



Den 27 december var det full aktivitet i Kapellskär eftersom Regina Baltica tog sig till hamnen efter en grundstötning.

CHRISTIAN LAGEREKE

Landperspektiv på en grundstötning

Tallinks M/S Regina Baltica var på kvällen den 27 september på väg från Stockholm till Tallinn när det vid den sista smala passagen blev strömlöst ombord. Styrningen slutade att fungera och fartyget gick på grund. Ingen kom till skada och händelsen i sig var inte speciellt omfattande eller svår. Däremot fick det en hel del konsekvenser i land – en lots skulle ut, polisen förberedde sig på en allvarlig situation och hamnfolket i Kapellskär fick en tuff natt när passagerare, med eller utan bilar, behövde hjälp.

När ett fartyg går på grund har Sjöfartsverket som regel att en av de egna lotsarna skall lotsa. I Regina Balticas fall innebar det att Johnnie Wiklund, som var närmast, tog sin snabba bil och åkte upp till Kapellskär.

”Då får man väl köra lite, då”, tänkte Johnnie och berättar att han var först

ombord. På vägen upp till Kapellskär hann Johnnie Wiklund ringa några kollegor för att få större klarhet i vad som förväntades av honom vid den här speciella lotsningen. Det var första gången han lotsade ett grundstött fartyg. Uppdraget var att vara ”behjälplig”. Väl ombord var skepparn ivrig att backa loss. I den sydvästliga vinden

hade fartyget svängt runt och risk fanns att propellrarna skulle ta skada. Klartecken från Sjöfartsinspektionen behövdes innan utbackning. De inspektörer som också var på upp kontrollerade med sin chef och deras svar till lotsen var att om han och befälhavaren bedömde att det var nödvändigt att backa ut så var det okej.

Innan utbackningen var möjlig behövde först en del barlastvatten pumpas. De båda inspektörerna från Sjöfartsinspektionen hann därför ombord innan man backade. Som en av sina uppgifter informerade de polisen om läget.

Johnnie Wiklund beskriver själva lotsningen som odramatisk. Situationen när de

väl kom till kaj, berättar han om med skärpa i rösten.

– Det var väldigt mycket folk. Det var jag själv som lots, två från inspektionen, fyra från Kustbevakningen, varav en dykare, och två eller tre från polisen. Senare anlände också en person från klassningssällskapet.

– Det var rörigt. Jag tänkte på hur mycket frågor man som skeppare får. Alla kommer ombord och vill få sitt gjort. Först får man snytingen och sen dessutom allt detta andra, säger Johnnie Wiklund.

Kapellskärs hamn är en del av Stockholms Hamnar. Fem rederier har trafik på hamnen. Hamnens bevakningscentral i Stockholm ringde och väckte hamnchef Christer Candal vid elvatiden på kvällen och berättade att man planerat att ta in Regina Baltica till Kapellskär.

Tallinks platschef i Kapellskär, Sauli Oksanen, fick på motsvarande sätt ett samtal från rederiets säkerhetsansvarige. Denne bad Sauli att försöka få ihop ett antal anställda och åka ner till Kapellskärs hamn. Av de elva anställda kunde nio snabbt vara på plats.

– Vi var beredda på att hjälpa passage-

Jag hade den 28 september, på dagen elva år efter Estonia, i tankarna.

rarna iland, fixa hotellrum, bussar och annat, säger Sauli Oksanen.

Christer Candal väckte sin medhjälpare och bad de stuvare som var i arbete att stanna kvar.

Förberedelser

Förberedelserna för Sauli Oksanen och hans gäng kunde börja vid 23-tiden. När fartyget la till klockan 01.30 stod fem bussar på kajen.

– Jag hade den 28 september, på dagen elva år efter Estonia, i tankarna. Hade det varit ett annat datum hade det nog varit lite annorlunda, säger Sauli Oksanen som också berättar att några han talade med hade åkt med Estonia och nu lite skakiga sa: "tänk att det skulle hända igen!" De fortsatte dock med nästa båt till Tallinn.

Vad föreställde sig hamnfolket i Kapellskär att de skulle mötas av? Ett stort antal

personer som också var berusade, är det första Christer Candal tar upp.

– Det vi inte planerat för var det stora antalet personbilar. Att det fanns lastbilar visste vi, men det är vi ju vana att hantera. Det största problemet blev de nyktra bilförarna. De visste ju inte vart de skulle ta vägen. De kom ju av i en hamn som de aldrig sett, än mindre varit i. Sen hamnade de på en lång mörk motorväg till ingenstans... Nu låter det självklart hur vi skulle ha hanterat detta, men det kunde vi inte tänka ut då, berättar Christer Candal.

De nyktra förarna körde själva av färjan med sina bilar, men hade svårt att hitta sedan. De hade, enligt Christer Candal, behövt en karta och anvisningar om hur de skulle köra. Nu blev de hänvisade till framsidan av terminalen, men där fanns inte tillräckligt med folk för att hjälpa dem vidare till de hotellrum i Norrtälje som Tallinkfolket i Kapellskär hade bokat.

Fick vända tillbaka

Tidigare på kvällen hade M/S Vana Tallinn avgått från Kapellskär. Tallink beslutade att vända henne tillbaka så att de som ville resa vidare skulle kunna göra det. Passage-



Vi tackar för det gångna året och önskar våra vänner till sjöss och iland en riktigt God Jul och ett Gott Nytt År!

LIGHTHOUSE
N 57° 42' 23'' E 011° 56' 14''



MARINFLOC AB
For a clean sea

Your partner for a clean sea

Vi önskar alla våra kunder, leverantörer och övriga vänner

God Jul & Gott Nytt År

Besök gärna vår nya hemsida: www.marinfloc.com



PAR-HENRIK SJÖSTRÖM

När ett passagerarfartyg oplanerat måste in till kaj så krävs en hel del planering.

rama från Regina Baltica fick välja om de skulle fortsätta, sova över på hotell i Norrtälje eller åka hem. Drygt 200 valde att fortsatte resan. Detta vållade i sin tur ett problem då de som kom ombord på Vana Tallinn skulle registreras. Det blev köbildning då enbart en person – en styrman – som registrerade passagerarna.

– Registreringen tyckte vi var lite onödig, men befälen ombord hade en annan uppfattning, säger Sauli Oksanen och tillägger att de sa till om att det behövdes ytterligare besättningsmän för registrering-en. Därefter flöt det bättre. Men att det tog tid och blev kö ledde till irritation bland passagerarna.

Ett oplanerat anlop mitt i natten gör att allt inte kan lösas så som man brukar. Kajen där Regina Baltica förtöjdes hade ingen ramp för fotgängare. De fick gå av från bildäck, vilket blev krångligare. Per-

GRUNDSTÖTNING REGINA BALTICA

Regina Baltica tillhör rederiet Tallink.

Grundstötningen inträffade kl 21.38 den 27 september, 2005 vid Lerskäret (nära Söderarm) på resa från Stockholm till Tallinn.

542 personer fanns ombord, varav 169 tillhörde besättningen.

Larm gick till MRCC (Marine Rescue Coordination Center, dvs Sjöräddningscentralen) från VTS Stockholm (Vessel Traffic Service, Sjöfartsverkets övervakning av sjötrafiken).

MRCC bedömde händelsen som en icke räddningstjänst då det inte fanns någon fara för människoliv till sjöss.

MRCC tog kontakt med Sjöfartsinspektionen. Sjöräddningscentralens roll under händelsen blev att hjälpa till med information.

sonalen fick hjälpa till att bära bagage.

– Den där rampen ser inte så hemsk ut men när det blåser på hösten så kan det vara kyligt, säger Sauli Oksanen och lägger till att de hade tur med vädret.

Onykterhet – ett problem

Hamnens ansvar under kvällen och natten var att få ett fungerande flöde av bilar och lastbilar genom hamnen samt också hjälpa de gående passagerarna. Stuveriarbetarna var till god hjälp i att köra långtradarna. De allra flesta chaufförerna var inte tillräckligt nyktra för att köra själva. Stuveriets vana från att till vardags hantera trailrar kom nu till verklig nytta. Ett stort antal poliser var på plats och stod vid rampen. När personbilarna skulle köras iland frågade hamnens personalen förarna om de var nyktra.

– När vi i stället frågade om de hade druckit fick vi andra svar. Då sa vi att polisen står här bredvid och vi rekommenderar er att inte köra vidare. Vi hjälpte till att köra iland bilarna och parkera dem, säger Sauli Oksanen.

– Enligt mig gick evakueringen bra, säger Sauli Oksanen och lägger till att han ringde polisen och berättade om olyckan. De sa först att de inte skulle komma, men rätt som det var var det massor av poliser där men de stod mest och tittade. Vi var lite irriterade.

De hade varit bra med mer personal på plats nämner Sauli Oksanen. Inte minst hade det behövs språkkunnig personal, framförallt i estniska och ryska. Finska klarade de, men just ryska var svårt. Bil, båt och hotell klarade han själv på ryska men när det och teckenspråket inte räckte behövdes hjälp. Vid något tillfälle under

Det behöver komma någon som tar hand om pressen. Annars springer de runt och intervjuar folk.

natten ringde Sauli Oksanen Tallinks dåvarande vd Väinö Konga, som fick hjälpa till att prata med någon av de ryska passagerarna.

Christer Candal tar upp behovet av avlösning och stöd i en pressad situation som denna. Som hamnchef i Kapellskär behövde han samtala med befälhavaren om avgången.

– Befälhavaren svävade mellan upp-rymd glädje och förtvivlan över att det var han som åstadkommit olyckan. Han var inte mottaglig för det jag behövde prata med honom om.

Nere vid rampen gick en person av Regina Balticas personal och försökte få kontakt med folk. Uppenbarligen var det en av dem som tjänstgjort när fartyget blev strömlöst. Christer Candal hörde honom på både engelska och tyska flera gånger tala om att ”det var mitt fel alltihop, det var mitt fel”.

Medieintresse

Medierna var aktiva under händelsen. Några journalister fanns på plats i Kapellskär. Tallinks representant Sauli Oksanen hänvisade alla frågor till rederiets två presstalesmän som hade väckts. Journalisterna fick telefonnummer som de kunde ringa. Själv svarade han inte på några frågor. Christer Candal framhåller å sin sida att man i en sådan situation behöver få ut en presstalesman.

– Det behöver komma någon som är beredd att ta hand om pressen. Annars springer de runt och intervjuar folk. Med en samordning från en presstalesman på platsen behöver inte heller journalisterna gå runt och rycka i Tallinkfolket.

– Journalisterna vill ju ha reda på om det är folk som far illa, som svälter och om det är panik ombord, lägger Christer Candal till som en sista knorr när det gäller medias del i händelsen.

Önskar bättre organisation

Christer Candal avrundar intervjun med att tala om att arbetet hade kunnat organiseras bättre. Det är sånt som han tänkte på

efteråt och som också legat till grund för det planläggningsarbete han försöker få igång efter denna händelse.

– Det vi skulle ha gjort var att ta besättningen i anspråk. Där stod 200 man och gjorde ingenting. Det är sånt man kommer på efteråt, säger Christer Candal och konkretiserar med att det hade varit bra med en purser eller något annat befäl på rampen – någon som kunde samordna arbetet mellan hamnen och fartyget.

– I stort sett gick det bra, men det kunde ha gått mycket bättre. Det kan röra sig om ett mycket större antal passagerare. Nu var det knappa fyra hundra passagerare, medan Silja Europa till exempel tar uppåt 3 000.

– Det här var en bra träningsituation och nu har vi kunnat sätta fingret på en del kritiska punkter. Men nästa olycka ser inte ut så här och någon plan går sällan att följa helt och hållet. Genom att planera tänker man igenom resursbehoven och befälslinjerna och med det är mycket vunnet, säger Christer Candal.

Christer Candal menar att den viktigaste lärdomen är att något liknande kommer att hända igen. Det förefaller rimligt med tan-

ke på att det dagligen är 17 inkommande och lika många avgående fartyg på tidtabell i området.

– Det kommer att komma in fartyg hit, endera de som passerar eller våra egna. Det behöver inte vara just en sjöolycka för att de ska söka sig hit. Det kan röra sig om ett hot eller vara en ISPS-relaterad (FN-koden för sjöfartsskydd) händelse. Jag tror inte man på central nivå har tagit till sig incidenten. Det känns inte som de arbetar med detta, säger Christer Candal och syftar på rederierna som trafikerar Kapellskär.

Polisen tidigt informerad

Polisen fick via MRCC kännedom om olyckan klockan 22.06. Det är till Länskommunikationscentralen (LKC) informationen går.

– Vi började bygga upp och förbereda ett stabarbete i fall det skulle utveckla sig till något allvarligt, säger Lennart Nordén som den kvällen var vakthavande befäl på LKC i Stockholm. Uppgiften på platsen var att kontrollera sådant som att besättningen i tjänst var nykter och om något brott begåtts.

– Personalen ombord var dålig på att

lämna information. Det var svårt att få adekvat information. Det var mycket hit och dit och då fick vi försöka få ihop det själva, säger Lennart Nordén.

Även polisens arbete denna kväll kretsade mycket kring information – att både få vederhäftig information från fartygets besättning och att kunna informera andra, främst anhöriga till passagerare ombord. När två inspektörer från Sjöfartsinspektionen kom ombord kunde de ge bra information till polisen. Med visst eftertryck i rösten säger Lennart Nordén:

OLA WIKANDER



Hamnchef Christer Candal.

vi söker en **TEKNISK INSPEKTÖR**

Österströms är en expansiv koncern med verksamhet inom sjö- och landlogistik med huvudkontor i Norrköping. Våra kunder finns främst inom skogs- och stålindustrin. Österströms omsätter ca 800 miljoner, har dotterbolag i sex länder och sysselsätter ca 500 personer. Vår fartygsflotta omsluter 30 fartyg i en mix av egna och inhyrda fartyg. Vår bas är Östersjön med transporter även i Nordsjön och västra Europa.

OM TJÄNSTEN

Österströms behöver ytterligare en inspektör som arbetar med fartygens driftsfrågor. Tjänsten är placerad i driftgruppen på huvudkontoret i Norrköping. Gruppen ansvarar för driften av egna fartyg.

Dina arbetsuppgifter innebär att stödja och leda fartygen vid periodiska besiktningar, överhalningar och underhåll. Tillsammans med teknisk chef kommer du att planera och genomföra varvsbesök. I arbetsuppgifterna ingår också att utveckla säkerhets-, kvalitets- och miljöarbetet ombord. Du kommer också att stödja vårt Operationsteam med teknisk kompetens.

DIN ERFARENHET

Du har en teknisk utbildning, gärna sjöingenjörsutbildning.

Flerårig erfarenhet från tjänst till sjöss är ett krav, liksom att du behärskar engelska i tal och skrift.

Som person är du självständig, strukturerad och drivande med god förmåga till problemlösning. Du trivs med att arbeta mål- och resultatorienterat under eget ansvar.

ANSÖKAN

Vi kan erbjuda en spännande och dynamisk miljö med stort fokus på utveckling och fortsatt expansion. Läs mer om vår verksamhet på vår hemsida: www.osterstroms.se

Frågor besvaras av Thomas Rasmusson på 011 196 217 eller 070 556 74 24.

Din ansökan skickar du senast 31 december 2006 via mail till; maria.landqvist@osterstroms.se



– Det var mycket bra att få bedömning-
en av läget från inspektörerna ombord,
mycket bra. Att slippa få det ryktesvägen.

Lennart Nordén talar om svårigheterna
när de själva skall pussla ihop information
om vad som hänt. Det går inte heller att
lita på informationen man får om skador
och liknande till hundra procent.

– Det är svårt att uttala sig objektivt i en
situation där man själv är inblandad. Den
personen har ju fingrarna i syltburken och
den värderar vi inte riktigt lika högt. Vi vill
gärna ha dit någon utomstående som gör
den objektiva bedömningen. Det är därför så
viktigt att få fram rätt person. Det spelar ing-
en roll om det är en polis, någon från rädd-
ningstjänsten eller kustbevakningen, bara det
är en eller två personer som man kan lita sig
emot och få riktig information ifrån.

Intresse utifrån

Efter att Lennart Nordén har redogjort för
händelseförloppet och hur man på LKC
förberedde sig för en svår situation kom-
mer, med en polismans hela myndighet i
rösten, ett mycket tydligt ”men”, följt av en
konstpaus. När polisen sände på sina fre-
kvenser började också medierna höra av

sig. Det huvudsakliga medieintresset rik-
tade sig på att få tag på folk som var
ombord, passagerare eller andra. Strax efter
att medierna gått ut med information om
olyckan kom också en anstormning av
samtal till LKC.

– Passagerarna ombord såg ju att båten
stod still. De ringde till släktingar och
andra. Detta genererade en väldig massa
samtal. De som inte kom fram till sjörädd-
ningen eller räddningstjänsten ringde hit.
150–200 samtal kom in till oss på en tim-
me, berättar Lennart Nordén på Länskom-
munikationscentralen.

En person ringde från Norge. Denne
hade haft en släkting med på Scandinavian
Star och hade nu en annan släkting med på
Regina Baltica.

– Det var denne person väldigt bekym-
rade över och frågade extra om det brann
ombord. Det blir paralleller av det på något
vis. Personen var nog ganska balanserad,
men bekymrad.

Många samtal

Det besvärligaste var alla anhöriga som
ringde, säger Lennart Nordén.

– Att få dem att tro på vad vi sa var svårt.

Man nästan hörde: ”Jag hör vad du säger,
men jag kan inte ta det till mig.” Det är ju
bara att mala på som vilken statlig tjänste-
man som helst. Så här är det, det här är fak-
ta. Vi kan inte tvinga dem att tro på det,
men ändå berätta hur det är. Då brukar de
lugna ner sig lite.

Av alla som ringde till polisen uppskattar
Lennart Nordén att åtta tio stycken ringde
från fartyget.

– De undrade vad som pågick på båten.
Informationen ut till passagerarna var
uppenbarligen inte av den högsta kvaliteten.

Innan vi avslutar vårt samtal återkom-
mer Lennart Nordén till vikten av informa-
tion till passagerarna. Han betonar bety-
delsen av att om och om igen informera.

– De kan ju ha suttit i baren, varit på
dansgolvet eller haft en animerad diskus-
sion med någon kollega i en hytt någon-
stans och sen får de klart för sig att båten
står still. Därför måst informationen uppre-
pas, upprepas, upprepas. Det är också lug-
nande kan jag tänka mig. De hör ju att det
är kapten som talar, säger Lennart Nordén
innan vi skiljs åt.

OLA WIKANDER

VERKSAM INOM KRISHANTERING



At Transas the signing of a contract is not the end of the sales process but the beginning of a long-term relationship.

Merry Christmas and a Happy New Year.

Transas Scandinavia AB, Datavägen 37, 436 32 Askim, Tel. +46 (0)31 69 41 80 Fax +46 (0) 31 69 41 84, sales@transas.se, www.transas.com

