

Sedan Baltic Link lastat trä- och pappersprodukter, först i Gävle och sedan i Hallstavik, avgick fartyget den 30 september 1993 med destination Hartlepool i England.

Klockan 03.30 den 1 oktober, när fartyget befann sig ca 20 nautiska mil norr om Gotland, erhöles rökalarm från lastrummet på huvuddäck. Fartygets hela koldioxidförråd utlöstes, varefter centrala sjöräddningstjänsten (MRCC) Stockholm Radio larmades.

Sedan fartyget ankrats upp i Kappelshamnsviken på Gotland sattes rökdykare från Gotlands räddningstjänst ombord med hjälp av en helikopter. Därefter togs fartyget in till kaj i Storugns kl. 14.35 samma dag.

SHK har i rapport konstaterat att branden uppstått på grund av självantändning i ett parti med nyproducerade, travade och plastemballerade porösa träfiberskivor. Risken för självantändning i sådant material direkt efter produktion är sedan tidigare känd. SHK har därför rekommenderat Sjöfartsverket och Statens Räddningsverk att överväga möjliga åtgärder för att undvika självantändning i sådant och likartat material under transport.

När fartyget förtöjts i Storugns inledde räddningstjänsten sitt arbete med förberedande åtgärder, bl.a. anskaffning av och installationer för tillförsel av ytterligare koldioxid. Den 2 oktober kunde rökdykare konstatera att det pågick glödbland i partiet med de porösa träfiberskivorna.

I tidigare rapport har SHK framhållit att glödbland i cellulosamaterial sker genom

reaktioner med syret i den luft som finns instängd i materialet. En sådan glödbland kan därför inte släckas med koldioxid.

På eftermiddagen den 3 oktober påbörjades brandbekämpningen med vatten. Arbetet utfördes av rökdykare som stod i radiokontakt med en rökdykarledare utanför lastrummet.

På kvällen inträffade en olycka när två rökdykare skulle sluta sitt arbetspass i lastrummet. De var utrustade med var sin kommunikationsradio men det var endast den ena radion som fungerade. När de i det mycket mörka och rökfyllda lastrummet tillsammans skulle bege sig till utgångsdörren tappade de kontakten med varandra. Rökdykaren med den fungerande radion hörde en duns. Han larmade rökdykarledaren och räddningstjänstens s.k. reservgrupp skickades in i lastrummet. Den försvunne rökdykaren anträffades av sin arbetskamrat efter en stund liggande på däck med andningsmasken ur läge. Han fördes till sjukhus men hans liv stod inte att rädda. Han förklarades död den 4 oktober.

Den 4-5 oktober fortsatte släckningsarbetet. Den 6 oktober bedömdes branden vara släckt, varefter fartyget fördes till Visby. Brandskadade delar av lasten lossades. Efter ytterligare kontroll av att branden var helt släckt avgick fartyget med destination Gävle den 7 oktober för lossning och reparation.

Räddningstjänstens planering och genomförande av släckningsarbetet har varit god. SHK har dock ifrågasatt placeringen av den ledlina, som skulle hjälpa rökdykarna att hitta utgången från lastrummet.

Det har inte gått att få klarhet i varför rökdykaren föll omkull och varför andningsmasken kom ur sitt läge. Vid kontroll efter olyckan visade sig andningsapparaturen vara helt funktionsduglig och det fanns tillräckligt med luft kvar i tuberna. Andningsmasken var emellertid mycket stel, eventuellt genom påverkan av något kemiskt ämne eller av stark hetta.

Enligt SHKs bedömning sköttes insatsen för att rädda rökdykaren på ett bra sätt.

Svårigheterna att i det mörka och rökfyllda utrymmet hitta den omkullfallne rökdykaren har fäst uppmärksamheten på det angelägna i att om möjligt förbättra möjligheterna att i en sådan miljö lättare kunna undsätta en nödställd räddningsman. Sådana förbättringar skulle t.ex. kunna utgöras av belysning på rökdykarhjälm.

Vid SHKs undersökning har det framkommit att flera av de kommunikationsradioapparater, som rökdykarna vid Gotlands räddningstjänst hade tillgång till, inte fungerade vid den aktuella tidpunkten och att detta var känt för befälet. SHK har i det avseendet funnit anledning till kritik. Eftersom den omkomne rökdykaren saknade fungerande radio kan det inte bortses ifrån möjligheten att detta förhållande kan ha bidragit till olycksförloppet.

SHK har tagit del av rökdykarreglementet samt de utbildnings- och övningsprogram som används inom Gotlands räddningstjänst. De håller enligt SHKs bedömning hög klass. S.k. "varma" rökdykarövningar föreslås dock bära innehålla mer av ansträngande arbetsmoment.

Mot bakgrund av undersökningsresultaten har SHK rekommenderat Arbetarskyddsstyrelsen och Statens räddningsverk att i samråd verka för en sådan komplettering av föreskriven rökdykarutrustning, som underlättar en snabb lokalisering av en nödställd rökdykare i mörka och rökfyllda större utrymmen.