



## Sjösäkerhet.

## "Så hade fler kunnat räddas när "Estonia" gick under"

**Nya regler behövs.** Vid en olycka till sjöss är oftast andra fartyg först på plats. Men brist på rutiner och utrustning gör att de har svårt att ingripa. Vi behöver ett regelverk som gör att fartyg kan hjälpa varandra i nödsituationer, skriver **Rolf Westerström**, vd Sjöräddningssällskapet, och **Jörgen Lorén**, ordförande i Sjöbefälsföreningen.

**D**en starkt växande kryssningsbranschen innebär att antalet människor på världshaven ökar. Passagerarsjöfart är i utvecklade delar av världen ett mycket säkert transportslag. Samtidigt kan konsekvenserna bli enorma när en olycka väl sker, med hundratals eller tusentals människor utsatta. Eftersom dessa olyckor sker så sällan, och med verkligt global spridning, är det inte realistiskt att bygga upp dedikerad räddningskapacitet som kan vara på plats i rimlig tid för att rädda många människor i fara.

När en olycka sker till sjöss är möjligheterna att lämna fartyget numera relativt goda, men att hamna i en livbåt eller en livflotte innebär inte att man kommit i säkerhet. I dag saknas nämligen såväl utrustning som enhetliga system och regler för hur det skall gå till att rädda människor som ligger i vattnet eller befinner sig i flottor eller livbåtar.

**Den 3-5 juni träffas** världens sjöräddningsorganisationer och myndigheter med sjöräddningsansvar i Göteborg. Det är andra gången som International maritime rescue federation, IMRF, arrangerar en världskonferens om massräddning. Vi kommer då att diskutera hur hela räddningsprocessen – fram till att nödställda faktiskt kommer i säkerhet – kan bli effektivare. Genom förändringar i det internationella regelverket skulle fler liv kunna räddas.

**I korthet. Säkrare sjöfart**

När ett fartyg råkar i sjönöd är andra fartyg oftast på plats långt innan räddningsenheter från land når fram till olycksplatsen. Men möjligheten att göra en avgörande räddningsinsats är begränsad, skriver artikelförfattarna som efterlyser ett nytt regelverk.

Konsekvenserna av en fartygsolycka kan bli enorma, med hundratals eller tusentals människor utsatta.

Några punkter:

- I dag saknas utrustning och regler för hur det skall gå till att rädda människor som ligger i vattnet eller befinner sig i flottor eller livbåtar.
- De fartyg som rör sig på haven har en unik outnyttjad potentiell kapacitet att hjälpa till vid stora olyckor.
- Alla fartyg bör därför utrustas med lyftbara flottor, lättmanövrerade räddningsbåtar för att kroka flottarna, samt kranar för att lyfta ombord flottor fyllda med människor.

Vi vill se ett regelverk som kräver att passagerare och besättning inte bara skall kunna evakueras till livbåtar eller flottor från fartyg i sjönöd, utan att de också skall kunna räddas till säkerhet, till exempel av närliggande fartyg.

Det finns i dag etablerade rutiner för trafiken på världshaven. Det betyder att varje fartyg till havs befinner sig i närheten av andra fartyg. När ett fartyg råkar i sjönöd är därför andra fartyg oftast på plats långt innan räddningsenheter från land når fram till olycksplatsen. Tyvärr har de mycket begränsade möjligheter att hjälpa fler än enstaka nödställda.

**1994 inträffade Europas största** civila fartygskatastrof i modern tid. Trots att 22 fartyg fanns i närheten när "Estonia" sjönk den 28 september, räddades bara 137 av de nästan 1000 personer som fanns ombord. De fartyg som kom till platsen var tvungna att improvisera. De hade varken utrustning eller rutiner för att delta i räddningsarbetet. Många tvingades i stället bli åsyna vittnen till tragedin.

Efter "Titanics" förlisning för 100 år sedan tog en diskussion om sjösäkerhet fart som ledde till den första internationella konventionen på området: SOLAS (International convention on safety of life at sea). Den senaste versionen antogs 1974. Några år senare tillkom SAR-konventionen (International convention on maritime search and rescue) som innebär att oavsett var en olycka inträffar i världen ska det finnas en organisation som kan samordna sök- och räddningsarbetet.

Dagens internationella regelverk fokuserar i första hand på att förhindra att olyckor skall inträffa, i andra hand på att fartyg för egen maskin skall kunna ta sig i säkerhet efter en olycka. I sista hand regleras hur det skall gå till att evakuera ett fartyg. För det avslutande steget, att faktiskt föra människor i säkerhet, saknas regler och därför också utrustning och rutiner.

Det finns på sjön ett reglerat krav på ingripande som säger att sjöfarare skall hjälpa nödställda om det inte medför orimliga risker för det egna fartyget. Det är ett krav som så snart det rör sig om mer än ett fåtal nödställda oftast inte är möjligt att realisera. De fartyg som rör sig på haven har en unik outnyttjad potentiell kapacitet att hjälpa till vid stora olyckor.

**Vi vill verka för att det i det** internationella regelverket ställs krav på att den utrustning som används vid en evakuering också skall kunna användas till att föra människor i säkerhet. I praktiken skulle man genom att utrusta fartyg med lyftbara flottor, lättmanövrerade räddningsbåtar för att kroka flottarna, samt kranar för att lyfta ombord flottor fyllda med människor, kunna leva upp till de föreslagna kraven.



När "Estonia" sjönk fanns 22 fartyg i närheten. Men de saknade utrustning och rutiner för att delta i räddningsarbetet. De var därför tvungna att improvisera.

Foto: Jonas Lemberg/Scanpix

**Det finns på sjön ett reglerat krav på ingripande som säger att sjöfarare skall hjälpa nödställda om det inte medför orimliga risker för det egna fartyget. Det är ett krav som så snart det rör sig om mer än ett fåtal nödställda oftast inte är möjligt att realisera.**

Samtidigt skulle fartyg ges möjlighet att leva upp till kravet om att hjälpa varandra.

Passagerarsjöfart är ett mycket säkert transportslag, men inför de ovanliga men stora och svåra olyckorna står världen fortfarande förbluffande svarslös. Ytterst behövs ett utvecklat internationellt regelverk – på vägen dit kan mycket göras.

Redare: Gå före med bättre utrustning och rutiner, även om det inte finns krav ännu. Uppmärksamma myndigheter och intresseorganisationer om behoven.

Regeringar och sjöfartsmyndigheter: Gå före med lokala regler och undantag. Arbeta inom IMO för regelförändringar.

Tillsammans, genom internationell samverkan, kan vi förändra regelverket och göra passagerarsjöfarten ännu säkrare.

DN Debatt 31/5 2012



**Rolf Westerström**, vd Sjöräddningssällskapet  
**Jörgen Lorén**, ordförande Sjöbefälsföreningen, befälhavare "Stena Jutlandica"