

## Fartygsbrand på Tahiti

På kvällen den 14 oktober 1997 anländer containerfartyget "Contship France" till hamnen i Papeete (Tahiti). Detta fartyg hemmahörande i Bremen transporterar tusentals containrar till franska Polynesien, men också till Nya Zeeland och Australien. Följande dag vid nio-tiden, då dockarbetarna arbetade på fartyget, hördes en explosion nere i lastrummet och svart rök steg mot skyn. Papeetes hamn syns mycket väl ifrån stadens centrum, larmet gick direkt.

Klockan 09.10: Alarmeringscentralen i Papeete lät skicka iväg en släckbil till hamnen utan några precisa direktiv. Vice chefen för civilförsvaret, som tidigt hade hört ett vittne bekräfta att en explosion hade inträffat följt av en brand på fartyget, begav sig till platsen med en ambulans från Papeete och två släckbilar. På plats konstaterar han att det är svårt att bedöma brandspridningen och platsen för brandhärden. Fartygsbesättningen var enbart engelskspråkig och uppträdde förvirrat till följd av det inträffade - flera explosioner i lastrum och att det troligtvis fanns kemikalier inblandat också. Fyra mindre strålrör började användas för att hejda brandspridningen till containrarna på fartygsdäcket. En närmare orientering på platsen var viktig för att:

- Ta reda på om det fanns farliga kemikalier inblandade och i så fall vilka.
- Kontrollera att branden enbart omfattade lastrum nummer tre.
- Utarbeta en handlingsplan (att bekämpa branden med CO<sub>2</sub> som fanns ombord efter att ha stängt alla skeppsluckor.

Två rökdykarpar stängde öppningarna till lastrummet. Nio lätt rökskadade dockarbetare togs om hand av ambulanspersonal. Kylning och släckning av branden utfördes från andra båtar samt sex strålrör från kajen.

Klockan 11.30: En av skeppsluckorna kunde inte stängas på grund av att den hade deformerats av värmen, ett skumrör börjar användas för att åstadkomma ett skumtäck som skall förhindra att CO<sub>2</sub> kommer ut igenom öppningen. Riskerna för brandspridning minskade. Branden i lastrum tre tycktes ha minskat i intensitet efter att CO<sub>2</sub> använts.

Klockan 17.00: Man beslöt sig för att utlösa ytterligare CO<sub>2</sub>-behållare och vänta till följande dag innan man öppnade upp till lastrummet. Släckbil från Papeete och fem man stannade kvar över natten för övervakning. Följande dag beslöt man sig för att vänta på två experter på väg ifrån London och Nya Zeeland innan man öppnade upp till utrymmena under fartygsdäcket. Man bibehöll beredskapen för att återigen kunna använda CO<sub>2</sub> och en rökdykargrupp stod beredd. Lossningen av containrar från fartygsdäcket fortsatte.

Den 17 oktober gick den nya-zeeländska experten igenom och bekräftade vidtagna åtgärder. Specialisten från London anlände den 18 oktober och kom fram till att det fanns kalciumhypokloritlösning i fyra containrar i botten av lastrummet. Denna specialist på fartygsbränder och kemolyckor, fruktade att ett öppnande av lastrummet skulle leda till att syre kom in och kunde då åstadkomma en våldsam reaktion, han begärde att ett öppnande skulle skjutas fram till den 20 istället. Detta för den händelse branden åter skulle få fart, det enligt experten endast skulle gå att släcka branden genom att dränka lastrummet med vatten. Han gick med på att ett hundratal containrar lyftes av fartyget.

Orientering av utrymmena runt lastrum tre utfördes av rökdykarna, detta för att kolla av olika inträngningsvägar. Vid den sista orienteringen utsattes rökdykarna för syrastänk som kunde medföra kemiska reaktioner tillsammans med kalciumhypoklorit; rökdykarna fördes till sjukhus.

Representanten för dockarbetarna meddelade att de inte skulle lossa lasten från lastrum 3 om det var förknippat med risker. De krävde också att räddningstjänsten skulle finnas med under hela denna verksamhet.

Fartygets kapten talade om att ballasten hade blivit skadad. Man måste till följd av detta lossa ytterligare ett hundratal containrar innan släckningsarbetet kunde sättas igång.

Öppnandet av lastrummet ägde sålunda rum på förmiddagen den 20 oktober, efter att man hade laddat upp med stora resurser. Klockan 12.00 öppnades lastrummet. Containrarna i mellersta raden var deformerade upptill. En container höll på att kollapsa. Man beslöt sig för att stänga luckan och öppna nästa istället. Detta visade sig vara omöjligt då luckan var igensvetsad.

Då ingen omedelbar fara förelåg, beslöt man sig för att invänta specialutrustning. Denna utrustning anlände till Polynesien den 26 oktober.

Lt-colonel Patrick Lebuy

Capitaine Bertrand Cassou

Publicerad i Le Sapeur Pompier; Mars 1998.

Nyckelord: Fartygsbrand, kalciumhypoklorit.