



Tio år efter Estonia-katastrofen

Den 28 september är det tio år sedan den estniska färjan "Estonia" sjönk. 852 människor miste livet och bara 138 personer kunde räddas under den stormiga höstnatten. Vad har hänt sedan dess och vad har gjorts för att vi skall slippa uppleva en ny katastrof av liknande proportioner, lika ofattbara idag som då?

Estonia-katastrofen följdes inte bara av att färjor byggdes om för miljarder kronor och att ny, bättre utrustning installerades ombord. Fram till dess hade reglerna och näring i stort sett alltid försökt hitta nya "skruv och mutter"-lösningar för att minska risken för svåra konsekvenser vid sjöolyckor.

De tidigare katastroferna med ro-ro/passagerarfartyg i nordeuropeiska vatten – *Herald of Free Enterprise*, *Jan Heweliusz* och *Scandinavian Star* – hade dock öppnat ögonen för människors och organisationers betydelse för utgången av ett olycksförlopp. Fokuse-

ringen på "mjuka frågor" som den mänskliga faktorn, kompetens och organisation fick nu mycket större utrymme. Ett nytt synsätt på regelutvecklingen såg också dagens ljus. Nu gällde det att försöka identifiera risker, lägga tyngden på dem som kunde uppstå ofta och dem som kunde ge värst konsekvenser, och rikta insatserna mot dessa. Varför lägga allt krut på evakuering om man istället kunde minimera risken för att det skulle behövas? Evakuering är alltid en riskfylld operation som skall undvikas så länge det är möjligt, och även om få velat tala om osänkbara fartyg efter *Titanic* blev "färjan som sin egen livbåt" ett koncept inom regel- och teknikutvecklingen efter *Estonia*.

Regelutveckling

Direkt efter katastrofen inriktades arbetet på färjornas bogportar. Krav ställdes på röntgen av vissa delar, program för egenkontroll skulle tas fram och bogportarna dokumenteras. Klassificeringssällskapen tog fram nya regler. På flera färjor valde man att helt enkelt svetsa igen bogportarna.

Förutom bogportarna inriktades arbetet på att förbättra färjornas stabilitet i skadat tillstånd. Inom IMO insåg man att nya regler måste till och det snabbt. Man valde därför ett för organisationen nytt arbetssätt. En expertgrupp tillsattes som redan i maj 1995 kunde lägga fram ett antal förslag för IMOs sjösäkerhetskommitté. Efter viss revidering av expertgruppens förslag sammankallades en diplomatkonferens som i november 1995 beslöt om ett 30-tal regeländringar. Expertgruppen fick dock inte gehör för alla sina förslag.

Hårdare krav

För Sverige och en del andra länder runt Östersjön/Nordsjön var resultatet inte tillräckligt bra. Tillsammans med Danmark, Finland, Norge, Irland, Tyskland och Storbritannien krävde man att IMO skulle godta regionala krav på skadestabilitet för ro-ro/passagerarfartyg, utöver internationell standard. Detta godtog och i februari 1996 skrevs den sk Stockholmsöverenskommelsen under av åtta länder. Därmed ställdes ytterligare krav på färjor i trafik i Östersjön,



"Estonia" på väg till Tallinn ett par veckor före katastrofen.

FOTO: PÅR-HENRIK SJÖSTRÖM

Nordsjön och de östra delarna av Atlanten. Numera gäller detta regelverk inom hela EU. Att det blev Stockholm är inte så konstigt. Den svenska sjöfartsinspektionen och den svenska rederi-närningen var och är mycket drivande internationellt i dessa frågor, inte minst när det gäller utvecklingen av ISM-koden och de nya brandskyddsreglerna.

ISM-koden påskyndades

Året före Estonia-katastrofen hade IMO antagit ISM-koden, The International Safety Management Code. Arbetet med denna hade påbörjats efter *Herald of Free Enterprise*-katastrofen i Zeebrügges hamn i augusti 1987 då 187 människor miste livet. Haveriutredningen visade på stora brister i säkerhetsorganisationen ombord och inom rederiet. Detta skulle ISM-koden råda bot på, och efter *Estonias* förlisning beslöt EU att snabba på införandet av koden för alla ro-ro/passagerarfartyg och höghastighetsfärjor som trafikerade unionens hamnar. Därför kom ISM-koden att börja gälla den 1 juli 1996 inom EU. Internationellt trädde den i kraft två år senare. Först 2002 kom den att gälla samtliga Solas-fartyg.

Branden på *Scandinavian Star* i april 1990 då 158 personer omkom och *Herald of Free Enterprise*-katastrofen ledde till ett omfattande arbete inom IMO för att öka brandsäkerheten och för att hitta bättre system för utrymning av passagerarfartyg. Resultatet blev en kraftig skärpning av regelverket. Också detta arbete intensifierades efter *Esto-*

nia. Man kunde då konstatera att det fanns brister som i praktiken omöjliggjorde en snabb evakuering. Numera skall en evakueringsanalys göras när en färja byggs och man håller på att ta fram en metod som skall kunna användas också på existerande fartyg. Idag finns också ett krav på att passagerarfartyg skall kunna utrymmas på 30 minuter.

Med de nya regelverken följde ökade krav på organisationen ombord, på övningar och på utbildning. Beredskapsplaner för att hantera olyckor och incidenter togs fram och på alla fartyg skall man idag ha utarbetade beslutstödssystem för ledning i nödsituationer.

Många brister

Estonia-katastrofen visade med skrämmande tydlighet på bristerna i den existerande livräddningsutrustningen. Öppna livbåtar kapsejsade, livflottar blev obrukbara eller kunde inte sjösättas med kran och räddningsvästar var svåra att ta på. Dessutom fick passagerarna dåligt med information, mycket beroende på ett bristfälligt högtalarsystem.

Idag finns ett grundkrav på att passagerare skall kunna embarkera evakueringsystemen torrskodda. Det innebär t ex att alla flottor skall kunna sjösättas med kran. Flottarna skall dessutom vara självrätande eller vändbara. Livbåtar skall vara halv- eller heltäckta och alla skall vara försedda med motor.

Trots att flera stora passagerarfärjor snabbt var på plats när *Estonia* sjönk var det väldigt få människor som dessa

kunde rädda ur havet i den svåra sjögången. Båtar kunde inte sjösättas utan stora risker för besättningarna och det fanns inga möjligheter att plocka upp folk vid fartygssidan på grund av den kraftiga sjögången. Som en direkt följd av detta skall alla ro-ro/passagerarfartyg idag också ha två beredskapsbåtar ombord, varav minst en skall vara snabbgående. De skall kunna sjösättas under alla väderförhållanden och de skall vara bemannade av särskilt utbildade besättningar. På passagerarfärjorna skall det också finnas anordningar för att ta ombord människor som beredskapsbåtarna plockat upp ur vatt-net.

Vad har gjorts?

Detta är självfallet ingen fullständig redogörelse för hur sjösäkerhetsarbetet har utvecklats efter *Estonia* (för den som är intresserad finns Sjöfartsinspektionens rapport "Om vilka åtgärder som vidtagits för att förbättra sjösäkerheten 1994–2001" att ladda ned från Sjösidan, www.shipgaz.com). Till detta skall också läggas det omfattande säkerhetsarbete utöver regelkraven som genomförts av rederierna och färjornas besättningar.

Mycket har gjorts men mer återstår att göra. Det gäller inte minst problemen kring beredskapsbåtarna, fartygens överlevnad och den mänskliga faktorn i nödsituationer.

Forskningspengar

Nyligen presenterade Vinnova ett forskningsprogram inom sjösäkerhetsområdet där 22 projekt inom fem forskningsområden fått totalt närmare 100 miljoner kronor. 45 miljoner kronor kommer från de statliga medel som blev över när övertäckningen av *Estonia* avbröts, resterande medel kommer från industrin och andra intressenter.

Mest pengar, cirka 43 miljoner kronor, har avsatts för forskning inom "Fartygets överlevnad". "Mänskligt beteende människa/maskin" har fått cirka 21,5 miljoner kronor, och för utveckling av "Livräddningsutrustning" har 19,4 miljoner kronor avsatts. Övriga två områden är "Evakuering" (6,5 miljoner kronor) samt "Regler och utbildning" (5,4 miljoner kronor). Vinnovas sammanställning över projekten kan också laddas ned från Sjösidan, www.shipgaz.com.

Rolf P Nilsson