

= M/V Fantasy =

Pioner Icecruise

I 200x planlagde krydstogt rederiet Worldcruise det kommende års sæson for rederiets til den tid nybyggede krydstogtskib M/V Fantasy. Skibet er rederiets hidtil største og mest moderne skib med plads til over 3000 passagerer samt 1500 besætningsmedlemmer.

Personalet i rederiets salg- og marketings afdeling øjnede muligheden for at skabe en stor og global event ved at planlægge en del af skibets jomfrutur som et *Pioner Icecruise*.

Krydstogtskibet M/V Fantasy ville således lægge ud fra Reykjavik i Island på et *Pioner Icecruise* til Nuuk i Grønland, og derefter sejlads igennem den nyligt isfrie Nordvestpassage i Canada til Anchorage i Alaska. Derpå sejlads til Seattle i USA hvor denne del af skibets world wide cruise jomfrurejse afsluttes.

Marketingsfolkene så også en unik mulighed til at markedsføre rederiets skibe som værende topsikret imod pirater og terrorangreb. Ingen i rederiet havde nemlig fantasi til at forestille sig, at noget sådant skulle kunne forekomme i de øde arktiske egne.

Rederiets planlægning af *Pioner Icecruise*

Rederiets udviklingschef samlede nu et projektteam for krydstogtskibets *Pioner Icecruise*. I dette projektteam deltog bl.a. rederiets ISM Coordinator, ISPS teamleader og Healthcare Manager.

Økonomidirektøren var også med i projektteamet idet rederiet havde røde tal på bundlinien. Dette skyldtes især, at det globale krydstogtmarkedet næsten var gået i stå efter piratangreb og den globale finanskrisen generelt samt meget turbulente priser på bunkers.

Projektteamets deltagere var meget rutinerede shippingfolk, og de planlagde hurtigt *Pioner Icecruise* ruten inkl standardomkostninger.

”Sikkerhedsfolkene” i projektteamet - og enkelte af rederiets erfarne kaptajner - påpegede ganske vist under ruteplanlægningen, at der burde være Islodser med på hele *Pioner Iscruise* ruten. Dette blev afvist af de øvrige deltagere idet man havde fået oplyst gennem TV kanalen Discovery, at der nu var isfrit i de arktiske farvande.

Lodser og kendtmænd ville også forøge omkostningerne i disse svære økonomiske tider for rederiet, og konkurrenterne havde jo sparet dem væk for længe siden. De satte trumf på ved at erklære, at der i øvrigt hverken var nationale eller internationale krav om obligatorisk islodsning i disse arktiske farvande, så det kunne umuligt være særligt vanskeligt eller farligt at besejle.

”Sikkerhedsfolkene” påpegede nu de store skibskatastrofer i lige linie siden Titanic’s forlis, og Økonomidirektøren gik da med til, at der skulle en lokal Islod med ombord på strækningen igennem Nordvestpassagen.

Såfremt ”sikkerhedsfolkene” kunne skaffes en billig lokal islods på strækningen Nuuk i Grønland til Nordvestpassagen kunne dette overvejes. Her på jomfrurejsen kunne disse lodser jo bruges i markedsføringen, og da de ikke var obligatoriske kunne de spares væk på næste *Pioner Icecruise* togt.

Islodser

”Sikkerhedsfolkene” i Rederiet Worldcruise kontaktede nu de maritime myndigheder i de enkelte lande på ruten for at forhøre nærmere om islodsning og redningstjeneste mv.

På et senere møde i projektgruppen kunne ”sikkerhedsfolkene” konkludere, at der ikke var en formaliseret islodsningstjeneste for besejling af arktiske destinationer og/eller farvande generelt.

De maritime myndigheder henviste til de lokale rederier der af og til ”udlånte” egne navigatører som ”Kendtmænd” til krydstogtrederierne. De lokale rederier havde dog efterhånden svært ved at udlåne egne navigatører idet den globale mangel på navigatører også kunne mærkes her.

Der fandtes ganske vist dygtige ”Kendtmænd” blandt inuit lokalbefolkningen i både Grønland og Canada, men de blev sjældent anvendt på grund af sprogvanskeligheder og manglende dokumentation for deres færdigheder.

Projektgruppen blev derfor enige om, at det måtte være nok med montering af kraftige isprojektører og en ekstra matros som udkig når skibet nærmede sig land. Skibet havde jo det mest moderne elektroniske navigationsudstyr som kunne købes – hvilket marketingsfolkene da også flittigt gjorde kunderne opmærksomt på.

Jomfrurejsen

Endeligt kom dagen hvor Rederiet Worldcruise nyeste og topmoderne krydstogtskib M/V Fantasy lagde ud på det meget opreklamerede *Pioner Icecruise* togt.

Skibet afgik Reykjavik en smuk sommeraften i august måned bound for Nuuk i Grønland. Om bord medbragte skibet 3100 passagerer samt 1400 besætningsmedlemmer. Passagererne så frem til en rejse uden den mindste risiko for pirat eller terrorangreb, og ikke mindst en spændende oplevelse gennem den nye sejlroute i Nordvestpassagen. Passagerne følte således, at både den personlige sikkerhed og skibets sikre sejlads i de arktiske farvande var helt i top – det havde de jo selv set i et indslag på TV kanalen CNN og i en udsendelse på TV kanalen National Geographic !.

På hele strækningen fra Reykjavik til Nuuk var vejret meget klart og havet næsten helt stille, og der var jubel om bord hver gang skibets navigatører sejlede tæt forbi de store isbjerge i det fine vejr. Det var jo ikke noget problem med det topmoderne navigationsudstyr om bord.

Selve anløbet af Nuuk var også uden problemer. Isbræerne inde i Godthåbsfjorden havde ganske vist kælvet kraftigt nogle dage forinden, men isen var drevet til havs inden M/V Fantasy ankom Nuuk.

Katastrofen

Først på aftenen afgik M/V Fantasy Nuuk bound for Nordvestpassagen. Vejret var stadig klart og stille, så kaptajnen beordrede fuld kraft frem og tændte isprojektører.

I løbet af aftenen viste flere mindre isbjerge sig på radarskærmen, men de var intet problem.

Kl. 0230 lagde tågen sig meget pludseligt som den så ofte gør i disse farvande. Vagthavende styrmand – som ikke havde sejlet i polarfarvande før - syntes straks at isprojektørerne virkede blændende i tågen, og slukkede dem derfor. Nu var der udsigt til en blanding af tæt tåge og halvmørke som det kendes på denne breddegrad på denne årstid.

Kaptajnen blev orienteret om situationen, og beordrede straks farten reduceret. Der var ikke islods eller kendtmand om bord, men rederiet havde mønstret to ekstra matroser fra varmere himmelstrøg til at holde udkig når vagthavende skønnede det nødvendigt. Disse matroser havde ikke sejlet i arktiske farvande før.

Kl. 0330 begyndte vagthavende styrmand at forberede overdragelse af vagten til skibets overstyrmand. Matrosen fra de varmere himmelstrøg holdt udkig – efter hvad viste han ikke helt nøjagtig. Kaptajnen var også på broen, og sammen med skibets elektronik officer prøvede han på at justere skibets 10 cm radar. Den havde ikke virket helt perfekt siden afgang Reykjavik, men det havde været umuligt at finde en tekniker til at se på den under opholdet i Nuuk.

Kl. 0345 råbte matrosen, at der ”var noget” foran skibet. Vagthavende styrmand løb straks hen for at dreje skibet hårdt styrbord via nødstyring. Under drejet undgik skibet at ramme dette ”noget”, men ramte til gengæld meget uheldigt et stykke ”blåis” som lokalkendte kalder det.

Kaptajnen slog nu fuld kraft bak på maskinen indtil skibet lå stoppet, og en hurtigt melding fra skibets nødberedskab oplyste, at skibet havde fået en lang flænge lige under vandlinien og tog vand ind.

Situationen var meget kritisk med de mange passagerer om bord, og kaptajnen besluttede sig for at iværksætte skibets nødberedskab i overensstemmelse med rederiets ISM standard procedurer for skibskollision.

Redningstjenesten (SAR)

Skibets passagerer bestod overvejende af ældre mennesker, og kaptajnen besluttede sig derfor for at evakuere så mange af disse som muligt og så hurtigt som muligt.

SAR tjenesterne i Arktis blev kontaktet, og det viste sig, at et lokalt rederi i Grønland havde et containerskib indenfor realistisk rækkevidde. Evakuering med helikoptere var umuligt; dels fordi der ikke var helikoptere i området og dels på grund af det usigtbare vejr.

Det arktiske containerskib M/V Anina Tica var snart fremme og medtog 2000 af krydstogtskibets i alt 3100 passagerer.

De fyldte hurtigt hvert eneste ledige kvadratmeter om bord, og det var meget svært for ikke at sige umuligt for besætningen at yde førstehjælp mv.

Den arktiske SAR tjeneste beordrede M/V Anina Tica til at sætte kursen mod Nuuk da det var nærmeste havn – og ikke mindst fordi det var nærmeste havn med et større sygehus; om end dette sygehus slet ikke var bemandet til eller havde faciliteter til at modtage 2000 patienter på én gang.

Mange af de ældre evakuerede passagerer fik det meget fysisk dårligt undervejs mod Nuuk. Den grimme oplevelse tog hårdt på blodkredsløbet og psyken, og selvom besætningen på M/V Anina Tica kæmpede en brav kamp for at hjælpe undervejs mod Nuuk døde flere af passagererne.

M/V Fantasy tog meget vand ind og lækkede også en del meget forurenende olie ud i det sårbare arktiske havmiljø. Mange timer senere var skibet dog i stand til at sejle mod Nuuk for egen maskinkraft. Her lå det til ankers i lang tid idet intet nuværende skibsværft eller kaj anlæg i Arktis kan håndtere så store reparationer af så store skibe.

Hvad nu ?

Hele historien er heldigvis opdigtet, og det kunne have været gået meget værre til med tab af mange menneskeliv og store miljøkatastrofer i det sårbare arktiske havmiljø på grund af lækager i skibets olietanke efter sammenstødet med isen.

Jeg er dog ikke i tvivl om, at der en dag vil ske en skibskatastrofe i de arktiske farvande, og det er virkeligt mit håb, at alt har været gjort for at **UNDGÅ** katastrofen – jeg håber således, at mit lille bidrag i form af konceptet *Maritime Ice Guides* til fremme af sikker sejlads i polarfarvandene kan virke inspirerende på politikere og søfartsmyndigheder i de arktiske egne.

Skibskatastrofer som Titanic, Hans Hedtoft, Estonia og Exxon Valdez var særdeles tragiske med store tab af menneskeliv, store økonomiske tab samt miljøkatastrofer der også medførte store tab.

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.