= M/V Fantacy II =

Rederiet Worldcruise

Efter det voldsomme piratangreb på krydstogtskibet M/V Fantacy nede ved tropeøen Mauritius i det Indiske Ocean, bestilte rederiet nu adgang til firmaet *MaRisk* der via hjemmesiden *riskline.com* giver et brugervenligt overblik over sikkerhedstrusler mod søfart i hele verden.

Rederiet WorldCruise besluttede sig straks for at sælge skibet. Enough is enough.

Kort tid efter smilede heldet dog lidt til det hårdt plagede rederi. De store nationer var nemlig gået sammen om at bekæmpe de somaliske pirater. Somalias regering og disse store nationer havde således indgået en aftale om at etablere en *Somalia Coast Guard*. Denne kystvagt skulle nu hurtigst muligt etablere et hovedkvarter, og de store nationer blev hurtigt enige om at ombygge et krydstogtskib idet et sådant mobilt hovedkvarter let kunne flyttes til nye lokationer med piratuvæsen der skulle bekæmpes – senere kunne det også virke som et mobilt internationalt miljøkystvagt/SAR koordinerings hovedkvarter for den øgede internationale skibsfart i arktiske farvande igennem den arktiske sommerperiode.

I løbet af få uger var M/V Fantacy solgt til NATO, og en ombygning blev påbegyndt.

Rederiet PolarCruise

Efterhånden aftog piratuvæsenet og flere og flere kunder efterspurgte igen krydstogter til polar egnene. De internationale medier fokuserede meget på disse egne på grund af klimaforandringerne, og mange ville derfor gerne se polarisen inden den smeltede i løbet af de næste par tusind år.

Rederiet besluttede sig derfor til at bygge krydstogtskibet *M/V Fantacy II*, og denne gang skulle skibet bygges efter alle de seneste nye nationale og internationale love og bekendtgørelser om sikker sejlads i polarfarvandene. Der skulle bare ikke være noget at komme efter !

Klog af skade, og af megen tidligere negativ presseomtale, oprettede man dog et datterselskab ved navn *PolarCruise* der skulle disponere over det nye skib og sejladsen i polarfarvandene - sådan bare for en kommerciel sikkerheds skyld.

Nybyggeri

Under nybyggeriet af *M/V Fantacy II* fulgte rederiet nu alle de sidste nye vejledninger fra IMO's søsikkerhedskomité og alle de arktiske nationers nationale regler og love samt rederiets interne regler for nybyggeri til polarsejlads.

Skibet blev således udrustet med Brovagtsalarm, Elektroniske søkort, LRIT (Long Range Identification an Tracking of Ships), dobbelt sæt isprojektører, tredobbelt sæt ARPA radar, dobbelt GPS systemer, dobbelt GMDSS systemer, overdækkede redningsbåde, dobbelt bund og dobbelt skrog indtil vandlinien, højeste isklasse på skroget generelt og meget mere.

Godt nok forliste både TITANIC og HANS HEDTOFT selvom det teknisk set egentligt ikke kunne lade sig gøre – men disse skibe havde jo altså slet ikke den tip top morderne tekniske standard som M/V Fantacy II blev bygget efter - sagde marketingsfolkene i rederiet PolarCruise.

Navigatørens Kvalifikationer

Rederiet WorldCruise havde mange rapporter og undersøgelser fra krydstogtskibet M/V Fantacy's kollision med isen på dette skibs jomfrutur. Disse erfaringer blev nu formidlet videre til datterselskabet PolarCruise.

I en af rapporterne blev det især fremhævet, at skibets vagthold på broen skulle trænes bedre i sejladssikkerhed i polarfarvandene. Endvidere at der så vidt muligt burde tages en rådgivende Maritime Iceguide om bord ved sejlads i isfyldte farvande.

Rederiet PolarCruise undersøgte nu udbuddet af begge dele. Med hensyn til *simulator training* i sikker sejlads i polar farvandene fandtes der ingen kurser som dækkede behovet. Det var noget med, at der ganske enkelt var for få betalende kunder til sådanne særlige polar kurser, og at det var meget kostbart at udvikle software til de eksisterende *Full Mission Bridge simulator training facilities.*

Kurser i Polar SAR Communication var der heller ikke rigtigt noget af. Rederiet valgte derfor at låne erfarne polar navigatører fra moderselskabet WorldCruise, selvom det var vanskeligt midt i officerernes ferietid. Med hensyn til Maritime Iceguides var der nu et udbud af nogle ganske få personer der kaldte sig dette, om end der ikke var nogen IMO eller nationalt formaliseret certificering af disse personers kvalifikationer og polar erfaringer mv.

M/V Fantacy II på jomfrusejlads

Dagen oprandt hvor M/V Fantacy II gled i vandet. Skibet var på alle områder meget imponerende; det kunne således medtage ikke mindre end 7000 (syvtusinde) passagerer. Det ville dog kun kunne lade sig gøre at have så mange passagerer om bord under sejlads i **arktiske** farvande da der i 2009 var blevet indført strenge begrænsninger i det maksimale antal passagerer om bord under sejlads i **antarktiske** farvande.

Snart kom dagen hvor skibet skulle afgå på sit allerførste polarcruise. Ruten gik fra Europa til Grønland og derpå til New York øst om New Foundland. Marketingsfolkene ville gerne markedsføre en større international event ved at M/V Fantacy II sejlede hen over den position hvor HANS HEDTOFT forliste og senere hen over den position hvor TITANIC forliste. Skibets tekniske tilstand var jo second to none af hvad der nogensinde var bygget til polarcruise, og på denne måde kunne rederiet få megen god opmærksomhed og gratis reklame for det nye PolarCruise koncept.

Rederiet reducerede dog antallet af passagerer fra 7000 almindelige pax. til 1500 VIP pax. af hensyn til polar SAR tjenestens nuværende begrænsninger i Arktis. Når konceptet var helt indarbejdet og markedsført world wide kunne man altid hæve antallet af passagerer til 7000 idet der ikke var de samme begrænsninger for besejling af Arktis som der er for Antarktis.

Turen til Island gik uden problemer, og efter Island skulle skibet sejle ind i en af de dybe grønlandske fjorde med høje fjelde og glimtende isgletchere der hastigt smeltede under klimaforandringerne - eller hvad det nu var medierne plejede at fremhæve her op til den internationale klimakonference i København.

Alle søvagtgående navigatører om bord var meget erfarne med sejlads i polarfarvande. Under skibets ophold i Island og kort tid før afgang måtte skibets søvagtgående overstyrmand dog desværre hasteindlægges på sygehuset med blindtarmsbetændelse. Nu var der imidlertid to overstyrmænd om bord idet den ene overstyrmand gik søvagten og den anden overstyrmand tog sig af alt det sikkerhedsmæssige tilsyn i det kæmpestore skib.

Den anden overstyrmand havde alle nødvendige og gyldige certifikater for at gå søvagt, men havde ingen erfaring med sejlads i polarfarvande. Rederiet havde imidlertid bestilt en af de nye Maritime Iceguides på strækningen fra Island til Grønland. Enden på det hele blev, at den anden overstyrmand begyndte at gå søvagt sammen med den meget erfarne Maritime Iceguide. Skibet

skulle anløbe Nuuk i Grønland, og en ny overstyrmand til søvagten kunne lige akkurat nå at mønstre her inden turen ind i den delvist opmålte fjord.

Den dybe, delvist opmålte, fjord

Sejladsen fra Island til Nuuk gik meget fint i det gode vejr, og skibets tekniske udstyr virkede perfekt uden de fejl der ellers typisk dukker op på en jomfrusejlads.

I Nuuk mønstrede der som planlagt en ny overstyrmand til søvagten. Han havde været med den gamle M/V Fantacy på den fatale rejse hvor skibet kolliderede med is i tåget vejr.

Nu fortsatte skibet rejsen ind i den dybe grønlandske fjord, og indsejlingen blev en uforglemmelig og meget positiv naturoplevelse for VIP passagererne - hvoraf mange var meget magtfulde og indflydelsesrige ministre fra store og betydende nationer.

I styrehuset var både kaptajnen, vagtholdet og Maritime Iceguide derfor yderst koncentrerede om sikker sejlads i det anviste *safe area & routes* i søkortene over fjorden.

ALLE love, regler og bekendtgørelse blev således overholdt og mere til.

Pludseligt stoppede skibets hovedmotor !

Ca. midt inde i fjorden stoppede skibets hovedmotor pludseligt. I første omgang tog alle officererne det roligt; skibet sejlede jo langsomt frem og fjorden lå næsten spejlblankt. Skibets Vedligeholdelseschef ringede hurtigt op til broen og fortalte, at der var nogle problemer med den computer software som styrede skibets hovedmotor, og at man var i kontakt med rederiets EDB afdeling for at få afklaret problemet så hurtigt som muligt. Man havde ganske vist prøvet at starte manuelt, men computer softwaren overtog hver gang styringen og lagde motoren død.

Måske en aktiveret terror virus i softwaren ?

Nu begyndte det pludseligt at blæse op som det kendes i disse fjorde, og skibet begyndte at drive ind over et *urent area* med mange skær og dybt vand imellem skærene.

Begge ankerne blev kastet, men i det dybe vand drev skibet forholdsvis stille og roligt ind over nogle skær hvorefter ankerne bed fast i klippebunden. Der var dog heldigvis stadig 2 (to) meter vand under kølen.

Tidevandet !

Alle tog det stadigvæk roligt idet skibet jo nærmere var drevet ind over skærene fremfor at sejle op på skærene. Det vil sige, næsten alle tog det roligt. Maritime Iceguide var noget betænkeligt ved situationen idet tidevandet nu var på vej ned i fjorden, og her ville det falde mindst 5 (fem) meter inden det steg igen.

Kunne M/V Fantacy II klare et sådant pres og vrid på skærene inden tidevandet vendte igen ?

Hvis hovedmotoren ikke snart blev startet op kunne de endda risikere flere omgange *grounding* idet bowtrusteren og sterntrusteren slet ikke kunne presse skibet væk fra skærene i den stærke blæst.

Forurening af det sårbare arktiske havmiljø

Efter samråd med resten af skibsledelsen, rederiets nyoprettede *Polar Safety Department* samt den rådgivende Maritime Iceguide, tilkaldte kaptajnen nu den arktiske SAR tjeneste for assistance.

Det viste sig hurtigt, at det ikke var muligt med assistance fra andre skibe inden lavvandet satte ind. Heldigvis kunne det store skib ikke forlise da det så at sige ville lande på skærene, men hvad med den meget ujævne belastning af skibets bund inden tidevandet steg igen ?

M/V Fantacy II kunne IKKE klare disse belastninger på skæret thi ingen skibsingeniør havde haft fantacy til at tage højde for en sådan situation under konstruktionsfasen.

Ved lavvandet fik skibet vredet hul på en bunkerstank i dobbeltbunden på en sådan uheldig måde, at svær bunkersolie begyndte at strømme ud i det sårbare arktiske havmiljø i fjorden.

Olieforureningen medførte i første omgang, at de lokale bygdebeboere, fiskere og fangere fik ødelagt deres ørredfiskeri og sæljagt i fjorden de næste mange år 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 auditør for at klarlægge hændelsesforløbet. I audit rapporten blev det især fremhævet, at havmiljø-nødberedskabet i grønlandsk territorialfarvand var meget mangelfuldt i relation til krydstogtskibenes øgede besejlingsfrekvens i de senere år. 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.

Assistance

Nu ankom der imidlertid assistance. Dels ankom et skib fra den grønlandske fiskeriinspektion og dels ankom et mindre *Arctic Multi Purpose Ship (AMPS)* fra den lokale kystfart af gods og passagerer til, fra, og mellem de grønlandske bygder.

Dette *Arctic Multi Purpose Ship* var bl.a. designet til at understøtte havmiljø nødberedskabet i grønlandsk territorialfarvand under den kommende arktiske offshore olieudvinding. Desværre havde myndighederne **ikke** øget bevillingerne til havmiljø-nødberedskabet i de sidste mange år, så skibet medbragte **ikke** de nødvendige flydeafspæringer der ellers kunne have forhindret olien i at sprede sig i fjorden og helt ud til kystområderne.

Ved højvandet fik begge de ankomne skibe dog slæbt M/V Fantacy II ud i *safe area* i fjorden, og under hele forløbet havde Maritime Iceguide virket som rådgiver og koordinator mellem krydstogtskibets kaptajn og de grønlandske autoriteter inkl. SAR tjenesten.

En dykker fra den grønlandske fiskeriinspektion's skib konstaterede, at der var en lækage i den ene bundtank med svær bunkersolie. Skaderne på skibets bund så imidlertid ikke ud til at være større end at skibet uden problemer kunne fortsætte rejsen som planlagt; dog med et anløb af den nye store *Nuuk International Harbour* for et nærmere dykkereftersyn af bunden.

Problemet med computer softwaren var også løst, og man fik startet hovedmotoren op igen. Derpå sejlede skibet til *Nuuk International Harbour* for at lægge til kaj og få tømt den lække bundtank og

foretage et grundigt eftersyn af både dobbeltbunden og computer softwaren i maskinrummet inden rejsen fortsatte til New York som planlagt, men for reduceret fart.

I Nuuk forlod Maritime Iceguide skibet idet det nu skulle sejle i internationalt farvand fra Nuuk til New York.

Solskin om bord

Vejret var meget fint og klart med en frisk sydvesten vind ind ret for. Skibet var nu godt fri af den grønlandske vestkyst, og for at indhente noget af forsinkelsen blev farten øget til 18 knob. Det kunne skibets stærke konstruktion godt klare selvom der var hul i en enkelt bundtank.

Den søvagtgående overstyrmand skulle nu på eftermiddagsvagt, men han også skulle skrive og afsende en ISM og ISPS rapport over hændelsen til rederiets *Polar Safety Department*. Denne rapport havde ASAP status, så han aftalte med den anden overstyrmand, at denne gik søvagten selvom skibet stadig sejlede i isfyldt farvand. Den anden overstyrmand havde gået søvagt sammen med Maritime Iceguide fra Island til Nuuk, så nu var han jo ikke længere uerfaren med issejlads mente søvagt overstyrmanden.

Kaptajnen havde givet klare skriftlige ordrer til sikker passage afstand af isfjelde på ruten. Han havde endda nedskrevet World Meteological Organisation definitionen af et isfjeld som er is, der er løsgjort fra en gletsjer, og som rager mere end 5 (fem) meter op over havet.

Overstyrmanden kiggede grundigt på skibets meget avancerede radar'er, men kunne kun se seaclutter fra søen af den friske sydvesten vind som stod lige ind i skibets stævn. Han kiggede nu lige så grundigt ud over havet foran skibet, men dels var det svært at se noget i det stærke og klare solskin som stod lige ind i styrehuset og dels var der mange hvide skumtoppe på bølgerne som gjorde det svært at se isklumper der ragede **mindre** end 5 (fem) meter op over havet.

Disse isklumper, der er for små til at defineres som værende isfjelde, kaldes også nogen gange for store isskosser, og de kan være endog meget svære at se for et utrænet øje blandt alle de hvide skumtoppe på bølgerne.

Pludseligt gav det et ordentligt drøn i skibet !

Krydstogtskibet M/V Fantacy II var sejlet på is med 18 knobs fart ca. 10 sømil ud for den grønlandske vestkyst på rejse mod New York. Det begyndte hurtigt at tage vand ind i forskibet, og overstyrmanden stoppede skibet så hurtigt som det nu kan lade sig gøre for så stort et skib der sejler med 18 knobs fart.

Heldigvis kunne skibet også holde til denne hændelse selvom det fik et stort hul i stævnen og forskibet blev fyldt med vand. Ingen passagerer kom noget til, og der blev ikke slået hul på flere bunkerstanke med svær bunkersolie. M/V Fantacy II vendte nu om og sejlede meget langsomt tilbage til *Nuuk International Harbour*.

Her kunne det lægge til kaj og evakuere alle de 1500 passagerer, inden det fortsatte til nærmeste skibsværft for reparation af de efterhånden omfangsrige skader på skroget. Det blev i øvrigt meget kostbart for rederiet at evakuere de 1500 passagerer om bord. Rederiet måtte således indchartre en del fly for beflyvning mellem Nuuk og Europa for at løse denne opgave på tilfredstillende vis for de mange VIP passagerer om bord.

Kunne det være undgået ?

Hele historien er heldigvis opdigtet, men desværre viser det sig gang på gang, at virkeligheden overgår fantacy'en !!

Min pointe med denne historie om M/V Fantacy II samt de forgående historier om den anden M/V Fantacy er, at alle **tekniske** love, regler, bekendtgørelse mv. vedr. sikker sejlads i polarfarvande bør suppleres op med avanceret **visuelt & psykologisk simulator træning** af både erfarne og uerfarne navigatører der besejler polarfarvande med skibstyper som krydstogtskibe, tankskibe og specialskibe i offshore sektoren.

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.