


| | | | | | |
|---|--|---|--|---------------------------|--|
|  | | RÄDDNINGSTJÄNSTEN Trelleborg Vellinge Skurup | | UTVÄRDERING INSATS | |
| Upprättad: OM 2022-06-13 | | Godkänd: OM 2022-06-20 | | Reviderad: | |
| Brand på Huckleberry Finn 2022-05-26 | | | | | |

Insatsutvärdering av räddningstjänstens insats i samband med brand ombord på Huckleberry Finn



Sammanfattning

Branden förmodas ha startat i en torktumlare därefter rökgasspridning till angränsande rum. Fartygets brandmän lyckades släcka brand och kommunal räddningstjänst hjälpte till med ventilering och efterkontroll.

Postadress
Västra Ringvägen 112
231 56 Trelleborg

Besöksadress
V. Ringvägen 112

Telefon
0410 – 73 30 00

Org. Nummer
212000 - 1199

Email
Raddningstjansten@trelleborg.se

Fax
0410-462 70

Internet
www.trelleborg.se

Bakgrund

Räddningstjänstens insats föregicks av 112-samtal efter att kapten fick bekräftat att det brann ombord.

Räddningstjänsten var framme ca 8 minuter efter larm, då brann det fortfarande i tvättstugan och fartygets egna brandmän hade påbörjat släckningsarbete.

Metodik

Utvärderingen är baserad på uppgifter som tjänstgörande befäl och styrka lämnat efter insatsen, egna observationer på plats samt granskning av händelserapport och SOS ärendelogg.

Skadeobjekt

Huckleberry Finn 177 meter långt. Kan lasta 160 enheter och 400 personer över 9 däck.

Funktioner ledning under insatsen

| | | |
|---------|-----------------|--------------|
| 1080 OM | Räddningsledare | nivå 2-befäl |
| 1180 JM | Ej insatt | nivå 3-befäl |
| 1010 MM | Sektorchef | nivå 1-befäl |

Avgränsning

Utvärderingen omfattar tid från larm tills räddningstjänsten lämnar platsen, utvärdering är en mindre erfarenhetsåterkoppling då händelsen var snabbt avklarad.

Utvärderare: Olof Mjöfors, yttre befäl.

Resurser larmade i inledningsskedet

Trelleborg 262-1080, 262-1180, 262-1010, 262-1040
Hyllie 261- 1010

Förstärkande resurser

Jägersro 261-1210
Ystad 262-2010

Sammanställning förmågor

| | Släck | Tank | Höjd | Skärsl | Depå | Befäl i befattning |
|------------|-------|------|------|--------|------|------------------------------|
| Trelleborg | X | X | | X | | X - (sektorchef) + 1080/1180 |
| Hyllie | X | | | | | |
| Jägersro | X | | | | | |
| Ystad | X | | | | | |
| Summa | 4 | 1 | 0 | 1 | 0 | 3 |

Utdrag händelselogg

2022-05-26 01:49:54 Utalarmering 262-1000, Nivå 3 Befäl (SDS)

2022-05-26 01:57:46 Status 262-1010: Framme på olycksplats

2022-05-26 01:58:10 1010 framme, inget synligt utifrån. Blir invinkade av personal

2022-05-26 02:01:02 1080: Brand i tvättstuga. Fartyget har egenpersonal som släcker. 262-1010 kommer att bistå med egen personal. 1080 går upp till bryggan.

2022-05-26 02:04:15 1080: Branden ska vara släckt av fartygets personal. Ventilrar ut. Vänder Jägersro och Ystad. Hyllie rullar fram och bistår.

2022-05-26 02:06:05 1080: Branden släckt. Torktumlare som brunnit. Rtj bistår fartygets släckpersonal med ventilering. Inget behov av RVL, då fartyget löser detta själv.

2022-05-26 02:21:02 1080: Börjar bli klara pp. Har varit en kraftig brand i en torktumlare. Det visar sig att fartygets eget släcksystem inte har fungerat. Prognos ca 30 min.

Sammanfattning - förlopp före ankomst

Larm till SOS efter att brand upptäckts i tvättstugan ombord på Huckleberry Finn. Huckleberry Finn aktiverar sin egen brandskyddsorganisation där fartygets brandmän påbörjar släckningsarbete genom rökdykning. Fartygets interna släcksystem gick ej i gång, precis bredvid torktumlaren fanns en sprinkler. I nu läget är det oklart varför den ej aktiverades.

Sammanfattning - förlopp efter räddningstjänstens ankomst

262-1010 Blir invinkad av personal från fartyget och kör ombord, 262-1080 stannar precis utanför på påkörningsrampen. Fartygets personal möter upp räddningstjänsten som berättar att det brinner i tvättstugan och deras rökdykare bekämpar branden.

Det beslutas att rökdykare från 262-1010 ska stötta fartygets rökdykare och vi går över till insatskanal TRV-1. 1080 går upp till bryggan för att skapa sig en överblick tillsammans med befäl från fartyget.

När rökdykare från 262-1010 kommer ni till tvättstugan är branden släckt och de bistår fartygets rökdykare med undersökning samt ventilering.

Erfarenheter/reflektioner

Bränder ombord på fartyg är komplicerad och detta är mycket man kan ta med sig efter denna händelse. För att få en överblick har det skapats underrubriker.

Framkörning

Vi valde att ta med 1040 för att säkerställa vattenförsörjning initialt. Därefter körde vi tillsammans ner till fartyget genom huvudentré in till hamnen. Därefter körde 1010 och 1040 ombord på fartyget, 1080 stannade precis utanför.

Reflektioner (OM)

När vi tar med oss ett extra fordon får vi en försening i rökdykarinsatsen. Därför kunde det ha varit bättre att lämna 1040 på station och be deltid ta med sig den. 1010 kan använda sig av fartygets vattenförsörjning eller vatten från 1010.

Att vi tillsammans kör ner till fartyget (1010,1040 och 1080) kändes bra. Man fick tid till att reflektera över sin uppgift samt att hamnens personal initialt bara behövde visa vägen för en styrka. Att 1010 och 1040 körde ombord på fartyget kändes bra, de har nära till sin utrustning m.m. Placering av 1080 utanför var med tanke att den skulle kunna fungera som repeater vid sambandsbortfall av sambandskanal samt alternativ till framskjuten ledningsplats.

Reflektion (JM)

Svårt att hitta inne i hamnen, bra att tydliggöra hur detta ska hanteras i ett andraskede. Borde vara lika problematiskt för andra ankommande styrkor. Lämpligt med brytpunkt utanför hamnområdet, eller innanför?

Uppstart

Vid framkomst mötes vi av personal från fartyg som var tydliga med vad som hände och att de kunde vägleda oss till olyckplatsen. 1010 fick till uppgift att bistå fartygets rökdykare och vi gick över på insatskanal TRV-1. SC 1010 kvarstannade vid 1010 där han fokuserade på släckinsats, YB gick upp till bryggan för att leda och samverka med kapten.

Reflektion (OM)

Möte med fartygets personal och samverka gick som förväntat, vi fick bra vägledning och stöttning av fartygets personal. Fick information att fartyget var utrymt m.m.

Valet att gå över till insatskanal blev bra då det säkerställde kommunikation mellan 1010 och 1080. Dock skulle man gått över till en 800-kanal så att alla anländande räddningstjänststyrkor kunde gå över till insatskanal. På bryggan fick man bra översikt och information om händelsen.

Reflektion (JM)

1180 åker från Malmö och är nästan framme när insatsen har lugnat ner sig. Svårt att på förhand ha en rutin som passar alla lägen, men placering av befäl i ett grundläge behöver redas ut.

Anmärkningsvärt att sprinklern inte löste ut trots full funktion och nyligen utförd underhåll, samt att rökspridningen blev så omfattande (26 detektorer hade löst), det luktade brand ända upp utanför dörren till bryggan.

Trelleborg deltid larmades inte – borde vara ett grundläggande behov för att få ut ev tankbil och depå.

Åtgärder

Vattenförsörjning skedde via 262-1010, när rökdykarna kom ner till brandutrymme var branden släckt och rökdykare bistod med kontroll och ventilering.

Reflektion (OM)

Rökdykare kopplade slang från 262-1010 men man kan också koppla på sig på fartygets system.

Det förbereddes för repeater från 262-1080 för att säkerställa rökdykarsamband. Denna behövdes ej användas.

Ventilering och undersökning gick bra, vi förlitade oss på fartygets fläktsystem. Svårt att hitta frånluft och tilluft i fartyget.

Skadeplatsorganisation

Det blev ingen uttalad räddningsledare men underförstått var det 262-1080 som var RL och 262-1010 var sektorchef.

Reflektion (OM)

Borde ha uttalat att 262-1080 var RL. 262-1180 var på väg och tanken var att han skulle avlösa mig på bryggan och ta över som RL. 262-1080 skulle därefter blir storsektorchef och styra insatsen från 262-1080 med plottning m.m.

En fundering som jag har är om vi nu pekar på att tankbil och depåbil ska ner till hamnen. Borde vi inte då säkerställa att deltiden tar med dessa bilar (fasta planer)?

Ska 1020 och fler fordon ner, har vi då chaufförer till detta? Klarar Deltiden att ta med tre bilar på 1+2, annars måste ett fordon alltid med ner med heltiden i första svepet.

Reflektion AB:

Vem är bäst lämpad att vara sektorchef vatten?

SL 1020 eller vem som helst? Kräver samordning med fartygets vattenförsörjning samt eventuellt aktiv styrning till påfyllningsplats för fler utomstående tankbilar. Det kan krävas mycket av detta befälet!

Behövs det extra kartor i 1040 över hamnområdets påfyllningsplatser/brandposter till externa tankbilar? Det är olämpligt att Sektorchef Vatten fastnar i handpåläggning på enstaka enheter, det är bättre att dela ut kartor, vi kanske inte har hjälp från hamnen att guida tankbilarna.

Tankbil medföljer ner, vem kommer att hantera den?

Är det Tbg Deltid, eller kan andra deltidstationer?

Depåbil medföljer ner, vem hanterar denna?

Om deltiden är på 1040, klarar de en av brandmännen att serva hela insatsen som depå? Låter lite.... en viktig sektor som kräver folk och Sektorchef Depå. Vem hanterar Sektorchef Depå och SL 1020 är upptagen? Bör vara lämpligast med Anderslöv eller Klagstorp som borde ha mest kunskap om depåfunktionen, eller?

Reflektion, Sektor Ventilering kräver resurser och samordning.

Fartyget har egen ventilationsmöjlighet och bör kunna samordnas med besättningen och deras kunskap om fartyget. Räddningstjänstens fläktar bör ändå finnas för övertryckssättning och kan behöva placeras på olika platser på fartyget.

Är det en dynamisk händelse så behövs ett antal personal till denna sektorn redan i första skedet. Generellt tycker jag att det har lagts på för få resurser tills problembilden är helt klar. Första utlarmningen hade sugits åt till rökdykning, brandsläckning och kanske livräddning. Det är möjligt att man hade en plan i RC för vidare resursförstärkning men det är nog bra att ha en genomlysning av vilka förmågor och resurser hade vi haft till ventilering?

Ventilering är i detta fallet en lämplig uppgift för deltidspersonal (vi vill kanske inte använda dessa som rökdykare på ett fartyg) och vad jag ser i rapporten är väl ingen deltid larmad. Ska vi pricka någon deltidstation för fartygsventilering och öva dessa mer i detta framöver, isåfall kan vi se över om vi ska ha superfläktar (typ Rsyd) som vi även kan ha till ventilering vid brand i underjordsanläggning?

Reflektion, kylning av skrov och utrymme.

Som jag har fått lära mig på Fartygsbefälsutbildningen (lite osäker dock då det var länge sedan) så krävs kylning av fartyget skrov för annars tappas flytkraften och fartyget kan sjunka samt att metallen leder värmen snabbt till andra platser på fartyget med svårighet att arbeta med brandsläckning samt risk för sekundärbränder och svaghet i bärigheten. Vattenkanoner för utvändig kylning, skärsläckare för invändig kylning (kan behövas höjdfordon för att nå rätt däck) finns detta med i någon plan.... och vem kör skärsläckning från höjdfordon hos oss när 1010:s rökdykare är inne?

Förslag på åtgärd på erfarenheter.

- Fastställa en infartsväg till hamnen, förslagsvis centralgrinden.
 - Öva på brand ombord på fartyg, diskutera om man ska köra på eller inte.
Testa koppla på sig på fartygets brandposter.
 - Undersöka om tankbilen behövs initialt
 - Säkerställa sambands rutiner och funktion med repeater / gateway
 - Undersöka förväntad skadeplatsorganisation.
 - Klargöra hur framkörning ska ske i ett andraläge.
 - Klargöra placering av befälsfunktioner. Placering av befälen – bryggan vs TPC vs ”på marken”.
 - Säkerställa att Trelleborg deltid är med i larmplan.
 - Tänk på rökspridningen i fartyg – 26 detektorer hade utlöst. Sprinklern hade ej utlöst.
-