

Att: Folketingets grønlandsudvalg

Emne:

Falsk tryghed om bord under sejlads i de grønlandske farvande/grønlandske søterritorium anno 2012 ?

Nu hvor sæsonen nærmer sig for krydstogtskibenes besejling af den grønlandske EEZ (Exclusive Economic Zone), herunder ikke mindst det grønlandske søterritorium , er det måske værd at bruge et par minutter til at reflektere over et par spørgsmål vedr. krydstogtskibenes konstruktion og besætningens kvalifikationer med hensyn til at besejle denne EEZ og det grønlandske søterritorium uanset årstiden.

Krydstogtskibets konstruktion ?

Med udgangspunkt i at krydstogtskibene besejler den grønlandske EEZ og det grønlandske søterritorium i den såkaldte sommerperiode, har mange fremført den påstand, at krydstogtskibene ikke vil møde farlige isforhold for skibets sikre sejlads i den grønlandske EEZ og det grønlandske søterritorium på vestkysten af Grønland.

Jeg vil her og nu påstå, at ethvert skib uanset årstiden, herunder også krydstogtskibe, vil kunne møde farlige isforhold for skibets sikre sejlads lige fra Kap Farvel området og op langs den hele grønlandske vestkyst; farlige isforhold for skibet i form af drivende iskosser i mange forskellige størrelser og hårdhed, drivende små og store isbjerge samt i perioder også drivende storsis ved sydgrønland. Isforhold der kan være meget svære at spotte med det blotte øje under dårlige vind og vejrforhold, og som kan være umulige at se på skibets radarer uanset hvor avancerede disse radarer ellers er !

Jeg taler af egen mangeårig styrmandserfaring i disse farvande på alle årstider, hvilket man kan læse og se film om på www.iceguide.dk

Jeg vil ligeledes påstå, at såfremt et skib, uanset skibstype, ved et uheld rammer sådanne isforhold uanset årstiden, så vil skibet meget sandsynligt få et hul i skroget og dermed meget sandsynligt få et alvorligt problem med hensyn til skibets fortsatte sødygtighed.

Der findes fortilfælde af sådanne hændelser i disse farvande !

Sker der endvidere lækage fra skibets brændstoftanke til de sårbare grønlandske farvande og fjorde vil det ligeledes kunne udgøre et alvorligt problem for dette havmiljø !

Det bliver også ofte fremført, at nogle krydstogtskibe er isforstærket, men i så fald er skibet som oftest kun isforstærket til at sejle langsomt frem i en rende af relativt tyndt og brudt vinteris foretaget af en isbryder, og vel at mærke kun i Den Botniske Bugt, der ligger i Østersøen mellem Sverige og Finland !

Det har intet at gøre med sejladsen ved Grønland uanset årstiden, og det fører uvilkårligt til spørgsmålet:

er krydstogtskibene i det hele taget konstrueret til at besejle den isfyldte grønlandske EEZ og det grønlandske søterritorium såvel indenfor som udenfor sommerperioden anno 2012 og fremover ?

Måske kan denne opgave inspirere til besvarelse af spørgsmålet thi opgaven kunne sagtens have drejet sig om et krydstogtskib:

<http://ing.dk/artikel/128161-laeserudfordning-red-arktisk-fra-olietankers-kollision-med-isbjerg>



Dette foto af krydstogtskibet Costa Deliziosa er fra samme tidspunkt som filmen på nedenstående link. Billedet er tilsendt mig af en meget erfaren skibsfører i ”grønlandsfarten”, der var om bord på et andet skib på samme tidspunkt. Han var noget rystet over dette syn !

På linket kan man se krydstogtskibet Costa Deliziosa - der så vidt jeg ved, overhovedet ikke er konstrueret til at besejle isforholdene i polarfarvandene - sejle i tæt gletcheris i Diskobugten på rejse til Ilulissat i 2011:

<http://ing.dk/artikel/126296-se-naar-300-meter-langt-krydstogtskib-sejler-ind-til-ilulissat>

Besætningens kvalifikationer ?

Mig bekendt findes der dags dato INGEN kurser i issejls i de arktiske farvande da de nuværende kurser typisk er kurser i issejls i Den Botniske Bugt mellem Sverige og Finland, og atter en gang vil jeg påstå, at det har intet at gøre med sejlsden ved Grønland, og det fører uvilkårligt til spørgsmålet:

er krydstogtskibets besætning uddannet godt nok til at besejle den isfyldte grønlandske EEZ og det grønlandske søterritorium såvel indenfor som udenfor sommerperioden anno 2012 og fremover ?

Nuværende lovgivning for sejladsen i det grønlandske søterritorium anno 2012:

Med hensyn til ethvert skibs sikre sejlads i det grønlandske søterritorium, så mener jeg faktisk, at denne her grønlandsk/danske bekendtgørelse/lov, der trådte i kraft den 1/7-2009, er ganske god, selvom jeg også mener at den bør forbedres ved at:

§ 5: Navigatørens kvalifikationer skal gælde for ALLE de navigatører, der går vagt i styrehuset under sejlads i polarfarvandene uanset årstiden,

samt uddybning af **§ 7: Skibets konstruktion** i forhold til polarsejlads uanset årstiden !

Endvidere mener jeg at der skal tilføres en paragraf for obligatorisk efteruddannelse/kursus i sejlads i polarfarvandene. Denne paragraf skal omfatte ALLE de navigatører om bord, der er vagtgående i skibets styrehus under skibets sejlads i det grønlandske søterritorium uanset årstiden.

Endvidere mener jeg også, at myndighederne i Grønland/Danmark skal foretage mere kontrol af hvorvidt fx krydstogtskibe og olietankskibe overholder ALLE paragrafferne i denne grønlandsk/danske bekendtgørelse fra 2009 når skibet besejler grønlandsk søterritorium. Denne myndighedskontrol bør også udføres under skibets anløb af grønlandsk destinationer !

Her er bekendtgørelsen: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=125337>

Med venlig hilsen

Bjarne Rasmussen

www.iceguide.dk

Dagnyvej 7, 1th

9000 Aalborg