

Baltic Link lastade trä- och pappersprodukter i Gävle under tiden den 27-29 september 1993. Sist togs ett parti porösa träfiberskivor ombord och placerades akterut på huvuddäck. Fartyget avgick den 29 september kl. 20.55 till Hallstavik. där ett parti papper togs ombord och lastades i lastrummet under huvuddäck. Fartyget avgick från Hallstavik den 30 september kl. 14.30 med destination, England.

Klockan 03.30 den 1 oktober erhöles röklarm från lastrummet på huvuddäck. Fartyget befann sig då ca 20 nautiska mil norr om Gotland. Sedan besättningen samlats på bryggan utlöstes fartygets koldioxidanläggning på huvuddäck. MRCC Stockholm Radio larmades. Senare övertogs ärendet av MRSC Tingstäde Radio. (MRCC = Marine Rescue Coordination Centre/Centrala sjöräddningstjänsten; MRSC = Marine Rescue Subcentre/Regionala sjöräddningstjänsten)

Utrustade med andningsapparater inspekterade därefter medlemmar ur besättningen lastrummet och konstaterade glödbland i partiet med träfiberskivor. Fartyget fördes till och ankrades upp i Kappelshamnsviken på Gotland.

Rökdykare från Gotlands räddningstjänst sattes ombord med helikopter medan fartyget låg i Kappelshamnsviken. Det togs därefter in till kaj i Storugns.

Sedan ytterligare koldioxid kunnat tillföras påbörjades brandsläckningsarbetet med hjälp av rökdykare den 3 oktober. På kvällen samma dag inträffade en olycka då en rökdykare under återgång från sitt arbetspass tappade kontakten med sin arbetskamrat, föll omkull på huvuddäcket och blev liggande en stund med andningsmasken vriden ur sitt läge. Han avled senare på Visby lasarett. Den 6 oktober ansågs branden släckt. Räddningstjänstens arbete samt dödsolyckan behandlas i Rapport B.

Enligt SHK: s bedömning agerade fartygets befäl och övrig besättning under hela händelseförloppet korrekt och föredömligt. Kommunikation och koordinering mellan MRCC Stockholm Radio, MRSC Tingstäde Radio, räddningstjänsten på Gotland och fartyget fungerade också utan anmärkning.

Det har konstaterats att branden började i partiet med träfiberskivor. Partiet hade tillverkats av företaget Scharin Ljusne AB i Ljusne under perioden den 24-26 september. Det bestod av totalt 45 ton, lastat på 78 pallar. Varje pall hade lastats med skivor direkt efter tillverkningen och emballering med sträckfilm av plast hade anbringats runt travens sidor.

SHK, som inte funnit något som tyder på andra brandsaker, bedömer att branden med säkerhet startat genom självantändning i träfiberskivorna. Självantändning i nyproducerade, travade, porösa träfiberskivor liksom i många andra porösa ansamlingar av organiskt material är inom branschen ett sedan länge välbekant fenomen. Den process som är känd beträffande träfiberskivor inleds med en första temperaturstegring, orsakad av att fukt från den omgivande luften absorberas och kondenserar i det mycket torra cellulosa materialet, varigenom värme frigörs inne i traven. Denna temperaturstegring kan till slut bli tillräckligt hög för att initiera en autooxidation av främst omätaade lågmolekylära föreningar i cellulosa materialet. Om det finns föroreningar i cellulosa materialet kan dessa orsaka en katalytisk effekt som medför att oxidationsprocessen kan starta vid en lägre temperatur.

Oxidationen kan i sin tur leda till kolning och så småningom glödbland. Om luft når glödblandens blossar den upp i öppen eld.

Som en säkerhetsåtgärd mot självantändning har företaget före utleverans normalt förvarat nytillverkade travar i ett kallmagasin under en stabiliseringstid av fyra dygn för att uppnå jämvikt mellan skivornas och luftens fukthalt. Därefter har någon självantändningsrisk inte längre ansetts föreligga. Under SHK:s undersökning har företaget börjat utsträcka denna lagringstid till sju dygn.

Prov som gjorts har visat att fuktupptagningen i plastemballerade travar till skillnad mot pappersinslagna eller oemballerade - är obetydlig, varför längden av stabiliseringstiden för sådana travar inte torde spela någon mer väsentlig roll.

Orsakssambandet som lett till självantändningen har inte med full säkerhet kunnat fastställas. Enligt SHK: s bedömning är det dock sannolikt att transportskada på plastemballeringen av i vart fall en trave medfört att fuktupptagning inletts samt att en eventuell förekomst av metalliska föroreningar i skivmaterialet medverkat till den fortsatta självantändningsprocessen.

SHK ifrågasätter om inte nyproducerade porösa träfiberskivor, som travats direkt efter tillverkningen, bör betraktas som farligt gods såvida inte särskilda åtgärder mot självantändning vidtas före utleverans.