

= 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.

Sådan 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 skibulykke 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 isskasser omkring *M/V Oil Care* idet isbræerne inde i bunden af Nuuk fjorden nyligt havde kælvet 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 større 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