

SAMMANFATTNING

Söndagen den 25 april 2021 var fiskefartyget KINGSTON ute och partrålade tillsammans med fiskefartyget SAGA i Hanöbukten. Ombord på KINGSTON befann sig en befälhavare och en däcksmän. Under turen började det brinna i motorrummet som var beläget under styrhytten.

Besättningen gjorde ett släckförsök med den pulversläckare som fanns ombord utan att lyckas. Därför beslutade befälhavaren att besättningen skulle evakueras över till SAGA. Ett flertal räddningsenheter från bland annat Kustbevakningen och Sjöräddningssällskapet larmades till platsen.

Släckinsatsen blev utdragen eftersom brandhårdarna i motorrummet var svåråtkomliga. När branden var under kontroll blev KINGSTON bogserad av SAGA till Nordersund med eskort av Kustbevakningen. Fartyget ådrog sig omfattande skador och skrotades efter händelsen.

Den direkta orsaken till branden var sannolikt att friktionen i en eller flera slirande kilremmar i motorrummet gjort att de överhettats och fått träinredningen att fatta eld. En bakomliggande orsak var att risken för brand och dess konsekvenser inte hade beaktats och hanterats i tillräcklig grad. En brist på systemnivå är den begränsade tillsyn som utövas av fartyg som omfattas av krav på egenkontroll i segmentet 5–15 meter.

Säkerhetsrekommendationer

Med anledning av att det brandskadade fartyget enligt uppgift skrotades efter händelsen väljer SHK att inte utfärda några rekommendationer till redaren.

SHK har tidigare utfärdat en antal rekommendationer till Transportstyrelsen som berör brister i kravuppfyllnad för yrkesfartyg på 5–15 meter inom nationell sjöfart (se avsnitt 2.4). Nedanstående rekommendationer bör hanteras i ett sammanhang med de tidigare utfärdade rekommendationerna.

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- Stärka och effektivisera de dokumentationskontroller och övriga tillsynsåtgärder som genomförs av fartyg som omfattas av krav på egenkontroll i segmentet 5–15 meter (se avsnitt 2.4.1) (*RS 2022:04 R1*).
- Undersöka och analysera om den information som riktar sig till redarna i fartygssegmentet 5–15 meter är tillräcklig tydlig och ändamålsenligt anpassad för att säkerställa det systematiska sjösäkerhetsarbetet. Resultaten från denna undersökning bör ligga till grund för eventuella förbättringar och förtydliganden i den vägledning och övrig information som riktar sig till berörda redare (se avsnitt 2.4.2) (*RS 2022:04 R2*).