

Att: Folketingets Forsvarsudvalg

Vedr.: Forebyggelse af skibskatastrofer i den grønlandske EEZ anno 2012 og fremover

Goddag,

I relation til den offentlige debat om SAR tjenesten i den grønlandske EEZ i disse år, tillader jeg mig venligst at skrive følgende til Dem:

Jeg har igennem mange år, og året rundt, sejlet overalt i de grønlandske farvande som styrmand på mange forskellige skibstyper i handelsflåden.

Igennem alle disse mange år oplevede jeg mange kriser under sejladsen i disse farvande; kriser som jeg også har beskrevet med film og dokumenter på min personlige none profit hjemmeside www.iceguide.dk

Heldigvis fik vi aldrig brug for den grønlandske SAR tjeneste under disse sejladskriser gennem årene i de arktiske farvande hvilket jeg tilskriver en professionel, erfaren og veluddannet besætning; samt at skibene var konstrueret i højeste isklasse, og dermed konstrueret til at besejle de isfyldte grønlandske farvande året rundt og dermed også bygget til i **SOMMERPERIODEN** at besejle vest is og storis samt gletcher is inde i fjorde og bugter !!

Så langt så godt !

I relation til såvel SAR debatten i Kongeriget Danmark som blandt medlemslandene i Arktisk Råd, undrer det mig imidlertid særdeles meget, at de ansvarlige ministre på SAR området i såvel Kongeriget Danmark som i alle medlemslandene i Arktisk Råd i disse år ikke sætter fokus og handling på tiltag, der kan minimere risikoen for, at et skib i det hele taget kunne få brug for SAR tjeneste i de arktiske farvande ?

Qua mine egne erfaringer, samt min løbende korrespondance med mange, mange erfarne personer på mange niveauer i den arktiske sejlads – samt ikke mindst mit engagement som rådgiver og sparringspartner for **Maersk Training Svendborg** under dette maritime centers udvikling og afholdelse af et kursus i international issejlads, så mener jeg at følgende tre elementer bør være obligatoriske i såvel den

grønlandske EEZ som i den kommende IMO Polarkode for således at højne skibenes sejladsikkerhed i de arktiske farvande:

1) Skibets konstruktion



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 hverken sommer eller vinter - 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>

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 iskasser i mange forskellige størrelser og hårdhed, drivende små og store isbjerge samt i perioder også drivende storis 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 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 og klassificeret 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 – og alle øvrige skibe for så vidt - 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-laeserudfordring-red-arktis-fra-olietankers-kollision-med-isbjerg>

Jeg mener personligt, at ethvert skib, der besejler den grønlandske EEZ, skal være konstrueret til at kunne modstå en sådan påsejling af is som angivet i opgaven !

2) Besætningens kvalifikationer

Mig bekendt findes der dags dato INGEN kurser der er målrettet issejlds i de arktiske farvande da de nuværende kurser typisk er kurser i issejlds målrettet sejladser i Den Botniske Bugt mellem Sverige og Finland, og atter en gang vil jeg påstå, at det har intet at gøre med sejladser ved Grønland eller det øvrige Arktis.

Jeg mener helt klart, at der skal være **obligatorisk** efteruddannelse af besætningen om bord i det skib, der besejler såvel den grønlandske EEZ som det øvrige arktis.

Her har Maersk Training Svendborg i øvrigt her i 2012 vist vejen frem med et kursus i issejlds, der omfatter både teori og sejladsovelser målrettet de isfyldte arktiske farvande.

Jeg mener personligt, at Maersk Training Svendborg her i 2012 har vist vejen frem på internationalt niveau, men jeg mener også, at der plads til forbedringer thi både teori og simulatorøvelserne i et kursus der er målrettet arktisk issejlds bør have et niveau og en kvalitet der ikke kan udføres på mindre end 5 (fem) kursusdage med undervisning, og derfor bør der lovgives om både indhold og varighed af sådanne kurser.

Endvidere mener jeg, at sådanne kurser skal være obligatoriske for besætningen om bord i det skib, der besejler såvel den grønlandske EEZ som det øvrige arktis.

3) Kaptajns planlægning og risikovurdering af en given sejlads i isfyldt arktisk farvand.

Qua mine egne erfaringer, samt min løbende korrespondance med mange, mange erfarne personer på mange niveauer i den arktiske sejlads – samt ikke mindst mit engagement som rådgiver og sparringspartner for Maersk Training Svendborg under dette maritime centers udvikling og afholdelse af et kursus i international issejlds, så er det min vurdering, at kaptajn og rederi mangler en **international web portal** hvor de kan finde og evt downloade eller finde links til de nødvendige informationer på et eller flere af de store verdenssprog når de skal planlægge og risiko vurdere en given sejlads i såvel den grønlandske EEZ som i det øvrige arktis.

Samt ikke mindst få oplysninger om det aktuelle skibs **begrænsninger** i den potentielle issejlad på den givne rejse (skibets konstruktion og SAR tjenestens potentielle begrænsninger på den planlagte rejse)

Jeg håber at disse ord kan inspirere Folketingets Forsvarsudvalg med hensyn til potentielle tiltag, der kan minimere risikoen for skibskatastrofer i den grønlandske EEZ anno 2012 og fremover.

Med venlig hilsen

Bjarne Rasmussen

www.iceguide.dk

Dagnyvej 7, 1th

9000 Aalborg

Aalborg, den 14 august 2012