyrkorna från Varberg anländer till färjestationen ser de att Stena Nautica är på väg in till kaj. Fartyget håller på att vända för att lägga till. Order från YB 4080 till SL 4010 var att göra sig klara för släckinsats.

YB samtalade med polisen och personal från hamnen om uppsamlingsplats för fartygets passagerare. Det kom fram till att polisen och hamnen löser det tillsammans, där polisen ansvarar inräkning och avprickning.

YB 4080 var i telefonkontakt med JRCC och tog över räddningsledarskapet kl. 06:15.



RL 4080 hade telefonkontakt med befäl från RITS-styrkan som nu var på väg i bil till Varberg. De kom fram till att dra mer resurser till färjestationen. De skulle ta höjd för en omfattande räddningsinsats med eventuell lång inträngning. De kom överens om att dra ytterligare tre släckenheter till platsen. RL drog 4310(släckenheter) från Tvååker. Han drog även 3010(släckenheter) och 3140(vattenenhet) från Falkenberg. Befäl från RITS-styrkan drog en släckenheter från Gårda brandstation i Göteborg.

Skällinge drogs in till station 4000 för att hålla beredskap för nya larm.

Då fartyget lagt till mot kaj och rampen för fordon lagts till, så backar 4010 upp på rampen och påbörjar slangutläggning. De kommer fram till att där är väldigt trångt på däck, vilket gör det väldigt svårt att genomföra insats. De kör därför ner 4010 från rampen, så att bildäck 5 först kan börja tömmas på fordon.

När IC anländer till färjestationen så är grindarna in till färjestationen stängda. IC försöker finna nyckel/tagg i bilen. Efter en stund så öppnas grindarna och IC kan köra fram. IC tar nu över räddningsledarskapet. YB blir nu ett ledningsstöd till RL.

De diskuterades kring brytpunkt men där var gott om plats på planen bredvid kajen, så något beslut om brytpunkt togs inte.

När RITS-styrkan anländer till färjestationen så kommer RL och RITS-befäl överens om att RITS-befälet går upp på bryggan för att vara länken mellan fartyget och RL.

Uppgifter om att 18 personer saknades kom till räddningsledarens kännedom, när övriga fordon på bildäck 5 börjat köras ut.

När RVäst TiB och RVäst säkerhetsutvecklare anländer till station 4000 så etableras en inre insatsledande stab. De skickar ner pågående JB till färjestationen som ett ledningsstöd till räddningsledaren.

Varberg Heltid 4010(släckenheter) tar sedan över det sista släckningsarbetet från brandgruppen på fartyget. Det var ingen större släckinsats som krävdes, då brandstyrkan på fartyget nästan släckt allt. De kontrollerar även att inga personer finns kvar i de fordon som ännu inte körts av fartyget.

Allt eftersom fordonen kördes ut från fartyget kunde man pricka av fler passagerare och nu kom uppgifter om att 8 saknades. Genomsökning av ej utkörda fordon fortsatte och band sattes upp på de fordon som var kontrollerade.

Man kunde ganska snart konstatera att branden var släckt och att ingen ur besättning eller någon av passagerarna saknades.

Förstärkande enheter som var på väg kunde vändas och brandstyrkorna som redan var på plats kunde återgå till respektive station. Räddningsinsatsen avslutades.



Bild 6: Visar utvändiga brandskador på lastbilens front. Man kan även se hur nära bilarna står varandra.



MTO (Människa, Teknik och Organisation)

Skadeplatsorganisation

MMI = Tillintetgöra branden i lastbilen, samt söka efter saknade passagerare i övriga lastbilar.

Yttre befäl 4080 är initialt räddningsledare. Räddningsinsatsen blir inte så omfattande och således byggs ingen större organisation. Inre och yttre stab etablerades, sektor däck 5 hade till uppgift att släcka branden och att söka efter saknade passagerare. Sektor bryggan hade till uppgift att vara länken mellan båten och räddningsledaren.

Då IC kommer fram till färjestationen så tar IC över räddningsledarskapet. Yttre befälet får till uppgift att bli ledningsstöd och ingå i den yttre staben. Ytterligare ett ledningsstöd och en pressansvarig skickas ner till yttre staben.

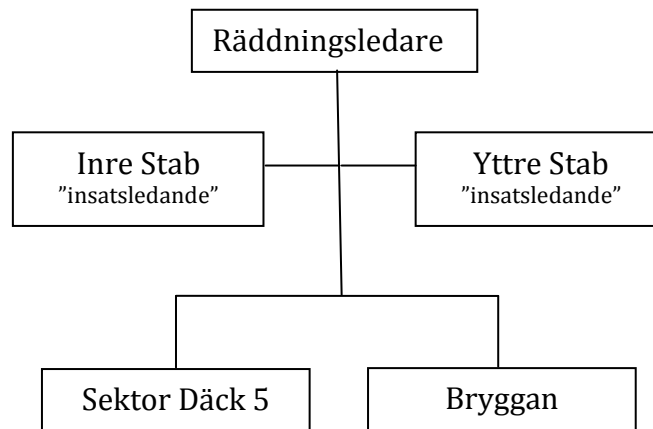


Bild 7: Organisationsschema

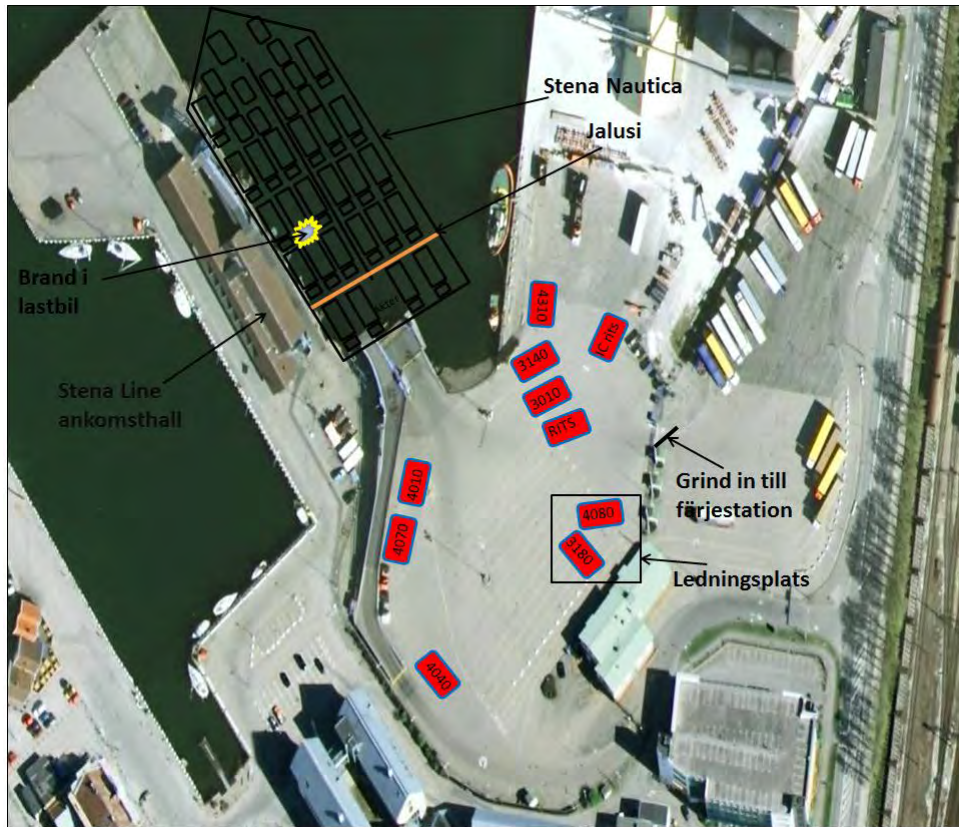


Bild 8: Visar färjestationen ovanifrån och fordonspaceringar.

4010 = Släckenhhet

4040 = Släck/vattenenhet

4070 = Mindre lastbil, lastad med luftdepå.

3010 = Släckenhhet

3140 = Vattenenhet, flakväxlare

4310 = Släck/vattenenhet

LP = Ledningsplats (4080, 3180), PIC, sjukvårdsledare och representant från hamnen.

IC RITS = Befäl RITS-styrkan

RITS = Räddningsinsats till sjöss styrka

Totalt antal personal från räddningstjänsten som var framme på plats vid färjestationen skrivs till 31st. En släckenhhet från Gårda och ytterligare en RITS-styrka var på väg men kunde vändas innan framkomst.



Kommunikation

Räddningsinsatsen tilldelas RAPS 4. Vilken används som framkörningskanal av alla aktörer som larmas till insatsen. RAPS 4 används även som samverkanskanal och då räddningsledaren lämnar lägesrapport bakåt till ledningscentral.

Räddningsinsatsen blir inte så omfattande och någon sambandplan byggs inte upp. Det som initieras ut till sektor däck 5 är skadeplats 1 på skadeplatsradio. Till sektor bryggan så sköts kommunikationen via telefon.

Stab

Under räddningsinsatsen så etablerades två insatsledande staber. En yttre och en inre insatsledande stab. Den yttre insatsledande staben innehåller två ledningsstöd(YB och pågående JB) och pressansvarig. Vid ledningsplats finns även PIC, sjukvårdsledare och representant för hamnen.

Den inre insatsledande staben på station 4000 bemannas av RVäst säkerhetsutvecklare som blir stabschef. RVäst TiB finns också på station 4000 och träder in som tjänstgörande chef för RVäst och etablerar som stabschef för den kommunala krisledningen. Den inre insatsledande staben skickar ner pågående JB som ledningsstöd till RL, initierar POSOM och för att ligga på framkant vid eventuell omfattande räddningsinsats, så förstärks även rökskyddet upp med personal. De informerar även Hamn och Gata Varberg, kommundirektören Varberg, TiB länsstyrelsen och TiB regionen om händelsen.

Information

IC ringde in RVäst kommunikatör cirka kl.05:40, som är framme på station 4000 kl.06:20. RVäst kommunikatör blir pressansvarig för RVäst nere på plats vid färjestationen och blir en funktion i den yttre staben.

RVäst TiB upprättar press informations telefonnummer in till station 4000.

RVäst kommunikatör planerade för ett pressmeddelande. Stena Line menade att vi(RVäst) inte fick skicka pressmeddelande och om vi skulle göra det så skulle vi skriva om helheten eller inget alls, alternativt ha med citat från dem. Stena Line menade att räddningstjänsten inte får säga något om vad de gjort ombord på Stena Nautica. Något pressmeddelande från RVäst kom därför aldrig ut.

Det planerades för att hålla presskonferens kl.08:00 inne i Stena Lines ankomsthall. Presskonferensen blev försenad på grund av ovanstående konflikt om vad som fick sägas. Efter diskussion så kunde man enas och presskonferensen kunde genomföras cirka kl.08:40 i Stena Lines konferenssal i ankomsthallen.



Juridik

En konflikt uppstod som tidigare beskrivits mellan RVäst och Stena Line om vad som fick framföras ut i pressmeddelande och vad som fick sägas på presskonferensen. Det var inte värre än att man till slut på plats kunde komma överens och gemensamt genomföra presskonferensen. Men många juridiska frågor aktualiseras vid räddningsinsatser, i synnerhet räddningsinsatser som ligger till grund för denna utvärdering. Där det först är statlig räddningstjänst som sedan går över till kommunal räddningstjänst. Där vi har ett fartyg (som i andra fall kan gå under utländsk flagg) och en befälhavare ombord med för oss på kommunal räddningstjänst lite okända mandat att beakta.

Undertecknad har varit i kontakt med en jurist på sjö- och luftfartsavdelningen vid transportstyrelsen, angående frågan om en befälhavares mandat kontra en räddningsledare vid kommunal räddningsinsats. Jag citerar hennes svar till mig rakt av här nedan:

Fartyg är förenklat en flytande del av ett lands territorium. Ett utländskt fartyg är som huvudregel underkastat lagarna i landet där det är flaggat, men kan i vissa situationer falla under andra staters lagar. Så är till exempel fallet delvis när ett utländskt fartyg angör svensk hamn. Det utländska fartyget har inte en oinskränkt rätt att angöra svenska hamnar och om man gör det så ska man underkasta sig de ordningsregler som gäller. Fartyget får inte hota kuststatens lugn och ordning. Detta regleras i havsrättskonventionen. Ett fartyg som t.ex. brinner, läcker olja etc. kan anses utgöra en fara för kuststatens ordning, vilket torde medföra att fartyget är underkastat svenska regler så som till exempel lagen om skydd mot olyckor. Enligt denna lag har räddningsledaren långtgående befogenheter att ingripa mot enskilda vilket, beroende på situationen, kan sträcka sig till fartyg som befinner sig på svenskt vatten.

Befälhavarens skyldigheter och ansvar regleras i sjölagen och befälhavaren är som huvudregel ansvarig för allt som händer på fartyget, vilket ibland kan få intressanta konsekvenser. Om t.ex. ett fartyg tar ombord lots (vilket det ibland är skyldigt till enligt lag) och lotsen kör fartyget på grund så är det fortfarande befälhavaren som är ansvarig för grundstötningen. Med detta synsätt kan man tänka sig att en befälhavare även kommer att kunna hållas ansvarig för räddningsinsatser som går snett (t.ex. grundstötning eller utsläppt) som räddningsledare krävt.

För att sammanfatta så kan jag inte med stöd i internationell eller svensk rätt klart säga vem som har sista ordet i en situation där befälhavarens vilja inte överensstämmer med räddningsledaren, även om mycket talar för att rätten att ingripa för att skydda svenskt territorium väger tungt. Men som sagt, bedömningen får göras från fall till fall och avgörande blir hur stor risken är. Förhoppningsvis stannar frågan på en teoretisk nivå (även om jag kan tänka mig en praktisk situation då befälhavaren inte vill ha ombord utomstående, t.ex. om man transporterar olagliga saker).

Andrea Ahlberg

Jurist Sjö- och Luftfartsavdelningen



Ansvar för räddningstjänst som bedrivs i vattenområde fördelas mellan olika myndigheter beroende på typen av räddningstjänst.

Enligt LSO 4Kap.3§ och Förordningen 4Kap.8§, så är staten genom sjöfartsverket ansvariga för räddning av människoliv inom Sveriges sjöterritorium, inom Sveriges ekonomiska zon, Vänern, Vättern och Mälaren. I vattendrag, kanaler, hamnar och andra insjöar är det kommunen som ansvarar för räddning av människoliv.

Enligt LSO 4Kap.5§ och Förordningen 4Kap.12§, så är staten genom kustbevakningen ansvariga för miljöräddningstjänst till sjöss inom Sveriges sjöterritorium, inom Sveriges ekonomiska zon, Vänern, Vättern och Mälaren. I vattendrag, kanaler, hamnar och andra insjöar är det kommunen som ansvarar för miljöräddningstjänst.

Enligt LSO 3Kap.7§ så skall kommunen ansvara för räddningstjänst inom kommunen, om inte annat följer av 4Kap.1-6§.

I 4Kap.1-6§ benämns vad som är statlig räddningstjänst och här benämns inget om egendomsräddning till sjöss. Det torde då vara kommunen som ansvarar för egendomsräddning till sjöss.

Ovanstående till trots så är räddningskostnadsnämnden i några utlåtanden av annan uppfattning. Räddningskostnadsnämnden har i några fall menat att kommunens organisation för räddningstjänst inte har någon skyldighet att bedriva egendomsräddning i de vatten där staten annars ansvarar för livräddning och miljöräddning utan ansvaret för egendomsräddningen har då åvilat fartygets ägare istället.

Rväst bör för framtiden i dialog med sjöfartsverket få samsyn på gränsdragningar. Gränsdragningarna ska finnas med i handlingsprogrammet för räddningstjänst.



Bild 5: Visar gränser och områden för ansvar i vattenområde enligt LSO.

1. Kommunen ansvarar för nästan all räddningstjänst.
2. Statlig räddningstjänst för räddning av människoliv och miljöräddning. Kommunal räddningstjänst för egendomsräddning.
3. Statlig räddningstjänst.

Sveriges sjöterritorium tillhör någon kommun cirka 12 nautiska sjömil ut till territorialvattengränsen.

1 Nautisk mil = 1852meter



Erfarenheter och förslag till åtgärder

- Befäl RITS-styrkan var ett oerhört bra beslutsstöd till RL. Bra erfarenhet att tidigt knyta kontakt med honom/henne.
- Råder ingen konflikt efter denna insats men RVäst bör för framtiden i dialog med sjöfartsverket få samsyn på gränsdragningar. Gränsdragningarna ska finnas med i handlingsprogrammet för räddningstjänst.
- Att vi i våra rutiner inför tidig kontakt med JRCC.
- Att vi alltid även på mindre insatser använder oss av Räddsam N sambandsrutin. Använder/tränar vi på rutinerna på de små insatserna så blir det enkelt att ta med sig till de större insatserna.
- Att vi tidigt i insatsen får upp ett ledningsstöd till bryggan på fartyget i syfte att vara länken mellan fartyget och räddningsledaren.
- Vi måste säkerhetsställa att vi kommer in genom grindarna till färjestationen.
- RVäst är ett räddningstjänstförbund som ägs av två kustkommuner, Varberg och Falkenberg. Bägge kommunerna har mycket verksamhet i sina hamnar bland annat bil- och passagerarfärjor, godstransport och varv. RVäst bör därför ha en hög grundförmåga att hantera en brand eller annan olycka på fartyg. Det finns befintliga rutiner/larmplaner men ingen tycktes känna till dem. Vi behöver här uppdatera och ”västifiera” våra rutiner/larmplaner och implementera i organisationen. Vi bör sedan upprätthålla kompetensen genom regelbundna övningar.

Våra initiala rutiner/larmplaner/fordonståg vid förmodade större insatser bör göras så lika som möjligt, för att minimera antalet ”standardrutiner”. Vi bör även vid planering av rutiner tänka ”julafton”. Med det menar jag att man bygger robusta rutiner som fungerar med den personal vi har tillgänglig på icke kontorstid.



- Vid aktuellt tillfälle etablerades en yttre och en inre insatsledande stab. En räddningsinsats leds av en räddningsledare och dennes arbetsuppgifter stöds vid dennes behov av en stab.

Man har historiskt kunnat se att ledningsbehovet är stort vid omfattande räddningsinsatser och att räddningsledaren ofta inledningsvis i räddningsinsatser har väldigt mycket att göra och tänka på. Räddsam Halland har därför tagit fram rutiner för att underlätta för RL att initiera stab, samt hur den ska/kan byggas upp.

Räddningsinsatsen till grund för utvärderingen blev denna gången inte så omfattande. Men pådraget blev stort och man tog höjd för en omfattande räddningsinsats. Man gjorde bland annat detta genom att etablera två insatsledande staber.

Har RVäst tolkat Räddsam Hallands intentioner i ledningssystem N rätt här? Är intentionen att dessa bägge insatsledande staber ska/kan etableras vid en och samma räddningsinsats? Är intentionerna rätt tolkade, så bör en del frågetecken rättas ut.

Hur säkerhetsställer vi att inte dubbelarbete sker?

Hur säkerhetsställer vi att inte saker ”trillar mellan stolarna”?

Hur driftsätts de bägge insatsledande staberna, utifrån perspektivet RL´s behov?

Hur får den inre och yttre insatsledande staben en gemensam lägesbild?

Om yttre insatsledande stab etableras vid förmodad större insats så bör vi i våra larmplaner/rutiner få ut mobiliseringen i tidigt skede.

Vi bör även ta fram plan för bemanning av insatsledande stab på icke kontorstid. Planen bör sedan verkställas vid behov av RVäst TiB. Vi behöver således säkerhetsställa att RVäst TiB blir larmade vid vissa i förväg definierade typhändelser.



- RVäst kommunikator blev RVäst pressansvarige nere på plats vid färjestationen och ingick i den yttre insatsledande staben. Detta var möjligt då händelsen inträffade en tidig Torsdagmorgon och RVäst kommunikator ändå skulle till jobbet.

RVäst kommunikators ordinarie arbetsuppgifter som information till allmänheten, kommunens övriga informatorer och vid behov andra aktörer gjordes delvis av den inre insatsledande staben (kontakt TiB länsstyrelse, TiB region Halland, hamn och gata Varberg, kommundirektör Varberg).

Räddningsinsatsen blev ju som tidigare nämnts inte så omfattande och behovet av intern (kommunen) information blev inte så stor. Men vid eventuella framtida större insatser som berör delar av kommunen så bör RVäst tillsammans med Falkenberg och Varbergs kommuner ha en plan för information som är robust och även fungerar på icke kontorstid.

Information om räddningsinsatsen på skadeplats åligger RL. Vad det gäller övrig information internt (kommunen) och externt, så bör vi ha en plan/lathund/riktlinje för information. Den bör utgå från att RVäst kommunikatörer inte är tillgängliga då de inte har någon jour/beredskap. RVäst kommunikatörer kan ju även under räddningsinsats vara upptagna som pressansvariga.

I planen bör det även finnas ett förtydligande om vilka vi i RVäst ska informera internt i kommunen och hur långt vårt informationsansvar sträcker sig. Även vem som ansvarar för den informationen bör framgå.

Planen bör sedan vid behov kunna verkställas av RVäst TiB.

- Rutiner/arbetsuppgifter fördelade mellan JB och SL på insats skiljer sig mellan Varberg och Falkenbergs gamla rutiner. JB och SL bör här träffas i ett forum för att diskutera fram en anpassning till RVäst organisation och för att få samsyn.



Återkoppling

- RVäst
- MSB

Insatsutvärdering gjord av:
Kvalitetsutvecklare
Mattias Norling

Granskad av:
Stabschef
Jens Christiansson