

SAMMANFATTNING

Fartyget ALMIRANTE STORNI var lastat med trävirke och på väg från Orrskär utanför Ljusne, Gävleborgs län, till Alexandria, Egypten. Den 4 december 2021 skulle fartyget bunkra vid Vinga utanför Göteborg. Under pågående bunkring upptäckte bunkerfartyget att lågor slog ut från däckslasten på ALMIRANTE STORNI. Bunkerfartyget larmade VTS Göteborg och en omfattande sjö- och miljöräddningstjänstinsats inleddes kort därefter.

Släckinsatsen kom att ta en mer än en vecka och ett flertal fartyg med stor släckkapacitet deltog. Branden kunde dock inte släckas ute till havs eftersom däckslasten behövde lossas för att komma åt brandhårdarna. Den 11 december kunde fartyget anlöpa Göteborgs hamn där delar av lasten kunde lossas och branden släckas. Kommunal räddningstjänst som hade initierats när fartyget kom in i hamnområdet avslutades den 14 december. Efter avslutad släckning och lossning gick sedan fartyget till varv för reparationer.

Att det tog mer än en vecka att släcka branden berodde delvis på den tidsomfattande hanteringen att ta in fartyget till hamn. Redan under släckinsatsens första dygn gjordes bedömningen att lasten behövde lossas för att komma åt brandhårdarna. Lossningen kunde bara göras i hamn men frågan om i vilken hamn kom att ta tid att lösa. Förutom oklarheter kring tillvägagångssättet för att lösa detta fanns bland annat frågetecken kring de rättsliga förhållandena och hur riskerna skulle hanteras.

De operativa åtgärderna genomfördes i stort på ett effektivt sätt relativt de rådande förutsättningarna. Inga människor skadades och det uppstod inga utsläpp av farliga ämnen. Det uppstod dock skador på fartygen under släckningen.

Hanteringen av fartygsbranden var en av de mest omfattande i modern tid i Sverige med möjlighet till unika lärdomar. Därför är det väsentligt att hanteringen utvärderas gemensamt av flera berörda aktörer för att ta tillvara dessa lärdomar. Utredningen visar att det också finns skäl att stärka hanteringen av fartyg i behov av assistans. Vilka åtgärder som behöver vidtas med anledning av de frågeställningar som utredningen belyser behöver dock utredas vidare.

En brandplatsundersökning genomfördes under lossningen i Skandiahamnen. Vid undersökningen hittades en förlängningskabel som sannolikt var resterna av en kabel som använts till belysning vid lastningen i Orrskär. När fartyget avgick slets förlängningskabeln av och lämnades strömförande.

Efter fortsatt undersökning, där flera andra brandorsaker kunde uteslutas, bedömdes den sannolika brandorsaken var att en ljusbåge i förlängningskabeln antänt virkeslasten. Det sätt som virkespaketet var lastade på medförde också att branden snabbt kunde öka i intensitet och spridas i virkeslasten.

Regeringen rekommenderas att:

- Utredda och vid behov vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa ett effektivt mottagande av fartyg i behov av assistans (avsnitt 3.5.5). (SHK 2023:01 R1)
- Utredda och vid behov vidta åtgärder för att nödvändiga författningsändringar ska komma till stånd i syfte att säkerställa att berörda kommuner inkluderas i arbetet med att ta fram planer för att ta emot fartyg i behov av assistans (avsnitt 3.5.5). (SHK 2023:01 R2)

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- Prioritera och skyndsamt slutföra arbetet med att utarbeta planer för att ta emot fartyg i behov av assistans. Representanter från berörda kommunala räddningstjänstorganisationer, MSB och Sveriges Kommuner och Regioner bör medverka. Arbetet bör syfta till att handläggningen och beslut som rör mottagande av fartyg i behov av assistans effektiviseras (avsnitt 3.5.1, 3.5.2 och 3.5.5). (SHK 2023:01 R3)

Kustbevakningen rekommenderas att:

- Initiera samverkan med Transportstyrelsen, Räddningstjänsten Storgöteborg, Sjöfartsverket och andra relevanta organisationer för att utvärdera insatsen bland annat avseende rättsliga förhållanden, hanteringen att ta in fartyget till hamn, prövning av räddningstjänstkriterierna under insats, former för samverkan, rollfördelning och behov av gemensam utbildning och övning (avsnitt 3.4.2 och 3.5). (SHK 2023:01 R4)
- Utvärdera släckmetoder och fartygens utformning för den aktuella typen av insats (avsnitt 3.4.2). (SHK 2023:01 R5)