



Søfartsstyrelsen
Att.: Flemming S. Sørensen
fss@dma.dk
Carl Jacobsens Vej 31
2500 Valby

Høringssvar vedr. udkast til "Bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads m.v.", "Bekendtgørelse om lodsning m.v. ved Grønland" og "Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter i Grønland"

Brevdato: 06-11-2015
Sags nr. 2015-12447
Dok. nr. 1508238

Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur takker for de fremsendte udkast med høringsfrist den 9. november 2015.

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
Fax: (+299) 32 52 86
E-mail: isan@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Departementet har tidligere deltaget i detailldrøftelser om bekendtgørelseskomplekset og bemærker, at der er foretaget væsentlige ændringer set i forhold til de aftaler og drøftelser, der har været i samråd mellem Søfartsstyrelsen og Departementet.

Departementet skal derfor gøre opmærksom på, at dette skal opfattes som et foreløbigt høringssvar og fremsætter hermed ønske om at drøfte udkastene til bekendtgørelserne på kontaktudvalgsmødet i København den 10. december 2015. Især ønskes der en dialog vedrørende følgende punkter:

- Lovgivningens og bekendtgørelsernes ikrafttrædelsesdato
- Implementeringsperiode
- Lodsfrigagelsesbeviset
- Uddannelsesplan for lodser i Grønland
- Lodseriers hjemsted

Departementet skal udtrykke sin betænkelighed ved, at der er uklarheder så tæt på bekendtgørelsernes ikrafttrædelsesdato. Departementet har derfor behov for at drøfte implementeringsprocessen, lodsfrigagelsesbeviset samt hvilke uddannelsesplaner der foreligger for lodser i Grønland.

Det skal også bemærkes, at Søfartsstyrelsen har ladet begrænsningen til 250 passagerer ved sejlads i visse øde strækninger og bestemmelserne der muliggjorde lodsfrigagelse i henhold til § 14 i lodsloven bortfalde. Departementet skal derfor henstille, at disse bestemmelser tages op til fornyet overvejelse ligesom Departementet gerne deltager i en drøftelse herom.

Endvidere skal Departementet henlede opmærksomheden på, at der er behov for at finde en løsning på, at kravet i Lodslovens § 18 om at lodseriers hjemsted i EU/EØS ikke skal forhindre, at lodserier får hjemsted i Grønland.

Departementet vil efter høring i eget Nautisk Udvalg udtale følgende:

Bemærkninger til høringsbrevet

I høringsbrevet er anført, at bekendtgørelsen ikke vil have økonomiske konsekvenser for danske virksomheder.

Det bemærkes, at kravet om en minimumsisklasse på 1C betyder, at visse skibe ikke vil fortsætte med at besejle den nordlige sejladszone. Det er oplyst, at mindst to konkrete skibe, der i dag ernærer sig ved sejlads, ikke længere vil kunne besejle den nordlige sejladszone ved et krav på minimumsisklasse 1C.

For de mindre destinationer i den nordlige sejladszone må en vigtig supplerende indtægt i form af souvenirsalg og aktiviteter dermed forventes at bortfalde, da disse skibe ikke vil anløbe disse destinationer.

Ligeledes vil kravet om lods på skibe med mere end 250 passagerer betyde, at nogle rederier vil begrænse antallet af passagerer om bord til mindre end 250. Derudover vil der forekomme omkostninger til lodsning som vil indgå i den overordnede vurdering af lønsomheden ved togter i Grønland. Visit Greenland oplyser, at mindst et rederi vælger at tage et større skib ud af sejlads ved Grønland på grund af kravet om lods.

Bekendtgørelsen vil derfor have økonomiske konsekvenser. Resultatet vil blive færre indtægter på destinationerne. Endvidere vil der være økonomiske konsekvenser for de eksisterende Kendtmænd, der fremover erstattes af egentlige lodser og dermed mister en del af deres indkomstgrundlag.

Der er derfor efter vor opfattelse behov for, at Søfartsstyrelsen underkaster de økonomiske konsekvenser en nærmere undersøgelse.

Bemærkninger til Bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads m.v.

Kapitel 1:

§ 1 stk. 2 Det bør præciseres om bekendtgørelsen er gældende for fiskeskibe.

§ 1 stk. 3 er principielt en skærpelse i forhold til i dag og er en særregel som kun rammer skibe der fører dansk, færøsk eller grønlandsk flag, hvilket er i modstrid med

det generelle ønske om at have særregler. Ligeledes kan det opfattes som en økonomisk byrde og konkurrenceforvridende over for de tre omtalte flag.

Derudover ser der ud til at være en referencefejl, og det antages, at der henvises til stk. 2 frem for stk. 1.

§1 stk. 4 er nyt i forhold til den tidligere bekendtgørelse og giver et såkaldt præcicering for, hvornår et passagerskib er omfattet af b.la lodstvang. Departementet forstår det således, at det er det faktiske tal af passagerer, der er afgørende om skibet er omfattet af lodstvang. Det er således ikke passagerkapaciteten der er afgørende. Da der i nuværende forslag ikke foreligger mulighed for dispensation fra lods eller mulighed for lodsfrigatesbevis er det vigtigt, at der ikke ukritisk ændres i definitionen.

Kapitel 2:

§2 Der efterlyses definitioner af ydre territorialfarvand, indre territorialfarvand, territorialfarvandet, EEZ og søterritoriet.

Kapitel 4:

§4 stk. 3 Isbjerge er antagelig de isfjelde der nævnes under definitioner.

§6 stk. 1 er dermed et krav om kendtmand på større skibe, hvor der ikke er krav om lods. Formuleringen om kvalifikationer synes forkert, da skibsføreren jo selv kan definere hvilket lokalkendskab, der er behov for. Det fremgår således ikke, hvordan "fornødent lokalkendskab" defineres.

§6 stk. 2 Det bør være angivet hvori skibsførerens dokumentation af den pågældendes lokalkendskab skal bestå.

§9 vedrører alene skibe, der sejler under ISM-koden, men der bør i princippet ikke være noget til hinder for at det gøres obligatorisk for alle skibe i grønlandsk farvand at følge IMO's anbefalinger for sejlads i arktiske og øde områder.

Kapitel 4:

Kapitel er nyt og omfatter udelukkende skibe med mere end 250 passagerer om bord. Der henvises til kommentaren til § 1 stk. 4.

§10 Der er her behov for en klar definitionen på det ydre og indre territorialfarvand, så det er entydigt, at kravet om, at lodsens alene er "et krav" ved sejlads inden

for tre sømil grænsen. Ligeledes bør det fremgå, om lodsens anses for at være i tjeneste, hvis skibet ligger stille med eller uden anker.

Endvidere er der blevet rejst spørgsmål om hvorvidt 250 passagerer er baseret på en risikoanalyse. Derfor efterlyses informationer om en risikoanalyse. Hvis ikke der foreligger en risikoanalyse, skal der foreslås, at der fremover foretages løbende risikoanalyser, hvor parametre bliver belyst om der skal være lodspligt eller ej.

§12

Vi finder i udgangspunktet kravet om minimumsisklasse 1C i den nordlige sejladszone for skibe med mere end 250 passagerer fornuftigt, men vil anbefale, at der ved dette krav gives en tilstrækkelig lang implementeringsperiode. Dette vil tillade de ramte rederier en mulighed for at kunne afvikle allerede annoncerede togter samt give dem den fornødne tid til at finde alternativ tonnage, der opfylder kravene.

Bestemmelsen i § 12 er ligeledes formuleret således, at der ikke forholdes til de i lovens bemærkninger nævnte forhold, der kan indgå i en vurdering af, hvorvidt der foreligger en særlig risiko. Sandsynligvis vil en faglig vurdering af isforhold føre til det resultat, at der kan konstateres større udbredelse af storsis i Sydgrønland end i den nordlige sejladszone i sommerperioden. Bestemmelsen bør derfor omformuleres i overensstemmelse med lovforslaget.

§14, stk. 1 Formuleringen vil nok forekomme for rigoristisk for krydstogtsrederierne, da is- og vejrforhold med kort varsel kan indvirke på responstiden fra andre skibe eller SAR-faciliteter. Dette vil kunne gøre det vanskeligt at gennemføre planlagte sejlads og anløb efter planen. Et togt planlægges og annonceres 1-2 år i forvejen og kræver forberedelse på destinationerne. Derfor kan konsekvensen blive, at rederierne i højere grad vil ophøre med at annoncere destinationer, hvilket vil medføre færre indtægter lokalt, da anløb ikke vil kunne forberedes og sikkerheden for anløb forringes.

Departementet vil derfor foreslå, at formuleringen blødes op, således, at den dokumenterede planlægning for sejladsen (§14 stk. 1) og den endelige taktik under afvikling af sejladsen (§14 stk. 2) tager hensyn dertil.

§15 stk. 1 Opmærksomheden henledes på, at STCW konventionen ikke er ratificeret for Grønland, hvorfor denne bestemmelse ikke giver mening. Dette synes ikke helt i overensstemmelse med de faktiske bemandingsbestemmelser for skibe hjemmehørende i Grønland.

Bemærkninger til Bekendtgørelse om lodsning m.v. ved Grønland

§1 Det bemærkes, at lodsfrigatelsesbeviset ikke er defineret uanset bestemmelserne i Kapitel 5 i Lodsloven. Dette findes meget betænkeligt, da passagerskibe i kystfart ved Grønland dermed skal have lods om bord, hvis passagertallet er over de 250. Departementet vil derfor påpege, at muligheden for et lodsfrigatelsesbevis har været en forudsætning for de tidligere drøftelser om lodspligt ved Grønland.

Konsekvensen er, at der pålægges lodstvang, som reelt har en navigatør besætning, som er mere erfaren end den lods man påtvinger skibet. Ligeledes forhindres besætninger, som har sejlet sikkert med passagerser i en lang årrække i at udføre dette arbejde fremadrettet. Sat på spidsen, kan lodsens ikke tage hyre på skibet som fører af skibet, uden at skulle have lods.

Vi finder det væsentligt at skibsførere med stor erfaring i sejlads ved Grønland bør kunne opnå lodsfrigatelsesbevis. Lodsfrigatelsesbeviser vil kunne afhjælpe presset på lodserne, samt motivere rederier til at anvende erfarne skibsførere i grønlandske farvande, der alt andet lige må formodes at øge sikkerheden ved sejlads.

Det skal også her anføres, at SARFAQ ITTUK der må medtage 274 passagerer ifølge denne bestemmelse skal have lods, uanset at skibets dæksofficerer har erfaring med sejlads på grønlandske destinationer der næppe kan overgås.

§2 stk. 2 Det bør præciseres, om ordet kvalificeret også indebærer, at den pågældende skal have gyldigt sønæringsbevis/STCW certifikat til skibet eller blot skal have uddannelse.

§2 stk. 4 Bestemmelserne om sundhedsbevis er til vort vidende ikke gældende i Grønland, så her må laves særskilte regler?

§2 stk. 1 punkt 7 Det er ikke klart, hvordan ansøgeren opnår særlig indsigt i det ansøgte geografiske lodsningssområde, dette bør nærmere defineres. Referencen til kapitel 6 virker i øvrigt forkert, hvis der skal være en reference må det være til kapitel 5.

§ 4 Det virker ikke hensigtsmæssigt, at det er lodsens selv, der vurderer om han stadig opretholder lokal erfaringen.

§5 Søfartsstyrelsens uddannelsesplan for lodser i Grønland udbedes.

§8 Der mangler en oversigt over lodsningssområder. Det er vanskeligt at forholde sig til kravene om indgående kendskab, når det ikke er defineret, hvad der geografisk dækkes af de enkelte lodsningssområder.

§8 stk. 3 Søfartsstyrelsen vil i henhold til teksten i bekendtgørelsen foretage en individuel bedømmelse af, om dokumentationskravet er gennemført og om lokalkendskabet er tilstrækkeligt. Der bør defineres retningslinjer for, hvorledes denne bedømmelse foretages og på baggrund af hvilke forudsætninger.

Det bør fremgå, om lodspligtige skibe der anløber et antal lodsningsområder langs kysten kan påregne at kunne bruge samme lods til hele sejladsen eller om der kan være en problematik med henblik på at fremskaffe relevante lodser til den planlagt rute.

§8 stk. 6 Bør omdøbes til stk. 4 medmindre man har andre planer.

Bemærkninger til Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter

§1 Henvisningen til lodslovens § 24 stk. 4 må udbygges, idet denne med henvisning til samme lovs § 18 forudsætter, at lodseriet skal have hjemsted i et EU/EØS land. Dette udelukker tilsyneladende Grønland som hjemsted for et lodseri, hvilket næppe har været meningen. Det bør i bekendtgørelsen fremgå, at lodsuddannelse også kan ske i Grønland.

§5 Det bør præciseres hvori hviletidsbestemmelserne består idet bemærkes, at bekendtgørelse om Søfarendes hviletid ikke gælder for Grønland da den har hjemmel i lov om søfarendes ansættelsesforhold. Hvilken bekendtgørelse regulerer hviletid for lodser?

§8 stk. 1 og stk. 2 Paragraffen beskriver indrapporteringspligten for en lods. Det specificeres, at en lods skal indrapportere oplysninger om manglende efterlevelse af IMO-anbefalinger, mangler ved skibet, ulovlig sejlads, farlige situationer samt brud på miljølovgivning. Disse pligter har vi intet at udsætte på, men de understreger også, hvorfor der er forskel på et lodscertifikat og et lods fritagelsesbevis.

Departementet ser frem til fortsatte drøftelser med Søfartsstyrelsen på kontaktudvalgsmødet i København.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga

Med venlig hilsen



Katrina Kalsø

Toqq/direkte 34 54 64

ktka@nanoq.gl



Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur

Sendt via e-mail

Høringssvar vedr. Høring vedr. udkast til "Bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads m.v.", "Bekendtgørelse om lodsning m.v. ved Grønland" og "Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter i Grønland"

05-11-2015
Sags nr.

Postboks 1601
3900 Nuuk
Tlf. (+299) 34 50 00
Fax (+299) 32 56 00
E-mail: isiin@nanoq.gl
www.nanoq.gl

Som opfølgning på mødet d.d. skal Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel anmode om at følgende indarbejdes i selvstyrets høringssvar til bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads m.v.

Indledningsvis skal det bemærkes at Departementet i øvrigt er enig i de bemærkninger, der er formuleret i det præsenterede udkast til høringsskrivelse fra Departementet for Boliger, Byggeri og Infrastruktur idet, dog Departementet finder det væsentligt, at følgende gøres gældende og tydeliggøres i det endelige høringssvar.

Det drejer sig om bestemmelsen i § 6 i udkast til bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads, der med udkastet tilsyneladende indfører krav om kendt mand i alle større skibe der ikke er omfattet af lodspligten. Bestemmelsen er derudover formuleret på en måde der kan give anledning til fortolkningstvivl. Under alle omstændigheder vil et sådant krav være en barriere for udenlandske skibes adgang til sejlads i Grønland og vil kunne blive opfattet som en diskriminerende handelshindring der vil bidrage til monopolisering og dermed en fordyrelse af samfundets omkostninger til transport. Det skal kraftigt anbefales at § 6 slettes.

Det drejer sig videre om formuleringerne i kapitel 4 særligt §§ 10, 12 14 og 15.

Bestemmelserne i kapitel 4 er fastsat med hjemlen i lov om sikkerhed til søs som ændret med indsættelse af § 3 indsættes *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Erhvervs- og vækstministeren kan fastsætte regler om skærpede sikkerhedskrav for skibe, hvis sejlads i arktiske farvande udgør en særlig risiko for ombordværende på skibet eller det arktiske miljø, herunder regler om brug af lods, der er certificeret til sejlads i det pågældende område.«

Lovbestemmelsen bemyndiger ministeren til at fastsætte skærpede sikkerhedskrav for skibe, hvis sejlads i arktiske farvande udgør en særlig risiko for ombordværende på skibet eller det arktiske miljø.

Bestemmelsen er således meget bred og angiver ikke specifik for hvilke skibe der kan fastsættes disse skærpede sikkerhedskrav udover at der skal være tale om skibe, hvis sejlads udgør en særlig "kvalificeret" sikkerhedsrisiko.

I bemærkninger til lovforslaget er der angivet en række hensyn og forhold der kan indgå i en vurdering af et skibs sejlads i arktiske farvande udgør denne særlig risiko. Det fremgår således at denne særlige risiko afhænger af skibets størrelse, antal passagerer, skibets konstruktion, lastens beskaffenhed m.v. sammenholdt med bl.a. årstiden og det område, som skibet ønsker at besejle. Det fremgår videre af bemærkningerne, at det er hensigten, at der efter lovens vedtagelse skal etableres lodspladse i Grønland og indføres lodspligt for krydstogtskibe med mere end 250 passagerer om bord i de grønlandske farvande.

Udmøntningen af lovbestemmelsen i § 3 stk. 3 ved fastsættelse af regler i en bekendtgørelse om lodspligt i grønlandske farvande for skibe, hvis sejlads udgør en særlig risiko bør derfor ske efter en samlet konkret risikovurdering og herunder en kvalificeret vurdering af om lodspligten skal gælde i bestemte Grønlandsk farvande og på bestemte årstider, hvor denne særlige risiko må antages at være til stede. § 10 bør derfor omformuleres således at de hensyn der er angivet i bemærkningerne medtages i bekendtgørelsen. Derudover må, det antages at det valgte krav om lodspligt for skibe med flere end 250 passager er arbitrært fastsat da kravet således også vil gælde for M/S Sarfaq Ittuk, hvor det med rimelig stor sikkerhed kan konkluderes at en lods om bord næppe vil bidrage med nogen form for øget sejlads sikkerhed nærmere tværtimod.

Bestemmelsen i § 12 er ligeledes formuleret på en sådan måde at der ikke forholdes til de i bemærkningerne nævnte forhold der kan indgå i en vurdering af hvorvidt der foreligger en særlig risiko. Sandsynligvis vil en meteorologisk baseret vurdering føre til det resultat at der kan konstateres større udbredelse af is i Sydgrønland end i den nordlige sejladszone i sommerperioden. Bestemmelsen bør derfor udgå eller omformuleres i overensstemmelse med lovforslaget og hensigterne bag dette.

Til § 14 kan vi helt tilslutte os bemærkningerne i udkastet til høringsvar idet vi dog finder at det tydeligt bør anføres at bestemmelsen i den nuværende formulering bør slettes, da det vil være ganske vanskeligt at afgøre hvordan det opstillede krav til dokumentation kan opfyldes.

Til bestemmelsen i § 15 bør Søfartsstyrelsen redegøre for hvorvidt der ikke opstår et kompetencespørgsmål i forhold til en anden flagstats kompetente søfartsmyndigheder i spørgsmål om opfyldelse af krav til skibets bemanning og uddannelse af besætning.

I bemærkningerne er der henvist til erfaringer med en lodsordning i Norge og behovet for en trinvis opbygning over nogle år, således at den nødvendige kapacitet kan opbygges, og søfartserhvervet samt personer, der arbejder som "kendt mand" har passende tid til at tilpasse sig de nye krav. Dette behov ses ikke at være medtaget med en planlagt ikrafttræden af bekendtgørelserne i løbet af foråret 2016.

Samlet bør det derfor fremgå helt utvetydigt af selvstyret høringsvar at særligt § 6 og kapitel 4 i udkast til bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads ikke bør sættes i kraft med de nuværende formuleringer.



Søfartsstyrelsen
v/ Mads Røddik Christensen og Flemming Sparre Sørensen

Cc.
Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur
v/ Katrina Kalsø

Høring vedrørende udkast til "Bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads m.v.", "Bekendtgørelse om lodsning m.v. ved Grønland" og "Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodseres pligter i Grønland"

27-10-2015
Sags nr. 2015-14300
Akt. nr. 1435402

Postboks 1614
3900 Nuuk
Tlf. (+299) 34 50 00
Fax (+299) 34 54 10
E-mail: paian@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Departementet for Natur, Miljø og Justitsområdet takker for høring af udkast til "Bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads m.v.", "Bekendtgørelse om lodsning m.v. ved Grønland" og "Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodseres pligter i Grønland" med høringsfrist den 9. november 2015.

Departementet bifalder, at bekendtgørelserne er national opfølgning på de internationale søfartsregler i Polarkoden i regi af IMO. Departementet bemærker også, at Søfartsstyrelsen skriver, at bekendtgørelserne på nogle områder "går længere end Polarkoden", hvilket Departementet finder meget positivt.

I arbejdsgruppen "Protection of the Arctic Marine Environment" (PAME) under Arktisk Råd er de arktiske lande ved at udføre relevant Polarkode opfølgning, kaldet "Phase II of the Polar Code". Arbejdet i PAME omhandler den sikkerhedsmæssige del af de skibe, som *ikke* er omfattet af Polarkoden. Departementet anbefaler, at Søfartsstyrelsen holder sig orienteret om arbejdet i PAME og bidrager i det omfang, som Søfartsstyrelsen finder nødvendigt.

Baggrunden for "Phase II of the Polar Code" i regi af PAME er, at søfartsdelen af Polarkoden kun gælder for skibe med en bruttotonnage større end 500 og for alle passagerskibe i international fart i polare farvande. Polarkoden omfatter derfor ikke skibe med en bruttotonnage mindre end 500, f.eks. fiskefartøjer.

Departementet har ingen yderligere bemærkninger.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga
Med venlig hilsen

Tina Mønster
Toqq/direkte 34 6727

DRAFT ORDER FOR GREENLAND ON THE SAFE NAVIGATION, ETC. OF SHIPS

CLIA /AECO SUGGESTIONS FOR AMENDMENTS AND COMMENTS

	ENGLISH TEXT	CLIA/AECO PROPOSED AMENDMENT	CLIA/AECO Comments
PART 2 Definitions			
	<p>Section 2. An “iceberg” shall mean ice broken away from a glacier and rising more than 5 metres above the sea.</p>	<p>Section 2. «Iceberg» should be defined as: «A massive piece of ice of greatly varying shape, protruding more than 5 m above sea-level, which has broken away from a glacier, and which may be afloat or aground».</p>	<p>In principle, the legislation should follow the definitions and terminology used in the IMO Polar Code.</p> <p><i>Subsection 3.</i> We suggest that a reference to an external link (e.g. Danish Meteorological Institute) describing what is meant by “1/10th sea ice” should be included.</p>
	<p>Subsection 2 “Sea ice” means any kind of ice generated through the freezing of sea water</p>	<p>“Sea ice” should be defiend as “ any form of ice found at sea which has originated from the freezing of sea water”.</p>	
	<p>Subsection 3. “Open water” is used as a concept when there is less than one-tenth sea ice and navigation may take place without hindrance.</p>	<p>Subsection 3. «Open water means « a large area of freely navigable water in which sea ice is present in concentrations less than 1/10. No ice of land origin is present”.</p>	
	<p>Subsection 4. “No sea ice” means ice-free, except that ice of land origin may be present the concentration of which is less than one-tenth.</p>	<p><u>Refer to the WMO Sea Ice Nomenclature</u></p> <p>Sea ice according to WMO = Any form of ice found at sea which has originated from the freezing of sea water. This is confusing. The term bergy water should be perhaps defined as : <i>An area of freely navigable water in which ice of land origin is present in concentrations less than 1/10. There may be sea ice present, although the total concentration of all ice</i></p>	

		shall not exceed 1/10.	
	Subsection 5. “ Good visibility ” means a visibility of more than 10 km		We suggest that the notion of “good visibility” should be clarified in the implementing guidelines.
Part 3			
Safety requirements Voyage Planning	<p>Section 3. <i>With the purpose of ensuring the safety of the ship and crew and of protecting the marine environment, the master of the ship shall – when planning the voyage of the ship – take account of inter alia the following factors:</i> [...]</p> <p>4) Statistical information about ice and temperatures from previous years. [...]</p> <p>Subsection 2. When planning the voyage, the master of the ship shall observe the recommendations adopted by the IMO on navigation in desolate area.</p>	<p>Section 4. <i>With the purpose of ensuring the safety of the ship and crew and of protecting the marine environment, the master of the ship shall – when planning the voyage of the ship – take account of inter alia the following factors:</i> [...]</p> <p>4) Statistical information about ice and temperatures from previous years. [...]</p> <p>Subsection 2. When planning the voyage, the master of the ship shall observe the guidelines adopted by the IMO on voyage planning³ and on navigation in desolate area.⁴</p> <p>3 FOOTNOTE TO BE INSERTED Reference is made to IMO resolution A.893 (21)</p>	<p>There are two instances of Section 3” in Part 3. The second one should read “Section 4” and is believed to be a typo as there is no “Section 4.</p> <p>It is suggested that a <u>non-exhaustive</u> list of possible sources of data accepted by the admistrations should be included in the implementing guidelines (Wording suggested by CLIA: “taking into account sources such as...”)</p> <p>These coul include e.g. Polaris, the Canadian AIRS or the Russian system as acceptable systems (Polar Code PART i-B additional guidance to chapter)</p> <p>The Polar Code gives also guidance on deterining MDLT (Mean Daily Low Temperature) over 10 years period for performenace standards of equipment so similar statistical data should be available.</p> <p>NEW Section 4, Subsection 2 – reference should be made also to the IMO guidelines for “Voyage Planning” res. A.893(21)</p>

		<p>"Guidelines for Voyage Planning"</p> <p>4 Reference is made to MSC.1/Circ.1184 on "Enhanced contingency planning guidance for passenger ships operating in areas remote from SAR facilities" and A.999(25) on "Guidelines on voyage planning for passenger ships operating in remote areas".</p>	
Navigation in "unsurveyed" areas	<p>Section 5, subsection 2, Item 2), f) that a prohibition is established against unnecessary stays on deck below the waterline</p>	[delete f)] or refer to a risk assessment	<p>We maintain that this may not be practicable for a passenger vessel (with less than 250 passengers) where most of the crew (and some passengers) accommodation is located on the ship's lower decks. Also as the reference to navigation in desolate areas is for pax ships only and this whole Part 3 applies also to cargo ships.</p>
The qualifications of the navigating officer	<p>Section 6. Ships shall have at least one person available on board with the necessary local knowledge of the waters to be navigated.</p> <p><i>Subsection 2. The shipping company shall be able to document the relevant person's local knowledge as well as experience with and knowledge about navigation in arctic and icy waters.</i></p> <p><i>Subsection 3. The person mentioned in subsection 1 shall hold the qualifications that would entitle him to navigate the ship concerned or be trained to and have several years' experience navigating ships of similar size.</i></p>		<p>"Local knowledge" needs to be defined, eg in the implementing guidelines</p>

Part 4 special requirements for ships carrying more than 250 pax			
Mandatory Pilotage	Section 10. Ships carrying more than 250 passengers shall, in the inner and outer territorial waters around Greenland, take a pilot certified to perform pilotage assignments in the area concerned		<p>CLIA and AECO do not call into question the need for compulsory pilotage as a necessary safety measure where local conditions/circumstances warrant such a measure.</p> <p>We firmly believe, however, that any regime which imposes compulsory pilotage should also make provision for Pilot Exemption Certificates (PECs), especially as the availability pilotage services cannot always be assured or guaranteed.</p>
Contingency Plans	<p>Section 11. <i>The ship shall have contingency plans taking special account of the number of persons on board as well as the period to be expected before being assisted in case of an accident.</i></p> <p><i>Subsection 2. The contingency plans shall include agreements on cooperation with the rescue service in the area, cf. Notice B from the Danish Maritime Authority, regulation V/7.3, and the corresponding provision in the SOLAS Convention.</i></p>		<p>Such reference might be problematic as it would seem to suggest that the government should enter into agreement with “individual operators”. CLIA suggest the language should be revised in order to be more aligned with SOLAS provisions requiring SAR plans of cooperation (SOLAS V/7.3)</p> <p>Reference should be made again to IMO MSC.1/Circ.1184 “Enhanced Contingency Planning Guidance for Passenger Ships Operating in Areas Remote from SAR facilities”:</p> <p>QTE Annex</p> <p>2. SAR co-operation planning arrangements should be enhanced for ships operating in areas remote from SAR facilities (see Appendix), as follows:</p> <p>.1 the Company should give reasonable notice of the arrival of its ship in the remote area to the relevant RCC;</p> <p>.2 if not already doing so, the Company should arrange direct exchange of the ship's SAR co-operation plan</p>

			<p>with the relevant SAR services;</p> <p>.3 the relevant SAR services may request a copy of the relevant part of the Company's emergency plan, in addition to the basic SAR co-operation plan, in order to assist their own contingency planning; and</p> <p>.4 the Company should keep the RCC informed as to the ship's position and intentions while the ship is operating in the remote area.</p>
Ensuring rescue assistance	<p>Section 14. In connection with the planning of the voyage, the shipping company and the master shall be capable of documenting that it would be possible to be assisted by other ships or SAR facilities within a reasonable period of time and with sufficient rescue capacity.</p> <p>Subsection 2. The master shall ensure that an overall assessment of the risks that the ship is expected to meet during the voyage is made on an ongoing basis.</p>		<p>It is our understanding that it is up to the Shipping company and the Master to determine the "Reasonable period of time" in connection with the planning).</p> <p>As currently drafted, the exact meaning of "Reasonable period of time" and should be clarified in the Guidelines.</p> <p>IMO MSC.1/Circ.1184 makes reference to: "any shortfall between the time taken to recover those at risk and the five day "time to recover" parameter AND/OR survival times in the prevailing conditions;"</p> <p>Finally, in the guidelines it should be also stated that the ArcticWeb may assist in this regard. In the absence of this platform, it might be difficult for the company or the master to fulfil their obligation to proof sufficient time rescue capacities in case of an emergency.</p>
Stricter education and training of the	<p>Section 15. The shipping company and the master of the ship shall ensure that the ship's master and deck officers are educated and trained in accordance with the provisions of part B-V/g of the</p>		

crew	<p>STCW Code before commencing service.</p> <p><i>Subsection 2. The shipping company shall determine an education and training programme for the ship's master and deck officers ensuring that they are educated and trained in accordance with the training requirements stipulated in subsection 1. The shipping company may consider at least three months' documented seagoing service as a navigating officer in polar waters under similar ice conditions equal to such an education and training programme.</i></p> <p><i>Subsection 3. The shipping company and the master of the ship shall be able to document that the crew have completed the education and training programme or have acquired the necessary seagoing service in polar waters, cf. subsection 2.</i></p>	<p>Subsection2 The shipping company shall determine <u>an appropriate</u> education and training program, for the ship's master and deck officers <u>taking into account</u> the provisions of" part B-V/g of the STCW Code;</p> <p><i>Subsection 3. The shipping company and the master of the ship shall be able to document that the crew have completed the education and training programme or have acquired the necessary seagoing service in polar waters under similar ice conditions cf. subsection 2.</i></p>	<p>Subsection2. We believe that the suggested amendment is appropriate since the paragraph refers to the non-mandatory part of STCW Code. Moreover, such reference will become obsolete when the pending STCW amendments enter into force.</p> <p>Subsection 3. The notion of Polar waters should be broadly construed as to encompass other geographic areas with similar icy conditions (e.g. Alaska, Norway). It has been our mutual understanding since the beginning of the regulatory process that the experience gained in other icy areas (technically outside the boundaries of the Polar Code's definition of "polar waters") will count as well.</p>
Ice Class	<p>Section 16. The ship shall, at any time, have an ice class corresponding to the ice that it is navigating.</p> <p><i>Subsection 2. In connection with voyages in the northern navigation zone (see annex 1), the ship shall have minimum Baltic ice class 1C or an equivalent ice class.</i></p> <p><i>Subsection 3. In connection with voyages in "open waters" or "no sea ice", cf. section 2(3) and (4), in the southern navigation zone (see annex 1), the ship need not be ice classed.</i></p>		<p>This should be linked to voyage planning.</p> <p>If literally read this provision would seem to imply that ships that are not ice classed but find themselves in waters that become more than one-tenth sea, could potentially subject the ship-master to criminal sanctions).</p> <p>Finally there should be a reference to a reference table in the text (or a link to where this can be found).</p>



Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur
Postboks 909
3900 Nuuk
Att.: Katrina Kalsø
E-mail: ktka@nanoq.gl
CC til: Hans Borchersen – e-mail: hans@borchersen.dk

Ulloq: 02.11.2015
All.nr.: 2015884
J.nr.: 14.53.00

Høringssvar til "Udkast til bekendtgørelse af meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, skibes bygning og udstyr m.v. (2016)".

Samt

"Udkast til bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads m.v., bekendtgørelse om lodsning m.v. ved Grønland og bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodseres pligter i Grønland".

Undertegnede medlemmer af Nautisk Udvalg bemærker hermed følgende til de modtagne bekendtgørelsesudkast:

Generelt er der tale om en detailregulering af de bestemmelser, som er fastsat i kongelig anordning nr. 71 af 29. januar 2013, men som er udvidet med en ny kongelig anordning nr. 1031 af 24. august 2015 om ikrafttræden for Grønland af forskellige love om ændring af lov om sikkerhed til søs, som blandt andet giver adgang til at fassætte skærpede regler om sejlads i arktiske farvande. Anordning 1031 træder i kraft i Grønland den 1. januar 2016.

I udkastet til bekendtgørelse om skibes sikre sejlads m.v. er der i § 6 krav om kendsmand ombord i skibe omfattet af bekendtgørelsen (dvs. mere end 12 passagerer ombord eller en bruttotonnage på mindst 150). Det bør overvejes, hvorledes lønvilkår og ansættelsesformen for en sådan kendsmand skal fastlægges. Vi bemærker samtidig, at bekendtgørelsesudkastet ikke stiller krav om, at en kendsmand nødvendigvis skal være uddannet lods jf. de to andre bekendtgørelsesudkast bortset fra for så vidt angår skibe med plads til mere end 250 passagerer, bekendtgørelsesudkastets § 10. Omvendt kan der være tvivl om, hvorvidt der i sådanne store passagerskibe er krav om kendsmand efter § 6 ud over lodspligten, idet certificerede lodser efter § 8 i udkastet til bekendtgørelse om lodsning også skal have lokalkendskab.

I bekendtgørelsesudkastets § 15 er der indført uddannelseskraV (STCW kodens afsnit B-V/g til skibsførere og dæksofficerer i skibe med plads til mere end 250 passagerer. Sarfaq Ittuk har ifølge de offentligt tilgængelige oplysninger om skibet en kapacitet på 274 passagerer, og falder dermed ind under denne regel. Der bør derfor haveS særlig opmærksomhed omkring aflønningen af skibsførere og dæksofficerer på Sarfaq Ittuk som følge af uddannelseskraVene.

I udkastet til bekendtgørelse om lodsning m.v. ved Grønland og udkastet om lodseriers virksomhed og lodsers pligter i Grønland fastsættes regler om lodsers uddannelse og arbejdsforhold. Dette er nyt i Grønland, og det rejser umiddelbart spørgsmål om organisering af lodser og om arbejds- og lønvilkår for disse.

De to bekendtgørelser giver i øvrigt ikke anledning til bemærkninger.

Foranlediget af høringen, vil vi også gerne henlede opmærksomheden på følgende bestemmelse i loven om sikkerhed til søs, § 20 a, stk. 3, som er sat i kraft for Grønland ved anordning 1031/2015:

"Stk. 3. Erhvervs og vækstministeren kan fastsætte regler om det tilsyn, som udføres efter denne lov, og om behandling af klager fra søfarende m.fl., herunder at det ikke må oplyses, at tilsynsbesøg foretages som følge af en klage."

Lovbestemmelsen blev oprindeligt indsat i Danmark ved lov nr. 493 af 12. maj 2010, som gennemfører ILO konventionen om søfarendes arbejdsforhold, som i øvrigt ikke gælder for Grønland, men altså nu gennemføres i Grønland ad "bagdøren" ved at loven træder i kraft ved kongelig anordning.

Formålet med bestemmelsen er følgende ifølge det danske lovforslag:


"Konventionen giver mulighed for, at den søfarende kan klage over forholdene om bord på skibet til havnestatsmyndighederne i lande, skibet anløber. Bestemmelsen i lovens § 17, stk. 1, nr. 7, foreslås derfor ændret, således at det ikke er afskedigelsesgrund, hvis den søfarende i forbindelse med anløbet af en udenlandsk havn klager til havnestatskontrolmyndigheden over forholdene om bord. Det vil dog efter den foreslåede bestemmelse fortsat være afskedigelsesgrund, hvis den søfarende i strid med § 64 indbringer en tvist om tjenesteforholdet for en udenlandsk domstol."

Formålet med lovbestemmelsen således er at sikre udenlandske søfolk en klageadgang, og selvom lovteksten ikke forbyder erhvervsministeriet at udstede regler om klagebehandling fra grønlandske søfolk til grønlandske havnemyndigheder, er der dog praktiske hindringer for, at grønlandske søfolk kan få glæde af bestemmelsen i grønlandske havne, idet søfartsstyrelsen ikke har kontorer uden for Nuuk, og idet den danske sømandslov ikke gælder i Grønland.

Sø sikkerhedslovens § 20 a kan derfor efter vores opfattelse helt tydeligt ikke stå alene i forhold til grønlandske søfolk, da den jo reelt ikke sikrer denne lønmodtagergruppe uden supplerende lovgivning eller overenskomstregler, som der vil kunne klages over.


Dina Olsen
Atorfillit Kattuffiat

Med venlig hilsen


Saxtorph Didriksen
Kalaallit Aqumiut Peqatigiiffiat

Til:

Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur
Att. Katrina Kalsø

Fra:

Greenland Maritime Solutions
Saqqarlernut 10
3900 Nuuk
tlf. +299 539277

Emne:

Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads m.v., bekendtgørelse om lodsning m.v. ved Grønland og bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodseres pligter i Grønland.

Indledning:

Nærværende høringssvar er udarbejdet ud fra de erfaringer jeg har gjort mig de sidste 13 år som en del af det maritime grønland, hvor jeg bla. har sejlet på alle søværnets enheder i Grønland, udført tjeneste som vagthavende officer ved MRCC Grønland, været operationschef hos Royal Arctic Line med ansvar for alle rederiets maritime operationer samt været kursusleder ved Grønlands Maritime Center og for nuværende indehaver af egen virksomhed med udlejning af "is-lodser" og havnelodser, udfærdigelse af risikovurderinger, sejladsbeskrivelser og landbaseret maritim support til krydstogtsindustrien som kerne forretning.

Generelle betragtninger til bekendtgørelserne:

Jeg har ikke indtrykket af at de vedhæftede udkast til bekendtgørelser reflekterer de input søfartstyrelsen har fået fra erhvervet i Grønland gennem de seneste par år's seminarer, møder i nautisk udvalg m.m. tillige det arbejde der ligger i arbejdsgruppen for styrkelse af forsvarsministeriets opgavevaretagelse i Arktis (AGFOA) regi.

Der mangler generelt en beskrivelse af hvilke myndigheder der skal varetage de kontrolmæssige opgaver som bekendtgørelserne stiller. Hvem skal påse at skibene overholder de sejladsforbud der stilles, hvem skal kontrollere de krav til der er til navigatørerne, hvem skal kontrollere at skibene rent faktisk har den is-klasse der beskrives. Og hvilke systemer har søfartstyrelsen tænkt sig der skal anvendes til denne kontrol.

Det er ligeledes min opfattelse når jeg gennemgår bekendtgørelserne, at søfartstyrelsen har besluttet at dette potentielle vækstområde for Grønland skal udføres af et dansk statsejet lodsselskab, hvilket jeg som lokal virksomhedsejer stiller mig uforstående overfor, idet det ikke vil bibringe nogen værdi til det grønlandske samfund i form af skatteprovenue fra ansatte eller virksomheder samt evt. kursusvirksomhed if. med uddannelsen af lodser, eller medvirke til at de maritime kompetencer i Grønland udvikles og forankres lokalt i takt med at dette vækst område udvikles.

1. Nedenstående findes kommentarer til Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter i Grønland.

1.1 § 1. Enhver virksomhed, som opfylder betingelserne i lodslovens § 24, stk. 4, har, uanset organisationsform, krav på registrering som lodseri.

I lodslovens § 24 Stk. 4. står at en virksomhed har krav på registrering som lodseri, hvis virksomheden

- 1) opfylder den i § 18 nævnte betingelse,
- 2) har tegnet forsikring i overensstemmelse med de regler, der er fastsat i medfør af stk. 6
- 3) ikke har betydelig forfalden gæld til det offentlige, hvorved forstås beløb i størrelsesordenen 50.000 kr. og derover, jf. dog stk. 5.

Kommentarer til 1.1:

I lodslovens § 18 står der at Lodserierne skal være hjemmehørende i et EU/EØS-land.

Dette afholder alle virksomheder i Grønland for at blive registreret som et lodseri, idet Grønland hverken er medlem af EU eller en del af EØS samarbejdet.

I lodslovens § 24 stk. 6 står der at Lodstilsynet fastsætter nærmere regler for lodseriernes virksomhed, herunder pligt til at holde lodserne forsikrede, udformning af regnskaber, egenkontrol, bestilte eller gennemførte lodsninger og pligt til løbende at give oplysninger til tilsynet m.v., herunder indsendelsesform.

I Grønland skal regnskab for alle erhversdrivende virksomheder aflægges iht. Anordning om ikrafttræden for Grønland af årsregnskabsloven af 23. juni 2008, hvori det fremgår hvorledes regnskabet skal udfærdiges. Hvilke af de to lovgivninger er gældende? Og hvorledes kommer det til at fungere i praksis?

I Grønland skal arbejdsgivere sikre deres ansatte iht. lov nr. 1528 af 21/12/2010 "Lov om arbejdsskadesikring i Grønland" vil der blive stillet yderlige krav fra lodstilsynet omkring forsikring af lodser, og med hvilken hjemmel vil dette krav evt. blive stillet?

1.2 § 5. Et lodseri skal sikre, at de tilknyttede lodser til enhver tid overholder bestemmelser om hviletid.

Kommentarer til 1.2:

I Grønland reguleres hviletid efter arbejdstilsynets bekendtgørelse nr. 32 af 23. januar 2006 hvori lodser ikke er nævnt som en specifik arbejdsgruppe. §4 i nævnte bekendtgørelse stiller krav om 1 ugentlig fridag på en 7 dages periode. Hvilken bekendtgørelse regulerer hviletiden for lodser beskæftiget indenfor grønlands territorial farvand, og med hvilken hjemmel, idet den grønlandske arbejdsmiljølov gælder for al arbejde i Grønland for en arbejdsgiver jf. § 2 i lovbekendtgørelse nr. 1048 af 26. oktober 2005.

2. Nedenstående findes kommentarer til Bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads m.v.

2.1 § 1. Bekendtgørelsen har til formål at styrke søsikkerheden i grønlandske farvande.

Stk. 2. Bekendtgørelsen finder anvendelse for lastskibe med en bruttotonnage på mindst 150 og for skibe med flere end 12 passagerer om bord på grønlandsk søterritorium, jf. dog stk. 3, 4 og 5.

Stk. 3. For de i stk. 1 nævnte skibe, finder denne bekendtgørelse tillige anvendelse i Grønlands eksklusive økonomiske zone (EEZ) for skibe, der fører dansk, færøsk eller grønlandsk flag.

Stk. 4. Kapitel 4 finder alene anvendelse for skibe med flere end 250 passagerer om bord.

Stk. 5. For skibe, som ikke fører dansk, færøsk eller grønlandsk flag, finder bestemmelserne i § 5, §§ 7-9, § 14, stk. 1, § 15, § 16, stk. 1, alene anvendelse ved sejlads på det indre søterritorium ved Grønland samt ved sejlads gennem det ydre søterritorium ved Grønland, som ikke omfattes af bestemmelserne i FN's havretskonvention om uskadelig passage¹.

Kommentarer til 2.1:

Der henvises i stk. 3 til skibe nævnt i stk. 1 - henvisningen skal rettes til stk. 2

Der er en række mindre grønlandske fartøjer med tilladelse til sejlads med mere end 12 passagerer, vil disse også blive omfattet af bekendtgørelsen?

vedr. tonnage grænsen så vil politiets kuttere i Grønland også blive omfattet af bekendtgørelsen, samt evt. ind charteret tonnage til miljømæssige opgaver for forsvaret samt farvandsvæsenets skibe der opererer i Grønland.

Bekendtgørelse vil også gælde for alle RAL's små skibe i kystfart, sandsugere samt andre lokale dykker fartøjer m.m.

2.2 § 5. Sejlads er forbudt i områder, som i søkortet er afgrænset af en punkteret linje med oplysning om »talrige skær/numerous rocks«.

Stk. 2. Sejlads i områder, der i søkortet er angivet som »urent område/foul« eller »uopmålt/unsurveyed«, må kun foregå, hvis

1) skibet følger tidligere anvendt sejlruiter, som skibsføreren har vurderet til at have tilstrækkelig sikkerhedsmargin i forhold til skibets største dybgang og bredde, eller

2) der iværksættes behørigsregler om bord til at sikre sejladsen, herunder at:

a) Skibets positionsbestemmelse finder sted ved terrestrisk- og/eller radarnavigering,

b) der kun sejles i dagslys med "god sigt",

c) der kun sejles med den for bevarelse af skibets manøvreevne nødvendige fart,

d) farvandet foran for skibet sonderes ved lodskud eller lignende, i det omfang det er muligt,

e) vandtætte døre, luger og tilsvarende under vandlinjen lukkes for at sikre skibets vandtætte integritet, og

f) der etableres forbud mod unødvendigt ophold på dæk under vandlinjen.

Kommentarer til 2.2:

Hvordan har søfartstyrelsen tænkt sig at der skal kunne udføres SAR operationer i områder nævnt i §5 hvor politiets kuttere anvendes idag?

Derudover vil det ikke være muligt at udføre udskiftning af bøjler, båker eller andre sømærker på øer der ligger i § 5 områder.

Det vil heller ikke være muligt at udføre olieopsamlingsopgaver med indchartrede tankskibe langs store dele af den grønlandske kyst.

Vedr. stk. 2 så vil det umuliggøre sejlads langs store dele af den grønlandske kyst for størstedelen af de hjemmehørende fartøjer over 150 BT, idet sejlads kun er tilladt i dagslys og god sigt. Dermed kan der rent faktisk ikke sejles nord for polar cirklen om vinteren pga. solens deklination, samt kun få timers sejlads om vinteren i resten af Grønland. De fartøjer der sejler med passagerer i Grønland har typisk indrettet opholdsrum til passagerer under vandlinjen.

2.3 § 6. Skibe skal have mindst en person til rådighed om bord, der har fornødent lokalkendskab til det farvand, som skal besejles. Personen skal have kvalifikationer, som ville give ret til at føre det pågældende skib, eller være uddannet til og have flerårig erfaring med at føre skibe af tilsvarende størrelse.

Stk. 2. Skibsføreren skal kunne dokumentere den pågældendes lokalkendskab samt erfaring med og viden om sejlads i arktiske og isfyldte farvande.

Kommentarer til 2.3:

Det vil ikke være muligt at finde hverken grønlandsk eller dansk arbejdskraft der har erfaring med sejlads af bulkcarriers i Grønland. Dermed er afskibning fra miner der ligger udenfor normale besejlingsområder umuliggjort, ligeledes vil besejling til og fra en evt. omskibningshavn syd for Nuuk også være vanskelig at gennemføre.

Det vil ligeledes have indflydelse på den kystlangstrafik i Grønland, idet en skibsfører fra et større skib ikke vil have mulighed for at sejle på mindre enheder og omvendt pga. det manglende lokalkendskab eller forholdet omkring erfaring fra tilsvarende skibsstørrelser. Tillige vil en uddannet navigator der opnår sine førerrettigheder på et skib der sejler i midtgrønland, ikke kunne fungere på et skib der sejler i Nordgrønland pga. manglende lokalkendskab, dette forhold vil besværliggøre bemanningen af hjemmehørende skibe.

Det vil give udenlandske rederier en konkurrence fordel if. med arbejder indenfor EEZ idet disse kan sejle uden omkostningen til en "kendt mand" hvorimod et dansk, færøsk eller grønlandsk fartøj er pålagt denne ekstra omkostning.

Kravet om kvalifikationer og uddannelse udelukker brugen af navigatører uddannet i Grønland samt eks. brugen af navigatører fra søværnets skibe, på trods af at disse har et indgående lokalkendskab til sejlads i områder af Grønland, hvor den kommercielle skibstrafik ikke sejler. Det vil sige at man tilsidesætter kravet om kvalitet til fordel for kravet om uddannelse.

Hvordan har søfartsstyrelsen tænkt sig at dokumentationskravet i stk. 2 rent faktisk skal fungere i praksis.

2.4. § 14. I forbindelse med sejladsplanlægningen, skal rederiet og skibsføreren kunne dokumentere, at assistance fra andre skibe eller SAR-faciliteter er mulig inden for en rimelig tidsperiode og med en tilstrækkelig redningskapacitet.

Kommentarer til 2.4:

Der mangler en konkretisering af begrebet rimelig tidsperiode, der findes idag ret udførlige beskrivelser af hvor lang tid man kan overleve i en redningsflåde i koldt vandt samt hvorlænge man kan ligge i vandet iført en redningsdragt. Bør disse tidsperioder ikke være udgangspunktet?

Der eksisterer ikke SAR kapacitet lokalt i Grønland til at kunne opsamle den mængde passagerer de store krydstogtskibe medbringer. Hvad er konsekvenserne hvis rederiet ikke kan dokumentere kravet i §14? Skal krydstogtet så afbrydes? Hvor har søfartsstyrelsen tænkt sig at rederierne skal finde information om SAR kapaciteter m.m. Der eksisterer mig bekendt ingen IMO publikationer eller andet officielt materiale der udførligt beskriver dette.

2.5 § 16. Skibet skal til enhver tid have en is-klasse, der mindst svarer til den is, som de sejler i.

Stk. 2. Ved sejlads i den nordlige sejladszone (se bilag 1) skal skibet, som minimum, have baltisk is-klasse 1C eller ækvivalent is-klasse.

Stk. 3. Der er ikke krav om is-klasse ved sejlads i "åbent vand" eller "ingen havis", jf. § 2, stk. 3 og 4, i den sydlige sejladszone (se bilag 1).

Kommentarer til 2.5:

Sejladzonerne giver ingen mening og afspejler ikke de sejladsmæssige udfordringer der er med is i Grønland i krydstogtsæsonen. Eksempelvis er størstedelen af den sydlige sejladszone om sommeren isfyldt farvand pga. storisen samt bræ is fra fjordene, hvorimod den nordlige sejladszone er isfri når vestisen har trukket sig tilbage og isen i området primært består af store is-fjelde. Der er væsentligt større risiko for at kolliderer med is i syd end i nord, men der stilles ingen krav om is-klasse i det sydlige område.

3. Nedenstående findes kommentarer til Bekendtgørelse om lodsning m.v. ved Grønland

I min optik skal hele bekendtgørelsen laves om således den fokuserer på lokal kendskabet og ikke de uddannelsesmæssige kvalifikationer. Som bekendtgørelsen er skrevet i sin nuværende form, så udelukker den al form for nuværende lokal arbejdskraft og dermed udnyttelse af de kompetencer hjemmehørende navigatører har opnået gennem mange års sejlads i grønlandske farvande.

Kursusvirksomheden if. med uddannelsen af lodserne vil ligeledes ikke blive afholdt lokalt i Grønland, da de fleste lodser vil være bosiddende i Danmark og derfor vil benytte sig af de tilbud navigationsskolerne i Danmark har.

Jeg er meget uenig med søfartsstyrelsen i at de sidestiller en lodsning i Grønland med en lodsning i Danmark, idet de risici der er for kollision, grundstødning samt havarier under havnemanøvre er meget mindre i Grønland pga. den lavere trafiktæthed, større vanddybde under besejling, samt det forhold at de skibe med mere end 250 passagere ikke kan anløbe de fleste havne pga. af deres størrelse. Fokus under en lodsning i Grønland bør være erfaring med sejlads i is, lokalt skiftende vejrforhold samt kommunikation med de lokale myndigheder / havne hvilket alle er kvalifikationer der opnåes gennem mange års erfaring med sejlads i Grønland uanset hvilket uddannelses niveau navigatøren har eller hvilken skibstype der sejles på.

Det er en forudsætning for kravene til lodser og kendtmænd i bekendtgørelserne at Royal Arctic Line fortsætter med at føde systemet med egnede navigatører. Dermed er bekendtgørelserne ikke fremtidssikret, idet jeg ikke mener at det kan forventes at den kommercielle skibstrafik i Grønland bibeholder den nuværende bemanningssituation. Sidste statistik fra søfartensledere understøtter dette, idet antal påmønstrede danske søfolk på danskflagede skibe samlet set er faldet med 21,4 procent siden år 2000. Se nedenstående uddrag fra shippingwatch:

“Nationalitetskravet vedrørende skibsførerne har i et vist omfang holdt hånden under de danske kaptajner i DIS, idet netop danskerne i denne position er den gruppe, der er reduceret mindst de seneste 13 år. Faldet er dog på hele 12,5 procent.

Langt værre ser det ud for styrmændene. Imens det danske skibsregister har haft vokseværk, er antallet af danske overstyrsmænd styrtstykket med 39,2 procent, gruppen af danske 1. styrmænd er skrumpet med hele 40,7 procent, og antallet af danske 2. styrmænd er raslet ned med forstemmende 30,1 procent siden år 2000, skriver bladet.”

Dette er en udvikling der også må forventes at have en indflydelse på bemanningssituationen på skibe der sejler i Grønland, og det underbygges af de seneste udmeldinger om strategien for royal arctic line, hvor direktøren udtaler at der arbejdes på en ny vision til at styrke grønlands evne til at handle med resten af verden.

Jeg har svært ved at se hvor de navigatører med fornødent lokal kendskab og sejlads erfaring fra større skibe skal komme fra, såfremt Royal Arctic Line enten vælger at bemane deres større skibe med søfolk fra andre lande eller vælger at udføre sejladsen mellem Grønland og Europa med ind-charteret tonnage.

Der bør også tages højde for at størstedelen af de navigatører der lever op til de krav som bekendtgørelserne stiller, enten er gået på pension eller er tæt på, hvorfor disse må forventes ikke at være til rådighed indenfor en overskuelig fremtid.

Ved netop at stille krav om en skibsførereksamen samt sejladserfaring som skibsfører eller overstyrmand i handelsflåden, så har man udelukket brugen af de kompetencer der eksisterer på den havgående fiskeflåde samt på søværnets skibe i Grønland.

Forslag til ændring i bekendtgørelserne:

vedr. bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter i Grønland.

Bekendtgørelsen skal tilpasses således den refererer til gældende lovgiving i Grønland, ydermere skal kravet om bopæl i EU/EØS land slettes. Bekendtgørelsens punkt omkring hviletid skal i særdeleshed revideres således den tilpasses de forhold der arbejdes under på et skib der sejler i Grønland.

Vedr. bekendtgørelsen om skibes sikre sejlads m.v.:

Det bør overvejes om farvandsovervågningen og skibsmeldepligten indenfor 3 sømilegrænsen kan suppleres med de overvågningssystemer fiskeflåden samt skibe beskæftiget indenfor råstofområdet anvender idag. En pragmatisk løsning kunne være at stille krav om at enten lodsens eller kendtmanden medbringer en fartøjs overvågnings enhed (FOE) dermed har myndighederne i Grønland et komplet billede af skibstrafikken som opdateres engang i timen. De skibe der ikke skal have kendtmand eller lods må så pålægges at montere en enhed i førstkomende havn. Der kan henvises til GFLK såfremt der ønskes yderligere information om dette system.

Punkterne i de beskrevne sejladsforbud bør erstattes af at skibsføreren / rederiet skal udføre risikovurderinger og sejladsinstrukser gældende for de områder nævnt i §5, som skal tage højde for pågældende besætnings erfaring med sejlads i områderne, samt hvordan sejladsen udføres. Dermed undgås det at sejlads for hjemmehørende skibe vanskeliggøres.

Uddannelseskravet til den lokalkendte navigator bør slettes og erstattes af et krav om dokumenteret erfaring fra det område der besejles, således det bliver muligt at anvende alle de kompetencer der er til rådighed i Grønland. Der bør stilles krav om at kendtmanden eller udbyderen af servicen skal have et kvalitetssikringssystem der dokumenterer at sejladsen udføres forsvarligt og understøttes af landbaseret support vedr. isdrift, vind og sø samt udfærdigelse af risikovurderinger for den forestående sejlads.

Beskrivelsen af redningskapacitet samt SAR beredskab if. med sejladsplanlægningen skal omskrives idet der rent faktisk ikke eksisterer kapacitet til at samle eks. 1500 passagerer op af vandet, uagtet om disse ligger i redningsflåder, så det bliver umuligt for rederiet at kunne dokumentere dette krav. Derimod bør rederiet pålægges at beskrive hvordan de har tænkt sig at passagererne skal kunne holde sig overlevende i flåder i længere tid, eller beskrive hvordan de selv vil kunne slæbe flåder m.m. på land og evt. etablere opsamlingssteder på kysten.

De nævnte sejladszoner og krav om is-klasser giver ingen mening og bør helt udelades af bekendtgørelsen. De bør istedet erstattes af et punkt i risikovurderingen hvori det beskrives hvilke typer af is / koncentration det forventes at skibet kan møde iht. årstiden samt ved hvilken koncentration sejladsen skal indstilles iht. skibets konstruktion, besætningens kompetencer, SAR beredskab m.m. samt muligheden for indhentning af relevante oplysninger om is situationen og forventet isdrift.

Konklussion:

Greenland Maritime Solutions har siden opstart i 2012 haft udlejning af "is-lodser" samt udfærdigelse af risikovurderinger til rederier som besejler Grønland som kerne forretning. De fremsendte udkast til bekendtgørelser vedr. lodsning i Grønland har derfor stor indflydelse på virksomhedens fortsatte drift, og i værste fald betyder det at virksomheden må lukke såfremt bekendtgørelserne bliver vedtaget, idet omkostningerne til uddannelse og træning af lodserne bliver for store i forhold til den forventede indtjening på lodseriet, samt det forhold at det vil være urentabelt at ligge i konkurrence med en statsejet virksomhed.

Derudover vurderer jeg at det vil have en negativ effekt på udviklingen af krydstogsturismen i Grønland, idet de fleste rederier af økonomiske årsager enten vil fravælge Grønland som destination eller tilpasse antallet af passagerer på skibene således de undgår lodspligten. Dette vil efter min bedste overbevisning betyde annullering af anløb i Syd og midt grønland samt på østkysten hvilket vil medføre en betydelig konsekvens for økonomien de pågældende steder.

Slutteligt finder jeg det meget kritisabelt at det fra myndighedernes side forsøges at tilpasse et væksterhverv i Grønland til et regelsæt der tager udgangspunkt i et danske markedsforhold, som ikke er sammenlignelige med de forhold vi har i Grønland. Det burde være regelsættet der blev tilpasset de forhold vi har i Grønland.

Med Venlig Hilsen

Jakob Nordstrøm
Greenland Maritime Solutions

Naalakkersuisut

Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur

Att: Katrina Kalsø

**Svar på Høring vedr. udkast til "Bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads m.v.",
"Bekendtgørelse om lodsning m.v. ved Grønland" og "Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og
lodsers pligter i Grønland" (Nanoq - ID nr.: 1326914)**

Hver af de tre bekendtgørelser kommenteres enkeltvis nedenstående.

Kommentarer til Bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads m.v.

Det bemærkes at udkastet er en ændring af "BEK nr 417 af 28/05/2009 Bekendtgørelse om teknisk forskrift om skibes sikre sejlads i grønlandsk søterritorium"

Kapitel 1 §1 stk. 3 er en skærpelse i forhold til i dag og er en særregel, som kun rammer skibe der fører dansk, færøsk eller grønlandsk flag, hvilket er i modstrid med det generelle ønske om at have særregler. Ligeledes kan det opfattes som økonomisk byrde og konkurrenceforvridende overfor de tre omtalte flag. (der ser også ud til at være en reference fejl, det antages at der henvises til stk. 2 frem for stk. 1)

Kapitel 1 §1 stk. 4 er nyt i forhold til den tidligere bekendtgørelse og giver såkaldt "kick in" for hvornår et PAX skib er omfattet af bl.a. lodstvang. Herfra tolkes det således at man udelukkende skal benytte det aktuelle antal ombordværende passagerer for at vurdere, om skibet er omfattet og man således skal ekskludere antallet af besætningsmedlemmer og / eller skibets maksimale kapacitet. Da man i nuværende forslag ikke åbner mulighed for dispensation fra lods eller mulighed for lodsfrigtagelsesbevis er det vigtigt at man ikke ukritisk ændrer i definitionen og / eller i antallet af ombordværende passagerer uden at forslaget kommer i høring igen, da dette "kick in" kan få store økonomiske og ressourcemæssige konsekvenser for lokaltrafikken på vestkysten af Grønland.

Kapitel 1 §1 stk. 5 er nyt i forhold til den tidligere bekendtgørelse og læses som en uddybning af hvad der allerede står i den eksisterende bekendtgørelse, hvor der har været generel uklarhed om, hvor de dansk / grønlandske myndigheder kan regulere skibe, der ikke fører dansk, færøsk eller grønlandsk flag. Det virker dog som om der ikke er konsekventrettet og derved ikke opnået den ønskede klarhed over, hvilke skibe, som er omfattet hvornår.

Kapitel 3 §6 Det er nu skibets fører, som skal dokumentere at mindst en af navigatørerne har lokalkendskab samt erfaring med og viden om sejlads i arktiske og isfyldte farvande, hvor det tidligere var Rederiet. Det kunne være hensigtsmæssigt, hvis der var en henvisning til eller definition af, hvordan lokalkendskab og erfaring forventes dokumenteret.

Kapitel 4 Er nyt og omfatter udelukkende skibe med mere end 250 passagerer om bord. En gentagelse af tidligere kommentarer vedrørende antallet på de 250 passagerer: Herfra tolkes det således at man

udelukkende skal benytte det aktuelle antal ombordværende passagerer for at vurdere, om skibet er omfattet og man således skal ekskludere antallet af besætningsmedlemmer og / eller skibets maksimale kapacitet. Da man i nuværende forslag ikke åbner mulighed for dispensation fra lods eller mulighed for lodsfrigagelsesbevis er det vigtigt at man ikke ukritisk ændrer i definitionen og / eller i antallet af ombordværende passagerer uden at forslaget kommer i høring igen, da dette "kick in" på 250 ombordværende passager kan få store konsekvenser for lokaltrafikken på vestkysten af Grønland.

Kommentarer til "Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter i Grønland"

Ingen særlige kommentarer til denne bekendtgørelse.

Kommentarer til "Bekendtgørelse om lodsning m.v. ved Grønland"

Kapitel 1 §1 Det bemærkes at Lodsfrigagelsesbevis ikke er defineret. Det er heller ikke muligt at læse andre steder i bekendtgørelsen, at der skulle være mulighed for lodsfrigagelsesbevis eller alternativt en dispensations mulighed for at undlade lods under særlige omstændigheder. Hvilket virker meget uhensigtsmæssigt og i modstrid med, hvad man gør i eksempelvis Danmark. Konsekvensen er at man pålægger skibe lodstvang, som reelt har en navigatør besætning, som er mere erfaren end den lods man påtvinger skibet. Ligeledes nægter man at anerkende at besætninger som har sejlet sikkert med passagerer i en lang årrække, kan udfører dette arbejde fremadrettet. Sat på spidsen, kan lodsene ikke tage hyre på skibet som fører af skibet, uden at skulle have lods.

Kapitel 2 §2 stk1 punkt 7, det er ikke klart, hvordan ansøgeren opnår særlig indsigt i det ansøgte geografiske lodsningssområde. Referencen til kapitel 6 virker i øvrigt forkert, hvis der skal være en reference må det være til kapitel 5

Kapitel 2 §2 stk 1 punkt 8, referencen til kapitel 7 virker forkert, hvis der skal være en reference må det være til kapitel 6

Kapitel 3 §5 stk 1 punkt 4 og styk 2, Da referencerne ikke er vedlagt udkastet og ikke er umiddelbare tilgængelige, er det meget svært at vurderer konsekvenserne.

Med venlig hilsen



Allan Idd Jensen
Nautisk Inspektør

Departementet for Infrastruktur
att. Katrina Kalsø
kcka@nanoq.gl

Nuuk d. 2.11. 2015

Høringssvar fra Visit Greenland til:

Høring vedrørende udkast til "Bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads m.v.", "Bekendtgørelse om lodsning m.v. ved Grønland" og "Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodseres pligter i Grønland".

Indledningsvist skal Visit Greenland hermed takke for fremsendelse af ovennævnte udkast til bekendtgørelser i høring.

Det har været en lang proces fra de første udmeldinger om nye regler for sejlads i Grønland til der nu ligger udkast til bekendtgørelser i høring. Den lange tidsperiode, hvor der har været uvished om hvilke regler og krav der vil gælde for sejlads ved Grønland i de kommende år, har skabt usikkerhed og tilbageholdenhed i branchen – noget vi inderligt håber vil kunne afløses af vished og et nyt fundament for udvikling af krydstogsturismen i Grønland, når de endelige bekendtgørelser foreligger.

Vi vil i det følgende begynde med nogle generelle kommentarer og dernæst kommentere de enkelte udkast til bekendtgørelser afsnit for afsnit.

Dette høringssvar er blevet forelagt for og gennemgået med de grønlandske havneagenturer Blue Water Greenland og Royal Arctic Logistics.

Generelle kommentarer:

Det er glædeligt at udkastene til bekendtgørelserne tager afsæt i IMO's internationale regelsæt for sejlads i polare farvande, Polarkoden.

Det er væsentligt, at reglerne for sejlads så vidt muligt baseres på samme præmisser, så det for rederier og myndigheder gøres gennemskueligt hvilke regler der gælder. Nationale særregler kan gøre det omstændeligt at operere i visse farvande, og i yderste konsekvens betyde at nogle farvande og kystdestinationer stilles i et ringere konkurrenceforhold end andre.

Økonomiske konsekvenser:

Søfartsstyrelsen har vurderet at de nye bekendtgørelser ikke vil medføre økonomiske eller administrative konsekvenser for danske virksomheder.

Det er uklart om der med danske virksomheder også menes grønlandske virksomheder, for det står allerede klart, at der særligt for destinationer i den foreslåede nordlige sejladszone vil være økonomiske konsekvenser, da kravet om en minimums isklasse på 1C betyder, at nogle af de skibe der for nuværende besejler disse, ikke vil fortsætte dette fremover. Visit Greenland er bekendt med mindst 3 skibe, der ikke fremover vil kunne besejle den nordlige sejladszone ved et krav på isklasse 1C. Selvom disse skibe måske ikke i sig selv repræsenterer store antal besøgende, betyder deres anløb på de mindre destinationer i den nordlige sejladszone en vigtig supplerende indtægt i form af souvenirsalg og aktiviteter.

Ligeledes vil kravet om lods på skibe med mere end 250 passagerer med al sandsynlighed betyde, at nogle rederier vil begrænse antallet af passagerer ombord til mindre end 250 eller helt undlade at besejle Grønland med større skibe. Der kan ikke være tvivl om, at alle rederier opererer ud fra en stram cost-benefit analyse, og øgede omkostninger til lodsning vil naturligvis indgå i den overordnede

vurdering af lønsomheden ved togter i Grønland. Visit Greenland er bekendt med mindst et rederi, der planlægger at tage et skib ud af sejlads ved Grønland.

Skibe, der ikke længere besejler Grønland eller vil sejle med reduceret passagerantal vil betyde færre indtægter i form af havneafgifter, håndtering i havnene samt salg på destinationerne.

Der findes os bekendt ikke nogen lodserier i Grønland, hvorfor det må formodes at udbud af lodser til sejlads i Grønland, ikke i en nær fremtid vil bidrage med indtægter til Grønland.

De negative økonomiske konsekvenser for grønlandske virksomheder vil muligvis kunne afbødes for en del ved en implementeringsperiode på nogle af kravene, der kan give rederierne mulighed for at substituere nuværende skibe, med skibe, der overholder de nye krav, samt mulighed for etablering af grønlandsk baserede lodserier.

Kommentarer til enkelte paragraffer i udkast til "Bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads m.v.":

§6:

Det fremgår ikke klart, hvordan "fornødent lokalkendskab" defineres. I stk. 2 kræves, at der skal kunne frembringes dokumentation på lokalkendskab, men der er ikke anvisning på hvorledes denne lokalkendskab skal dokumenteres eller hvad der menes med fornødent lokalkendskab for skibsfører.

§10:

Det bør muligvis specificeres, at dette gælder "*ved sejlads* på det indre og ydre territorialfarvand..".

Kravet om lods under hele sejladsen i grønlandsk indre og ydre territorialfarvand vil for skibe med mere end 250 passagerer ombord betyde en markant omkostning, og må forventes at få den konsekvens, at nogle rederier vil reducere antallet af passagerer ombord til mindre end 250, på trods af større kapacitet, samt forkorte sejladstiden i grønlandsk farvand og dermed også mindske antallet af anløb langs kysten.

Det er ikke oplyst, hvad prisen for lodsning vil blive per døgn. Men så vidt vi er blevet orienteret er der p.t. ikke planer om at etablere lodsstationer i Grønland. Udover at det betyder, at indtægter fra lodseri sandsynligvis i stort omfang ikke vil komme Grønland til gode, vil det sandsynligvis også betyde, at skibe må betale for lods ombord allerede fra Island eller Canada, samt for transportomkostninger.

§12, stk. 2

Som skrevet i de generelle kommentarer vil kravet om minimums isklasse Baltic 1C ved sejlads med mere end 250 passagerer i den nordlige sejladszone betyde, at enkelte skibe ikke længere vil kunne anløbe de nordvestlige og nordøstlige destinationer.

Vi finder i udgangspunktet kravet om minimums isklasse i den nordlige sejladszone for skibe med mere end 250 passagerer fornuftigt, men vil anbefale, at der ved dette krav gives en tilstrækkelig lang implementeringsperiode, der vil tillade de ramte rederier mulighed for at kunne afvikle allerede annoncerede togter (en tidsbestemt grandfather clause), samt give dem den fornødne tid til at finde alternativ tonnage, der opfylder kravene.

§14, stk. 1

I §9, stk. 2 henvises til IMO's anbefalinger for sejlads i arktiske og øde områder. §9 vedrører alene skibe, der sejler under ISM-koden, men der bør i princippet vel ikke være noget til hinder for at det

gøres obligatorisk for alle skibe i grønlandsk farvand at følge IMO's anbefalinger for sejlads i arktiske og øde områder.

Såfremt alle skibe følger IMO's anbefalinger for sejlads i arktiske og øde områder bør der ikke være behov for en særlig paragraf der pålægger rederi og skibsfører at kunne dokumentere mulig assistance fra andre skibe eller SAR-faciliteter indenfor en rimelig tidsperiode og med tilstrækkelig redningskapacitet.

Formuleringen i §14, stk. 1 forekommer problematisk, da is- og vejrforhold med kort varsel kan indvirke på responstiden fra andre skibe eller SAR-faciliteter, hvilket vil kunne gøre det særdeles vanskeligt at gennemføre planlagte sejlads og anløb for et krydstogtskib. Da et togt dels planlægges og annonceres 1-2 år i forvejen og typisk indebærer betydelig forberedelse på destinationerne, kan konsekvensen blive, at rederierne i højere grad vil stoppe med at annoncere specifikke destinationer. Det vil betyde færre indtægter lokalt, da anløb ikke vil kunne forberedes og sikkerheden for anløb forringes.

Såfremt formuleringen ændres til at skibsfører og rederi skal orientere sig om mulig assistance i forbindelse med sejladsplanlægning, løbende vurdere denne (jf. §14, stk. 2) og indrette sejladsafviklingen derefter, vurderer vi, at usikkerheden i forhold til afvikling af den planlagte sejlads og anløb vil kunne reduceres betydeligt.

Kommentarer til enkelte paragraffer i udkast til "Bekendtgørelse om lodsning m.v. ved Grønland":

Generel kommentar vedr. lodsfrigivelse:

Vi finder det beklageligt, at muligheden for opnåelse af et lodsfrigivelsesbevis er taget ud af udkastet til bekendtgørelsen. Vi finder det væsentligt at skibsførere med stor erfaring i sejlads ved Grønland bør kunne opnå lodsfrigivelsesbevis, på samme måde som vi er orienteret om gælder for f.eks. skibsførere på færger i danske indre farvande.

Lodsfrigivelsesbeviser vil kunne afhjælpe presset på lodserne, samt motivere rederier til at anvende erfarne skibsførere i grønlandske farvande, der alt andet lige må formodes at øge sikkerheden ved sejlads.

Se i øvrigt kommentarer nedenfor til udkast til "Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodseres pligter i Grønland".

§8, stk. 1-3

Vi mangler en oversigt over lodsningssområder. Det er vanskeligt at forholde sig til kravene om indgående kendskab, når det ikke er defineret, hvad der geografisk dækkes af de enkelte lodsningssområder.

I stk. 3 foreslås at Søfartsstyrelsen vil foretage en individuel bedømmelse af, om dokumentationskravet er gennemført og om lokalkendskabet er tilstrækkeligt. Der bør defineres retningslinjer for, hvorledes denne bedømmelse foretages og på baggrund af hvilke forudsætninger.

For krydstogtskibe vil der i mange tilfælde være tale om længere togter langs kysten, men det er med det foreliggende materiale uklart om der her er tale om sejlads i et eller flere lodsningssområder, og dermed også om dette kan være problematisk i forhold til tilgængeligheden af lodser.

§8, stk. 6

Da der ikke findes nogle stk. 4 og 5, bør stk. 6 ændres til stk. 4

Kommentarer til enkelte paragraffer i udkast til "Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter i Grønland":

§8, stk. 1 og stk. 2, nr. 1, 3, 4, 5, 6

Denne paragraf beskriver indrapporteringspligten for en lods. I ovennævnte numre specificeres det, at en lods bl.a. skal indrapportere oplysninger om manglende efterlevelse af IMO-anbefalinger, mangler ved skibet, ulovlig sejlads, farlige situationer samt brud på miljølovgivning.

Disse pligter understreger, hvorfor der er forskel på et lodscertifikat og et lodsfrigagelsesbevis.

Det er blevet foreslået, at skibsførere vil kunne gennemføre lodsuddannelsen og at dette ville kunne erstatte behovet for et lodsfrigagelsesbevis. Ovenstående viser tydeligt, at der vil kunne opstå konflikt ved en skibsfører, der samtidig skal kunne agere som lods, da det vil betyde at vedkommende vil kunne blive stillet i en situation, hvor loyalitet til rederiet og kravene til lodsens konflikter.

Vi vil derfor klart anbefale at skrive muligheden for opnåelse af et lodsfrigagelsesbevis ind i Bekendtgørelse om lodsning m.v. ved Grønland, således at aktive skibsførere med stor lokal sejlads erfaring vil kunne opnå dette og at indrapporteringskravene til skibsførere med lodsfrigagelsesbevis formuleres så risikoen for loyalitetskonflikter minimeres.

Med håb om velvillig modtagelse.

Med venlig hilsen pva. Visit Greenland

Anders la Cour Vahl



Danish
Shipowners'
Association



Rederiforeningen
af 2010

Søfartsstyrelsen
Att.: Flemming Sparre Sørensen
Carl Jacobsens vej 31
2500 Valby
Danmark

9. november 2015

Sagsnr. 14-598

Hørringssvar vedr. div. bekendtgørelser for sejlads ved Grønland

Med henvisning til høringsbrev af 9. oktober 2015 vedr. udkast til "Bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads m.v.", "Bekendtgørelse om lodsning m.v. ved Grønland" og "Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter i Grønland" har Rederiforeningerne nedenstående bemærkninger. Udkast til bekendtgørelser kommenteres enkeltvis.

Bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads m.v.

Ad. § 1, stk. 3 og stk. 5:

Rederiforeningerne er betænkelig ved, at der skal gælde ét regelsæt for skibe under fremmed flag og et skærpet regelsæt for danske, færøske og grønlandske skibe, uanset at der evt. kunne være fornuft i de krav, som UNCLOS hindrer en udbredelse af til alle skibe. Indførsel af nye særregler er i modstrid med det generelle syn på særregler, som Søfartsstyrelsen ligeledes gennem længere tid har arbejdet på at ophæve og undgå nye af. Ud over den konkurrenceforvridning der indføres med særreglerne, vurderes der ikke behov for disse nye særregler for danske og grønlandske rederier, som netop står for at drive kvalitetsskibe. Man kan derfor forvente et højt forebyggelsesniveau, der afspejler det enkelte rederis erfaringer med sejlads i området. Det anbefales at afgrænse bekendtgørelsen til at omfatte sejlads på grønlandsk søterritorium. Endelig synes der at være en referencefejl i stk. 3, idet der henvises til stk. 1 og ikke stk. 2.

Ad. § 1, stk. 5:

Ved stk. 5 forstås Rederiforeningerne de §§ i bekendtgørelsen (BEK), som udelukkende finder anvendelse på skibe under fremmed flag. En række af disse undtagelser, som der hermed gives, er overført fra gældende bekendtgørelse om

teknisk forskrift om skibes sikre sejlads i grønlandsk søterritorium. Der er dog ikke konsekvensrettet mellem den gældende BEK og udkast til ny. Det anbefales, at disse gennemgås igen. I de nedenstående bemærkninger, anføres det dog, når Rederiforeningerne umiddelbart har identificeret uoverensstemmelser.

Ad. § 3:

Denne § er indeholdt i gældende BEK § 4, hvor den ligeledes gælder for fremmede skibe. Men jf. ny § 1, stk. 5 er det ikke længere tilfældet. Det foreslås at ny § 3 gælder for alle skibe. Desuden anbefales det for læsevenlighedens skyld at opdele § 3 i to §§, hvor stk. 2 og 3, bliver en selvstændig § omhandlende isforhold.

Ad. § 4:

Hvorfor er denne § ikke gældende for fremmede skibe? I hvert fald er stk. 1 formuleret som en række anbefalinger, og vil forventeligt også blive medtaget i den nævnte vejledning som efterfølgende skal udarbejdes.

Ad. § 5:

Denne § er overført i redigeret form fra gældende BEK, og giver ikke umiddelbart anledning til bemærkninger.

Ad. § 6:

Denne § er i lighed med § 5 i gældende BEK ikke gældende for fremmede skibe. Dog er der i forhold til den gældende BEK slettet formuleringen om "Der kræves dog ikke gyldigt sønæringsbevis". Da det forventes, at der ikke er tiltænkt nogen ændring i forhold til gældende regler, anbefales det at medtage den eksisterende sætning som anført. Desuden anføres det, at skibsføreren skal kunne dokumentere den pågældendes lokalkendskab. I gældende BEK er det rederiet, som skal stå for denne dokumentation. Hvad skyldes denne ændring, og hvorledes forventes dette dokumenteret? Som minimum vil det være hensigtsmæssigt med henvisning til hvordan lokalkendskab og erfaring dokumenteres.

Ad. § 7 og § 8:

Det noteres, at disse §§ nu også kommer til at gælde fremmede skibe, og at det er i tråd med Polarkoden, så det giver ikke anledning til yderligere bemærkninger.

Ad § 9:

Denne § svarer til gældende § 8, som ligeledes er gældende for fremmede skibe. I §'en henvises der til IMO MSC.1/Circ. 1184, som der også blev henvist til i § 4, stk. 2, som ikke er anført til at skulle gælde for fremmede skibe. Hvorfor er der denne forskel?

Ad. §§ 10 – § 13:

Disse §§ er jf. § 1, stk. 5 ikke gældende for fremmede skibe med mere end 250 passagerer om bord. Rederiforeningerne formoder, at det må bero på en fejl, at fremmede skibe ikke er omfattet af disse regler, som netop var en del af intentionen med ændringen af lodsloven.

Desuden tolkes de 250 passagerer om bord som det aktuelle antal ombordværende passagerer, og ikke inklusiv besætningsmedlemmer og / eller skibets maksimale kapacitet. Det er vigtigt, at denne fortolkning ikke ændres uden en evt. forudgående høring. I den forbindelse, skal det desuden nævnes, at kravet indfører lodspligt, uden at der er i BEK om lodsning ved Grønland er givet mulighed for lodsfrigørelsesbevis.

Ad. § 14, stk. 2:

Rederiforeningerne forstår ikke, hvorfor stk. 2 ikke er gældende for fremmede skibe. Bestemmelsen synes at have almen gyldighed allerede nu.

Ad. § 16, stk. 2 og stk. 3:

Rederiforeningerne forstår ikke, hvorfor stk. 2 og stk.3 ikke er gældende for fremmede skibe. Hvis kravet ikke kan stilles til fremmede skibe, bør det jf. bemærkning til § 1 heller ikke gælde for danske, færøske og grønlandske skibe.

Endelig noteres det, at der i udkast til ny BEK ikke laves en henvisning til GREENPOS meldinger, som der gøres i gældende BEK. Hvad skyldes denne udeladelse?

Bekendtgørelse om lodsning m.v. ved Grønland

Bekendtgørelsen nævner ingen mulighed for at opnå lodsfrigørelsesbevis. Rederiforeningerne mener, at der bør være en mulighed for dette, på samme måde som det er gældende i danske farvande. Det kan godt være, at der ikke umiddelbart vil være mange navigatører, som vil søge om lodsfrigørelsesbevis, da lokaltrafikken på vestkysten af Grønland ikke vurderes at være omfattet af lodspligten pga. skæringsgrænsen ved 250 passagerer om bord. Men dette er igen grunde til ikke at have muligheden for lodsfrigørelsesbevis indarbejdet i BEK, da der kan tænkes situationer, hvor en navigatør har mere erfaring fra sejlads i området end den lods, der er pligt til at tage.

Ad. § 2, stk. 1, pkt. 7:

Umiddelbart bør der henvises til kapitel 5 i stedet for kapitel 6.

Ad. § 2, stk. 1, pkt. 8:

Umiddelbart bør der henvises til kapitel 6 i stedet for kapitel 7.

Ad. § 5:

Det er ikke muligt at vurdere om de omtalte uddannelser, herunder evt. sammenfald med allerede gældende kurser for lodser i danske farvande, da referencerne ikke er vedlagt høringsmaterialet. Det vil dog være hensigtsmæssigt, at de ikke arktisk specifikke kurser svarer til de allerede eksisterende kurser.

Ad. § 9, stk. 4:

Det anføres, at ansøgeren i forbindelse med egnethedsprøven kan bestemme tid og sted for prøven. Dette læses som at gælde for både den praktiske og teoretiske del af egnethedsprøven. Rederiforeningerne vil i den forbindelse sikre sig, at den teoretiske del af prøven eksempelvis kan afholdes i Danmark, såfremt det af ansøgeren vurderes mest hensigtsmæssigt?

Desuden foreslås det at dele stk. 4 op for læsevenlighedens skyld, således at ny stk. 5 affattes således: "Stk. 5. Ansøgeren afholder eventuelle udgifter forbundet med egnethedsprøven, herunder forberedelse, timeløn og rejseomkostninger m.v."

Ad. § 12, stk. 2:

Der laves en henvisning til § 3, nr. 6 som ikke eksisterer, samt der anføres "§ xx". Det anbefales af henvisningerne kontrolleres.

Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter i Grønland

Udkastet giver ikke anledning til nogen bemærkninger.

Afslutningsvis nævnes det i høringsbrevet, at Søfartsstyrelsen efterfølgende vil udgive en vejledning bl.a. indeholdende en række bilag. Principielt bør alt, hvad der har en regulerende betydning medtages i bekendtgørelserne, således at man som rederi ved, hvad der er lovkrav. Derfor er det vigtigt, at der ikke gennem vejledninger indføres nye indirekte krav.

Med venlig hilsen

Morten Glamsø
+45 33 48 92 16
mgl@shipowners.dk

Frederikshavn, den 22. oktober 2015

Søfartsstyrelsen
Att. Nautisk Konsulent
Flemming Sparre Sørensen
fss@dma.dk

**Høring vedrørende udkast til "Bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads m.v.",
"Bekendtgørelse om lodsning m.v. ved Grønland" og "Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed
og lodsers pligter i Grønland"**

Høringsliste.

Kendtmænd, har siden Søfartsstyrelsen nedsatte arbejdsgruppen vedr. lodspligt ved Grønland, deltaget aktivt i den proces der nu har ført til Bekendtgørelserne vedr. lodsning ved Grønland, og vi undrer os over at vi ikke er med på den af Søfartsstyrelsen udsendte høringsliste. Undertegnede tidligere Skibsfører Gorm Houllberg var deltager i den pågældende arbejdsgruppe, og har trukket meget på mine kollegers erfaringer og ekspertise. Tilsammen repræsenterer vi mange års sejlads erfaring på Grønland.

Blue Water Shipping er ikke med på Søfartsstyrelsens høringsliste. De er agent for langt de fleste af de krydstogtskibe som anløber de grønlandske havne.

Høringssvar vedr. "Bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads mv."

Kapitel 1

§ 1. stk. 4.

Ved at bruge 250 passagerer som begrænsning for lodspligt kommer "Bekendtgørelsen" i konflikt med sikkerheden. I stedet skulle "Bekendtgørelsen" bruge POB (People on Board) som begrænsning for lodspligt.

Et krydstogtskib med 250 passagerer vil typisk have omkring 125 besætningsmedlemmer – altså i alt 375 personer om bord.

Adskillige mindre krydstogtskibe sejler til Grønland som ekspeditionsskibe, og en del af sejladsen med disse relativt små krydstogtskibe foregår til tider i dårligt opmålt farvand, ofte kun i lodskudslinier, eller enkeltlodskud, så behovet for lods på disse skibe er til stede for at øge sejladssikkerheden.

Kapitel 2

§ 2. stk. 3.

Definitionen på "Åbent vand" som et begreb med mindre end 1/10 havis og uhindret besejling holder ikke når der er tale om krydstogtskibe med en længde på omkring 300 meter og 40 meters bredde. Allerede ved begrebet mange skosser vil disse skibe anse besejling af et sådant område som umuligt.

Kapitel 4

§ 10.

Skibe indenfor basislinien samt skibe i det ydre territorialfarvand – 3 sømil fra basislinien skal altså benytte lods. Ved gennemsejling af f. eks Prins Christians Sund samt anduvning af div. fjorde skal der benyttes lods, og problemet bliver hvor den pågældende lods skal stå på skibet.

Sejlads i Grønlandske farvande, også udenfor det ydre territorialfarvand, kræver indgående kendskab til sejlads i farvande hvor der kan forekomme is.

§ 12.

Grønland er blevet opdelt i 2 sejladszoner – på østkysten nord for 66° N, og på vestkysten nord for 72° nord.

I storissæsonen er de vanskeligste og farligste farvande på Grønland området omkring Kap Farvel. I storissæsonen, som strækker sig fra januar til ultimo juli, vil området fra østkysten til 62° nord på vestkysten kun kunne besejles af skibe der som minimum, har baltisk isklasse 1C eller ækvivalent isklasse.

§ 14. stk. 1.

Der mangler her en henvisning til "Arctic Web" som er den eneste nuværende mulighed for at Rederi og Skibsfører kan finde oplysninger om andre skibe i området samt kurs og fart for disse andre skibe.

"Arctic Web" er en måde at se hvad der aktuelt er af skibe i nærheden. Skal det være obligatorisk ligesom "Greenpos" at bruge "Arctic Web", som samler mange forskellige oplysninger, der har betydning for sikker sejlads i grønlandske farvande?

Ligeledes en henvisning til DMI's hjemmeside www.ocean.dmi.dk da der i Kapitel 3 § 4 stk. 1 - 3) & 4) henvises til orientering om is i skibets nærhed, samt statistisk information?

§ 16 stk. 3.

Begrebet "åbent vand" eller "ingen havis" i den sydlige sejladszone holder ikke. Der vil altid være enkelte iskosser som stammer fra stori (havis).

Høringssvar vedr. "Bekendtgørelse om lodsning m.v. ved Grønland"

Kapitel 1

§ 1.

I arbejdsudkastet til denne bekendtgørelse var der under definitioner et punkt som omhandlede lodsfritagelse:

"Lodsfritagelsesbevis: Et bevis udstedt af Søfartsstyrelsen, der fritager et skib for lodspligt, hvis lodsfritagelsesbevisets indehaver fører skibet, og hvis lodsfritagelsesbeviset omfatter skibets type, konditioner samt det farvand, som skibet sejler i."

Hvad er grunden til at dette punkt er faldet ud? Der sejler krydstogtskibe på Grønland hvor skibsfører/navigatører har stor erfaring i sejladsen i området?

Kapitel 3

§ 5. stk. 1. 4)

Hvor er dette kursus i Søfartsstyrelsens uddannelsesplan for lodser i Grønland?

Kapitel 5

§ 8. stk. 1

I arbejdsudkastet til denne bekendtgørelse var der et bilag 3 som omhandlede særlige krav til sejlads hyppighed:

”For at opretholde et lodscertifikat skal indehaveren inden for det sidste år dokumentere mindst 8 lodsningdøgn i de ansøgte lodsningssområder.”

Disse krav er faldet væk og erstattet af en individuel bedømmelse af Søfartsstyrelsen – hvorfor?, og hvordan vil Søfartsstyrelsen foretage denne bedømmelse når Grønland kun er opdelt i 2 sejladsområder. Vil en egnethedsprøve optjent i Thule distriktet også gælde i området omkring Danmarkshavn, det er samme sejladsområde?

Med venlig hilsen

Gorm Houlberg
Ex. Skibsfører i Royal Arctic Line A/S
Marinus Bødgers Vej 20
9900 Frederikshavn
Tlf. +45 21 49 78 40
E-mail: g.houlberg@webspeed.dk

Fritz Plough Nielsen
Ex. Skibsfører i Royal Arctic Line A/S
Skovbakkevej 20
9000 Aalborg
Tlf. +45 24 41 09 75
E-mail: fritz.iceman@stofanet.dk

Steen Lom
Ex. Skibsfører i Royal Arctic Line A/S
Tlf. +45 21 45 17 72
E-mail: steenlom@webspeed.dk



Søfartsstyrelsen

Carl Jacobsens Vej 31

2500 Valby

6. november 2015

Vedrørende høring om udkast til "Bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads m.v.", "Bekendtgørelse om lodsning m.v. ved Grønland" og "Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter i Grønland"

Danske lodser og Søfartens Ledere har modtaget ovenfor nævnte høring og har indledningsvist følgende bemærkninger til bekendtgørelserne:

Danske Lodser og Søfartens Ledere støtter Polarkoden, som vi mener, vil fremme sejladssikkerheden i polare farvande. Polarkoden indeholder ikke krav om brug af lods, hvorimod nærværende bekendtgørelser stiller krav om brug af lods ved sejlads på Grønlands indre og ydre territorialfarvand for passagerskibe med 250 passagerer eller mere. Danske Lodser og Søfartens Ledere er sikre på, at disse tiltag vil fremme sikkerheden for passagerskibe og dermed til dels sejladssikkerheden.

Vi har dog svært ved at se begrundelsen for valget af grænsen på 250 passagerer. Under hensynstagen til de særlige forhold på Grønland med bl.a. kulde samt øde farvande og kyststrækninger vil også passager på skibe med færre end 250 passagerer være udsat for en "øget risiko". Såfremt grænsen er valgt for at lodspligten jfr. § 10 i kapitel 4 i Bekendtgørelsen for Grønland om skibes sikre sejlads mv., ikke skal pålægges den "nationale" grønlandske kysttrafik med passagerskibe, altså den grønlandske færgesfære, bør man i stedet regulere de grønlandske færger gennem brug af lodsfritagelse. Passagerskibe under 250 passagerer vil også have sikkerhedsmæssig gavn af de øvrige bestemmelser i nævnte kapitel 4.





Søfartens Ledere

Vi ser tillige gerne, at tankskibe og tørlastskibe, der ikke kan dokumentere en nærmere defineret erfaring i sejlads ved Grønland, også bliver omfattet af den del af bekendtgørelserne, der stiller krav om brug af lods. Derved vil man fremme sejladssikkerheden yderligere samt styrke beskyttelse af miljøet, der som tidligere nævnt er sårbart. Dertil kommer, at visse farvande er risikofyldt at navigere med skær og klippegrund samt de særlige vejrforhold. Det er forhold, der alle taler for en forebyggende lodspligt for større skibe.

Danske Lodser/Søfartens Ledere er derfor af den opfattelse, at disse skibstyper også bør omfattes af bekendtgørelserne.

Ydermere skal Danske Lodser/Søfartens Ledere gøre opmærksom på, at de krav der stilles til særligt sejladsplanlægning - men også til en vis grad vedrørende beredskabsplaner og samarbejdsplaner med redningstjenesten – for passagerskibe med 250 passagerer eller mere, kan blive vanskelige for både rederierne og skibsførerne at efterleve til punkt og prikke henset til de vejrmæssige forhold i Grønland, der kan nødvendiggøre ændringer og deviation med relativt kort varsel.

Endvidere skal vi gøre opmærksom på, at der er nogle henvisninger til bilag og uddannelsesplaner, som ikke var vedlagt/vedhæftet høringsbrevet.

Generelt skal vi henstille til at alle skibe bør være tilmeldt Articweb, således at skibene løbende under sejladsen kan indhente oplysninger om is og vejr.

Til de enkelte bekendtgørelse skal nedenfor bemærkes:

Bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads m.v.

Vedrørende bekendtgørelsens § 11 stk. 2, er Danske Lodser og Søfartens Ledere tilfredse med, at passagerskibe med flere end 250 passagerer skal udarbejde beredskabsplaner og samarbejdsplaner med redningstjenesten med baggrund i sejladsplanen, og at de skal efterleve de



Søfartens Ledere

af IMO opstillede krav. Det kunne dog overvejes og være hensigtsmæssigt, at det særligt for skibe omfattet af kapitel 4 bliver et krav, at de nævnte planer forelægges og om nødvendigt godkendes af en den relevante myndighed, før skibet begynder rejsen mod Grønlandsk farvand.

For skibe omfattet af lodspligt vil det også være formålstjenligt at skibets beredskabsplaner og samarbejdsplaner skal forelægges og forklares til lodsens, idet lodsens formentligt også skal rådgive skibsføreren i en mulig nødsituation. Det er Søfartens Ledere og Danske Lodser opfattelse at dette vil øge skibets beredskab og samarbejde med redningstjenester mv. Da lodsens er om bord som rådgiver er det ikke vores opfattelse, at lodsens skal stå for en eventuel godkendelse af skibets planer, som foreslået i afsnittet ovenfor.

Danske Lodser og Søfartens Ledere ser "samtidig sejlads" i polarkoden som en sikkerhedsmæssigt gevinst men tvivler på om det realiseret burt, idet at det er sjældent nu-til-dags at flere skibe sejler side om side.

Med henvisning til bekendtgørelsens § 16, skal Danske Lodser og Søfartens Ledere bemærke, at kravet om at "skibet skal til enhver tid have en isklasse, der mindst svarer til den is, som de sejler i." forudsætter at man skal vide og planlægge, hvilken slags is man kan risiker at skulle sejle i. Det kan vi umiddelbart støtte, idet vi samtidig gør opmærksom på at visse skibe i visse områder af Grønland på visse årstider vil kunne overraskes af is og at der i sådanne tilfælde ikke foreligger et bevist eller uagtsomt brud på krav til isklasse.

Bekendtgørelse om lodsning m.v. ved Grønland

Danske Lodser og Søfartens Ledere skal bemærke, at det bilag (3) som der henvises til i § 4, ikke er vedlagt høringsbrevet.

Danske Lodser og Søfartens Ledere har ikke kunnet finde og er derfor ikke bekendt med, hvorvidt det i § 5, stk. 1 pkt. 4 og stk. 2 nævnte kursus om arktiske forhold er beskrevet i Søfartsstyrelsens uddannelsesplan for lodser i Grønland. Danske Lodser håber, at vi, dvs. lodser med erfaring til



Søfartens Ledere

sejladts og beredskab på Grønland, kommer med på råd ved udarbejdelsen af dette kursus, som bliver afgørende for kvaliteten i denne specielle lodsuddannelse.

I henhold til § 8 er Danske Lodser af den opfattelse, at der umiddelbart kan opstå et rekrutteringsproblem, hvis alle krav skal opfyldes på et tilstrækkeligt antal lodser inden reglernes ikrafttræden. Danske Lodser tilbyder Søfartsstyrelsen et konstruktivt samarbejde herom.

Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter i Grønland

Danske Lodser skal bemærke, at der i bekendtgørelsen mangler specifikke krav til opretholdelse af et lodscertifikat (matrix).

På vegne af Danske Lodser/Søfartens Ledere.

Med venlig hilsen

Mille Bondo Meyer



22. oktober 2015

/AnnHol-erst

Høringssvar vedrørende høring af bekendtgørelser vedrørende sejladsikkerhed i Grønland, m.v.

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har modtaget udkast til bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads, Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter i Grønland samt Bekendtgørelse om lodsning m.v. ved Grønland i høring.

TER har følgende kommentarer til udkastenes administrative konsekvenser:

Bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads

TER vurderer, at udkastet i sin nuværende form ikke medfører administrative konsekvenser for dansk erhvervsliv.

TER lægger til grund for sin vurdering, at bekendtgørelsen vedrører sejladsikkerhed i Grønland, og Søfartsstyrelsen har i den forbindelse oplyst, at der ikke sejler danske passagerskibe i grønlandsk farvand.

TER har ikke yderligere kommentarer.

Bekendtgørelse om lodseriers virksomhed og lodsers pligter i Grønland

TER vurderer, at bekendtgørelsen medfører potentielt marginale administrative byrder for dansk erhvervsliv.

Bekendtgørelsen tilpasses i forhold til skærpelse af sejladsikkerhedsmæssige krav i Grønland, hvilket betyder, at de administrative byrder, som i forvejen medføres af gældende bekendtgørelse i forhold til lodsers dokumentation og registrering af hændelser, også vil påføres de danske lodser, som fremover anvendes ved grønlandske lodsninger.

Søfartsstyrelsen oplyser, at der udføres ca. 20 lodsninger om året i Grønland, og at lodsninger i grønlandsk farvand forventes at blive udført af de 10 lokale "kendte mænd" som allerede er gældende praksis i dag. Dog bemærkes, at den danske lodsningsevne, DanPilot, formelt har en forsyningspligt og derfor kan blive pålagt at udføre de lodsninger, som foregår i Grønlandsk farvand, såfremt disse lodsninger ikke kan udføres af disse "kendte mænd".

ERHVERVSSTYRELSEN

Dahlerups Pakhus

Langelinie Allé 17

2100 København Ø

Tlf 35 29 10 00

Fax 35 46 60 01

CVR-nr. 10 15 08 17

erst@erst.dk

www.erst.dk

TER vurderer, at i de få tilfælde, hvor DanPilot vil forestå lodsningerne i Grønland, vil DanPilot skulle rapportere disse lodsninger i lodsrapporteringssystemet jf. § 4 samt i tilfælde af uregelmæssigheder indberette dette til Søfartsstyrelsen jf. § 8. Antages det, at DanPilot forestår alle 20 lodsninger om året i Grønland, og hver rapportering tager 1 minut, vil den øgede administrative byrde løbe op i 20 minutter om året. Såfremt DanPilot ligeledes vil skulle indberette uregelmæssigheder jf. § 8, vil der være en yderligere, dog stadig marginal, byrde forbundet med dette.

TER vurderer på den baggrund, at de samlede administrative byrder ikke overstiger 4 mio. kr. på samfundsniveau årligt. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.

Bekendtgørelse om lodsning m.v. ved Grønland

TER vurderer, at bekendtgørelsen medfører potentielt marginale administrative byrder for dansk erhvervsliv.

De administrative byrder består i, at bekendtgørelsen medfører en skærpelse til opnåelse af lodsningcertifikat for lodser, der skal operere i grønlandsk farvand. Såfremt lodsens vil søge dispensation for kurser forbundet med at opnå certifikatet, skal der indsendes en ansøgning til Søfartsstyrelsen, hvori der indgår en beskrivelse af lodsens lokalkendskab samt nødvendig erfaring jf. de specifikke sikkerhedshensyn.

Søfartsstyrelsen oplyser, at lodsninger i Grønland fortsat at blive udført af lokale "kendte mænd", hvorfor TER vurderer, at bekendtgørelsen ikke medfører ændringer for danske virksomheder.

TER bemærker, at den danske lodsningsevne, DanPilot, formelt har en forsyningspligt og derfor kan blive pålagt at udføre de lodsninger, som foregår i Grønlandsk farvand, såfremt disse lodsninger ikke kan udføres af disse "kendte mænd". I så fald vil DanPilots lodser skulle sende ovennævnte ansøgning til Søfartsstyrelsen, hvis disse ønsker dispensation fra de skærpede kursuskraav til lodscertifikatet.

TER vurderer på den baggrund, at de samlede administrative byrder ikke overstiger 4 mio. kr. på samfundsniveau årligt. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.

Kontaktperson vedr. ovenstående bemærkninger:

Lisa Plønd Gundsø
Fuldmægtig
Tlf. direkte 3529 1141
E-post: LisPlo@erst.dk

'Fra januar 2015 er alle ministerier pålagt nye krav om styrkede erhvervsøkonomiske konsekvensvurderinger ved forslag til ny regulering med væsentlige konsekvenser for erhvervslivet.

Se www.erst.dk/konsekvensvurderinger for mere information.'

Med venlig hilsen



Anna Holtt Langlet

Stud.jur., Team Jura

ERHVERVSSTYRELSEN

Direktionssekretariatet - Team Jura

Telefon: 35291204

Mail: AnnHol@erst.dk

Fra: [FMN-BJJ Jensen, Bo Juul](#)
Til: [Flemming Sparre Sørensen](#)
Cc: [Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse \(SFS\)](#); [VFK-O-OPS104 Holst-Andersen, Jens Peter](#); [VFK-A-CHOP Hjorth, Michael](#); [VFK-A-OP040 Westergaard, Nils](#)
Emne: Høring vedr. udkast til bkg. om sikker sejlad (Grønland) m.v. [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]
Dato: 12. november 2015 07:52:30

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Til Søfartsstyrelsen

Forsvarsministeriet har haft de fremsendte bekendtgørelsesudkast i høring hos Den Værnsfælles Forsvarskommando.

Det bemærkes, at de af Den Værnsfælles Forsvarskommando fremsendte bemærkninger indeholder forslag til formuleringer i bekendtgørelserne, der kan give anledning til opfølgende drøftelser inden udstedelse heraf. Eksempelvis foreslås det, at Arktisk Kommandos nuværende opgavevaretagelse i relation til skibstrafikken skrives ind i bekendtgørelserne. Forsvarsministeriet (og Den Værnsfælles Forsvarskommando) stiller sig naturligvis til rådighed ved et opfølgende møde, herunder med uddybning af ovennævnte.

I forbindelse med arbejdet med en havmiljørisikoanalyse for Grønland er Forsvarsministeriet (Den Værnsfælles Forsvarskommando) ved at se på forebyggende tiltag og beredskabsmæssige foranstaltninger på havmiljøområdet i Grønland. Den igangværende dialog med Søfartsstyrelsen herom vedrører ligeledes emner af betydning for indholdet i de nu fremsendte bekendtgørelser. Sammenhængen hermed foreslås ligeledes adresseret på et opfølgende møde.

Forsvarsministeriet retter henvendelse til Søfartsstyrelsen i umiddelbar forlængelse af fremsendelsen af nærværende bemærkninger.

Med venlig hilsen

Bo Juul Jensen
Fuldmægtig

Forsvarsministeriet
Beredskab og Hjemmeværnskontor
Holmens Kanal 42, DK-1060 København K
Telefon: +45 7281 0162
Mobil: + 45 6187 1562
www.fmn.dk

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Vi gør opmærksom på, at denne e-mail kan indeholde information, der kun er beregnet for modtageren. Hvis du ved en fejltagelse har modtaget e-mailen, må du ikke anvende indholdet i nogen sammenhæng og vi beder dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge besvar-funktionen. Samtidig beder vi dig slette alle kopier af e-mailen i dit system uden at videresende eller kopiere den. Selvom e-mailen og enhver vedhæftet fil efter vores overbevisning er fri for virus og andre fejl, som kan påvirke computeren eller it-systemet, hvori den modtages og læses, påtager den på modtagerens eget ansvar. Vi påtager os ikke noget ansvar for tab eller skade, som er

opstaaet i forbindelse med at modtage eller aabne e-mailen. Hvis du har problemer med at aabne vedhaeftede filer, kan du finde information paa dette link <http://forsvaret.dk/FKIT/Pages/winmail.aspx>

Please note that this message may contain confidential information. If you have received this message by mistake, please inform the sender of the mistake by sending a reply, and then delete the message from your system without making, distributing or retaining any copies of it. Although we believe that the message and any attachments are free from viruses and other errors that might affect the computer or IT system where it is received and read, the recipient opens the message at his or her own risk. We assume no responsibility for any loss or damage arising from the receipt or use of this message. If you are having trouble opening attached files, you can get further information via this link <http://forsvaret.dk/FKIT/Pages/winmail.aspx>