

Informationer - læserbreve

Alle nendenstående læserbreve er optaget i menu INDSIGT på Kamikposten.dk under navnet Bjarne Rasmussen i kildeoversigten. [På kamikposten.dk er alle links i alle disse læserbreve aktive.](#)

Det arktiske samarbejde, del II

Bjarne Rasmussen

Tirsdag den 30 november 2010

I det kommende år ser det ud til, at der vil ske mange spændende tiltag i Arktis.

I maj måned 2011 vil alle medlemmerne af Arktisk Råd således samles i Nuuk, og det p.t. danske formandskab for dette råd vil der præsentere en fælles grønlandsk/dansk arktisk strategi. Endvidere vil den danske Søfartsstyrelse under regi af den Internationale Maritime Organisation (IMO) i løbet af 2011 præsentere sit oplæg til den kommende internationale Polarkode for at skabe mere sikker sejlads i de arktiske farvande. Søfartsstyrelsen peger dog allerede nu på, at forebyggende indsatser er vigtige for at skabe mere sikker sejlads i Arktis.

Det lyder jo godt alt sammen, men selvom Søfartsstyrelsen allerede i 2009 udarbejdede og implementerede Bekendtgørelse om teknisk forskrift om skibes sikre sejlads i grønlandsk søterritorium - hvor overtrædelse af denne bekendtgørelse i øvrigt hører under grønlandsk kriminallov – blev jeg nu alligevel overrasket da jeg her i efteråret læste nedenstående vedrørende de mange skibe, der var beskæftiget med olieefterforskningen ved Grønland her i 2010 - jeg citerer fra den grønlandske concerns hjemmeside:

"... Nogle af rederierne havde ikke regnet med at skulle bruge agenter og først da der opstod problemer kom de til os for at få hjælp. Mange af skibene havde ikke sejlet i grønlandsk farvand tidligere og derfor havde de større forventninger til os. Det kom bag på mange, at infrastrukturen ikke er som i andre lande og at det tager lidt længere tid at skaffe eksempelvis reservedele..."

Efter at have læst dette, stillede jeg efterfølgende nogle spørgsmål til Formandens Departement her i november 2010, og i løbet af få dage var Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik så venlig at svare på disse spørgsmål, og både mine officielle spørgsmål samt den officielle besvarelse kan læses her.

I besvarelsen fremhæver Departementet i øvrigt Farvandsvæsenets Rapport om mulighederne for fremme brug af kendtmand ved Grønland .

Rapporten anbefaler ikke obligatorisk brug af kendtmand; en konklusion som Grønlands Selvstyre dog ikke er enig i. Et tiltag til en forebyggende indsats for at skabe mere sikker sejlads i Arktis - og især i grønlandsk søterritorium – kunne måske derfor være at realisere konceptet Arktisk Kendtmand som jeg i øvrigt tidligere har fremsendt til parlamentarikere, departementer, styrelser, erhvervsorganisationer og uddannelsesinstitutioner i såvel Grønland som i Danmark ?

PS:

Med de nyligt udstedte olieefterforskningstilladelser er listen over selskaber med eneretstilladelse til olie/gas-efterforskning i Grønland nu følgende: Exxon, Chevron, Husky, EnCana, PA Resources, Cairn Energy PLC, ConocoPhillips, Shell, Statoil, GDF SUEZ, Maersk Oil, DONG Energy samt NUNAOIL A/S.

Ingen ved vist præcist hvornår - eller om - alle disse selskaber vil bore efter olie i de grønlandske

farvande i de kommende år – men såfremt de gør det, så vil der også være endog rigtigt mange støtteskibe med besætninger, der skal besejle de isfyldte grønlandske farvande for første gang!

Læs mere her:

[Arktisk Kendtmand](#)

[Bekendtgørelse om teknisk forskrift om skibes sikre sejlads i grønlandsk søterritorium](#)

[Farvandsvæsenets rapport om kendtmand ved Grønland](#)

[Indsigt - Det arktiske samarbejde, del II Svar på henvendelser af 14. maj og 20. maj 2010](#)

Det arktiske samarbejde

Bjarne Rasmussen

tirsdag d. 23. november 2010

Mange nationale og internationale parlamentarikere, regeringer, styrelser og departementer samt ikke mindst erhvervsorganisationer og miljøorganisationer mv. er i disse år beskæftiget med at udarbejde strategier og opstille mål vedrørende Arktis.

Det tager jo tid alt sammen, og i mellemtiden har jeg som almindelig ”privat person” - og af en nærmest grænseløs kærlighed til polarområderne - stillet nogle spørgsmål af maritim karakter til mange af ovennævnte.

For eksempel har jeg her i efteråret fremsendt dokumentet [Indsigt - Rigsfællesskabets maritime udfordring i Arktis](#) til Forsvarsudvalget og Grønlandsudvalget i det danske Folketing.

Erhvervs- og økonomiministeren har derpå svaret følgende i dokumentet [Besvarelse af spørgsmål 27 alm del stillet af Forsvarsudvalget den 14 oktober 2010](#) (svaret kan pt. også læses på Folketingets officielle hjemmeside)

I svaret fra ministeren hæftede jeg mig især ved følgende:

Citat:

"...hvad angår de nye regler om sejlads i grønlandsk søterritorium, der fremgår af bekendtgørelse om teknisk forskrift om skibes sikre sejlads i grønlandsk søterritorium fra 2009, har Søfartsstyrelsen oplyst, at skibe, der ikke kun gennemsejler grønlandsk søterritorium, skal kunne dokumentere, at de opfylder krav vedrørende bl.a. navigatørens lokalkendskab. Overholdelsen heraf kontrolleres blandt andet i forbindelse med havnestatskontrol af krydstogtskibe. Overtrædelsen af bekendtgørelsen er i øvrigt underlagt grønlandsk kriminallov"

Citat slut.

Min kommentar til ovennævnte citat:

En ting er den aktuelle nationale og internationale politiske vilje til at vedtage love, regler og bekendtgørelser for sikker sejlads i Arktis – i dette tilfælde grønlandsk søterritorium - en helt anden ting er den politiske vilje til hurtigt at allokere de nødvendige resurser til de rette instanser således, at disse instanser kan udføre en effektiv kontrol og overvågning af hvorvidt de selvsamme love, regler og bekendtgørelser nu også overholdes, samt muligheden for hurtige og markante sanktioner mod de, der bryder disse love, regler og bekendtgørelser.

Her ser jeg en oplagt mulighed for et fælles arktisk samarbejde, der hurtigt og med rettidigt omhu, løser fælles arktiske maritime udfordringer indenfor Havmiljøberedskab, SAR redningstjeneste og

Sikker sejlads i de kommende år.

PS:

Jeg undrer mig lidt over, at krydstogtskibe og skibe der medfører ladning der potentielt kan medføre havforurening, og som kun gennemsejler grønlandsk søterritorium, ikke er omfattet af bekendtgørelse om teknisk forskrift om skibes sikre sejlads i grønlandsk søterritorium – men det bliver måske ændret i den kommende internationale Polarkode som den danske Søfartsstyrelse er ved at udarbejde i disse måneder ?

Kriser til søs

Bjarne Rasmussen

tirsdag d. 26. oktober 2010

Vi smed øjeblikkeligt alt hvad vi havde i hænderne, og kæmpede os frem til M/T Betty Teresa. Hun kunne ikke forcere storisen på grund af havariet med skruen, men dog godt manøvrere ganske lidt. Kaptajnerne blev da enige om, at M/S Nungu Ittuk skulle slæbe M/T Betty Teresa til ankerpladsen i Scoresbysund. Her kunne hun så losse forsyningen af dieselolie til byen hvorefter skibet kunne trimmes forover og delvis fritlægge skruen. Derpå kunne der monteres et nyt skrublad til erstatning for det mistede (Skibet var bygget til en sådan operation), og hun kunne fortsætte til Constable Point med flyvebenzin til flyvepladsen der.

Læs hele beretningen her: [Kriser under issejlads](#)

Arktisk besejling anno 2010

Bjarne Rasmussen

torsdag d. 16. september 2010

Så nærmer tiden sig for afslutningen på årets maritime aktiviteter indenfor offshore og krydstogtssejlads i de nordlige grønlandske farvande. I den forbindelse tillader jeg mig venligst – og forhåbentligt nøgternt og sagligt – at gøre en lille kort status på emner som havmiljøberedskab, sejladssikkerhed og lodstjeneste/kendtmandstjeneste i det grønlandske søterritorium.

Havmiljøberedskabet

I løbet af 2010 har der været megen debat om netop dette emne i relation til årets olieeftersforskning ved Grønland. Ansvarsfordelingen for bekæmpelse af en større havmiljøkatastrofe i grønlandsk farvand er defineret meget klart dags dato, men erfaringerne fra store havmiljøkatastrofer andre steder i verdenen – herunder også store skibssulykker med havforurening til følge - viser klart, at aktørernes aktive bekæmpelse af havforureningen kræver enorme resurser; og det bliver med garanti ikke billigere i isfyldt arktisk farvand !.

Forhåbentligt har disse store havforureningskatastrofer vist alle medlemmerne af Arktisk Råd, at både forebyggelse og et handlekraftigt aktivt beredskab med adgang til tilstrækkelige resurser er vejen frem i Arktis når olieeftersforskningen for alvor tager fart i de kommende år.

Sejladssikkerhed

Sejladssikkerheden i grønlandsk søterritorium er et ansvar for den danske Søfartsstyrelse, og her kan det måske være meget relevant at fremhæve den bekendtgørelse om skibes sikre sejlads i grønlandsk søterritorium, der trådte i kraft pr 1. juli 2009 (Bekendtgørelsen kan læses her: [Bekendtgørelse om teknisk forskrift om skibes sikre sejlads i grønlandsk søterritorium](#)).

Bemærk, at denne bekendtgørelse også gælder for alle de skibe som er, eller var, beskæftiget med Cairn Energy olieefterforskningen 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 sejlads 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 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 lods - eller kendtmand som det jo er i grønlandsk søterritorium – måske være meget relevant !

Lodstjeneste/Kendtmandstjeneste i Grønlands søterritorium

Så vidt jeg ved, så findes der ikke lovgivning vedr. lodstjeneste mv. i grønlandsk søterritorium (I Danmark er lodstjenesten underlagt farvandsvæsenet der igen er underlagt Forsvaret).

Men med den stigende besejling af grønlandsk søterritorium med både offshore supplyskibe etc. samt store krydstogtskibe og store malmskibe, begynder det måske at blive relevant med en mere formaliseret arktisk kendtmandstjeneste. Her viser Royal Arctic Line A/S måske vejen frem [hvilket der kan læses mere om her](#) . Som supplement kunne Arktiske Kendtmænd i Grønland uden for denne ordning måske gennemgå en certificering jævnfør dette her forslag [Arktisk Kendtmand](#).

Men måske bliver alle disse arktiske maritime problemstillinger løst i den fælles arktisk strategi som Det grønlandske selvstyre og Danmark fremlægger på ministermødet i Arktisk Råd i Nuuk i foråret 2011 – eller hvad??

Den arktiske maritime udfordring i de kommende år?

Bjarne Rasmussen

søndag d. 5. september 2010

Som bekendt er Danmark – og dermed udenrigsminister Lene Espersen – formand for Arktisk Råd i disse år. Jeg formoder, at det er een af grundene til Udenrigsministerens besøg i Grønland og møde med Det grønlandske Selvstyre i dagene den 6 og 7 september 2010.

Nu har alle mødedeltagerne sikkert nok af tunge emner på dagsordenen i disse dage – men skulle der mod forventning blive tid og lejlighed til det kan jeg anbefale mødedeltagerne en stille refleksion over nedenstående udfordringer for ALLE de arktiske kyststater og 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 sejlrueten; fx:

- En arktisk SAR redningstjeneste der fungerer effektivt på en hvilken som helst position på hele sejlrueten; 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 sejlrueten; 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 for opkvalificering af navigatører, der skal besejle arktiske farvande for første gang.

I den senere tid har de disse her små skibssulykker i arktiske farvande, der omtales på [Knr.gl](#), måske vist en trend, der har potentiale til at vokse sig større og større i de kommende år?

Læs også [Polarkoden & krydstogtskibe i Arktis](#)

Højeste offshore drill standard i Arktis?

Bjarne Rasmussen

torsdag d. 10. juni 2010

I disse dage tales der meget om, at Grønlands Selvstyre kun vil give tilladelse til offshore olieboringer i den grønlandske EZZ såfremt olieselskabet følger samme standard etc. som de norske offshore olieboringer i Nordsøen.

Nu er det jo en ting hvad der foregår af sikkerhed om bord i selve boreskibet eller boreplatformen under boringen – noget helt andet er farvandets beskaffenhed; og her er det nok de fleste bekendt, at der meget stor forskel på forholdene i Nordsøen og på forholdene i Arktis. Personligt har jeg selv erfaret dette gennem mange år som styrmand i grønlandsfarten.

En af de helt store forskelle er drivende isbjerger, og som Offshore Coordinator i Nuuk under olieselskabet Statoils olieboring med boreskibet West Navion på Fyllas Banke i 2000, erfarede jeg bl.a. følgende:

Statoil havde hyret to supplyskibe til at sejle forsyninger frem og tilbage mellem Nuuk og boreskibet under boringen, og ellers virke som beredskabsskibe - dengang kunne man åbenbart klare katastrofe beredskabet med sådanne to skibe inkl. en 20' container med flydespærringer på havnen i Nuuk; men det var jo også før Deepwater Horizon katastrofen. Kaptajnerne på disse 2 supplyskibe fortalte mig i øvrigt, at de havde reduceret besætning idet rederiet havde fortalt dem, at de bare skulle ligge stand by deroppe nordpå.

Det kom imidlertid til at foregå helt, helt anderledes. Diverse nationale og internationale meteorologiske eksperter i is havde udtalt, at isbjerger ikke burde anses for et problem ude på Fyllas Banke – men der var tværtimod mange isbjerger; og supplyskibene knoklede løs med at slæbe dem væk når de havde kurs mod boreskibet. På et tidspunkt havde et stort isbjerg kurs direkte mod boreskibet hvorpå skibet koblede borerøret af og sejlede væk. Det vendte så tilbage og koblede på igen – imponerende; men der var jo heller ikke olietryk i borerøret så at sige !

På et tidspunkt nåede boret ned til punktet lige før der kunne være potentiel olie og/eller gas forekomst.

Men blowout ventilen virkede ikke tilfredstillende!

Statoil ville ikke bore videre førend de havde løst dette problem – og det kostede så vidt jeg husker ekstra 30 dage on lokation inden de fik løst problemet og dermed fortsatte boringen – men disse ekstra omkostninger var meget, meget, begrænset i forhold til omkostningerne ved en større katastrofe som den der foregår i disse dage i den Mexicanske Golf.

Derfor – der kan meget hurtigt ske noget uforudset under olieboringer i arktiske farvande - også en uforudset og ukontrolleret blow out som den der skete ved Australien sidste år – og som var på samme katastrofeniveau som Exxon Valdez !

Kunne højeste arktiske standard for offshore olieboringer være noget så ”simpelt og effektivt”, at to boreskibe/boreplatforme SKAL bore samtidig på feltet og i passende nærhed af hinanden således, at hvis der sker et ukontrollabelt blow out på den ene boring – da kan den anden boring for så vidt hurtigt tage trykket fra feltet så at sige – eller hvad?

”Mands minde” = 14 dage ?

*Bjarne Rasmussen
fredag d. 4. juni 2010*

Udtrykket ”mands minde er højest 14 dage” betyder normalt, at de færreste tænker mere end 14 dage tilbage i tiden.

I disse måneder hvor offshore aktiviteterne i Arktis står for døren, kunne det måske være meget relevant at se mere end 14 dage tilbage på et enkelt område, der er meget oppe i tiden, nemlig offshore katastrofer.

Det er således ikke engang 12 måneder siden, at der skete [en offshore katastrofe ved Australien](#), der på mange måder minder om den nuværende DEEPWATER HORIZON katastrofe. Så vidt jeg ved blev boringen ved Australien udført af boreriggen WEST ATLAS på meget lavere vanddybde end den vanddybde som DEEPWATER HORIZON borede på – og også på en lavere vanddybde end den vanddybde på 1152 meter, som boreskibet WEST NAVION borede på ud for Nuuk i 2000.

Og selv om WEST ATLAS borede på en lavere vanddybde, var ingen i stand til at stoppe olieudslippet, der varede i månedsvis lige indtil trykket gik af boringen.

Ved at søge lidt på WEST ATLAS ude på internettet finder man hurtigt mange informationer om denne havmiljøkatastrofe ved Australien i 2009, her et enkelt citat fra The Australian:

Videnskabsfolk vurderede i sidste uge, at forureningen af havmiljøet er så voldsom, at det kan sammenlignes med Exxon Valdez-udslippet ved Alaska i 1989. De betegner det 10.000 kvadratkilometer store olieudslip som en miljømæssig katastrofe.

Måske oplagte samtaleemner for de arktiske miljøministre, der skal mødes den 9 juni 2010 i Ilulissat ?

- og måske vil den nye brancheorganisation Greenland Oil Industry Association der består af selskaberne - DONG E&P Grønland, Esso Exploration Greenland, Chevron Greenland Exploration, Husky Oil Operations, Capricorn Greenland Exploration (Cairn Energy), PA Resources og Nunaoil – snart stille det forum til rådighed for kommunikation med myndighederne og det grønlandske samfund, som den lovede i november 2009 ? (Kilde: Sermitsiaq.gl)

Simulatortræning i maritime arktiske forhold

Bjarne Rasmussen

tirsdag d. 25. maj 2010

Deepwater Horizon katastrofen i disse uger medfører også et stærkt forøget fokus på de kommende offshore aktiviteter i Arktis.

Skulle der nu ske selv en mindre skibssulykke i de isfyldte arktiske farvande – eller såmænd bare i nærheden af - så vil der meget sandsynligt også blive et meget stærkt forøget fokus på sejladsikkerheden i disse farvande.

Kan der gøres – bliver der gjort - noget for at minimere risikoen for potentielle skibskatastrofer i de isfyldte arktiske farvande ?

Et tiltag er udarbejdelsen af den kommende internationale Polarkode; men love, regler, påbud og ikke mindst vage hensigtserklæringer gør det nok ikke alene.

Men hvorfor ikke frivilligt benytte sig af de eksisterende muligheder for opkvalificering af det personale, der er beskæftiget - eller forventes beskæftiget - med offshore aktiviteter og/eller sejlads i de arktiske farvande i den kommende tid ?

Maersk Training Center i Svendborg har således et meget avanceret simulator anlæg til træning i både offshore aktiviteter og sikker sejlads, se mere på www.maritimedanmark.dk

Center for Simulator Maritime Training i Amsterdam har også en meget avanceret simulator, der især bruges af styrmænd og kaptajner til at øve sikker sejlads med krydstogtskibe, se mere på www.maritimedanmark.dk

Simulator træning i de særlige maritime arktiske forhold er vel derfor meget nærliggende – og kan meget sandsynligt udvikles og etableres på relativt kort tid. Et forslag til simulator øvelser i arktiske farvande kan læses her <http://www.iceguide.dk/downloads/Virtuel%20Reality%20Crises%203D%20simulator.doc>

Som bekendt avler viljen til at ville, kunnen til at kunne – og hvis de ansvarlige myndigheder og virksomheder synes at det er dyrt at forebygge katastrofer; så er disse omkostninger faktisk altid meget minimale i forhold til omkostningerne ved en katastrofe; det viser alt tidligere erfaring på området !

Råolie i Arktis skal vel sejles væk ?

Bjarne Rasmussen

lørdag d. 15. maj 2010

Fra de løbske oliebrønde i Den Mexicanske Golf udstømmer der dagligt store mængder råolie – hvor store mængder er der forskellige bud på; alt efter hvilken dagsorden budbringeren har med sit budskab. De amerikanske myndigheder anslår således, at der dagligt udstømmer ca. 800.000 liter råolie i havet..

Et hurtigt regnestykke dags dato giver et foreløbigt udslip på 19.2 millioner liter råolie i havet siden Deepwater Horizon sank den 22. april. Det jo ganske meget, men dog ikke mere end at det sagtens kan rummes i et enkelt tankskib af samme størrelse som tankskibet Exxon Valdez !

Rent faktisk medførte tankskibet Exxon Valdez en råolie last på ikke mindre end 201.4 millioner liter råolie hvoraf de 41.4 millioner liter udstømmede i havet ved Alaska efter påsejling af et skær.

Finder man olie i Arktis, og begynder at udvinde den i de kommende år, skal den vel sejles væk med råolie tankskibe gennem isfyldte arktiske farvande – efter allerhøjeste internationale standarder for den slags sejlads; klart nok (!) - til raffinaderier under varmere himmelstrøg ?

Nu vil jeg trods alt nødtigt virke som sortseer, men skulle der mod alle eksperternes udsagn nu alligevel ske det, at et tankskib under bortsejling af den udvundne råolie beskadiger en eller flere tanke ved en kollision med is eller skær således, at der sker et udslip ud i den sårbare arktiske natur af enten råolie fra en beskadiget lasttank, eller ”bare” nogle få millioner liter svær bunkersolie fra en bundtank, - så er det ansvarlige havmiljøberedskab vel på pletten i løbet af få timer med alt det nødvendige materiel og mandskab til at bekæmpe katastrofen – eller er det ?

Sådanne katastrofer sker som regel når man mindst venter det; og det uanset nok så meget højeste internationale standarder, love og regler på området – og her kan den fiktive historie om råolie tankskibet M/V Oil Care i Arktisk/grønlandsk farvand måske give stof til eftertanke – historien kan læses her: [http://www.iceguide.dk/downloads/MV%20Oilcare%20\(vers%201,0\).doc](http://www.iceguide.dk/downloads/MV%20Oilcare%20(vers%201,0).doc)

PS:

Hvor har de det dog egentligt nemt, havmiljøberedskabet under disse varme himmelstrøg, thi de skal ikke bekæmpe en olieforurening i isfyldt og meget ofte også tågefyldt og stormende farvande som de arktiske farvande !

Polarkoden & krydstogtskibe i Arktis

Bjarne Rasmussen

tirsdag d. 11. maj 2010

Nu nærmer sæsonen sig for besejling af arktiske farvande med store krydstogtskibe.

Desværre er der også i denne branche fortilfælde af store katastrofer thi katastrofer sker som regel når man mindst venter det; og det uanset nok så meget højeste internationale standarder, love og regler på området – og her kan den fiktive historie fra 2009 om krydstogtskibet M/V Fantasy II i Arktisk/grønlandsk farvand måske give stof til eftertanke – historien kan læses [her](#) og på www.iceguide.dk

I antarktiske farvande er der i de senere år sket flere ulykker med krydstogtskibe, men i 2009 var nok blevet nok – og i løbet af bare nogle få måneder enedes 28 lande, der er med i en traktat om

Antarktis, på et møde i USA/Baltimore om at fastsætte en maximumsgrænse for krydstogtskibe der besejler Antarktis. Det danske rigsfællesskab inkl. repræsentant fra det daværende landstyre i Grønland deltog også på dette møde.

Traktaten indeholder bl.a. øgede miljø- og sikkerhedskrav som skal hindre ulykker, hvorved der kan ske forurening af det skrøbelige økosystem ved Antarktis.

Jeg finder det meget positivt og tankevækkende, at det rent faktisk godt kan lade sig gøre at træffe meget hurtige internationale beslutninger vedr. sejladsikkerhed og miljøbeskyttelse for et internationalt polarområde – men anløb af krydstogtskibe ved Antarktis er jo nok heller ikke af samme store kommercielle samfunds betydning som anløb af krydstogtskibe ved Arktis !

Er det indtægterne værd i forhold til konsekvenserne ved en katastrofe?

Besejling af Arktis med tankskibe

Bjarne Rasmussen
mandag d. 3. maj 2010

Under mediernes dækning af den voldsomme havmiljøkatastrofe i Den Mexicanske Golf i disse dage bliver Exxon Valdez katastrofen i Alaska i 1989 ofte nævnt.

Hvad der egentligt skete i Alaska i 1989 kan der læses noget om på dette link
www.tidsskriftetgronland.dk

Men hvordan ser det egentligt ud med oprydningen i Alaska her over 20 år efter Exxon Valdez havmiljø katastrofen ?

Det kan man læse lidt om på dette link www.knr.gl

Mig bekendt er sådanne enorme havmiljøkatastrofer heldigvis aldrig forekommet ved Grønland – endnu da – men efter lokale grønlandske forhold var det nu alligevel tæt på at ske en meget stor havmiljøkatastrofe i Scoresbysund Fjorden i 1988; forårsaget af et fuldt lastet tankskib – jeg ved det fra første hånd; for jeg var mønstret som styrmand på det skib, der bjærgede tankskibet !

Den historie kan læses på dette link www.iceguide.dk (Bjærgning i Polarhavet)

Dieselolie fordampes vistnok rimeligt nemt selv i Arktis – men jeg har ofte tænkt på hvordan fagkyndige som fx biologer mon ville vurdere effekten på havmiljøet såfremt mindst 1.500.000 ltr. dieselolie blev fordelt i det sårbare økosystem i Scoresbysund Fjorden ?

Stort råolieudslip i havet ved USA - kunne det ske ved Grønland?

Bjarne Rasmussen
onsdag d. 28. april 2010

I disse dage kæmper den amerikanske kystvagts, samt rigtigt mange tilkaldte skibe, med at afværge en potentiel usædvanlig stor havmiljøkatastrofe forårsaget af en katastrofal ulykke på boreplatformen Deepwater Horizon i Den Mexicanske Golf

Situationen i havet ved USA minder betænkeligt meget om den fiktive offshore havmiljøkatastrofe ved Grønland, som jeg beskrev den sidste år i den fiktive historie [Arctic Care I.](#)

Forhåbentligt sker en sådan stor havmiljøkatastrofe aldrig i den sårbare arktiske natur ved Grønland, men skulle Grønlands Selvstyre, samt de respektive kommuner, nu alligevel med rettidigt omhu

tage passende forholdsregler på området, kunne det måske gøres uden de helt store omkostninger på følgende vis:

Selvstyrets eget rederi Royal Arctic Bygdeservice A/S skal snart have bygget nye skibe, der mig bekendt kan medføre 20' containere.

Disse nye bygdeskibe kunne således tilkaldes og medvirke aktivt i det grønlandske havmiljøberedskab under en havmiljøkatastrofe i Selvstyrets geografiske ansvarsområde - ved fx:

at flytte 20' DC containere med bekæmpelsesmateriel fra depoter i Grønland, eller fra havne lokationer i grønlandske byer hvor fly er landet med bekæmpelsesmateriel fra fx Danmark og/eller Canada - til selve lokationen for Forureningskatastrofen.

at flytte tomme 20' tankcontainere fra depoter i Grønland, og/eller fra containerhavne i grønlandske byer - til lokationen for Forureningskatastrofen.

at medbringe SWORC olieopsamlingsbåd i 20' container

at udlægge flydespærringer på Forureningskatastrofe lokationen

at agere som "RAB moderskib" for opsamlingsbåden SWORC* . Olien opsamles af SWORC* og tømmes over i de tomme 20' tankcontainere på RAB "moderskibet" .

Når disse 20' tankcontainere er fyldte om bord i "RAB moderskibet" kan de sejles til grønlandsk havn for destruktion af indholdet. Alternativt kan oceangående containerskibe laste disse fyldt 20' tankcontainere på normal vis i grønlandsk containerhavn, og derpå sejle dem til havn i Canada/Island/Danmark for destruktion af indholdet.

SWORC* oliopsamlingsbåd udviklet af Sworc AS og skibsdesign firmaet Knud E Hansen

Etablering af store havne i Grønland

Bjarne Rasmussen

torsdag d. 22. april 2010

På [Transportkommissionens hjemmeside](#) , kan man netop nu i læse de mange officielle høringssvar fra medlemmerne af de 6 referencegrupper.

Flere af høringssvarene fremhæver et potentielt behov for etablering af flere store havne, der vil gøre det muligt for store krydstogtskibe at gå til kaj samt dække offshore branchens behov for terminalarealer etc.

I flere af høringssvarene fremhæves også muligheden for etablering af grønlandske transithavne for gods og containere til Canadisk Arktis (Nunavut etc.) ved potentielt kommende olie og mineralefterforskning samt mulig udvinding i disse områder.

Et enkelt høringssvar angiver også muligheden for international oversøisk besejling af store havne i Grønland med containerskibe, der har en kapacitet på helt op til 3000 TEU. Besejling med så store internationale panamax containerskibe vil minimere prisomkostningerne til bunkersolie pr. transporteret TEU samt potentielt kommende CO2 afgifter på netop bunkersolie. Et eksempel på et sådant containerskib kunne være Maersk Nashville, der har en kapacitet på 2940 TEU samt egne skibskraner for losning og lastning.

Kommunalt beredskab ved skibssulykker

Bjarne Rasmussen

onsdag d. 14. april 2010

Ifølge "Beredskabsplan for Grønlands Kommando til bekæmpelse af forurening af havet med olie og andre skadelige stoffer i farvandet ud for Grønland" fra primo 2007 – har Grønlands Selvstyre, samt de respektive kommuner, ansvaret for forureningsbekæmpelse fra basislinierne og 3 sm. ud samt i området fra kysten og til basislinierne. Det åbne hav omfatter i denne forbindelse primært grønlandske og tilstødende farvande.

Så langt så godt – måske !

Thi hvis den grønlandske lovgivning på området ændres således, at det lokale kommunale brandvæsen også skal medvirke i beredskabet til fx bekæmpelse af olieforurening forårsaget af store krydstogtskibe og store malmskibe der løber på is eller klippeskær INDENFOR det kommunale ansvarsområde , så skal der vel også investeres i både uddannelse og det fornødne materiel ?

Her kunne man måske lade sig inspirere af den canadiske kystvagt jvf. artiklen [Canadiske bygder forberedes på oliespild](#) på www.knr.gl den 12.04.2010

Men grejet skal jo også sejles ud, og olien skal samles op og sejles væk osv. osv.

Vil det være både teknisk og økonomisk relevant såfremt de kommende nye bygdeskibe til Selvstyrets eget rederi, Royal Arctic Bygdeservice A/S, designs således, at disse skibe også kunne bidrage aktivt til det grønlandske katastrofeberedskab under en skibssulykke hvor svær bunkersolie strømmer ud i den sårbare arktiske natur?

International besejling af Arktiske farvande

Bjarne Rasmussen

søndag d. 11. april 2010

Den 9. marts 2010 læste jeg om den kommende internationale Polarkode på soefartsstyrelsen.dk, og herfra citerer jeg følgende:

"Ved det seneste møde i FN's maritime organisation IMO satte Danmark og Søfartsstyrelsen sig i førersædet for at skabe mere sikker sejlads i de arktiske farvande.

Søfartsstyrelsen peger således på, at følgende forebyggende indsatser er vigtige for at skabe mere sikker sejlads i Arktis:

- Uddannelse og træning af besætningen til sejlads i Arktis
- Skibets konstruktion, så det kan modstå is og kulde
- Skibsudstyr, der kan anvendes under ekstreme forhold
- Overvågning af skibstrafikken
- Parsejlads for krydstogtskibe
- Vejledning og information til skibstrafikken om arktiske forhold

Søfartsstyrelsen regner med, at regelsættet for mere sikker sejlads i Arktis, kaldet Polarkoden, vil være færdig i 2011."

At hidtil ufarbare arktiske farvande muligvis kan blive sejlbare i sommerperioden, samt den forøgede maritime offshore aktivitet i Arktis, kan næsten ikke undgå at give nogle nye udfordringer for alle de arktiske kyststater 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 sejlruten; 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.
- 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 for opkvalificering af navigatører, der skal besejle arktiske farvande for første gang.

En ting er således at udarbejde et IMO regelsæt der vil være færdig i 2011, og som vel derpå skal ratificeres af hele IMO systemet – men kan og vil de arktiske kyststater og den internationale skibsfart bruge de fornødne resurser til implementere Polarkoden og øvrige arktiske koder og guidelines såvel i land som til søs - inden den maritime andel af offshore aktiviteterne, minedrift aktiviteterne og krydstogtsejlads for alvor forøges i Arktis?

Olieudvinding i Arktis - hvem og hvad skal man mon tro på ?

*Bjarne Rasmussen
torsdag d. 1. april 2010*

Udenrigsminister Lene Espersens nylige afbud til et møde i Canada for udvalgte arktiske lande, ser ud til at have skabt en hel del politisk røre og opmærksomhed i rigsfællesskabet.

Personligt hæftede jeg mig mest ved, at de fem deltagende ”arktiske lande” på mødet åbenbart var enige om at implementere Arktisk Råds ”Arctic Offshore Oil and Gas Guidelines”.

Disse guidelines blev fremlagt og vedtaget af Arktisk Råd i 2009 for dermed være med til, at beskytte det arktiske miljø bedst muligt. Disse guidelines bliver også kaldt Chris Cuddy rapporten, og den kan læses på dette link www.arctic-council.org der peger direkte til ”Arctic Offshore Oil and Gas Guidelines”.

Jeg finder det imidlertid tankevækkende, at omtalte ”Arctic Offshore Oil and Gas Guidelines” fra 2009 åbenbart IKKE er den oprindelige rapport/guidelines jvf. disse links:

- Danmark medunderskriver af [censureret miljørapport](#)
- [Oil at the North Pole - Politicians Censor Report on Dangers of Arctic Drilling](#)

Olieudvinding i Arktis - hvem og hvad skal man mon tro på ?

Bedste internationale praksis for offshore aktivitet i Grønland?

Bjarne Rasmussen

lørdag d. 6. februar 2010

I løbet af 2010 foretages der aktiv olieefterforskning i den grønlandske EEZ. Her [Første olieboring i Grønland i 10 år](#) kan der bl.a. læses om kommende offentlige høringer i Grønland desangående.

Nedenstående er således citeret fra denne hjemmeside:

” Efterforskningsboringer må først påbegyndes, når en tilladelse til at udføre den, er meddelt af Naalakkersuisut. Det kan ske, når en række undersøgelser er vurderet af myndighederne. Blandt disse undersøgelser kan bl.a. nævnes færdiggørelsen af en VVM-undersøgelse, dokumentation for at alle sikkerheds-, sundheds- og miljømæssige risici er nedbragt til et niveau, der er i overensstemmelse med bedste internationale praksis. Desuden skal der udarbejdes en omfattende beredskabsplan og i forlængelse heraf stilles de nødvendige finansielle garantier til sikring af at beredskabsplanen kan gennemføres”

Som tidligere RAL Offshore Coordinator under olieselskabet Statoil’s boring på Qulleq i 2000, hæftede jeg mig især ved udsagnet: at alle sikkerheds-, sundheds- og miljømæssige risici er nedbragt til et niveau, der er i overensstemmelse med bedste internationale praksis.

Så vidt jeg ved er den bedste internationale praksis desangående meget veldokumenteret for offshore efterforskningsboringer og offshore olieudvinding UDENFOR isfyldt arktiske havområde; men hvorledes forholder det sig med dokumentation for bedste internationale praksis desangående INDENFOR isfyldte arktiske havområder ?

På dette [link](#) til Råstofdirektoratet kan man downloade/læse Råstofdirektoratets løbende udgivelse nr. 3 fra 2004: Samfundsmæssige aspekter af efterforskning og udnyttelse af olie og gas i Grønland.

I denne udgivelse hæftede jeg mig især ved hele kapitel 6: Sikkerhed, Sundhed og Miljø , og sammenholdte dette kapitel med følgende:

- Denne artikel i Sermitsiaq: [Oliekatastrofe lur i Grønland](#).
- [Huller i katastrofeberedskabsplanerne Nunavut i Canada](#)
- [Database of Ship collisions with icebergs](#)
- [Database of Ship collisions with icebergs](#)
- DECEMBER 2009 på www.iceguide.dk

Alt dette fik mig til at reflektere over begreberne effektivitet og rettidigt omhu ved bekæmpelse af

en potentiel havmiljøforurening i den grønlandske EEZ i de kommende år:

Hvis Grønlands Kommando (GLK) er pålagt, at de først skal have materiel og mandskab fløjet op fra Danmark og derpå finde egnede skibe i området til at sejle det ud til katastrofe området - og hvis den canadiske kystvagts skal komme Grønland til undsætning ved en potentiel offshore havmiljøkatastrofe (eller et større udslip af svær bunkersolie fra et større skib) – så kan en større havmiljøkatastrofe vist nå at gøre megen skade i det sårbare arktiske miljø inden den bliver nedkæmpet – desværre !

Potentiel havmiljøforurening i grønlandske farvande ?

Bjarne Rasmussen

fredag d. 22. januar 2010

Så løb COP15 klimatopmødet af stablen, men uanset om kommende globale klimaforandringer er menneskeskabte eller ej; og uanset om der træffes internationale foranstaltninger for at imødegå potentielle klimaforandringer eller ej, så vil offshore olieefterforskningen blive intensiveret i Arktis inden længe; især i den grønlandske offshore EEZ.

Såfremt denne olieefterforskning resulterer i udvinding af olie i den grønlandske EEZ, vil det forhåbentligt medføre både øget velstand og nye arbejdspladser i Grønland. Bagsiden af medaljen kan imidlertid hurtigt blive en større offshore havmiljøkatastrofe under olieefterforskningen, eller under selve olieudvindingen; eller under bortsejling af den udvundne råolie igennem farvandene i den grønlandske EEZ.

Enorme havmiljøkatastrofer er tidligere sket ved Frankrig, Alaska og Rusland mfl. under sejlads med råolie tankskibe; og senest skete der i 2009 en enorm offshore havmiljøkatastrofe ved Australien - forårsaget af en offshore olieudvinding!

Sådanne havmiljøkatastrofer kan potentielt også forekomme ved Grønland inden for en overskuelig årrække!

På disse links kan der læses mere om havmiljøkatastrofer og konsekvenserne heraf:

- [Havmiljøkatastrofe ved Australien](#)
- [Havmiljøforureningskonsekvenser ved Norge](#)
- www.maritimedanmark.dk
- [Exxon Valdez havmiljøkatastrofen i Alaska](#)
- [Havmiljøforurening ved Sortehavet](#)

Ansvarsområder og ansvarsfordelingen – og dermed vel også den økonomiske byrde ? – for havmiljøberedskabet ved Grønland er i øvrigt meget kort fortalt fordelt på følgende måde:

Grønlands Kommando (GLK) under det danske forsvarsministerium:

”Det skal bemærkes, at det i denne GLK beredskabsplan beskrevne beredskab – i princippet kun omfatter forebyggelses- og bekæmpelsesforanstaltninger for forureninger, så længe disse befinder sig på havet, og mere end 3 sm fra basislinierne, medens ansvaret for oprensning/sanering af strande og andre kyststrækninger, der er blevet forurenet med ilanddrevet olie eller andre skadelige stoffer påhviler Grønlands Hjemmestyre (Grønlands Selvstyre) og de respektive kommuner”.

Geografiske ansvarsområder

GLK (Grønlands Kommando under Forsvarsministeriet) er ansvarlig for bekæmpelse af forurening eller for iværksættelse af foranstaltninger ved trussel om forurening med olie eller andre skadelige stoffer af det åbne hav. I denne forbindelse er det fra ydre territorialfarvand og ud til slutningen af

det grønlandske EEZ. Grønlands Hjemmestyre (Grønlands Selvstyre) har ansvaret for forureningsbekæmpelse fra basislinierne og 3 sm ud samt i området fra kysten og til basislinierne. Det åbne hav omfatter i denne forbindelse primært grønlandske og tilstødende farvande. Den danske stat kan under forudsætning af forureningens størrelse, assistere enhver aktion foretaget af hhv. GLK og Grønlands Hjemmestyre /Grønlands selvstyre).

Ansvarsfordeling for bekæmpelse/sanering

Forsvarsministeren har ansvaret af olie- og kemikalieforurening i farvandene udenfor 3 sm af basislinien. Opgaverne varetages af GLK, som samarbejder og kordinerer med øvrige grønlandske myndigheder.

Grønlands Hjemmestyre (Grønlands Selvstyre) samt de respektive kommuner har ansvaret for bekæmpelse af olie- og kemikalieforurening fra 3 sm fra basislinien og ind til kysten – herunder også havneområder og ankringspladser.

Bekæmpelse af forurening fra boreplatforme, undersøgelser, rørledninger mv. påhviler ejeren eller brugeren af pågældende anlæg. Dette er uanset om forureningen har fundet sted indenfor eller udenfor søterritoriet. Ejeren eller brugeren skal udarbejde beredskabsplaner for anlæggene og er ansvarlig for at holde disse kontinuerligt opdateret.

Ingen aktiviteter kan igangsættes uden forudgående godkendelse af beredskabsplaner af Råstofdirektoratet. Ansvar for forureningsbekæmpelse stammende fra offshore virksomheder påhviler koncessionshaveren, idet tilsynet dog påhviler Råstofdirektoratet.

”Beredskabsplan for Grønlands Kommando til bekæmpelse af forurening af havet med olie og andre skadelige stoffer i farvandet ud for Grønland” fra primo 2007 kan læses på dette <http://link: http://forsvaret.dk>

www.Iceguide.dk

Jeg nu spændt på om rigsfællesskabets havmiljøberedskab i Grønland dags dato har de nødvendige resurser og materiel til at imødegå havmiljøkatastrofer med rettidigt omhu – thi hvis ikke, så kan en havmiljøkatastrofe ødelægge megen grundlag for fangst og fiskeri ved Grønland i de næste mange, mange år!

Som tidligere RAL Offshore Coordinator under Statoil’s olieefterforskning/boring på Fyllas Banke i 2000, samt med mange års erfaring i besejling af isfyldte grønlandske farvande, tænker jeg ofte på følgende såfremt der skulle indtræde en havmiljøkatastrofe i den grønlandsk offshore EEZ - eller ved en skibssulykke hvor svær bunkersolie slipper ud i det sårbare arktiske havmiljø:

Hvilke skibe skal inddæmme olieforureningen med flydespærringer samt holde drivende isfjelde og store isskasser væk fra de udlagte flydespærringer?

Hvor skal man gøre af den inddæmmede olieforurening i flydespærringerne?

Hvem skal i givet fald betale den potentielle regning på mange, mange milliarder kroner for oprydningen af olieforureningen på kysterne?

Hvem skal i givet fald betale potentiel erstatning til fiskere og fangere i det berørte område?

Hvorledes vil Råstofdirektoratet praktisere godkendelse og tilsyn af de ansvarlige offshore operatørers havmiljø-beredskabsplaner (brugere og virksomheder) i den grønlandske EEZ?

Er det relevant med etableringen af en aktiv Greenland Enviroment Coast Guard (GECG)

inden olieeftersforskningen og olieboringerne for alvor starter i den grønlandske EEZ i de kommende år?

Er det relevant med en opgradering af Navigatørens kvalifikationer jvf ”Bekendtgørelse om teknisk forskrift om skibes sikre sejlads i grønlandsk søterritorium” der trådte i kraft den 1. juli 2009? (bekendtgørelsen kan læses her:

- [Lovtidende](#)
- [Retsinformation](#)

Artikel bragt på ing.dk

Arktisk styrmand: Isskoser udgør kæmpe havmiljørisiko for grønlandsk olieeventyr

Store bølger og dårlig sigtbarhed gør det ekstremt vanskeligt at sejle i Arktis. Især vil tankskibe fyldt med råolie være en risiko for havmiljøet, påpeger styrmand med 17 års erfaring fra Grønland. Af [Erik Holm](#), fredag 25. jun 2010 kl. 07:21

Oliekatastrofen i den Mexicanske Golf har rettet verdens øjne mod kvaliteten af boresikkerheden verden over.

Men i forhold til Arktis, hvor Grønlands selvstyre netop har godkendt de første prøveboringer og har store forventninger til et sandt olieboom, vil den største risiko for en kæmpe miljøkatastrofe nærmere ligge i transporten af olien til raffinaderierne sydpå.

Det mener Bjarne Rasmussen, der gennem 17 år har arbejdet som styrmand i farvandene omkring Grønland og tidligere har været ansvarlig for at koordinere logistiske ydelser til olieselskabet Statoil under olieeftersforskning ved Grønlands vestkyst i 2000.

»Der ligger en potentiel kæmpe havmiljørisiko i transporten af olien. Arktis er verdens hårdeste og sværeste farvand at besejle, fordi der tit er høje bølger, dårlig sigt og masser af isbjerge,« siger Bjarne Rasmussen, som i en periode også har fungeret som styrmand på isbryderen Thorbjørn.

Mindre isbjerge er den største fare

Problemet er ikke de store isbjerge, som skibene let kan se på deres radar og styre om, men derimod mindre isbjerge, der gemmer sig i bølgerne.

De kaldes isskoser og kan være is, der er løsgjort fra en gletsjer, eller stors, der ifølge Bjarne Rasmussen kan sammenlignes med flydende granitsten i hårdhed. Stors brækker op i Polarhavet nordøst for Grønland og føres af strømmen sydpå langs med østkysten og rundt om sydspidsen og et stykke op af vestkysten.

»Hvis du har 15 meter høje bølger og elendig sigtbarhed, hvilket er helt normalt i Arktis, vil du ikke kunne se et isbjerg, der rager fem-ti meter op over overfladen. De kan så let som ingenting slå hul på selv store tankskibe,« siger Bjarne Rasmussen.

I sommerperioden er der ofte meget stors ude i det åbne farvand, og der er også tit tåge i området. Vinteren er præget af enkelte isfjelde, men meget urolige forhold, og i dårligt vejr kan det være helt umuligt at se selv større isfjelde på radaren selv på rimeligt klos hold, forklarer Bjarne Rasmussen.

Barske forhold kom bag på Statoil

Som tidligere offshore-koordinator ved Statoils boring i 2000 har han selv set, hvordan de barske forhold i Arktis kom bag på olieselskaberne. Blandt andet var man ikke forberedt på, at der var så mange isbjerge.

»De to forsyningsskibe fik meget travlt med at slæbe isbjerge væk, og ved en enkelt lejlighed måtte man frakoble boreriggen for en periode,« fortæller Bjarne Rasmussen, der dog understreger, at alt forløb vel ved Statoils prøveboringer i 2000.

Det canadiske Institute for Ocean Technology har i en database opgjort, at over 500 skibe er stødt på isbjerge i Nordatlanten ud for Newfoundland og Labrador. Hidtil har verden været forskånet for de store oliespild i Arktis, blandt andet fordi olietankere ikke befundet sig i områderne. De fleste husker dog konsekvenserne af Exxon Valdez-ulykken i 1989, der gik på grund i Alaska.

Nu står Grønland og Arktis så over for et potentielt olieboom. Canadierne har allerede udvundet små mængder olie i deres arktiske områder og sejlet det sydpå. Det samme vil formentlig ske i Grønland, hvis Cairn Energy har held med deres prøveboringer til sommer, og Bjarne Rasmussen frygter, at der kan ske store naturkatastrofer med olietankere fremover.

»Det er der naturligvis en potentiel risiko for, hvis der kommer store olietankere til Arktis,« siger Bjarne Rasmussen.

Grønlands største og eneste landsdækkende avis: SERMITSIAQ

Papirudgaven af SERMITSIAQ bragte i uge 31 her i august 2010 en længere reportage over fire hele sider om havmiljøberedskabet etc. i de grønlandske farvande.

Reportagen var – efter aftale - udelukkende baseret på uddrag af mine LÆSERBREVE til diverse medier her i 2010 samt diverse henvisninger til uddybende materiale i menu Trend og i menu Nyheder på min egen private none profit hjemmeside www.iceguide.dk .