

Fra: Bjarne Rasmussen
Adresse: Dagnyvej 7, 1th
Postnr: 9000 Aalborg

= Arctic Care I =
(Story fiction)

COP 15 Arctic workshop

Under COP 15 klima topmødet i København var der en workshop som ikke påkaldte sig særlig megen opmærksomhed, da temaet for denne gruppe ikke var forbedring af klimaet, men derimod hvordan klimaændringerne i Arktis kunne udnyttes kommercielt. Deltagerne bestod fortrinsvis af repræsentanter fra de arktiske landes erhvervsministerier, de store internationale olieselskaber, de store internationale mineselskaber, repræsentanter for den oprindelige befolkning i de arktiske lande, samt cheføkonomen i Det internationale Energiagentur (IEA).

Cheføkonomen nævnte nu på workshoppen, at den nuværende globale olieproduktion ville falde inden længe, faktisk i løbet af få år. Dette ville få enorm indflydelse på hele verdenssamfundet idet stigende oliepriser, og måske endda også olierationering, ville få priserne på handelsvarer, fødevarer og meget mere til at stige eksplosivt, med alt den sociale uro og ballade dette ville medføre i alle befolkningerne på hele jordkloden.

Deltagerne i workshoppen fandt derfor straks ud af, at de havde en fælles interesse, og det var råstofudvinding i Arktis. Deltagerne i workshoppen blev også hurtigt enige om, at det ville tjene et godt formål, ja ligefrem være fredskabende, at kunne bidrage med olie til hele verdenssamfundet – endvidere ville meget stærkt forøgede priser på olie give store indtægter til den oprindelige befolkning i hele Arktis således, at levestandarden kunne hæves kraftigt på alle områder – det var simpelthen bare en winwin situation for alle parter.

Inden de pragmatiske og innovative deltagere forlod denne workshop var de blevet enige om hvad der skulle gøres, og hvornår det skulle gøres, og hvem der skulle gøre det, der skulle gøres – og at det skulle gøres hurtigt !

Dels var priserne på materiel til international offshore olieefterforskning og offshore olieudvinding helt i bund på grund af den internationale finanskrisen, og dels skulle olieudvindingen helst starte så hurtigt som muligt inden potentielle miljøaktivister fik for stor politisk indflydelse således, at olieudvinding i det sårbare arktiske miljø blev stoppet eller kraftigt reduceret.

Arctic Offshore I

Canada og Alaska havde allerede erfaring med onshore olieefterforskning og olieudvinding i Arktis, men blandt deltagerne i workshoppen var der bred enighed om, at det umiddelbart største potentiale for olieudvinding meget sandsynligt ville findes i det grønlandske vestkyst offshore område.

I det grønlandske offshore område generelt havde man ikke den helt store erfaring med olieefterforskning og slet ikke olieudvinding. Senest havde olieselskabet Statoil foretaget en enkelt offshore boring med boreskibet West Navion på Qulleq (Fyllas Banke) i 2000, og selvom det blev en knastør boring, så udtalte olieselskabet, at potentialet på denne ene boring havde været på niveau med de største oliefund i Nordsøen.

Under boringen var der i øvrigt opstået et problem med den nedsænkede blow out ventil på havbunden, og det havde både forsinket boreoperationen i adskillige dage samt forøget omkostningerne markant. Olieselskabet tog imidlertid ingen chancer idet en defekt blow out ventil kunne forårsage en gigantisk olieforurening i den sårbare arktiske natur. Oprydningen efter et sådant blow out ville koste Statoil milliarder af kroner – hvis oprydningen da overhovedet kunne lade sig gøre, thi en almindelig 20 fods container med beredskabsudstyr rækker ikke langt i Arktis !

Arctic Offshore II

Siden Statoil's olieboring havde det Grønlandske Hjemmestyre – nu Grønlands Selvstyre – udstedt rigtigt mange olieefterforskningslicenser i hele det grønlandske offshore område til havs.

Det havde imidlertid ikke medført nogen egentlig olieefterforskning siden 2000, men efter COP 15 workshoppen satte olieselskaberne nu turbo på aktiviteterne.

Olieselskabet *GreenOil* var den første til at udnytte en af de udstedte licenser, og påbegyndte meget hurtigt en olieboring vest for øen Disko et godt stykke uden for grønlandsk søterritorium, men dog stadig indenfor det grønlandske offshore område. *GreenOil* var et forholdsvis nyoprettet selskab, ejet af de største internationale olieselskaber.

GreenOil havde i øvrigt foretaget en meget seriøs research på de problemstillinger, der kunne forudses opstå under offshore aktiviteter i grønlandske farvande, men havde været noget hæmmet af olieselskabet Statoil's uvillighed til at dele ud af erfaringerne fra boreoperationen på Qulleq (Fyllas Banke) i 2000

Det hastede imidlertid med at foretage boringen inden licens udløb, og boringen i havbunden så heldigvis ikke ud til at volde nogen særlige problemer. Den konstante nordgående havstrøm medførte dog mange drivende isfjelde fra den store og meget produktive gletsjer i Diskobugten, og disse isfjelde udgjorde således en konstant trussel mod boreskibet under boreoperationen.

GreenOil havde derfor indchartret flere supplyskibe til at slæbe disse isfjelde væk fra en kollisionskurs med boreskibet. Det virkede egentligt meget godt, dog var enkelte isfjelde så store, at boreskibet måtte afbryde boreoperationen og sejle væk indtil isfjeldet var passeret. Derpå tilbage på position for at koble på borerøret og blow out ventilen på havbunden således, at boringen kunne fortsætte.

Endeligt !

GreenOil havde gjort et meget, meget stort oliefund på netop denne boring, og såvel den nationale som den internationale opmærksomhed var helt enorm. Der var nærmest ikke ende på indtægterne allerede inden boreskibet skulle afslutte sommerens olieboring, og som alle spindoktorerne sagde i de internationale medier "Det er helt uden risiko for det sårbare arktiske havmiljø idet råolien i Arktis næsten er helt rent og fri for tilsætningsstoffer i modsætning til olien fra OPEC landene; ja det er faktisk nærmest arktisk økologisk olie"

Fundet skete i slutningen af sommerperioden lige inden efterårsstormene og vestisen satte ind, og boringen skulle nu afsluttes med at lukke borebrønden af med cement - ren rutine procedure for boreskibet.

Mega isfjeldet !

Et kraftigt tidevand i Diskobugten havde ubemærket løftet et mega stort isfjeld, og kraftige vinde havde derpå ført det ud i den nordgående strøm. Dette isfjeld havde nu kurs mod boreskibet, og ret hurtigt blev boreskibets safety team enige om, at det var for stort til at blive slæbt væk fra kollisionskursen.

Blow out !

Boreskibet koblede nu fra brønden og blow out ventilen ved havbunden, men af en ukendt årsag kunne denne ventil ikke holde til det store tryk fra olien i undergrunden, og hele blow out ventilen blev blæst væk af trykket – råolien strømmede nu ud i havet og steg op til overfladen.

Oliekatastrofe !

Enorme mængder råolie spredte sig nu på havet, og havstrømmen samt ændret vindretning gjorde, at olie pølene tog kurs mod store rejefelter, fugleområder og sælområder øst for borepositionen.

GreenOil iværksatte nu den katastrofe beredskabsplan der var godkendt af Råstofforvaltningen i Grønland. *GreenCare* havde således en 20' container med flydespærringer stående i Aasiaat, og et af supply skibene hentede straks disse flydespærringer.

Ret hurtigt fik supply skibet lagt disse flydeafspærringer ud, men der var slet ikke nok, og drivende isfjelde og store isskoster flænsede og skabte store huller i disse udlagte flydespærringer.

Situationen løb helt ud af kontrol, men myndighederne i land beroligede *GreenOil* med, at der ville blive fløjet både speciel trænet mandskab og katastrofe materiel op til området fra Danmark.

Det viste sig dog vanskeligt at få både mandskab og materiel fra Danmark frem i tide inden olien for alvor spredte sig med kurs mod kysten thi tåge i Diskobugten gjorde, at der gik flere dage inden flyet fra Danmark kunne lande i området.

Oliekatastrofen blev indtil dato verdens største !

Olien blev nemlig ved med at strømme ud da det viste sig umuligt at lukke borehullet med cement på disse store havdybder; ej heller virkede det med dynamit – denne metode havde ellers vist sig effektivt til at lukke oliebrønde i ørkenen under krigen i Mellemøsten (!)

Det hele endte med, at olien fossede ud i havet indtil trykket gik af brønden. Derpå kunne boreskibet lukke af med cement – *men det skete først året efter i sommerperioden*, og i mellemtiden var enorme kystområder sølet ind i råolie.

Katastrofens samlede geografiske og økonomiske omfang fik fuldstændigt *Exxon Valdez katastrofen* ved Alaska til helt at blegne i sammenligning – og olieselskabet brugte ellers dengang over *tyve milliarder kroner* på oprydningen uden at kunne gøre oprydningen helt færdig. Her over tyve år efter er der stadig olieforurening gemt under et tyndt lag sand.

Nu var det mere end nogensinde påtrængende med indtægter fra olieindustrien - thi fangst og fiskeri var umuligt på disse kanter i de næste mange, mange årtier !

Arctic Offshore III

- *Kunne en sådan oliekatastrofe også ske i de øvrige efterforskningsfelter i det grønlandske offshore område ?*
- *Hvilke skibe skal inddæmme råolien og holde drivende isfjelde og store isskoster væk fra flydespærringerne ?*
- *Hvor skal man gøre af den inddæmmede råolie i flydespærringerne ?*
- *Hvem skal i givet fald betale den potentielle regning på mange, mange milliarder kroner for oprydningen på kysterne ?*
- *Hvem skal i givet fald betale potentiel erstatning til fiskere og fangere i det berørte område ?*
- *Er det relevant med etableringen af en aktiv Greenland Environment Coast Guard (GECG) inden olieefterforskningen og olieboringerne for alvor starter i de grønlandske offshore områder i de kommende år ?*

Arctic Mining I

Den grønlandske råstofforvaltning havde udstedt mange licenser til minedrift, men finanskrisen og de lave priser på råstoffer havde næsten stoppet for mineralefterforskningen og minedrift generelt.

Der var imidlertid tydelige tegn på, at finanskrisen var ved at ebbe ud, og fx kinesiske investorer havde således investeret kraftigt i store australske mineselskaber. Et af disse australske mineselskaber havde i øvrigt set potentialet for minedrift i Grønland, og havde derfor oprettet datterselskabet *GreenMining*. Dette selskab havde derpå fået licens til at drive en guldmine i bunden af Nuuk fjorden samt overtaget den operationelle del af guldmine driften i området ved Nanortalik.

AluCraft - verdens største fremstillingsvirksomhed af aluminium var også på banen, om end det ikke var minedrift men udnyttelse af vandkraft til forarbejdning af aluminium.

Fælles for alle disse selskaber var, at store malmskibe transporterede råvarerne til eller fra Grønland.

Arctic Mining II

Endeligt oprandt den store dag hvor det nye kæmpestore aluminiumskraftværk skulle indvies.

Placeringen af aluminiumskraftværket havde været til en del forhandling og diskussion, men alt endte med en winwin situation for alle parter, og nu stod værket klar til at modtage den første ladning aluminium malm til forarbejdning

Placeringen af værket lå ganske vist i et naturskønt område med et rigt fugleliv og mange sæler samt en del hvaler ude på bankerne i det åbne farvand. Det var imidlertid ikke olieudvinding og dermed potentiel oliekatastrofe sagen drejede sig om, men noget så uskadeligt og harmløst som aluminiumsfremstilling.

Malmskibet *GreenOre*

Malmskibet *GreenOre* var ca. på samme størrelse som de store malmskibe, der havde anløbet Greenex zinkminen i Marmorilik i sin tid. Dengang havde skibsforsikringsselskabet stillet som krav, at der skulle være en såkaldt kendtmand om bord under sejladsen i de isfyldte grønlandske farvande; især ruten ind igennem Umanak fjorden til Marmorilik var næsten altid fyldt med isfjelde og store isskoser samt hyppige tågebanker.

Malmskibet *GreenOre* havde ikke en sådan kendtmand om bord, men mente dog at opfylde gældende love regler for sikker sejlads i grønlandsk søterritorium. Skibets overstyrmand havde nemlig engang gået søvagt fra Reykjavik til Nuuk på krydstogtskibet *M/V Fantasy II* i rederiet PolarCruise – men det er en helt anden historie.

GreenOre var et ældre skib der var isforstærket til vintersejlads i svenske og finske farvande, og rederiet mente således ikke, at der skulle være de store problemer med sejlads i isfyldte grønlandske farvande - om end gletsjeris og storsis fra polarhavet er af en helt anden karakter og potentielt meget farligere for et sådant skib end vinterisen ved Sverige og Finland.

Rederiet mente heller ikke, at det navigeringsmæssigt skulle være noget særligt at sejle skibet ind til kajen ved aluminiumskraftværket. Området var nemlig målt meget præcist op af det danske farvandsvæsens opmålingsfartøjer nogle år i forvejen. Malmskibet kunne således bruge moderne e-navigering helt ind til kajen i brandtykt tåge sagde kaptajnen – der var i grønlandsk farvand for første gang.

Ulykker har det med at gentage sig !

M/V GreenOre ankom nu til grønlandsk søterritorium omkring aluminiumskraftværket efter en problemfri jomfrurejse igennem det isfyldte polarfarvand omkring Grønland.

Meget kraftige lokale vinde gjorde imidlertid at kaptajnen, i samråd med vagthavende officer i Grønlands Kommando GLK nede i Grønnedal samt vagthavende DMI meteorolog i København, valgte at ankre *M/V GreenOre* op på den anviste ankerplads i grønlandsk søterritorium.

Den anviste ankerplads havde aldrig været benyttet før, men blev anset for meget sikker da hele området var målt meget præcist op af det danske farvandsvæsens opmålingsfartøjer nogle år i forvejen.

Nu kan lokale vinde i grønlandsk søterritorium opstår meget pludseligt og være endog særdeles kraftige, og det var de da også i denne situation.

M/V GreenOre begyndte derfor at drive for ankerne - ind mod et område med mange skær, og kaptajnen valgte hurtigt at fire alt ankerkæde ud på begge de kastede ankre.

Under driften for vinden blev begge ankre imidlertid trukket op på klippebund hvilket medførte, at ankerfligene knækkede, og det store skib drev nu hurtigt ind på en klynge skær.

Her fik *M/V GreenOre* hurtigt slået hul på flere bunkerstanke med svær bunkersolie der begyndte at strømme ud i havet - akkurat som det skete for fragtskibet *Full City* der drev på klippeskærene ved Laugesund i 2009. *Full City* havde 1000 tons svær bunkersolie om bord, heraf lykkedes det de norske myndigheder at opsamle 217 kubikmeter oliefyldt vand og fjerne 820 kubikmeter olie fra bunkerstankene om bord. Olieforurening er omfattende og har ramt kysten så langt sydpå som Grimstad. **500 mennesker og 30 skibe deltager i oprensningsaktionen.** Senere lykkedes det et bjærgningselskab at trække *Full City* fri af klippeskærene idet skibet heldigvis ikke medførte last, men var i ballast.

M/V GreenOre medførte imidlertid en fuld last aluminiumsmalm til forarbejdning, og denne last skulle først losses inden skibet **måske** kunne trækkes fri.

Det blev en meget, meget kostbar operation !

Olieforureningen fra *M/V GreenOre* medførte i første omgang, at de lokale fiskere og fangere fik ødelagt deres eksistensgrundlag i de næste mange år p.g.a. af denne olieforurening. Senere søgte det grønlandske selvstyre erstatning for udgifterne til oprydningen og rensningen af fjorden i den *Internationale Fond for erstatning af skader ved olieforurening (IOPC)*.

Fonden udsendte derpå sin egen auditor for at klarlægge hændelsesforløbet. I audit rapporten blev det især fremhævet, at havmiljø-nødberedskabet i grønlandsk territorialfarvand stadig var mangelfuldt i relation til skibsfartens øgede besejlingsfrekvens af de internationale arktiske farvande.

Det kunne betyde, at skibets forsikring ikke dækkede det fulde ansvarsbeløb. De involverede parter arbejdede efterfølgende på en løsning ved fx at modregne den manglende forsikringsdækning i kravet fra de grønlandske myndigheder.

Sagen om det russiske tankskib *Volgoneft 139*, der brækkede i to dele under en storm i Kerchstrædet ved Sortehavet den 11. november 2007, inspirerede til dette løsningsforslag.

Arctic Mining III

- *Kunne et stort malmskib også grundstøde og lække svær bunkersolie ud i den sårbare arktiske natur under anløb af mineområder i Grønland ?*
- *Hvilke skibe skal inddæmme bunkersolien og holde drivende isfjelde og store isskasser væk fra flydespærringerne ?*
- *Hvor skal man gøre af den inddæmmede bunkersolie i flydespærringerne ?*
- *Hvem skal i givet fald betale den potentielle regning på mange, mange milliarder kroner for oprydningen på kysterne ?*
- *Hvem skal i givet fald betale potentiel erstatning til fiskere og fangere i det berørte område ?*
- *Hvor findes det nærmeste bjærgningselskab ?*
- *Hvem skal betale omkostningerne ved bjærgningen ?*
- *Er det relevant med etableringen af en aktiv Greenland Environment Coast Guard (GECG) inden minedriften accelererer i de kommende år ?*

Arctic Cruising I

Turismen i Grønland var nu i kraftig fremgang efter den megen fokus på klimaændringerne i Arktis på klima topmødet COP 15 i København. Rigtigt mange turister ville således gerne se Arktis inden isen smeltede i løbet af de næste par tusind år.

Rederiet Polar Cruise havde derfor indkøbt atter et krydstogtskib til rederiets flåde af polar krydstogtskibe. Denne gang var det dog et noget mindre skib end de øvrige skibe i rederiets flåde. Klog af skade og mange, mange omkostninger ved *M/V Fantasy* og *M/V Fantasy II* katastroferne var det nye skib *M/V Icecap Relax* noget mindre end de øvrige skibe i flåden.

Pengene skulle trods alt tjenes selvom skibet var noget mindre, så rederiets marketingsfolk havde udarbejdet et *VIP polar wellnes & adventure* koncept for absolut velhavende kunder.

Jomfruturen for *M/V Icecap Relax* gik først til Scoresbysund og derefter til Nationalparken i Nordøst Grønland med landgang og sightseeing ved den berømte *Alabama hytte* nord for Daneborg.

M/V Icecap Relax medførte 400 passagerer på rejsen hvilket er omkring det samme antal personer som hele indbygger antallet i Scoresbysund og for så vidt i hele Nordøst Grønland.

Historien har det med at gentage sig !

I diset vejr sejlede *M/V Icecap Relax* på en større isskosse ca. 5 sm øst af munden på Scoresbysund fjorden. Farten på skibet havde været stort nok til, at der blev slået hul i skroget, og skibet tog både vand ind samt lakkede bunkersolie.

Arctic Cruising II

Kaptajnen vurderede nu at skibet stadig var sødygtigt, men at det ville være mest forsvarligt såfremt de mange VIP passagerer blev evakueret just in case. Med hensyn til olieudstrømningen fra lækagen i skibets bunkerstank kunne han intet stille op.

SAR tjeneste og havmiljø beredskabstjeneste i Nordøst Grønland ?

I Nordøst Grønland er nærmeste SAR tjeneste med kapacitet til at evakuere 400 passagerer fra et nødstedt krydstogtskib samt inddæmning og opsamling af forurenende væske i flydespærringer – meget, meget langt væk.

Måske så langt væk som Island – men har dette land resurserne til en effektiv SAR tjeneste og havmiljø beredskabstjeneste i de isfyldte farvande i Øst og Nordøst Grønland ?

Arctic Cruising III

- Kunne katastrofen også ske under offshore olieeftersforskning og olieudvinding i Nordøst Grønland ?
- Hvem udfører SAR tjeneste og havmiljø beredskabstjeneste under krydstogtskibe katastrofer og offshore katastrofer på den grønlandske øst og nordøst kyst ?
- Hvem skal i givet fald betale omkostningerne ved disse tjenester og selve aktionerne ?
- Hvilke skibe skal inddæmme råolien og holde drivende isfjelde og store isskoster væk fra flydespærringerne ?
- Hvor skal man gøre af den inddæmmede olie i flydespærringerne ?
- Hvem skal i givet fald betale den potentielle regning på mange, mange milliarder kroner for oprydningen på kysterne ?
- Hvem skal i givet fald betale potentiel erstatning til fiskere og fangere i det berørte område ?
- Er det relevant med etableringen af en aktiv Greenland Environment Coast Guard (GECG) på den grønlandske østkyst i sommerperioden ?

Greenland Environment Coast Guard (GECG)

Såfremt myndighederne i det danske rigsfællesskab anser det for relevant med etablering af en *Greenland Environment Coast Guard (GECG)* kunne følgende innovative forslag måske inspirere myndighederne i rigsfællesskabet:

- 1) De mindre lokale grønlandske fragtskibe, der både forsyner bygderne med varer og medbringer et mindre antal passagerer, står over for en udskiftning med nybygget tonnage i meget nær fremtid – måske allerede i 2010.

Grønlands Selvstyre ejer disse skibe idet de ejer aktiemajoriteten i rederiet Royal Arctic Bygdeservice.

Det kunne måske være meget relevant, at disse nye skibe til Royal Arctic Bygdeservice blev bygget efter det *Arctic Multipurpose Ship* koncept, som blev udviklet i Grønland i 1996.

Denne skibstype vil både kunne forsyne bygderne med varer, containere og passagerer samt tilkaldes af *Greenland Environment Coast Guard (GECG)* for aktiv deltagelse i tilfælde af en skibskatastrofe hvor skibet lækker olie, eller ladning der kan forurene den sårbare arktiske natur.

- 2) I selve GECG vil skibstypen også kunne virke som *havmiljø patruljeskibe* under offshore olieeftersforskning og olieboring i det grønlandske offshore område og minedrift område - samt deltage i politiets eftersøgninger af savnede personer mv.

Konceptet kan dermed også skabe helt nye grønlandske arbejdspladser.

- 3) *Greenland Environment Coast Guard (GECG)* konceptet kunne måske inspirere i de øvrige arktiske lande, og hvis Grønlands Selvstyre går forrest kan der være yderligere et potentiale for flere nye grønlandske arbejdspladser i form af rådgivningsvirksomhed på området mv.

Noté:

International kommerciel transit skibstrafik i og igennem arktiske farvande

At arktiske farvande som fx *Nordvest og Nordøst passagen* har potentiale til at blive sejlbare i sommerperioden indenfor en overskuelig årrække, kan næsten ikke undgå at give nogle nye udfordringer for alle de arktiske lande og/eller IMO med hensyn til:

At skabe sikker sejlads for den kommercielle transit skibsfart; fx:

- internationale sejlruiter hvor søkortene er pålidelige i forhold til radar navigering og terrestrisk navigering
- internationale sejlruiter hvor farvandet er opmålt forsvarligt
- internationale sejlruiter hvor overensstemmelsen mellem søkortene på ruten og digitale navigeringssystemer som fx GPS er afprøvet og fundet sikker.
- Teste LRIT (Long-Range Identification and Tracking of Ships) på ruterne

At skabe en arktisk SAR tjeneste (redningstjeneste) der virker effektivt på en hvilken som helst position gennem hele sejlruiten; fx:

- en arktisk SAR redningstjeneste der fungerer effektivt på en hvilken som helst position på hele sejlruiten; uanset nationalitet af nærmeste SAR tjeneste. En ineffektiv arktisk SAR tjeneste (kan skyldes manglende resurser) kan få uoverskuelige konsekvenser for redning af passagerer i skibskatastrofer hvor fx krydstogtskibe er involveret.
- teste North Atlantic Vessel Indication System (NAVIS) i praksis på ruterne.
- teste AIS i praksis på ruterne

At skabe en sundhedstjeneste, der kan håndtere mange evakuerede passagerer fra et krydstogtskib - eller et boreskib - der forliser i arktisk farvand.

At skabe en arktisk havmiljø beredskabstjeneste, der virker effektivt på en hvilken som helst position gennem hele sejlruiten; fx:

- specialskibe og udstyr der hurtigt kan dæmme op for havforurening fra et råolietankskib.
- specialskibe og udstyr der hurtigt kan dæmme op for havforurening fra et offshore oil drill blow out .
- specialskibe der kan fjerne den inddæmmede olieforurening.

At skabe en international formaliseret arktisk kendtmandstjeneste som tilbud til krydstogtskibe og skibe der medbringer en ladning der kan skabe havmiljøforurening ved udslip fra skibet – på hele ruten; eller udvalgte dele af ruten

At skabe internationale træningsfaciliteter for opkvalificering af navigatører, der skal besejle arktiske farvande for første gang.

Bjarne Rasmussen/www.iceguide.dk/august 2009

M/V Fantasy II

(vers. 1,4)

Rederiet Worldcruise

Efter det voldsomme piratangreb på krydstogtskibet M/V Fantasy nede ved tropeøen Mauritius i det Indiske Ocean, bestilte rederiet nu adgang til firmaet *MaRisk* der via hjemmesiden *riskline.com* giver et brugervenligt overblik over sikkerhedstrusler mod søfart i hele verden.

Rederiet WorldCruise besluttede sig straks for at sælge skibet. Enough is enough.

Kort tid efter smilede heldet dog lidt til det hårdt plagede rederi. De store nationer var nemlig gået sammen om at bekæmpe de somaliske pirater. Somalias regering og disse store nationer havde således indgået en aftale om at etablere en *Somalia Coast Guard*. Denne kystvagt skulle nu hurtigst muligt etablere et hovedkvarter, og de store nationer blev hurtigt enige om at ombygge et krydstogtskib idet et sådant mobilt hovedkvarter let kunne flyttes til nye lokationer med piratvæsen der skulle bekæmpes – senere kunne det også virke som et mobilt internationalt miljøkystvagt/SAR koordinerings hovedkvarter for den øgede internationale skibsfart i arktiske farvande igennem den arktiske sommerperiode.

I løbet af få uger var M/V Fantasy solgt til NATO, og en ombygning blev påbegyndt.

Rederiet PolarCruise

Efterhånden aftog piratvæsenet, men flere og flere kunder efterspurgte igen krydstogter til polar egnene. De internationale medier fokuserede meget på disse egne på grund af klimaforandringerne, og mange ville derfor gerne se polarisen inden den smeltede.

Rederiet besluttede sig derfor til at bygge krydstogtskibet *M/V Fantasy II*, og denne gang skulle skibet bygges efter alle de seneste nye nationale og internationale love og bekendtgørelser om sikker sejlads i polarfarvandene. Der skulle bare ikke være noget at komme efter !

Klog af skade, og af megen tidligere negativ presseomtale, oprettede man dog et datterselskab ved navn PolarCruise der skulle disponere over det nye skib og sejladsen i polarfarvandene - sådan bare for en kommerciel sikkerheds skyld.

Nybyggeri

Under nybyggeriet af *M/V Fantasy II* fulgte rederiet nu alle de sidste nye vejledninger fra IMO's søsikkerhedskomiteé og alle de arktiske nationers nationale regler og love samt rederiets interne regler for nybyggeri til polarsejlads.

Skibet blev således udrustet med Brovagtsalarm, Elektroniske søkort, LRIT (Long Range Identification an Tracking of Ships), dobbelt sæt isprojektører, tredobbelt sæt ARPA radar, dobbelt GPS systemer, dobbelt GMDSS systemer, overdækkede redningsbåde, dobbelt bund og dobbelt skrog indtil vandlinien, højeste isklasse på skroget generelt og meget mere.

Godt nok forliste både TITANIC og HANS HEDTOFT selvom det teknisk set egentligt ikke kunne lade sig gøre – men disse skibe havde jo altså slet ikke den tip top moderne tekniske standard som M/V Fantasy II blev bygget efter - sagde marketingsfolkene i rederiet PolarCruise.

Navigatorens Kvalifikationer

Rederiet WorldCruise havde mange rapporter og undersøgelser fra krydstogtskibet M/V Fantasy's kollision med isen på dette skibs jomfrutur. Disse erfaringer blev nu formidlet videre til datterselskabet PolarCruise.

I en af rapporterne blev det især fremhævet, at skibets vagthold på broen skulle trænes bedre i sejladsikkerhed i polarfarvandene. Endvidere at der så vidt muligt burde tages en rådgivende Maritime Iceguide om bord ved sejlads i isfyldte farvande.

Rederiet PolarCruise undersøgte nu udbuddet af begge dele. Med hensyn til *simulator training* i sikker sejlads i polar farvandene fandtes der ingen kurser som dækkede behovet. Det var noget med, at der ganske enkelt var for få betalende kunder til sådanne særlige polar kurser, og at det var meget kostbart at udvikle software til de eksisterende *Full Mission Bridge simulator training facilities*. Kurser i Polar SAR Communication var der heller ikke rigtigt noget af. Rederiet valgte derfor at låne erfarne polar navigatører fra moderselskabet WorldCruise, selvom det var vanskeligt midt i officerernes ferietid. Med hensyn til Maritime Iceguides var der nu et udbud af nogle ganske få personer der kaldte sig dette, om end der ikke var nogen IMO eller nationalt formaliseret certificering af disse personers kvalifikationer og polar erfaringer mv.

M/V Fantasy II på jomfrusejlads

Dagen oprandt hvor M/V Fantasy II gled i vandet. Skibet var på alle områder meget imponerende; det kunne således medtage ikke mindre end 7000 (syvtusinde) passagerer. Det ville dog kun kunne lade sig gøre at have så mange passagerer om bord under sejlads i **arktiske** farvande da der i 2009 var blevet indført strenge begrænsninger i det maksimale antal passagerer om bord under sejlads i **antarktiske** farvande.

Snart kom dagen hvor skibet skulle afgå på sit allerførste polarcruise. Ruten gik fra Europa til Grønland og derpå til New York øst om New Foundland. Marketingsfolkene ville gerne markedsføre en større international event ved at M/V Fantasy II sejlede hen over den position hvor HANS HEDTOFT forliste og senere hen over den position hvor TITANIC forliste. Skibets tekniske tilstand var jo second to none af hvad der nogensinde var bygget til polarcruise, og på denne måde kunne rederiet få megen god opmærksomhed og gratis reklame for det nye PolarCruise koncept. Rederiet reducerede dog antallet af passagerer fra 7000 almindelige pax. til 1500 VIP pax. af hensyn til polar SAR tjenestens nuværende begrænsninger i Arktis. Når konceptet var helt indarbejdet og markedsført world wide kunne man altid hæve antallet af passagerer til 7000 idet der ikke var de samme begrænsninger for besejling af Arktis som der er for Antarktis.

Turen til Island gik uden problemer, og efter Island skulle skibet sejle ind i en af de dybe grønlandske fjorde med høje fjelde og glimtende isgletchere der hastigt smeltede under klimaforandringerne - eller hvad det nu var medierne plejede at fremhæve her op til den internationale klimakonference i København.

Alle søvagtgående navigatører om bord var meget erfarne med sejlads i polarfarvande. Under skibets ophold i Island og kort tid før afgang måtte skibets søvagtgående overstyrmand dog desværre hasteindlægges på sygehuset med blindtarmsbetændelse. Nu var der imidlertid to overstyrmænd om bord idet den ene overstyrmand gik søvagten og den anden overstyrmand tog sig af alt det sikkerhedsmæssige tilsyn i det kæmpestore skib. Den anden overstyrmand havde alle nødvendige og gyldige certifikater for at gå søvagt, men havde ingen erfaring med sejlads i polarfarvande. Rederiet havde imidlertid bestilt en af de nye Maritime Iceguides på strækningen fra Island til Grønland. Enden på det hele blev, at den anden overstyrmand begyndte at gå søvagt sammen med den meget erfarne Maritime Iceguide. Skibet skulle anløbe Nuuk i Grønland, og en ny overstyrmand til søvagten kunne lige akkurat nå at mønstre her inden turen ind i den delvist opmålte fjord.

Den dybe, delvist opmålte, fjord

Sejladsen fra Island til Nuuk gik meget fint i det gode vejr, og skibets tekniske udstyr virkede perfekt uden de fejl der ellers typisk dukker op på en jomfrusejlad.

I Nuuk mønstrede der som planlagt en ny overstyrmand til søvagten. Han havde været med den gamle M/V Fantasy på den fatale rejse hvor skibet kolliderede med is i tåget vejr.

Nu fortsatte skibet rejsen ind i den dybe grønlandske fjord, og indsejlingen blev en uforglemmelig og meget positiv naturoplevelse for VIP passagererne - hvoraf mange var meget magtfulde og indflydelsesrige ministre fra store og betydende nationer.

I styrehuset var både kaptajnen, vagtholdet og Maritime Iceguide derfor yderst koncentrerede om sikker sejlads i det anviste *safe area & routes* i søkortene over fjorden.

ALLE love, regler og bekendtgørelse blev således overholdt og mere til.

Pludseligt stoppede skibets hovedmotor !

Ca. midt inde i fjorden stoppede skibets hovedmotor pludseligt. I første omgang tog alle officererne det roligt; skibet sejlede jo langsomt frem og fjorden lå næsten spejlblankt. Skibets Vedligeholdelseschef ringede hurtigt op til broen og fortalte, at der var nogle problemer med den computer software som styrede skibets hovedmotor, og at man var i kontakt med rederiets EDB afdeling for at få afklaret problemet så hurtigt som muligt. Man havde ganske vist prøvet at starte manuelt, men computer softwaren overtog hver gang styringen og lagde motoren død.

Måske en aktiveret terror virus i softwaren ?

Nu begyndte det pludseligt at blæse op som det kendes i disse fjorde, og skibet begyndte at drive ind over et *urent area* med mange skær og dybt vand imellem skærene.

Begge ankerne blev kastet, men i det dybe vand drev skibet forholdsvis stille og roligt ind over nogle skær hvorefter ankerne bed fast i klippebunden. Der var dog heldigvis stadig 2 (to) meter vand under kølen.

Tidevandet !

Alle tog det stadigvæk roligt idet skibet jo nærmere var drevet ind over skærene fremfor at sejle op på skærene. Det vil sige, næsten alle tog det roligt. Maritime Iceguide var noget betænkeligt ved situationen idet tidevandet nu var på vej ned i fjorden, og her ville det falde mindst 5 (fem) meter inden det steg igen.

Kunne M/V Fantasy II klare et sådant pres og vrid på skærene inden tidevandet vendte igen ?

Hvis hovedmotoren ikke snart blev startet op kunne de endda risikere flere omgange *grounding* idet bowtrusteren og sterntrusteren slet ikke kunne presse skibet væk fra skærene i den stærke blæst.

Forurening af det sårbare arktiske havmiljø

Efter samråd med resten af skibsledelsen, rederiets nyoprettede *Polar Safety Department* samt den rådgivende Maritime Iceguide, tilkaldte kaptajnen nu den arktiske SAR tjeneste for assistance.

Det viste sig hurtigt, at det ikke var muligt med assistance fra andre skibe inden lavvandet satte ind. Heldigvis kunne det store skib ikke forlise da det så at sige ville lande på skærene, men hvad med den meget ujævne belastning af skibets bund inden tidevandet steg igen ?

M/V Fantasy II kunne IKKE klare disse belastninger på skæret thi ingen skibsingeniør havde haft fantasy til at tage højde for en sådan situation under konstruktionsfasen.

Ved lavvandet fik skibet vredet hul på en bunkerstank i dobbeltbunden på en sådan uheldig måde, at svær bunkersolie begyndte at strømme ud i det sårbare arktiske havmiljø i fjorden.

Olieforureningen medførte i første omgang, at de lokale bygdeboere, fiskere og fangere fik ødelagt deres ørredfiskeri og sælragt i fjorden de næste mange år af denne olieforurening. Senere søgte det grønlandske selvstyre erstatning for udgifterne til oprydningen og rensningen af fjorden i den *Internationale Fond for erstatning af skader ved olieforurening (IOPC)*. Fonden udsendte derpå sin egen auditor for at klarlægge hændelsesforløbet. I audit rapporten blev det især fremhævet, at havmiljø-nødberedskabet i grønlandsk territorialfarvand var meget mangelfuldt i relation til krydstogtskibenes øgede besejlingsfrekvens i de senere år. Det kunne betyde, at skibets forsikring ikke dækkede det fulde ansvarsbeløb. De involverede parter arbejdede efterfølgende på en løsning ved fx at modregne den manglende forsikringsdækning i kravet fra de grønlandske myndigheder.

Sagen om det russiske tankskib *Volgoneft 139*, der brækkede i to dele under en storm i Kerchstrædet ved Sortehavet den 11. november 2007, inspirerede til dette løsningsforslag.

Assistance

Nu ankom der imidlertid assistance. Dels ankom et skib fra den grønlandske fiskeriinspektion og dels ankom et mindre *Arctic Multi Purpose Ship (AMPS)* fra den lokale kystfart af gods og passagerer til, fra, og mellem de grønlandske bygder.

Dette *Arctic Multi Purpose Ship* var bl.a. designet til at understøtte havmiljø nødberedskabet i grønlandsk territorialfarvand under den kommende arktiske offshore olieudvinding. Desværre havde myndighederne **ikke** øget bevillingerne til havmiljø-nødberedskabet i de sidste mange år, så skibet medbragte **ikke** de nødvendige flydeafspæringer der ellers kunne have forhindret olien i at sprede sig i fjorden og helt ud til kystområderne.

Ved højvandet fik begge de ankomne skibe dog slæbt M/V Fantasy II ud i *safe area* i fjorden, og under hele forløbet havde Maritime Iceguide virket som rådgiver og koordinator mellem krydstogtskibets kaptajn og de grønlandske autoriteter inkl. SAR tjenesten.

En dykker fra den grønlandske fiskeriinspektion's skib konstaterede, at der var en lækage i den ene bundtank med svær bunkersolie. Skaderne på skibets bund så imidlertid ikke ud til at være større end at skibet uden problemer kunne fortsætte rejsen som planlagt; dog med et anløb af den nye store *Nuuk International Harbour* for et nærmere dykkereftersyn af bunden.

Problemet med computer softwaren var også løst, og man fik startet hovedmotoren op igen. Derpå sejlede skibet til *Nuuk International Harbour* for at lægge til kaj og få tømt den lække bundtank og foretage et grundigt eftersyn af både dobbeltbunden og computer softwaren i maskinrummet inden rejsen fortsatte til New York som planlagt, men for reduceret fart.

I Nuuk forlod Maritime Iceguide skibet idet det nu skulle sejle i internationalt farvand fra Nuuk til New York.

Solskin om bord

Vejret var meget fint og klart med en frisk sydvesten vind ind ret for. Skibet var nu godt fri af den grønlandske vestkyst, og for at indhente noget af forsinkelsen blev farten øget til 18 knob. Det kunne skibets stærke konstruktion godt klare selvom der var hul i en enkelt bundtank.

Den søvagtgående overstyrmand skulle nu på eftermiddagsvagt, men han også skulle skrive og afsende en ISM og ISPS rapport over hændelsen til rederiets *Polar Safety Department*. Denne rapport havde ASAP status, så han aftalte med den anden overstyrmand, at denne gik søvagten selvom skibet stadig sejlede i isfyldt farvand. Den anden overstyrmand havde gået søvagt sammen med Maritime Iceguide fra Island til Nuuk, så nu var han jo ikke længere uerfaren med issejladsmen søvagt overstyrmanden.

Kaptajnen havde givet klare skriftlige ordrer til sikker passage afstand af isfjelde på ruten. Han havde endda nedskrevet World Meteorological Organisation definitionen af et isfjeld som er is, der er løsgjort fra en gletsjer, og som rager mere end 5 (fem) meter op over havet.

Overstyrmanden kiggede grundigt på skibets meget avancerede radar'er, men kunne kun se seaclutter fra søen af den friske sydvesten vind som stod lige ind i skibets stævn. Han kiggede nu lige så grundigt ud over havet foran skibet, men dels var det svært at se noget i det stærke og klare solskin som stod lige ind i styrehuset og dels var der mange hvide skumtoppe på bølgerne som gjorde det svært at se isklumper der ragede **mindre** end 5 (fem) meter op over havet.

Disse isklumper, der er for små til at defineres som værende isfjelde, kaldes også nogen gange for store isskopper, og de kan være endog meget svære at se for et utrænnet øje blandt alle de hvide skumtoppe på bølgerne.

Pludseligt gav det et ordentligt drøn i skibet !

Krydstogtskibet M/V Fantasy II var sejlet på is med 18 knobs fart ca. 10 sømil ud for den grønlandske vestkyst på rejse mod New York. Det begyndte hurtigt at tage vand ind i forskibet, og overstyrmanden stoppede skibet så hurtigt som det nu kan lade sig gøre for så stort et skib der sejler med 18 knobs fart.

Heldigvis kunne skibet også holde til denne hændelse selvom det fik et stort hul i stævnen og forskibet blev fyldt med vand. Ingen passagerer kom noget til, og der blev ikke slået hul på flere bunkerstanke med svær bunkersolie. M/V Fantasy II vendte nu om og sejlede meget langsomt tilbage til *Nuuk International Harbour*. Her kunne det lægge til kaj og evakuere alle de 1500 passagerer, inden det fortsatte til nærmeste skibsværft for reparation af de efterhånden omfangsrige skader på skroget. Det blev i øvrigt meget kostbart for rederiet at evakuere de 1500 passagerer om bord. Rederiet måtte således indchartre en del fly for beflyvning mellem Nuuk og Europa for at løse denne opgave på tilfredstillende vis for de mange VIP passagerer om bord.

Kunne det være undgået ?

Hele historien er heldigvis opdigtet, men desværre viser det sig gang på gang, at virkeligheden overgår fantasy'en !!

Min pointe med denne historie om M/V Fantasy II samt de forgående historier om den anden M/V Fantasy er, at alle **tekniske** love, regler, bekendtgørelse mv. vedr. sikker sejlads i polarfarvande bør suppleres op med avanceret **visuelt & psykologisk simulator træning** af både erfarne og uerfarne navigatører der besejler polarfarvande med skibstyper som krydstogtskibe, tankskibe og specialskibe i offshore sektoren.

Bjarne Rasmussen/juli 2009/www.iceguide.dk

= M/V Oil Care =

Vers 1,0

World wide højkonjunktur

Efter en række år med world wide finanskriser blev bunden nået, og den internationale forretningsverden havde nu forrygende travlt med at positionere og investere i det kraftigt stigende marked for råstoffer, herunder fossile brændstoffer som olie.

Deltagerne på et tidligere afholdt klima topmøde i København havde ganske vist udarbejdet et klimamanifest med hovedvægt på forøget brug af grøn og vedvarende energi samt begrænsning af CO₂. Senere talte man dog mand og mand imellem, at der her og nu var brug for mange fossile brændstoffer under det hastigt stigende opsving i verdensøkonomien. På disse meget uformelle møder blev hele det Arktiske område nævnt igen og igen som fremtidens leverandør af råstoffer - især olie - til hele den vestlige verden. Resten af verden kunne så deles om de eksisterende råstofleverandører der opererede under varmere himmelstrøg.

Nordvest passagen I

Den arktiske polaris havde fortsat sin hastige tilbagetrækning under den internationale world wide finanskriser, og det var nu kommet så vidt, at Nordvest passagen kunne besejles af større skibe i den korte sommerperiode.

Her var nu mange penge at spare i form af reduceret brændstofforbrug for den del af skibsfarten, der sejlede på ruterne mellem Østen og Europa og vice versa. Brændstof var jo steget betragteligt i pris nu hvor det internationale opsving steg med stor hast.

Rederiet Arctic Care

Rederiet Arctic Care disponerede over nogle råolie tankskibe der især var beskæftiget med at sejle råolie fra Alaska til raffinaderierne i den noget sydligere del af det vestlige USA. Denne råolie blev udvundet i Prudhoe Bay i den nordlige del af ødemarken i Alaska hvorefter den blev pumpet igennem en imponerende lang olierørledning tværs igennem vildmarken til udskibningshavnen Valdez i den sydlige del af Alaska.

Bortset fra et enkelt lille uheld hvor et af rederiets skibe havde påsejlet et skær og lækket adskillige millioner liter råolie ud i det sårbare arktiske havmiljø ved Valdez, fungerede hele dette olietransport flow særdeles udmærket både i land og på den maritime side - sagde rederiets marketingsfolk.

Sårbare arktiske natur I

De internationale miljøaktivister og Råstofforvaltningen i Alaska var for så vidt enige med rederiet og olieudvindingsselskabet om, at hele olie transport flowet havde virket godt siden uheldet for mange år siden. Dog var parterne bekymret for, om den stigende internationale terrorisme også ville brede sig til disse øde egne. Det var ganske vist stadig lidt vanskeligt at komme frem i ødemarken, men det var til gengæld særdeles nemt at springe olietransport rørledningen i luften på et strategisk godt sted. Det havde den amerikanske hær været vidne til mange gange i Mellemøsten.

Sådanne gentagne sprængninger ville få en mærkbar effekt på den sårbare arktiske natur samt medføre meget store økonomiske tab.

M/V Oil Care

Alle involverede aktører blev nu enige om, at alle havde en fælles interesse i et alternativt maritimt olietransport flow mellem Prudhoe Bay og raffinaderierne i det sydlige USA samt mellem Prudhoe Bay til olieraffinaderierne i Europa via Nordvest passagen.

Rederiet Arctic Care havde lige den rigtige tonnage til dette formål. Råolietankskibet *M/V Oil Care* var et af rederiets allerførste råolie tankskibe, og havde en størrelse på 150.000 bruttotons (BT). I sagens natur var det ganske vist et ældre skib med en del tekniske dispensationer for både det ene og det andet, men alt i alt særdeles velholdt. Skibet overholdt således alle gældende internationale regler og love på det tekniske område.

Rederiet Arctic Care undersøgte dog hvor langt IMO var kommet med de forventede nye regler og love for sejlads i internationale arktiske farvande. Rederiet fik nu den besked, at det ville tage mange år førend IMO landene havde ratificeret nye regler og love for sejlads i internationale arktiske farvande. I skrivende stund var det kun Danmark og dermed Grønland som havde skærpet egne nationale regler og love for sikker sejlads i grønlandsk søterritorium pr 1. juli 2009 – men her skulle *M/V Oil Care* jo ikke sejle !

Arktisk SAR tjeneste

Klog af tidligere meget stor økonomisk skade, undersøgte Rederiet Arctic Care nu det arktiske katastrofeberedskab for både SAR og havmiljø.

Det viste sig nu, at Canada havde afholdt en konference i vinteren 2009 i Halifax hvor omkring 100 skibsejere, kaptajner og embedsmænd havde gennemgået det potentielle katastrofeberedskab for en skibssulykke ud for Nunavuts kyst. Avisen Nunatsiaq News skrev derpå følgende: ”En simuleret gennemgang af en skibskatastrofe afslørede store huller i katastrofeberedskabsplanerne, som kan føre til både tab af liv og alvorlige miljøskader i området”

I samråd med Råstof forvaltningerne i Alaska og Canada besluttede rederiet sig nu for, at søsterskibet til *M/V Oil Care* skulle medsejle uden last og dermed virke som back up i tilfælde af en lækage fra *M/V Oil Care*. Statsforvaltningen i Alaska og Canada ville således holde rederiet skadesløs for denne ekstra udgift til det ledsagende og tomme søsterskib.

Nordvest passagen II

Alt var således på plads, og endeligt kom dagen hvor *M/V Oil Care* samt søsterskibet anløb Prudhoe Bay for en rejse herfra til Europa via Nordvest passagen.

Medierne havde enormt fokus på hele forløbet idet der nærmest blev skrevet maritimt historie på området.

M/V Oil Care blev tillastet uden problemer, og begge skibe stævnede ud i Nordvest Passagen bound for Europa. Da skibene uden problemer med is eller de uopmålte områder i søkortene nåede frem til det canadiske søterritorium i Nordvest passagen, fik de følgeskab af en isbryder fra den canadiske Coast Guard.

Alle tre skibe fortsatte sejladsen, og vel ankommet til den sydøstlige del af Nunavut (Arktisk Canada) uden problemer på rejsen, vendte den canadiske isbryder nu om sammen med det ledsagende søsterskib idet dette nu skulle tilbage til Prudhoe Bay for tillastning med råolie.

M/V Oil Care fortsatte derpå rejsen mod Europa uden det tomme ledsagerskib.

Tekniske problemer

På en position tværs af hovedstaden Nuuk i Grønland, fik *M/V Oil Care* pludseligt tekniske problemer med skibets aldrende selvstyrer.

Det var dog ikke værre end at der kunne fortsættes for håndstyring, men da den ene af skibets to radar'er også gav tekniske problemer, valgte kaptajnen at anløbe Nuuk kortvarigt for teknisk bistand og reparation. Der var ingen grund til at udfordre skæbnen under sejladsen gennem isområder hvor selv synkefrie skibe som TITANIC og HANS HEDTOFT var forlist.

Kendtmand

Ingen navigatør om bord på *M/V Oil Care* havde fornødent lokalt kendskab til det grønlandske søterritorium- og farvand der skulle besejles ind til den sikre ankerplads i Malene Bugten ved Nuuk.

Kaptajnen kontaktede nu de lokale maritime myndigheder for at forhøre sig om muligheden for lodsning ind til ankerpladsen. Kaptajnen fik nu oplyst, at der ikke var lodser i Grønland, og at det store produktolie tankskib - der normalt anløb tankanlægget ved Nuuk én gang årligt med ca. 80.000.000 liter arctic grade dieselolie - plejede at bruge en lokal kendtmand.

Nu var det midt i sommertiden og dermed ferietiden, så det viste sig umuligt at finde en lokal kendtmand med skibsførereksamen og som aktivt kunne rådgive kaptajnen om bord på vej mod den sikre ankerplads i Malene Bugten.

Kaptajnen besluttede sig derfor til selv at sejle *M/V Oil Care* ind til ankerpladsen.

Sæl skæret

Vejret var klart og fint, men der var mange isskoster omkring *M/V Oil Care* idet isbræerne inde i bunden af Nuuk fjorden nyligt havde kælvnet og var blevet ført ud af den kraftige tidevandsstrøm.

M/V Oil Care sejlede nu langsomt frem, men pludseligt skete det, der bare ikke måtte ske.

Hele styremaskinen svigtede nu på det meste kritiske tidspunkt lige før *Sæl skæret*, og da skibet var så gammelt at det ikke havde et dobbelt styresystem, påsejlede *M/V Oil Care* nu skæret.

Det skete heldigvis imens skibet sejlede langsomt frem, men da skibet kun var bygget med enkeltbund slog det alligevel hul i to store tanke med råolie der begyndte at fosse ud i den *indgående* tidevandsstrøm.

Katastrofeberedskabet

Der var for så vidt ikke fare for at *M/V Oil Care* ville synke, men kaptajnen slog straks alarm til den arktiske SAR tjeneste. Her meddelte autoriteterne på området, at der først skulle flyves special trænet mandskab og oliebekæmpelsesudstyr til lokal området fra et af de øvrige arktiske lande eller Danmark. Heldigvis havde Nuuk en store lufthavn hvor dette fly i givet fald kunne lande !

Endvidere skulle man også finde passende skibe, der kunne indsættes når materiel og mandskab ankom med flyet.

Søsterskibet

Rederiet Arctic Care sendte straks ordre til søsterskibet, at det skulle vende om og sejle til Nuuk for at assistere ved opsamling af olien. Skibet var fremme i løbet af relativ kort tid, og selvom den stærke strøm havde fordelt megen af råolien rundt om i fjordsystemet, så var skibet alligevel til stor nytte. De lokale fragtskibe kaldet *Arctic Multi Purpose Ships* kunne nemlig både udlægge flydespærringer og indsamle olie, hvorefter de sejlede hen og pumpede denne olie over i de tomme råolielast tanke.

Den sårbare arktiske natur II

Olieforureningen medførte i første omgang, at de lokale fiskere og fangere fik ødelagt deres eksistensgrundlag i de næste mange år p.gr.a. af denne olieforurening. Senere søgte det grønlandske selvstyre erstatning for udgifterne til oprydningen og rensningen af fjorden i den *Internationale Fond for erstatning af skader ved olieforurening (IOPC)*.

Fonden udsendte derpå sin egen auditor for at klarlægge hændelsesforløbet. I audit rapporten blev det især fremhævet, at havmiljø-nødberedskabet i grønlandsk territorialfarvand stadig var mangelfuldt i relation til skibsfartens øgede besejlingsfrekvens af de internationale arktiske farvande i de senere år hvor Nordvest passagen var blevet sejlbar i sommerperioden.

Det kunne betyde, at skibets forsikring ikke dækkede det fulde ansvarsbeløb. De involverede parter arbejdede efterfølgende på en løsning ved fx at modregne den manglende forsikringsdækning i kravet fra de grønlandske myndigheder.

Sagen om det russiske tankskib *Volgoneft 139*, der brækkede i to dele under en storm i Kerchstrædet ved Sortehavet den 11. november 2007, inspirerede til dette løsningsforslag.

Hvad nu ?

Hele historien er heldigvis opdigtet – men kunne det ske ? og hvad kan der gøres allerede nu for at imødegå en sådan katastrofe ?

Bjarne Rasmussen/juli2009/www.iceguide.dk