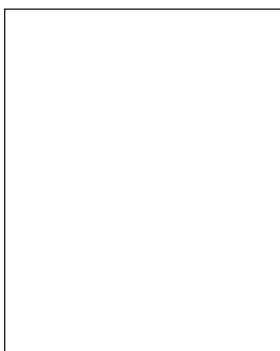


# Havariinspektøren 1997

## – en mand med mange talenter

af direktør, havariinspektør **Jørn Christoffersen**, Besigtelses Kontoret af 1914 A/S



*Jørn Christoffersen*

I NFT nr. 3 berettes om skibsbygmester Poul Barfoeds opgaver for assurandørerne med en levende beskrivelse af et par af hans rejser til henholdsvis Irland og Kroatien. Det foregik i 1850'erne, og ikke så lidt har ændret sig siden. Ikke så meget med hensyn til havariinspektørens opgaver, men mere med hensyn til transportmuligheder og forsikrede objekter, og dem ville han næppe kunne nikke genkendende til, her hvor vi nærmer os år 2000. Hvor det i dag ofte kniber med at få sjælen med ved hurtig udrykning til den anden side af kloden, var der for snart 150 år siden en ganske anden procedure ved "indcheckning" inden afrejse, men selv med sjælen med har det næppe været mindre anstrengende rent fysisk, hvor det foretrukne transportmiddel var damp-tog, dampskib eller diligence.

### Havariinspektørens arbejde i dag

Hr. Barfoeds udsagn om, at der også dengang måtte "trædes op med en vis Ro og Besindighed, som det ofte var vanskeligt at vedligeholde, da det jo i mange tilfælde gik ud på at flåe Assurandørene" kan der så mange år efter stadig nikkes genkendende til i visse tilfælde og især ofte på "eksotiske" steder.

Det ligger i sagens natur, at en havariinspektør er ansat til at varetage assurandørernes interesser, men da assurandørernes og deres kunders interesser stort set i havaritilfælde er sammenfaldende, varetages i meget høj grad f.eks. også rederiernes interesser. Der er således et meget snævert samarbejde mellem

rederiorganisationen og havariinspektøren, som i fællesskab løser de opgaver, som ulykkelige hændelser til søs stiller.

Hvor der er tale om mindre rederier med en beskeden teknisk organisation, er det selvsagt af uvurderlig betydning, at deres assurandører besidder en højt kvalificeret teknisk stab, som kan træde til med råd og dåd.

Havariinspektørens arbejde er i dag vidt forgrenet og handler om alt fra skader på større og mindre varepartier til skrammede lystfartøjer og store havarier på alle størrelser skibe i handelsflåden og off shore enheder. De mere stilfærdige gøremål som besigtelse af skibe ved nytægning af forsikring står der ikke så meget blæst om. Ej heller ved en periodisk dokning eller skibssalg, hvor der



*Slæbebåd på vej til havari*

kan være nok så alvorlige økonomiske divergenser mellem køber og sælger med hensyn til ureparerede havarier.

### **Akut havari**

Anderledes er det med hensyn til den indsats havariinspektøren kan yde under et akut havari. Enten det nu drejer sig om bjærgningsoperationer, kollisioner eller maskinhavarier f. eks. under eksotiske himmelstrøg, der kan give associationer om palmer, hvidt koralsand og svajende bastskørter, men sandheden er – desværre måske – næsten altid noget andet.

For det første sker søulykker ofte på særdeles ueksotiske steder. Skal der rejses, er afrejse ofte her og nu – til tider uden bagage og visum – langt pokker i vold og særdeles opslidende med anvendelse af alle forhåndenværende transportmidler.

Man håber på, at de, der danner bagtroppen på rederikontoret eller ens eget kontor, har fået kontakt til lokale repræsentanter, der for grønne sedler er i stand til at føre een frelst gennem immigration, karantænemyndigheder og ikke at forglemme toldkontrol. Alle disse myndigheder kan være en oplevelse, men som oftest een man gerne er foruden. Når man så endelig har nået sit mål, det havarede skib, står der en kaptajn og hans besætning og venter på et initiativ fra havariinspektørens side, og det skal som regel være her og nu.

Afhængig af havariets art, kollision, brand, stranding, arrest eller maskinhavari, er det havariinspektørens job, som oftest i samråd med rederiets inspektør, at få skibet gjort arbejdsdygtigt så hurtigt som muligt og med de mindst mulige omkostninger. Dette foregår som regel med back up fra assurandørerne og rederiet hjemme og om nødvendigt assisteret af bjærgningsselskab og/eller lokale repara-

tører. Endvidere tilkaldes klassifikationsselskabets surveyor, lokale myndigheder om nødvendigt og assurandørernes eller rederierens lokale agenter, som kan ligge inde med nyttig viden om lokale forhold, have de rigtige kontakter og kende midler, som kan få tingene til at glide.

### **Det videre arbejde**

---

Efter den akutte fase, eksempelvis når branden er slukket, skibet bragt flot eller slæbt til havn, kommer en eventuel reparation ind i billedet. Det kan enten være en midlertidig reparation på grund af manglende faciliteter lokalt eller et ønske om at udskyde reparation til et mere gunstigt tidspunkt. I sådanne tilfælde vurderes sammen med klassens surveyor, hvor omfattende en sådan reparation skal være for at gøre skibet sødygtigt, indtil en endelig reparation kan finde sted.

Med henblik på den endelige reparation udarbejdes en detaljeret specifikation, som anvendes ved indhentning af tilbud. Den ledsages af tilbudsforskrifter, som giver generelle retningslinier for omfang og kvalitet samt arbejder, der måtte gå ud over de specificerede. Reparationen kontrolleres evt. undervejs og følges op af en regningsgennemgang, som af og til har afstedkommet ophedede diskussioner med reparationsværfterne, men hvor det så godt som altid lykkes at finde en for begge parter acceptabel løsning.

Er der tale om kollisioner eller havarier, hvor bjærgningsassistance har været påkrævet, optager havariinspektøren – undertiden sammen med en sagfører – statements fra besætningen, på basis af hvilke der udarbejdes udtalelser og skitser til belysning af skyldfordeling ved kollision eller bjærgeløn, hvor en sådan kan komme på tale.

Den sidste fase af havariet kommer som regel, når den endelige økonomiske opgørelse – dispachen – udarbejdes, og i den indgår havariinspektørens rapport som et vigtigt led

til belysning af de i forbindelse med havariet påførte udgifter.

Karakteristisk for de fleste af de stillede opgaver er det team work mellem rederi og assurandører og deres havariinspektører, som frembringer de gode resultater, når det går galt. Man kunne måske forestille sig, at der ville hvile et deprimerende skær over et arbejde, som altid – eller meget ofte – har med ulykkelige hændelser at gøre. De fleste havariinspektører ser dog noget opløftende i at være med til at redde værdier, som måske ellers ville være gået tabt.

### **Hvad kræves af en havariinspektør**

---

Hvordan bliver man så havariinspektør? Det er ikke et job, man kan læse sig til, men det kræver naturligvis en grunduddannelse enten som navigatør, maskinmester eller ingeniør samt en vis portion erfaring fra bjærgnings-selskaber, off shore virksomhed, værfter eller rederier. En god portion handlekraft og beslutsomhed, en del fantasi og ikke mindst vilje og evne til at samarbejde må forventes.

Ud over disse ting kræves også en del kendskab til søforsikring og policeforhold samt en del år i branchen, inden man har stiftet bekendtskab med de mange aspekter, der udgør dagligdagen for havariinspektøren. Det er ikke ukendt, at mange poster i dag bestrides af mennesker uden branchekendskab, men i dette erhverv er det af uvurderlig betydning med en solid erfaring for at kunne ekstemperere og klare sit selskab, dets kunder – og af og til sig selv – ud af snart sagt en hvilken som helst situation.

For havariinspektøren består dagligdagen som oftest af gøremål af mere rutinemæssig karakter. Langt de fleste opgaver består i besigtelse af skibe ved ordinære dokninger, hvor forholdsvis mindre reparationer af havarier pådraget siden sidste dokning skal udføres eller at en boreplatform rutinemæssigt skal

flyttes til en ny location med deraf følgende udstedelse af Location Approval og deltagelse af havariinspektøren ved den fysiske flytning, hvorunder slæbebåde skal godkendes, søklaring kontrolleres og vejsituation studeres, eller at en tilstandsrapport skal udfærdiges på ”nyt” skib taget i forsikring, eller at en transport af varer/moduler skal godkendes for slæb, eller at en maskinkomponent skal besigtet hos fabrikanten for at afklare skadesårsag.

Disse mere rutineprægede sager kalder ikke på den store nysgerrighed hos andre end de personer, der professionelt beskæftiger sig med disse gøremål, hvorimod der kan være mere almen interesse for de lidt mere specielle sager, som udmærker sig ved at indeholde et både anderledes, men også underholdende element.

### **Et havari i Nigeria**

De følgende sagsforløb er naturligvis sket over en længere periode, men kunne for så vidt godt være sket sideløbende, som arbejdet kunne udforme sig over en kortere periode for havariinspektørerne på Besigtelses Kontoret af 1914 A/S.

Havariinspektøren modtager opringning kl. 0300 med meddelelse om, at et forsikret fragtskib er kollideret på Escravos River i Nigeria ca. 50 km oppe ad floden og sat på grund på flodbredden med lastrummet vandfyldt. Det lykkes at reservere plads på første flyafgang kl. 0730 til London for rederiets og assurandørernes inspektører med videre forbindelse til Lagos. Den hurtige afrejse er ensbetydende med manglende visa, medens der ikke var tvivl om udstyret: Shorts, T-shirts, søfartsbog og US dollars.

Fra London instrueres baglandet om at skaffe kontakt til en lokal afdeling af et dansk selskab, som skal være behjælpelig ved ankomst med henblik på myndigheder og videre transport. Netværket til danske virksomheder

i disse egne af verdenen virker som regel fortrinligt. Efter et kort ophold i London, som blev flittigt brugt til telefonsamtaler hjemover for nye oplysninger i sagen, fortsattes under uforstyrrede former videre tværs over Europa og Afrika, hvor ideer blev luftet – forkastet – genanvendt – med henblik på, hvorledes skibet kunne bringes flot med de hjælpemidler man kunne forvente at finde til rådighed midt i regnskoven eller snarere ikke finde til rådighed.

### **Den svære start**

Efter landing i Lagos begyndte det morsomme islæt på rejsen. Der var til at starte med ingen fremmødt for at hjælpe med forhindringsløbet gennem myndighedernes kontrol, så paven ved skranken i paskontrollen havde, efter at have bladet passet grundigt igennem, kun et hånligt blik tilovers for de to naive personer, der vovede at stille op uden visa og gav kort ordre til, at det var tilbage til London og få ordnet formalia. Efter kort intern rådslagning mellem inspektørerne, og med et lidt bekymret blik på store plakater, der lovede flere års gratis ophold ved bestikkelse af embedsmænd, fandt et par ”grønne sedler” diskret ophold i passet, hvorefter passet lynhurtigt blev forsynet med nødvendige stempler, og man blev gennet videre til næste kontrol – vaccinationer. Der manglede selvfølgelig et par stykker grundet den hurtige afrejse, men ikke flere end det kunne klares med endnu et par sedler, hvorefter bemeldte læge ihærdigt gik videre til næste offer. Efter at have modtaget bagage, videre til næste kontrol – toldeftersyn og klarering af udenlandsk valuta. Tolderen var yderst høflig og forespurgt til rejsen for derefter at spørge hvor det sæt tøj var, han var blevet lovet sidste gang. Høfligt forklaret, at ingen af inspektørerne havde været i landet før, modtoges den klare ordre, at så måtte man for egen skyld hellere huske at bringe det næste gang! Efter klarering af valuta fandt

mødet endelig sted med den lokale hjælp, og turen gik til et hotel, der næppe ofte havde haft besøg fra udlandet. Efter rådslagning med hjælperen bestiltes et dobbeltværelse, da, som han udtrykte det: ”det gjorde det lidt nemmere, hvis der var problemer med uindbudte gæster”.

### **Den videre rejse**

Opholdet forløb uden problemer, men det gjorde den videre rejse ikke. Det viste sig umuligt at flyve til det endelige bestemmelsessted, Warri, hvorfor billetter blev forsøgt indkøbt til Benin City ca. 100 km fra Warri. Imidlertid blev billetterne stemplet nr. 108 og 109 – på ventelisten – og da der kun var afgang med mindre fly et par gange om dagen, var der lange udsigter. Den lokale hjælper blev udstyret med vide beføjelser for at fremme ekspeditionen, og som ved et mirakel var der en ledig plads på de to første afgang. Dog først efter at kaptajnen i ekspeditionen havde forvissat sig om, at det hele var gået ”rigtigt” til. Det var med en vis bekymring, man iagttog den tiloversblevne passagers reaktion på, at hans -sandsynligvis for længst forudbestilte sæde – med lynets hast var blevet optaget og med en vis lettelse, at døren blev lukket for næsen af bemeldte herre, og flyet var på vej.

Efter samling af tropperne i Benin, gik turen videre med bil i nattens mulm og mørke. Der var kun een hastighed. Og den var høj, men hunde og høns undslap alle forsøg på torpedering.

### **Det indledende arbejde**

Warri var på det omtalte tidspunkt en by i rivende udvikling. Overalt var importerede varer stablet op i og uden for pakhuse, og noget havde tilsyneladende stået der i årevis. Der var stadig åbne kloakker og meget lidt gadelys, selv med elektricitet, hvorfor det var klogest at opholde sig indendørs efter mørkets frembrud, hvilket for det meste gav sig selv, da der ofte var udgangsforbud grundet

den tiltagende kriminalitet, og militærstyrets tiltag i så henseende.

På grund af olieeftersforskning og havnebyggeri var der et relativt stort antal europæere i en særskilt lejr uden for byen, og her lykkedes det at opspore et hold engelske dykkere, som gerne påtog sig opgaven med at tætnes skibet, og en meget rimelig kontrakt blev indgået for arbejdets udførelse.

Det var lykkedes at komme i radiokontakt med kaptajnen på skibet, og det viste sig, at der som følge af kollisionen var kommet en revne i klædningen til lastrummet på ca. 4 m, som skulle tætnes, inden lastrummet kunne lænses, og skibet forhåbentlig slæbes flot. Grundet deformation af klædningspladen måtte der fremskaffes en stålplade på ca. 8 x 5 m, hvilket lykkedes efter mange eftersøgninger og henvendelser til havnekaptajnen – en hjælpsom ægypter. Med hensyn til transportable lænsepumper til at tømme lastrummet var det lidt mere problematisk, idet kun modparten, der var sejlet ind i siden på skibet, var i besiddelse af sådanne.

Der måtte mere end et par møder til, og en ublu pris for leje af pumperne, før teamet med alt nødvendigt udstyr på en bunkerbåd kunne bevæge sig ned ad Escravos River.

### **Selve reparationen**

Kaptajnen var forklarligt nok lykkelig for fremmødet efter en uge uden meget vand under kølen, især da der også var medbragt proviant i forskellige variationer. Dykkerne gav sig i kast med opgaven, der bestod i at bolte den medbragte plade, pålimet tykke pakninger langs kanten, over hullet i skibssiden.

Huller blev brændt gennem skibssiden svarende til hullerne i pladen, og efter 2 dage kunne lænsning påbegyndes. Mange tilpasninger måtte foretages, før effekten af lænsning kunne ses, men efter 3 døgn lykkedes det at tømme lastrummet helt og ved egen maskinkraft bakke skibet flot og returnere til Warri.

Det stod allerede klart, at en foreløbig reparation måtte udføres, inden forsejling kunne gøres til reparationshavn, som med assistance fra rederi og assurandører fandtes bedst og billigst i Abidjan på Elfenbenskysten.

Den midlertidige reparation udførtes ved at støbe beton over det skadede område i lastrummet. Materialet fandtes i rigelige mængder grundet havnebyggeriet og i løbet af 2 dage var ca. 30 tons hærdet op og udgjorde for klassen og de involverede et sikkert og solidt værn mod de ydre kræfter, og efter 10 dage kunne rejsen fortsættes.

### **Afrejsen**

Da det meste af inspektørernes udenlandske valuta var brugt uden kvittering, stod det klart, at nemmeste vej ud af landet ville være at påmønstreskibet og sejle med til reparationshavn for ikke at komme i vanskeligheder, når restbeløbet skulle klareres i lufthavnen. Immigration i Warri stod noget uforstående over for de 2 ekstra besætningsmedlemmer, der skulle påmønstres, men ved behændighed fra kaptajnens side lykkedes forehavendet, og efter en behagelig sørejse med hyppige inspektioner af betonklodsen ankom skibet 3 døgn senere til bestemmelsesstedet, netop som påsken indtraf. Alt arbejde var indstillet de kommende 4 døgn, hvorfor der nu blev tid til afslapning under behagelige former og lejlighed til sightseeing.

Efter 12 dages reparation med fornyelse af ca. 5 tons stål var skibet atter tilbage til normal standard og igen i fart efter en periode på godt 30 dages off hire og en ikke ubetydelig omkostning for assurandørerne.

### **En stjålen "Havets Roll Royce"**

En mindre lykkelig sagsbehandler fra lystfartøjsafdelingen ringer en dag og meddeler, at et lystfartøj, type Swan 48, er meldt stjålet fra sin fortøjningsplads i Athen. Ejeren, der er bosiddende i udlandet og arbejder off-shore,

har blot 6 mdr. tidligere fået denne "havets Roll Royce" forsikret i selskabet og vil gerne have assistance med at få sin båd tilbage.

Der holdes interne møder med havariinspektøren og forslag diskuteres med henblik på mulige løsninger. Et forslag om at overflyve det græske øhav med et mindre chartret fly forkastes snart, da det ikke står helt klart, hvornår og i hvilken retning båden er forsvundet, og da odds for at finde båden ved et besøg i samtlige havne i området anses for at være i størrelsesorden med chancen for at finde den berømte nål i en høstak, og selv om turen så tillokkende ud, så blev også denne løsning forkastet.

### **Eftersøgning**

Løsningen blev at kontakte Interpol, og rundsende en beskrivelse af båden. Der blev lavet en sandsynlighedsberegning for hvor langt båden kunne være kommet, og via Politigården i København informeredes Interpols afdelinger i samtlige lande i Middelhavsområdet samt omkring Det Røde Hav.

Efter ca. 10 dage tikkede en meddelelse ind på telexen fra Eilat i Israel ved Akaba bugten. Et fartøj af tilsvarende beskrivelse, men med et forskelligt identifikationsnummer i sejlet, var ankommet til havnen med 2 personer om bord af tysk nationalitet. Politiet blev bedt om at tilbageholde båden, således at havariinspektøren kunne afrejse for nærmere identifikation. Efter samtale med byggeværftet havde det været muligt at indsamle data om motornummer, indhuggede kendingsbogstaver og andet.

Tilbagemeldingen fra Eilat var, at man gerne tilbageholdt båden, men kun under den forudsætning at der blev stillet en garanti, svarende til bådens forsikringssum på lidt under 1 million kroner. Da det tog lidt lang tid at fordøje dette krav, kom der snart efter en melding om, at båden nu var afsejlet mod ukendt destination.

Trods alt kunne mistanken nu begrænses til et mindre område, og Interpol blev anmodet om specifikt at underrette alle havne i Det Røde Hav.

### **Båden fundet**

Efter yderligere ca. 4 uger tikkede der en meddelelse ind fra Interpol i Khartoum, Sudan, hvori man lidt fornærmet beklagede sig over, at man nu i ca. 3 uger havde tilbageholdt ”det stjålne fartøj” i Port Sudan og snart ville frigive dette, såfremt vi ikke snart fik arrangeret en besigtelse. I London lykkedes det, med henvisning til samarbejdet med Interpol, at gennemtvinge et visa udstedt på 1 dag mod de normale 3 dage, og med formalia i orden sattes kursen mod Khartoum.

Det skal med, at rejsen foregik kort efter den daværende præsidents indførelse af islamisk lov. Det var derfor forbundet med lidt bekymring, at det kort før landing lød over flyets højtaler, at besiddelse af spiritus var strengt forbudt og forbundet med fysisk afstraffelse. Ikke at spiritus som sådan var noget problem for den udsendte, men nu lå der altså en flaske whisky i den indskrevne bagage i bagagerummet. Nå, men mødet med den lokale repræsentant for Interpol viste sig meget positivt, idet alle døre åbnede sig og enhver form for kontrol udeblev.

### **Ankomsten**

Khartoum viste sig at være en varm oplevelse med temperaturer på en del over 40 gr. C, støvet og uden strøm meget af tiden, men allerede næste dag gik turen videre med første fly til Port Sudan, hvor det lokale politi meget beredvilligt assisterede med transport og indkvartering. Det var ikke just den vilde luksus, der prægede omgivelserne. Til gengæld skulle dyrelivet på hotellet senere vise sig at være utroligt mangfoldigt.

På politistationen forevistes alle inddragne

papirer fra lystsejleren. Der behøvedes ingen skriftkyndig for at få mistanke om, at købekontrakt med tilhørende officielle stempler var forfalskede. Tilsyneladende var købers og sælgers underskrift udfærdiget af samme person, ligesom stemplet fra Notarius Publicus var delvis udtværet og bar umiskendeligt præg af at være afsat med proppen fra en Gammel Dansk Bitter.

### **Detektivarbejdet**

En meget forurettet sejler udgjorde modtagelseskomiteen i havnen og der blev lovet storvask ved tysk ret og millionkrav for den nu snart 4 uger lange tilbageholdelse. ”Ejeren” tilbød dog villigt, at båden kunne undersøges, hvilket den blev, men med det resultat at hverken indhuggede kendingsbogstaver, motor eller – sejlnummer, svarede til det oprindelige. Ej heller var der nogen effekter om bord som beskrevet af ejeren. Det eneste, der kunne forbinde båden med den tidligere ejer, var en flaske Gammel Dansk i barskabet.

Kommunikationen fra Port Sudan var mest talt elendig. Ingen telefonforbindelse overhovedet og kun radiokontakt med omverdenen via Jeddah i Saudiarabien, hvilket forårsagede endnu en rejse tilbage til Khartoum for at ringe til Danmark. Bilkørsel var ikke tilrådeligt grundet stridigheder i området, hvorfor det atter var indenrigsflyveren, hvor man havde løst en del af problemerne med at skaffe plads ved at sætte 2 personer af passende små størrelser på 1 sæde. Det lykkedes nu via den danske handelsattache at få yderligere oplysninger fra bådebyggeren, og således udrustet gik turen atter til Port Sudan, hvor politiet ved ankomst oplyste, at man for en sikkerheds skyld nu havde arresteret den person, der var om bord. Det var derfor med stor lettelse, efter at have skilt averteringen ad, at de oprindelige byggenumre kunne ses på bagsiden af flere af averteringselementerne og svarede til numrene på den eftersøgte båd.

### **Afslutningen**

Mindre lettet var den anholdte, der nu havde været i forvaring i 3 dage under meget primitive forhold, og som i farve nu ikke adskilte sig væsentligt fra de øvrige indsatte. Der var ikke meget vand til rådighed og ulidelig varmt. Efter at han var blevet forsynet med noget spiseligt og lovning om at kontakte den tyske ambassade, og aftale var lavet om opsyn med båden indtil afhentning kunne finde sted, var det tid til afrejse. Forinden manglede det ikke på invitationer til at overvære den daglige afstraffelse af lovovertrædere. På stadion uddeltes dagligt pisk for diverse forseelser, som var forbudt ifølge koranen. Ihukommende min flaske whisky i bagagen takkedes pænt, men bestemt nej tak. Dog lykkedes det inden afrejse at opleve en massakre på havnen. En container med fransk rødvin blev opdaget i tolden, og under stor jubel blev samtlige flasker smadret og indholdet hældt i vandet!

Efter hjemkomst informerede Interpol fra Tyskland, at "bådejeren" var en gammel kending, som havde adskilligt på samvittigheden, hvorfor der ikke var grund til for undertegnede at have dårlig samvittighed over at have skaffet vedkommende gratis husly for en periode.

### **Et havari i Chile**

Det er tidlig morgen i indenskærstruten i Chile mellem Puerto Monte og Punta Arenas. Vi er i begyndelsen af juli måned i 1997, hvilket betyder, at det er vinter på den sydlige halvkugle, og bredden er ca. 50 grader S, nærmere bestemt ca. 400 sømil fra Punta Arenas.

Et skib, lastet med frugt i kølerum, ligger til ankers i et område tæt under land hvor vanddybden og bundforholdene tillader ankring i modsætning til de fleste omkringliggende fjorde med klippebund og meget stor vanddybde. Man er klar til at afsejle.

I en afstand af ca. 3-400 meter fra skibets

ankerposition ligger 2 klippegrunde på ca. 3 til 5 meter vand; de er ikke afmærkede, men lodserne kender dem udmærket, og de er tydeligt vist på lodsernes medbragte søkort over området.

Tilbage til den tidlige morgen. Vejret er pænt, let skyet, svag vind og god sigt. Temperatur +3 grader C. På broen er begge lodser, hvoraf den ene er "on duty", kaptajnen, andenstyrmanden og rorgængereren.

Checklisten er gennemgået og alle systemer virker. Ankeret hives op. Klokken er nu 0730 og maskinen startes på dead slow ahead i et styrbords drej. Lodsens giver ordren "hårdt styrbord – kurs 260 grader".

Kort efter rammer skibet den ene af de to klippegrunde med en fart på ca. 4 knob, løftes 3 meter ud af vandet og ligger stille.

### **I Danmark er klokken ca. 1340**

Meldingen om havariet indløber telefonisk til CODAN's havariafdeling fra rederiet, der herefter løbende følger op på telefax med det nødvendige skriftlige materiale, bl.a. kaptajnens rapport om hændelsesforløb og den foreløbige vurdering af skadernes omfang, bedømmelse af risikoen for olieforurening, last ombord, informationer om skibets trim- og stabilitetsforhold, vejrforhold, vejrudsigt etc.

Havariafdelingen har en meget tæt kontakt til rederiet, som kommunikerer med skibet via satcom.

Der gøres klar til at sende en havariinspektør afsted, da der sent samme dag indløber besked fra skibet, at det ikke kan udelukkes, at skibet kan komme af grunden ved egen hjælp, og at skaderne synes begrænsede.

Ved mindre skader under vandlinien er det ofte sådan, at en dykkerundersøgelse kan afgøre, om skibet skal doksættes eller eventuelt udsættes til et senere tidspunkt, hvor skibet dels er uden last ombord og dels befinder sig mere belejligt i forhold til relevante værfter.

I det aktuelle tilfælde afventes nærmere





*Slæbebåd i arbejde*

besked fra skibet, og i mellemtiden undersøges mulighederne for doksætning i den sydlige del af Chile.

Det nærmeste værft ligger i Punta Arenas i Magellanstrædet, som tidligere nævnt ca. 400 sømil syd for stedet for grundstødningen, men dette værft vil ikke være i stand til at løfte skibet med hel eller delvis last ombord, hvorfor det nærmeste alternativ vil være et stort militært flådeværft i Talcahuano/Concepcion beliggende ca. 800 sømil mod nord. Værftet har også en civil afdeling.

Rederiet oplyser nu, at skibet ikke kan komme af ved egen hjælp, og da der samtidig er meget dårligt vejr i anmarch, indgås en bjærgningsaftale med et chilensk selskab, der har slæbe- og bjærgningsfartøjer i nærheden af havaristen.

### **Afrejsen**

Herefter afrejses havariinspektør medbringende bærbar computer, printer til samme, powersupply og andet tilbehør, camera, film, papirer, tegninger, lygte, sikkerhedshjælm, sikkerhedsfodtøj, vinter- og sommerdragter (Chile er et langt land hvor vi på samme tid har både snevejr og minusgrader samt meget kraftig vind i syd og i førømtalte værftsområde mod nord let sommervejr!) og alt dette gør at man let kommer op på en bagagevægt over 25 kg.

Turen til Punta Arenas går fra København via London til Sao Paulo i Brasilien, videre til Santiago i Chile hvor rederiets inspektør støder til, og endelig med indenrigsfly til Punta Arenas, en samlet rejsetid på 27 timer.

Ved et møde med bjærgningsselskabet i Punta Arenas gøres der rede for situationen omkring havaristen, hvilke tiltag man var i gang med og planerne for de næste dage.

### **Den videre rejse i Chile**

Det var forud aftalt, at den videre transport til skibet ville blive arrangeret af skibets agent, og vi fik forelagt to alternativer.

Den ene mulighed var en gammel, ca. 20 meter lang turistbåd indrettet med sovepladser for 12 personer, og den skal bruge minimum 36 timer til turen.

Den anden mulighed var at chartre den eneste civile helikopter i området, en ældre Bell 206 med plads/vægt til 3 passagerer plus bagage. Turen kunne gøres på 3-3½ time afhængig af vejret og dermed hvor lang tid fjordene skulle følges på grund af lavthængende skyer i Andesbjergene. Dette problem med lav flyvning igennem fjordene blev sat lidt i relief, da vi opdagede, at piloten havde afmonteret de ellers fast installerede og opustelige flydepontoner på begge sider for at spare vægt, og der var heller ingen spor af en gummiredningsflåde.

Til trods for disse mangler foretrak vi helikopteren, hvilket senere skulle vise sig at

være et godt valg.

Vejret var dårligt og sigtbarheden ringe, men vi kom afsted efter en udsættelse. Vi bad turistbåden, som var planlagt til at afgå samtidig med os med 5 af bjærgernes folk der skulle deltage i olieopsamlingen ved vores skib, foruden 2 forsikringsinspektører til en anden havarist, der lå grundstødt ca. 30 sømil sydligere, om at udsætte deres afsejling et par timer, så vi kunne nå at komme med, hvis helikopteren måtte returnere.

Det lykkedes at gennemføre flyvningen og vi landede på en af slæbebådene, der overførte os til havaristen. Samme slæbebåd medbragte bjærgernes dykkerhold og alt deres udstyr.

Efter ankomsten til skibet havde vi møde med skibets seniorofficerer og repræsentanter for bjærgerne, P+I forsikring samt den chilenske marine, der havde sendt en lille patruljebåd til stedet for at gennemgå den aktuelle situation.

### **Inspektion af skibet**

Skibet stod i samme position og med et trim agterover på ca. 5 meter ved lavvande.

Der var placeret oil-booms omkring den del af forskibet der var berørt og man afventede yderligere materiel, således at hele skibet kunne omkranses. På dette tidspunkt var olieudslippet under kontrol, selvom mindre udslip blev observeret med mellemrum, og det skyldtes ikke mindst, at en del af tungolien i de forreste højtanke havde fordelt sig igennem lækager i tankskotterne til forepeak-tanken og en kofferdam og dør blandet op med det indtrængende vand.

Dykkerholdet gik nu i aktion for at få et overblik over omfanget af åbninger til søen der skulle lukkes og man optog en videofilm, som efterfølgende blev vist for de involverede parter.

Her blev det aftalt at forsøge at lukke de synlige huller/revner, hvoraf de største havde en længde på ca. 1,2 meter, med træplugs

efterfulgt af forsegling med en speciel epoxy compound.

### **En samlet bjærgningsplan**

Det var et krav fra myndighedernes side, at der skulle udarbejdes en samlet bjærgningsplan for hele operationen til godkendelse i marinecentret i Punta Arenas før afslæbningsforsøg måtte igangsættes og i de efterfølgende dage frem til tidspunktet for højvandet, hvor første forsøg på afslæbning skulle finde sted, blev der foruden beregninger over trimning af skibet udført en række foranstaltninger og gjort forsøg på at flytte olie- og ballastbeholdningerne i de ikke berørte tanke for at reducere forskibets tryk på klippen og dermed måske begrænse omfanget af afslæbningsskader.

Skibet var som nævnt lastet med nedkølet frugt, og det var umiddelbart nærliggende at lade en delvis losning af de forreste luger indgå i overvejelserne omkring flottagningen af skibet, men allerede på et tidligt tidspunkt besluttede vi af flere årsager ikke at anvende denne mulighed, bl.a. kunne det blive meget vanskeligt at finde et egnet fartøj, der kunne være fremme inden for en rimelig tid, og med de meget omskiftelige og hårde vejrforhold i området kunne en forsinkelse medføre en kraftig forøgelse af skibets skader.

Vi valgte derfor at beholde lasten inde og i stedet prøve at pumpe olien i de beskadigede tanke over i en af slæbebådene, der havde den nødvendige ledige tankkapacitet. Det var ikke uden problemer at gøre forsøget, idet slæbebådens tanke ikke var forsynet med varmerør til at holde olien på en rimelig temperatur i det kolde farvand, hvor søvandstemperaturen lå omkring +2 grader. Hvis olien bliver for tyktflydende, vil den senere udpumpning blive overordentlig vanskelig, men vi var enige om at udskyde løsningen af dette problem til et senere tidspunkt.

Det senere tidspunkt kom nu meget hurtigt, da det viste sig, at bjærgernes enlige pumpe overhovedet ikke var i stand til at pumpe den

tykke olie op af tankene, og det var på det tidspunkt uden værdi at pumpe vandet under olien ud, da der stadig var huller i bunden, der ikke var lukket, fordi dykkerne hverken turde eller på visse steder kunne gå ind under bunden.

Vi var nu tilbage til udgangspunktet og tiden for højvandet (springtid) nærmede sig; det var derfor nødvendigt at bjærgningsplanen blev gjort færdig indeholdende alle detaljer omkring skibets trim og stabilitet, ombordværende beholdning og fordeling af bunkers og ballastvand, antal slæbebåde med opgivelse af pæletræk, hvilke tiltag der var gjort og ville blive gjort til imødegåelse af olieudslip under og efter afslæbningen, beskrivelse af de observerede skader på skibet, klassifikations-selskabets rekommandationer samt information om, hvem der skulle lede selve bjærgningsoperationen, i dette tilfælde bjærgnings-selskabet.

Den færdige plan blev sendt pr. fax over satellit til myndighederne i Punta Arenas.

Dykkerne arbejdede fortsat med at finde og lukke huller og revner i bunden og optog videofilm, således at vi hele tiden kendte situationen under vandet.

De meget små olieudslip holdt sig i store træk inden for de udlagte oil-booms og folk fra slæbebådene, sammen med biologer fra et videnskabeligt institut i Punta Arenas der i mellemtiden var ankommet, opsamlede olie-filmen ved hjælp af specielt ”trækpapier” udover at udføre regelmæssige undersøgelser af kystområderne i nærheden med helikopter og gummibåde.

Bjærgernes oliehold, der skulle foretage oprensningen omkring skibet, og som afrejste Punta Arenas med den tidligere omtalte turistbåd, samtidig med at vi afgik med helikopteren, var i mellemtiden ankommet til stedet, men på en noget anden måde, end de havde regnet med.

Vejret var meget hårdt, da de afgik; kraftig vind, regn og sne, og de kom kun langsomt

frem. Om natten fik de maskinskade, drev ind på klipperne, fik slået hul i båden, og passage-rer og besætning måtte reddes af den chilenske marine, der sørgede for, at de omsider nåede frem til os. På det tidspunkt var der ikke brug for den store indsats mod olien, og de returnerede senere med en af slæbebådene.

Bjærgningsplanen blev godkendt, og vi kunne gå igang med afslæbningen.

### **Det videre arbejde**

Det lykkedes ikke første gang, selvom vi havde to slæbebåde med tilsammen 80 tons træk og delvis hjælp fra skibets hovedmotor, men vi fik flyttet skibet ca. 5 meter agterover.

Det manglende resultat medførte en kraftig mødeaktivitet med bjærgerne, især da dykkerne efter en fornyet undersøgelse indikerede, at skibet måske hang på et klippefremspring inde i en af bundtankene.

Gentagne dykninger, pejlinger af tankene og yderligere kalkulationer viste, at det ikke var sandsynligt, hvorfor næste forsøg blev planlagt til højvandet næste dag.

Denne gang gled skibet af ved hjælp af de to slæbebåde og uden brug af hovedmotor og blev herefter slæbt tilbage til den oprindelige ankerplads. Dykkerholdet gik nu igang med en detaljeret gennemgang af skibsbunden inkl. videooptagelse.

På den baggrund blev der udarbejdet tegninger visende positionerne på alle lækager, deres nøjagtige mål samt tilstanden af de tidligere tilpropninger.

Ialt blev der fundet 18 lækager i varierende størrelser, der alle skulle lukkes så effektivt som muligt under de givne omstændigheder.

På grund af skadernes voldsomme omfang i forskibet, hvor bundpladerne i et stort område var trykket over en meter op, var det ikke muligt at svejse doblinger på, hvorfor vi blev enige om at fortsætte med at lukke med træ og efterfølgende forsejling med compound, også selvom risikoen for lækager under forsejling

kunne opstå, da træ, stål og compound ikke arbejder godt sammen.

Arbejdet blev udført som aftalt, og skibet kunne ved egen kraft afgå mod værftet i Talcahuano eskorteret af en slæbebåd og med klare begrænsninger til vejrlig og fart.

Paradoksalt nok måtte skibet på halvdelen af rejsen sejle alene, da den eskorterende slæbebåd ikke kunne holde farten under de herskende vejrforhold, selvom det lå inden for de aftalte begrænsninger.

### **Inddokning**

Efter et ophold i nogle dage på Talcahuano Red, hvor nye men begrænsede lækager blev afhjulpet af et dykkerhold, fortsatte skibet til Valparaiso for dokning.

Grunden til ændringen af den oprindeligt planlagte dokning i Talcahuano skyldtes, at man her ikke var istand til at tilbyde kølehusfaciliteter, der kunne modtage halvdelen af skibets last og opbevare det, medens reparationen stod på. Losningen var nødvendiggjort af tilkomstforhold i bundtankene i forskibet og krav til trim og dybgang ved inddokningen.

I Valparaiso lykkedes det med stort besvær at fremskaffe de nødvendige kølehusfaciliteter der blev ledige i en kort periode. Den aftalte mængde frugt blev losset og opbevaret på behørig vis.

Man kunne klart fornemme, især i starten af losningen, at der blandt havnearbejderne var en vis usikkerhed om hvordan dette skulle gribes an, og det skyldtes, at mange af dem aldrig havde losset frugt før. Såvidt vi kunne forstå, var det første gang man skulle modtage frugt i havnen. Chile er et frugteksporterende land med en enorm produktion og har ingen import af den form for frugt, vi her taler om.

Medens losningen foregik, blev et nyt dykkerhold sendt ned for at lukke lækager, der ikke uventet var opstået under forsejlingen.

### **Risiko for olieudslip**

De lokale myndigheder og ikke mindst den lokale presse var forståeligt nok meget nervøse ved at have skibet i havnen på grund af risikoen for olieudslip; ved en række intense møder med havnekaptajnen og repræsentanter

### *En flydedok*



for den chilenske flåde blev der opstillet en række strenge krav til imødegåelse af udslip medens skibet lå langs kaj for losningen og efterfølgende inddokning i havnens i øvrigt eneste flydedok.

Situationens alvor blev ikke mindre af, at dokken var placeret kun få hundrede meter fra havnefronten, hvor bl.a. de lokale fiskerbåde havde deres anløbspladser med tilhørende fiskemarkeder. Det eksotiske blev yderligere fremhævet af det rige fugleliv i området, og her var det især pelikanerne, der sammen med søløver hver morgen kæmpede om fiskeresterne fra dagens fangst.

Alt blev dog klaret på bedste vis uden forurening af området.

Skibet var også her omkranset af oil-booms, og et specielt firma var efter krav fra myndighederne engageret til 24 timer i døgnet at overvåge og opsamle de små, men uundgåelige udslip.

Før inddokningen blev en lille tankbåd chartret til at modtage alt det olieopblandede vand fra de beskadigede tanke. Vi undersøgte først mulighederne for at kunne benytte de landbaserede anlæg til modtagelse af olieaffald, men som så mange andre steder i verden var de til trods for internationale konventioner endnu ikke opført.

Der fandtes dog et raffinaderi, der – ifølge det oplyste – kunne modtage affaldet, og der

blev herefter indgået en aftale med et lokalt firma, som skulle sørge for transporten i tankbiler.

Skibet blev derefter doksat under den største bevågenhed fra myndighederne, pressen og de lokale fiskere. Det hele foregik efter planerne og uden uheld af betydning.

Skaderne på skibet blev besigtiget, rapporter og specifikationer udfærdiget, hvorefter reparationen gik igang.

Den blev udført godt og professionelt og i store træk inden for den aftalte tid.

### ***En efterskrift***

Et stykke inde i reparationsperioden observerede vi fra skibet et meget stort område dækket af en tynd oliefilm drivende ind i bugten med retning mod dokken og havnefronten. Der blev omgående, og inden olien nåede ind, slået alarm til myndighederne, således at man ved selvsyn kunne konstatere, at det ikke kom fra skibet.

Vi blev kort efter informeret om, at politiet flere dage tidligere havde taget en chauffør fra en af tankbilerne i forvaring og sigtet ham for at have tømt tankens indhold på 25 tons olieblandet vand ud i bugten nær Valparaiso. Baggrunden for dette kan man kun gisne om.

Og således endte 5 ugers intens havari-inspektion anno 1997.