

# Olie på vandene

Af Jens Brøsted, Institut for Eskimologi, og  
Mads Fægteborg, Arctic Information

I løbet af blot de tre første måneder af 1989 er verden blevet mindet tre gange om de store farer olietransporter til havs indebærer. Ved transporter i isfyldte farvande er der endnu flere risici involveret.

Selv om eksperterne først om et par år fremkommer med de endelige rapporter om årsager og virkninger i sproglige formuleringer, der ikke egner sig for offentligheden, bør man allerede nu være på vagt og gøre sig tanker om øget beredskab.

I forbindelse med Potomac-ulykken, i 1977, viste beredskabet sig i Grønland mangelfuldt. Sådan var det før 1977 og sådan har det været siden. Faunaen og de mennesker, der er afhængige af den, bliver altid sorteper.

## *Antarktis i år*

28. januar stødte det argentinske skib Bahia Paraiso på grund i antarktiske farvande i umiddelbar nærhed af det amerikanske Palmer Base Research Center. Knap en uge efter, 3. februar, sank skibet og cirka 840 tons olie løb ud i havet.

Mindre end en måned senere grundstødte et peruviansk skib, Humboldt, ved King George's Island og cirka 110.000 liter olie løb ud i havet.

De to ulykker skabte fornyet debat omkring den kontroversielle »Antarctic minerals Convention«, som endnu ikke er ratificeret. Debatten går på, hvorvidt det er acceptabelt at udnytte de store mineral- og olieforekomster i verdensdelen. En udnyttelse af Antarktis' resourcer vil ganske naturligt medføre en stor og risikabel trafik i –, og til og fra området. Alt i et økologisk særdeles sårbart område.

I lighed med Exxon Valdez var det menneskelige årsager, der var baggrunden for Bahia Paraisos forlis. Kaptajnen valgte at sejle mellem to småøer, hvor farvandet på søkort er mærket »extremely dangerous« på grund af undersøiske klipperev. Endvidere havde kaptajnen overhørt advarsler fra personalet på Palmer Base Research Center om at gennemsejle farvandet.

Rapporter fra området taler om at tyve års videnskabeligt arbejde nu er ødelagt, ligesom den udflydende olie

har dræbt mange pingviner. Andre fuglearter er enten døde eller forsvundet fra området på grund af den forurenede føde, hovedsageligt kril.

Argentinske, chilenske og amerikanske skibe ankom til området omkring den 9. februar for at rense olien op, men selv om man er nået frem til området rimeligt hurtigt, har dårligt vejr i området spredt olien vidt omkring. En bare nogenlunde effektiv oprensning er umulig.

### *Alaska i marts*

Kort efter midnat fredag den 24. marts 1989 løb et af olieselskabet Exxons mest moderne supertankere, Exxon Valdez, på et velkendt og velmarkeret klippeskær ved Bligh Island i Prince Williams Sound i Alaska. Det 300 meter lange skib, som medførte en last på 1,26 millioner tønder råolie, havde drejet af fra den etablerede sydgående sejlroute for at undvige nogle isbjerge. Med en fart af cirka 8 knob havde Exxon Valdez passeret en adskillelseszone, fortsat gennem den nordgående skibsroute og var kommet ind i usikkert vand øst for sejlruten. Her ramte tankeren først et skær og forsøgte så flere modsatte kursretninger før det et kvarter senere gik fast på Bligh Reef. Af sikkerhedshensyn er moderne tankskibe dobbeltskrogede, men 12 af skibets olietanke blev revet op. Dykkere, som undersøgte tankeren, kunne svømme frit ud og ind. Ca. 250.000 tønder eller 40 millioner liter olie løb ud i havet.

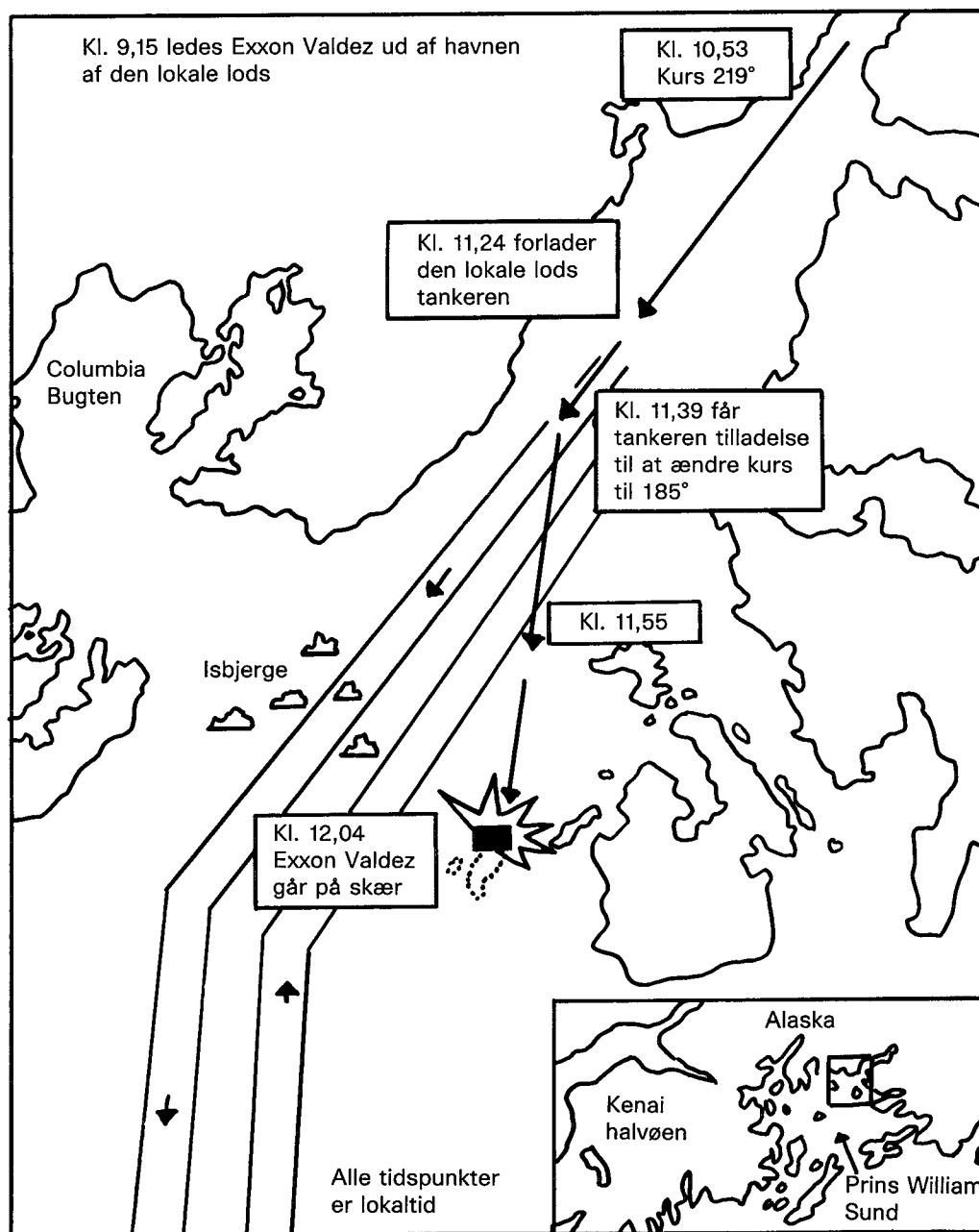
I de følgende dage viste det sig, at udviklingen ikke går som på papiret og det blev klart, at USA's hidtil største

olieuheld udviklede sig til en miljøkatastrofe i et sårbart subarktisk havområde, som er hjemsted for en fiskeindustri med årlige indtægter på over 100 millioner dollars – for slet ikke at tale om et rigt, varieret dyreliv med vigtige fangstressourcer.

Grundstødningen erindrer os om, at ulykker forbundet med transportsiden, rørledninger og tankskibe, er en af de centrale kilder til olieforureningen af havene. Desuden kan det allerede nu atter engang fastslås, at et samspil af menneskeskabte fejl er afgørende ikke blot for, om uheld indtræffer eller afværges, men også for hvordan de imødegås og begrænses.

Transportsystemet i Prince Williams Sound blev etableret i 1977, for at begrænse risikoen for tanker uheld, efter at Valdez fik sin centrale rolle som olieterminal for rørledningen med olie fra Alaska's North Slope. Transportsystemet omfatter to skibsbaner adskilt af en sikkerhedszone samt to cirkulære forsigtighedsområder: et omkring Bligh Reef og et ved Cape Hinchinbrook.

Da Exxon Valdez afveg fra den sydgående rute skete det med tilladelse fra kystvagten, som overvåger sejladsen i området med radar fra Potato Point ved Valdez Narrows. Da skibet fortsatte indover den nordgående rute, modtog de imidlertid ikke noget advarsel om at følge denne rute. Først efter at fiskerne i området stædigt fastholdt, at kystvagtens radar havde tilstrækkelig rækkevidde, erkendte kystvagten, den 4. april, at man kunne have fulgt tankeren og advaret om det farlige område. Imidlertid lå det primære navigations-



ansvar på dette tidspunkt hos skibets kaptajn, som skulle have korrigeret kursen såvel fra tankerens navigationsudstyr som fra lysbøjer, som markerer fareområdet i øst med rødt signalblink.

Her efter de første uger efter ulykken er besætningens virksomhed kun dårligt kendt. Det er klart, at skibets kaptajn forlod broen samtidig med, at lods forlod skibet cirka en halv time

før den endelige grundstødning. Det er også klart, at kaptajnen var beruset efter kystvagtens retlige norm, ligesom kaptajnen havde flere domme for spirituskørsel. Endelig er det klart, at skibet blev ført af en tredje-styrmand, som ikke var autoriseret til at sejle tankeren i Prince Williams Sound.

Ifølge olieselskabernes fælles beredskabsplan skulle en oprensningssaktion kunne iværksættes indenfor fem timer. Ifølge Alaskas miljøminister, Dennis Kelso, havde man imidlertid ikke set tilfredsstillende foranstaltninger efter 24 timer. Beredskabsplanen forudsatte 6½ km flydespærringer og 7 opsamlingsfartøjer. Men kun to af fartøjerne var ude, og først den 26. marts var flydespærringerne ude omkring skibet, men ikke omkring olien. Den 27. marts slog vejret om med stærk vind og bølger, som gør flydespærringerne nyttesløse. Efter 72 timer var kun 420.000 liter olie opsamlet (cirka 1%), mens det søndag lykkedes at brænde cirka 80.000 liter af. Til sidst måtte Exxon acceptere et tilbud fra lokale fiskere om at bistå med beskyttelse af særligt sårbare områder. Igennem perioden har materiel måttet indflyves til Alaska fra bl.a. Danmark og Sovjetunionen.

En af årsagerne til den utilstrækkelige reaktion kan ses i begrænsninger i olieberedskabet. I 1981 opløste olieselskaberne en 20-mands beredskabsgruppe, som havde døgnvagt i Valdez-området, med den begrundelse, at gruppen var unødvendig – et resourcespild. Staten Alaska, som i år budgetterer cirka 85% af sine indtægter fra olieselskaberne, reagerede kun svagt. I 1985-86

reducerede Exxon sin stab af olie-spilds eksperter med mindst ni mand. Tilsvarende reduktioner ses hos andre selskaber og også i kystvagtens beredskab.

Ulykken er heller ikke enestående. Siden november 1988 har Alaska været ramt af 6 andre uheld i kystområderne. Også i den anden ende af olieledningen er der problemer. Den 5. marts 1989 kunne New York Times på forsiden berette, at en foreløbig rapport fra forbundsregeringens miljøstyrelse (EPA) talte om omfattende miljødelæggelse på tundraen i Nordalaska på grund af selskabernes omgang med kemikalier og olieaffald.

Tilsammen har begivenhederne rejst en ny tvivl om den videre udvikling af nye oliefelter i Alaska. Særlig aktuelt er spørgsmålet om en mulig åbning af det arktiske vildtreservat i Nordalaska på grænsen mod Canada. Præsident Bush har dog ikke set nogen sammenhæng mellem ulykken og administrationens forslag, selvom indenrigsminister Lujan har erkendt, at hvis det offentlige billede af en uforsigtig og ligegyldig olieindustri vinder frem, så kan vi »kysse farvel til den indenlandske olie- og gasudvinding i (reservatet), off-shore og på offentlige landområder«.

### *Melville Bugt i 1977*

Med Thule Air Base som destination blev USN-tankskibet Potomac eskorteret af USCG-isbryderen Westvind i tæt tåge gennem Melville Bugtens isfyldte farvand. Om morgenen den 5. august 1977 var man med en hastighed af 9-10 knob sejlet ind i et isbælte. Klokken 04.30 på position 74°52'N, 61°13'W



(cirka 100 km syd for Savissavik og cirka 50 km vest for Kap Seddon) opdagede et besætningsmedlem olie på vandet. Potomac havde påsejlet et mindre isbjerg, hvorved cirka 380 tons »Bunker C« olie (meget tung brændselolie) sivede ud.

Tre dage senere, den 8. august, ankom repræsentanter fra US Coast Guard, US Navy Military Sealift Command og National Strike Force til Thule Air Base. Straks efter ankomsten sejlede Westvind dem til ulykkesstedet. I dagene 10.-12. august sporede et Hercules C-130 fly udslippet. I perioden frem til den 23. august var såvel amerikanske som danske eksperter på stedet for at følge oliens sammensætning, be-

vægelser og opløsning m.v. Arbejdet resulterede, to år senere, i en yderst teknisk fælles amerikansk/dansk rapport »USNS Potomac Oil Spill«.

Rapporten noterer, at 18 af 29 sælskind blev sendt til Danmark for nærmere analyse. Heraf blev ti fundet olieforurenede, men kun syv skind kunne analyseres som muligt værende forurenede af olie fra Potomac. I observationsperioden så man kun få sæler i området, men sammenholder man dette med rapportens udsagn om udslippets bevægelse, nemlig cirka 74 km mod nord og siden mod vest i et område, der i henhold til tidligere undersøgelser betegnes som særdeles rigt på ringsæler og et vigtigt yngleområde for

isbjørne, og fangernes udsagn, synes rapporten at undervurdere forureningens konsekvenser.

Den 20. august konstaterede eksperterne at 33% af olien var fordampet, og størsteparten af de resterende 66% af olien var sunket til havbunden på et område af cirka 1445 km<sup>2</sup>, resten flød som 5 cm store pandekagelignende pletter i bælter på 30x300 meter.

Daværende landsrådsmedlem Asiajuk Sadorana rejste på fangernes vegne krav om erstatning for fangstnedgangen og henviste til, at der var blevet nedlagt en olietilsølet isbjørn og adskillige olietilsølede sæler, ligesom mange forurenede døde fugle var fundet. Den primære konsekvens af ulykken blev dog, at fangstdyrene fortrak til områder længere borte, hvilket resulterede i en umiddelbar indhandlingsnedgang for sælskind. I oktober 1977 var man således kun i stand til at indhandle 220 skind mod 401 skind samme måned året tidligere. Til gengæld steg indhandlingen af skind i Upernavik.

Landsrådet besluttede at søge en forhandlingsmæssig løsning på erstatningsspørgsmålet. Kammeradvokaten henviste i sin skrivelse af 7. maj 1981 til Ministeriet for Grønland til det problematiske i at rejse et erstatningskrav overfor USA i henhold til den internationale konvention af 29. november 1969 om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening. I følge konventionen kan bestemmelserne ikke finde anvendelse på krigsskibe eller andre statsejede skibe, der udelukkende anvendes til statslige formål. Endvidere er konventionen ikke tiltrådt af USA.

Kammeradvokaten sluttede: »Uanset hvilke materielle erstatningsregler, der skal lægges til grund ved sagens afgørelse, må det antages, at et erstatningskrav i anledning af olieudslip kun vil kunne gennemføres, hvis der foreligger bevis for, at der er lidt et tab. Da der efter de foreliggende oplysninger i området også er fanget sæler, som var forurenet af olie, som ikke kan hidrøre fra Potomac, og da det ikke har været muligt at konstatere klare nedgange i fangsten i området, men fangsten tværtimod er steget i årene efter olieudslippet, anser jeg det allerede af disse grunde for helt udelukket at føre bevis for, at der er lidt noget tab for grønlandske fangere som følge af olieudslippet fra skibet. Følgelig må jeg mene, at det ikke vil være muligt at opnå erstatning fra myndighederne i USA«.

Kammeradvokatens svar fik Atua-gagdliut/Grønlandsposten til, den 23. september 1981, at bringe en sjælden besk lederkommentar til begivenhedsforløbet, og den manglende vilje til at erkende et ansvar for forureningen og fangstnedgangen. »Sæler i olie er ikke nok«.

### *Afslutning*

Siden FN's miljøkonference i Stockholm i 1972 har man, på trods af de mange gode intentioner – udtrykt på konferencer, i kommissioner og rapporter m.v. – jævnlige, gennem medierne, kunnet erfare nye katastrofemeldinger om det globale miljøes tilstand. De polare områder er særligt udsatte på grund af klimaet og den langsomme regeneration af skader i det økologiske

system. Dette faktum er blandt andet fremhævet i Verdensstrategien for naturbevarelse, som er udarbejdet i 1980 af IUCN, UNEP og WWF, og i Brundtland-kommissionens rapport: »Vor fælles fremtid« i 1987. Inuit Circumpolar Conference har med udgangspunkt i dette udarbejdet sin miljøstrategi, ligesom ICC på generalforsamlingen i Kotzebue i 1986 efterlyste dannelsen af en kommission, som skulle undersøge de aktuelle problemer, som er forbundet med transport af mineraler, olie og gas i det circumpolare område (Resolution 86-14).

Ser man et øjeblik tilbage på Exxon Valdez og Potomac er der to forskelle, som umiddelbart falder i øjnene: 1. den faktiske tilstedeværelse af en beredskabsplan i Alaska og Exxons umiddelbare tilsagn efter ulykken om at ville rydde op efter ulykken, og 2. Exxons umiddelbare tilsagn efter ulykken om at ville kompensere alle »legitime krav«, bl.a. i forbindelse med tab, som fiskeriet måtte lide. Ingen af disse elementer var tilstede i tilfældet Potomac, hvor man yderligere må notere sig manglende krav fra dansk side om an-

vendelse af tankskibe, som lever op til den moderne standard for tankskibstransport. Man erindrer sig den gamle tommelfingerregel om, at olieselskaber til enhver tid vil anvende de laveste sikkerhedsstandarder, som myndighederne vil tillade.

I 1983 indgik Danmark og Canada en overenskomst om havmiljøet fulgt af to beredskabsplaner – d.v.s. længe efter at olieefterforskningen på dansk side af Davis strædet var afsluttet. I 1987 gik tankskibet Betty Teresa på et isfjeld i nærheden af Qaqortoq og forurenede området med 150.000 liter olie – uden at noget beredskab trådte i funktion. Ifølge oplysninger der fremkom i kølvandet af denne ulykke havde kun tre af Grønlands 19 kommuner – nemlig Qaqortoq, Sisimiut og Nuuk – et beskedent beredskab til bekæmpelse af forurening i umiddelbar nærhed af byerne.

Den totale forsyning til Grønland med flydende brændstof var i 1987 ca. 200.000 m<sup>3</sup> (200 millioner liter) eller ca. 5 gange olieudslippet fra Exxon Valdez.



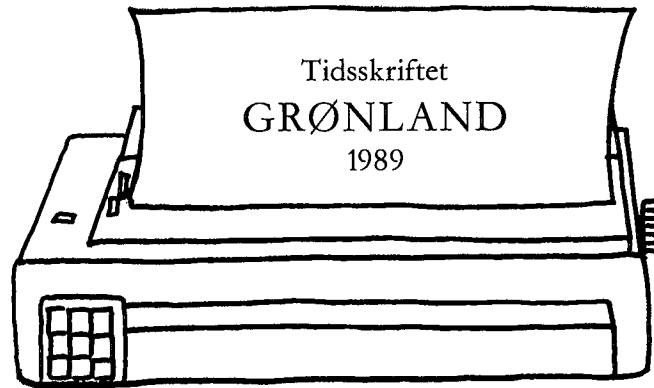
## LÆSERNE OG REDAKTIONEN

Efter 36 års ihærdigt slid med diverse skrivemaskiner, hvoraf adskillige i dag er værdige til Teknisk Museum, har Det grønlandske Selskab nu investeret i et moderne tekstbehandlingsanlæg til Tidsskriftet Grønland.

For det redaktionelle arbejde er dette naturligvis en kolossal lettelse ved redigering af manuskripter, billedtekster, noter og litteraturlister, oprettelse af

kartoteker til registre o. lign. Men forhåbentlig vil den ny teknologi også medføre, at vi fremover kan udkomme mere regelmæssigt, ligesom den kan komme mange af tidsskriftets forfattere til gode. Vi modtager dog stadig med glæde manuskripter, skrevet på gode gamle skrivemaskiner, som jo trods alt har vist sig at give et positivt resultat i de forløbne 36 år.





*Rettelse til tidsskriftet nr. 2 – 1989, side 41:*

I udvalget af nyere litteratur manglede vi beklageligvis to vigtige titler, som vi hermed gør opmærksom på:

- Hauser, Michael and H. C. Petersen: Kalaallit inngerutaannik nipilersortarnerannillu immikkoortiterineq. Klassifikation af traditionel grønlandsk musik. Classification of traditional Greenland music. Cph., 1985. (Meddelelser om Grønland. Man and Society. 7). Grønlandsk, dansk og engelsk tekst.
- Hauser, Michael: Kalaallit inngerutitoqaat. Traditionelle grønlandske sange. Nuuk: Nunatta Atuagaateqarfia. Det grønlandske Landsbibliotek, 1987. 35 s., ill., noder.