

Brann i cruiseskip !

Den 23.mai i år fikk Hovedredningsentralen i Sør-Norge melding om mulig brann om bord i cruiseskipet "MS Deutschland" . Skipet med 607 personer om bord var i ferd med å legge til kai i Eidfjord innerst i Hardangerfjorden. Hendelsen skulle vise seg å bli en viktig erfaring og en god test av samhandling og innsats mellom en liten kommune, redningstjenesten og den nylig utvidete nasjonale RITS-beredskapen.

Varabrannsjef Karl Otto Nesdal, Bergen brannvesen

Hvert år besøker flere hundre cruiseskip kysten og fjordene våre. Om bord kan det typisk være alt fra et par hundre til 3500 passasjerer. Det er sjeldent hendelser der det er behov for brannvesenets innsats, men ROS-analyser og historien viser at forløp og konsekvenser ved brann i et passasjerskip fort kan bli dramatiske.

En skipsbrann vil alltid innebære særskilte utfordringer. Mange aktører er involvert og en brann ombord vil som oftest være krevende i forhold til samhandling, ledelse, slukkeinnsats, samband, logistikk og evakuering.

Kapteinen vil uansett ha det overordnede ansvar for skip, mannskap og passasjerer. Internasjonalt lov- og regelverk, vil imidlertid sammen med reders og forsikringsselskaps vurderinger kunne påvirke kapteinens prioriteringer, valg av løsninger og tidspunkt for å be om assistanse.

Skipets tekniske standard med seksjonering og slukkesystemer skal sammen med innsats fra mannskapet i utgangspunktet ivareta den nødvendige beredskap for brann og evakuering.

RITS- beredskap

Brannsikkerheten på skip reguleres av sjøfartslovgivningen, og etter ulykken på Scandinavian Star er det gjennomført en rekke tiltak som har styrket brannsikkerheten til sjøs. Bistand fra landbasert brannvesen skal som nevnt kun være en sekundær innsats. Brannvesenet har etter anmodning plikt til å bistå ved branner og andre ulykkessituasjoner i sjøområder innenfor eller utenfor den norske territorialgrensen. Plikten er generell og gjelder alle brannvesen med kysttilhørighet. Grunnlaget for bistandsplikt fremgår av lov om brann- og eksplosjonsvern § 11, inndeling av havnedistrikter og en geografisk avgrensning som normalt sammenfaller med kommunenes grenser, havneloven § 14. En særskilt ordning med beredskap til sjøs for å yte innsats ved branner og ulykker utenfor havnedistriktet, danner behovet for en fastsatt regulering.

Fra 2005 har staten ved DSB hatt en avtale med fire brannvesen som ivaretar den nasjonale beredskap. De fire er Oslo brann og redningsetat, Larvik Brannvesen, Bergen Brannvesen og Salten Brann IKS.

I 2009 ble det besluttet å øke antall RITS-brannvesen fra fire til syv. De tre nye brannvesen er Brannvesenet Sør Rogaland IKS, Ålesund brannvesen og Tromsø brannvesen. Den utvidete beredskapen trådte i kraft 1. april 2010.

RITS gjennomfører årlig trening med HRS, 330-skvadronen, rederier og andre aktører. Mange av mannskapene har maritim kompetanse og erfaring og de har opplæring, trening, bekledning og utstyr for krevende maritim slukke- og røykdykkerinnsats



Alarmen går

Kl. 12.30 den 23.mai mottar HRS-Sør melding fra en av losene om bord på cruiseskipet "MS Deutschland" om at det er mulig brann i maskinen. Skipet har akkurat lagt til kai i Eidfjord innerst i Hardangerfjorden. Det er 364 passasjerer, 241 mannskaper og 2 losere om bord. Losene er på broen med kapteinen. Noen av passasjerene spiser og andre gjør seg klar til å gå i land. Folk på land reagerer på at båten oppfører seg underlig i det den ankommer og at det er kraftig røykutvikling fra keisingen i bakkant av skorsteinen.



Bilde: Røykutvikling på cruiseskipet MS Deutschland.
Skipet er 22.400 tonn, 175,3 m langt, 23 m bredt og det er bygget i 1998

Kl. 12.45 varsler HRS 110-sentralen i Hordaland mulig brann om bord. Brigadeleder Kenneth Baustad som ledet slokkearbeidet om bord i MS Rollnes noen år tilbake er i 110-sentralen. Han reagerer proaktivt, varsler undertegnede som vakthavende sjef og scrambler umiddelbart et av Bergen brannvesens til enhver tid to RITS-lag for oppmøte og pakking i hovedstasjonen.

Kl. 12.48 bekrefter vakthavende overbefal i Eidfjord at skipet har brann i maskinrommet, Dørene til maskinrommet er lukket, CO2 anlegget utløst og evakuering igangsatt. Det er uvisst om CO2 anlegget har klart å slukke brannen.

Kl. 12.55 melder 110-Hordaland til HRS om at RITS-lag er under mobilisering og til disposisjon. HRS velger å avvente.

Kl. 13.05 ber imidlertid kapteinen via losen og vakthavende i Eidfjord om assistanse.

Bergen brannvesen setter stab....

Kl. 13.07 ankommer undertegnede som vakthavende sjef 110-sentralen. Etter en kort brief med vaktkommandør og brigadeleder etableres en bakre stab etter modell for Enhetlig Innsatsledelse – EIS i stabsrommet . Bergen brannvesen har i løpet av de siste årene satt stab ved mer enn 20 lokale og regionale hendelser. Erfaringene fra dette er entydig gode og ved å være proaktive har vi klart å være i forkant av hendelsesforløpet og kunne tilby støtte til lokalt brannvesen og egen utrykningsleder. Disse erfaringene kommer nå til god nytte og staben kan også raskt samhandle med og avlaste 110-sentralen i forhold til restberedskap og andre hendelser i Hordaland.

Det etableres kontakt med vakthavende i Eidfjord, kaptein, los og en lokal tysktalende brannkonstabel på broen.

Vi avklarer status med HRS og får vite at RITS- Sør-Rogaland mobiliseres med 6 mann for å bli transportert med 330-skvadronen fra Stavanger. Det besluttes da at Bergen brannvesen sender et utvidet RITS-lag på 8 mann og godt med utstyr i to biler. Brannmester i hovedstasjonen får ansvar for å innkalle ekstramannskaper og opprettholde nødvendig restberedskap i Bergen.

Kl. 13.23 kjører mannskapene utrykning mot Eidfjord. RITS-lagleder og hans NK har da fått en rask brief med foreløpig innsatsordre i stabsrommet. Bakre stab forsterkes etter hvert med fagansvarlig for RITS-Bergen. Med spisskompetanse og fartstid fra cruiserederi starter han umiddelbart arbeidet med å skaffe tegninger over skipet med plotplaner og layout for de enkelte dekkene.

Brannen oppgies å være under vannlinjen på babord side som vender bort fra kaien. Bakre stab kommer raskt i arbeid med kartlegging av maritime ressurser for eventuell utvendig slukking og kjøling ved eventuell eskalering til overliggende dekk, og kl. 13.27 anmodes HRS om å scramble mulige fartøyer som kan assistere med nødvendig kapasitet.

Det viser seg at nærmeste fartøy er redningsskøyten Henry von Koss, 2 timer unna. Kystvakten er 15 timer unna og nærmeste fartøy med Fi-Fi / brannslukkekapasitet er 5 timer unna .

For å kunne ha et støttefartøy på utsiden av havaristen rekvirerer vi i forståelse med HRS en passasjerkatamaran som er i ferd med å sette kurs fra Eidfjord til Bergen. Passasjerene overføres til buss og vi har fått etablert en midlertidig strategisk plattform for utvendig innsats.

Innsatsledelse, stab og rollefordeling – en kritisk suksessfaktor

Vi ser tidlig at det med HRS-redningsstab, RITS-lag fra Bergen og Stavanger, Eidfjord brannvesen, skipets mannskap, luftambulans, lokalt politi, ambulans og andre lokale ressurser vil være behov for en seksjonering, klargjøring og fordeling av roller og oppgaver på skadestedet.

Brigadeleder Kenneth Baustad sendes derfor kl.13.50 etter de andre til Eidfjord for om nødvendig å kunne ivareta rollen som fagleder brann og liason med los/kaptein på broen. Fokus vil da være brannteknisk koordinering av ressurser og utstyr for slukking og røykdykkerinnsats.

Kl. 14.11 blir jeg enig med vakthavende i Eidfjord om at brigadeleder overtar som fagleder brann når han ankommer. Videre at brannvesenet i Eidfjord sammen med politiet ivaretar og fokuserer på alt som gjelder oversikt, evakuering og logistikk på land.

Kl. 14.22 gjennomføres stabsmøte/ telefonkonferanse med los/ kaptein. Det bekreftes at det har vært brann som startet i maskinrommet på dekk 1.

- Temperaturen har vært svært høy de første 10 minuttene, men det oppleves nå som om temperatur avtar og røyken blir hvitere
- Mulig men usikkert om det har vært spredning til dekk 2.
- Dagtank med 8 tonn diesel og en del brennbare kjemikalier i brannrommet.
- CO2 anlegg er utløst i elektrisk fordelingsapparat
- Brannrommet inneholder: generatorer, purifisere, boiler og auxiliaries, og det er mulig brann i elektriske kabler.
- Kl. 14.33 bekrefter kaptein at alle unntatt besetning på broen er evakuert
- kl. 14.46 bekrefter en av losene på broen at internasjonale koblinger er klargjort etter henstilling fra stab og skipets pumper bekreftes stand-by. Det er imidlertid ikke lagt utlegg med vann på noen av dekkene.
- Det er ikke IR-kamera om bord, og vurdering av varme må gjøres ved å kjenne på veggene i de tilgjengelige seksjonene.



RITS-laget fra Rogaland ankom med redningshelikopter fra Stavanger

Kl.14.30 ringer brannsjefen i Kvam. Kystverket har bedt IUA-Hardanger om å mobilisere, og det er ønskelig med avklaring av behov. Etter innhenting av ny status gies tilbakemelding om at innsats herfra foreløpig ikke er påkrevd. IUA ved brannvesenet i Odda og Kvam står imidlertid standby i beredskap med lenser og oppsamlingsutstyr.

Plutselig mister skipet strømforsyningen, og datasystemet som brukes til registrering av evakuerte faller ut. Dette skaper utfordringer for besetningen og redningsledelsen.

Litt før kl. 15.00 lander redningshelikopteret med RITS-laget fra Stavanger. De melder fra luften at de registrerer varme opp fra keisingen. RITS leder får en kort brief av kapteinen og stabsleder i Bergen deltar på telefon. RITS-leder Stavanger bes om å kartlegge varmeutviklingen i de ulike seksjoner med IR-kamera samt besørge slangeutlegg på de aktuelle dekkene 1-3 før det iverksettes røykdykkerinnsats. Det registreres at skipets besetning har pusteluft men mangler vernebekledning for røykdykkerinnsats.

En halv time senere ankommer 8 RITS-mannskaper og brigadeleder fra Bergen. Begge RITS-lagene iverksetter røykdykkerinnsats og går systematisk gjennom de tre første dekkene.



RITS -laget fra Bergen ankommer Eidfjord med bil

Maskinrommet på Dekk 1 der brannen har startet sjekkes først og ca. 15.30 meldes det at brannen tilsynelatende er under kontroll. 10 minutter senere kommer det imidlertid kontramelding fra et av røykdykkerlagene. Brannen har spredt seg og det er åpne flammer i laundry-room på dekk 2. Det begynner også å bli røykspredning til dekk 3. Det iverksettes nå røykdykkerinnsats på dekk 2. Det ene laget forsynes med vann fra skipet, mens det andre laget forsynes med vann fra mannskapsbilen til det lokale brannvesenet.

HRS informeres om utviklingen og det avklares formelt at HRS ivaretar overordnet ledelse av evakuering, redning og koordinering mot rederiet, mens vakthavende brannsjef i Bergen leder slukkeinnsatsen med fagleder brann, RITS-lagene fra Stavanger og Bergen samt støtte fra brannvernet i Eidfjord.

Vakthavende i Bergen rapporterer til HRS gjennom brannsjef Øverland i redningsledelsen ved HRS.

Det vurderes at det er tilstrekkelig med utstyr, luft og ressurser, og kl.16.30 melder fagleder Baustad at brannen er under kontroll.

En halv time senere meldes brannen slukket og det fortsettes med kjøling og etterslukking.

Oppsummering...

Hele innsatsen bar preg av god samhandling og dialog mellom alle involverte, og etter felles debrief og bespisning kunne de første RITS-mannskapene forberede retur litt før kl.19.00. Foreløpige tilbakemeldinger og erfaringer fra kapteinen, lokalt brannvesen, RITS-mannskapene, HRS, 110 Hordaland og staben i Bergen brannvesen er positive.

Det er ingen tvil om at denne brannen under litt endrete forutsetninger kunne fått langt større og mer alvorlige konsekvenser.

De enkelte aktørene har skrevet sine oppsummeringer fra hendelsen, og Bergen brannvesen vil ta initiativ til å samle disse i en felles erfaringsrapport som vil bli delt med DSB, HRS og resten av brann-Norge.