

Olieudslip

Udfordringen

Olieudslip er ikke altid ensbetydende med et forureningsmæssigt problem, heller ikke selv om der er tale om et større udslip. Men derfor giver det alligevel god mening at se nærmere på nogen af de større olieudslip, der har sat den miljøpolitiske dagsorden siden Exxon Valdez grundstødte i Alaska i 1989. Med de globale briller giver det også god mening at se på olieudslippet ved Mauritius i sommeren 2020, da den japanske bulk carrier Wakashio grundstødte på et koralrev. En liste over større, registrerede olieudslip findes på Wikipedia.



Green Island, Prince William Sound, Alaska, juni 2010.

Olierester - Tyve år efter Exxon Valdez ulykken.

Foto: flickr/arlis.org

De danske kyster, havne og farvande har hidtil været forskånet for større olieudslip, men det er selvfølgelig ingen garanti for, at det ikke kan gå rigtig galt, hvis uheldet er ude. Den øgede skibstrafik gennem danske farvande betyder en stigende risiko for skibskollisioner på trods af rutesystemer, trafikkontrollsystemer og mange elektroniske hjælpemidler, og da olietankeren Baltic Carrier i 2001 kolliderede med fragtskibet Tern, fik vi set, hvor stor skade selv et lille udslip kan forårsage.

Hvert år sker der olieudslip i danske farvande, men de færreste udslip får større opmærksomhed, fordi olien sjældent rammer kysterne. Først når olien rammer kysten, kommer

den offentlige opmærksomhed, men så er det for sent med en effektiv bekæmpelsesindsats. Ud over Baltic Carrier ulykken er her omtalt nogle olieudslip i danske farvande, som ikke har været genstand for større offentlig opmærksomhed.

Der sker jævnligt mindre olieudslip fra produktionsplatformene i Nordsøen. Hidtil er de danske kyster dog gået ram forbi, enten fordi der er tale om let olie, der relativt hurtigt fordamper, hvis lufttemperaturen er tilstrækkelig høj, eller også fordi olien er drevet nord om Skagen og i stedet har ramt svenske eller norske kyster.



Kattegat ved den norsk-svenske grænse, februar 2011.

Islandsk containerskib Godafoss gået på grund.

Foto: Svenske Kystvagt.

Selv det bedste havmiljøberedskab kan ikke forhindre olieudslip eller forureningsulykker, men med et funktionelt havmiljøberedskab med fleksible miljøpramme, baseret på eksempelvis frivillige organisationer, kan en bekæmpelsesindsats iværksætte hurtigt og effektivt - Navnlige tæt på kysten, hvor betydningen af en hurtig og effektiv indsats ikke kan overdrives.

Globale Olieudslip

Exxon Valdez

Olietankeren Exxon Valdez ramte den 24. marts 1989 et skær i Prince William Sound i Alaska, og 41.000 m³ tyk olie strømmede ud og ramte klippekysterne. Olieudslippet var det største i

amerikanske farvande, og er senere kun overgået af Deep Water Horizon udslippet i den Mexicanske Golf, og det resulterede i en af de hidtil største menneskeskabte miljøkatastrofer. Området er levested for laks, havodder, sæler og mange søfugle. Klippekysterne, den tykke olie, det arktiske klima og den øde beliggende med dårlig infrastruktur gjorde bekæmpelse af olieforureningen meget vanskelig, dyr og tidskrævende.

Miljøkatastrofen resulterede i omfattede tiltag og et helt nyt regelkompleks - MARPOL - fra FN' s søfartsorganisation IMO, som bl.a. betød, at alle nye tankskibe skal have dobbeltbundede skrog.

En katastrofe af et sådant omfang er der ingen havmiljøberedskaber, der kan håndtere, men det ville have gjort en forskel, hvis der havde været funktionelt bekæmpelsesudstyr til rådighed i området.



Exxon Valdez, april 1989.

Foto: Chris Wilkins/AFP/Ritzau Scanpix.



Døde havoddere efter Exxon Valdez ulykken i 1989.

Foto: Chris Wilkins/AFP/Ritzau Scanpix.

Deep Water Horizon

Kysterne i Alabama og Louisiana blev den 20. april 2010 ramt af verdens hidtil største oliekatastrofe. Det skete, da BP' s produktionsplatform Deep Water Horizon i den mexicanske golf brød i brand og eksploderede. I 87 dage indtil den 15. juli læggede olie ud i området, 10 år efter er der rapporter om, at der stadig lægger noget olie.

Olieudslippet var på mere end 780.000 tons råolie og resulterede i omfattende marine miljøskader, hvor flora og fauna i området led ubodelig skade. Eksplosionen kostede 11 mennesker livet.



Deep Water Horizon, april 2010.

Foto: Warawoot Nanta/Stockphoto/123RF.

Den store udfordring ved dette udslip var at få stoppet olieudslippet, og bekæmpelse af olieforureningen i de meget sensitive marskområder. Det er en anden, men en lige så stor, udfordring at bekæmpe olieforurening i et marskområde, som det er at rense sten og klipper for olieforurening.

Som ved andre olieforureningsulykker er den helt store udfordring at beskytte de kystnære områder og prøve at forhindre forurening af kyster og marskområder. Det kræver et effektivt lægtvandsberedskab og havmiljøkapaciteter, der kan indsættes meget kystnært på lægt vand.

I marskområderne var det en effektiv teknik at etablere en væg af hydrofil geotekstil. Denne teknik viste sig at være langt mere effektiv end anvendelse af traditionelle flydespærringer, og der blev etableret mere end 50 km hydrofil tekstilvæg. Teknikken kan med fordel anvendes sammen med mikrober.



Alabama, marsk område, april 2010. Væg af hydrofil geotekstil.
Foto: Ultratech International Inc.

Sanchi

Den 6. januar 2018 kolliderede det iranske tankskib Sanchi og den kinesiske bulkcarrier CF Crystal i Det Østkinesiske Hav ud for Shanghai. Det blev et af de værste udslip fra en olietanker i årtier. Sanchi blev ramt af en eksplosion umiddelbart efter kollisionen og brød i brand, og skibet sank på 115 m dybde efter flere mindre eksplosioner i lasten af kondensat. 32 mennesker mistede livet.

Sanchi havde en last på 111.000 tons let råolie (kondensat) eller næsten fire gange så meget, som olieudslippet fra Exxon Valdez i 1989. Olieudslippet dækkede et område på 100 km² og gav skader på strande og den lokale fiskeindustri. Da olien var let og klimaet mildt, var skader

på strande begrænset. Den største miljømæssige skade var den umiddelbare og høje giftighed fra de flygtige olier og kondensat. Denne giftighed betød også, at det ikke var muligt at bjærge de omkomne fra Sanchi.

Årsagen til ulykken var som så ofte før menneskelig, nemlig manglende udkig på skibene og fejlagtig fortolkning af søvejsreglerne.



Sanchi, januar 2018.
Foto: libertykoreapress.

Prestige

Den 13. november 2002 forliste det 26 år gamle tankskib Prestige ved Galicien ud for Spaniens nordvest kyst. Tankskibet brækkede midt over og 76.000 tons tyk råolie strømmede ud og forurenede farvand, havbund og kyster i den hidtil værste miljøulykke i Spanien og Portugal.

Ulykken var større end Exxon Valdez ulykken, og udslippet var mere giftigt på grund af de højere vandtemperaturer. Flere tusinde strande i Spanien, Portugal og Frankrig blev forurenede.

Ekspertter vurderede, at de miljømæssige skader på det marine flora- og faunamiljø ville vare mindst 10 år, og forgifte plankton, fiskeæg og krebsdyr med kræftfremkaldende effekt på fisk og muligvis også mennesker. Fiskeri i området blev forbudt i et halvt år.

Det tog ét år for tusinder af soldater og frivillige at rense strandene, og flere år at få tømt det sunkne tankskib for al olien, som, efter det sank den 19. november, lækkede ca. 125 tons olie i døgnet. Forsøg med bioremediering (mikrober) slog fejl, da mikroberne fremmede korrosion af olietankene og accelererede lækken af olie.

Det blev anslået, at oprydningsarbejdet beløb sig til en værdi af 2.5 milliard Euro. Kaptajnen på Prestige blev idømt to års fængsel, og forsikringsselskabet blev idømt en bøde på 1 milliard USD.



Oil Tanker Prestige, november 2002.

Foto: safety4sea.



Galicien, Nordspanien, december 2002. Soldater renser strande.

Foto: Agefotostock/Alamy Photo.

Når ulykken fik så alvorligt et omfang, så skyldtes det bl.a. at Prestiges græske kaptajn af Spanien blev nægtet et 'place of refuge', hvor tankskibet kunne sættes på grund og olieudslippet lettere begrænses og inddæmmes.

I et dansk perspektiv er ulykken interessant, da det danske miljøskib Gunnar Seidenfaden blev deployeret og deltog i bekæmpelse af olieforureningen i to måneder. Som det ses på billedet

under teksten, blev Gunnar Seidenfaden sølet godt ind i olie. Det er i sig selv en arbejdsmiljømæssig udfordring, og operativt betød det, at Gunnar Seidenfaden først skulle doksættes og renses, før skibet igen kunne indsættes operativt. Under operationen opsamlede Gunnar Seidenfaden ca. 500 m³ olie.



Gunnar Seidenfaden, december 2002.

Foto: Forsvaret.

Man kan uddrage to vigtige erfaringer fra denne ulykke.

For det første er det ikke i nogens interesse at prøve at undgå problemet ved at afvise et skib, der søger nødhavn (place of refuge). Når alle afviser skibet, bliver ulykken blot større og vanskeligere at bekæmpe, når den udvikler sig, da olien vil ramme en langt større kyststrækning, end det ellers ville være tilfældet. Hertil kommer, at når et skib synker, så vil det ende med, at al olien på et eller andet tidspunkt strømmer ud og skal bekæmpes. Og én ting er helt sikker: Olien skal nok finde vej til kysten!

For det andet er det interessant at reflektere over anvendelse af specialskibe til bekæmpelse af olieforurening. Ikke alene har specialskibe en relativ lang reaktionstid, men når de er indsat, kan de ikke løse andre opgaver, og når opgaven er løst, er de først klar til indsættelse i andre operationer, når skibene har været på værft og er blevet rengjort.

Wakashio

Den 25. juli 2020 stødte den japanske bulk carrier Wakashio på grund på et koralrev syd for den lille ø Mauritius i det indiske ocean, 900 km øst for Madagaskar. Mauritius er omkranset af verdens 3. største koralrev.

Selv om meget af olien om bord på Wakashio blev pumpet ud, inden skroget kollapsede, lækkede ca. 1.000 tons olie ud i havet. Det er en meget lille mængde, men for det lille øsamfund på Mauritius, var det en miljømæssig katastrofe. To uger efter olieudslippet erklærede de lokale myndigheder national undtagelsestilstand.

Lækagen er ifølge Greenpeace i Afrika den værste, der nogensinde er oplevet i området. Greenpeace Afrika udtalte, at

*‘ Der er fire store økosystemer her, der er unikke for Mauritius.
Olielækagen har dræbt alle koraller og fisk i området’ .*

Ulykken er endnu et eksempel på en ulykke forårsaget af menneskelige fejl. Wakashio var så vidt vides sejlet tæt på land for at få et godt internetsignal.

Ulykken er også et godt eksempel på, hvorfor isolerede og udsatte små øsamfund bør have deres eget funktionelle havmiljøberedskab, der er optimeret til de lokale forhold. Det tager alt for lang tid at få hjælp fra andre, og specialskibe kan ikke anvende deres bekæmpelsesudstyr på lægt vand eller på indersiden af et koralrev. Derfor anvendte man også ved denne ulykke pramme.





Mauritius, juli 2002.
Manuel opsamling af olie bag koralrev.
Foto: Shutterstock.

Danmark

Baltic Carrier

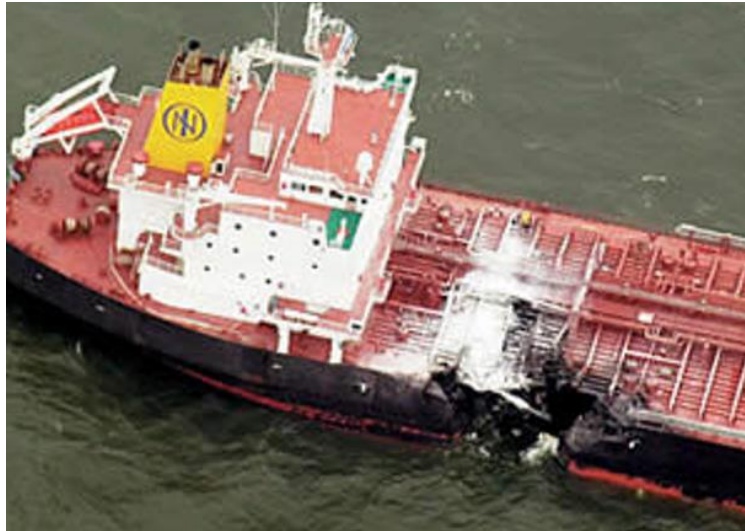
I Danmark har vi hidtil været forskånet for større olieudslip. En enkelt ulykke gav dog anledning til nogle nationale overvejelser.

Danmarkshistoriens hidtil største oliekatastrofe skete den 29. marts 2001, da fragtskibet Tern kolliderede med olietankeren Baltic Carrier i farvandet syd for Møn. I de efterfølgende dage drev omkring 2.700 tons brændselsolie i land og forårsagede skader for omkring 100 millioner kroner.

I de efterfølgende dage drev olien i land og ramte fra Farøs vestlige punkt til Møns østkyst. En strækning på 57 kilometer.

Områdets vildtkonsulent anslår, at olien dræbte 4.000 fugle.

Den Maritime Havarikommission konkluderede i juli 2001, at kollisionen primært skyldtes Baltic Carriers utilsigtede bagbord sving, der skete på det mest uheldige tidspunkt i skibets passage af Tern. Det pludselige sving skyldtes en teknisk fejl i Baltic Carriers styresystem.



Baltic Carrier, marts 2001.

Foto: Forsvaret.

Selv om der var tale om et meget lille olieudslip, så viste det sig, at det danske havmiljøberedskab var helt utilstrækkeligt, og på ingen måde kunne håndtere olieudslippet, da det ramte kysterne i Grønsund, da der ikke var nogen havmiljøkapaciteter, der kunne indsættes på det meget læge vand, hvor olien hurtigt ramte.

Langt størstedelen af den olie, der blev samlet op til søs, blev opsamlet af civile pramskibe med entreprenørmaskiner. Den olie, der ramte kysterne, blev opsamlet af entreprenørmaskiner og manuelt af værnepligtige fra Beredskabsstyrelsen.



M/S John Madsen, marts 2001. Privat foto.



Baltic Carrier, marts 2001. Entreprenørmaskiner opsamler olie.
Privat foto.

Baltic Carrier ulykken var et eksempel på, at det ikke altid skyldes menneskelige fejl, når det går galt. Både mennesker og teknik kan svigte.

Det var en lære, at almindelige entreprenørmaskiner og pramme er væsentlige aktiver ved bekæmpelse af olieforurening på kyster, og at en kollision til søs hurtigt kan føre til forurening af kyster, hvis ikke beredskabet tager højde for det.

I fremtiden forventes ikke alene mere skibstrafik gennem danske farvande, der forventes også mere trafik med tankskibe. Det skyldes, at den russiske regering har anlagt en olieudskibningshavn i Primorsk, nordvest for St. Petersborg. Havneanlægget blev færdigt i 2002, og siden er Ruslands eksport af olie gennem Østersøen og de danske farvande vokset markant.

Eksporten omfatter den samme type klistrede, asfaltagtige brændselsolie, som endte i Grønsund, og forurenede Møns og Bogø's kyster.

Fu Shan Hai

Den 31. maj 2003 kolliderede den kinesiske bulk carrier Fu Shan Hai med det polske container-skib Gdynia i Hammergattet nord for Bornholm. Selv om der ikke var langt til hverken den svenske eller den danske kyst, lykkedes det ikke at bugserer Fu Shan Hai ind på lægt vand, så skibet sank på 69 m vand. Med en tonnage på 38.000 tons og en længde på 225 m, blev Fu Shan Hai det største skib, der til dato er sunket i Østersøen.



Fu Shan Hai, maj 2003. Marinehjemmeværnsfartøj som vagtskib.
Foto: Marinehjemmeværnet.

Olieudslippet var ikke stort, men situationen var kompleks, fordi skibet sank på stor vanddybde med en del olie i tankene. I første omgang ramte et mindre udslip kysterne, men det var en så begrænset mængde, at olieudslippet relativt let kunne bekæmpes af Beredskabsstyrelsen.

Som årene gik, begyndte Fu Shan Hai brændstoftanke at korrodere, lige som det var tilfældet med Prestige, så 10 år efter ulykken, i august 2013, begyndte Søværnet en operation for at tømme skibet for de ca. 300 tons svær fuelolie, der var så tyktflydende, at den ikke var sluppet ud ved kollisionen.

Det varede 50 dage at tømme Fu Shan Hai for den sidste olie, og operationen blev gennemført af bjærgningsselskabet JD Contractor. Også ved denne operation havde man god gavn af miljøpramme.



Bornholmsk strand, maj 2003.
Værnepligtige fra Beredskabsstyrelsen opsamler olie.
Privatfoto.

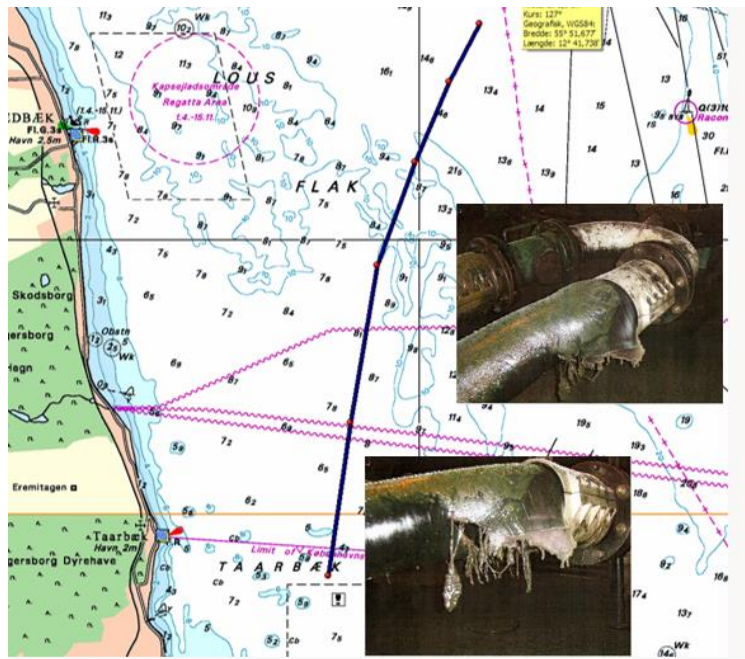
Prøvestenen

Den 18. januar 2008 sprang en bunkerslange på olieanlægget Prøvestenen i Københavns Havn. Der var tale om et mindre olieudslip på nogle få hundrede tons, og vi hørte ikke meget til det i pressen, da det var en vinterdag, og da olien på grund af strømmen ramte Ven og de svenske kyster. Havde det være en sommerdag, og olien var drevet ind i Københavns Havn, eller havde ramt strandene nord for København, var sagen sikkert blevet noget større i pressen og befolkningens bevidsthed.

Sagen er interessant, fordi der er tale om et af de uheld, ' der ikke kan ske' og som derfor ikke er behandlet i nogen af de konsulentrapporter, der arbejder med risikoscenarier og ligger til grund for dimensionering af det danske havmiljøberedskab.

Man kan stille det retoriske spørgsmål, om vi i Danmark kan man basere et havmiljøberedskab på vestenvind, svineheld og svenskere? Det er et faktum, at det gør vi i Øresundsregionen, hvor der ikke er nogen dansk havmiljøkapacitet til rådighed.

Expect the unexpected! Et beredskab skal også kunne håndtere ulykker, ' der ikke kan ske' , og det kan et funktionelt havmiljøberedskab.



Øresund, januar 2008. Oliens bevægelse og bunkerslangen.

Privat illustration.

Fyns Hoved - Victoria

Den 9. februar 2018 stødte det portugisiske containerskib Victoria på grund nord Fyns Hoved. Selv om Victoria blev advaret af de danske myndigheder, der elektronisk overvåger de danske farvande, løb skibet på grund og fik en 50 lang flænge under vandlinjen.

Indledningsvis troede man ikke, at der var sket et olieudslip, da der ikke var olie at se på havoverfladen.

“ Vi har overfløjet alle de kystnære områder omkring Endelave, den jyske kyst og hen over den nordfynske kyst for at se, om vi kunne se noget udslip, og det kunne vi heldigvis ikke, siger vagtholdslederen.” (DR Nyheder).

Problemet var imidlertid, at den tunge olie i det kolde vejr var under havoverfladen, og af strømmen blev ført vestover og ramte hele øen Endelave og den jyske kyst fra Juelsminde til Snaptun. Derfor kom oprydningen til at tage lang tid. Der var tale om en lille mængde olie, men den ramte en lang kyststrækning og blev ikke bekæmpet til søs.

“ Det er meget alvorligt, for det er en tjærelignende substans, der er meget svær at fjerne både i naturen, eller hvis man kommer i kontakt med det og får det på tøjet.” (Beredskabsdirektør Dennis Ottosen til TV2).



Endelave, februar 2018. Værnepligtige fra Beredskabsstyrelsen opsamlere olie.
Foto: Beredskabsstyrelsen.

Aabenraa

I Aabenraa havn og Aabenraa Fjord har der de senere år været en række olieudslip; cirka et om året.

Den 17. oktober 2014 løb 30-40 tons brændselsolie fra virksomheden Dan-Balt Tanklager ud i vandet. Ifølge indsatslederen blev forureningen hurtigt inddæmmet, så olien kunne samles op.

Den 22. april 2015 skete der et olieudslip på tre-fem tons svær fuelolie. Udslippet skyldtes et brud på et rør fra en oplagstank tilhørende Enstedværkets olieterminal. Olien løb ud Aabenraa Fjord. Flere myndigheder var involveret i bekæmpelse af olieudslippet.

Den 7. september 2017 var den gal igen. Denne gang var der tale om et større olieudslip på 200 tons på havnen i Aabenraa. Udslippet skete i et tankanlæg på havnen, der tilhører virksomheden Dan-Balt, og olien bredte sig ud i Aabenraa Fjord. Det lykkedes i løbet af et par timer at få olien inddæmmet, men den lette olie kunne ikke opsamles, da Forsvaret ikke råder over lipofile flydespærringer. I stedet blev fartøjer sat til at gennemsejle oliefilmen i håb om, at dette kunne fremskynde fordampningsprocessen.

Det næste olieudslip fandt sted den 4. januar 2020, hvor 3-5 kubikmeter gasolie løb ud i fjorden under et kraftigt blæsevejr. Det skete, da et tankskib var ved at losse olie, og en lastearme knækkede, så der løb olie ud i fjorden, inden der blev lukket for hanerne. Det var første gang Beredskabsstyrelsens nye lægtvandsfartøjer blev indsat i en bekæmpelsesoperation.

Det seneste registrerede olieudslip fandt sted den 13. maj 2020. Der var tale om et lille udslip på havnen.



Aabenraa Fjord. Mainehjemmeværnet inddæmmer olie.

Foto: Marinehjemmeværnet.

En række andre danske havne, bl.a. Vordingborg og Kalundborg, har de senere år været ramt af mindre olieudslip. Det har været karakteristisk for disse olieudslip, at det har været mindre udslip, der har været vanskelig at bekæmpe, da Søværnets havmiljøberedskab ikke råder over lipofile flydespærringer, der kan opsuge de lette og flygtige olier.

Norge og Sverige

Havmiljøberedskabet i Norge og Sverige er i forhold til Danmark udfordret på tre områder. For det første betyder den udstrakte geografi, at responstiden er relativ høj. For det andet er store dele af kysterne sten og klipper, mens store dele af de danske kyster er sandstrande, hvor man relativt let kan fjerne opskyllet olie, og endelig er klimaet koldere i Norge og Sverige, end det er i Danmark, så opsamling af olie til søs er vanskeligere, og olien fordamper langsommere.

Forholdene i Nordnorge og Sverige kan på mange områder sammenlignes med forholdene på Færøerne og i Grønland, og derfor er det i et dansk perspektiv interessant at prøve at uddrage lære af de havmiljøulykker, der har været i Norge og Sverige.

Godafoss

Den 17. februar 2011 gik det islandske containerskib Godafoss på grund i Oslofjordens munding ved Ytre Hvaler på grænsen mellem Norge og Sverige.

Olieudslippet var kun på ca. 120 tons, men da farvandet var isfyldt, og da olien skulle renses af klipper, krævede selv det lille olieudslip betydelige ressourcer.

Ulykken var endnu et eksempel på, hvorfor det er vigtigt at gøre alt, hvad man kan for at inddæmme og opsamle olien, inden den rammer kysten. Det var også interessant at se, hvordan man igen var nødsaget til at anvende entreprenøragtigt opsamlingsmateriel, og ikke kunne anvende store specialskibe.



Ydre Oslofjord, februar 2011. Godafoss grundstødning.

Foto: Svenske Kystvagt.

Ternvind

Det danske tankskib Ternvind har været involveret i søulykker flere gange de senere år. I juli måned 2015 kolliderede Ternvind med færgen Stena Jutlandica ved Vinga ud for Göteborg. Ternvind havde en last på 12.000 tons olie - fire gange så meget som udslippet fra Baltic Carrier - men heldigvis var Ternvind dobbeltskroget, så der skete ikke noget olieudslip, selv om Ternvind fik skader i stævnen.

I februar måned 2018 var Ternvind igen involveret i en ulykke, der kunne være gået rigtig galt. Ulykken skete, da skibet var på vej mod Danmark. Ternvind fik maskinhaveri, og mistede styreevnen. Tankskibet, der havde lods om bord, gik på grund på Gäveskär ud for Brännö i Göteborgs søndre skærgård.

Dobbeltskroget sikrede også denne gang, at der ikke skete olieudslip. Skibet havde lods om bord, men lodser kan også begå fejl, og de er ingen garanti mod tekniske havarier.



Göteborgs skærgård, februar 2018. Ternvind grundstødning.

Foto: Svenske Kystvagt.

Tromsø Havn

Den 25. september 2019 udbrød der brand i en russisk trawler Bukhta Næzdik i Tromsø havn. Branden blev slukket med vand, men desværre betød det, at der kom så meget vand ind i trawleren, at den blev ustabil og kæntrede. Der var 200 tons olie om bord, og da trawleren kæntrede, begyndte olien at strømme ud og forurene Tromsø havneområde.

Først da olien begyndte at strømme ud i havnen, blev der taget initiativ til at udlægge flydespærringer og inddæmme udslippet. Så én ulykke blev afløst af en anden!



Tromsø Havn, september 2019. Brand i russisk trawler.

Foto: Scanpix/Reuters.

Ulykker af den karakter kunne undgås, hvis havne havde deres eget lille funktionelle havmiljøberedskab. Man kunne sågar udlægge lipofile flydespærringer præventivt omkring skibe, der udgør en potentiel risiko. Det gør man eksempelvis flere steder i USA og Canada, som vist på billedet nedenfor, hvor det danske inspektionsfartøj Ejnar Mikkelsen, er fortøjet i Halifax havn.



Halifax, Canada, april 2018.

Præventiv flydespærring om inspektionsskibet Ejnar Mikkelsen.

Foto: Per Skov Madsen.

Svalbard - Northguider

Den 31. december 2018 gik den norske rejtrawler Northguider i hårdt vejr på grund på den nordligste del af Svalbard. Northguider havde 300 tons dieselolie om bord.

Grundstødningen gav straks anledning til miljømæssig bekymring, bl.a. fordi selv ganske små mængder dieselolie ødelægger de fedtlag der beskytter havfuglene, som så dør.

Der var ikke noget funktionelt havmiljøberedskab på Svalbard, og det norske kystvagtskib Svalbard var først fremme i området mere end en uge efter grundstødningen, da skibet på grundstødningstidspunktet var over 500 sm væk. Mørke, is og dårligt vejr betød, at Det hollandske bjærgningselskab Smit Salvage først kunne bjærge Northguider i sensommeren 2019, mere end et halvt år efter ulykken.



Svalbard, Norge, januar 2019. Norsk trawler Northguider grundstødt.

Foto: Norske Kystvagt.

Northguider-ulykken gav anledning til voldsom politisk kritik af det utilstrækkelige beredskab ved Svalbard.

Til Eftertanke

Der kan uddrages megen lærdom af de mange eksempler på hændelser i havne eller til søs, hvor der skete, eller kunne være sket, større eller mindre olieudslip.

Alle tankskibe har i dag dobbeltskrog. Derfor får vi forhåbentlig ikke flere af de helt store ulykker, som vi så med Exxon Valdez og med Prestige.

Men erfaringerne viser også, at selv mindre olieudslip på få hundrede tons hidrørende fra skibes brændolietanke kan få store miljømæssige konsekvenser. Det var tilfældet med Baltic Carrier, Northguider og i mange andre situationer.

Hvis der kommer meget store olieudslip i fremtiden, vil det formentlig blive i f.m. ulykker, blow-outs, på boreplatforme og produktionsrigge, som det var tilfældet med Deep Water Horizon.

Vi har også set, at der sker ulykker og olieudslip fra skibe både på grund af både menneskelige fejl og tekniske havarier. Disse fejl vil fortsat ske, uanset automatisering og uddannelsesmæssige tiltag. Den voksende skibstrafik kan meget vel betyde, at vi i fremtiden vil se flere, men måske mindre olieudslip.

Mange havne er i dag en integreret del af byernes rekreative miljø, og havnene er derfor meget sensitive overfor miljøbelastning selv i form af meget små olieudslip. Derfor var det måske en god idé, at man nationalt indførte regler om, at visse skibstyper i udvalgte havne præventivt skulle anvende en flydespærring omkring skibet. Det krav er eksempelvis Ejnar Mikkelsen blevet mødt med i Halifax.

Eksemplerne viser, at der i mange situationer er et helt utilstrækkeligt havmiljøberedskab. FLEX-FEB mener, at det skyldes, at man de fleste steder fortsat har baseret sit havmiljøberedskab på store specialskibe. Det betyder lang responstid og et relativt begrænset beredskab, da det er omkostningstungt at opretholde et 24/7 beredskab med specialudstyrede enheder.



Maritim Mijløbeskyttelse med Fleksible Miljøpramme

FLEX-FEB har det synspunkt, at mange havmiljøberedskaber ville styrkes betydeligt – og til en væsentligt lavere omkostning - hvis man organiserede sit havmiljøberedskab funktionelt og indtænkte anvendelse af fleksible miljøpramme og lipofile flydespærringer.