

Krista Risgaard (SFS)

Fra: Birgit Thode [bth@advokatsamfundet.dk]
Sendt: 11. januar 2013 13:31
Til: Krista Risgaard (SFS)
Emne: Høringssvar
Vedhæftede filer: Høringssvar.pdf

Hermed fremsendes Advokatrådets høringssvar.

Med venlig hilsen

Birgit Thode
Sekretær



Advokatsamfundet
Kronprinsessegade 28
1306 København K

T +45 3396 9798
F +45 3336 9750
D +45 3396 9777

bth@advokatsamfundet.dk
www.advokatsamfundet.dk

Advokatrådet

ADVOKAT 
SAMFUNDET

Erhvervs- og Vækstministeriet
Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98
FAX 33 36 97 50

krr@dma.dk

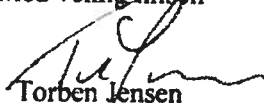
DATO: 11. januar 2013
SAGSNR.: 2012 - 4092
ID NR.: 217567

Høring - over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

Ved e-mail af 12-12-2012 har Søfartsstyrelsen anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte forslag.

Advokatrådet har ikke bemærkninger til det fremsendte høringsmateriale.

Med venlig hilsen


Torben Jensen

Krista Risgaard (SFS)

Fra: Danmarks Skibsmæglerforening [info@shipbrokers.dk]
Sendt: 11. januar 2013 10:52
Til: Krista Risgaard (SFS)
Emne: SV: Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love
Vedhæftede filer: Høringssvar til SØF jan 2013.pdf

Vedlagt følger høringssvar fra Danmarks Skibsmæglerforening.

Med venlig hilsen

Allan Houtved, FICS
Danmarks Skibsmæglerforening
Amaliegade 33 B
1256 København K

Tlf. 33 91 44 38
www.shipbrokers.dk

Fra: Krista Risgaard (SFS) [<mailto:krr@dma.dk>]

Sendt: 12. december 2012 14:57

Til: samfund@advocom.dk; cph@skuld.com; info@shipowners.dk; cosea@co-sea.dk; mail@dkfisk.dk; info@shipowners.dk; danmarks@skibskredit.dk; di@di.dk; cosea@co-sea.dk; info@dykkertaxa.dk; fagligt@danskeadvokater.dk; regioner@regioner.dk; foa@foa.dk; 3f@3f.dk; fm@fm.dk; mail@finansraadet.dk; post@f-a.dk; mail@fiskernesforbund.dk; info@smaa-faergerne.dk; fp@forsikringopension.dk; ftf@ftf.dk; riomfr@fo.stm.dk; horesta@horesta.dk; jm@jm.dk; kl@kl.dk; lo@lo.dk; mf@mmf.dk; oao@oao.dk; info@shipowners.dk; info@rigsrevisionen.dk; info@smedanmark.dk; stm@stm.dk; coii@skaf-net.dk; info@seahealth.dk; mail@soefartens.org; sek@ts-skib.dk; fmn@fmn.dk; skm@skm.dk; trm@trm.dk; um@um.dk; linda.kullberg@justice.ministry.se; mikael.hjort@justice.ministry.se; anne-karin.nesdam@jd.dep.no; ps@seaservice.dk; msdyk@live.dk; danskehavne@danskehavne.dk; info@dasp.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; dtl@dtl.eu; dsf@sportsdykning.dk; Danmarks Skibsmæglerforening; etudsc@post7.tele.dk; info@danskbyggeri.dk; itd@itd.dk; marinearkgruppe@profibermail.dk; sok@mil.dk; dana@dana.dk; jmn@aaarsleff.com; msdyk@live.dk; sdk@mil.dk; kims@2501.dk; anders.torbol@dk.mags.com; multidyk@fiberboks.dk; lares@dongenergy.dk; evergreen@bbsyd.dk; lfm@strandmus.dk; sk@stm.dk; ahs@jm.dk; chhans@um.dk; fst@jm.dk; mettre@um.dk; Dorte Rolff

Cc: mettechristensen@shret.dk; pa@gorrissenfederspiel.com; htj@kromannreumert.com; kih@di.dk; per.zerman@skuld.com; pr@focus-advokater.dk; ulr@shipowners.dk; Kaare.Christoffersen@maersk.com; sg@forsikringopension.dk; Vibe.Ulfbeck@jur.ku.dk; Birgit Sølling Olsen (SFS); alj@jm.dk; Frank B. Mortensen (SFS); Henriette Bytoft Flügge (SFS); Jørgen Løje (SFS); Francis Zachariae (SFS); Birgit Sølling Olsen (SFS)
Emne: Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

Hermed fremsendes høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love, som erhvervs- og vækstministeren forventer at fremsætte i Feb. II 2013.

Høringsfristen er den 11. januar 2013.

Med venlig hilsen
Krista Risgaard
Specialkonsulent

Søfartsstyrelsen
Søfartspolitik, Jura og Søfartssociale forhold
Dir. tlf.: 39 17 46 43

E-mail: kri@dma.dk


SOPARTSSTYRELSEN
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø



DANMARKS
SKIBSMÆGLERFORENING

Danish Shipbrokers' Association
Amaliegade 33B
DK-1256 København K

Fax: +45 33 91 56 44

info@shipbrokers.dk

Søfartsstyrelsen
Att. Krista Risgaard
Vermundsgade 38 C
2100 København K

11. januar 2013

Høring over lovforslag til ændring af søloven og forskellige andre love Deres reference 2012010391

Vi henviser til Deres brev af 12. december vedrørende ovenstående.

Indledningsvis vil vi gerne complimentere Søfartsstyrelsen for den høje kvalitet af det fremsendte materiale. Der er tale om kompliceret materiale, der er resultatet af mange års drøftelser i forskellige nationale og internationale fora og præsentationen og de udarbejdede "Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser" finder vi har et højt kvalitetsmæssigt niveau og er af stor værdi.

Det fremsendte materiale giver anledning til følgende bemærkninger fra Danmarks Skibsmæglerforening:

Sejladssikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande

Vedrørende lodsning i arktiske farvande, så bør det overvejes, om der skal være en specifik forpligtigelse til at være certificeret *i det pågældende område*. Der bør i stedet anføres, at ministeren kan beslutte, at der i specifikke områder gælder særlige skærpede bestemmelser ligesom der bør være regler for at få lodsfrigørelsesbevis.

Desuden foreslår vi, at forpligtigelsen til at stille lods til rådighed pålægges staten, de grønlandske myndigheder eller en anden offentlig myndighed. Vi finder, at det ikke er rimeligt konkret at pålægge DanPilot denne forpligtigelse. DanPilot er under et stort pres for at tilbyde mere konkurrencedygtige priser og har ikke behov for at blive pålagt administrative, juridiske og økonomiske forpligtigelser, hvis omfang ikke er tydeligt.

Hvis en privat aktør godkendes til at udbyde lodsning i et arktisk område, så er det næppe muligt for DanPilot at sikre, at deres egne lodser har nok lodsninger til at overholde minimumskravene til lodscertifikatet ligesom DanPilot i et sådan tilfælde kan blive pålagt betydelige og urimelige udgifter.

Søfarendes retsstilling ved sørøveri

Danmarks Skibsmæglerforening er positiv overfor forslaget og har ikke særlige bemærkninger hertil.

Modernisering af skibsregistreringsreglerne

Det anføres, at det ønskes at gøre det mere attraktivt at drive rederivirksomhed i Danmark og derved medvirke til at øge beskæftigelsen i Danmark. Skibsregistreringsreglerne foreslås ændret, for at

Brancheforening for Skibsmæglere, Linieagenter, Skibsklarerings- og Befragtningsvirksomheder,
Køb- og Salgsagenter, Operatørvirksomheder samt Ship Management firmaer.



Member of The Baltic and
International Maritime Council
(BIMCO)



Member of The European Community
Association of Ship Brokers and
Agents (ECASBA)



Member of The Federation of
National Associations of Ship
Brokers and Agents (FONASBA)

forbedre rammevilkårene for danske og udenlandske rederier, der ønsker at drive virksomhed fra Danmark.

Vi støtter gerne, at vilkårene forbedres for rederier og andre shippingvirksomheder, der ønsker at drive virksomhed fra Danmark. Det er vigtigt, at der sikres rammevilkår, så erhvervet også i fremtiden med fordel kan drives i Danmark.

Konventionen om aftaler for international transport af gods, Rotterdam-reglerne

Danmarks Skibsmæglerforening støtter det fremsatte lovforslag. Som allerede anført, så har Rotterdam-reglerne været under udarbejdelse igennem mange år og mange synspunkter er fremført.

Danmarks Skibsmæglerforening har ikke særlige og nye kommentarer og vi anbefaler, at reglerne nu indarbejdes i den danske sølov.

Danmarks Skibsmæglerforening kan ligeledes støtte ændringsforslaget fra UNCITRAL's generalsekretær.

Vedrørende ikrafttrædelse (lovforslagets § 8), så har der som bekendt adskillige gange været arbejdet for ansvarsregler, der havde bred international accept. Desværre har dette hidtil ikke lykkedes og der er i dag Hague-regler, Hague-Visby-regler, Hamborg-regler, US Cogså og flere.

Forhåbentlig kan Rotterdam-reglerne opnå international accept og afløse de mange forskellige gældende regler, men indtil videre er det kun Spanien og Togo, der har ratificeret, så der er fortsat langt til de minimum 20 ratifikationer, der kræves, for at Rotterdam-reglerne træder i kraft.

Vi vil indtrængende opfordre til, at Danmark ikke sætter Rotterdam-reglerne i kraft uden at reglerne er internationalt accepteret. Udover kravet om tilslutning af mindst 20 stater, så er det også vigtigt, at der er ratifikation af reglerne af stater af betydning og her er EU-landene generelt samt USA af stor betydning. Kina ses også meget gerne som deltager og der bør arbejdes herfor.

Ændringsprotokol til HNS-konventionen

Danmarks Skibsmæglerforening støtter forslaget og har ikke særlige bemærkninger.

Nedlæggelse af Dykkerrådet

Danmark Skibsmæglerforening har ikke særlige bemærkninger hertil.

Med venlig hilsen
DANMARKS SKIBSMÆGLERFORENING

Allan Houtved
Direktør

Krista Risgaard (SFS)

Fra: Anja Skibsted Thomsen [ath@danskerhverv.dk]
Sendt: 11. januar 2013 14:43
Til: Krista Risgaard (SFS)
Cc: Jesper Højte Støbæk; Jeanette Rohd Gernsøe
Emne: Høring over udkast til forslag til lov om ændring af søloven og forskellige andre love - Sag 2012010391
Vedhæftede filer: Brev til Søfartsstyrelsen_20130111.pdf

Hej

Dansk Erhverv har nu gennemgået ovennævnte høring, og jeg vedlægger vort svar dertil.

Med venlig hilsen

Anja Skibsted Thomsen
Advokatsekretær

DIREKTE: +45 3374 6718
ATH@DANSKERHVERV.DK

**DANSK
ERHVERV**

Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for fremtidens erhverv. Vi repræsenterer 17.000 virksomheder og 100 brancheorganisationer inden for handel, rådgivning, oplevelse, transport og service.

DANSK ERHVERV
BØRSEN
DK-1217 KØBENHAVN K
WWW.DANSKERHVERV.DK

T: +45 3374 6000
F: —
CVR NR. 43232010
INFO@DANSKERHVERV.DK

Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

11. januar 2013

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af søloven og forskellige andre love – Jeres sag 2012010391

Dansk Erhverv har modtaget Søfartsstyrelsens høring af 12. december 2012 vedrørende ændring af søloven og flere andre love.

Idet der henvises til vores høringssvar af 20. juli 2012 til høringen om Rotterdamreglerne samt styrelsens svar herpå af 25. juli 2012, kan vi oplyse, at vi ikke pt. har yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Politisk chefkonsulent

JHS/ATH
jhs@danskerhverv.dk

Side 1/1

-

Deres ref.: Sag 2012010391
Vores ref.: SAG-2012-02895

-

33.9937



Krista Risgaard (SFS)

SØFARTSSTYRELSEN

Fra: Lene Riis [LRii@nanog.gl]
Sendt: 16. januar 2013 11:39
Til: Krista Risgaard (SFS)
Emne: FW: Høringssvar til "Forslag om ændring af søloven og forskellige andre love" Grønlands Selvstyre

Vedhæftede filer: Høringssvar Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked.pdf; Bilag 1 (Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked) (Udtalelse fra Albatros Trawl AS).pdf; Bilag 2 (Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked) (Udtalelse fra HURTIGRUTEN ASA).pdf; Visit Greenland høringssvar Ændring af Søloven.pdf; Notat vedr. toskibsordning 2010 (Visit Greenland).pdf; Referat fra telefonmøde med Søfartsstyrelsen d 3 feb 2011 DOK560660 (Visit Greenland).doc; Referat fra telefonmøde med Søfartsstyrelsen d 3 feb 2011 DOK560660 (Visit Greenland).doc; SV: Referat mv.; SV: Ny procesplan for søloven; VS: Bemærkninger til søloven; Høringssvar Grønlands Selvstyre [DOK1107234].DOCX

Hej igen.

Jeg kan se, at Martin har sendt det til en forkert adresse....

Her er det så:-)

Lene

Fra: Martin Petersen <mp@nanog.gl>
Dato: fredag den 11. januar 2013 21.33
Til: "kri@dma.dk" <kri@dma.dk>
Cc: Mads Byrialsen <MABY@nanog.gl>, Lene Riis <lrri@nanog.gl>, Michael Pedersen <MIPE@nanog.gl>
Emne: Høringssvar til "Forslag om ændring af søloven og forskellige andre love" Grønlands Selvstyre

Kære Krista Risgaard

Hermed fremsendes høringssvar fra Grønland Selvstyre vedrørende "Forslag til ændring af søloven og forskellige andre love"

Udover høringssvaret fra Grønlands Selvstyre har jeg vedhæftet en række høringssvar fra vores interessenter i Nautisk Udvalg. Se listen nedenunder.

Har du spørgsmål til det fremsendte, så er naturligvis velkommen til at kontakte mig.

Vedlagt:

-Høringssvar fra Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked plus bilagene "Udtalelse fra Albatros Travel AS" og "Udtalelse fra Hurtigruten ASA".

-Høringssvar samt mail fra Visit Greenland plus bilaget "Notat vedr. toskibsordning" og "Referat fra telefonmøde med Søfartsstyrelsen den 3. februar 2011". For forklaring på bilagenes betydning – se mail fra Visit Greenland (Vedhæftet)

-Høringssvar fra Grønlands Arbejdsgiverforening (Se "VS:Bemærkninger til søloven")

-2 høringssvar fra Royal Arctic Line (Se "SV:Referat" og "SV: Ny procesplan for søloven")



Krista Risgaard
Søfartsstyrelsen
kri@dma.dk

Hørings svar vedrørende "Forslag til ændring af søloven og forskellige andre love"

Grønlands Selvstyre vil indledningsvist bemærke, at høringsfristen var for kort. Dette er specielt i betragtning af dels lovforslagets omfang og dels det faktum, at høringen var sammenfaldende med julen, hvor mange af de relevante høringsparter var på ferie. Processen har derfor ikke været hensigtsmæssigt, og derfor havde en forlængelse af høringsfristen også været at foretrække, da Grønlands Selvstyre ikke mener, at denne har været i overensstemmelse med, hvad der eksempelvis foreskrives i Justitsministeriets "Vejledning om lovkvalitet" af 3/6 – 2005, afsnit 5.5.¹

Med henvisning til den aftalte køreplan "Procesplan for indførelse af skærpede sejlads sikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande" ser Grønlands Selvstyre positivt på det videre forløb og indførelsen af en rammelov, der giver mulighed for indførelse af sejlads sikkerhedsmæssige krav og en særskilt lodslov i Grønland (paragraf 3 og 4).

I den forbindelse finder vi det væsentligt, at der er en gensidig forståelse af, at lovændringerne som al anden lovgivning først kan sættes i kraft efter Selvstyrets stillingtagen og Inatsisartuts vedtagelse ved kongelig anordning med de afvigelser, som de grønlandske forhold tilsiger, hvilket også fremgår af den fremsendte procesplan. Derfor er det opbyggeligt, at Søfartsstyrelsen i forbindelse med den kongelige anordning vil lave et notat om, hvilke konsekvenser ændringerne af de øvrige paragraffer vil have særskilt for Grønland. Derved er der mulighed for at bearbejde bekendtgørelserne grundigt, før endelig vedtagelse finder sted. Og Grønlands Selvstyre vil da til den tid (sommeren 2013) kunne tage stilling til, om ændringerne skal gælde for Grønland.

I forlængelse heraf er det også væsentligt for os, at den gensidige forpligtelse til et tæt samarbejde mellem Søfartsstyrelsen og Selvstyret om udarbejdelsen af bekendtgørelserne, der blev aftalt på mødet i København den 7. januar, bliver fastholdt. Endvidere finder Grønlands Selvstyre det særligt positivt, at Nautisk Udvalg inddrages henover foråret/sommeren 2013.

Hvad angår de konkrete formuleringerne i det fremsendte lovforslag, har Grønlands Selvstyre i Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik følgende kommentarer til den foreslåede lodsordning, der fremgår af afsnittet "Den foreslåede ordning":

¹ "Høringsfristen må afpasses efter de nærmere omstændigheder, men bør være så lang, at de hørte parter har mulighed for at udarbejde et fyldestgørende svar. Der bør herved også tages hensyn til, at bl.a. offentlige myndigheder, der høres, kan have behov for at indhente udtalelser fra underordnede særligt sagkyndige institutioner mv." (Vejledning om lovkvalitet" af 3/6 – 2005, afsnit 5.5.)

{Brevdato}
Sags nr. [Sagsnr.]
Dok. nr. [Dokumentnr.]

Postboks 909
3900 Nuuk
Til. (+299) 34 50 00
Fax (+299) 34 54 10
E-mail: iaan@nanoq.gl
www.nanoq.gl

"Det statslige lodsvæsen (DanPilot) vurderes at råde over cirka 10 lodser med erfaring fra Grønland, som kan benyttes på nuværende tidspunkt." (se afsnit 2.1.2, side 41-42)

På baggrund af mødet i København den 7. januar er det vores opfattelse, at behovet for lodser på Grønland er større end de cirka 10 lodser, DanPilot råder over. Grønlands Selvstyre mener, at formuleringen skal ændres, så rammeloven giver mulighed for, at DanPilots lodser fremadrettet kan suppleres og eventuelt erstattes med lodser fra andre udbydere.

Endvidere fremgår det af § 18, at lodserier skal være hjemmehørende i et EU-/EØS-land. Men da Grønland har status som et OLT-land (Oversøiske lande og territorier), vil Grønlands Selvstyre derfor gerne vide om og i givet fald under hvilke omstændigheder lodserier kan være hjemmehørende i Grønland?

Vedlagt er hørings svar fra henholdsvis Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked, Visit Greenland, Grønlands Arbejdsgiverforening og Royal Arctic Line. Hørings svarene plus bilag er vedlagt i deres fulde længde.

Vedlagt:

- Hørings svar fra Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked plus bilagene "Udtalelse fra Albatros Travel AS" og "Udtalelse fra Hurtigruten ASA".
- Hørings svar samt mail fra Visit Greenland plus bilaget "Notat vedr. toskibsordning" og "Referat fra telefonmøde med Søfartsstyrelsen den 3. februar 2011".
- Hørings svar fra Grønlands Arbejdsgiverforening
- Hørings svar fra Royal Arctic Line

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga
Med venlig hilsen

Martin Petersen
Toqq/direkte 345464
mp@nanoq.gl



Nautisk Udvalg
Departementet for Bølger, Infrastruktur og Trafik
Att.: Martin Petersen
Postboks 909
3900 Nuuk

Høringssvar vedrørende forslag til skærpede regler for sejlads i Arktis m.v.

09. januar 2013
Sagsnr. 2013-079025

Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked (ISN) har modtaget udkast til forslag til lov om ændring af søloven og forskellige andre love i høring. Departementet har følgende bemærkninger hertil:

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

Skil lovforslagene ad.

ISN skal indledningsvis anbefale at skille lovforslaget ad således, at den videre behandling af udkast til forslaget, som har til hensigt at fastsætte skærpede regler for sejlads m.v. sker uafhængigt af gennemførelsen af Rotterdam konventionen og HNS konventionen. Departementet ønsker ikke, at gennemførelsen af de førnævnte konventioner bliver udsat, men mener at der er behov for yderligere afklaring af bestemmelserne for skærpede regler for sejlads og indførelse af lodspligt i Arktis (se nedenfor).

Vedr. § 4 i udkastet til forslag om ændring af lodsloven (lodspligt i Grønland m.v.).

I de almindelige bemærkninger til lovforslaget på side 42 bliver det blandt andet oplyst følgende: "Det er hensigten, at der efter lovens vedtagelse skal etableres lodskapacitet i Grønland og indføres lodspligt for krygstogtskibe med mere end 250 passagerer om bord i de grønlandske farvande". ISN er principielt set ikke modstander af opbygning af en lokalt forankret lodskapacitet i Grønland, men er skeptisk med hensyn til at sætte den danske lodslovgivning i kraft i Grønland uden, at den er blevet tilpasset grønlandske forhold. Hvis Søfartsstyrelsen beslutter, at der skal opbygges en lodskapacitet i Grønland bør relevante grønlandske myndigheder og institutioner inddrages i opbygningen heraf, således at det sikres, at ordningen bliver tilpasset grønlandske forhold. Dette vil efter ISN's vurdering også sikre lodskapaciteten opnår det nødvendige lokalkendskab til grønlandske farvande. Et sådant kendskab er efter ISN's vurdering en forudsætning for, at en evt lodsordning skal medvirke til en forhøjelse af søsikkerheden. I lovforslaget lægges op til, at DanPilot skal deltage i opbygningen af lodskapaciteten i Grønland. ISN mener, at det er problematisk, at der i en lov fastsættes, at et bestemt firma skal udarbejde en ordning som skal gælde i Grønland. Departementet er af den opfattelse, at såfremt den gældende lodslov i Danmark skal sættes i kraft for Grønland, skal det ske efter væsentlige ændringer som de grønlandske forhold tilsiger jf. ordlyden i forslagets § 4, nr. 2. (den påtænkte kommende lodslovs § 40 stk. 2). Eksempelvis giver en Ikrafttrædelse af den gældende lodslovs § 18, der har følgende ordlyd: "Lodserierne skal være hjemmehørende i et EU/EØS-land", ikke megen mening for Grønland som i EU-sammenhæng har status som et OLT-land. I værste fald vil en sådan bestemmelse kunne være til hinder for udvikling af et lodssamarbejde med andre arktiske nationer som hverken er medlem af EU eller EØS.

Vedrørende § 3 i udkastet til forslag til ændring af lov om sikkerhed til søs.

ISN er af den opfattelse, at indholdet i udtrykket "skibe i arktiske områder, som udgør en særlig risiko" i § 3 ikke er tilstrækkeligt klart defineret eller afgrænset i udkastet til forslaget. Ved en gennemlæsning af de almindelige bemærkninger (s. 37-42 i høringsmaterialet) gives der et overordnet indtryk af, at bemyndigelsen udelukkende giver mulighed for at fastsætte skærpede regler for krydstogtskibes sejlads i Arktis. Med andre ord får man let et umiddelbart indtryk af, at det kun er krydstogtskibe, der udgør en særlig risiko i Arktis. Enkelte sætninger i afsnit 2.1.2 afslører dog, at bemyndigelsen til at fastsætte skærpede regler ikke udelukkende skal omfatte krydstogtskibe. Blandt andet følgende sætninger: "Om et skib udgør en særlig risiko vil i øvrigt afhænge af skibets størrelse, antal passagerer, skibets konstruktion, lastens beskaffenhed m.v. sammenholdt med bl.a. årstiden og det område, som skibet ønsker at besøge. Det påtænkes i første omgang at sætte ind over for krydstogtskibe med et stort antal personer om bord. Der vil dog kunne fastsættes sikkerhedsmæssige krav til andre skibe, hvis der viser behov herfor" (nederst s. 41 i høringsmaterialet). Det præciseres eller eksemplificeres ikke under de almindelige bemærkninger, hvilke andre skibe, der eventuelt i fremtiden vil kunne blive omfattede af skærpede regler til sejlads i Arktis. Det eksemplificeres imidlertid under de specifikke bemærkninger til § 3, hvor der står: "Bestemmelsen vil også, såfremt der viser sig et behov herfor kunne benyttes til at fastsætte skærpede sikkerhedskrav til f.eks. skibe, der medfører en last, som er særlig skadelig for det skrøbelige arktiske miljø." (s. 158 i høringsmaterialet). Såvel de ovennævnte dele af de almindelige bemærkninger som de ovennævnte dele af de specifikke bemærkninger gør det klart, at lovforslagets § 3 rummer en megen vidtgående delegation til erhvervs- og vækstministeren i Danmark, som derved vil få mulighed for at fastsætte skærpede regler for skibes sejlads i/ved Grønland. En så vidtgående bemyndigelse er ISN yderst betænkelig overfor, fordi den kan risikere at blive en forhindring for den af Naalakkersuisut ønskede erhvervsudvikling, som satser på både at fremme udviklingen af turismen i Grønland, herunder krydstogtturismen, og etableringen af råstofindustri i Grønland. Al transport af gods i, til og fra Grønland over en vis størrelse foregår i dag og vil også fremover foregå med skib. Det kan ikke udelukkes, at skibe, der eventuelt vil skulle betjene råstofvirksomheder i Grønland undtagelsesvis vil rumme en last, der kan være skadelig for det arktiske miljø. Skibe, der vil betjene eller servicere råstofindustrien i Grønland, vil derfor med udkastets ordlyd til § 3, kunne risikere at blive betragtet som udgørende en særlig risiko, og dermed blive underlagt skærpede regler for sejlads i Arktis, der er fastsat af den danske erhvervs- og vækstminister. Sådanne skærpede regler, som eventuelt alene vil være fastsat af den danske erhvervs- og vækstminister, vil sandsynligvis ikke have en positiv effekt på investorers eller råstofindustriens vurdering af Grønland som et potentielt investeringsland. ISN finder derfor, at den vidtgående bemyndigelse som den nuværende ordlyd i § 3, lægger op til for yderst uhensigtsmæssigt set i forhold til den af Naalakkersuisut ønskede erhvervsudvikling for Grønland.

Ud over, at ISN, som redegjort ovenfor, er yderst betænkelig over for ordlyden i udkastet til forslaget § 3 er ISN ligeledes meget betænkelig ved de konkrete forslag til skærpeelse af reglerne for krydstogtskibes sejlads i Arktis, som er beskrevet under de almindelige bemærkninger til forslaget (s. 37-42 i høringsmaterialet). Nedenfor har ISN i punktform oplistet de konkrete forslag som ISN er betænkelig ved. I forlængelse af hvert enkelt punkt har ISN efterfølgende forsøgt at give en uddybende beskrivelse af departementets betæneligheder. At de nedenfor anførte betæneligheder nyder stor støtte i

turistbranchen, fremgår af de vedlagte indhentede udtalelser fra henholdsvis rejsebyureauet Albatros Travel A/S (bilag 1) og rederiet HURTIGRUTEN ASA (bilag 2).

1. Planlagt koordineret sejlads (s. 41-42 i høringsmaterialet).

I forslaget bliver det lagt op til at fastsætte bestemmelser om, at krydstogtskibe (sandsynligvis rederier) skal kunne dokumentere, at de koordinerer deres sejlads i Arktis, således at skibene kan undsætte hinanden inden for rimelig tid i tilfælde af en nødsituation.

ISN er betænkelig ved, at konkurrerende rederier tvinges til at koordinere deres sejlplaner. Rederierne planlægger deres sejlprogrammer 2 år forud, og netop kombinationen af havneanløb er et klart konkurrenceparameter for kunderne. Såfremt rederierne tvinges til at planlægge enslydende sejlprogrammer (for at sikre en koordineret sejlads), svækkes konkurrenceevnen. Der er forskellige typer af krydstogter i Grønland: skibe, der sejler langs kysten på 8 – 10 dages krydstogter i serier henover sommeren, samt krydstogter, der har enkelte anløb på deres repositioneringstogter fra Europa til Caribien i efteråret. ISN er yderst tvivlende over for, at rederierne vil acceptere en sådan udveksling af information i forbindelse med anløb af Grønland. ISN frygter derfor, at indførelse af kravet om koordineret sejlads vil betyde, at grønlandske byer m.v. ikke vil blive anløbet som destination på diverse krydstogter. Dette vil uden tvivl have en negativ effekt på indtjeningen og beskæftigelsen for turisterhvervet i Grønland.

2. Obligatoriske sejlruiter og forbudsområder for krydstogtskibe (s. 42).

Forslaget lægger op til, at anbefalede sejlruiter for krydstogtskibe skal gøres obligatoriske og at der etableres forbudsområder. ISN ser meget nødtigt, at der fastlægges obligatoriske sejlruiter og forbudsområder for krydstogtskibe ved Grønland. Obligatoriske sejlruiter og forbudsområder reducerer Grønlands tilgængelighed og attraktivitet som krydstogtsdestination. En sandsynlig konsekvens af etableringen af obligatoriske sejlruiter og forbudsområder vil være et fald i indtægter og i beskæftigelsen i den grønlandske turistbranche.

3. Det påtænkes indført et krav om isklasse (s.42 i høringsmaterialet).

Kravet om isklasse kan være relevant i et farvand som det grønlandske. På grund af udstrækning af det grønlandske farvand er der dog stor variation i mængden og i typen af is. Krav om isklasse til fartøjer, der sejler i Arktis, bør derfor for det første formuleres på baggrund af stedspecifikke og statistiske data for således at sikre, at kravene ikke bliver mere byrdefulde end højst nødvendigt. For det andet bør isklassekravene fastsættes på internationalt niveau således, at der ikke bliver stillet forskellige nationale krav til rederierne alt afhængig af om deres skib eksempelvis befinder sig i grønlandsk, norsk eller canadisk farvand i Arktis. En eventuel etablering af forskellige krav vil alt andet lige give ejerne eller rederierne, der driver skibsfart i Arktis, en større administrativ byrde og dermed ikke være til gavn for erhvervsudviklingen i Arktis.

4. Supplerende krav til træning af besætning (s.42 i høringsmaterialet).

Under de almindelige bemærkninger i lovforslaget oplyses det, at det påtænkes, "at stille supplerende krav til træning af besætningerne på krydstogtskibe til sejlads i grønlandske farvande". ISN er af den opfattelse, at grønlandske institutioner og myndigheder bør inddrages i forbindelse med formuleringen og opfyldelsen af disse krav

til besætningen, således de bliver så relevante for Grønland som muligt.

Samlet vurdering af udkastet til forslagens § 3 og § 4 inkl. bemærkninger.

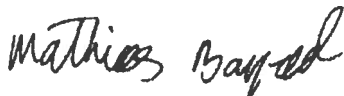
ISN er af den opfattelse, at den nuværende udformning af § 3 og § 4 i udkastet til lovforslaget (inkl. bemærkninger) rummer risici, hvis realisering kan resultere i en væsentlig negativ indflydelse på erhvervsudviklingen i Grønland og er derfor ikke acceptabel for ISN.

Derudover skal man efterlyse en beskrivelse af Søfartsstyrelsens vejledning af 10. januar 2011 om undersøgelse af sejladsikkerhedsmæssige forhold ved mineraludnyttelsesprojekter. Vejledningen bygger på et princip om gennemførelse af konkrete projektspecifikke undersøgelser til brug for vurdering af behovet for iværksættelse af specifikke tiltag til betryggelse af sejladsikkerheden ved det enkelte mineprojekt.

Vejledningen har i praksis fundet anvendelse foreløbig ved vurdering af 2 konkrete mineprojekter. Erfaringerne med at anvende vejledningen, og de principper den bygger på, er derfor endnu så begrænsede, at det synes for tidligt at drage en konklusion. Forinden man fastsætter nye særlige regler om skibe i Arktis og herunder særligt for skibe, der anvendes til sejlads i forbindelse med mineraludnyttelse, bør de erfaringer, der indhentes omkring anvendelse af vejledningen og de heri foreskrevne undersøgelser nærmere vurderes og i relevant omfang inddrages i det videre arbejde med udformning af en regelfastsættelse på området for sikker sejlads i Arktis.

Endelig skal ISN venligst anmode om, at ISN's høringssvar inkl. bilag bliver vedlagt det samlede høringssvar, som Departementet for Bolig, Infrastruktur og Trafik på vegne af Nautisk Udvalg i Grønlands Selvstyre indsender til Søfartsstyrelsen.

Inusslamersumik inuulluaqqusillunga
Med venlig hilsen



Mathias Barfod
Toqq/direkte +299 346729
maba@nanoq.gl

Bilagsoversigt:

- Bilag 1 (Udtalelse fra Albatros Travel AS)
- Bilag 2 (Udtalelse fra HURTIGRUTEN ASA)

Bilag 1

Fra: Søren Rasmussen, Albatros Travel <SR@albatros-travel.dk>

Dato: 6. jan. 2013 06.48.19 GMT-03.00

Til:

Emne: SV: Vedr. Forslag til lov om ændring af søloven m v _04 12 12 pdf (2)

Vedrørende høringssvar fra Albatros Travel A/S

Som udgangspunkt kan vi fuldt ud tilslutte os Visit Greenlands høringssvar. Vi finder det betænkeligt, at man tilsyneladende har så travlt med at haste en ny lovgivning igennem, selvom vi endnu ikke kender konsekvenserne af de meget omfattende, generelle, nye sikkerregler (SOLAS 2010), der allerede har haft en del konsekvenser for turismen i Grønland. Eksempelvis måtte vi i år (2012) afvise et skib med 1000 Japanske gæster, da skibet havde åbne redningsbåde. Hertil kommer at alle de oprindelige, finskbyggede, russisk indregistrerede ekspeditionsskibe, der hidtil har opereret i Grønland, nu er forsvundet.

Solas klassificeringen har altså allerede løftet sikkerheden i Grønlandske farvande ganske markant. Den har faktisk aldrig været så omfattende. Man kan derfor stille spørgsmål ved behovet for yderligere stramninger. Der vil naturligvis altid eksistere en risiko uanset hvilke forholdsregler, der træffes, men det vil være nødvendigt at afveje omkostninger og sikkerhed under hensynet til offentlighedens muligheder for adgang til de nævnte områder og farvande.

De nævnte skæpelses svarer nogenlunde til, at øge trafiksikkerheden ved at lade en gående person vifte med et advarselsflag foran alle motorkøretøjer. Det er naturligvis gennemførligt, men det vil begrænse den tiltagende turisme så makant, at kun klodens rigeste mennesker i realiteten vil få adgang til til de grønlandske farvande og bygder.

Antallet af anløb vil styrtdykke, og kun få luksusskibe vil fra tid til anden finde vej til Grønland, og dermed vil den ret omfattende krydstogsturisme fra Danmark forsvinde.

Med venlig hilsen

Søren Rasmussen
Albatros Travel A/S



HURTIGRUTEN

HURTIGRUTEN ASA
Havnegata 2, Postboks 43
8501 Narvik
NO 914 904 633 MVA

Telefon: +47 970 57 030
Telefax: +47 970 57 031
Booking: 810 30 000
www.hurtigruten.com
firmapost@hurtigruten.com

Bilag 2

Grønlands Selvstyre
Departement for Erhverv og Arbeidsmarked

Vår ref:

Deres ref: DAW/JH

Dato: 07.01.2013

Potensielle konsekvenser for Hurtigrutens virksomhet på Grønland ved foreslåtte endringer av søloven.

Vi viser til Forslag til Lov om ændring af søloven og forskellige andre love.

Først og fremst ønsker Hurtigruten å understreke at vi er prinsipielt tilhengere av tiltak som kan øke sikkerheten for våre passasjerer, crew, naturmiljøet og materiell. Internt jobber vi kontinuerlig med sikker seilas – dette innebærer at vi forhåndsdefinerer seilingsruter, kompetansekrav til vårt crew og kvaliteten vårt materiell må ha.

Våre operasjonsområder er i størsteparten i polare farvann; på Grønland, Svalbard, Antarktis og på Norskekysten. Innenfor disse områdene møter vi mange felles utfordringer, men de er også forskjellige nok til at de også krever stedsspesifikke sikkerhetstiltak.

Vi forstår lovendringen i søloven som en rammelovendring som gir anledning til i framtiden å innføre andre, mer spesifikke lovendringer som for eksempel i Lodsloven.

Vårt mål for sikker seilas er å identifisere risiki, vurdere disse og om nødvendig iverksette risikoreducerende tiltak for å komme på et akseptabelt risikonivå. Her syntes det at vi har felles målsetninger med Grønlandske myndigheter og den Danske stat.

Derfor er vi tydelige på at:

1. Skipene vi sender til Grønland skal holde den tekniske standart farvannet krever og at disse er tilstrekkelig isforsterket og har akseptabel manøvrerbarhet.
2. Våre navigatører har erfaring fra området og vi har et system for erfaringsoverføring.
 - a. Vi er derfor ikke uenig i at navigatører som skal føre skip over en viss størrelse innenfor Grønlandske territorialfarvann bør ha los dersom de er uerfarne. Videre ønsker vi gjerne et system som enkelt gjør det mulig å erverve farledsbevis (Pilot Exemption Certificate) når erfaringen har kommet på et akseptabelt nivå hos den enkelte navigatør.
 - b. **Konsekvenser for Hurtigruten:** At vi må formalisere kompetanse til våre navigatører ytterligere og ta dem gjennom sertifisering. Forutsetningen vår er at man i fremtiden etablerer noe liknende som på Svalbard med farledsbevis (pilot exemption certificate)
3. Vi opererer kun i kjente farvann som er sjøkartlagte. Vi har i tillegg navigasjonshjelpemidler som reduserer risiko der sjøkartleggingen holder lav kvalitet.
 - a. Vi er derfor enige i at det kan etableres "mandatory shipping lanes" for skip over en viss størrelse/manøvrerbarhet.

- b. **Konsekvens for Hurtigruten:** Dersom vi blir klassifisert som "stort skip" så ville vi måtte følge disse "mandatory shipping lanes" og eventuelt endre eller kansellere eksisterende ruter.
4. Koordinering med andre skip. Dette er sannsynligvis svært vanskelig å gjennomføre i praksis. Hurtigruten opererer med et skip på Grønland og vi måtte da koordinere med tredjepart.
- a. Vi er uenig i at koordinering mellom skip vil være en praktisk løsning for enkeltaktører. Det vil gjøre oss bundet i forhold til seilingssesong og destinasjoner i tillegg til at det ville være svært sårbart dersom den man koordinerer med faller fra.
- b. Dersom det kommer krav om parring av fartøy i Grønlandske farvann, bør dette gjelde fartøy som ikke har isklasse eller utrustet for operasjon i slike farvann.
- c. **Konsekvenser for Hurtigruten:** Dersom Hurtigruten må koordinere med tredjeparts selskap for å kunne seile i Grønlandske territorialfarvann vil vi sannsynligvis kansellere.

Til slutt ønsker vi å markere at vi ønsker og være med på den videre prosessen og inviterer til dialog. Vi er også medlem av AECO (Assosiation of Arctic Expedition Cruise Opeartors) og CLIA og vil være engasjert i dette via disse organisasjonene også.

Med vennlig hilsen

For D-A Wenzel



Dag-Arne Wenzel
Direktør Teknisk Maritim Drift
Hurtigruten ASA

Jørn Henriksen
Miljøsjeff
Hurtigruten ASA

/ Mobil: +4795854002 / jorn.henriksen@hurtigruten.com



4. januar 2013

Høringssvar vedr. forslag til ændring af Søloven

Visit Greenland vil indledningsvist bemærke, at vi ønsker at indsende dette høringssvar som Visit Greenland, Grønlands Turistråd – og ikke som bidrag til nautisk udvalgs generelle høringssvar.

Vi finder overordnet høeringsprocessen fra Søfartsstyrelsen stærkt kritisabel. Der er udsendt et særdeles omfattende materiale med potentielt meget stor indflydelse på Grønlands erhvervsudviklingsmuligheder umiddelbart før juleferien og med høringsfrist allerede d. 11. januar. Det er ikke acceptabelt, at der med denne fremgangsmåde ikke gives de grønlandske interessenter tilstrækkelig tid til at vurdere og synliggøre konsekvenserne ved lovforslaget.

Ligeledes finder vi at der med ændringsforslaget er sket en beklagelig sammenblanding af en række konsekvensændringer som følge af Danmarks tiltrædelse af en international konvention og forslag til stramninger for sejlads i arktiske farvande. To områder der burde behandles hver for sig.

Vi vil i dette høringssvar alene forholde os til forslagene om stramninger af regler for sejlads i arktiske farvande. Med den utilstrækkelige høringsperiode har vi ikke ressourcer til at forholde os til det fulde materiale.

Det foreslås i ændringsforslaget, at der indføres en række markante stramninger omkring særligt passagerskibes sejlads ved Grønland, mere specifikt krydstogtskibes sejlads.

Overordnet mener vi at der mangler præcisering af en række centrale begreber i forslaget:

Store passagerskibe: Hvad menes der med dette? I nogle sætninger omtales skibe med mere end 250 passagerer, men det er også her uklart om der menes 250 personer om bord, eller 250 passagerer + besætning og staff.

Isfyldt farvand: Hvorledes defineres isfyldt farvand? Hvorledes defineres "farvand" i den sammenhæng – gælder det alene farvand med is, eller større områder?

Isklassificering: efter hvilket klassifikationssystem? Hvilken isklasse stilles der krav om?

Vi vil nedenfor give vor vurdering af konsekvenserne ved de specifikt foreslåede stramninger:

1) Koordineret sejlads

Det foreslås at passagerskibe med mere end 250 passagerer skal dokumentere, at de ved indsejling i grønlandsk farvand har koordineret sejlads med andre skibe, der vil kunne

bistå med en eventuel redning, såfremt skibet skulle komme i nød. Skibene skal kunne pålægges at ændre deres planlagte rute for at imødekomme dette.

Dette forslag har tidligere været fremsat af Grønlands Kommando og Søfartsstyrelsen, der bl.a. har det med i det danske forslag til IMO's kommende Polarkode. Der har været afholdt flere møder mellem grønlandske myndigheder, krydstogtsrederierne og Søfartsstyrelsen hvor det har været klart, at Grønland ikke ønsker et sådant krav, da det vil betyde at krydstogsturismen i Grønland i den nuværende form ikke vil kunne opretholdes eller udvikles.

Der er indledt en dialog mellem erhvervet og Søfartsstyrelsen, hvor der bl.a. drøftes alternative måder at sikre sikkerheden uden at tvinge indbyrdes konkurrerende selskaber til at koordinere deres sejlads og uden at tvinge rederierne til at operere på en måde, så der ingen sikkerhed er for at de kan levere de ydelser, der er solgt til deres passagerer. Det forekommer derfor mærkværdigt, at der nu uden varsel og med en ganske kort høringsfrist fremsættes dette forslag, der er blevet kritiseret af såvel grønlandske myndigheder som erhvervet.

Vi finder dette krav uacceptabelt og vil anbefale at det ikke medtages i ændring af søloven, da det er vores vurdering at det vil betyde at krydstogsturismen som reelt erhverv ikke vil kunne opretholdes i Grønland og vil betyde at landskassen vil miste et to-cifret millionbeløb i passagerafgifter, samt et større millionbeløb i tabte indtægter på udflugter, passagerudskiftninger, souvenirsalg, proviant, fuel og andre services som disse skibe køber i Grønland.

2) Forbud mod sejlads i isfyldt farvand

Det foreslås at store passagerskibe, der ikke er isklassificerede skal kunne forbydes sejlads i isfyldt farvand.

Dette forslag er svært at gennemskue konsekvenserne af, når vi ikke kender definitionen af isfyldt farvand. Såfremt hele det grønlandske farvand ses under et vil der altid være isfyldt og dermed reelt kunne påbydes forbud mod sejlads for alle ikke isklassificerede skibe i området.

Vi har ved flere lejligheder foreslået, at der gennemføres en zonerings af det grønlandske farvand. Grønlands farvand er så stort og forskelligartet at det forekommer ude af trit med virkeligheden at det fortsat behandles som et farvand. Der er markant forskel på isforhold, opmålingsforhold, trafik m.v. i Østgrønland, Sydgrønland, Vestgrønland og Nordgrønland. Nogle områder er der eks. bræis hele året, andre er der sæsonbestemt is.

En zonerings baseret på grundige studier af historiske isforhold, opmåling, trafik m.v. vil skabe mulighed for at sætte krav for sejlads i et specifikt farvandsområde der er baseret på reelle data og ydermere differentiere mellem kravene efter årstid.

Forslaget med et forbud stiller spørgsmål til definitionen af isfyldt farvand, hvem der skal forbyde sejladsen, hvorledes dette skal ske i praksis og herunder om Søfartsstyrelsen

forestiller sig at skibe kan afvises mens de befinder sig i grønlandsk farvand. Ligeledes er det uklart hvad der menes med isklassificering – efter hvilket system og hvilken isklassificering vil blive krævet?

Det er uklart om Søfartsstyrelsen forestiller sig, at skibe før indsejling i grønlandsk farvand skal indhente tilladelse eller om forbud gives på dag-til-dag basis. Såfremt det sidste er tilfældet vil dette gøre Grønland til et særdeles usikkert destinationsvalg for krydstogtsrederierne, der således aldrig vil kunne garantere at kunne sejle passagererne derhen hvor de forventes at sejle. I praksis kan det få som konsekvens, at rederierne ikke tør løbe an på, at de kan sejle til Grønland, og såfremt dette ikke kan loves på forhånd i forbindelse med at rederiernes brochurer trykkes et til halvandet år i forvejen, vil mange rederier sandsynligvis fravælge Grønland på forhånd og vælge at gå til havne og byer på Island eller i Canada i stedet for.

3) Lodspligt

Forslaget lægger op til at der efter forbillede fra Svalbard kan indføres lodspligt i Grønland for store passagerskibe, samt skibe med særlig risikobetonet last som tank- og visse godsskibe.

I den forklarende tekst forventes det, at Danmark kan stille med 10 Grønlandserfarne lodse, der vil kunne dække behovet i den første periode.

Efter dialog med havneagenterne i Grønland, der gennem flere år har tilbudt såkaldte Ice Pilots eller kendtmænd til krydstogtsskibene, er det vores opfattelse, at det på permanent basis i krydstogtsæsonen vil være vanskeligt at finde nok uddannede lodse med tilstrækkelig erfaring i sejlads ved Grønland. Endvidere er vi ikke overbeviste om at 10 lodse vil være nok til at dække behovet, såfremt udgangspunktet er de seneste 5 års krydstogtstrafik i Grønland. Særligt i juli og august vil der være behov for mere end 10 lodse til at dække behovet.

Hvis der indføres lodspligt for skibene må det også medføre krav om at myndighederne til enhver tid kan stille det nødvendige antal erfarne lodse til rådighed. Er lodsene ikke tilstrækkelig bekendte med det farvand de skal lodse i, kan vi ikke se hvordan en sådan lodspligt vil tjene til at forbedre sikkerheden. Er der ikke tilstrækkeligt med lodse til at dække behovet, hvad skal da være konsekvensen for de skibe, der ikke kan få lods om bord?

På Svalbard påtænkes indført en ordning, så skibsførere på mindre passagerfartøjer kan erhverve sig et lods substituerende bevis. Påtænkes samme ordning indført i Grønland?

Ligeledes er det uklart hvorledes Søfartsstyrelsen tænker dette indført rent praktisk. På Svalbard, der er en væsentligt mindre øgruppe end Grønland, vil der blive etableret en central lodsstation nær Longyearbyen, hvorfra de besøgende skibe skal opsamle og afsætte lodse. Det vil af naturlige grunde være praktisk vanskeligt at gøre det samme i Grønland med de store afstande. Påtænkes der lodsstationer i både Østgrønland og Vestgrønland? Skal lodse samles op af skibe før ankomsten til grønlandsk farvand? Hvem

skal betale rejseomkostningerne for lodse, der skal tjenstgøre forskellige steder i Grønland? Hvad sker der, hvis der ikke er lodse nok til at dække behovet?

4) Sejladskorridorer

Vi har i udgangspunktet ikke noget i mod forslaget om sejladskorridorer, såfremt det ikke medfører, at der ikke længere vil være adgang til en række af de destinationer der gør Grønland attraktiv som turistdestination, eller at de væsentligt forringer byer og bygders mulighed for at engagere sig i krydstogsturismen.

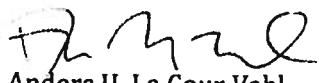
Såfremt der etableres korridorer bør dette gøres i tæt samarbejde med de grønlandske myndigheder og erhvervet, hvoraf sidstnævnte lader sig repræsentere af Visit Greenland..

Som det fremgår af ovenstående mener vi således at høringsprocessen er kritisabel og ikke muliggør en reel afdækning af konsekvenserne ved lovforslaget.

Vi er af den vurdering, at forslagene om koordineret sejlads samt forbud mod sejlads i isfyldt farvand for ikke-isklassificerede skibe går direkte imod officielle udmeldinger fra Grønland om, at sikker krydstogtsejlads i grønlandsk farvand godt kan gå hånd i hånd med fortsat erhvervsudvikling afledt af krydstogtsturismen samt at forslagene med nuværende ordlyd kraftigt vil begrænse og muligvis umuliggøre fremtidig indtjening på krydstogtsturisme i Grønland – et erhverv der i dag udgør en vigtig indtægtskilde for en lang række byer og bygder, samt bidrager med et tocifret millionbeløb til landskassen.

Vi vil på det kraftigste anbefale, at ændringerne omkring arktisk sejlads holdes ude af den kommende revidering af søloven og at indførelse af en lodslov for Grønland samt skærpede regler for søsikkerhed i arktis tages op og behandles i en åben dialog med de grønlandske myndigheder, før der foreslås ændringer om disse.

Med venlig hilsen



Anders U. La Cour Vahl
Souschef, Visit Greenland

Bilag 3

Notat vedr. konsekvenser ved indførelse af sejlforbud i uopmålt farvand samt to-skibs ordning for passagersejls i grønlandsk farvand

19. oktober 2010

Sammenfatning

Grønlands Turist- og Erhvervsråd vil hermed kommentere de seneste officielle udmeldinger om forbud mod sejlads i uopmålt farvand samt tvungen toskibsordning i det øvrige grønlandske søterritorie.

Vi har begrundet frygt for at en gennemførelse af disse forslag vil kunne få meget alvorlige konsekvenser for krydstogsturismen i Grønland.

Vi vil derfor opfordre til, at der snarest nedsættes en bredt sammensat arbejdsgruppe med repræsentanter for både beredskabs- og erhvervssiden for at drøfte mulige løsninger, der både kan tilgodese behovet for bedre søsikkerhed og mulighederne for fortsat at kunne udvikle turisterhvervet indenfor krydstogtssegmentet i Grønland. Et område, der efterhånden har fået en meget stor lokaløkonomisk betydning for mange byer og bygder, samt bidrager med en ikke ubetydelig indtægt til landskassen.

Baggrund

Gennem de seneste måneder har der fra Naalakkersuisut været meldinger om, at sejlads i uopmålt grønlandsk farvand bør forbydes samt at passagerskibe i det øvrige farvand indenfor 3-sømile grænsen skal sejle parvis, så de kan komme hinanden til hjælp i tilfælde af en nødsituation (se bl.a. Sermitslaq nr. 35, 2010).

En række enkeltstående sager om sejlads tæt på isfjelde, grundstødninger i polare egne samt trusselsbilleder om potentielle mega-skibe i Nordøstgrønland, har tegnet et negativt billede af krydstogtsoperatørernes generelle sikkerhedsniveau.

Vi ønsker derfor i det følgende at kommentere disse udmeldinger, da vi er af den vurdering at forslagene i den nuværende form markant vil hæmme en videre udvikling af krydstogsturismen, reducere et efterhånden betydeligt indtægtsgrundlag for mange virksomheder og flere byer og bygder og ikke mindst reducere afgifterne fra krydstogtpassagererne til landskassen.

Krydstogsturismen i tal

Krydstogsturismen er indenfor de sidste 10 år vokset hastigt i Grønland. Som det ses i nedenstående tabel er antallet af krydstogsturister fra 2003-2009 næsten tredoblet og landskassens indtægter på passagerafgifter er mere end firedoblet:

Tabel 1: Antal krydstogtpassagerer, der rejser ind i Grønland og betalte passagerafgifter

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Antal cruise-pax	9578	15654	16446	22051	23506	28891	26976
Passagerafgifter (Mio. DKK)	2,9	4,7	4,9	9,9	10,6	13,0	14,1

Kilde: Skattestyrelsen (AKA)

En beregning fra Grønlands Turist- og Erhvervsråd, baseret på en spørgeskemaundersøgelse blandt krydstogtsturister viste, at krydstogtsturismen i Grønland omsatte for min. 101 mio. kr. i Grønland i 2009. Heraf udgør omsætningen på direkte køb i land (udflugter, souvenirs, forplejning m.v.) ca. 50%, dvs. penge der går direkte ind i lokaløkonomierne.

En turismeform med stor lokal betydning

Da krydstogtsturismen i sin natur ikke efterlader permanente anlæg, og derfor måske nemmere opfattes som noget kortvarigt og forbigående, kan det være af interesse at liste en række fordele og succeshistorier:

Fordele ved krydstogtsturisme i Grønland:

- Større fordeling af indtægter på flere lokale destinationer
- Mulighed for etablering af turismeerhverv på destinationer, der ellers er særdeles dyre og vanskelige at rejse til
- Mulighed for at sælge Grønland til et købestærkt publikum, der kræver en overnatningskomfort, kun de færreste destinationer kan byde på
- Som supplement til den øvrige turisme, giver krydstogtsturismen en volumen til destinationen, der gør den hurtigere i stand til at forrente investeringer i lokal infrastruktur samt opbygning af professionel guidestab.
- Krydstogtsturismen bidrager med betydelige indtægter til andre erhverv i form af rengøring, tøjvask, havneservice, transport, brændstof samt proviant.

For en række bygder og byer som Ittoqqortoormiit, Nanortalik, Qaqortoq, Nuuk, Sisimiut, Itilleq, Nlaqornat, Qeqertarsuaq, Uummannaq og Ukkussissat bidrager krydstogtsturismen med 50-100% af den samlede turismeomsætning.

Tabel 2: Antal personer ombord (passagerer og crew); udvalgte destinationer 2006-8

	2006	2007	2008
Aaslaa	962	736	938
Ilulissat	11231	11734	17963
Igaliku	0	859	1038
Itilleq (Qeqqata Kommunia)	367	-	1252
Ittoqqortoormiit	1397	1304	2746
Nanortalik	4837	1209	7805
Nuuk	12136	14148	20019
Qaanaaq	754	1500	1667
Qaqortoq	12945	14756	18657
Sisimiut	8759	12426	13354
Ukkussissat	417	-	5083
Uummannaq	1026	4988	8174

Kilde: Grønlands Turist- og Erhvervsråd. Baseret på data fra anløbslister og skibsløgs.

I bygderne Ukkussissat, Nlaqornat og Itilleq er der pga. krydstogtsturismen etableret lokale turismenetværk. I samarbejde med rederiet Hurtigruten, er der oprettet en rejsefond for unge fra Ukkussissat, finansieret gennem indsamling ombord på skibet, og efter lokalt ønske. I Ittoqqortoormiit er der, udover indtægterne fra salg af aktiviteter og souvenirs, etableret en basketbane med støtte fra indsamling blandt krydstogtspassagerer og Pilersuisoq har indgået en aftale med et af rederierne om at tage frisk frugt med til byen, så der nu kommer friske varer oftere end før.

I Qaqortoq og Nanortalik håndteres meget store skibe gennem involvering af mange lokale, der således alle får noget ud af anløbene.

Der er således ingen tvivl om, at krydstogtsturismen bidrager positivt til den grønlandske samfundsøkonomi og i høj grad er vigtig for en række lokaløkonomier, der ellers ikke har udsigt til mange alternative indtjeningsmuligheder.

Udover den rent økonomiske side, bidrager krydstogtsturismen også til at opbygge et professionelt turisterhverv på destinationer, der ellers ikke ville have nogen nævneværdig turisme, og i nogle tilfælde er der endvidere indgået frugtbare længerevarende partnerskaber som i eksemplerne fra Ukkusissat og Ittoqqortoormiit.

Sikkerhed og krydstogtsturisme

Med det stigende antal skibe i Grønlandsk farvand samt en generel udvikling mod større skibe, er det naturligt at der gennem de seneste år har været en øget fokus på sikkerheden. Ikke mindst i lyset af den begrænsede beredskabskapacitet Grønland råder over.

I denne sammenhæng bør der adskilles mellem ekspeditions-krydstogter og øvrige krydstogter, da sammenblanding af disse to forskellige former kan medføre misforståelser.

Ekspeditions-krydstogter

- 50-200 passagerer
- Typisk isklassificerede og/eller forstærkede fartøjer
- Typisk fleksibelt sejlads-mønster. Ikke fastlåst dag-til-dag program
- Søger uberørte destinationer
- Sejler oftest i tidligere sejlede spor
- Anvender sonar og langsom sejlads i ukendt farvand
- I Grønland: Nationalparken til Ittoqqortoormiit. Nord for Ilulissat til Qaanaaq.

Mindre krydstogtsskibe

- 400-1200 passagerer
- SOLAS godkendte fartøjer. Ofte ikke isforstærkede.
- Faste programmer dag-for-dag. Ikke fleksible fartplaner
- Besøger samme destinationer år efter år
- Sejler så vidt muligt i opmålt farvand, eller i kendte spor.
- I Grønland: Prins Christian Sund. Byer fra Nanortalik til Ilulissat.

Store krydstogtsskibe

- 1500-3000 passagerer
- SOLAS godkendte fartøjer. Ikke isforstærkede, men nyeste sikkerhedsteknologi
- Faste programmer dag-for-dag.
- Sejler i opmålt farvand eller følger faste ruter, hvis muligt.
- I Grønland: Prins Christian Sund. Store havne fra Nanortalik til Nuuk

Med effekt fra 1. juli er der indført krav til samtlige krydstogtsskibe i Grønland om isprojektør og lokal kendt navigatør og fra 31. december 2010 er der krav om lukkede redningsbåde.

I det følgende vil vi kommentere på de to løsningsforslag, der har været i medierne og se på hvilke konsekvenser en gennemførelse af disse vil have i Grønland:

Forslag 1: Forbud mod sejlads i uopmålt farvand

Forslaget til et totalt forbud mod sejlads i uopmålt farvand baseres tilsyneladende på en opfattelse af, at krydstogtskibene blindt sejler ind i farvande, der aldrig er besejlet før og derved sætter både besætning og passagerers liv i fare og potentielt truer vores natur med olieudslip og anden forurening.

Dette skrækbillede er blevet styrket af udtalelser fra bl.a. Grønlands Kommando, der beskriver scenarier med 3000 krydstogtspassagerer, der forulykker i Nordøstgrønland, fjernt fra ethvert beredskab.

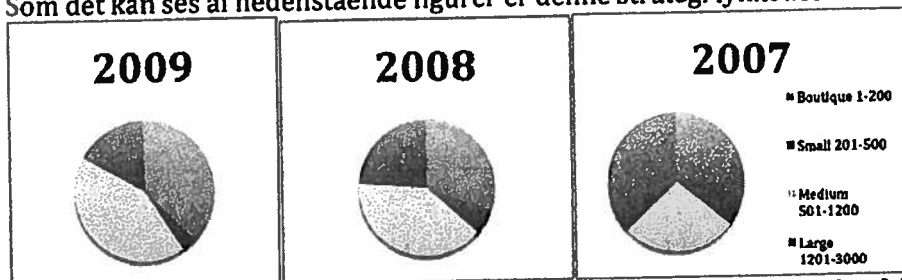
Reelt er det største skib der nogensinde er anløbet Ittoqqortoormiit MS Europa med 400 passagerer. Ellers er den gennemsnitlige størrelse på skibe i dette område 75-125 passagerer.

Skibe der sejler i Nordøst- og Nordvestgrønland følger typisk spor, der gennem flere år er markeret af andre skibe eller skibet selv. Kun i sjældne tilfælde vil skibe sejle ind i farvand, hvor der ikke er data (oplysninger fra bl.a. AECO-medlemmer).

Udover sejlads i Nordvest- og Østgrønland vil et forbud mod sejlads i uopmålte områder også ramme mulighederne for at skibe kan sejle ind i mange fjorde.

På grund af mange af vore destinationers størrelse, har det gennem mange år været en klar strategi at søge at tiltrække de små og mindre krydstogtskibe til Grønland. Skibe i størrelser på 100-700 passagerer er til at håndtere lokalt, og indtjeningen pr. passager er væsentligt højere end på de store skibe, som der flere steder ikke er tilstrækkelig kapacitet til at håndtere. Det er også denne størrelse skibe, der skifter passagerer ud i Grønland og dermed skaber en betydelig meromsætning i Kangerlussuaq.

Som det kan ses af nedenstående figurer er denne strategi lykkedes hidtil:



Figur 1: Fordeling af passagerer på skibsstørrelser 2007-9 (kilde: Greenland Tourism & Business Council)

Et forbud mod sejlads i uopmålte farvande vil få størst effekt på de små skibe, der enten sejler ekspeditionstogter eller kysttogter, hvor der typisk sejles i en kombination af opmålt farvand og slæbespor.

En så massiv reduktion af det tilgængelige farvand til disse skibes togter vil gøre Grønland væsentlig mindre attraktiv som destination – og for en række små sårbare

destinationer vil det betyde et totalt stop for krydstogsturismen og dermed også grundlaget for at have et lokalt turismeerhverv.

Ligeledes vil bestræbelserne på bl.a. at få skabt turismeaktiviteter og dermed indtjening i områder som Nationalparken måtte skrindlægges.

Forslag 2: To-skibsordning

Dette forslag oprinder i en vurdering fra Grønlands Kommando om at der skal et krydstogtsskib til at redde et krydstogtsskib, da det er de eneste fartøjer med tilstrækkelig kapacitet. Derfor foreslås det, at skibene skal tvinges til at sejle parvis (med højst 6 timers afstand fra hinanden), når de sejler i grønlandsk farvand.

Som i enhver anden branche er krydstogtsrederierne i konkurrence og ikke interesserede i at oplyse konkurrenterne om programmer, der gerne skulle give dem en markedsmæssig fordel. Bliver det en realitet vil den eneste reelle konkurrenceparameter være service ombord og pris.

På grund af anti-monopol lovgivninger i både EU og Nordamerika tolker de fleste rederier det desuden som ulovligt at udveksle informationer om ruter med konkurrerende rederier. En udveksling, der vil være nødvendig, hvis parvis sejlads skal kunne realiseres.

De fleste store skibe, der på destinationer som Nanortalik, Qaqortoq og Nuuk kan betyde en omsætning på mere end en 1 mio. pr. anløb, anløber Grønland som enten en del af et world cruise eller i forbindelse med repositionering af et skib fra f.eks. Østersøen til Caribien. Disse skibes sejlplaner i Grønland skal derfor tilpasses sejlplanerne på andre destinationer og fastlægges typisk 2 år frem. At skulle planlægge præcise datoer for Grønlands-anløb med konkurrerende rederier vil ikke alene indebære en masse koordination, men vil også betyde at man giver konkurrenterne oplysninger om strategierne for andre destinationer.

Endelig er det spørgsmålet om gensidig ansvarlighed. Fastlægges en sejlplan 2 år i forvejen kan der ske meget inden den realiseres. Skal et skib nægtes adgang, hvis dets "makker-skib" fra et andet rederi af en eller anden grund ikke sejler til Grønland alligevel?

Såfremt hele Grønland bliver underlagt et sådant krav, er sandsynligheden for at en meget stor del af den eksisterende krydstogsturisme vil forsvinde. Der er en mulighed for at de rederier, der i forvejen har 2-3 skibe i Grønland på samme tid, vil kunne fortsætte deres aktiviteter, og der vil muligvis være enkelte andre, der vil kunne finde partnere at sejle sammen med. Men i praksis er det sandsynligt, at vi vil opleve tilbagegang.

Alternativer

Vi støtter fuldt og helt op om at sikkerheden skal prioriteres, men vi mener også, at vi i Grønland gennem mange år har haft et godt og sundt princip om, at kravene til sikkerhed skal afbalanceres i forhold til de ressourcer der er til rådighed og til mulighederne for at udvikle erhvervsmæssig aktivitet.

Vi har en række forslag til alternativer, der vil styrke sikkerheden til søs, men uden at risikere at kollapse hele krydstogsturismen i Grønland:

a) Aktiv anvendelse af positionsregistreringer (GreenPos)

Samtlige skibe i grønlandsk farvand indsender med faste mellemrum position til Grønlands Kommando (GLK).

Med disse oplysninger bør det være muligt for GLK konstant at have et overblik over fartøjernes position, kurs og fart og at fungere som koordineringsinstans, der kan dirigere relevante fartøjer til hjælp i tilfælde af et nødstilfælde.

Da langt størstedelen af krydstogtsskibene ved Grønland befinder sig i området fra Nanortalik i syd til Ilulissat i nord, bør der under alle omstændigheder kunne kortlægges hvilke sejlads mønstre der er tale om nu, og hvorvidt ønsket om en maks. 6 timers responstid ikke allerede kan opnås uden et lovkrav om toskibs-sejlads.

b) Blåstempling af slæbespor

RAL, politiets kuttere, AUL og flere krydstogtsrederier har gennem mange år opbygget et stort kendskab op til ruter langs kysten. Disse er for en dels vedkommende lagret og bliver brugt til navigation.

Med vort enorme søterritorie og den hastighed det i dag opmåles i, er det klart, at et forbud mod sejlads i uopmålt farvand vil lægge store områder øde i mange år. Vi foreslår, at der derfor også ses på muligheden for at samle disse slæbespor ind, få dem valideret og tillade at skibe kan navigere efter dem.

c) Zoneinddeling af grønlandsk farvand

Hele det grønlandske søterritorie omtales ofte under et, på trods af de enorme forskelle fra nord til syd og øst til vest. Når der eksempelvis indføres krav om isprojektør for hele søterritoriet giver det ikke den store mening for skibe der sejler i midnatssolen i Diskobugten.

For en bedre og mere meningsfuld administration af søsikkerhed i Grønland, kunne det være formålstjenligt at opdele søterritoriet i forskellige zoner, med forskellige krav til fartøjer, der sejler der. Dette system er inspireret af det canadiske AIRSS (Arctic Ice Regime Shipping System), hvorefter det nordlige søterritorie er opdelt i zoner, for hvilke der gælder forskellige sikkerhedskrav baseret på områdets fysiske natur og årstiden (se bilag om AIRSS, særlig app. A og C)

Et eksempel på zoneinddelinger i Grønland, der kan tjene til at illustrere ideen kunne være:

Nationalparken til Kangerittivaq	01.10.-30.06 Sejlads med passagerer forbudt. Mulighed for dispensation til isbrydende fartøjer (Polar-10 klassifikation eller mere)	01.07.-30.09. Sejlads kun tilladt med maks. 200 personer ombord og fartøjer med DNV ICE-1A klassifikation
Fra Prins Christian Sund på Østkysten til Frederikshåb Isblink på vestkysten	15.07. - 30.04. Sejlads tilladt for alle skibe med min. DNV ICE-C klassifikation,	01.05.-14.07. Sejlads med passagerer kun tilladt i fartøjer med DNV ICE-1A* klassifikation eller mere.

Fra Frederikshåb Isblink til Aasiaat	Hele året Sejladts tilladt for alle skibe med min. DNV ICE-C klassifikation	
---	---	--

Områdeafgrænsninger, perioder og sikkerhedskrav skal baseres på en faglig vurdering af opmålingsgrad af farvandene og historiske data om islæg og klima.

Ovenstående skal på ingen måde ses som et færdigt forslag, men blot tjene som illustration af metoden.

Afsluttende anbefaling

Vi finder det vigtigt, at både beredskabs- og erhvervssiden høres grundigt i forbindelse med forslag til så væsentlige ændringer i rammebetingelserne for passagersejladts i grønlandsk farvand.

Som vi har skitseret ovenfor er der andre alternativer end blot forbud eller tvungen parsejladts, som også vil kunne bidrage til at forbedre søsikkerheden. Vi er overbeviste om at et bredt sammensat forum, hvor alle interesser er repræsenteret, vil kunne give den bedste mulighed for at finde løsninger der både tilgodeser en fortsat positiv erhversudvikling og en øget søsikkerhed.

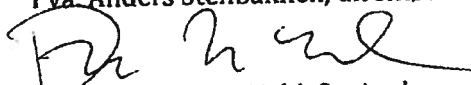
Afslutningsvis vil vi anbefale, at Naalakersuisut snarest nedsætter en bred arbejdsgruppe bestående af fagpersoner med ekspertise indenfor beredskab og klimaforhold samt repræsentanter for turisterhvervet, der skal komme med forslag til, hvorledes vi i fremtiden kan sikre både en bedre søsikkerhed og en fortsat udvikling af krydstogsturismen til gavn for både lokaløkonomierne og samfundsøkonomien.

Vi foreslår at følgende organisationer repræsenteres i arbejdsgruppen:

- Grønlands Kommando
- Søfartsstyrelsen
- Afdelingen for Infrastruktur og Energi under IAAN
- Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked (ISN)
- Grønlands Turist- og Erhvervsråd

Med venlig hilsen

Pva. Anders Stenbakken, direktør

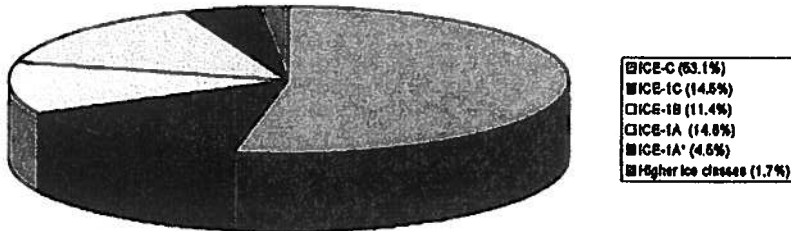


Anders U. la Cour Vahl, Senior konsulent

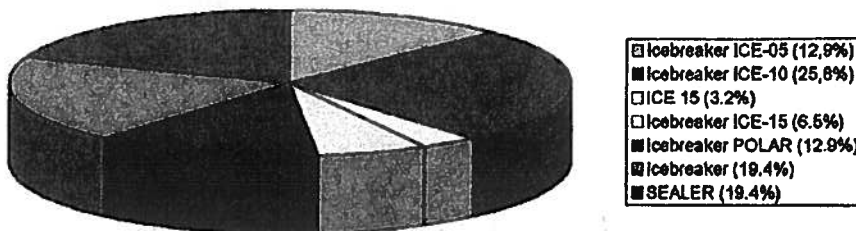
Bilag:

- DNV's isklasser
- AIRSS standards

DNV-classed vessels:
 540 of the total of 1,900 vessels with ice class are tankers.
 24 have the Icebreaker notation.



Baltic ICE classes versus higher ice classes.



Distribution in % of vessels with ice class higher than Baltic.

DNV Class Notations	Equivalent Baltic ice class	Vessel Type	Ice Conditions	Impact Limits
ICE-C		- All ship types	Very light ice condition	No ramming
ICE-1C ICE-1B	1C 1B		- First year ice and broken channels 0.4 m ice thickness 0.6 m ice thickness 0.8 m ice thickness 1.0 m ice thickness 1.0 m ice thickness	
ICE-1A ICE-1A' ICE-1A''	1A 1A Super			
ICE-05 ICE-10 ICE-15		- Vessels intended for ice breaking - Built for another main purpose	First year ice with pressure ridges	Accidental ramming
POLAR-10 POLAR-20 POLAR-30			Multi year ice with glacial inclusions	
ICEBREAKER		Icebreaking is main purpose		Repeated ramming

DNV ice classes

BILAG 2



Transport Transports
Canada Canada

TP 12259E

*Arctic Shipping Pollution Prevention
Regulations*

**ARCTIC ICE REGIME SHIPPING SYSTEM
(AIRSS)
STANDARDS**

Cette publication est aussi disponible en français.

This document is protected by Crown copyright.

© Transport Canada - 1998.

Permission is granted to copy and distribute freely, providing that no charge is made, and no changes are made to the document.

Additional copies may be obtained from:

Marine Safety - Program Services - AMSB
Transport Canada
330 Sparks Street, Tower C, 11th Floor
Ottawa, Ontario
Canada
K1A 0N5

Telephone: (613) 991 - 3175
Facsimile: (613) 991 - 5670

Additional information may be available on the Transport Canada world wide web site:

www.tc.gc.ca

This document supersedes all draft discussion versions that were made available before publication of this document.

First Edition: June, 1996
First Amendment: March, 1997
Second Amendment: June, 1997
Third Amendment: May, 1998

1 Oct 1996

Foreword

Through the *Arctic Waters Pollution Prevention Act (AWPPA)* of 1970, the Government of Canada enforces its responsibility for ensuring that navigation in the Arctic waters is controlled so as to preserve and protect the sensitive northern ecosystem.

The *Arctic Ice Regime Shipping System* (System) has been developed to enhance the safety and efficiency of shipping operations in the Canadian Arctic. It characterizes the relative risk which different ice conditions pose to the structure of different ships.

The System is eventually intended to replace the Zone/Date Shipping Safety Control scheme under the *Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations (ASPPR)*. The old scheme was based on rigid controls. The new System emphasizes the responsibility of the Master for the safety of the ship, and provides a more flexible framework to assist in decision-making. It requires a higher level of experience for ice navigators, and full use of available ice information.

During a transitional period, the System will work in parallel with the zone date controls. Operators will continue to be able to use the Zone/Date scheme to plan voyages to the Arctic. They are encouraged to use the System to help avoid dangerous conditions.

Voyages outside the Zone/Date limits must use the System. This means that ships are prohibited from entering ice regimes assessed as having negative ice numerals, using the calculation procedure described later in the standards.

Throughout the transitional period, experience with the System will be used to improve it, or to provide clarification on its use by both commercial ship operators and the Canadian government. Operators are therefore requested to provide feedback and to offer suggestions based on their use of the System.

Following the transitional period, consideration will be given to extend the use of the System to all voyages. By using the System, operators are given broad discretion in the planning and execution of Arctic voyages. The Canadian government retains the duty to intervene to prevent dangerous situations from arising, and will use the System as an important tool in making such decisions.

The Master as an Ice Navigator or with the assistance of one, will be responsible for interpreting the existing and forecast ice conditions for safe navigation and for passage planning.

The purpose of this publication is to make Masters, navigating officers, ship owners and operators and crew aware of their responsibilities under the *Arctic Ice Regime Shipping System*, and to provide them information which may guide them in conducting their vessel safely through the ice conditions in the Arctic.

After the transition period, it is expected that the after action reporting will only be required to be made when the ship has encountered and entered a regime which has a negative numeral as determined from the Ice Information on the ice charts from the Canadian Ice Service.

Periodically this publication will be reviewed and updated to incorporate users' comments, and other changes. Please forward your comments to:

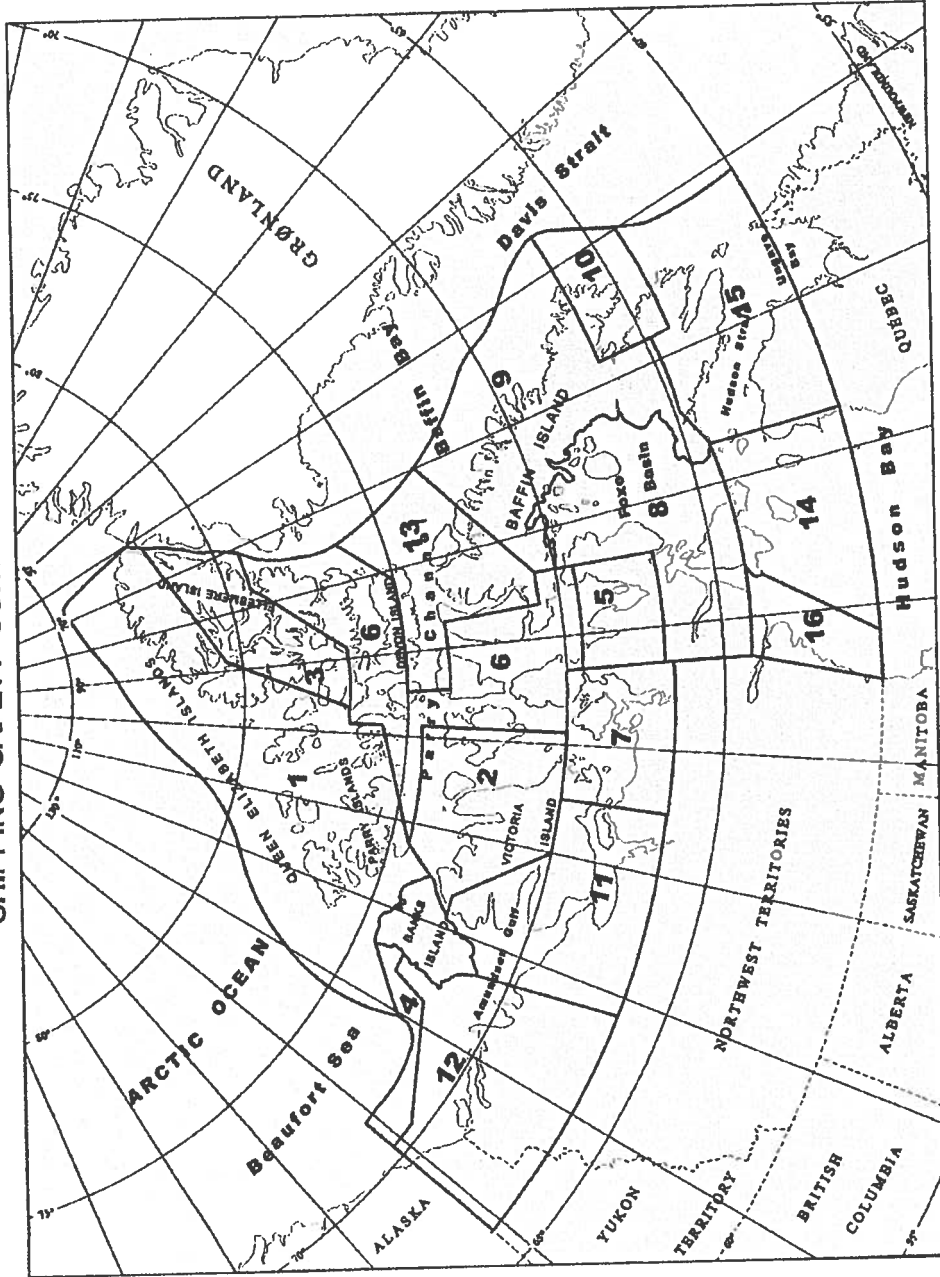
Regional Director, Marine
Prairie & Northern Region (AMNS-OTT)
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks St., 14th Floor
Ottawa, Ontario
Canada
K1A 0N5

Telephone: (613) 991-6004
Facsimile: (613) 991-4818

List of Abbreviations

AIRSS	Arctic Ice Regime Shipping System
ASPPR	Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations
AWPPA	Arctic Waters Pollution Prevention Act
CAC	Canadian Arctic Category
CCG	Canadian Coast Guard
CSA	Canada Shipping Act
ECAREG	Eastern Canada Traffic System
IM	Ice Multiplier
IN	Ice Numeral
NORDREG	Arctic Canada Traffic System
PPO	Pollution Prevention Officer

Appendix A Zones Map
SHIPPING SAFETY CONTROL ZONES



Appendix C Shipping Safety Control Zones - Dates of Entry

Item	Col. I Zone 1	Col. II Zone 2	Col. III Zone 3	Col. IV Zone 4	Col. V Zone 5	Col. VI Zone 6	Col. VII Zone 7	Col. VIII Zone 8	Col. IX Zone 9	Col. X Zone 10	Col. XI Zone 11	Col. XII Zone 12	Col. XIII Zone 13	Col. XIV Zone 14	Col. XV Zone 15	Col. XVI Zone 16
1. Arctic Class 10	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year
2. Arctic Class 8	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year	All Year
3. Arctic Class 7	Aug. 1 to Sept. 30	Aug. 1 to Sept. 30	Aug. 1 to Sept. 30	Aug. 1 to Sept. 30	Aug. 1 to Sept. 30	Aug. 1 to Sept. 30	Aug. 1 to Sept. 30	Aug. 1 to Sept. 30	Aug. 1 to Sept. 30	Aug. 1 to Sept. 30	Aug. 1 to Sept. 30	Aug. 1 to Sept. 30	Aug. 1 to Sept. 30	Aug. 1 to Sept. 30	Aug. 1 to Sept. 30	Aug. 1 to Sept. 30
4. Arctic Class 6	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15
5. Arctic Class 4	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15
6. Arctic Class 3	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15
7. Arctic Class 2	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15	Aug. 15 to Sept. 15
8. Arctic Class 1A	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15
9. Arctic Class 1	Aug. 25 to Sept. 15	Aug. 25 to Sept. 15	Aug. 25 to Sept. 15	Aug. 25 to Sept. 15	Aug. 25 to Sept. 15	Aug. 25 to Sept. 15	Aug. 25 to Sept. 15	Aug. 25 to Sept. 15	Aug. 25 to Sept. 15	Aug. 25 to Sept. 15	Aug. 25 to Sept. 15	Aug. 25 to Sept. 15	Aug. 25 to Sept. 15	Aug. 25 to Sept. 15	Aug. 25 to Sept. 15	Aug. 25 to Sept. 15
10. Type A	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15
11. Type B	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15
12. Type C	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15
13. Type D	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15
14. Type E	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15	Aug. 20 to Sept. 15

Note: There are additional date restrictions contained in the regulations for certain ships. Please verify the actual allowed dates from Section 6 of the regulations.

Krista Risgaard (SFS)

Fra: Karsten Klausen [klausen@ga.gl]
Sendt: 10. januar 2013 19:59
Til: Martin Petersen
Emne: VS: Bemærkninger til søloven

Grønlands Arbejdsgiverforening har ikke haft tilstrækkelig tid til at undersøge konsekvenser ved det fremsendte forslag og skal på denne baggrund anmode om at høringsfristen forlænges.

Under forudsætning af at det kun er § 3 og § 4 der direkte har konsekvenser for Grønland skal GA fremføre følgende bemærkninger hertil.

Indledningsvis skal det fremhæves, at GA selvfølgelig går ind for størst mulig søsikkerhed og det gælder både i forhold til konstruktion af skibene og selve sejladsen, herunder brug af lods eller kendtmand.

Jo skærpede krav der stilles jo større omkostninger vil der være for erhvervet. Grønland Arbejdsgiverforening skal på denne baggrund henstille til at kravene ikke stilles højere end det er nødvendigt for at opnå en søsikkerhed, der svarer til international standard.

Grønlands Arbejdsgiverforening ser frem til at få bekendtgørelsen med hjemmel i § 3, stk. 3 i lov om sikkerhed til søs i høring.

Der har været megen debat om lodspligten i Grønland. Formålet med indførelse af lodspligt eller kendtmandsordning bør tage udgangspunkt i lokaikendskab, hvorfor det er vigtigt ikke at stille større krav end det kan sikres, at lokale kan udføre opgaven. Dette er ikke ensbetydende med at der ikke kan være behov for efteruddannelse eller lignende i forhold til de "lodser" vi kan stille rådighed.

Det bør overvejes om der i lovens § 33 b skal stilles krav om, at en lods skal være certificeret i henhold til § 12, da dette i mange år frem vil betyde, at der skal være udenlandske lodser, som måske ikke en gang har kendskab til de grønlandske fravande og de grønlandske vejrforhold.

GA skal anbefale, at dette omformuleres således, at lodser skal være certificeret, men at der ikke henviser til § 12, således at der inden loven sættes i kraft for Grønland kan tages stilles til hvilke krav, der skal stilles til lodser i Grønland.

Det bør overvejes om det er hensigtsmæssigt, at sætte enkelte bestemmelser af lodsloven i kraft via en ændringslov, da det medvirker til den uoverskuelighed, der er i søfartslovgivningen. I dag kan man ikke en gang fra Søfatsstyrelsen få en lovsamling over hvad der er gældende for Grønland, hvilket gør det meget vanskeligt for erhvervet at følge gældende regler.

De ændringer der bliver behov for i relation til § 4, nr. 2 bør indsættes i en bekendtgørelse eller i den kongeliganordning, således at det klart fremgår hvad der er gældende for lods og kendtmandsordningen her i landet.

Afslutningsvis skal GA på det kraftigste anmode søfartsstyrelsen om at få fremsendt en samlet overigt over dansk søfartslovgivning gældende i Grønland.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga/ Med venlig hilsen/ Kind regards

Karsten Klausen

Allaffeqarfiup pisortaa/ Sekretariatschef/ Head of Secretariat



Kalaallit Nunaanni Sulisitsisut Peqatigiiffiat
Grønlands Arbejdsgiverforening

Direkte +299 36 37 11

klausen@ga.gl - www.ga.gl



Bilag 5



Naalisagaq Referat

Sumi Sted	Telefonmøde
Sammisag Emne	Referat fra telefonmøde med Søfartsstyrelsen d. 3. feb. 2011
Peqataasut Deltagere	Søren Enemark (SFS), Per Sønderstrup (SFS), Anders la Cour Vahl (GTE), Ole Ziemer (ISN) og Line Mika Skov (IAAN)
Najuutinnngiysut Fraværende	Lene Riis (IAAN)
Ataatsimiinnermik imaqarniliortoq Referent	Line Mika Skov

04. feb 2011
Sagsnr. 2011-045124
Dok.nr. 556987

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf. (+299) 34 50 00
Fax (+299) 34 54 10
E-mail: iaan@nanoq.gl
www.nanoq.gl

POLARKODEN

Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik (IAAN) har sammen med Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked (IAN) og Grønlands Turist- og Erhvervsråd (GTE) ønsket at få en status fra Søfartsstyrelsen over arbejdet med polarkoden i IMO regi.

Følgende er et referat fra mødet, hvilket skal fungere som en fælles forståelse af, hvad det er Søfartsstyrelsen arbejder hen mod at opnå med polarkoden.

Lovgivning

Udgangspunktet er bek.nr. 417 af 28. maj 2009 om bekendtgørelse om teknisk forskrift om skibes sikre sejlads i grønlandsk søterritorium samt IMO guidelines for ships operating in polar waters and enhanced contingency planning guidance on passenger ships operating in areas remote from SAR facilities.

Bekendtgørelsen er fundament for Søfartsstyrelsens submission til IMO vedr. polarkoden. Kombineret med elementer fra de to guidelines fra IMO udgør dette Søfartsstyrelsens ønsker til indholdet i en polarkode.

Uddybende forklaring af begrebet "parsejlads"

Begrebet stammer fra det engelske udtryk "pairing ships". Oversættelse til "parsejlads" giver et forkert billede af det faktiske ønske bag en opfordring til at være "pairing ships". Søfartsstyrelsen kunne oplyse, at de ikke arbejder for at skibe skal "sejle sammen eller sejle parvis", men at man bruger idéen bag begrebet. Sejler man i et øde område, vil der

typisk ikke være SAR enheder i nærheden, hvorfor den naturlige redningsløsning vil være det nærmeste tilgængelige skib. Derfor ønsker man at bibeholde de positive elementer fra idéen om at skibe hjælper hinanden uden at indføre et krav om, at skibe sejler i par.

Tankegang bag de danske submissions til IMO

- Funktionsbaseret regulering", hvilket vil sige løsninger, der kan rumme forskellige former for sikkerhedsregler
- Risikobaseret tilgang
- "Tænke klogt" – har sikret sig et beredskab, der er tilstrækkeligt for den pågældende skibstype.
- Skærpet overvågning
- Uddannelse
- Forskellige regler alt efter område og lokale problemstillinger (eksempelvis har Canada andre hensyn end Grønland).
- Den praktiske gennemførelse skal gennemtænkes inden det endelige resultat

Forslag

- Brug af begrebet "Beredskabs Partnerskab"
- Samarbejde med bl.a. AECO, hvor AECO's egne guidelines kan omfatte beredskabspartnerskabstanker.
- Udvikling af et computerprogram til ruteplanlægning, skibsoplysninger samt oplysninger om sikkerhedsudstyr.

Arbejdsform

- Grønlands Selvstyre ønsker at blive inkluderet mere i processen. Dvs. bl.a. kunne se submissions førend de bliver sendt til IMO og være høringspart på nye løsningsmodeller undervejs i arbejdsgruppearbejdet.
- Ønsker at arbejdet stemmer overens med de hensyn, der er oplistet i nærværende referat.
- Begge parter skal sikre, at ordlyden i den Arktiske Strategi stemmer overens med dette arbejde og, at der ikke nævnes "parsejlads".

Bilag 6



SØFARTSSTYRELSEN

Krista Risgaard (SFS)

Fra: Drift RAL AALBORG [sdrift@ral.dk]
Sendt: 9. januar 2013 09:08
Til: Martin Petersen
Cc: Lene Riis
Emne: SV: Referat mv.

Opfølgingsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Hej Martin,

Et praktisk spørgsmål, jeg ved ikke om I har haft tid til at se på de § som man foreslår, bliver gældende i Lodsloven (se eventuelt vedlagte link). Men i §18 står der at Lodserier skal være hjemmehørende i et EU/EØS land. Omfatter det Grønland? Jeg kan ikke "google" mig frem til et tyndt svar, så håber du kan afklare...

<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=6472>

2. I § 40 indsættes som stk. 2:
»Stk. 2. § 8, § 9, § 11, stk. 3, § 12, § 14, §§ 16 – 18, § 19, stk. 3-5 § 20, stk. 1, §§ 24 – 33 b samt § 34, stk. 1 og stk. 4 – 5, kan sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.«

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga - Best Regards - Venlig hilsen



Allan Idd Jensen
Nautisk Inspektør / Nautical Superintendent

Royal Arctic Line A/S - Vejdybet 16 - Postboks DK-8100 - 9220 Aalborg Øst
Telefon direkte : +45 99 30 32 37 - E-Mail : drift@ral.dk
Telefon: +45 99 30 32 34 - Fax : +45 99 30 30 65 - www.ral.dk

Fra: Martin Petersen [<mailto:mp@nanog.gl>]
Sendt: 7. januar 2013 15:08
Til: 'cho@glk.gl'; Niels J. Laursen; 'pamo@royalgreenland.com'; 'politi@politi.gl'; 'cc@tele.gl'; 'margrethe@greennet.gl'; 'knapk@knapk.gl'; 'nibo@knapk.gl'; 'info@aul.gl'; 'sik@sik.gl'; 'leb@ral.gl'; 'maritim@maritim.gl'; 'sbn@maritim.gl'; 'martek@martek.gl'; 'bo@siriusgreenland.com'; 'ga@ga.gl'; 'anders@greenland.com'; Lene Riis; 'habor@lolland.dk'; 'cha@dma.dk'; Aviaja Marsilie Neumann Sinkbæk; 'shmo@sermersooq.gl'; 'abc@greennet.gl'; 'bmp@gh.gl'; micm@orbicon.gl; Lars Barsalej Pedersen; ako-op002@mil.dk; jakob.nordstroem@greenland-maritime-solutions.gl; Drift RAL AALBORG; Jens Ole Nielsen; ako-op001@mil.dk; ako@mil.dk; Mathias Barfod
Cc: Michael Pedersen
Emne: Referat mv.

Kære Nautisk Udvalg

Hermed fremsendes nyt referat fra mødet den 2. januar med de rettelser, I har sendt. Endvidere kan jeg oplyse, at Lene Riis i dag havde en opbyggeligt møde med Søfartsstyrelsen i København. Nærmere information herom følger en af de nærmeste dage.

Inussiarnersumik Inuulluaqqusillunga . Med venlig hilsen . Best regards

Martin Petersen



AC-fuldmægtigi . AC-fuldmægtig . Head of section

Ineqarnermut, Attaveqarnermut Angallanermullu Naalakkersuisoqarfik . Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik . Ministry of Housing, Infrastructure and Transport

Toqq. direct: +299 345464

E-mail: mp@nanoq.gl



Krista Risgaard (SFS)

SØFARTSSTYRELSEN

Fra: Drift RAL AALBORG [sdrift@ral.dk]
Sendt: 11. januar 2013 11:23
Til: Martin Petersen
Cc: Michael Pedersen; Mads Byrialsen; Lene Riis; Jens Ole Nielsen; John Rasmussen; Jens Boye
Emne: SV: Ny procesplan for søloven

Hej Martin,

Umiddelbart, så har jeg fortsat samme kommentarer, som allerede indsendt, da der jo ikke er foretaget andre ændringer, end man har taget afsnittene om Sejladsikkerhed for Grønland ud af det oprindelige dokument og samlet det til en procesplan. Jeg har i hvert fald ikke kunne finde eventuelle ændringer i forhold til det allerede fremsendte udkast.

Jeg vil på det kraftigste anbefale, at man inden udkastet fremsættes som forslag, laver en kritisk gennemgang af de §§ i Lodsloven, man som udgangspunkt ønsker, skal gælde for Grønland. Bl.a §§18, 19, stk 5 og 24 stk 4 afsnit 1. Dette er relevant, da den foreslåede ændring i Søloven sætter den Danske Lodslov i kraft for Grønland, med de i §33b stk 2 foreslåede §§.

Vil gerne deltager gerne i de to nævnte arbejdsgrupper.

God weekend

Inussiarnersumik inuulluaqquillunga - Best Regards - Venlig hilsen

ROYAL  **ARCTIC**

Allan Idd Jensen
Nautisk Inspektør / Nautical Superintendent

Royal Arctic Line A/S - Vejdybet 16 - Postboks DK-8100 - 9220 Aalborg Øst
Telefon direkte : +45 99 30 32 37 - E-Mail : drift@ral.dk
Telefon: +45 99 30 32 34 - Fax : +45 99 30 30 65 - www.ral.dk

Fra: Martin Petersen [<mailto:mp@nanog.gl>]
Sendt: 9. januar 2013 15:16
Til: 'cho@glk.gl'; Niels J. Laursen; 'pamo@royalgreenland.com'; 'politi@politi.gl'; 'cc@tele.gl'; 'margrethe@greennet.gl'; 'knapk@knapk.gl'; 'nibo@knapk.gl'; 'info@aul.gl'; 'sik@sik.gl'; 'leb@ral.gl'; 'maritim@maritim.gl'; 'sbn@maritim.gl'; 'martek@martek.gl'; 'bo@siriusgreenland.com'; 'ga@ga.gl'; 'anders@greenland.com'; Lene Riis; 'habor@lolland.dk'; 'cha@dma.dk'; Aviaja Marsilie Neumann Sinkbæk; 'shmo@sermersooq.gl'; 'abc@greennet.gl'; 'bmp@gh.gl'; micm@orbicon.gl; Lars Barsalej Pedersen; ako-op002@mil.dk; jakob.nordstroem@greenland-maritime-solutions.gl; Drift RAL AALBORG; Jens Ole Nielsen; ako-op001@mil.dk; ako@mil.dk; Mathias Barfod
Cc: Michael Pedersen; Mads Byrialsen
Emne: Ny procesplan for søloven

Kære medlemmer af Nautisk Udvalg

På baggrund af mødet den 2. januar i Nuuk havde Lene Riis et møde med Søfartsstyrelsen. På baggrund af mødet har Søfartsstyrelsen udarbejdet vedhæftede procesplan og desuden er relevante uddrag af lovforslaget vedlagt.

Som beskrevet i vedhæftede vil jeg bede jer revurdere jeres fremsendte høringsvar i forhold til vedhæftede procesplan. Jeres kommentarer skal være mig hos mig senest fredag den 11. januar om formiddagen.



Inussiarnersumik Inuulluaqqusillunga . Med v. ~~5014551801~~ ~~5014551801~~

Martin Petersen

AC-fuldmægtigi . AC-fuldmægtig . Head of section

Ineqarnermut, Attaveqarnermut Angallanermullu Naalackersuisoqarfik . Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik . Ministry of Housing, Infrastructure and Transport

Toqq. direct: +299 345464

E-mail: mp@nanog.gl

Hørings svar vedr. lovforslag om ændring af Søloven og andre love

I forbindelse med udsendte høringsmateriale vedr. ændring af Søloven og andre love har DMI følgende kommentarer til elementet omkring "skærpede sejladsikkerhedsmæssige krav i Arktiske farvande:

Det bør af loven fremgå at skibe der færdes i Arktiske farvande har pligt til indhente seneste informationer om vejr, bølger, havstrømme men især udbredelsen og koncentrationen af havis og isbjerge. De øvrige Arktiske stater driver også operationel meteorologiske, oceanografiske og havis oplysningsvirksomhed for deres arktiske farvande og de ansvarlige institutioner arbejder tæt sammen igennem internationale samarbejdsfora (WMO, IOC, International Ice Charting Working Group) med henblik på at ensarte og højne kvaliteten af de udsendte produkter og services. Det vil derfor altid være muligt at have adgang til gode og pålidelige information om vejr, hav og is for alle farvande i Arktis.

Dette krav vil understøtte "Kongeriget Danmarks Strategi for Arktis 2011-20" hvor der under Kapitel 2.2 "Øget Maritim Sikkerhed" står følgende afsnit:

Tilsvarende understøttes den maritime sikkerhed ved at sikre tilgængelighed af pålidelige informationer om vejr, hav og is. Den Grønlandske Istjeneste ved Danmarks Meteorologiske Institut blev etableret i 1959 som en effekt af M/S "Hans Hedtofts" forlis. Tjenestens hovedopgave har hidtil været at kortlægge isforholdene i Kap Farvel området af hensyn til sikker sejlads for fragtskibene mellem Grønland og Danmark. På grund af de ændrede klimatiske forhold og ændret udbredelse af havisen i de grønlandske farvande er sejladsmønstret for transportskibene imidlertid ændret markant. Kombineret med den stigende krydstogtsejlads og olieeftersøgningsaktivitet er der behov for intensiveret is- og vejrvarslingsberedskab længere mod nord ved såvel Vest- som Østgrønland. Det vil derfor være en



Danmarks
Meteorologiske
Institut

Lyngbyvej 100
2100 København Ø

T 3915 7500
F 3927 1080

www.dmi.dk
epost@dmai.dk

CVR 1815 9104
EAN 5798000893252



KLIMA- OG
ENERGIMINISTERIET

prioritet, at den eksisterende istjeneste tilpasses de nye øgede krav til observation, forecasting og formidling af isforholdene i grønlandske farvande.

Det kan endvidere oplyses at der for øjeblikket pågår et tværministerielt udredningsarbejde vedrørende en afklaring af Den Grønlandske Istjenestes mandat. Dette arbejde ledes af Klima, Energi og Bygningsministeriet og har deltagelse af Forsvaret, Søfartsstyrelse, Finansministeriet og Grønlands Selvstyre.



Krista Risgaard (SFS)

Fra: Philip Nathansen [msdyk@live.dk]
Sendt: 21. december 2012 18:01
Til: Krista Risgaard (SFS)
Emne: SV: Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

AppServerName: SFS-ESDH-PROD
ArchiveStatusCode: 3
DocumentID: 2012010391-3
DocumentIsArchived: -1

Krista Risgaard

Dykkerfirmaernes Brancheforening har læst forslaget og vil hermed foreslå at denne ændres så Dykkerrådet ikke nedlægges.

Det for øjeblikket vigtigt at dykkerbranchen kan samles i rådet og får diskuteret alle de nye tiltag der er under opsejling bl.a. på det lovgivningsmæssige område.

Dykkerfirmaernes Brancheforening mener, at hvis dykkerrådet nedlægges vil forretningsgangen ved bl.a. lovændringer blive meget træg og misforståelser vil kunne opstå.

Det er bedre at få alle dykkerrelaterede emner diskuteret igennem i dykkerrådet inden de sættes på papiret og så måske skal laves om senere.

Mvh

Dykkerfirmaernes Brancheforening
Philip Nathansen

Fra: Krista Risgaard (SFS) [<mailto:krr@dma.dk>]

Sendt: 12. december 2012 14:57

Til: samfund@advocom.dk; cph@skuld.com; info@shipowners.dk; cosea@co-sea.dk; mail@dkfisk.dk; info@shipowners.dk; danmarks@skibskredit.dk; di@di.dk; cosea@co-sea.dk; info@dykkertaxa.dk; fagligt@danskeadvokater.dk; regioner@regioner.dk; foa@foa.dk; 3f@3f.dk; fm@fm.dk; mail@finansraadet.dk; post@f-a.dk; mail@fiskernesforbund.dk; info@smaa-faergerne.dk; fp@forsikringogpension.dk; ftf@ftf.dk; riomfr@fo.stm.dk; horesta@horesta.dk; jm@jm.dk; kl@kl.dk; lo@lo.dk; mf@mmf.dk; oao@oao.dk; info@shipowners.dk; info@riqsrevisionen.dk; info@smedanmark.dk; stm@stm.dk; coii@skaf-net.dk; info@seahealth.dk; mail@soefartens.org; sek@ts-skib.dk; fmn@fmn.dk; skm@skm.dk; trm@trm.dk; um@um.dk; linda.kullberg@justice.ministry.se; mikael.hjort@justice.ministry.se; anne-karin.nesdam@jd.dep.no; ps@seaservice.dk; msdyk@live.dk; danskehavne@danskehavne.dk; info@dasp.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; dtl@dtl.eu; dsf@sportsdykning.dk; info@shipbrokers.dk; etudsc@post7.tele.dk; info@danskbyggeri.dk; itd@itd.dk; marinearkgruppe@profibermail.dk; sok@mil.dk; dana@dana.dk; jmn@aarsleff.com; msdyk@live.dk; sdk@mil.dk; kims@2501.dk; anders.torbol@dk.maqs.com; multidyk@fiberboks.dk; lares@dongenergy.dk; evergreen@bbsyd.dk; lfr@strandmus.dk; sk@stm.dk; ahs@jm.dk; chhans@um.dk; fst@jm.dk; mettre@um.dk; Dorte Rolff
Cc: mettechristensen@shret.dk; pa@gorrissenfederspiel.com; htj@kromannreumert.com; kih@di.dk; per.zerman@skuld.com; pr@focus-advokater.dk; ulr@shipowners.dk; Kaare.Christoffersen@maersk.com; sg@forsikringogpension.dk; Vibe.Ulfbeck@jur.ku.dk; Birgit Sølling Olsen (SFS); alj@jm.dk; Frank B. Mortensen (SFS); Henriette Bytoft Flügge (SFS); Jørgen Løje (SFS); Francis Zachariae (SFS); Birgit Sølling Olsen (SFS)
Emne: Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

Hermed fremsendes høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love, som erhvervs- og vækstministeren forventer at fremsætte i Feb. II 2013.

Høringsfristen er den 11. januar 2013.

Med venlig hilsen
Krista Risgaard
Specialkonsulent

Søfartsstyrelsen
Søfartspolitik, Jura og Søfartssociale forhold
Dir. tlf.: 39 17 46 43
E-mail: kri@dma.dk


SØFARTSSTYRELSEN
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

Krista Risgaard (SFS)

Fra: Michael Mücke Jensen [mmj@eof.dk]
Sendt: 10. januar 2013 15:05
Til: Krista Risgaard (SFS)
Cc: Jan Gabrielsen (SFS)
Emne: SV: Høring lovforslag om ændring af Søløven
Vedhæftede filer: Høringssvar Søløven HNS 2013-01-11.pdf

Til Søfartsstyrelsen

Fik ved en fejl vedhæftet et andet høringssvar. Der er en del lovforslag i høring pt.

Beklager fejlen

Med venlig hilsen

Michael Mücke Jensen
Teknik- og miljøchef

T: +45 3345 6514
M: +45 2042 2636
www.eof.dk



Fra: Michael Mücke Jensen
Sendt: 10. januar 2013 14:29
Til: 'krr@dma.dk'
Cc: Jan Gabrielsen (SFS) (JGA@dma.dk)
Emne: Høring lovforslag om ændring af Søløven

Til Søfartsstyrelsen – Krista Risgaard

Vedhæftet fremsendes vores kommentarer til det fremsatte lovforslag om ændring af Søløven - Sag 2012010391

Vi skal venligst anmode om at blive optaget på høringslisten ved fremtidige høringer.

Med venlig hilsen

Michael Mücke Jensen
Teknik- og miljøchef

T: +45 3345 6514
M: +45 2042 2636
www.eof.dk





energi-
og olieforum

Lødemærket 10, 5.
Postboks 120
1004 København K

T. 3345 6510
Lødemærket 10
Postboks 120, K

Den 9. januar 2013

Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø
Att.: Krista Risgaard

Høringssvar Søloven – HNS konventionen

Generelt

Søfartsstyrelsen har den 12. december sendt forslag til ændring af Søloven i høring. EOF var ikke på den oprindelige høringsliste, men vi er ad anden vej blevet opmærksomme på at lovforslaget er i høring. EOF repræsenterer de danske olieselskaber og olieterminaler, virksomheder der i stort omfang importerer, oplagrer og transporterer olieprodukter omfattet af HNS-konventionen. Vi tillader os derfor at fremsende vores kommentarer til de foreslåede ændringer af Søloven der vedrører HNS-konventionen.

EOF har tidligere været inddraget i forbindelse med Danmarks deltagelse i arbejdet med udformningen af HNS-konventionen. Dengang som nu bakker vi op om principperne bag etableringen af fonden.

Men de foreslåede ændringer af Søloven er uklare på en række punkter i forhold til hvorvidt HNS-laster i transit er indberetnings- og bidragspligtige.

Undtagelsesbestemmelsen for HNS-laster i transit bør derfor præciseres så nationale tolkninger i lande der har tilsluttet sig konventionen ikke stiller virksomheder der driver olielagre dårligere end deres internationale konkurrenter. Samtidig skal det sikres at virksomheder der driver olielagre i lande der ikke har tilsluttet sig konventionen stilles bedre end virksomheder i lande der har tilsluttet sig konventionen.

Vi har i det efterfølgende uddybet vores synspunkter. Vi står naturligvis til rådighed for en nærmere uddybning af vores synspunkter telefonisk eller ved møde.

Undtagelsesbestemmelsen for HNS-laster i transit

I forslaget til ny § 212, stk. 8. anføres det:

Ved bidragspligt forstås enhver HNS last i bulk, der transporteres ad søvejen som last til en havn eller terminal på en kontraherende stats område og losses i denne kontraherende stat. Last i transit, som overføres direkte, eller via en havn eller terminal, fra et skib til et andet, enten helt eller delvist, i løbet af transporten fra den oprindelige lastningshavn eller – terminal til havnen eller terminalen på det endelige bestemmelsessted, betragtes kun som bidragspligtig last i forbindelse med modtagelse på det endelige bestemmelsessted.

I Danmark har vi to selskaber, Oiltanking og Inter terminals, der driver olieterminaler og alene opbevarer olieprodukter på toldoplagsbetingelser, og derfor ikke ejer produkterne og heller ikke er slutdestination for olieprodukterne.

Begge selskaber er i international konkurrence med tilsvarende selskaber om at stille lagerkapacitet til rådighed for olieselskaber og oliehandlere der i kortere eller længere perioder ønsker at lægge olieprodukter på lager for senere distribution til endelig slutdestination.

Typisk er den endelige destination for produkterne der lægges på lager ikke kendt på dette tidspunkt, men produkterne afskibes efterfølgende videre til slutforbrug andet sted i verdenen efter kortere eller længere opbevaring på terminalerne.

Transit er ikke nærmere defineret i lovforslaget eller bemærkningerne til lovforslaget.

Vi tolker undtagelsen for transit i § 212 stk. 8. således at førnævnte virksomheder falder ind under definitionen på transit og derfor ikke er bidrags- og indberetningspligtig.

§ 223 stk. 8 definerer bidragspligt som

last i bulk, der transporteres ad søvejen som last til en havn eller terminal på en kontraherende stats område og losses i denne kontraherende stat.

Med andre ord er det efter HNS-reglerne kun en last som losses i en "kontraherende stat" der er omfattet af bidragspligten. Sidste led i § 212, stk. 8 bekræfter også at en transitlast kun udgør en

bidragspligtig last i forbindelse med modtagelse på det endelige bestemmelsessted.

HNS-konventionens overview støtter efter vores opfattelse dette synspunkt. Af punkt 35 fremgår det at

... However, cargo is not considered to be contributing cargo so long as it is in transit. That is, provided that the cargo is not imported, consumed or transformed, transshipment does not lead to a requirement for the payment of a contribution to the HNS Fund.

Der sker ingen import, forbrug eller ændring af HNS-produkterne i forbindelse med lagringen af olieprodukter hos førnævnte virksomheder.

Derudover er formuleringen om "transit" i § 212 stk. 8. ganske bred.

"som overføres direkte, eller via en havn eller terminal, fra et skib til et andet, enten helt eller delvist, i løbet af transporten fra den oprindelige lastningshavn eller – terminal til havnen eller terminalen på det endelige bestemmelsessted..."

Transit omfatter efter vores vurdering således også en last som splittes op hos virksomheden så længe transitten sker som led i transporten. Den engelske konventions-tekst anvender da også formuleringen "in the course of carriage".

Derudover er der i både den eksisterende § 223, stk. 3 og den nye § 212, stk. 8 lagt vægt på at transit sker fra skib til skib – evt. med en terminal som mellemlid. Der er vores vurdering at der netop i førnævnte virksomheder sker en omlægning fra skib til skib.

Endelig er der ikke en øget risiko for skader ved at disse virksomheders drift er omfattet af undtagelsesbestemmelsen. Risikoen for skader øges ikke af tidsrummet som HNS-lasten har været i transit, det vil sige oplagret på den pågældende terminal. Hvis det var tilfældet ville der vel slet ikke være nogen undtagelsesbestemmelse for transit?

Det afgørende for risikoen må være selve skibstransporten, og den risiko stiger ikke ved at der på vejen til slutdestinationen er indlagt en "pause" hvor HNS-lasten er på lager på en olieterminal.

En anden fortolkning er konkurrenceforvridende

En ensidig dansk tolkning af transitundtagelsen i strid med ovenstående vil stille virksomhederne dårligere i konkurrencen med terminaler uden for Danmark. Det gælder uanset om terminalen er i et land der har tilsluttet sig konventionen, men hvor man tolker undtagelsen anderledes end i Danmark, eller i et land der ikke har tilsluttet sig HNS konventionen.

Hvis tolkningen er ens for alle lande der tilslutter sig konventionen, vil det stille virksomhederne dårligere i forhold til samme type virksomhed i lande der ikke har tilsluttet sig konventionen. En dansk terminal vil aldrig blive brugt som transit hvis lasten i stedet kan sendes direkte til slutdestinationen i et land eller i transit gennem en terminal i et land udenfor konventionen og derved undgå at indberette og betale bidrag af lasten.

Dette resultat er efter vores opfattelse ikke, hvad der er tilsigtet med HNS-konventionen, som er klar i forhold til, at der først skal indberettes og betales bidrag, når en HNS-last ankommer til sin endelige destination.

Venlig hilsen

Michael Mucke Jensen
Teknik- og miljøchef

Krista Risgaard (SFS)

Fra: Susanne Gren Harstad [sgh@forsikringogpension.dk]
Sendt: 9. januar 2013 16:31
Til: Krista Risgaard (SFS)
Emne: SV: Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

Kære Krista

Vi har ingen bemærkninger til denne høring.


Med venlig hilsen

Susanne Gren Harstad

Forsikring og Pension
Skadesforsikring

Susanne Gren Harstad
Konsulent, cand. jur
Dir. 41 91 91 46
sgh@forsikringogpension.dk

Forsikring & Pension
Philip Heymans Allé 1
2900 Hellerup
Tlf.: 41 91 91 91
Fax: 41 91 91 92
www.forsikringogpension.dk

 Tænk på miljøet, før du printer denne mail og/eller de vedhæftede dokumenter.

Fra: Krista Risgaard (SFS) [<mailto:krr@dma.dk>]
Sendt: 12. december 2012 14:57
Til: samfund@advocom.dk; cph@skuld.com; info@shipowners.dk; cosea@co-sea.dk; mail@dkfisk.dk; info@shipowners.dk; danmarks@skibskredit.dk; DI ; cosea@co-sea.dk; info@dykkertaxa.dk; faqliqt@danskeadvokater.dk; regioner@regioner.dk; foa@foa.dk; 3f@3f.dk; fm@fm.dk; Finansrådet ; post@f-a.dk; mail@fjiskernesforbund.dk; info@smaa-faergerne.dk; Forsikring & Pension; ftf@ftf.dk; riomfr@fo.stm.dk; horesta@horesta.dk; jm@jm.dk; kl@kl.dk; lo@lo.dk; mf@mmf.dk; oao@oao.dk; info@shipowners.dk; info@rigsrevisionen.dk; info@smedanmark.dk; stm@stm.dk; coii@skaf-net.dk; info@seahealth.dk; mail@soefartens.org; sek@ts-skib.dk; fmn@fmn.dk; skm@skm.dk; trm@trm.dk; um@um.dk; linda.kullberg@justice.ministry.se; mikael.hjort@justice.ministry.se; anne-karin.nesdam@jd.dep.no; ps@seaservice.dk; msdyk@live.dk; danskehavne@danskehavne.dk; info@dasp.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; dtl@dtl.eu; dsf@sportsdykning.dk; info@shipbrokers.dk; etudsc@post7.tele.dk; info@danskbyggeri.dk; itd@itd.dk; marinearkgruppe@profibermail.dk; sok@mil.dk; dana@dana.dk; jmn@aaarsleff.com; msdyk@live.dk; sdm@mil.dk; kims@2501.dk; anders.torbol@dk.maqs.com; multidyk@fiberboks.dk; lares@dongenergy.dk; evergreen@bbsyd.dk; lfr@strandmus.dk; sk@stm.dk; ahs@jm.dk; chhans@um.dk; fst@jm.dk; mettre@um.dk; Dorte Rolf
Cc: mettechristensen@shret.dk; pa@gorrissenfederspiel.com; Henrik Thal Jantzen; kjh@di.dk; per.zerman@skuld.com; pr@focus-advokater.dk; ulr@shipowners.dk; Kaare.Christoffersen@maersk.com; Susanne Gren Harstad; Vibe.Ulfbeck@jur.ku.dk; Birgit Sølling Olsen (SFS); alj@jm.dk; Frank B. Mortensen (SFS); Henriette Bytoft Flügge (SFS); Jørgen Løje (SFS); Francis Zachariae (SFS); Birgit Sølling Olsen (SFS)
Emne: Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

Hermed fremsendes høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love, som erhvervs- og vækstministeren forventer at fremsætte i Feb. II 2013.

Høringsfristen er den 11. januar 2013.

Med venlig hilsen



Krista Risgaard


Specialkonsulent

Sofartsstyrelsen

Sofartspolitik, Jura og Søfartssociale forhold

Dir. tlf.: 39 17 46 43

E-mail: kri@dma.dk



SOFARTSTYRELSEN
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

Krista Risgaard (SFS)

Fra: Bo Lund Christensen [BLC@finansraadet.dk]
Sendt: 10. januar 2013 13:04
Til: Krista Risgaard (SFS)
Emne: RE: Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

Kære Krista Risgaard

Finansrådet har ingen bemærkninger til nedenstående høring.

Med venlig hilsen

Bo Lund Christensen

Direkte 3370 1071
blc@finansraadet.dk

From: Krista Risgaard (SFS) [<mailto:krr@dma.dk>]

Sent: 12. december 2012 14:57

To: samfund@advocom.dk; cph@skuld.com; info@shipowners.dk; cosea@co-sea.dk; mail@dkfisk.dk; info@shipowners.dk; danmarks@skibskredit.dk; di@di.dk; cosea@co-sea.dk; info@dykkertaxa.dk; fagligt@danskeadvokater.dk; regioner@regioner.dk; foa@foa.dk; 3f@3f.dk; fm@fm.dk; Central Postkasse; post@f-a.dk; mail@fiskernesforbund.dk; info@smaa-faergerne.dk; fp@forsikringogpension.dk; ftf@ftf.dk; riomfr@fo.stm.dk; horesta@horesta.dk; jm@jm.dk; kl@kl.dk; lo@lo.dk; mf@mmf.dk; oao@oao.dk; info@shipowners.dk; info@rigsrevisionen.dk; info@smedanmark.dk; stm@stm.dk; coii@skaf-net.dk; info@seahealth.dk; mail@soefartens.org; sek@ts-skib.dk; fmn@fmn.dk; skm@skm.dk; trm@trm.dk; um@um.dk; linda.kullberg@justice.ministry.se; mikael.hjort@justice.ministry.se; anne-karin.nesdam@jd.dep.no; ps@seaservice.dk; msdyk@live.dk; danskehavne@danskehavne.dk; info@dasp.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; dtl@dtl.eu; dsf@sportsdykning.dk; info@shipbrokers.dk; etudsc@post7.tele.dk; info@danskbyggeri.dk; itd@itd.dk; marinearkgruppe@profibermail.dk; sok@mil.dk; dana@dana.dk; jmn@aaarsleff.com; msdyk@live.dk; sdm@mil.dk; kims@2501.dk; anders.torbol@dk.mags.com; multidyk@fiberboks.dk; lares@dongenergy.dk; evergreen@bbsyd.dk; lfm@strandmus.dk; sk@stm.dk; ahs@jm.dk; chhans@um.dk; fst@jm.dk; mettre@um.dk; Dorte Rolff
Cc: mettechristensen@shret.dk; pa@gorrissenfederspiel.com; htj@kromannreumert.com; kih@di.dk; per.zerman@skuld.com; pr@focus-advokater.dk; ulr@shipowners.dk; Kaare.Christoffersen@maersk.com; sqh@forsikringogpension.dk; Vibe.Ulfbeck@jur.ku.dk; Birgit Sølling Olsen (SFS); alj@jm.dk; Frank B. Mortensen (SFS); Henriette Bytoft Flügge (SFS); Jørgen Løje (SFS); Francis Zachariae (SFS); Birgit Sølling Olsen (SFS)
Subject: Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

Hermed fremsendes høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love, som erhvervs- og vækstministeren forventer at fremsætte i Feb. II 2013.

Høringsfristen er den 11. januar 2013.

Med venlig hilsen
Krista Risgaard
Specialkonsulent

Sofartsstyrelsen
Sofartspolitik, Jura og Sofartssociale forhold
Dir. tlf.: 39 17 46 43
E-mail: kri@dma.dk

Krista Risgaard (SFS)

Fra: Flemming Nygaard Christensen [flemming@f-a.dk]
Sendt: 19. december 2012 11:39
Til: Krista Risgaard (SFS)
Emne: SV: Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

AppServerName: SFS-ESDH-PROD
ArchiveStatusCode: 3
DocumentID: 2012010391-4
DocumentIsArchived: -1

Kære Krista.

Tak for en hyggelige samtale, efter at have gennemgået afsnit 1,3 og 2,3. har vi ingen kommentarer til det fremsendte.

Med venlig hilsen

Direktør

Flemming Nygaard Christensen



Auktionsgade 1b

6700 Esbjerg

Direkte: +45 75 11 93 12

Mobil: +45 51 52 77 66

Mail: flemming@f-a.dk

Web: www.f-a.dk



Med tak for samarbejdet i året der gik, ønsker vi
alle en glædelig Jul og et godt Nytår.

Med venlig hilsen

Fiskeriets Arbejdsmiljøråd



Fra: Krista Risgaard (SFS) [mailto:krr@dma.dk]
Sendt: 12. december 2012 14:57
Til: samfund@advocom.dk; cph@skuld.com; info@shipowners.dk; cosea@co-sea.dk; mail@dkfisk.dk; info@shipowners.dk; danmarks@skibskredit.dk; di@di.dk; cosea@co-sea.dk; info@dykkertaxa.dk; faeligt@danskeadvokater.dk; regioner@regioner.dk; foa@foa.dk; 3f@3f.dk; fm@fm.dk; mail@finansraadet.dk; post@f-a.dk; mail@fiskernesforbund.dk; info@smaa-faergerne.dk; fp@forsikringogpension.dk; ftf@ftf.dk; riomfr@fo.stm.dk; horesta@horesta.dk; jm@jm.dk; kl@kl.dk; lo@lo.dk; mf@mmf.dk; oao@oao.dk; info@shipowners.dk; info@rigsrevisionen.dk; info@smedanmark.dk; stm@stm.dk; coii@skaf-net.dk; info@seahealth.dk; mail@soefartens.org; sek@ts-skib.dk; fmn@fmn.dk; skm@skm.dk; trm@trm.dk; um@um.dk; linda.kullberg@justice.ministry.se; mikael.hjort@justice.ministry.se; anne-karin.nesdam@jd.dep.no; ps@seaservice.dk; msdyk@live.dk; danskehavne@danskehavne.dk; info@dasp.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk;

dtl@dtl.eu; dsf@sportsdykning.dk; info@shipbrokers.dk; etudsc@post7.tele.dk; info@danskbyggeri.dk; itd@itd.dk; marinearkgruppe@profibermail.dk; sok@mil.dk; dana@dana.dk; jmn@aaarsleff.com; msdyk@live.dk; sdm@mil.dk; kims@2501.dk; anders.torbol@dk.mags.com; multidyk@fiberboks.dk; lares@dongenergy.dk; evergreen@bbsyd.dk; lfm@strandmus.dk; sk@stm.dk; ahs@jm.dk; chans@um.dk; fst@jm.dk; mettre@um.dk; Dorte Rolff
Cc: mettechristensen@shret.dk; pa@gorrissenfederspiel.com; htj@kromannreumert.com; kih@di.dk; per.zerman@skuld.com; pr@focus-advokater.dk; ulr@shipowners.dk; Kaare.Christoffersen@maersk.com; sgn@forsikringopension.dk; Vibe.Ulfbeck@jur.ku.dk; Birgit Sølling Olsen (SFS); alj@jm.dk; Frank B. Mortensen (SFS); Henriette Bytoft Flügge (SFS); Jørgen Løje (SFS); Francis Zachariae (SFS); Birgit Sølling Olsen (SFS)
Emne: Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

Hermed fremsendes høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love, som erhvervs- og vækstministeren forventer at fremsætte i Feb. II 2013.

Høringsfristen er den 11. januar 2013.

Med venlig hilsen
Krista Risgaard
Specialkonsulent

Søfartsstyrelsen
Søfartspolitik, Jura og Søfartssociale forhold
Dir. tif.: 39 17 46 43
E-mail: kri@dma.dk


SØFARTSSTYRELSEN
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

Krista Risgaard (SFS)

Fra: rosa.hestbaek@3f.dk
Sendt: 11. januar 2013 10:57
Til: Krista Risgaard (SFS)
Cc: henrik.berlau@3f.dk
Emne: høring vedr søloven af 10 1 2013
Vedhæftede filer: høring vedr søloven af 10 1 2013.docx

Kære Krista Risgaard

Hermed fremsendes 3F's bemærkninger til forslag til ændring af søloven m.v.

Venlig hilsen
For Henrik Berlau/
Rosa Hestbæk

Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

3F har den 12. december fået en række forslag til ændring af søloven og andre love til høring.

3F har ingen bemærkninger til:

- 1) Skærpede sejladsikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande.
- 4) Gennemførelse af "konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs" (de såkaldte "Rotterdam-regler").
- 5) Gennemførelse af ændringsprotokol til "konventionen om ansvar for forureningsskade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer" (HNS-konventionen).
- 6) Nedlæggelse af Dykkerrådet som led i regeringens sanering af råd og nævn.

3F kan ikke tilslutte sig "modernisering" af skibsregistreringsreglerne i den form, de fremlægges, hvor formålet alene angives at give danske og udenlandske rederier bedre mulighed for at drive virksomhed fra Danmark og gøre det lettere at registrere under dansk flag. Vi bemærker, at forslaget virkninger ikke angives at skulle skabe beskæftigelsesmuligheder for danske søfarende.

Det er manglende ændring af DIS lovens § 10, der er helt afgørende for 3F's stillingtagen. Vi henviser i den forbindelse til Regeringsgrundlagets afsnit om, at Danmark hverken kan eller skal konkurrere på lav løn (side 13) og afsnittet om, at Regeringen er optaget af, at Danmark overholder sine internationale forpligtelser (side 61).

DIS lovens § 10 er klart i strid med Regeringsgrundlaget, som ovenfor beskrevet, og indebærer alvorlige organisationsfjendske elementer som:

- Forbud mod eksisterende overenskomsters gyldighed, når skibe registreres i DIS.
- Begrænser rækkevidden af overenskomster indgået af danske forbund, så udlændinge ikke kan omfattes.
- Forhindrer personer i overenskomstmæssigt at lade sig repræsentere af et dansk forbund.
- Tillader arbejde af samme karakter og værdi at blive udført til forskellig løn baseret på bopæl.

ILO har, siden DIS lovens vedtagelse, i sine årlige rapporter til Generalforsamlingen udtalt, at DIS loven strider mod konventionerne 87 & 98 og har hvert år siden henstillet til den danske regering at ændre loven, så den kommer i overensstemmelse med konventionerne. Det er uacceptabelt, at regeringen fortsat sidder denne henstilling overhørig.

I Danmark finder denne lovbestemte krænkelse af ILO konventionerne kun sted for søfarten og er ensidigt rettet mod de faglige organisationers muligheder. Da faglig virksomhed i øvrigt er lovlig virksomhed, findes DIS lovens § 10's begrænsninger at være ubegrundet særlovgivning, der bør bringes til ophør.

Vi bemærker for god ordens skyld, at disse betragtninger blev fremsendt til Vækstteamet for Det Blå Danmark.

Den nu forslåede ændring om skibregistrering indebærer, at udenlandske rederier kan vælge dansk selskabsregistrering og skibsregistrering uden anden tilknytning hertil end at blive omfattet af de gunstige skatte- og arbejdsmarkedsordninger som bl.a. DIS loven. En sådan udvikling, uden en samtidig fornøden ændring af DIS lovens § 10, bringer dansk registrerede/administrerede rederier og deres skibe sig i klar position til at blive erklæret som drevet under bekvemmelighedsflag. Dette vil overordnet være til skade for dansk søfart og være skadende for betragtningen om dansk kvalitetsskibsfart.

3F har følgende bemærkninger til styrkelse af søfarendes retsstilling ved sørøveri, idet vi i øvrigt kan tiltræde ændringerne i Sømandsloven bestemmelser, som anført i § 5. Vi vil herudover opfordre ministeren til at sikre oprettelse af et krisenævn i forbindelse med gidselsager. Dette forslag blev også fremsat på mødet med fhv. ministre Ole Sohn den 14. september 2012.

Krisenævnet er til betryggelse af de søfarende om, at der i gidselsager arbejdes for deres omgående frigivelse på samme måde, som at søfarende, der må forlade deres skib ved forlis, er bevidste om, at der arbejdes for deres omgående redning. I de to sager, der har involveret danske skibe ved Somalia, er det åbenbart, at de søfarende har været i tvivl om, at der gøres tilstrækkeligt for deres frigivelse. En sådan opfattelse er meget demoraliserende.

Krisenævnet bør have kompetencer til at sikre, at økonomiske interesser om at forhandle en løsesum ned ikke overstiger de søfarendes behov for, at gidseltagningen bringes til ophør.

Vi finder ikke, at denne betryggelse kan etableres alene ved, at pirateri omfattes af øgede uddannelseskrav og bemærker også, at dansk søfart i dag beskæftiger en høj grad af udenlandske søfarende, der ikke kan antages at blive omfattet af danske uddannelseskrav.

3F vil også pege på behovet for en ændring af de søfarendes retsstilling ved erstatning efter Erstatningsansvarsloven. Dette er blevet tydeliggjort efter Landsretsafgørelsen vedr. Danica White. Trods rederiets manglende iagttagelse af en lang række forholdsregler og manglende iagttagelse af udstedte advarsler, nåede retten frem til, at de søfarende ikke kunne bevise årsagssammenhæng mellem dette og kaperingen.

Det er indlysende, at en sådan retsstilling adskiller sig fra andre tilsvarende situationer, og 3F vil derfor opfordre til, at der indføres omvendt bevisbyrde ved sådanne begivenheder.

Krista Risgaard (SFS)

Fra: Dorte Rolff [dro@shipowners.dk]
Sendt: 11. januar 2013 10:00
Til: Krista Risgaard (SFS)
Cc: Pia E. Voss; Morten Glamsø; Peter Bjerregaard; Birgitte Christensen
Emne: SV: Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love
Vedhæftede filer: høringssvar vedr sølovsændringer - januar 2013.docx

Kære Krista

Vedlagt høringssvar.

Med venlig hilsen / Kind regards

Dorte Rolff
Afdelingschef / Head of Department, Lawyer, LL.M.
Danmarks Rederiforening / Danish Shipowners' Association
Amaliegade 33
DK-1256 Copenhagen K
Tel.: +45 33 11 40 88 / Direct: +45 33 48 92 85
Mobile: +45 51 77 70 95
E-mail: dro@shipowners.dk
www.shipowners.dk

Fra: Krista Risgaard (SFS) [<mailto:krr@dma.dk>]

Sendt: 12. december 2012 14:57

Til: samfund@advocom.dk; cph@skuld.com; Danmarks Rederiforening; cosea@co-sea.dk; mail@dkfisk.dk; Danmarks Rederiforening; danmarks@skibskredit.dk; di@di.dk; cosea@co-sea.dk; info@dykkertaxa.dk; fagligt@danskeadvokater.dk; regioner@regioner.dk; foa@foa.dk; 3f@3f.dk; fm@fm.dk; mail@finansraadet.dk; post@f-a.dk; mail@fiskernesforbund.dk; info@smaa-faergerne.dk; fp@forsikringogpension.dk; ftf@ftf.dk; riomfr@foa.stm.dk; horesta@horesta.dk; jm@jm.dk; kl@kl.dk; lo@lo.dk; mf@mmf.dk; oao@oao.dk; Danmarks Rederiforening; info@rigsrevisionen.dk; info@smedanmark.dk; stm@stm.dk; coii@skaf-net.dk; Seahealth; mail@soefartens.org; sek@ts-skib.dk; fmn@fmn.dk; skm@skm.dk; trm@trm.dk; um@um.dk; linda.kullberg@justice.ministry.se; mikael.hjort@justice.ministry.se; anne-karin.nesdam@jd.dep.no; ps@seaservice.dk; msdyk@live.dk; danskehavne@danskehavne.dk; info@dasp.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; dtl@dtl.eu; dsf@sportsdykning.dk; info@shipbrokers.dk; etudsc@post7.tele.dk; info@danskbyggeri.dk; itd@itd.dk; marinearkgruppe@profibermail.dk; sok@mil.dk; dana@dana.dk; jmn@aaarsleff.com; msdyk@live.dk; sdk@mil.dk; kims@2501.dk; anders.torbol@dk.mags.com; multidyk@fiberboks.dk; lares@dongenergy.dk; evergreen@bbsyd.dk; lfm@strandmus.dk; sk@stm.dk; ahs@jm.dk; chhans@um.dk; fst@jm.dk; mettre@um.dk; Dorte Rolff
Cc: mettechristensen@shret.dk; pa@gorrissenfederspiel.com; htj@kromannreumert.com; kih@di.dk; per.zerman@skuld.com; pr@focus-advokater.dk; Uffe Lind Rasmussen; Kaare.Christoffersen@maersk.com; sgf@forsikringogpension.dk; Vibe.Ulfbeck@jur.ku.dk; Birgit Sølling Olsen (SFS); alj@jm.dk; Frank B. Mortensen (SFS); Henriette Bytoft Flügge (SFS); Jørgen Løje (SFS); Francis Zachariae (SFS); Birgit Sølling Olsen (SFS)
Emne: Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

Hermed fremsendes høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love, som erhvervs- og vækstministeren forventer at fremsætte i Feb. II 2013.

Høringsfristen er den 11. januar 2013.

Med venlig hilsen
Krista Risgaard
Specialkonsulent

Sofartsstyrelsen
Sofartspolitik, Jura og Sofartssociale forhold
Dir. tlf.: 39 17 46 43
E-mail: kri@dma.dk


SOFARTSSTYRELSEN
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

This email has been scanned by the Symantec Email Security.cloud service.
For more information please visit <http://www.symanteccloud.com>

This email has been scanned by the Symantec Email Security.cloud service.
For more information please visit <http://www.symanteccloud.com>

DANMARKS REDERIFORENING
REDERIFORENINGEN AF 2010
BILFÆRGERNES REDERIFORENING

Søfartsstyrelsen
Att. Krista Risgaard
Vermundsgade 38 C
2100 København K

11. januar 2013

dro/bc

Høring over lovforslag til ændring af søloven og forskellige andre love

Tak for brev pr. mail af 12. december 2012 vedrørende ovenstående. Rederiforeningerne har følgende bemærkninger:

Skibsregistreringsreglerne (lovforslagets § 1, nr. 2 – 6)

Lovforslaget indebærer en længe ventet liberalisering af registreringsreglerne, som vi hilser velkommen.

Når henvisning til bestyrelsesmedlemmers nationalitet udelades ved ændringen af § 1, stk. 2 og 3 skaber det imidlertid behov for en regulering af eksisterende danske selskaber, der pga. bestyrelsesmedlemmers nationalitet pt. ikke er forpligtet til at registrere i dansk register, jf. den gældende § 1 stk. 2. Sådanne eksisterende ejerforhold, skibsregistreringer og administration af skibet, jf. kommentaren umiddelbart nedenfor, må kunne opretholdes.

I den foreslåede § 1 stk. 2 c) vil vi gerne have ændret den åbne ordlyd "eller lignende" til "stiftelser og foreninger", idet vi går ud fra, at det er sådanne, der henvises til, jf. den eksisterende § 1 stk. 2. "eller lignende" skaber usikkerhed.

§ 2, stk. 1 og i § 17, stk. 5's krav om, at administration, kontrol og dirigering af skibet skal ske fra Danmark vil i praksis medføre vanskeligheder og ikke give den fleksibilitet mht. flagvalg, der i henhold til bemærkninger er formålet. Drift af skib er typisk delt på flere lande uanset flag, og altså også mens et skib sejler under Dannebrog, ligesom det ved flagskifte typisk er et krav fra det nye udenlandske register, at der er lokal aktivitet der. Vi foreslår derfor, at lovforslagets § 2, stk. 1 som minimum ændres til, at "... herunder i hvilket omfang skibet skal administreres, kontrolleres og dirigeres fra Danmark...". og § 17, stk. 5 til "...og såfremt skibet opfylder erhvervs- og vækstministerens regler om, i hvilket omfang skibet fortsat administreres, kontrolleres og dirigeres fra Danmark". Krav om at det kun er del af aktiviteten, der skal ligge i DK, kendes fra Søfartsstyrelsens vejledning om EU/EØS' rederes adgang til at registrere i dansk register.

Helst ser vi, at § 17, stk. 5 ophæver registreringspligten fuldstændigt, således at "og såfremt skibet administreres, kontrolleres og dirigeres effektivt fra Danmark" slettes i

første sætning, dvs. således at der ingen krav om dansk aktivitet er for en dansk ejer, der vælger at udflage.

Som konsekvens af ovenstående mener vi også, at lovbemærkningerne s. 55 til forslaget § 1 nr. 5 om den ny § 17 stk. 5 skal ændres. Hvis registreringspligten som ønsket ophæves fuldstændigt, skal kravet om "reel tilknytning" og henvisningen til "proformaregistrering" slettes. Alternativt må bemærkningerne i det mindste forklare, hvordan "reel tilknytning" og "proformaregistrering" kombineres med kravet om administration i DK. Skibets ejer må med andre ord have den nødvendige fleksibilitet til at opfylde såvel danske krav om reel tilknytning til både Danmark og det ny register såvel som krav fra det nye udenlandske register.

HNS-konventionen – ændringsprotokollen (lovforslagets § 1, nr. 5-25)

Foreningerne tillægger det også meget stor betydning, at dette lovforslag gennemføres. Vi har alene ganske få redaktionelle bemærkninger, jf. bilaget.

Rotterdam-reglernes indarbejdelse (lovforslagets § 1, nr. 26-50)

Rederiforeningerne tillægger det afgørende betydning, at Rotterdam-reglerne gennemføres i dansk ret, og finder, at det udarbejdede lovforslag udgør et fortrinligt grundlag herfor. Vi har kun ganske enkelte bemærkninger til lovudkastet af materiel karakter. I vedlagte bilag har vi listet enkelt mere redaktionelle ændringsforslag.

Foreningerne har tidligere drøftet udformningen af enkelte af lovmotiverne med Søfartsstyrelsen, jf. senest vores brev til styrelsen af 1. november 2012. Vi antager, at lovforslagets motiver skal forstås således, at

- § 277, stk. 2 (aggregering af ansvar, hvor ansvar gøres gældende mod flere forskellige personer): Hvor ansvar både gøres gældende mod transportøren og dennes ansatte, finder aggregering sted. Manglende aggregering her vil udsætte især ansatte for vidtrækkende erstatningsansvar, som omgår konventionens begrænsningsregler.
- § 305, stk.3 (transportørens forbehold over for afsenderens oplysninger om godset): Et generelt forbehold uden angivelse af, hvorfor transportøren ikke kan kontrollere afsenderens oplysninger kan efter omstændighederne tages, uden at det skal forklares, hvorfor forbeholdet tages. Inspicerer transportøren undtagelsesvis en container indvendig, f.eks. en container med legetøj eller små computere, skal transportøren ikke sikre sig, at afsenderens angivelse af antallet af barbiedukker er korrekt eller forklare, at optælling i sagens natur er aldeles upraktisk, men transportøren kan – forudsat god tro – blot tage et generelt forbehold som "shipper's count".
- § 312, stk.2 (udlevering af gods uden overgivelse af transportdokument): Hvor et transportdokument er erhvervet, før udlevering finder sted, opstår ikke "samme" krav for erhververen af dokumentet, som hvor transportdokumentet er erhvervet i god tro efter udlevering har fundet sted. I sidstnævnte situation

frigøres transportøren ikke altid for udleveringskravet, jf. § 312, stk.2, nr. 5), medens transportøren i førstnævnte situation normalt frigøres, jf. § 312, stk.2, nr. 2).

- § 314 (udlevering ved mortifikationsdom – sikkerhedsstillelse). Lovforslaget viderefører en bestemmelse i gældende sølov (§ 305) om udlevering ikke blot før, men også efter endelig mortifikationsdom. I sidstnævnte tilfælde bør en stillet sikkerhed kunne kræves opretholdt, eller sikkerhed bør kunne kræves. Skulle dette ikke gælde, vil bestemmelsen være i klar strid med Rotterdam-reglerne (art. 47 og lovforslagets § 312). Skulle udlevering kunne finde sted ved mortifikationsdom, vil transportøren kunne pådrages betydeligt erstatningsansvar, hvor en danske mortifikationsdom ikke anerkendes i udlandet. Transportøren bør derfor kunne fastholde en allerede stillet sikkerhed eller kræve en sådan sikkerhed stillet

I lovforslaget er der, i forhold til tidligere lovudkast, foretaget enkelte mere præciserende ændringer, bl.a. foranlediget af enkelte ændringsforslag foreslået af UNCITRAL's generalsekretær. Vi kan tilslutte os generalsekretærens forslag.

Med hensyn til øvrige ændringer finder vi ikke ændringen vedrørende definitionen af "Ihændeheber" i § 251, nr.10) ganske vellykket. Vi kan være enige i, at den af Sølovsudvalget foreslåede formulering ikke er særlig læsevenlig. Ændringsforslaget har imidlertid nogle mangler:

I a) mangler ordet "og" i anden linje før ordet "Ihændeheveren" (og inden kommaet). b) bør formuleres således: "b) den som er i besiddelse af et negotiabelt transportdokument, der, hvis dokumentet er udstedt til ordre, er overdraget in blanco til Ihændeheveren eller er et Ihændeheverdokument, eller".

Skærpede sejladssikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande - Lodsning i grønlandske farvande (lovforslagets § 4)

Lovforslaget

Vedr. kapitel 13 b, § 33 b, stk. 1 (s. 32): Det nævnes, at lodsens skal være certificeret til "at foretage lodsning i det pågældende område". I den forbindelse skal man være opmærksom på, at der er tale om et enormt område med 2.500 km på hver side af Grønland, så det kan vise sig u hensigtsmæssigt at bruge en model, som kendes fra de danske farvande. Desuden er DanPilot specifikt nævnt i lovtæksten, hvilket vurderes u hensigtsmæssigt, idet det derved vil kræve en ny lovændring, såfremt der siden bliver behov for at justere på rammerne for lodsning i Grønland. I stedet for at referere direkte til DanPilot foreslås det, at udbydere af lodstjeneste har forpligtigelse til at stille med lods. Herved kan andre end DanPilot principielt også stå for forpligtigelsen.

Bemærkninger til lovforslaget

Vedr. 2.1.2. Den foreslåede ordning: Øverst side 42 nævnes, at der er mulighed for at fastsætte lodspligt i grønlandske farvande for skibe, hvis sejlads udgør en særlig risiko. Af hvem og hvordan vurderes den særlige risiko? Herefter anføres det, at det er hensig-

ten, at der skal indføres lodspligt for krydstogtskibe med mere end 250 passagerer om bord (krydstogtskibe er et begreb, der ikke opereres med i IMO-regi - her anvendes kun begreberne "passagerskibe" og "ro-ro passagerskibe"). Hvorfor er grænsen sat på 250 passagerer? Der findes f.eks. "adventure krydstogtskibe" som har mellem 50 og 200 passagerer, og tallet tager heller ikke hensyn til, hvor mange besætningsmedlemmer, der er på skibet. Om ikke andet bør grænsen sættes i relation til samlet antal personer om bord.

I andet afsnit side 42 nævnes det, at DanPilot råder over ca. 10 lodser med erfaring fra Grønland. Hvorvidt har de pågældende lodser det i samme afsnit omtalte fornødne kendskab til områderne?

I fjedre afsnit side 42 vedr. "kendt mand" er det ikke helt korrekt, når der skrives, at "kendt mands ordningen" er **uførelse** og ikke nærmere afgrænset eller beskrevet. BEK nr. 417 af 28/05/2009, "Bekendtgørelse om teknisk forskrift om skibes sikre sejlads i grønlandsk søterritorium", beskriver i § 5 (Navigatørens kvalifikationer) "kendt mand", uden dog at bruge ordet – da det i stk. 3 nævnes, at der ikke kræves gyldigt sønæringsbevis for den navigatør, som har det krævede lokale farvandskendskab, dog skal personen have haft sønæringsbevis for den pågældende skibstype.

I femte afsnit side 42 nævnes det, at der påtænkes indført krav om isklasser, og i sjette afsnit, samme side, at det påtænkes at skærpe kravene til skibenes sejladsplanlægning og deres beredskabsplaner. I hvilke regler påtænkes disse krav indarbejdet?

I afsnit 3, Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige, anføres det, at Det Statslige Lodsvæsen (DanPilot) vil få forsyningspligt med lodsning af de større krydstogtskibe. Det anføres også, at private lodserier ligeledes vil have mulighed for at udbyde lodsninger ved Grønland. Dog vil bl.a. antallet af private lodsninger have betydning for økonomien for Det Statslige Lodsvæsen. Rederiforeningerne finder, at det er positivt, at det ikke er hensigten, at der oprettes et nyt statsmonopol for lodsninger. Dog er vi som tidligere anført imod, at et bestemt firma, i dette tilfælde DanPilot, skrives ind i loven. Vi vil anbefale, at loven skrives så bredt, at andre lodserier evt. også kan pålægges forsyningspligt. Samtidig skal man være opmærksom på, at den eksisterende ordning vedrørende lodsning i danske farvande ikke ukritisk kan overføres til grønlandske forhold.

Afslutningsvis skal det bemærkes, at der ikke er nævnt noget om muligheden for erhvervelse af lodsfrigørelsesbeviser. Hvis der indføres lodspligt, så bør der også være en mulighed for fritagelse (lodsfrigørelsesbevis).

Nedlæggelse af Dykkerrådet

Rederiforeningerne har ingen bemærkninger til, at Dykkerrådet nedlægges.

Styrkelse af søfarendes retsstilling (lovforslagets § 5)

Hovedessensen i lovforslaget er, at der lovfæstes et forbud mod opsigelse af søfarende, der er taget som gidsler i forbindelse med sørøveri, og at der indføres mulighed for,

at Staten kan bidrage økonomisk til de søfarendes familier i forbindelse med gidseltagning. I forhold til adgangen til at fratræde stilling i forbindelse med besejling af fareområder indeholder lovforslaget ingen ændring af gældende ret.

Rederiforeningerne er generelt positive over for de to nye elementer og har følgende konkrete bemærkninger:

Ad § 5, nr. 1, 7, 9 og 10: I konsekvens af implementering af Maritime Labour Convention og den i den forbindelse vedtagne lovpakke anførte Rederiforeningerne i høringsvar af 21. oktober 2009:

"Hvor rederen ikke samtidig er arbejdsgiver, giver det delte ansvar en betydelig udfordring. Rederiforeningerne kan derfor støtte, at der udarbejdes en bekendtgørelse, der præciserer forpligtelsen. En bekendtgørelse vil af danske rederier kunne benyttes som redskab til overfor underleverandører at opstille de forpligtelser, disse skal honorere efter loven."

Der er endnu ikke udarbejdet sådan bekendtgørelse, hvilken Rederiforeningerne fortsat finder vil være særdeles nyttigt. I lyset af det nu fremsatte lovforslag bemærkes, at forbuddet (§ 5, nr. 7) mod opsigelse (og fri hjemrejse) vil være endnu et eksempel på forhold, rederen vil hæfte for honorering af i forhold til søfarende, der er ansat af andre end rederen. Med lovforslaget og ved MLC's ikrafttræden vil gidsler, der er ansat af 3. mand således også være beskyttet af forbuddet mod opsigelse. Det synes helt afgørende, at rederen i forhold til sine samarbejdspartnere og underleverandører er i stand til at klarlægge, hvilke pligter han i medfør af dansk lovgivning påføres over for søfarende, der ikke før ikrafttræden af MLC anses for at være fuldt ud omfattet af sømandslovens regler.

Ad § 5, nr. 2: Med den foreslåede bestemmelse gives mulighed for at yde økonomisk tilskud til personer, som den søfarende har forsørgerpligt overfor. Finansiering af tilskud sker ved træk på den på finansloven fastsatte pulje. For navnlig udenlandske søfarende er forholdet ofte, at en større del af deres løn ikke udbetales via træksedler, men først ved afmønstring. I en gidseltagningssituation kunne det være hensigtsmæssigt, at Staten, når man alligevel vurderer familiens behov for at modtage tilskud til forsørgelse, blev tillagt mulighed for at disponere over den frie del af den søfarendes løntilgodehavende, som han selv pga. gidseltagning er afskåret fra at disponere over. En sådan adgang for Staten kunne være et alternativ til en ellers omkostningskrævende værgeordning. Ved samme lejlighed kan Staten på den gidseltagne sømands vegne påse, at hyreafregning er sket korrekt, jf. sømandslovens § 64.

Ikrafttrædelse (lovforslagets § 8)

Vi er enige i formuleringen af lovudkastets § 8.

Lovforslagets dele vedrørende Rotterdam-reglerne bør ikke – og kan ikke meningsfuldt, således som lovforslaget er udformet - sættes i kraft, før Rotterdam-reglerne er trådt i kraft. Ikrafttrædelse af Rotterdam-reglerne – og dansk ratifikation heraf – bør ikke ske, før reglerne har opnået en passende stor international accept. Tilslutning af 20 stater,

som kræves, for at reglerne kan træde i kraft, er ikke nødvendigvis tilstrækkeligt. Afgørende i denne forbindelse, er det, at USA ratificerer. Ud over Spanien, som allerede har ratificeret, bør der også være klarhed over, at flere andre europæiske stater ratificerer.

Med venlig hilsen
På foreningernes vegne

Dorte Rolff

11. januar 2013

BILAG

Redaktionelle bemærkninger til udkast til lovforslag til ændring af søloven og forskellige andre love

Rotterdam-reglernes indarbejdelse (lovforslagets § 1, nr. 26-50)

Flere steder: Der afsluttes ikke med citationstegn flere steder ved overgangen fra citat af Sølvsudvalgets bemærkninger til én bestemmelse til citat af bemærkninger, der vedrører den eller de følgende bestemmelser. Typisk indeholdes i citat af bemærkninger til en given bestemmelse citat af mere generelle bemærkninger, der vedrører de følgende bestemmelser.

Lovforslagets § 255 (under § 1, nr. 26): Første afsnit i bemærkningerne afsluttes noget uklart med: "(...)".

Lovforslagets § 312 (under § 1, nr. 26): I Sølvsudvalgets bemærkninger til § 312 er der enkelte forkerte referencer. I lovudkastet er en enkelt, men ikke alle forkerte referencer rettet.

Gældende sølvs § 322, stk. 2 (under § 1, nr. 27): Det indledende afsnit i bemærkningerne synes ikke at være en korrekt fremstilling af ændringsforslaget til § 322, stk. 2.

Gældende sølvs § 325 (under § 1, nr. 29): Det er ikke klart, hvorfor den gældende bestemmelse skal ændres – bortset fra de ændringer der skyldes terminologiske forhold.

HNS-konventionen – ændringsprotokollen

Almindelige bemærkninger, pkt. 1.5: 2. afsnit kunne forskønnes sprogligt.

Lovforslagets indhold, pkt. 2.5.2.: I næstsidste afsnit bør i anden linje efter "HNS-stoffer" indføjes: "der transporteres i bulk".

§ 1, nr.10: Parentesfejl.

Krista Risgaard (SFS)

Fra: Rigsombuddet [riomfr@fo.stm.dk]
Sendt: 11. januar 2013 14:44
Til: Krista Risgaard (SFS)
Emne: SV: Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

AppServerName: SFS-ESDH-PROD
ArchiveStatusCode: 3
DocumentID: 2012010391-15
DocumentIsArchived: -1

Rigsombuddet skal hermed oplyse, at vi ikke har modtaget bemærkninger fra Vinnumálaráðið vedr. nedennævnte lovforslag



Rigsombudsmanden
på Færøerne

Med venlig hilsen
Lene Moyell Johansen
Specialkonsulent
Postboks 12
FO-110 Tórshavn
Tlf.: +298 351200
Fax: +298 310864
E-mail (journal): ro@fo.stm.dk
www.rigsombudsmanden.fo

Fra: Krista Risgaard (SFS) [<mailto:krr@dma.dk>]

Sendt: 12. december 2012 13:57

Til: samfund@advocom.dk; cph@skuld.com; info@shipowners.dk; cosea@co-sea.dk; mail@dkfisk.dk; info@shipowners.dk; danmarks@skibskredit.dk; di@di.dk; cosea@co-sea.dk; info@dykkertaxa.dk; fagligt@danskeadvokater.dk; regioner@regioner.dk; foa@foa.dk; 3f@3f.dk; fm@fm.dk; mail@finansraadet.dk; post@f-a.dk; mail@fiskernesforbund.dk; info@smaa-faergerne.dk; fp@forsikringogpension.dk; ftf@ftf.dk; Rigsombuddet; horesta@horesta.dk; jm@jm.dk; kl@kl.dk; lo@lo.dk; mf@mmf.dk; oao@oao.dk; info@shipowners.dk; info@rigsrevisionen.dk; info@smedanmark.dk; stm@stm.dk; coii@skaf-net.dk; info@seahealth.dk; mail@soefartens.org; sek@ts-skib.dk; fmn@fmn.dk; skm@skm.dk; trm@trm.dk; um@um.dk; linda.kullberg@justice.ministry.se; mikael.hjort@justice.ministry.se; anne-karin.nesdam@jd.dep.no; ps@seaservice.dk; msdyk@live.dk; danskehavne@danskehavne.dk; info@dasp.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; dtl@dtl.eu; dsf@sportsdykning.dk; info@shipbrokers.dk; etudsc@post7.tele.dk; info@danskbyggeri.dk; itd@itd.dk; marinearkgruppe@profibermail.dk; sok@mil.dk; dana@dana.dk; jmn@aaarsleff.com; msdyk@live.dk; sdm@mii.dk; kims@2501.dk; anders.torbol@dk.mags.com; multidyk@fiberboks.dk; lares@dongenergy.dk; evergreen@bbsyd.dk; lfm@strandmus.dk; sk@stm.dk; ahs@jm.dk; chhans@um.dk; fst@jm.dk; mettre@um.dk; Dorte Rolff
Cc: mettechristensen@shret.dk; pa@gorrissenfederspiel.com; htj@kromannreumert.com; kih@di.dk; rigs.zerman@skuld.com; pr@focus-advokater.dk; ulr@shipowners.dk; Kaare.Christoffersen@maersk.com; sgh@forsikringogpension.dk; Vibe.Ulfbeck@jur.ku.dk; Birgit Sølling Olsen (SFS); alj@jm.dk; Frank B. Mortensen (SFS); Henriette Bytoft Flügge (SFS); Jørgen Løje (SFS); Francis Zachariae (SFS); Birgit Sølling Olsen (SFS)

Emne: Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

Hermed fremsendes høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love, som erhvervs- og vækstministeren forventer at fremsætte i Feb. II 2013.

Høringsfristen er den 11. januar 2013.

Med venlig hilsen
Krista Risgaard

Specialkonsulent

Søfartsstyrelsen

Søfartspolitik, Jura og Søfartssociale forhold

Dir. tlf.: 39 17 46 43

E-mail: kri@dma.dk



SØFARTSSTYRELSEN
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

Krista Risgaard (SFS)

Fra: Pernille Sædam Marstal [psm@soefartens.org]
Sendt: 7. januar 2013 09:57
Til: Krista Risgaard (SFS)
Emne: VS: Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love
Vedhæftede filer: Høringsbrev_12 12 12.pdf; Høringsliste_12 12 12.pdf; Forslag til lov om ændring af søloven m v _04 12 12.pdf; United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2008.pdf; CN.563.2012-Eng (FN's korrektionsforslag).pdf; HNS-protokol_2010.pdf

Søfartens Ledere har ingen bemærkninger til det fremsendte høringsforslag til ændring af søloven og andre forskellige love.

Med venlig hilsen

Pernille Sædam Marstal
Advokat
www.soefartensledere.dk

(+45) 33 45 55 65
(+45) 33 45 55 77 (direkte)
(+45) 20 11 98 96 (mobil)

Fra: Søfartens Ledere [mailto:SofartensLedere@soefartens.org]
Sendt: 12. december 2012 14:57
Til: Lise Lammers; Janni Wester-Andersen
Emne: VS: Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

Fra: Krista Risgaard (SFS)[SMTP:KRR@DMA.DK]
Sendt: 12. december 2012 14:56:32
Til: samfund@advocom.dk; cph@skuld.com; info@shipowners.dk; cosea@co-sea.dk; mail@dkfisk.dk; info@shipowners.dk; danmark@skibskredit.dk; di@di.dk; cosea@co-sea.dk; info@dykkertaxa.dk; fagligt@danskeadvokater.dk; regioner@regioner.dk; foa@foa.dk; 3f@3f.dk; fm@fm.dk; mail@finansraadet.dk; post@f-a.dk; mail@fiskernesforbund.dk; info@smaa-faergerne.dk; fp@forsikringogpension.dk; ftf@ftf.dk; riomfr@fo.stm.dk; horesta@horesta.dk; jm@jm.dk; kl@kl.dk; lo@lo.dk; mf@mmf.dk; oao@oao.dk; info@shipowners.dk; info@rigsrevisionen.dk; info@smedanmark.dk; stm@stm.dk; coii@skaf-net.dk; info@seahealth.dk; Søfartens Ledere; sek@ts-skib.dk; fm@fmn.dk; skm@skm.dk; trm@trm.dk; um@um.dk; linda.kullberg@justice.ministry.se; mikael.hjort@justice.ministry.se; anne-karin.nesdam@jd.dep.no; ps@seaservice.dk; msdyk@live.dk; danskehavne@danskehavne.dk; info@dasp.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; dtl@dtl.eu; dsf@sportsdykning.dk; info@shipbrokers.dk; etudsc@post7.tele.dk; info@danskbyggeri.dk; itd@itd.dk; marinearkgruppe@profibermail.dk; sok@mil.dk; dana@dana.dk; jmn@aarsleff.com; msdyk@live.dk; sdk@mil.dk; kims@2501.dk; anders.torbol@dk.maqs.com; multidyk@fiberboks.dk; lares@dongenergy.dk; evergreen@bbsyd.dk; lfm@strandmus.dk; sk@stm.dk; ahs@jm.dk; chhans@um.dk; fst@jm.dk; mette@um.dk; Dorte Rolf
Cc: mettechristensen@shret.dk; pa@qorrissenfederspiel.com; htj@kromannreumert.com; kih@di.dk; per.zerman@skuld.com; pr@focus-advokater.dk; ulr@shipowners.dk; Kaare.Christoffersen@maersk.com; sqh@forsikringogpension.dk; Vibe.Ulfbeck@jur.ku.dk; Birgit Sølling Olsen (SFS); alj@jm.dk; Frank B. Mortensen (SFS);

Henriette Bytoft Flügge (SFS); Jørgen Løje (SFS); Francis Zachariae (SFS);
Birgit Sølling Olsen (SFS)

Emne: Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love
Videresendt automatisk vha. en regel

Høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love

Hermed fremsendes høring over forslag til ændring af søloven og forskellige andre love, som erhvervs- og vækstministeren forventer at fremsætte i Feb. II 2013.

Høringsfristen er den 11. januar 2013.

Med venlig hilsen

Krista Risgaard

Specialkonsulent

Søfartsstyrelsen

Søfartspolitik, Jura og Søfartssociale forhold

Dir. tlf.: 39 17 46 43

E-mail: kri@dma.dk


SØFARTSTYRELSEN
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

Krista Risgaard (SFS)

Fra: Espen Andersen / World of Greenland [ea@wog.gl]
Sendt: 7. januar 2013 13:32
Til: Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse (SFS); Krista Risgaard (SFS)
Emne: Høringssvar på sølov
Vedhæftede filer: Høringssvar på sølov - WOG.pdf

AppServerName: SFS-ESDH-PROD
ArchiveStatusCode: 3
DocumentID: 2012010391-6
DocumentIsArchived: -1

Hermed høringssvar fra World of Greenland... se vedhæftet PDF

Med venlig hilsen / Best regards
Espen Andersen
Direktør

World of Greenland

Kussangajaannguaq 7, PO Boks 109, 3952 Ilulissat, Tlf. +299 94 43 00, Fax +299 94 43 02, info@wog.gl

Online booking - www.worldofgreenland.com
TripAdvisor - <http://goo.gl/zsWtw>
Facebook - www.facebook.com/worldofgreenland
YouTube - <http://www.youtube.com/user/worldofgreenland>
eCatalogue - <http://goo.gl/eag3B>

For alle bestillinger henviser vi til vores generelle betingelser, som findes på www.worldofgreenland.com
For all bookings we refer to our General Conditions which you will find on www.worldofgreenland.com



Ilulissat 2. januar 2013

Til:

sfs@dma.dk og krr@dma.dk

Vedr.:

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om ændring af søloven og forskellige andre love i henhold til Søfartsstyrelsens anmodning om en udtalelse over lovforslaget senest den 11. januar 2013.

Vi har i turistbranchen et særligt kig på forslaget til lov om ændring af søloven - særligt s. 41-42, stk 2.1

- Det foreslås at krydstogtskibe med mere end 250 passagerer skal kunne dokumentere at sejplanen er koordineret med andre skibe, således at disse kan komme til undsætning.

- Det foreslås at store krydstogtskibe kan forbydes adgang til isfyldte farvande hvis de ikke er isklassificerede.

Der er ingen tvivl om, at en indførelse af dette vil have en dramatisk konsekvens for turisterhvervet. Det vil betyde at et stort indtægtsgrundlag og skattegrundlag forsvinder. Vi har i turistbranchen igennem en længere årrække brugt mange midler på at bygge krydstogtmarkedet op i Grønland. En indførelse af disse regler vil ødelægge al dette, og sætte os mange år tilbage. Krydstogtturismen vil blive en lille ubetydelig del af vores omsætning - og ikke som nu, som en meget væsentlig del af branchens omsætning.

Et kvalificeret skøn er, at omkring 20% af branchens samlede omsætning kommer fra krydstogtskibene, og hvis det forsvinder er det meget voldsomt - specielt i denne periode, hvor vi stadig er mærket af finanskrisen.

Og det er ikke kun turistselskaberne - det er også hele følgeerhvervet med transportsekskaber (flere store skibe har pax exchange i Grønland), logistik (forsyninger etc.) og de mange lokale detalhandlere i byerne på kysten.

Afgifter

Krydstogtskibene betaler en afgift per passager ombord på over 500 DKK per person. Det er en meget voldsom beskatning, som har medført, at flere skibe ikke længere har råd til at sejle forbi Grønland. Specielt også fordi at de tilbagevendende rederier kan se, at pengene ikke bliver brugt til at forbedre forholdene for krydstogtskibene.

Det er også for sikkerheden til søs af afgørende betydning, at havneforholdene forbedres - særligt i Ilulissat, hvor der er en flåde af over 18 passagergodkendte skibe - og et stort antal anløb med mange aktiviteter i byen.

Man kunne også forestille sig, at en del af disse midler gik i en pulje til den omtalte losordning, så der ikke pålægges skibene flere udgifter end de allerede har i de grønlandske farvande.

Med venlig hilsen

Espen Andersen
Direktør, World of Greenland