

NOTAT

27. maj 2009

**Vores reference:**

Sag 200906369

Center for skibe

(CFS)

/jly

## **Passagerskibet POVL ANKERs deltagelse i øvelse i Østersøen i april 2009**

### **Baggrund**

Passagerskibet POVL ANKER sejler på Bornholmstrafikkens ruter mellem Rønne-Ystad og Rønne-Sassnitz. Skibet er i perioder oplagt og ind sættes efter behov i stedet for rederiets hurtigfærge, VILLUM CLAUSEN, og rederiets andre skibe, når de skal på værft. Skibet er godkendt til at medtage op til 1.500 passagerer og 162 almindelige personbiler.

### **Øvelserne**

Oplysningerne nedenfor er baseret på rederiets indsendte redegørelse og samtaler med rederiet og Bornholms Marinedistrikt.

Den 30. april 2009 deltog POVL ANKER i den internationale øvelse BALTIC SAREX 09. Rederiet Bornholmstrafikken besluttede, at den årlige ordinære ISPS-øvelse<sup>1</sup> for træning i skibets terrorberedskab skulle afholdes samtidig. De to øvelser blev koordineret i et samlet forløb som én øvelse. Beskrivelsen i dette notat vedrører såvel BALTIC SAREX 09-øvelsen som ISPS-øvelsen.

BALTIC SAREX er en årligt tilbagevendende øvelse for landene rundt om Østersøen. Øvelsens formål er at træne det internationale samarbejde med henblik på at vedligeholde og udbygge de færdigheder, som er nødvendige, hvis der indtræffer en ulykke til havs.

BALTIC SAREX 09 var planlagt og arrangeret af Bornholms Marinedistrikt på vegne af Søværnets Operative Kommando (SOK). Syv lande deltog med 25 skibe og 4 helikoptere. Bornholmstrafikken havde ikke tid-

SØFARTSSTYRELSEN

Vermundsgade 38 C

2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00

Fax 39 17 44 01

CVR-nr. 29 83 16 10

EAN-nr. 5798000023000

sfs@dma.dk

www.sofartsstyrelsen.dk

ØKONOMI- OG

ERHVERVSMINISTERIET

---

<sup>1</sup> ISPS-koden: Året efter terroraktionen i USA den 11. september 2001 vedtog FN's søfartsorganisation, IMO, en række tiltag, som skulle forebygge, at skibsfarten og havnefaciliteter kunne anvendes i forbindelse med international terrorisme. Blandt tiltagene var indførelsen af sikringsalarmer i skibene, sikringsniveauer og adgangskontrol. De nye regler kom til at hedde: International kode for sikring af skibe og havnefaciliteter (eller på engelsk: International Ship & Port Facility Code – ISPS koden).

ligere deltaget i øvelsen. Ved øvelsen skulle POVL ANKER deltage som statist og agere passagerskib i nød.

Af øvelsesoplægget fremgår det, at der skulle forekomme en række stærkt ødelæggende bombeeksplosioner om bord med 30 tilskadekomne. Det fremgår endvidere, at POVL ANKER ikke selv skulle kunne klare alle situationerne om bord, men have assistance fra andre skibe. Efter det første kvarter skulle POVL ANKER komme i en så svær situation, at skibet skulle evakueres og hjælpes fra andre deltagende skibe og helikoptere. Desuden var det planlagt, at der skulle sættes et større antal læger/førstehjælpere om bord for at hjælpe med at behandle de tilskadekomne om bord på POVL ANKER.

Det fremgår endvidere af øvelsesoplægget, at flere af skibets primære indsatsmuligheder i en nødsituation ikke måtte benyttes, f.eks. sprinkleranlæg, CO2-brandslukningsudstyr og evakueringsystemet. Selve BAL-TIC SAREX 09 øvelsen om bord på POVL ANKER havde udelukkende til hensigt at øve de andre deltagende enheders kunnen (dvs. ikke mandskabet på POVL ANKER, der blot skulle agere som statist).

Den årlige ISPS-øvelse afholdes af rederiet i henhold til den internationale kode for sikring af skibe og havnefaciliteter mod terroraktioner, ISPS-koden. Øvelsen skal teste kommunikation, koordinering, ressourcetilgængelighed og reaktioner. Formålet med at gennemføre denne øvelse er at træne og kontrollere, at besætningen om bord og rederiets personale i land har et godt kendskab til alle de pålagte opgaver ved sikring mod terrorisme, og at påvise eventuelle mangler i forbindelse hermed. Alle øvelser i forbindelse med skibets sikkerhed har til formål at identificere forhold, hvor der skal foretages forbedringer i form af ændrede procedurer, styrket træning mv.

### **Afviklingen af øvelsen**

I henhold til øvelsesoplægget skulle bombeeksplosionerne medføre, at der var brug for skibets indsatsgrupper flere steder på samme tid, eftersom der var store ødelæggelser i blandt andet maskinrummet og mange svært tilskadekomne. Skibets redningsbåde og mand over bord-både var også ødelagt af bombeeksplosioner.

Alle statisterne om bord havde fået besked på ikke at yde eller assistere med førstehjælp til de 30 tilskadekomne passagerer. Dette skulle udføres af redningsfolkene udefra.

På grund af vejrforholdene ansås det imidlertid ikke for sikkert i øvelsesøjemed at overføre personel over skibssiden. At afbryde dele af en øvelse på grund af vejrforholdene er i overensstemmelse med godt sømandskab

og Søfartsstyrelsens vejledning<sup>2</sup> og skyldtes hensynet til sikkerheden for de ombordværende og deltagerne på de andre skibe, der skulle hjælpe POVL ANKER i nød.

Af hensyn til det store forarbejde, der var gjort, bl.a. med sminkede statister, blev det samtidigt besluttet, at hændelsesforløbet om bord på POVL ANKER skulle gennemspilles som en intern øvelse, selv om scenariet dermed blev ret umuligt.

Derfor fik øvelsen ikke det planlagte forløb. Øvelsens element med overførsel af brandslukningspersonel og læger/førstehjælpere blev ikke gennemført som planlagt. Evakuering over skibssiden blev heller ikke iværksat. I stedet måtte brandgruppen om bord på POVL ANKER selv bekæmpe "brande" flere steder i skibet og evakuere 5 svært tilskadede personer fra maskinrummet. Skibets egne evakueringsgrupper måtte evakuere passagerer og tage sig af de tilskadede personer - i modsætning til, hvad der var lagt op til i øvelsesoplægget. Skibets personale fra cateringafdelingen, som er en del af sikkerhedsbesætningen, forsøgte at håndtere skibets genoplivningsudstyr, selv om de normalt kun skal bringe udstyret til skibets navigatører, som er uddannet i brugen af udstyret.

### **Erfaringer fra øvelsen**

Øvelser af den beskrevne type afholdes med henblik på at afdække eventuelle svagheder i beredskabet. Rederiet har bekræftet, at passagererne ikke blev evakueret, men har samtidig påpeget, at øvelsen på dette punkt ikke var realistisk, idet der i øvelsesoplægget netop var forudsat, at passagerne skulle evakueres. Desuden var det forudsat i øvelsesoplægget, at skibets primære indsatsmuligheder ikke måtte benyttes.

Rederiet har endvidere bekræftet, at en røgdykker hurtigt måtte trække sig ud af et røgfyldt rum som følge af manglende luft på røgdykkerflaskerne. Røgdykkeren kom direkte fra maskinrummet og blev indsat i et andet lokale, hvor flere personer skulle bjærges ud. Han fik ikke kontrolleret den tilbageværende luft i sit røgdykkerapparat, hvilket han burde have gjort. Til gengæld reagerede han, som han skulle, og trak sig omgående ud af lokalet, da han opdagede, at han manglede luft.

Om bord på skibet deltog en repræsentant fra rederiet samt seks personer fra SOK og Bornholms Marinedistrikt som observatører. Bornholms Marinedistrikt har bekræftet øvelsens forløb overfor Søfartsstyrelsen. Rederiets observatør er af den opfattelse, at der er tale om en vellykket øvelse, hvori skibets mandskab påtog sig opgaver, der ligger ud over, hvad der kan forventes. De forbedringsmuligheder, som øvelsen har afdækket, har rederiet taget skridt til at få indført.

---

<sup>2</sup> Vejledning nr. 5 af 28. november 2002, sikkerhed under båd- og brandøvelser om bord i skibe.

### **Ordinære redningsøvelser i POVL ANKER**

Ifølge Søfartsstyrelsens Meddelelse B skal der på et skib, der er i drift, mindst 1 gang om ugen afholdes øvelser i overensstemmelse med skibets beredskabsplan, også kaldet mønstringsruller. Et af formålene med disse øvelser er at vedligeholde besætningens kompetencer i brug af sikkerheds- og redningsudstyr og deres kendskab til udstyrets placering samt at træne besætningen i at arbejde sikkerhedsmæssigt forsvarligt, også i kritiske situationer.

Som led i planlagte almindelige kontrolsyn i overensstemmelse med EU-regler om sikkerhed i passagerskibe er POVL ANKER blevet inspiceret af både de tyske og svenske søfartsmyndigheder. Her er brand- og redningsøvelser blevet udført til de synende inspektørers tilfredshed. Disse syn er gennemført efter øvelsen i Østersøen.

Søfartsstyrelsen afholder syn hvert år og har sidst synet POVL ANKER den 10. - 11. marts 2009. Her fandt Søfartsstyrelsen tre forhold, der efterfølgende blev udbedret i henhold til styrelsens anvisninger.

### **Konklusion**

Under øvelsen bestod besætningen på POVL ANKER af den fastsatte driftsbesætning på 12 samt en sikkerhedsbesætning på 9, dvs. i alt 21 personer. Denne besætning opfyldte besætningsfastsættelsen.

Der er væsentligt, at såvel rederi som besætning trænes i kritiske situationer for dermed at drage erfaringer og blive bedre til at håndtere en rigtig ulykke, hvis den måtte indtræde. I den efterfølgende evaluering af øvelsen har rederiet Bornholmstrafikken observeret enkelte fejl og uhenigtsmæssigheder i forbindelse med afviklingen af øvelsen. Rederiet har oplyst, at der er rettet op på disse fejl.

Ud fra de foreliggende oplysninger er det Søfartsstyrelsens samlede vurdering, at forløbet af øvelsen ikke giver grundlag for alvorlig kritik af skib eller rederi eller ændringer i skibets besætningsfastsættelse. Øvelsen har dog vist, at der kan være grund til at stramme op på de interne procedurer i henhold til ISM-koden<sup>3</sup> (sikkerhedsstyringssystemet), herunder bør rederiet sikre sig, at besætningsmedlemmerne har tilstrækkelig træning med deres sikkerhedsmæssige opgaver i netop POVL ANKER.

Søfartsstyrelsen vil kontrollere ovennævnte forhold ved det kommende årlige tilsyn af rederiet i juni 2009.

---

<sup>3</sup> ISM-koden: International Safety Management Code.