



Samhällsskydd och trygghet Räddningstjänsten

Datum 2022-10-06 Er Referens S-116/21
Handläggare André Bengtsson Vår Referens 2022/3346

Statens haverikommission
Att. Eva-Maria Olsson
Box 6014
102 31 Stockholm

Ärende: Svar på rekommendationer från Statens haverikommission, slutrapport RS 2022:05 Händelse: Fartygsbrand på Salar 2021-05-31

Räddningstjänsten har tagit del av rekommendationerna och besvarar dem enligt nedan:

Rekommendation om analys av insatsen

I nära anslutning av händelsen gjordes en mindre analys av insatsen enligt de grundläggande riktlinjer vi har. Vid denna analys kom följande positiva och negativa erfarenheter fram:

Positivt

- Inpassering till området fungerade bra där vi fick hjälp av personal från hamnen som öppnade och höll obehöriga ute, t.ex. media.
- Insatsen startades upp kontrollerat utan att det var någon panikkänsla. Vi hade bra diskussioner mellan hamnens personal, oss och båtbesättningen innan vi påbörjar släckningsarbetet.
- Samarbetet fungerade väl mellan kranförarna och övrig personal, vilket krävdes för att få upp skrotet, dela och släcka det, för att sen föra det vidare in på området.
- Bra idé att använda en värmekamera för att leda kranföraren då det var omöjligt att se ner till lasten i fartyget.
- Vi hade en bra uppmärksamhet på varandra gällande säkerheten runt lossning och släckningen där skrot släpptes.
- Transportstyrelsens fartygsinspektör var till en enorm hjälp vad gäller att förstå båtens uppbyggnad, vilka risker vi särskilt skulle uppmärksamma, funktioner på båten samt vad vi kunde och inte kunde göra med den. Till exempel hjälpte fartygsinspektören till med att tala om hur mycket vatten vi kunde påföra i lastutrymmet innan det skulle bli ett problem. Han var också behjälplig med att kommunicera med besättningen.
- Kustbevakningen kunde bistå med en mängd olika saker, t.ex. så pumpades förorenat släckvatten in i tankar som de har och som de sedan tog med för vidare hantering.

Negativt

- Utalarmeringen var inte alls bra, väldigt fel position med ”båtolycka” och ingen information alls. Det var svårt att veta ifall vi behövde ha med en båt och om det var i en hamn eller ute till havs. Denna information borde funnits tillgänglig.
- Våra bilar var dåligt påfyllda med dricksvatten & bars, vi behöver ha mer på bilen och särskilt nu när det börjar bli varmt.
- Yttre befäl borde sett till att vi, vid skiftbytet på skadeplatsen, anordnade en effektivare form av kylning för kranens klo i hopp om att den i så fall hade kunnat börja lämpa igen.
- Yttre befäl gjorde, med uppgifter från hamnen, felbedömningar på hur mycket som hade lämpats ut och hur mycket som faktiskt fanns kvar i lastutrymmet.
- Kommunikationen med fartygets besättning var oerhört svår då de var från Ryssland och pratade väldigt dålig engelska. De hade inte heller koll på fartyget och blandade ihop Salar med det förra fartyget de tjänstgjort på. De hade endast varit på Salar en kort period.

Eftersom vi tidigt fick veta att Statens haverikommission skulle göra en utredning av händelsen valde vi att inte göra en mer fördjupad insatsutvärdering på egen hand. När vi gör dessa utredningar brukar vi bland annat göra djupare intervjuer med egen personal, granskar tillgängliga foton och eventuella filmer. Eftersom Statens haverikommission har större erfarenhet än oss att göra utredningar på större händelser och har tillgång till fakta från alla inblandade parter på ett vis som vi inte kan få, har vi istället fokuserat på att låta Statens haverikommission ta del av allt tillgängligt material som vi har från händelsen samt ge tillgång till den personal (framförallt befälen) som varit på skadeplatsen för en vidare intervju.

Slutrapporten från Statens haverikommission är väl genomarbetad och välskriven samt överensstämmer väl med den bild som vi har av händelsen.

Vid behov utveckla insatsplanerna för fartygsbränder

Utifrån att vi har en större hamn, ett reparationsvarv och småbåtshamnar utbildar och övar räddningstjänsten för olika händelser som kan inträffa i dessa områden. Däremot har vi inga särskilda insatsplaner för detta eftersom det finns en uppsjö av olika typer av fartyg som i sin tur kan drabbas av många olika typer av händelser och beroende på vilken geografisk plats det inträffar innebär det många olika möjligheter till en räddningsinsats. Vi kan utbilda och öva för en uppstart, men sedan behöver vi situationsanpassa insatsen efter den aktuella händelsen, platsen och fartyget. För att få en fungerande insatsplan skulle varje fartyg behöva upprätta en egen insatsplan för olika händelser som de kan råka ut för som dessutom är lokalt anpassad till de olika geografiska områden som fartyget vistas i. Denna insatsplan skulle sedan lämnas till den lokala räddningstjänsten, precis som större företag gör för sina objekt.

Information om Transportstyrelsens fartygsinspektör

Precis som ni har vi identifierat att Transportstyrelsens fartygsinspektörer är en viktig resurs som vi vill få till en skadeplats så snart som möjligt. Detta har vi spridit i vår organisation som en viktig lärdom samt till RC syd som sköter inre ledning till oss.

Tyvärr finns det vissa begränsningar i utalarmeringssystemet eftersom SOS Alarm har en nod för brand i fordon eller fartyg utomhus. Denna nod täcker in allt ifrån en mopedbrand till en brand i ett stort fartyg. Där är det svårt att lägga in utalarmering av en fartygsinspektör med automatik utan det blir upp till erfarenheten hos inre ledning och vår personal att komma ihåg att tillkalla denna resurs. Vid den aktuella händelsen fick vi dessutom larmet som ”båtolycka”.

André Bengtsson
Stf. räddningschef