

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

Sjunket fartyg med kromföreningar

(Olycka nr 27)

1973, 29 september Östersjön, 1 n.m. norr om Ölands nordspets, Sverige

Kromtrioxid, (Klass 5 och 8) i stålfat; korrosivt hälso- och miljöfarligt fast rött ämne; kan avge mycket irriterande damm; potentiell carcinogen; oxiderande ämne som vid upphettning avger fri syre och kan förorsaka brand och explosion vid kontakt med brännbara ämnen; bildar frätande kromsyra vid upplösning i vatten.

Natriumdikromat (Klass 6) i stålfat; hälso- och miljöfarligt fast rött ämne; potentiell carcinogen; bildar frätande kromsyra vid upplösning i vatten.

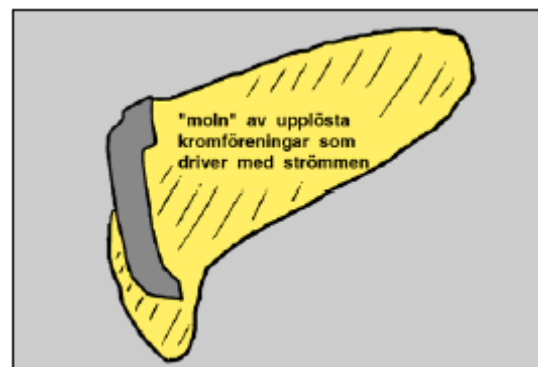
Det västtyska torrlastfartyget *Viggo Hinrichsen* var med två mans besättning (fartygskapten och en jungman) på väg från Rotterdam till Rönnskär i norra Sverige och råkade i hårt väder ut för maskinhaveri i Östersjön norr om Öland. Fartyget fick bogserhjälp mot Öland. Lasten försköts dock i den grova sjön och fartyget sjönk på 17 m djup 1 n.m. norr om Ölands nordspets.



Fartygslasten bestod av 234 ton kromtrioxid och 180 ton natriumdikromat i 1100 resp. 700 stålfat. Alla fat var av den vanliga typen för pulverformiga ämnen med avtagbara toppar ("removable head drums") som satt fast med spänning. Faten var stuvade i lastrum. Dock fanns även 27 fat stuvade på väderdäck.

Fartyget lade sig på havsbotten på babords sida. Efter ett dygn visade vattenprover att kromföreningar löstes ut i havsvattnet och ett guldfärgat gult moln drev med bottenvattenströmmen. Vid information om dessa vattenprover beslöt ansvariga centrala myndigheter att fartyget skulle bärgas.

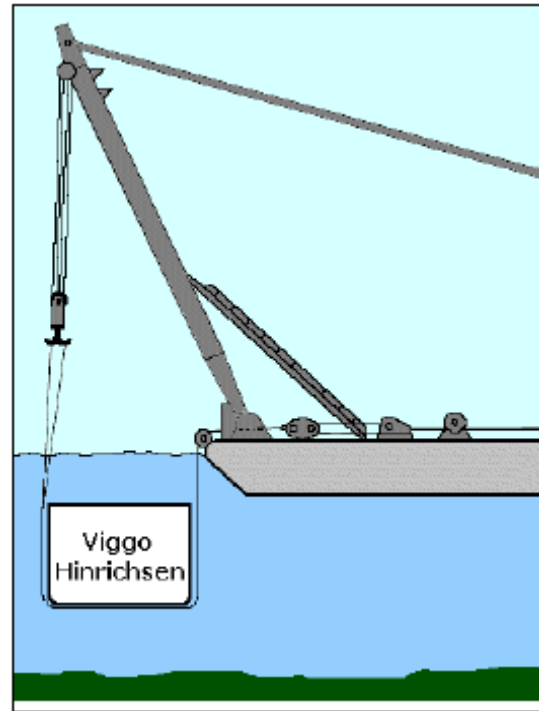
Koncentrationen av kromsyra var mindre än 1 g/l i bottenvattnet nära fartyget och några mg/l ca 100 m nedströms.



Tre dygn efter olyckan behandlades platsen med 11 ton ferrosulfat vilket hälldes från uppskurna pappsäckar över vattenytan ovanför det liggande vraket. Ferrosulfat är ett reduktionsmedel som minskar miljöfarligheten hos de upplösta kromsalterna.

Sonarutrustning användes för att lokalisera flera fat från *Viggo Hinrichsens* däcklast som fallit överbord under bogseringen fram till den slutliga olycksplatsen. Vissa lösa fat på havsbotten nära vraket visade sig ha krossats när fartyget sjönk och hade tömts på sitt innehåll.

Det stormiga vädret vid tiden för olyckan hade lagt sig ganska snart efteråt. Under en dryg veckas akuta räddningsinsatser rådde kav lugnt väder vilket hade en mycket gynnsam inverkan på operationen. Sex dygn efter olyckan anlände två pontonkranar till platsen. Med hjälp av dessa kunde *Viggo Hinrichsen* vinschas upp till marvatten. Hängande i ytläge kunde sedan fartyget föras in till hamn där lasten omhändertogs. Den totala utsläppet av kromföreningar till miljön uppskattades till 1 -2 ton. De enda miljöskador som kunde registreras var en mindre mängd döda fiskar och maneter. Kostnaderna för operationen blev ca USD 3 miljoner.



Orsak till olyckan

Maskinhaveri förorsakat av storm och underbemanning. Besättningen bestod av endast två personer (fartygskapten och en jungman).

Erfarenheter från olyckan

Händelsen rönt enormt intresse bland allmänhet och nyhetsmedia. Tidningspressen slog upp nyheten på löpsedlarna om det farliga ”giftfartyget” på havets botten. En oro spred sig och många fruktade det värsta. Det skrevs att livet i halva Östersjön kunde slås ut. Anförvanter till Kustbevakningens dykare ringde till räddningsledningen och ville inte att dykarna skulle riskera livet i det farliga ”giftmolnet”. Det visade sig hur svårt det är att ge en balanserad information vid sådana händelser.

Operationen mot *Viggo Hinrichsen* gav många värdefulla erfarenheter. Bl.a. krävs bättre information om vilka kemikalier som transporteras i Östersjöområdet. Dessutom visades på nödvändigheten att ha en bra beredskap för insatser mot kemikalieolyckor till sjöss. Många lärdomar erhöles beträffande ansvarsfördelning, skyddsutrustning, sökutrustning, kemikaliespridningsmodeller, mätmetoder m.m. När olyckan hände 1973 fanns i Sverige ingen utpekad ansvarig myndighet för åtgärder mot kemikalieolyckor till sjöss. Detta ansvar fick Kustbevakningen året efteråt.

Informationskällor

- 1) Looström B., **Fallet Viggo Hinrichsen från miljöskydds- och personskyddssynpunkt**, Anförande vid Tredje Nordiska Sammankomsten Rörande Oljebekämpning till Sjöss, Köpenhamn, 26-29 november 1973.
- 2) **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, Annex 3, “Viggo Hinrichsen, Maritime Chemical Accident”, Engelskt sammandrag