

Indsigt – rigsfællesskabets maritime udfordring i Arktis

Offshore aktiviteter i den grønlandske EZZ:

I oktober måned 2010 afsluttes årets olieeftersforskning i den grønlandske EZZ med et forløb og et resultat, der alt efter ens egen personlige holdning kan betragtes som enten positivt eller negativt – måske endda begge dele.

Med udgangspunkt i egne erfaringer gennem mange års sejlads i arktiske farvande på alle årstider og med mange forskellige skibstyper mv. - samt som RAL Offshore Coordinator under Statoil's olieeftersforskning på dybt vand (1152 m) i den grønlandske EZZ i 2000 - finder jeg selv følgende udsagn yderst tankevækkende:

Amerikanske forskere har netop udarbejdet en undersøgelse af Deepwater Horizon katastrofen uafhængigt af både private og offentlige interesser. Ifølge denne undersøgelse anslår disse forskere, at der udslap 4,4 millioner tønder råolie i Den mexicanske Golf. Tallet er fratrullet den mængde olie som BP selv samlede ind efter ulykken. 4,4 millioner tønder svarer ca. til 700 millioner liter, og dette udslip betragtes nu som det største udslip i havet nogensinde.

Ifølge nøgletal fra medierne dags dato gik der 87 dage inden udslippet blev lukket af. Selve oprydningen mv. anslås til koste BP ca. 630 milliarder kroner indtil videre. Endvidere har Falck træningscenter i USA gennemført et fire timers forløb for over 5000 (femtusinde) personer i at rydde op efter denne katastrofe. I løbet af de 87 dage har over 1000 (tusind) skibe været involveret i oprydningen mv.

En gigantisk havmiljøkatastrofe der har krævet og vel nok fortsat vil kræve enorme resurser at behandle – og i relation til olieeftersforskningen i den grønlandske EZZ synes det næsten skræmmende, at hele dette enorme udslip i havet kan rummes i bare 3 (tre) store råolie tankskibe på størrelse med råolietankskibet Exxon Valdez !!

Bliver der udvundet råolie i den grønlandske EZZ i de kommende år skal denne råolie vel bortfragtes med sådanne store råolie tankskibe gennem isfyldt arktisk farvand. I den forbindelse er det vel værd at erindre sig hvordan rigsfællesskabets operationelle og økonomiske ansvar er fordelt såfremt et sådant stort råtankskib forulykker inderfor rigsfællesskabets ansvarsområde i Arktis !

Hvad vil rigsfællesskabet gøre i de kommende år af forebyggende foranstaltninger vedr. potentielle skibsulykker med havmiljøforurening til følge indenfor eget ansvarsområde i de arktiske farvande ?

Bemærk, at skibsulykken ikke behøver at være begrænset til potentielle råolietankskibe, men også sagtens kan omfatte skibsulykker med skibe, der medfører ladning og/eller svær bunkersolie der medfører forurening af det sårbare arktiske havmiljø ved en skibsulykke i de arktiske farvande dags dato !.

Stigende besejlingsfrekvens i rigsfællesskabet arktiske ansvarsområde

Mange anerkendte forskere og erhvervsfolk har i de senere år forudset en mærkbar forøgelse af kommerciel besejling/gennemsejling af de arktiske farvande. Allerede her i 2010 er Nordøst passagen således for første gang gennemsejlet på kommerciel basis.

I forbindelse med årets olieeftersforskning i den grønlandske EZZ er det allerede sket en markant stigning i besejlingsfrekvensen i det grønlandske søterritorium. Så vidt jeg det er mig bekendt, så har over 20 (tyve) skibe således været beskæftiget med årets olieeftersforskning.

I relation til denne stigning her i 2010 samt ikke mindst i relation til forskernes/erhvervsfolkenes forudsigelser på området, bør de ansvarlige i rigsfællesskabet vel erindre sig, at sejladssikkerheden i grønlandsk søterritorium er et ansvar for den danske Søfartsstyrelse, og her kan det måske være meget relevant at fremhæve den *Bekendtgørelse om teknisk forskrift om skibes sikre sejlad i grønlandsk søterritorium*, der trådte i kraft pr 1. juli 2009.

Bemærk, at denne bekendtgørelse også gælder for alle de mange skibe der var beskæftiget med olieeftersøgningen og som anløb grønlandsk søterritorium her i 2010 !!

Jeg er temmelig imponeret over, at ALLE disse skibe kunne dokumentere at opfylde ALLE kravene i denne bekendtgørelse overfor Søfartsstyrelsen INDEN de anløb grønlandsk søterritorium; især paragraf 5, stk 1,2 og 3 hvorfra jeg citerer følgende:

§ 5. Skibe skal have mindst én navigatør til rådighed om bord, der har fornødent lokalkendskab til det farvand, som skal besejles.

Stk. 2. Rederiet skal kunne dokumentere navigatørens erfaring med og viden om sejlad i arktiske øde og isfyldte farvande.

Stk. 3. Navigatøren skal have kvalifikationer, som ville give ret til at føre det pågældende skib. Der kræves dog ikke gyldigt sønæringsbevis.

Jeg tager det som en selvfølge, at alle krydstogtskibene og alle tankskibene har helt styr på at opfylde alle kravene i denne bekendtgørelse fra 2009.

Skulle det imidlertid knibe med at opfylde alle kravene i paragraf 5, kunne skibets tilkaldelse af islods - eller kendtmand/isnavigatør som det jo er i grønlandsk søterritorium – måske være meget relevant for at øge sejladssikkerheden i grønlandsk søterritorium generelt samt som forebyggende foranstaltning vedr. potentielle skibulykker med havmiljøforurening til følge indenfor rigsfællesskabets ansvarsområde i arktisk farvand ?

Den arktiske maritime udfordring

Som bekendt er Danmark formand for Arktisk Råd i disse år, og i forbindelse hermed afholder dette råd et møde på udenrigsministerniveau for alle medlemslandene inkl. observatørerne i Nuuk, Grønland pr. maj måned 2011.

På dette møde vil Det grønlandske Selvstyre og den danske regering v/Udenrigsministeren præsentere en fælles Arktisk Strategi.

Qua mine erfaringer i diverse krisesituationer om bord under besejling af diverse isfyldte farvande i både nord og syd gennem mange år – forestiller jeg mig at nedenstående emner kunne være relevante input når rigsfællesskabet udarbejder denne fælles Arktiske Strategi i de kommende måneder:

At skabe sikker sejlad 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 sejlruten; 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 sejlruten; fx:

- Specialskibe og udstyr der hurtigt kan dæmme op for havforurening fra et råolietankskib eller et stort krydstogtskib/malmskib der er gået på skær/isfjeld og derpå lækker svær bunkersolie ud i havet..
- 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.

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

Jeg uddyber gerne denne her fremsendte skrivelse til Forsvarsudvalget og Grønlandsudvalget på given foranledning.

Med venlig hilsen
 Bjarne Rasmussen
 Dagnyvej 7, 1th
 9000 Aalborg
 Mail: bjarne_rasmussen@sol.dk
 Aalborg, den 3 oktober 2010