

Hämtat från "Åtgärder mot kemikalieolyckor i sjöar, vattendrag och kustvattenområden : En nordisk handbok" av Björn Looström.

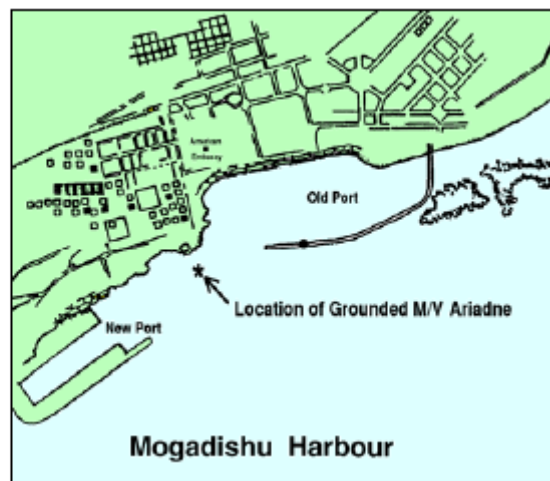
## Skadat fartyg med ett hundratal containrar med farligt gods

(Olycka nr 18)

1985, 24 augusti Mogadishus hamn, Somalia

Ett Panamaregistrerat containerfartyg, *Ariadne*, 16 000 GRT, grundstötte i Mogadishus inre hamn, Somalia, den 24 augusti, 1985, kl 1915 lokal tid. Fartyget var lastat med 600 containrar samt en del motorfordon. 118 containrar innehöll ett 40-tal olika kemikalier, bl.a. följande (där inledande siffra anger klass enligt IMDG-koden):

3. Aceton	3. Isobutylalkohol	5. Väteperoxid
3. Butylacetat	3. Isopropylalohol	6. Klororganiska biocider
3. Dipenten	3. Metylisobutylketon	6. Natriumpentaklorofenat
3. Etylacetat	3. Metyletylketon	6. Tetraetylbly
3. Hexan	3. Toluen	6. Trikloroetylen
3. Hydrazin	3. Xylen	8. Salpetersyra



*Ariadne* fastnade på klippor 100 m från stranden, 200 m från närmaste bebyggelse. En tillfällig brand framtvingade en begränsad evakuering av närliggande bostadsområden på grund av rökgaser och kemikalieångor. Brand eller explosion i vraket var de händelser som ansågs kunna innebära största risker för befolkningen.

På begäran av den somaliska regeringen sände fem länder team av tekniska rådgivare till Mogadishu. Teamen hade experter på bärgning, brandsläckning, bekämpning av miljöfarliga utsläpp, kemi och miljöfrågor.

Försök att dra fartyget flott misslyckades. Ganska snart kollapsade delar av fartygsdäcket i den kraftiga sjögången runt grundet. Därefter bröts fartyget itu varvid last och bunkerolja spreds på vattenytan. 14 containrar hamnade i vattnet och ungefär 250 fat flöt iland.



Picture source: Hazardous Cargo Bulletin

Det skadade fartyget Ariadne

M/V *Ariadne* var ett malm-bulk-containerfartyg på 16 168 GRT. Det byggdes år 1979 och ägdes av Mediterranean Shipping Ltd., Pireaus, och var registrerat i Panama.

Totallängd (LOA)	177 m
Bredd	23 m
Djupgående	14 m
Fribord	10 m
Höjd från köl till antenn	43 m

Fartyget hade 5 st lastrum av storleken (L × B × H) 25 × 19 × 12 m. Varje lastrum var försett med 2 lastluckor av storleken 20 × 9 m utom de två förligaste, på lastrum nr 1, som hade storleken 14 × 7 m.

Fartyget innehöll 9925 ton last bestående av containrar, motorfordon och övrig last samt 645 ton eldningsolja och 163 ton dieselolja.

Containrarna var stuvade både i lastrummen och på väderdäck. I de 118 containrarna med farligt gods fanns kemikalier förpackade i stålfat, plastfat och säckar. Under lastrum 1, 2 och 3 fanns ca 600 ton bunker.

Händelseutveckling under de 7 första veckorna:

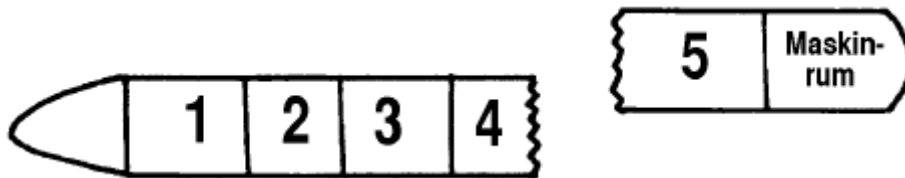
24/8 Under bogsering av M/V *Ariadne* ut från hamnen i Mogadishu brister bogserlinan varvid fartyget grundstöter. Fartygets får slagsida och 14 containrar och flera fordon faller överbord.

26/8 Fartygsägaren kontrakterar Murri International Salvage i Mombasa för bärgning av fartyget.

26/8 Murri International Salvage gör ett försök att dra fartyget flott men misslyckas.

14-15/9 Murri International Salvage gör förnyade försök att dra loss fartyget men misslyckas ånyo. Operationen avbryts när maskinrummet vattenfylls och bärgningsbolaget förlorar sin pumputrustning. Lossning inleds av däckslastat gods från fartyget.

- 22/9 Fartyget börjar brytas sönder i sjögången runt grundet och uppvisar en bristning framför maskinsutrymmena och en bristning mellan lastrum 4 och 5. Olja läcker ut från fartyget och förorenar stränderna.
- 23/9 Murri International Salvage har nu lossat och fört iland 108 containrar med farligt och allmänt gods av de totalt 600 som fanns ombord.
- 26/9 Däcket över lastrum 5 kollapsar. Kl 0730 utbryter en kortvarig brand på däck över lastrum 4. Rökgaser och kemikalieångor driver in över bostadsområdet i hamnen som evakueras av den lokala polisen. Den lokala brandkåren för ut brandmän och utrustning i en mindre båt och släcker branden. Orsaken till branden var att läckande salpetersyra hade kommit i kontakt med en livbåt av glasfiberarmerad plast, vilket gav upphov till en så kraftig värmeutveckling att brand uppstod.
- 27/9 Fartyget bryts i två delar vid lastrum 5. Containrar faller i vattnet och stora mängder kemikaliefat kommer loss och driver iland tillsammans med löskommen olja. Mängder av personer strömmar till stränderna för att lägga beslag på gods.

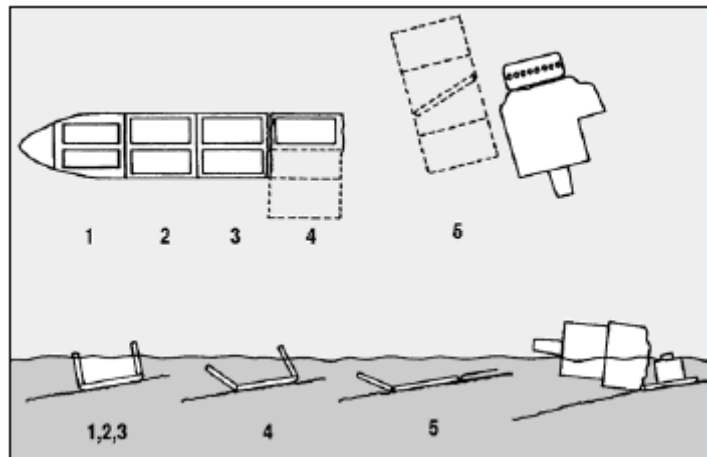


- 28/9 Olika specialister anländer till Mogadishu från USA, England, Frankrike och Västtyskland. De delas upp i två grupper: "Tekniska experter" och "kemiska experter". Efter råd från dessa spärrar myndigheterna av stränderna för allmänheten med hjälp av polis och militär.
- 29/9 Lastrum 3 vattenfylls. Upptäckten av olja på vattnet i lastrummet antyder att dubbelbotten brutits sönder. 113 containrar med farligt gods lossas från fartyget och fraktas bort. Löskommen olja fortsätter att driva iland tillsammans med gods från lastrum 5.
- 30/9 Akterskeppet separerar ytterligare från fartygets förliga sektion och intar 90o slagsida. All återstående däckslast faller överbord. Containrar och löst gods driver in och spolats iland på stränderna. Man hade planerat att försöka dra loss förliga sektionen men dessa planer överges. Oljeutflödet tilltar och oljan driver in på stränderna.
- 2/10 Lossning påbörjas av gods i lastrum 1. Somaliska myndigheter ombesörjer insamling av gods från stränderna.
- 3/10 Det anlidade bärgningsbolaget överges och ett nytt kontrakt tecknas, nu med Smit Tak International.
- 4/10 Godset i lastrum 1 lossas och lossningen påbörjas därefter i lastrum 2 och 3.
- 5/10 Det mesta av godset i lastrum 3 lossas men gods finns kvar under vattenytan i det delvis vattenfyllda lastrummet.

10/10 Allt ilandflutet gods har nu omhändertagits och placerats i förråd.

Så småningom kunde återstoden av bunkeroljan läktras. Vid försök att bärga återstående last av farligt gods ägnades särskild uppmärksamhet på innehållet i lastrum 5 som var vattenfyllt och bl.a. innehöll natriumpentaklorofenat, tetraetylbly och trikloretylen vilka alla är mycket hälso- och miljöfarliga kemikalier. Mängden tetraetylbly var 118 ton i stålfat som var stuvade i 7 containrar placerade i botten av lastrum 5. Det är svårt att bedöma i detalj vad som hände med dessa farliga kemikalier. Det står emellertid klart att delar av denna last aldrig bärgades.

Under oktober och november fortsatte fartyget att brytas sönder. Lastrum 4 skildes från fartygets förliga sektion och lastrum 5 skildes från maskinrummet. I slutet av december bogserades fartygets främre del, innehållande lastrum 1-3, ut till havs och sänktes 35 nautiska mil från kusten.



Bärgningen av fartygets återstående delar och last fortsatte till 31 maj 1986. Resterna av vraket bärgades slutligen av ett bärgningsfartyg och fördes av en stor pontonkran från Mogadishu till Europa.

### Orsak till olyckan

Grundstötning förorsakad av brusten bogserlina.

### Erfarenheter från olyckan

Olyckan visar att det är oundgängligt med utländsk assistans vid komplicerade kemikalieolyckor i tredje världen. I detta fall var det olyckligt att vissa kemikalier försvann efter att de flutit iland på stränderna och att en del av de farligaste kemikalierna inte bärgades.

### Informationskällor

**Report on the Ariadne incident**, 1986 Hazardous Material Spills Conference Proceedings, Association of American Railroads; US Coast Guard; Chemical Manufacturers Association; US Environmental Protection Agency, St. Louis, Missouri, USA, 5-8 maj 1986.

**HELCOM Manual on Co-operation in Response to Marine Pollution within the framework of the Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area (Helsinki Convention)**, Volume 2, 1 December 2002, Baltic Marine Environment Protection Commission (Helsinki Commission), FIN-00160 Helsinki, Finland

[www.coastguard.se/ra/volume2/start.htm](http://www.coastguard.se/ra/volume2/start.htm)

, Annex 3, "Ariadne, Maritime Chemical Accident", Engelskt sammandrag