

EVAKUERING FRÅN HAVET

1. Allmänt

När ett fartyg råkar i sjönöd är befälhavaren skyldig att göra allt som står i hans eller hennes makt för att rädda de ombordvarande och för att skydda fartyget och lasten. Befälhavaren anlitar fartygets övriga personal till sin hjälp. Vid behov kan befälhavaren begära utomstående hjälp av lokala myndigheter via sjöräddningscentralen. Förutom myndigheternas resurser och frivilliga resurser kan för sjöräddning vid behov även andra fartyg i närheten tillkallas. Utifrån internationella skyldigheter är alla fartyg i området skyldiga att bistå någon i sjönöd, likväl på ett sådant sätt att det egna fartygets säkerhet inte äventyras.

Vid varje sjöräddningsuppdrag är det möjligt att människor måste evakueras från det nödställda fartyget. Det lönar sig emellertid inte att förhastat eller på lösa grunder inleda en evakuering eftersom det till havs alltid är farligt att flytta människor från ett fartyg till ett annat. Ett bättre sätt än evakuering är ofta att bogsera olycksfartyget till en skyddshamn och då kan de medföljande människorna relativt enkelt räddas. Bogsering lyckas trots allt inte alltid eftersom olycksfartyget kan sitta så hårt fast på grund att man inte lyckas få loss det eller så finns det risk för att det sjunker eller att det uppstår en brand på fartyget vilket utgör en fara för de ombordvarande. Om evakuering av ett fartyg i nöd beslutar fartygets befälhavare. Sjøräddningens ledningscentral har i uppgift att planera hur evakueringen genomförs. De rådande och förutspådda väderförhållandena (vind, sjögång, temperatur, sikt) påverkar i betydande grad den handlingsmodell som väljs. Väderförhållandena kan tvinga fram en tidigareläggning av räddningsinsatsen eller alternativt skjuta upp den.

Om ett passagerarfartyg måste evakueras är det i regel fråga om en storolycka till följd av det stora antalet människor. Dessa storolyckor är det inte möjligt att genomföra enbart med hjälp av en räddningsenhet, utan flera enheter måste tillkallas. Luftfartygens betydelse framträder ofta vid evakueringsinsatser till havs.

De allmänna principerna för bruket av luftfartyg i efterspanings- och räddningsuppdrag har beskrivits separat.

I fråga om evakuering av människor under finska förhållanden bör man fästa särskild uppmärksamhet vid att förebygga hypotermi och upptäcka eventuella hypotermisymtom. Därutöver bör man fästa uppmärksamhet vid att det bör finnas möjligheter till vård och stöd för de evakuerade.

2. Evakuering av fartyg

2.1. Evakuering av passagerarfartyg

Vid evakuering av passagerarfartyg utnyttjas fartygets eget säkerhetssystem. Till systemet hör livbåtar samt olika uppblåsbara räddningsflottar och räddningssystem. Till säkerhetssystemet hör även besättningens utbildning. För att alla räddningssystem på fartyget ska fungera som sig bör förutsätter det åtgärder av fartygets anställda.



Bild Livbåtsövningar hör till den obligatoriska säkerhetsutbildningen för besättningen.

Om situationen tillåter det kan evakueringen av fartyget genomföras direkt till räddningsenheterna via skrovöppningarna, såsom lotsportarna. Det är emellertid svårt att använda dessa i sjögång. Efter att det nödställda fartyget sänkt ner sina livbåtar lönar det sig att istället för en skild evakuering, leda livbåtarna till en skyddshamn genom sjöräddningsenhetens försorg. Om livbåtarnas egna motorer av någon anledning inte fungerar, kan de bogseras av sjöräddningsenheten.

Självuppblåsbara räddningssystem för fartygen utvecklas konstant. Deras popularitet har ökat bland annat på grund av att de kräver så lite utrymme. En nackdel med dessa luftfyllda system är att de är invecklade.

Räddningsflottarna utgör räddningssystemens bas. Räddningsflottarna är placerade på fartygets räddningsstationer varifrån besättningen utlöser dem. En del av flottarna är till sin konstruktion sådana att de bär den sammanlagda vikten av människorna i dem när de sjösätts. På andra flottor kan man endast stiga ombord då de är sjösatta. Det är möjligt att bogsera alla typer av flottor eftersom de är försedda med bogseringslinor och/eller bogseringspunkter. Bogseringshastigheten måste hållas låg (cirka 2 knop) för att förhindra att flottarna spricker. En lång bogseringslina dämpar vågornas effekt och förhindrar att flotten rämna.

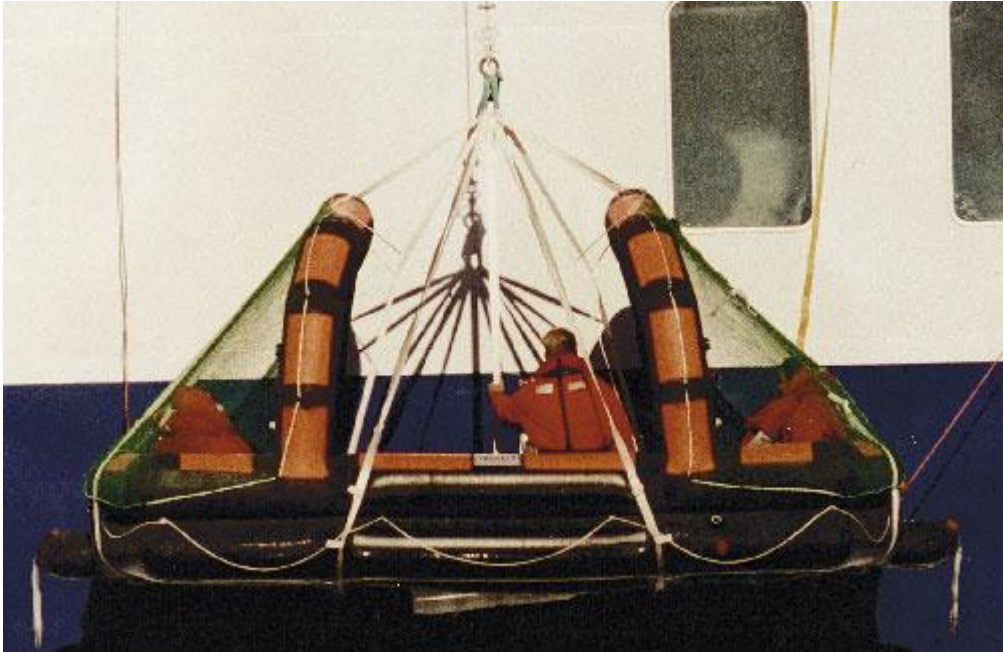


Bild MOR-flotte intill fartygets sida.

På MOR-flottar (MOR= Means Of Rescue) är det möjligt att i nödsituationer lyfta människor upp på flottdäcket ur vattnet. Upp på flotten är det möjligt att lyfta 10–18 personer, beroende på flotte. MOR-flottarna är obligatoriska på RO-RO-passagerarfartyg i internationell trafik.

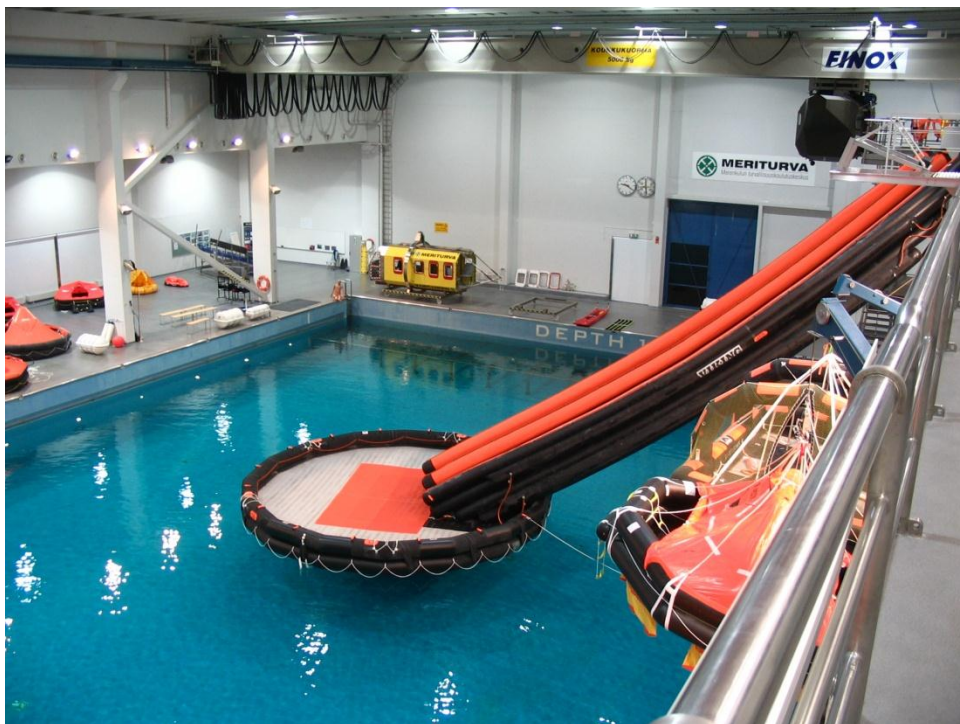


Bild Räddningsrutschbana som används i utbildningen

Från räddningsrutschbanan förflyttar man sig till de intilliggande räddningsflottarna. Räddningsrutschbanorna är ett effektivt sätt att evakuera ett fartyg, men i hård sjögång kan själva rutschkanan utgöra en farlig del av evakueringen. Av vågrörelserna kan det uppstå lutningar som kan skada passagerarna eller i extrema fall leda till att passageraren faller förbi rutschbanan i sjön.

I flygplanens evakueringsystem används ofta räddningsrutschbanor och i huvudsak öppna räddningsflottar.



Bild Räddningsrutschbana

De nyaste räddningssystemen på fartygen nuförtiden är räddningsstrumporna. Från fartygets sida utlöser man en typ av strumpa i vilken passagerarna rutschar in i räddningsflottarna som ingår i systemet. En fördel med räddningsstrumpan är att den evakuerade i allmänhet hålls torr och således minskar bl.a. risken för hypotermi. I jämförelse med rutschbanan är systemet mer invecklat att utlösa och förbereda så att det fungerar väl. Att rutscha genom strumpan kan för den nödställda vara svårt och för att undvika personskador måste rätt teknik användas när man rutschar. Fel teknik ökar avsevärt risken för personskador. En nackdel med strumpan är att små barn och personer som iklädda livväst har en mycket stor omkrets inte kan använda strumpan. Via systemet är det inte heller möjligt att återvända till fartyget.

De människor som förflyttats via räddningsstrumpan till räddningsflotten evakueras på samma sätt som människor från övriga räddningsflottar; från räddningsflotten till evakueringsenheten och under goda väderförhållanden kan räddningsflotten flyttas genom bogsering.

I isiga förhållanden ställs räddningsinsatsen inför stora utmaningar när det gäller att snabbt evakuera ett fartyg. Å ena sidan försvårar isen runt fartyget räddningen och kan eventuellt begränsa bruket av t.ex. räddningssocka, livbåtar och räddningsflottar. Å andra sidan kan isen under lugna förhållanden till och med vara en "möjlighet" vid en evakuering. Människor som evakuerats ut på isen är troligtvis med tanke på förhållandena bristfälligt påklädda och måste omedelbart transporteras i skydd för att förhindra risken för hypotermi. De isiga förhållandena begränsar även avsevärt antalet enheter som kan användas för evakueringen.

För räddnings- och evakueringsuppdrag i isförhållanden lämpar sig isbrytare bäst, likaså Gränsbevakningsväsendets högsjöbevakningsfartyg, helikoptrar samt olika fordon som kan köras på is (t.ex. svävare). Dessutom är det möjligt att en del av de fartyg i kommersiell trafik som rör sig i närheten eventuellt lämpar sig för evakuering.

2.2. Evakuering av vattenbussar och förbindelsebåtar

Räddningssystemen på vattenbussarna som kör i närheten av kusten i inrikestrafik (=trafikområde 1) består i huvudsak av s.k. flytanordningar eftersom det i allmänhet inte finns utlösbara räddningsflottor i vattenbussarna. Enligt de nya bestämmelserna från trafiksäkerhetsverket ska största delen av passagerarfartygen i inrikestrafik förses med räddningsflottor i framtiden. De nödställda håller sig fast i rep som finns på sidan av flytanordningen. Det här betyder att de nödställda befinner sig i vattnet och det ställer utmaningar för evakueringshastigheten.

Om människorna kan evakueras från vattenbussen direkt till räddningsfartygen ska antalet räddade räknas noggrant. I stort sett kan samma evakueringsystem användas som de evakueringsystem som används vid evakuering av passagerarfartyg.



Bild På passagerarfärjor som rör sig i närheten av kusten finns i allmänhet flytanordningar. Flottarna på hjulångaren *Vispilä* har placerats på styrhyttens tak.

2.3. Evakuering av fraktfartyg

Evakueringen av besättningen på ett fraktfartyg lyckas på ett tryggt sätt förutsatt att det på fartyget finns en fritt fall-båt. Denna typ av livbåt är mycket vanlig till exempel på tankfartyg. Båten är dimensionerad så att hela besättningen ryms med på en gång. Båtens placering i längdaxelns riktning i aktern gör det möjligt att använda den även om fartyget kränger. Båten är skyddad för väder och utrustad med motor så den lämpar sig för att transportera besättningen till en trygg plats.

Kapaciteten för de livbåtar som finns på fartygen (ca 100 M, 6 knop/24 h) garanterar att kusten nås inom Östersjöområdet.



Bild en fritt fall-båt faller ner i vattnet. Det krävs utbildning för att man ska kunna använda båten på ett korrekt och tryggt sätt. Passagerarna sitter fastspända i fyrpunktsbälten.

På tankfartygen finns i allmänhet räddningsdräkter för hela besättningen.

2.4. Evakuering av båtar

Evakuering av båtar kan ofta genomföras med ett par räddningsenheter. I en båt som verkar liten kan det emellertid rymmas förvånansvärt många passagerare. Detta bör beaktas när de evakueras. Båtarnas egna räddningssystem varierar även mycket och man kan inte heller vara så säker på att de används enligt instruktionerna.

2.5. Räddning av människor ur vattnet

I alla ovan nämnda evakueringssituationer kan det hända att människor måste räddas ur vattnet. Vid skeppsklassens fartygsolyckor, när det är nödvändigt att

snabbt lämna fartyget, kan det till och med finnas hundratals människor i vattnet. Dessutom finns det människor i räddningsflottarna och livbåtarna och de måste snabbt fås in i värmen. På förbindelsebåtarna och vattenbussarna är evakueringsystemen inte lika utvecklade som på passagerarfartygen, då antalet människor som transporteras på dessa är betydligt mindre. Några hundratals människor kan även i extrema situationer vid dessa olyckor hamna i vattnet.

3. Räkning av de räddade

Vid evakuering av passagerarfartyg är det alltid fråga om ett stort antal människor. Anteckningen av passagerarna ska ske noggrant för att man ska kunna säkerställa att alla säkert blir räddade. Med hänsyn till räddningsåtgärderna är det viktigt att man på det nödställda fartyget, i enheterna som genomför evakueringen och i evakueringscentralerna/evakueringscentralen kontinuerligt har så noggranna uppgifter som möjligt om de människor som finns på fartyget/centralen för att sjöräddningsledaren ska ha förutsättningar att fatta de rätta besluten. Enheterna som genomför evakueringen och de övriga fartygen ska kontinuerligt hålla sjöräddningens ledningscentral uppdaterad om det antal människor som evakueras. Uppgifterna sänds i regel via radio. Även det fartyg som evakueras ska föra bok över de människor som är ombord och över dem som redan evakuerats. I allmänhet sker denna uppföljning på fartyget specifikt för varje räddningsstation.

De nödställda ska aktivt informeras om hur räddningsinsatsen fortskrider. I regel har fartygets besättning ansvar för informationen på olycksfartyget. Bristfällig eller felaktig information skapar osäkerhet och till och med panik under räddningsuppdraget.

4. Evakueringscentral

Vid större olyckor förs de räddade personerna till en evakueringscentral som upprättas på fastlandet. Om avståndet till fastlandet är långt och antalet nödställda är många, kan ett tillfälligt evakueringsställe upprättas i närheten av olycksplatsen, till exempel på en ö eller på ett annat fartyg (med fördel på ett passagerarfartyg). För de räddade ordnas bland annat medicinsk akutvård och psykosocialt stöd. De räddade sänds från evakueringscentralen för vidare vård till sjukhus och andra platser. Evakueringscentralen kan ha en havs-VHF- eller VIRVE-radio som sjöräddningsenheten kan kontakta och via den på förhand informera om antalet människor som räddats och deras hälsotillstånd.

Vid mindre olyckor upprättas inte någon evakueringscentral eller något evakueringsställe. I dessa fall ska vidaretransporten av de räddade ordnas med t.ex. taxi eller ambulans.

Vid stora olyckor fastställs evakueringsordningen av de nödställda med hjälp av klassifikationssystemet Triage.

Verksamheten på evakueringscentralen beskrivs noggrannare i ett skilt avsnitt.