

SCANDINAVIAN STAR

*Rapport från
Räddningsverkets
utsända observatörer*

Karlstad 1990-04-25



*Lars Bjergestam
Thomas Igelström
Ulf Norgren
Mats Oscarsson*

FAKTABAKGRUND

Scandinavian Star byggdes 1971 med plats för 1152 passagerare.

Fartyget övertogs av DaNoLines i februari 1990 och avslutade därmed en 5-årig kryssningsperiod i Västindien. Kapten Hugo Larsen mönstrade på fartyget den 23 mars 1990. Besättningen bestod av 98 man, 78 av dem var portugiser, som mönstrade på i slutet av mars.

Den 1 april sattes Scandinavian Star i trafik på Fredrikshavn - Oslo. Fredagen den 6 april startade färjan sin 8:e och sista tur Oslo - Fredrikshavn, försenad p g a lossnings-och lastningsproblem i Oslo hamn.

Kl 0200 på natten utbröt brand ombord. 161 människor omkom och den största färjekatastrofen i Norden var ett faktum.

HÄNDELSEFÖRLOPP

(Enl Sjöräddningens uppgifter)

Kl 0227 avlyssnas ett samtal av MRCC (Göteborg radio) mellan Scandinavian Star och norska Tjöme radio om att brand utbrutit ombord. Fartyget begär assistans.

Kl 0228 sänder Tjöme radio SOS.

Färjan Stena Saga finns två sjömil för om Scandinavian Star och vänder mot haveristen.

MRCC Göteborg erbjuder Tjöme hjälp och intar LÄGE:NÖD. Sjöräddningsledaren fattar beslut i stort: Bistå norrmännen med alla tillgängliga enheter.

Kl 0250 Stena Saga på plats vid haveristen.

Helikoptrar, livräddningskryssare, lotsbåtar och kustbevakningsenheter larmas och styrs mot haveristen.

Kl 0322 träffas överenskommelse att MRCC Sola i Stavanger fortsätter att leda räddningsaktionen trots att haveristen ligger på svenskt sjöterritorium.

Kl 0323 uppfattas meddelandet från Scandinavian Star att alla är i livbåtarna, som går mot Stena Saga eller andra fartyg i närheten.

Meddelandet uppfattas av MRCC som att alla är räddade från fartyget och livräddningsaktionen under kontroll.

Rökdykare tas från Kungshamn och Göteborgs räddningstjänster - larmade av kustbevakningen resp. marinens helikopterförare.

Kl 0525 firas rökdykare ner från helikopter och börjar sökningen efter överlevande.

Brandingenjör Göteborgs räddningstjänst och representant för SOS samgrupperas med MRCC i Göteborg.

Sovjetiskt fartyg har 52 överlevande ombord och vill angöra svensk hamn.

Kl 1045 angör det sovjetiska fartyget Lysekils hamn.

Kl 1200 övertar MRCC Göteborg ansvaret för fortsatt räddningsarbete.

Kl 1140 accepterar befälhavaren på Scandinavian Star bogsering till Lysekil.

Kl 2055 lägger haveristen till vid Grötökajen i Lysekils hamn.

SYNPUNKTER PÅ LEDNING OCH SAMORDNING

Enligt vår bedömning fungerade lednings-och samordningsarbetet väl.

Ute på skadeplatsen i Skagerack fungerade befälhavaren på Stena Saga som insatsledare.

På MRCC Göteborg bildades en stabsorganisation med representanter för Sjöräddningen, Kustbevakningen, räddningstjänsten Göteborg och polismyndigheten Göteborg. Samverkan förekom med andra ledningsorgan; MRCC Stavanger, MRCC Danmark, Kustbevakningens ledningscentral Göteborg, räddningskårens AC i Göteborg och SOS-centralen.

SOS-centralen förmedlade kontakter med sjukvården och Lysekils kommun för omhändertagande av skadade och räddade.

Lysekils kommun upprättade mottagning av överlevande och räddningstjänsten förberedde brandsläckning av haveristen. Räddningstjänsten upprättade ledningsplats på Grötökajen.

ERFARENHETER FRÅN ENHETER TILL HAVS

(Uppgifter från sammanträde vid Säve flygflottilj 900411, med deltagande av representanter för marinen, flygvapnet, sjöräddningssällskapet, Kustbevakningen, Stena Marine och räddningstjänsten i Göteborg.)

Kapten Lennart Nordgren Stena Saga vittnade om att han fått uppfattningen att det var norska Tjöme radio som var sjöräddningsledning, fram tills MRCC Göteborg tog över.

Kl 0338 kom kapten Hugo Larsen över till Stena Saga.

Kapten Nordgren höjde aktiviteten i räddningsarbetet med utgångspunkt från den information kapten Larsen lämnade om räddade och instängda.

Den slutsats som kunde dras var att färjor i linjetrafik kan vara en resurs och tjäna som lednings- och uppsamlingsplats. Stena Lines färjor t ex dokumenterar radarbilder och radiotrafik på video.

Räddningsinsatsen tillfördes stora resurser till sjöss och i luften. Den operativa ledningen till sjöss ansågs fylla högt ställda krav på samordning och ledning.

De vid sammanträdet närvarande hävdade att räddningsinsatsen inte kunnat gå bättre än den gjorde, inkl samordnings- och samverkanssynpunkter.

DEN KOMMUNALA LEDNINGSGRUPPEN I LYSEKIL

(Iakttagelser gjorda under lördagen den 7 april kl 1530 - 2300 samt söndagen den 8 april kl 1000 - 1200.)

Kl 0703 på lördagsmorgonen fick räddningschef Conny Englund larm om att den sovjetiska båten Fricis Rozin, som assisterat ute på Skagerack, kommer att anlöpa Lysekils hamn med de 52 personer, som räddats från Scandinavian Star.

Den kommunala ledningsgruppen med kommunalrådet Stig Nilsson i spetsen trädde i funktion vid 1130-tiden och kom att verka fram till kl 1800 onsdagen den 11 april.

I den kommunala ledningsgruppen ingick representanter för bl a kommunstyrelsen, räddningstjänsten, hamnförvaltningen, socialförvaltningen, tekniska förvaltningen, hälso- och sjukvården och polismyndigheten. Senare anslöt också företrädare för kustbevakningen till ledningsgruppen.

Krisbearbetning

En krisgrupp hade redan på lördagsmorgonen bildats, bestående av drygt 20-talet personer.

I den ingick anestesiläkare, kirurger, barnläkare, psykiater, psykologer, sjuksköterskor, kuratorer och socialarbetare. Gruppen under ledning av överläkare Tom Brokopp fanns till hands när den sovjetiska båten angjorde Lysekil kl 1045 på lördagsförmiddagen.

Denna krisgrupp stod senare till förfogande för den räddningspersonal, som kom i land med Scandinavian Star och för de brandmän från bl a Lysekil som övertog räddningsarbetet med färjan i hamn.

Den räddningspersonal från Göteborgs räddningstjänst som tjänstgjort ombord från tidig morgon eller förmiddag fick också stöd av den göteborgska krisbearbetningsgrupp som skickats till Lysekil.

Lysekils krisgrupp etablerade sig i Hotell Lysekil, där de räddade togs om hand. Hotellet blev kriscentrum för de räddade och deras anhöriga samt för anhöriga för de personer som saknades.

Hotell Lysekil utnyttjades som kriscentrum till lunchtid måndagen den 9 april.

Service till drabbade och anhöriga

Så snart Lysekils kommun öppnat sin växel konstaterades ett stort behov att kunna lämna service till anhöriga till drabbade och räddade. Polisen placerade personal i kommunhuset och dit slussades samtal från oroliga anhöriga. Under lördagseftermiddagen/lördagskvällen var antalet inkommande samtal mycket stort.

Samtal kunde också slussas vidare från kommunens växel till Hotell Lysekil där anhöriga fick samtala med företrädare för krisgruppen.

Massmedieservice

Allteftersom olyckans omfattning klarnade ökade strömmen av journalister till Lysekil.

En första samordnad presskonferens ordnades kl 1500 på lördagen i kommunhusets sessionssal och redan då konstaterades att större utrymme behövdes.

Presskonferens nr 2 - kl 1900 i samma lokal -hölls enbart för att meddela att presscentrum hade upprättats i Gullmarsskolan, i vars aula presskonferenserna i fortsättningen skulle hållas.

I Gullmarsskolan hade ledningsgruppen med televerkets hjälp ordnat ett stort antal direkt utgående telefon- och telefaxlinjer. Alla televerkets i Lysekil telefexapparater ställdes till massmediernas förfogande.

Presskonferens nr 3 anordnades kl 2200. Den leddes liksom tidigare av kommunalrådet Stig Nilsson och i panelen fanns företrädare för den kommunala räddningstjänsten i Lysekil och Göteborg (bl a två av de räddningsledare som medverkat vid arbetet ute till sjöss), Sjöfartsverket, polisen och sjukvården.

Ett 100 representanter för massmedierna fanns på plats. För de engelskspråkiga journalisterna ordnades en kortare frågestund efter den ordinarie presskonferensens slut.

Presskonferens nr 4 hölls på söndagen kl 1000. Antalet massmedierepresentanter hade ökat ytterligare, till ca 125 pers. Servicen till utländska journalister hade då ytterligare förbättrats.

Presskonferens nr 5 hölls kl 1600 på söndagen och var den mest välbesökta av alla presskonferenser med 150 journalister och fotografer.

På måndagen anordnades presskonferenserna i kommunhusets sessionssal och på tisdagen övertog polisen ansvaret för den externa informationen.

I Gullmarsskolan ordnade Lysekils kommun med "markservice" för journalisterna, som kom från dussintalet länder. Massmedier från Norge, Danmark, Finland, Holland, Storbritannien, Irland, Frankrike, Västtyskland, Japan, Canada och USA fanns företrädade -förutom svenska.

Kommentar

Under vårt besök i Lysekil svarade den kommunala ledningsgruppen för ett mycket bra arbete. Den var väl organisatoriskt uppbyggt och tycktes fungera effektivt. Kommunledningen arbetade utan prestige och visade stor lyhördhet för de synpunkter som lämnades av utomstående personer.

Ledningsgruppen hade regelbundet sammandragningar för att inom gruppen och utåt informera om åtgärder och kontrollera att beslut effektuerats.

Gruppens sammanträden protokollfördes.

Med den tekniska förvaltningens hjälp ordnades på flera platser skyltning för anhöriga till Hotell Lysekil och för massmedierna till presscentrum i Gullmarsskolan.

Den pressservice som upprättades tycktes få ett positivt mottagande och underlättade med största sannolikhet kommunledningens arbete.

Det som saknades var en informationsansvarig för ledningsarbetet.

Kommunalrådet Stig Nilsson fick nu en onödigt stor arbetsbörda som ordförande i ledningsgruppen och den som ledde presskonferenserna. Både han och räddningschefen Conny Englund hade med en informationsansvarig fått mera tid för det operativa arbetet.

Bortsett från några marginalanmärkingar kan Lysekil komma att tas fram som det goda exemplet när Räddningsverket har utbildning i informationsteknik för räddningsledare.

SJÖFÖRKLARING I KÖPENHAMN

(Onsdagen den 11 och torsdagen den 12 april)

Förhör med kapten Hugo Larsen

Innan båten den 1 april gjorde första turen till Oslo hade

man en livbåtsövning i Fredrikshavn. Med styrbords livbåtar. Babordssidan låg mot kaj och kunde därför inte övas. Brandövning hade beslutats att hållas i Fredrikshavn söndagen den 8 april.

Bildäck på Scandinavian Star var försett med vattensprinkler. I övrigt fanns bibrandskåp i varje brandsektion.

Inomhusbrandposter och pulversläckare fanns på flera platser i fartyget. Enl kapten Larsen var de i utmärkt skick. En brandpost hade provats när akterdäck spolats av när färjan låg i Cuxhaven.

Sedan länge fanns en brandbekämpningsplan ombord. Planen var bra och skulle användas igen. Enl planen tilldelades varje man i besättningen en station = uppgift. Besättningen hade fått sina livvästar och stationsnummer.

"-Sjöfolk vet vad de ska göra i sådana situationer. Jag anser inte att övning saknades", sa kapten Larsen. Antalet tryckluftapparater ombord var 8. Av besättningen hade fyra rökdykarutbildning, bl a kapten Larsen.

Brandsektioneringsdörrarna hölls öppna av en elektromagnet. Vid larm blir magneten strömlös och dörrarna stängs automatiskt.

En äldre pålitlig portugis hade uppgiften som nattvakt. Med stämpelur skulle han passera 47 kontrollpunkter. En gång varje timme skulle nattvakten göra sin tur genom fartyget. Vartannat dygn kontrollerades stämpelurets remsa av överstyrman.

Kapten Larsen ansåg inte att det fanns några kommunikationsproblem ombord. Portugiserna talade "brukbar" engelska, som var kommandospråket.

När Scandinavian Star lämnade Oslo fick kaptenen på bryggan uppgift om 395 passagerare. Kaptenen befann sig på bryggan till i höjd med Tofte i Oslofjorden. Efter ett nytt kort besök på bryggan gick kaptenen och lade sig strax efter midnatt. Kl 0155 väcktes han av förste styrman som rapporterade att "någon leker pyroman ombord."

Kapten Larsen fick på bryggan veta att brand utanför hytt 416 på Caribbean däck hade släckts av bl a passagerare. Strax efter midnatt ringde receptionisten och rapporterade brandrök från två korridorer akter om receptionen.

Brandlarmet utlöstes tre gånger under en minut och telegrafisten utlöste "MAYDAY".

Via högtalarsystemet uppmanades alla passagerare och besättningen att komma upp på däck. Uppmaningen gavs på engelska och norska. Åtta av de tio livbåtarna togs i bruk och två livräddningsflottor sjösattes utan att användas.

Samtidigt som folk fyllde livbåtarna gick staffcaptain Karsten Hansen och tredjemaskinisten in i korridorerna iförda rökdykarutrustning för att leta efter passagerare.

När kapten Larsen fick intrycket att inga fler kunde räddas gick han i den minsta livbåten kl 0320 och togs kl 0330 upp av Stena Saga.

Där meddelade han att alla var i livbåtarna.

"-Jag hade då ingen aning om vad som fanns kvar. Jag har aldrig sagt att alla var räddade. Branden utvecklades oerhört snabbt!"

Kl 0900 flögs kaptenen tillbaka till sin färja för att bistå den kommunala räddningstjänsten.

Ventilationssystemet och brandspjällen hade stängts samtidigt som brandlarmet gick, enl kaptenen. Han ansåg därför att brandmännens metod att öppna dörrarna för ventilation var märklig.

Förhör med fartygsinspektör Flemming Thue-Jensen, danska sjöfartsstyrelsen.

Thue-Jensen hade vid inspektion i Lysekil dagen före sjöförklaringen hittat tre brandhårdar, men uteslöt inte att det kunde finnas fler. De tre var utanför hytt 416 samt en i vardera trapphuset på babords- och styrbords sida i höjd med bildäcket.

Fartyget hade 15 brandsektioneringsdörrar. Genom tillbyggnad av baren hade en 16:e byggts bort. Styrbords trappa mynnade direkt i baren och inte i det fria. Detta kan förklara baren tidiga övertändning.

Av de 15 dörrarna hade 4 inte alls utlösts, 5 hade utlösts men inte stängts medan övriga 6 hade stängts. Alla brandspjäll stod vidöppna.

Förhör med maskinchef Heinz Stei-Hansen

Han hade seglat på Scandinavian Star sedan dec 1988. Han förklarade att all säkerhetsutrustning kontrollerades varje vecka. Säkerhetsofficeren skulle gå runt och kontrollera varje dörr. Stei-Hansen konstaterade att allt fungerat eftersom han inte fått någon order om reparation.

Sex av de nio bland maskinpersonalen hade tränats i rökdykning.

Vid larmet hade Stei-Hansen försökt ta sig till sin plats som var maskinkontrollen i maskinrummet. På det rökfyllda bildäcket fick han vända bara 10 meter från dörren till maskinrummet. Han observerade att ventilationen inte var avstängd på bildäck. Åter på bryggan stoppade han all ventilation och startade brandpumpar och sprinklerpump.

Han lämnade fartyget med samma livbåt som kaptenen och flög tillsammans med chefselektrikern tillbaka kl 0600 för att bistå den kommunala räddningstjänsten. Också han sade sig förvånad över att brandpersonalen inte stängde dörrar och försökte kväva branden.

Maskinchefen hade inte noterat några språksvårigheter. Också han ansåg brandsläckningsutrustningen vara i gott skick. Antalet tryckluftapparater var fler än reglerna föreskrevs.

Kommentar

Vid senare förhör med olika besättningsmedlemmar har framkommit att förhållandena ombord varit långt sämre än kapten och maskinchef gjorde gällande.

För hotell, restauranger och nöjesanläggningar av liknande storlek i land finns långtgående säkerhetskrav.

Det synes märkligt att säkerhetskraven inte är på samma nivå till sjöss. Men dessa förhållanden styrs bl a av internationella överenskommelser. Sjöfartsverket måste anses ha en stor och svår uppgift att arbeta för höjd säkerhetsnivå.

Räddningsverket förklarar sig villigt att dela med sig av sin kompetens i såväl förebyggande brandskydd som erfarenheter från bränder i land och till sjöss.