

# = Arctic Care I =

## **COP 15 Arctic workshop**

Under COP 15 klima topmødet i København var der en workshop som ikke påkaldte sig særlig megen opmærksomhed, da temaet for denne gruppe ikke var forbedring af klimaet, men derimod hvordan klimaændringerne i Arktis kunne udnyttes kommercielt. Deltagerne bestod fortrinsvis af repræsentanter fra de arktiske landes erhvervsministerier, de store internationale olieselskaber, de store internationale mineselskaber, repræsentanter for den oprindelige befolkning i de arktiske lande, samt cheføkonomen i Det internationale Energiagentur (IEA).

Cheføkonomen nævnte nu på workshoppen, at den nuværende globale olieproduktion ville falde inden længe, faktisk i løbet af få år. Dette ville få enorm indflydelse på hele verdenssamfundet idet stigende oliepriser, og måske endda også olierationering, ville få priserne på handelsvarer, fødevarer og meget mere til at stige eksplosivt, med alt den sociale uro og ballade dette ville medføre i alle befolkningerne på hele jordkloden.

Deltagerne i workshoppen fandt derfor straks ud af, at de havde en fælles interesse, og det var råstofudvinding i Arktis. Deltagerne i workshoppen blev også hurtigt enige om, at det ville tjene et godt formål, ja ligefrem være fredskabende, at kunne bidrage med olie til hele verdenssamfundet – endvidere ville meget stærkt forøgede priser på olie give store indtægter til den oprindelige befolkning i hele Arktis således, at levestandarden kunne hæves kraftigt på alle områder – det var simpelthen bare en win win situation for alle parter.

Inden de pragmatiske og innovative deltagere forlod denne workshop var de blevet enige om hvad der skulle gøres, og hvornår det skulle gøres, og hvem der skulle gøre det, der skulle gøres – og at det skulle gøres hurtigt !

Dels var priserne på materiel til international offshore olieefterforskning og offshore olieudvinding helt i bund på grund af den internationale finanskrisen, og dels skulle olieudvindingen helst starte så hurtigt som muligt inden potentielle miljøaktivister fik for stor politisk indflydelse således, at olieudvinding i det sårbare arktiske miljø blev stoppet eller kraftigt reduceret.

## **Arctic Offshore I**

Canada og Alaska havde allerede erfaring med onshore olieefterforskning og olieudvinding i Arktis, men blandt deltagerne i workshoppen var der bred enighed om, at det umiddelbart største potentiale for olieudvinding meget sandsynligt ville findes i det grønlandske vestkyst offshore område.

I det grønlandske offshore område generelt havde man ikke den helt store erfaring med olieefterforskning og slet ikke olieudvinding. Senest havde olieselskabet Statoil foretaget en enkelt offshore boring med boreskibet West Navion på Qulleq (Fyllas Banke) i 2000, og selvom det blev en knastør boring, så udtalte olieselskabet, at potentialet på denne ene boring havde været på niveau med de største oliefund i Nordsøen.

Under boringen var der i øvrigt opstået et problem med den nedsænkede blow out ventil på havbunden, og det havde både forsinket boreoperationen i adskillige dage samt forøget omkostningerne markant. Olieselskabet tog imidlertid ingen chancer idet en defekt blow out ventil kunne forårsage en gigantisk olieforurening i den sårbare arktiske natur. Oprydningen efter et sådant blow out ville koste Statoil milliarder af kroner – hvis oprydningen da overhovedet kunne lade sig gøre, thi en almindelig 20 fods container med beredskabsudstyr rækker ikke langt i Arktis !

## Arctic Offshore II

Siden Statoil's olieboring havde det Grønlandske Hjemmestyre – nu Grønlands Selvstyre – udstedt rigtig mange olieefterforskningslicenser i hele det grønlandske offshore område til havs.

Det havde imidlertid ikke medført nogen egentligt olieefterforskning siden 2000, men efter COP 15 workshoppen satte olieselskaberne nu turbo på aktiviteterne.

Olieselskabet *GreenOil* var den første til at udnytte en af de udstedte licenser, og påbegyndte meget hurtigt en olieboring vest for øen Disko et godt stykke uden for grønlandsk søterritorium, men dog stadig indenfor det grønlandske offshore område. *GreenOil* var et forholdsvis nyoprettet selskab, ejet af de største internationale olieselskaber.

*GreenOil* havde i øvrigt foretaget en meget seriøs research på de problemstillinger, der kunne forudses opstå under offshore aktiviteter i grønlandske farvande, men havde været noget hæmmet af olieselskabet Statoil's uvillighed til at dele ud af erfaringerne fra boreoperationen på Qulleq (Fyllas Banke) i 2000

Det hastede imidlertid med at foretage boringen inden licens udløb, og boringen i havbunden så heldigvis ikke ud til at volde nogen særlige problemer. Den konstante nordgående havstrøm medførte dog mange drivende isfjelde fra den store og meget produktive gletsjer i Diskobugten, og disse isfjelde udgjorde således en konstant trussel mod boreskibet under boreoperationen.

*GreenOil* havde derfor indchartret flere supplyskibe til at slæbe disse isfjelde væk fra en kollisionskurs med boreskibet. Det virkede egentligt meget godt, dog var enkelte isfjelde så store, at boreskibet måtte afbryde boreoperationen og sejle væk indtil isfjeldet var passeret. Derpå tilbage på position for at koble på borerøret og blow out ventilen på havbunden således, at boringen kunne fortsætte.

Endeligt !

*GreenOil* havde gjort et meget, meget stort oliefund på netop denne boring, og såvel den nationale som den internationale opmærksomhed var helt enorm. Der var nærmest ikke ende på indtægterne allerede inden boreskibet skulle afslutte sommerens olieboring, og som alle spindoktorerne sagde i de internationale medier ”Det er helt uden risiko for det sårbare arktiske havmiljø idet råolien i Arktis næsten er helt rent og fri for tilsætningsstoffer i modsætning til olien fra OPEC landene; ja det er faktisk nærmest arktisk **økologisk** olie”

Fundet skete i slutningen af sommerperioden lige inden efterårsstormene og vestisen satte ind, og boringen skulle nu afsluttes med at lukke borebrønden af med cement - ren rutine procedure for boreskibet.

Mega isfjeldet !

Et kraftigt tidevand i Diskobugten havde ubemærket løftet et mega stort isfjeld, og kraftige vinde havde derpå ført det ud i den nordgående strøm. Dette isfjeld havde nu kurs mod boreskibet, og ret hurtigt blev boreskibets safety team enige om, at det var for stort til at blive slæbt væk fra kollisionskursen.

Blow out !

Boreskibet koblede nu fra brønden og blow out ventilen ved havbunden, men af en ukendt årsag kunne denne ventil ikke holde til det store tryk fra olien i undergrunden, og hele blow out ventilen blev blæst væk af trykket – råolien strømmede nu ud i havet og steg op til overfladen.

## Oliekatastrofe !

Enorme mængder råolie spredte sig nu på havet, og havstrømmen samt ændret vindretning gjorde, at olie pølene tog kurs mod store rejefelter, fugleområder og sælområder øst for borepositionen.

*GreenOil* iværksatte nu den katastrofe beredskabsplan der var godkendt af Råstofforvaltningen i Grønland. *GreenCare* havde således en 20' container med flydespærringer stående i Aasiaat, og et af supply skibene hentede straks disse flydespærringer.

Ret hurtigt fik supply skibet lagt disse flydeafspærringer ud, men der var slet ikke nok, og drivende isfjelde og store isskasser flænsede og skabte store huller i disse udlagte flydespærringer.

Situationen løb helt ud af kontrol, men myndighederne i land beroligede *GreenOil* med, at der ville blive fløjet både speciel trænet mandskab og katastrofe materiel op til området fra Danmark.

Det viste sig dog vanskeligt at få både mandskab og materiel fra Danmark frem i tide inden olien for alvor spredte sig med kurs mod kysten thi tåge i Diskobugten gjorde, at der gik flere dage inden flyet fra Danmark kunne lande i området.

## Oliekatastrofen blev indtil dato verdens største !

Olien blev nemlig ved med at strømme ud da det viste sig umuligt at lukke borehullet med cement på disse store havdybder; ej heller virkede det med dynamit – denne metode havde ellers vist sig effektivt til at lukke oliebrønde i ørkenen under krigen i Mellemøsten (!)

Det hele endte med, at olien fossede ud i havet indtil trykket gik af brønden. Derpå kunne boreskibet lukke af med cement – *men det skete først året efter i sommerperioden*, og i mellemtiden var enorme kystområder sølet ind i råolie.

Katastrofens samlede geografiske og økonomiske omfang fik fuldstændigt *Exxon Valdez katastrofen* ved Alaska til helt at blegne i sammenligning – og olieselskabet brugte ellers dengang over *tyve milliarder kroner* på oprydningen uden at kunne gøre oprydningen helt færdig. Her over tyve år efter er der stadig olieforurening gemt under et tyndt lag sand.

Nu var det mere end nogensinde påtrængende med indtægter fra olieindustrien - thi fangst og fiskeri var umuligt på disse kanter i de næste mange, mange årtier !

## Efter denne katastrofe begyndte befolkningerne i hele det arktiske område at drøfte spørgsmål som disse:

- Kunne en sådan oliekatastrofe også ske i de øvrige efterforskningsfelter i det grønlandske offshore område ?
- Hvilke skibe skal inddæmme råolien og holde drivende isfjelde og store isskasser væk fra flydespærringerne ?
- Hvor skal man gøre af den inddæmmede råolie i flydespærringerne ?
- Hvem skal i givet fald betale den potentielle regning på mange, mange milliarder kroner for oprydningen på kysterne ?
- Hvem skal i givet fald betale potentiel erstatning til fiskere og fangere i det berørte område ?
- Er det relevant med etableringen af en aktiv Greenland Environment Coast Guard (GECG) inden olieefterforskningen og olieboringerne for alvor starter i de grønlandske offshore områder i de kommende år ?

## Arctic Mining I

Den grønlandske råstofforvaltning havde udstedt mange licenser til minedrift, men finanskrisen og de lave priser på råstoffer havde næsten stoppet for mineralefterforskningen og minedrift generelt.

Der var imidlertid tydelige tegn på, at finanskrisen var ved at ebbe ud, og fx kinesiske investorer havde således investeret kraftigt i store australske mineselskaber. Et af disse australske mineselskaber havde i øvrigt set potentialet for minedrift i Grønland, og havde derfor oprettet datterselskabet *GreenMining*. Dette selskab havde derpå fået licens til at drive en guldmine i bunden af Nuuk fjorden samt overtaget den operationelle del af guldmine driften i området ved Nanortalik.

*AluCraft* - verdens største fremstillingsvirksomhed af aluminium var også på banen, om end det ikke var minedrift men udnyttelse af vandkraft til forarbejdning af aluminium.

Fælles for alle disse selskaber var, at store malmskibe transporterede råvarerne til eller fra Grønland.

## Arctic Mining II

Endeligt oprandt den store dag hvor det nye kæmpestore aluminiumskraftværk skulle indvies.

Placeringen af aluminiumskraftværket havde været til en del forhandling og diskussion, men alt endte med en win win situation for alle parter, og nu stod værket klar til at modtage den første ladning aluminium malm til forarbejdning

Placeringen af værket lå ganske vist i et naturskønt område med et rigt fugleliv og mange sæler samt en del hvaler ude på bankerne i det åbne farvand. Det var imidlertid ikke olieudvinding og dermed potentiel oliekatastrofe sagen drejede sig om, men noget så uskadeligt og harmløst som aluminiumsfremstilling.

Malmskibet *GreenOre*

Malmskibet *GreenOre* var ca. på samme størrelse som de store malmskibe, der havde anløbet Greenex zinkminen i Marmorilik i sin tid. Dengang havde skibsforsikringsselskabet stillet som krav, at der skulle være en såkaldt kendtmand om bord under sejladsen i de isfyldte grønlandske farvande; især ruten ind igennem Umanak fjorden til Marmorilik var næsten altid fyldt med isfjelde og store isskoser samt hyppige tågebanker.

Malmskibet *GreenOre* havde ikke en sådan kendtmand om bord, men mente dog at opfylde gældende love regler for sikker sejlads i grønlandsk søterritorium. Skibets overstyrmand havde nemlig engang gået søvagt fra Reykjavik til Nuuk på krydstogtskibet *M/V Fantasy II* i rederiet PolarCruise – men det er en helt anden historie.

*GreenOre* var et ældre skib der var isforstærket til vintersejlads i svenske og finske farvande, og rederiet mente således ikke, at der skulle være de store problemer med sejlads i isfyldte grønlandske farvande - om end gletsjeris og storsis fra polarhavet er af en helt anden karakter og potentielt meget farligere for et sådant skib end vinterisen ved Sverige og Finland.

Rederiet mente heller ikke, at det navigeringsmæssigt skulle være noget særligt at sejle skibet ind til kajen ved aluminiumskraftværket. Området var nemlig målt meget præcist op af det danske farvandsvæsens opmålingsfartøjer nogle år i forvejen. Malmskibet kunne således bruge moderne e-navigering helt ind til kajen i brandtykt tåge sagde kaptajnen – der var i grønlandsk farvand for første gang.

Ulykker har det med at gentage sig !

*M/V GreenOre* ankom nu til grønlandsk søterritorium omkring aluminiumskraftværket efter en problemfri jomfrurejse igennem det isfyldte polarfarvand omkring Grønland.

Meget kraftige lokale vinde gjorde imidlertid at kaptajnen, i samråd med vagthavende officer i Grønlands Kommando GLK nede i Grønnedal samt vagthavende DMI meteorolog i København, valgte at ankre *M/V GreenOre* op på den anviste ankerplads i grønlandsk søterritorium.

Den anviste ankerplads havde aldrig været benyttet før, men blev anset for meget sikker da hele området var målt meget præcist op af det danske farvandsvæsens opmålingsfartøjer nogle år i forvejen.

Nu kan lokale vinde i grønlandsk søterritorium opstå meget pludseligt og være endog særdeles kraftige, og det var de da også i denne situation.

*M/V GreenOre* begyndte derfor at drive for ankerne - ind mod et område med mange skær, og kaptajnen valgte hurtigt at fire alt ankerkæde ud på begge de kastede ankre.

Under driften for vinden blev begge ankre imidlertid trukket op på klippebund hvilket medførte, at ankerfligene knækkede, og det store skib drev nu hurtigt ind på en klynge skær.

Her fik *M/V GreenOre* hurtigt slået hul på flere bunkerstanke med svær bunkersolie der begyndte at strømme ud i havet - akkurat som det skete for fragtskibet *Full City* der drev på klippeskærene ved Laugesund i 2009. *Full City* havde 1000 tons svær bunkersolie om bord, heraf lykkedes det de norske myndigheder at opsamle 217 kubikmeter oliefyldt vand og fjerne 820 kubikmeter olie fra bunkerstankene om bord. Olieforurening er omfattende og har ramt kysten så langt sydpå som Grimstad. **500 mennesker og 30 skibe deltager i oprensningsaktionen.** Senere lykkedes det et bjærgningsselskab at trække *Full City* fri af klippeskærene idet skibet heldigvis ikke medførte last, men var i ballast.

*M/V GreenOre* medførte imidlertid en fuld last aluminiumsmalm til forarbejdning, og denne last skulle først losses inden skibet **måske** kunne trækkes fri.

Det blev en meget, meget kostbar operation !

Olieforureningen fra *M/V GreenOre* 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.

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.

**Efter denne katastrofe begyndte befolkningerne i hele det arktiske område at drøfte spørgsmål som disse:**

- *Kunne et stort malmskib også grundstøde og lække svær bunkersolie ud i den sårbare arktiske natur under anløb af mineområder i Grønland ?*
- *Hvilke skibe skal inddæmme bunkersolien og holde drivende isfjelde og store isskoser væk fra flydespærringerne ?*
- *Hvor skal man gøre af den inddæmmede bunkersolie i flydespærringerne ?*
- *Hvem skal i givet fald betale den potentielle regning på mange, mange milliarder kroner for oprydningen på kysterne ?*
- *Hvem skal i givet fald betale potentiel erstatning til fiskere og fangere i det berørte område ?*
- *Hvor findes det nærmeste bjærgningsselskab ?*
- *Hvem skal betale omkostningerne ved bjærgningen ?*
- *Er det relevant med etableringen af en aktiv Greenland Environment Coast Guard (GECG) inden minedriften accelererer i de kommende år ?*

## **Arctic Cruising I**

Turismen i Grønland var nu i kraftig fremgang efter den megen fokus på klimaændringerne i Arktis på klima topmødet COP 15 i København. Rigtigt mange turister ville således gerne se Arktis inden isen smeltede i løbet af de næste par tusind år.

Rederiet Polar Cruise havde derfor indkøbt atter et krydstogtskib til rederiets flåde af polar krydstogtskibe. Denne gang var det dog et noget mindre skib end de øvrige skibe i rederiets flåde. Klog af skade og mange, mange omkostninger ved *M/V Fantasy* og *M/V Fantasy II* katastroferne var det nye skib *M/V Icecap Relax* noget mindre end de øvrige skibe i flåden.

Pengene skulle trods alt tjenes selvom skibet var noget mindre, så rederiets marketingsfolk havde udarbejdet et *VIP polar wellness & adventure* koncept for absolut velhavende kunder.

Jomfruturen for *M/V Icecap Relax* gik først til Scoresbysund og derefter til Nationalparken i Nordøst Grønland med landgang og sightseeing ved den berømte *Alabama hytte* nord for Daneborg.

*M/V Icecap Relax* medførte 400 passagerer på rejsen hvilket er omkring det samme antal personer som hele indbygger antallet i Scoresbysund og for så vidt i hele Nordøst Grønland.

Historien har det med at gentage sig !

I diset vejr sejlede *M/V Icecap Relax* på en større isskosse ca. 5 sm øst af munden på Scoresbysund fjorden. Farten på skibet havde været stort nok til, at der blev slået hul i skroget, og skibet tog både vand ind samt lakkede bunkersolie.

## **Arctic Cruising II**

Kaptajnen vurderede nu at skibet stadig var sødygtigt, men at det ville være mest forsvarligt såfremt de mange VIP passagerer blev evakueret just in case. Med hensyn til olieudstrømningen fra lækagen i skibets bunkerstank kunne han intet stille op.

SAR tjeneste og havmiljø beredskabstjeneste i Nordøst Grønland ?

I Nordøst Grønland er nærmeste SAR tjeneste med kapacitet til at evakuere 400 passagerer fra et nødstedt krydstogtskib samt inddæmning og opsamling af forurenende væske i flydespærringer – meget, meget langt væk.

Måske så langt væk som Island – men har dette land resurserne til en effektiv SAR tjeneste og havmiljø beredskabstjeneste i de isfyldte farvande i Øst og Nordøst Grønland ?

**Efter denne katastrofe begyndte befolkningerne i hele det arktiske område at drøfte spørgsmål som disse:**

- *Kunne katastrofen også ske under offshore olieefterforskning og olieudvinding i Nordøst Grønland ?*
- *Hvem udfører SAR tjeneste og havmiljø beredskabstjeneste under krydstogtskibe katastrofer og offshore katastrofer på den grønlandske øst og nordøst kyst ?*
- *Hvem skal i givet fald betale omkostningerne ved disse tjenester og selve aktionerne ?*
- *Hvilke skibe skal inddæmme råolien og holde drivende isfjelde og store isskasser væk fra flydespærringerne ?*
- *Hvor skal man gøre af den inddæmmede olie i flydespærringerne ?*
- *Hvem skal i givet fald betale den potentielle regning på mange, mange milliarder kroner for oprydningen på kysterne ?*
- *Hvem skal i givet fald betale potentiel erstatning til fiskere og fangere i det berørte område ?*
- *Er det relevant med etableringen af en aktiv Greenland Environment Coast Guard (GECG) på den grønlandske østkyst i sommerperioden ?*

### **Iceguide.dk**

I menu Video på min private none profit hjemmeside iceguide.dk kan du se diverse udsendelser som Aalborg lokal TV ved Produktionsskolen har optaget med undertegnede.

Udsendelserne indeholder megen visuel materiale fra min besejling af de Arktiske farvande gennem mange år.