

sjöbefälen

TIDSKRIFTEN FÖR SJÖBEFÄL UTGIVEN AV SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN NR 5 SEPTEMBER 2012 ÅRGÅNG 1

KONGRESS-EXTRA

Första ordinarie kongressen

MASSEVAKUERING FRÅN FARTYG

Konferens om livsviktigt problem

OMSTRIDD HAVERIRAPPORT

Varför sjönk *Langeland*?

BURMA

DÄR FACKET BETRAKTAS SOM TERRORISTER



22



sjöbefälen Nr5

12



- 04 Kongress-extra
Ombud, styrelse, motioner och rapportsammanfattningar
- 09 EU går emot ILO-resolutioner
EU-instanser sätter sig över t o m unionens egna fördrag
- 10 Färja i lättviktsmaterial
Bränsleförbrukningen mer än halveras och brandskyddet klaras
- 12 Massevakuering från passagerarfartyg
Konferens om livsviktigt problem som aktualiserades med Estonia
- 14 Anrikt redarnamn återupplivas
Salén bildar bemanningsbolag för passagerarkryssare
- 16 Statligt fartyg i hård miljö
Isbrytaren Oden på forskaruppdrag i Arktis
- 18 Hårt för fackliga aktivister i Burma
Sjömansfacket tvingas till exil i Thailand
- 22 Lotsning i Belgien
Inte bara väder och vind ställer till problem för lotsarna
- 25 Filminspelning i *Silja Serenade*
Stora delar av filmen "Bäst före" spelas in ombord
- 26 Omstritt totalhaveri
Transportstyrelsen oenig med norska haverikommissionen



18



Utkommer med åtta nummer per år
Prenumeration 350 kr/år inkl moms
Årgång 1 Utgivningsdag 4 september 2012

Ansvarig utgivare Christer Themnér

Redaktör Benkt Lundgren, 08-598 99 121

Layout Trydells Tryckeri AB, Laholm

Adress Box 12100, 102 23 Stockholm

Besöksadress St Eriksgatan 26

Telefon 08-598 99 085 vx

Telefax 08-651 08 48

E-post sjobefalen@ledarna.se

Bankgiro 332-1478

ISSN 1650-2353

Tryck Trydells Tryckeri AB, Laholm 2012

Annonser Display i Umeå AB, 090-71 15 00
info@display-umea.se

Framsidesbild Vid floden Chao Praya i Bangkok, Thailand, finns många små privata hamnar. Foto Leif Hansson.

TS-kontrollerad upplaga 9 000 ex

MEMBER AV **SVERIGES TIDSKRIFTER**

MANUSSTOPP 2012

Nr 6 – 25/9 **Nr 7** – 23/10 **Nr 8** – 27/11

Mass evacuation in an emergency

It is not possible to plan for a mass evacuation from a large passenger ship, every accident has its own unique characteristics. Still you must plan. How to do that was discussed at an international conference about mass rescue in Gothenburg in June this year. The Swedish Society for Rescue at Sea (SSRS) arranged the conference.

26 countries were represented, and the participants were planning personnel, coordinators, nautical officers and responsible personnel from sea rescue organizations.

A Swedish journalist and author, Jan Mosander, is one of the survivors from the cruiser *Costa Concordia*, that went on ground outside Italy in January this year. Mr Mosander told the audience about bad information, almost panic among the passengers, crowding, flock mentality and about being pushed on board a life boat.

– Someone shouted “women and children first”, but the families stayed together and refused to split up. The crew in the life boat knew what to do, but most of the crew on board *Costa Concordia* were as confused as we were, he said.

He and his wife were taken to the island Giglio. 30 of the 4 234 passengers died. Two are still missing.

– There are lots of lessons to learn from tragedies like that one, Mary Landry later commented at her speech.

Chief at US Coast Guard

Ms Landry is the chief for accident handling and preparedness at the head office of the US Coast Guard. Earlier she had a chief position at the 8th district of the Coast Guard, including the Mexican Gulf, when the accident with the oil rig *Deepwater Horizon* occurred in 2010. She was the on scene coordinator (osc), leader at the scene of the accident.

She told the audience that at first a rescue effort was made at the burning rig, and 115 out of 126 people on board were saved.

– I am proud about that, she said.

She stressed the importance of talking with survivors as soon as possible to get a complete description of what has happened, to learn for the future. At a big acci-

dent the osc will both get quite new ideas and use earlier experience, she explained.

Every accident is unique

The Coast Guard and others that are responsible must plan for big accidents, but when it happens with cruisers with thousands of passengers on board, the normal sea rescue organization is not enough. It can't have that preparedness. Several of the participants in the conference gave that message.

The conclusion is that all who might take part in the rescue operation must be included in the planning. That is police, health care in land, maritime and airborne organizations etc. Perhaps everybody don't need to take part in the planning, but they must know that there is a plan and know their organization's part of it.

The plan shall include some general steps to follow, but it must also be flexible enough to be useful at the unique accident. And a plan collecting dust in the bookshelf is not useful. It must be trained and valued, all the time.

Cruisers go to all parts of the world, even distant places like the arctic areas. When an accident occurs there is perhaps no rescue organization close enough, but there are often other ships. Therefore officers in all types of ships play an important role.

Some at the conference suggested that all officers should be trained to take the role as an osc. That training should be updated every five years. Another suggestion was that special teams should have responsibility at big accidents, as there can't be expected that all officers have that training.

Gerry Keeling, a former managing director at International Maritime Rescue Federation, one of the organizers of the conference, had an innovative proposal about the role as osc.

– With modern technology like sensors and supervision cameras it might be easier to be an osc in a control room at distance, he said.

In his speech he also mentioned the difficulties for all involved parties to communicate. All have their own terminology. Even at the conference a confusion of the English language was found. The word “casualty” is sometimes used for an accident, sometimes for a wounded person.

Who will pay?

To plan, train the plans and get modern equipment cost money. A big question at the conference, that got no answer, was: Who will pay? Perhaps a special tax should be founded?

The Swedish minister for infrastructure Catharina Elmsäter-Svärd made a quick visit to the conference. She did not answer the question but asked a relevant question herself: The master of a ship is trained to take away people from the ship, but is he also trained to take people on board the ship?

That question was noticed by Jörgen Lorén from Maritime Officers' Association and Rolf Westerström, managing director of SSRS, in an article in one of Sweden's biggest newspapers at end of May this year. Mr Lorén is convinced there are solutions to the problem.

SSRS, the Swedish shipowner Stena Line and Chalmers University of Technology in Gothenburg have a project named First. It is an example showing the possibilities to take a full life raft from the sea directly on board a merchant ship. The project also shows that there doesn't need to be more costs in working with improvements and solutions for safety at sea.

Mr Lorén said the conference had had a good arrangement by starting with a practical training, followed by group discussions and finally discussions in assembly.

– It is very good with meetings about safety and rescue at sea, where the participants get a practical relation to what they are doing. And this conference has been about mass rescue, something I am very engaged about, he says.

This is a translation of the article on p. 12–13.

Massevakuering i nödsituation

Det går inte att planera för en massevakuering av ett stort passagerarfartyg, varje olycka har sin egen unika karaktär. Ändå måste man planera. Hur detta ska gå till diskuterades vid den internationella massräddningskonferensen i Göteborg i juni, där Sjöräddningssällskapet, SSRS, stod som värd. TEXT AGNETA OLOFSSON

GÖTEBORG JUNI 2012

26 länder var representerade och deltagarna var planerare och koordinatörer, fartygsbefäl och operativt ansvariga vid sjöräddningsorganisationer.

Journalisten och författaren Jan Mosander är överlevare från kryssningsfartyget *Costa Concordia*, som förläste efter en grundstötning i januari i år. Han berättade om bristfällig information, näst intill panik hos passagerarna, trängsel och flockmentalitet och om att knuffas ombord i en livbåt.

– Någon ropade ”kvinnor och barn först”, men familjerna höll ihop och vägrade dela på sig. Livbåtens besättning visste vad den skulle göra, men de flesta besättningsmedlemmar ombord *Costa Concordia* var lika förvirrade som vi var, berättar han.

Tillsammans med sin fru räddades han till ön Giglio. Av *Costa Concordias* 4 234 passagerare omkom 30. Två saknas fortfarande.

– Från tragedier som denna finns det läxor att lära, kommenterade Mary Landry i sitt anförande efteråt.

Har varit chef i skarpt läge

Hon är chef för olyckshantering och beredskap vid USA:s kustbevaknings huvudkvarter. Själv hade hon en chefsposition vid kustbevakningens åttonde distrikt, vilket omfattar bland annat Mexikanska golfen, när olyckan med oljeborrningsplattformen *Deepwater Horizon* skedde 2010. Hon blev on scene koordinatör (osc), räddningsledare på platsen.

Hon berättade att det första som gjordes var en sjöräddningsinsats vid den brinnande plattformen, när 115 av 126 människor räddades.

– Det är jag stolt över, sa hon.

Hon underströk att det är viktigt att så fort som möjligt prata med överlevarna för att få en bild av händelseförloppet, så att man kan lära inför framtiden. Vid en massolycka kommer man som osc att både hitta på helt nya saker och använda sig av tidigare erfarenheter, förklarade hon.

Övningar och omvärderingar

Kustbevakningar och andra ansvariga måste planera för stora olyckor, men när det rör sig om kryssningsfartyg med tusentals passagerare ombord räcker inte den vanliga sjöräddningen till. Den ska heller inte ha den beredskapen. Det var budskapet från flera av konferensens deltagare.

Alltså måste alla typer av parter som kan tänkas beröras tas med i planeringen. Det är förutom maritima organisationer, polis, räddningstjänst, sjukvård i land och luftburna organisationer. Alla kanske inte



Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd gjorde en blixitvisit vid konferensen. Foto Agneta Olofsson.



Mary Landry, konteramiral vid amerikanska kustbevakningen, ledde räddningsoperationen vid Deepwater Horizon-olyckan. Foto Agneta Olofsson.



På söndagen fick konferensdeltagarna vara med om en realistisk övning. Livflottarna fylldes snabbt. Foto Peter Mattsson.

ska vara med och planera, men alla berörda ska veta att det finns en plan och känna till vilken del deras organisation har i denna plan.

Planen ska vara så allmänt hållen att det visserligen finns ett antal steg som ska följas, men samtidigt ska den vara tillräckligt flexibel för att omfatta den unika händelsen. Men en plan på hyllan som samlar damm är inte användbar. Den bör övas i praktiken och därefter omvärderas – hela tiden.

Kan vara långt från sjöräddningen

Kryssningstrafik rör sig i alla delar av världshaven, även i avlägsna områden som Arktis och Antarktis. Vid en stor olycka finns kanske ingen räddningsorganisation i närheten, men det finns ofta andra fartyg. Därför har befälen på alla typer av fartyg en viktig roll.

På konferensen höjdes röster för att befäl bör utbildas för att kunna axla rollen som osc. Denna utbildning bör följas upp vart femte år, förslagsvis. Andra föreslog att särskilda team borde ta över ansvaret vid en stor olycka, eftersom man inte kan förvänta sig att befälen har denna utbildning.

Gerry Keeling, före detta vd för International Maritime Rescue Federation, IMRF, sjöräddningarnas internationella organisation som stod bakom konferensen, hade ett innovativt förslag när det gällde rollen som osc.

– Med tanke på tillgången på modern teknologi som sensorer och övervakningskameror borde det kanske till och med vara lättare för en person att vara osc i ett kontrollrum på avstånd.

Han pekade också i sitt anförande på svårigheterna att kommunicera mellan alla olika parter som är involverade. Alla har sin terminologi, och till och med på konferensen upptäcktes en språkförbistring inom engelskan. Ordet "casualty" används ibland för att beteckna olycka, ibland för skadad person.

Måste kunna ta ombord nödställda

Att planera, öva planen och hålla sig med modern utrustning kostar pengar. En stor obesvarad fråga på konferensen var: Vem ska betala? Kanske borde en särskild skatt tas ut?

Något svar på den frågan fick inte konferensen från infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd, som gjorde en

blivit visat. Hon ställde dock den relevanta frågan: kaptenen på ett fartyg är utbildad för att få folk av fartyget, men är han också utbildad för att få folk ombord på fartyget?

Just den frågan har Sjöbefälsförbundet Jörgen Lorén och SSRS vd Rolf Westerström uppmärksammat i en debattartikel i DN i slutet av maj. Jörgen Lorén är övertygad om att det finns lösningar på detta problem.

Det projekt som idag pågår mellan SSRS, Stena Line och Chalmers och som heter First är ett tydligt exempel, som påvisar möjligheten att förflytta en fullastad livflotte från havet direkt ombord på ett handelsfartyg. Detta projekt visar också att det inte behöver innebära ökade kostnader att arbeta med förbättringar och lösningar för att öka sjösäkerheten.

Jörgen Lorén lovordar konferensens upplägg med en praktisk övning i början och sedan gruppdiskussioner som utmynnade i plenardiskussion.

– Det är utmärkt med träffar om sjösäkerhet och sjöräddning där deltagarna får en praktisk relation till det de håller på med. Det gäller särskilt denna konferens om masslivräddning, som jag brinner för väldigt mycket, säger han. **A O**

NYCERTIFIERINGS- OMCERTIFIERINGKURSER PRAKTISK KYLTEKNIK FÖR MASKINBEFÄL

KYLUTBILDNINGEN I GÖTEBORG AB GODKÄNT EXAMINATIONSCENTRUM

Praktisk kylteknik

Dagens skäppla maskinrar på tonsting av typen HFC kylmedier innebär ett markant ökat ansvar på ombordställd personal. Därmed ökar kraven på kursdagar inom praktiskt handhavande, avancerad kylteknik samt inses på energibesparing och optimering.

Praktisk kylteknik: En kursdagar utbildning omfattar tre dagars kylutbildning. Utbildningen baseras på praktiska övningar på en avancerad nivå. Man lär sig på de vanligast förekommande kylsystemen ombord, t.ex. på kylsystemlagningar, luftkonditionering osv.

Kurs & Titel	År	Veckor
Praktisk kylteknik	2012	37, 41, 46, 50

Skäppla kursdagar

Enligt maskinrar från kylmedieförordningen SFS 2007:846 och F-gasförordningen skall all ombordställd personal som utövar arbete på kylaggregat ombord ha certifierad kompetens.

Kursen omfattar tre dagars utbildning, två dagar teori (F-gasförordning/kylmedieförordning) och en dag för praktiska och teoretiska prov.

Certifierad kursdagar 1 är högsta certifierad (omfattar alla typer av aggregat och kylsystemlagningar).

Kurs & Titel	År	Veckor
Nycertifiering Kategori 1	2012	38, 43 47, 51

Omcertifieringskursdagar

Omcertifiering skall ske vart femte år och kursen är på två dagar och omfattar kylmedieförordningen SFS 2007:846 och F-gasförordningen.

Kurs & Titel	År	Veckor
Omcertifiering Kategori 1	2012	39, 42 45, 49

Plac:
Kylutbildningen Göteborg AB
Södra Hållstögatan 6
417 05 Göteborg

Kursledare:
Kersti Lemtblom/Anders Lemtblom
Kursansvarig: Ann-Mette Johansson
e-mail: ann-mette@kylutbildningen.se
Tlf: 031-47 25 26, Fax 031-47 25 23