



Naaja H. Nathanielsen
Medlem af Inatsisartut, Inuit Ataqatigiit

16-07-2013
Sags nr. 2013-086056
Dok. nr. 1275994

Vedrørende spørgsmål om navigatører og lodsning

I medfør af Inatsisartuts forretningsorden § 37, stk. 1, har du fremsendt spørgsmål til Naalakkersuisut vedrørende navigatører og lodsning.

Postboks 1160
Tlf: 34 50 00
Fax: 34 55 05
3900 Nuuk
Email: pan@nanoq.gl
www.nanoq.gl

Tak for dine spørgsmål, de bliver besvaret enkeltvist i det nedenstående.

1. Kan Naalakkersuisut bekræfte, at Søfartsstyrelsens bekendtgørelse nr. 417 af 28. maj 2009 indeholder krav om at skibe der sejler indenfor den grønlandske 3 sømils grænse skal medtage en lokal kendt navigatør?

Bekendtgørelse om teknisk forskrift om skibes sikre sejlads i grønlandsk søterritorium (nr. 417 af 28. maj 2009) § 5 stiller krav om, at skibe skal have mindst én navigatør til rådighed om bord, der kan dokumentere fornødent lokalkendskab til det farvand, som besejles. Endvidere skal rederiet kunne dokumentere navigatørens erfaring med og viden om sejlads i arktiske og isfyldte farvande. Ifølge § 1, stk. 2 gælder §§ 5-7 dog ikke for udenlandske skibe, der udelukkende passerer grønlandsk søterritorium.

2. Såfremt svaret på spørgsmål 1 er positivt: er det Naalakkersuisuts vurdering, at bekendtgørelsen følges? Hvilket tilsyn er der i dag for at sikre, at bekendtgørelsen efterleves?

Det er Søfartsstyrelsens opgave at sikre, at skibe efterlever bekendtgørelsen, og det er min opfattelse, at dette sker efter hensigten. Men jeg er samtidig af den opfattelse, at den øgede krydstogttrafik nu og i årene fremover skaber et behov for skærpedelser af sejladssikkerheden i arktiske farvande.

3. Stiller de grønlandske myndigheder krav om, at bestemte skibstyper eller skibsstørrelser skal tage en lods med om bord, ud over den rækkevidde som før nævnte bekendtgørelse har? Hvilke regler stilles der eksempelvis indenfor vores eksklusive økonomiske zone (EEZ)?

Der er på nuværende tidspunkt ikke et lodskrav. Da søfartsområdet ikke er hjemtaget, er det Søfartsstyrelsen i Danmark, der udformer lovgivning angående sejladssikkerhed. Det danske Folketing har således i maj 2013 vedtaget en række lovændringer om sejladssikkerhed samt ændringer i lodsloven. Disse ændringer er fremsendt til Grønlands Selvstyre i form af Anordning om ikrafttræden for Grønland af dele af

lodsloven, der skal behandles på efterårssamlingen 2013. Vælger Inatsisartut at godkende denne anordning, gives der hjemmel til, at Erhvervs- og vækstministeren kan udstede bekendtgørelser, hvori der fastsættes konkrete regler for lodspligt. Her er det tanken, at der som udgangspunkt skal være lodspligt for alle skibe over 250 passagerer.

4. Stilles der krav om at skibstrafik omfattet af aktiviteter under Råstofloven eller Storskalaloven altid skal medtage en person med lokalkendskab? Hvis ja: er dette en fast del af alle udstedte licenser? Hvis nej: er der planer om at ændre på dette forhold fremadrettet således at der i forbindelse med udstedelse af licenser indgår krav om tilstedeværelsen af en person med lokalkendskab?

Spørgsmål vedrørende Råstofloven og Storskala sorterer ikke under Departementet for Sundhed og Infrastruktur, hvorfor spørgsmålet er videresendt til Departementet for Erhverv, Råstoffer og Arbejdsmarked, der kan oplyse følgende:

I Inatsisartutlov om bygge- og anlægsarbejder ved storskalaprojekter (nr. 25 af 18. december 2012) stilles der ikke krav til skibe om, at de skal medtage en person med lokalkendskab. Storskalalovens anvendelsesområde er indhentning af tilbud og indgåelse af aftaler om visse store private anlægsarbejder.

Mht. aktiviteter, der udføres efter Inatsisartutlov nr. 7 af 7. december 2009 om mineralske råstoffer og aktiviteter af betydning herfor ("råstofloven"), kan der i medfør af lovens § 19 og § 86 stilles krav om anvendelse af personer med lokalkendskab.

Dette er udmøntet i Søfartsstyrelsens vejledning af 10. januar 2011 om undersøgelse af sejladssikkerhedsmæssige forhold ved mineraludnyttelsesprojekter i Grønland som grundlag for sejladsen i driftsfasen", som er aftalt mellem Søfartsstyrelsen og Råstofmyndigheden. Inden udstedelse af en tilladelse til udnyttelse af mineraler stilles der i vejledningen krav om, at der skal foretages en sejladssikkerhedsmæssig undersøgelse af forholdene i driftsfasen i forbindelse med besejling og anløb af havne, anløbsfaciliteter, ankerpladser med videre i udnyttelsesområdet.

Et af de forhold, der skal vurderes i undersøgelsen er, om de skibe, der indgås kontrakt med, skal have navigatør om bord, som har det fornødne lokalkendskab til det farvand, der skal besejles. Såfremt der er lokale "Isnavigatører/kendt mand" til rådighed, vurderes det ligeledes i undersøgelsen, om der er behov for anvendelsen heraf.

Den ovennævnte aftale mellem Søfartsstyrelsen og Råstofstyrelsen danner således grundlag for et samarbejde mellem danske og grønlandske myndigheder, hvor relevante sikkerhedsvilkår i en udnyttelsestilladelse til mineraler og senere godkendelser udarbejdes eller fastlægges på baggrund af en projektspecifik vurdering af de lokale sejladsforhold og de dermed forbundne sejladsrisici.

5. Er Naalakkersuisut tilfreds med de gældende regler, eller er der planer om at skærpe dem?

Det er Naalakkersuisuts opfattelse, at den stigende krydstogttrafik gør, at der er behov for at se på reglerne omkring sejladssikkerheden i arktiske farvande. Derfor er vi umiddelbart positive overfor de regelændringer, som Søfartsstyrelsen har fremsendt til fremsættelse på efterårssamlingen 2013.

6. Har Naalakkersuisut planer om at etablere en egentlig lodstjeneste?

Hvis der indføres lodspligt, skal der sikres det nødvendige udbud af lodser. I opstartsfasen er det planen, at statsvirksomheden DanPilot skal sørge for, at der er lodser til rådighed for de skibe, der er omfattet af lodskravet. Lodsningen vil kunne udføres af grønlandske lodserier.

7. Vil Naalakkersuisut kunne acceptere en lovgivning, der kræver, at lodserier skal have adresse i et EU-land og dermed afskære muligheden for at anvende lodser udsendt fra firmaer med adresse i Grønland, Canada, Norge eller andre ikke-EU lande, der kan tænkes at have større erfaring med isfyldte farvande end de fleste EU lande?

Indføres lodspligt i grønlandske farvande er lodsningerne ikke forbeholdt DanPilot, men vil kunne udføres af andre lodserier, herunder eventuelle grønlandske lodserier.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga

Med venlig hilsen



Steen Lyng