

FEBRUAR, 2017

NAALAKKERSUISUT
GOVERNMENT OF GREENLAND



SØFARTSANALYSE – SCENARIEANALYSER AF GRØNLANDS SELVSTYRES EVENTUELLE HJEMTAGELSE AF SØFARTSOMRÅDET

RAPPORT



© Copyright 2016
Udarbejdet af:
Blue Consulting
Udgivet af:
Grønlands Selvstyre, Departementet
for Kommuner, Bygder,
Yderdistrikter, Infrastruktur og
Boliger
1. udgave

INDHOLD

1	Baggrunden for denne rapport	5
2	Sammenfatning	6
3	Indledning	10
4	Scenarieanalyser for Selvstyrets hjemtagelse af søfartsområdet	14
4.1	Scenarie A – Ingen hjemtagelse	14
4.2	Scenarie B – Hjemtagelse af sagsområde 21	19
4.3	Scenarie C – Hjemtagelse af sagsområde 20 og 21	23
5	Konklusioner og anbefalinger	28
5.1	Scenarie A – Ingen hjemtagelse	28
5.2	Scenarie B – Hjemtagelse af sagsområde 21	31
5.3	Scenarie C – Hjemtagelse af sagsområde 20 og 21	33
5.4	Anbefalinger	34

Litteraturliste

Bilag A Oprindeligt kommissorium for søfartsanalysen

Bilag B Søfartsstyrelsens omkostninger i relation til Grønland

Bilag C Liste over interviewpersoner

Bilag D Oversigt over de internationale konventioners implementering i den danske og grønlandske lovgivning

Bilag E Juridisk gennemgang af søfartslovgivning vedr. Grønland

Bilag F Oversigt over antal grønlandske skibe

Bilag G Høringssvar til søfartsanalysen

1 Baggrunden for denne rapport

Nærværende scenarieanalyser er foranlediget af forudgående behandling i Inatsisartut om at fremlægge en rapport om en eventuel hjemtagelse af sagsområde 20 'sikkerhed til søs' og 21 'skibsregistrering og søretlige forhold'.

En fuldstændig beskrivelse af en eventuel hjemtagelse for sagsområde 20 'sikkerhed til søs' og 21 'skibsregistrering og søretlige forhold' er tidskrævende og meget omfattende arbejde. Det oprindelige kommissorium for søfartsanalysen¹ beskriver alle de punkter, som skal undersøges for at komme med en fuldstændig rapport. Grundet den korte tidsfrist og begrænsede midler der har været til rådighed, har det været umuligt at gå i dybden med alle punkterne i kommissoriet. På denne baggrund har styregruppen prioriteret at analysere tre scenarieanalyser for sagsområde 20 'sikkerhed til søs' og 21 'skibsregistrering og søretlige forhold'. Hvert scenarie beskriver muligheder, udfordringer og konsekvenser for Grønlands nuværende situation samt eventuelle hjemtagelse af sagsområderne, herunder et estimat af omkostningerne i Grønland jf. § 37 spørgsmål, nr. 2015/196².

Blue Consulting har bistået med analysens gennemførelse og tilblivelse. Scenarieanalyserne er udarbejdet i tæt samarbejde med Nautisk Udvalg og repræsentanter fra Søfartsstyrelsen, som har leveret de nødvendige informationer i form af interviews, notater m.v. til analysen.

Styregruppen bag kommissoriet har bestået af:

Andreas Østbirk, afdelingschef i Departementet for Kommuner, Bygder, Yderdistrikter, Infrastruktur og Boliger

Katrina Kalsø, søfartsmedarbejder i Departementet for Kommuner, Bygder, Yderdistrikter, Infrastruktur og Boliger

Hans Borchersen, maritim rådgiver for Departementet Kommuner, Bygder, Yderdistrikter, Infrastruktur og Boliger

Jeppe Carstensen, forstander i Grønlands Maritime Center

Eydun Berth Jacobsen, maritim rådgiver, Normar Consult

Troels Blicher Danielsen, vicedirektør i Søfartsstyrelsen

Pernille Palmelund Sørensen, fuldmægtig i Søfartsstyrelsen

¹ Se bilag A

² Se bilag B

2 Sammenfatning

Søfartsområdet er ikke hjemtaget af Grønlands Selvstyre og derfor stadig underlagt dansk myndighed. Dog er der et godt og tæt samarbejde med de danske myndigheder, hvorigennem der sikres at grønlandske interesser varetages.

I henhold til Lov om Grønlands Selvstyre kan Selvstyret bestemme, at de sagsområder, der fremgår af lovens bilag, skal overgå til Selvstyret.

Søfartsanalysen omfatter scenarieanalyser af sagsområderne:

- 20) Sikkerhed til søs
- 21) Skibsregistrering og søretlige forhold

Analysen omfatter *ikke* sagsområderne:

- 19) Skibsvrag, vraggods og dybdeforringelser
- 22) Kortlægning
- 23) Farvandsafmærkning, fyrbelysning og lodsområdet
- 24) Havmiljø

Scenarieanalyserne beskriver konsekvenserne ved tre forskellige scenarier for organiseringen af søfartsområdet i Grønland. De tre scenarier er:

- › Scenarie A – Ingen hjemtagelse
- › Scenarie B – Hjemtagelse af sagsområde 21
- › Scenarie C – Hjemtagelse af sagsområde 20 og 21

På baggrund af scenarieanalyserne er vi nået frem til følgende anbefalinger.

Anbefalinger

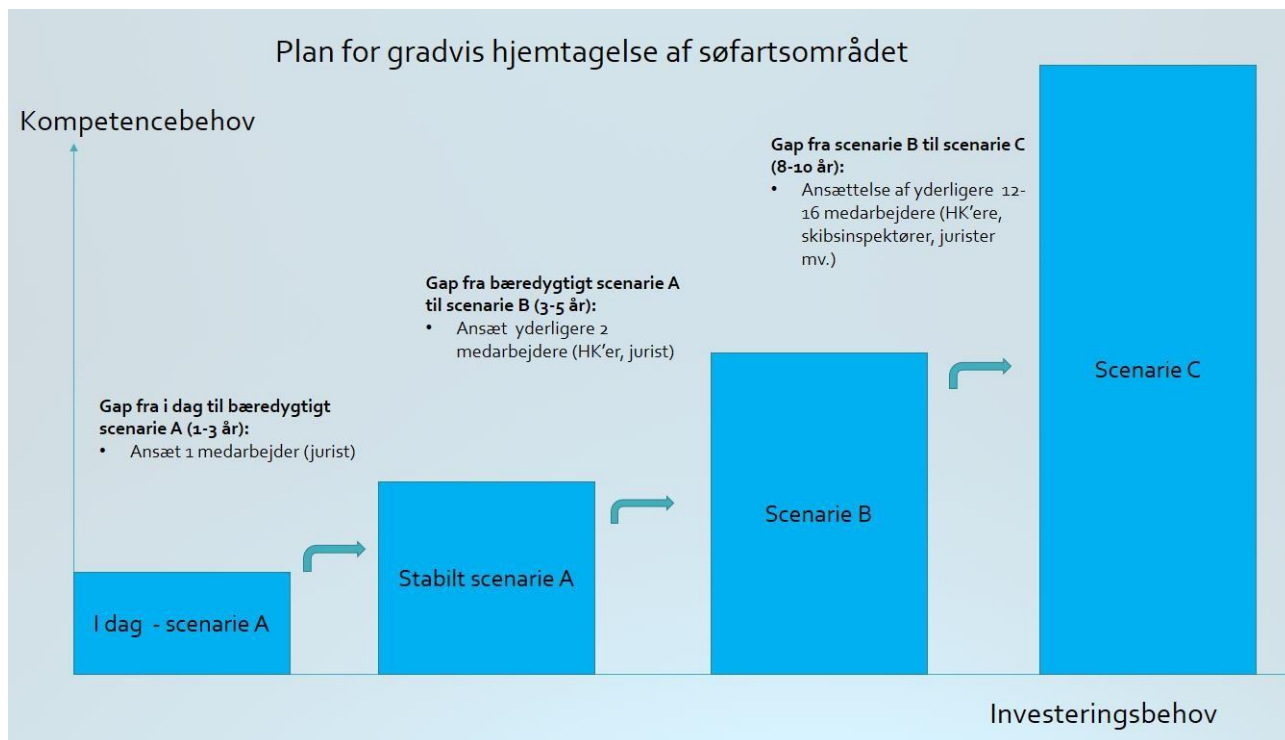
En række af undersøgelsens konklusioner og anbefalinger hænger sammen med det faktum, at søfartsområdet er et stort og komplekst område. Den grønlandske flåde består af mindre enheder samt enkelte større fiskeskibe. En hjemtagelse af søfartsområdet betyder etablering af viden, kompetencer og regelgrundlag for den, i sagens natur, mere komplicerede del af lovgivningen, som omhandler skibe, der aktuelt ikke er registreret i Grønland.

I det følgende beskrives, hvordan man eventuelt kan gennemføre en overtagelse, med respekt for Selvstyrelovens bestemmelse om, at man skal overtage et område fuldt og helt, når beslutning om overtagelse er truffet. Overordnet er behovet for forskellige niveauer af kompetencer for hvert scenarie beskrevet. Det handler både om kvantitet (antallet af medarbejdere) og kvalitet (de rigtige kompetencer). Det foreslås, at man gennemfører en successiv og nøje styret overtagelse af områderne i tre trin:

Trin 1. En konsolidering af nuværende stadie til et stabilt, stærkt og selv bærende niveau, herunder med en samlet profil af alle Selvstyrets departementer, der har berøring med søfart. Herunder harmonisering af regelværket, hvor usikkerheder/manglende bestemmelser for at kunne optræde internationalt implementeres. Endeligt øget fokus og synlighed ift. de mindre erhvervsaktører i Grønland.

Trin 2. Hjemtagelse af sagsområde 21' skibsregistrering og søretlige forhold'**Trin 3. Hjemtagelse af sagsområde 20 'sikkerhed til søs'**

Figur 1 En vej frem



For en succesfuld gennemførelse er der i det følgende givet anbefalinger til områder, der bør prioriteres. Disse har fokus på at styrke mulighederne for efterfølgende god implementering og eksekvering af politiske ønsker af en evt. hjemtagelse. Fremfor at hjemtage sagsområder med det samme (fuldt og helt fra dag til dag) plæderes for en trinvis udvikling, hvor Grønland gradvist påtager sig flere ansvarsområder. Søfartsstyrelsen og Selvstyret skal samarbejde i en overgangsperiode, og have et samlet fokus på at styrke søfartsområdet i Grønland, herunder service og rammevilkår for væsentlige erhvervsområder i Grønland. Dette kan kolidere med den juridiske forestilling om enten/eller hjemtagelse, enten/eller ansvar. Ikke desto mindre er netop en gradvis hjemtagelse nøglen til en succesfuld hjemtagelse af disse komplicerede sagsområder.

Der er tre hovedanbefalinger:

1. **Få lovgivningen opdateret og ajourført**
2. **Skab bedre rammer for maritim kompetenceudvikling**
3. **Etabler en samlet langsigtet vision og strategi for det maritime Grønland**

Anbefaling 1 – Juridisk opdatering og ajourføring af regler og krav

Søfartsområdet er karakteriseret ved at være meget omfattende, juridisk og teknisk kompliceret, hvilket kræver både jurister og tekniske specialister. Derudover er området internationalt i sin natur, hvilket kan give problemer for erhvervet, hvis de har interesser, forretninger eller samarbejde med udlandet. Af hensyn til søfartserhvervets og andre tilknyttede erhvervs rammevilkår er det vigtigt, at man får opdateret og ajourført regler og krav på søfartsområdet.

Rapporten har gennemgået international og dansk lovgivning, der er sat i kraft og ikke sat i kraft for Grønland³. Der er identificeret en række områder, der endnu ikke er sat i kraft, og der er behov for en større juridisk afdækning af dette område.

Man finder det ikke umiddelbart hensigtsmæssigt ud fra et kompetencemæssigt og økonomisk perspektiv, at Selvstyret hjemtager store komplekse juridiske maritime opgaver, hvor det er svært at identificere økonomiske eller kommercielle positive effekter. Man bør derfor udvide det eksisterende samarbejde. En videreudvikling af samarbejdet mellem Søfartsstyrelsen og Selvstyret på dette område bør generelt afspejle det forhold, at det er Søfartsstyrelsen, der er myndighed på området, og at Selvstyret har meget få ressourcer allokeret til dette store område. Derfor er det nødvendigt med et samarbejde, der stikker dybere end det eksisterende samarbejde således, at lovgivningen lettere og med større hastighed kan implementeres af Selvstyret. Dette handler i høj grad om, at embedsmænd fra Danmark og Grønland nærmer sig hinanden og har forståelse for hinandens situation og arbejdsopgaver.

Anbefalinger til den fremadrettede juridiske ajourføring:

1. Det anbefales, at man gennemfører en detaljeret kortlægning af det juridiske område, så man skaber et fuldstændigt tværdepartementalt juridisk overblik over søfartsområdet med henblik på at bringe eksisterende lovgivning ajour
2. Det anbefales, at man etablerer en mere simpel model for juridiske opdateringer, der gør interaktionen mellem Søfartsstyrelsen og Selvstyret mere smidig, og dermed gør det lettere/simplere for Selvstyrets medarbejdere at implementere ny lovgivning

Anbefaling 2 - Skab bedre rammer for maritim kompetenceudvikling

En af de primære udfordringer for Grønland er, at man p.t. ikke har de rette kompetencer, som kræves til at hjemtage sagsområde 20 og 21, og at det kan være vanskeligt at rekruttere og fastholde evt. kompetencer. Det anbefales, at man arbejder langsigtet med at udvikle maritime relevante kompetencer så man i takt med, at kompetencer udvikles gradvist muliggør en bæredygtig hjemtagelse. En beslutning om fremtidig hjemtagelse af søfartsområdet vil på kort sigt betyde endnu mere samarbejde og koordinering fordi læring og overdragelse af opgaver bliver en del af det langsigtede mål.

³ Se bilag E

Det er også i dette lys, at der i det ovenstående foreslås forskellige initiativer til et dybere samarbejde med Søfartsstyrelsen, som vil være gunstigt for for den maritime kompetenceudvikling i Grønland. Det vurderes, at det mest effektive læringsmiljø er et kontorfælleskab i Nuuk, hvor de vigtigste maritime aktører i Grønland og fra Søfartsstyrelsen fysisk sidder sammen og involverer hinanden i fælles målsætninger. En samling af de maritime kompetencer og en fælles fysisk placering vil være med til at skabe øget videndeling, effektivitet og bedre kvalitet og service til erhvervet.

Anbefaling 3 - Etabler langsigtet vision og strategiplan

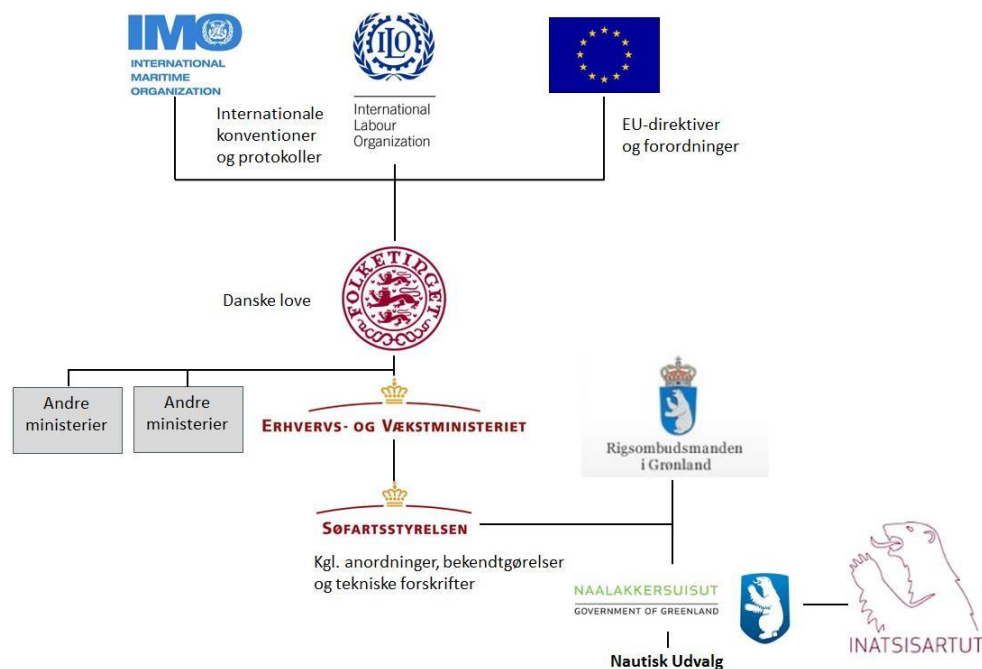
Det vil gavne søfartsområdet at etablere en vision og strategi for, hvad man vil med søfartsområdet. Der er brug for en retning, så de mange engagerede interessenter på søfartsområdet i Grønland kan forholde sig til, hvordan de hver især kan styrke indsatsen og medvirke til, at de overordnede mål nås. Strategien skal bygge på målsætninger for både det søfartspolitiske og de erhvervspolitiske områder og skal indeholde en detaljeret køreplan med aktiviteter for, hvordan målene nås, herunder eksempelvis hjemtagelse af søfartsområderne 20 og 21. Udover at søfart er en almindelig og grundlæggende transportform for mange grønlændere, er der også en række økonomiske og erhvervsmæssige rationale for at arbejde mere strategisk med søfartsområdet og endnu bredere med den blå sektor i Grønland. Den grønlandske blå sektors forskellige sektorer hænger nemlig sammen og er gensidigt afhængige. Vækst og udvikling i en sektor har positive afsmittende effekter for andre sektorer. Søfartsområdet hænger sammen og er i større eller mindre omfang en driver for vækst og udvikling for Grønlands nuværende og potentielle største nøgleerhverv og indtægtskilder, herunder eksempelvis fiskeriet, turismen, råstofsektoren og havnesektoren.

Rapporten anbefaler udarbejdelse af **en helhedsorienteret og sammenhængende national erhvervsstrategi for Grønlands blå sektor**. Det vil give god mening at tænke områderne bedre sammen, fordi man derved får mere kritisk masse i forhold til bedre udnyttelse af offentlige ressourcer, men også i forhold til at styrke virksomheders rammevilkår og muligheder for vækst og beskæftigelse.

3 Indledning

Søfarten er reguleret af globale og nationale regler inden for maritime områder, som eksempelvis konkurrence, sikkerhed, miljø, arbejdsmiljø, uddannelse mv. Den internationale maritime regulering og løsninger til reguleringsmæssige udfordringer udarbejdes i FN's søfartsorganisation – International Maritime Organization (IMO) samt for Danmarks vedkommende i den Europæiske Union (EU). På arbejdsmarkedsområdet udarbejdes reglerne af FN-organisationen International Labour Organization (ILO). Derudover findes der nationale bestemmelser for mindre skibe og fartøjer.

Figur 2 Illustration over de væsentligste organisationer, der regulerer søfartsområdet



De internationale regler gennemføres i de lande, der ønsker at være åbne for international søfart. Nedenstående figur illustrerer sammenhængen mellem international lovgivning, dansk lovgivning og underliggende lovinstrumenter. Ikke alle danske love bygger på internationale regler og for sådanne love falder den øverste blok i figuren bort.

Figur 3 Kort oversigt over danske lovgivningssammenhænge



At der er taget forbehold for Grønland betyder i denne sammenhæng, at der ved underskrivelsen kan forbeholdes den ret, at konventionen ikke umiddelbart skal være gældende for Grønland. Beslutning om en konvention senere skal gælde for Grønland eller ikke, træffes af de grønlandske myndigheder.

For Grønland er opdatering af lovgivning en aktuell udfordring. Det gælder eksempelvis i forhold til den manglende ajourføring af Maritime Labor Convention (MLC) vedr. arbejdsmarkedsretten, ansættelsesretten mv., som er en af udfordringerne for, at grønlandske skibe kan sejle internationalt.⁴ Der er fra flere sider udtrykt tvivl om på hvilken måde MLC enten allerede er eller skal gennemføres i Grønland.

En konsekvens af manglende opdatering af lovgivning i Grønland er f.eks., at den del af de grønlandske skibe der er omfattet af de omtalte konventioner ikke kan sejle i international fart. Blandt andet derfor, er skibe fra det grønlandske rederi Royal Arctic Line (RAL) hjemmehørende under dansk flag.

Rapportens udgangspunkt

I henhold til Lov om Grønlands Selvstyre⁵ kan Selvstyret hjemtage visse sagsområder. Dette projekt omfatter alene sagsområderne nr. 20 og 21 fra Selvstyrelovens liste II, dvs. 'Sikkerhed til søs' og 'Skibsregistrering og søretlige forhold'. Projektet omhandler ikke sagsområderne 'Skibsvrag, vraggods og dybdeforringelser', 'Kortlægning', 'Farvandsafmærkning, fyrområdet og lodsområdet' og 'Havmiljø' jfr. Lov om Grønlands Selvstyre liste II, nr. 19 og 22, 23 og 24. Beskrivelse af Sagsområde 20 fremgår nedenfor.

⁴ MLC-konventionen gælder formelt kun for handelsskibe over 500BT i international søfart. Den gælder ikke for fiskeskibe. For skibe under 500BT er det frivilligt at have et certifikat, men mange stater kræver det alligevel. I praksis har grønlandske skibe under denne størrelse dog oplevet at blive afvist f.eks. ved sejlads mellem Grønland og Canada på grund af Grønlands manglende ratificering af MLC.

⁵ Lov om Grønlands Selvstyre: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=123055>

Tekstboks 1 *Kort beskrivelse af sagsområde 20 'sikkerhed til søs' og 21 'skibsregistrering og søretlige forhold'⁶*

Sikkerhed til søs (liste II, nr. 20)

Sø sikkerhedslovgivningen fastsætter regler for de forskellige skibstypers bygning, udstyr og drift; for arbejdsmiljøforhold om bord, for rederes og skibsførers ansvar, for tilbageholdelse af skibe, for klassifikationsselskaber, for måling af skibe, for certifikater, samt for tilsyn og administration. Endvidere omfatter sagsområdet ulykkesopklaring, færdselsregler til søs mv. samt regulering af bemandings- og kvalifikationskrav mv. til skibes besætninger mv. Områderne er karakteriseret ved en omfattende international regulering, hvis udmøntning sker i national regelfastsættelse. Lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse 627 af 26. juli 2002 med senere ændringer og lov om skibes besætning, jf. lov nr. 15 af 13. januar 1997 med senere ændringer samt lov om skibsmåling, jf. lovbekendtgørelse nr. 43 af 2. januar 1993 med senere ændringer, udgør hovedlovene på området. Disse love er sat i kraft for Grønland henholdsvis ved anordning nr. 607 af 25. juni 2001 med senere ændringer og anordning nr. 608 af 25. juni 2001.

Skibsregistrering og søretlige forhold (liste II, nr. 21)

Sagsområdet omfatter ejendoms- og formueretlige forhold vedrørende skibe, rederier mv., herunder spørgsmål om pant, ansvar, forsikring af skibe samt transportaftaler. Endvidere omfatter sagsområdet en række offentlige- og procesretlige spørgsmål, herunder spørgsmål om, hvilke skibe der kan sejle under dansk flag, bestemmelser om afgivelse af søforklaring mv. og om redernes forhold til udenlandske myndigheder mv. Hovedloven på området er søloven, jf. lovbekendtgørelse 538 af 15. juni 2004 med senere ændringer, men supplerende regulering findes i flere andre love. Der henvises her til lovbekendtgørelse 273 af 11. april 1997 om dansk internationalt skibsregister, lov nr. 254 af 8. juni 1967 om begrænsning af danske rederes adgang til at afgive oplysninger til udenlandske myndigheder og lov nr. 174 af 28. april 1982 om liniekonferencer, samt lovbekendtgørelse nr. 239 af 14. april 1984 om foranstaltninger mod forskelsbehandling inden for international skibsfart. Dele af søloven er sat i kraft for Grønland med anordning nr. 8 af 15. januar 1996. Lov nr. 254 af 8. juni 1967 og lovbekendtgørelse nr. 239 af 14. april 1989 gælder umiddelbart også for Grønland. Lov om dansk internationalt skibsregister og den ovenfor nævnte lov om liniekonferencer er ikke sat i kraft for Grønland, men de grønlandske myndigheder vil, hvis sagsområdet overtages, kunne fastsætte tilsvarende regler.

Der er i projektet set bort fra muligheden for en delvis hjemtagelse af de to områder, idet Selvstyreloven, ikke giver denne mulighed (se Selvstyrelovens § 2, stk. 2 og 3.).

I projektet er der desuden set bort fra den mulighed, at man *alene hjemtager sagsområde 20 'Sikkerhed til søs'* uden at hjemtage sagsområde 21 'Skibsregister og søretlige forhold'. Det giver ikke mening at hjemtage sagsområde 20 uden samtidig at hjemtage sagsområde 21, idet gennemførelse af synsforretninger eksempelvis i praksis forudsætter at måling og registrering af fartøjer er gennemført før en teknisk behandling. Hvis sagsområde 21 ikke hjemtages, vil Selvstyret komme i den

⁶ Bemærkninger til Lov om Grønlands Selvstyre: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=123055>

situation, at Grønland ikke kan betragtes som en flagstat, men påtager sig det lovgivningsmæssige, finansielle og håndhævelsesmæssige ansvar for opgaver i forbindelse med rollerne som kyststat og havnestat.⁷

Ovenstående fører til tre scenarier:

- › Scenarie A - Ingen hjemtagelse
- › Scenarie B - Hjemtagelse af sagsområde 21
- › Scenarie C - Hjemtagelse af sagsområderne 20 og 21

Projektet vil belyse de økonomiske, administrative og ressourcemæssige konsekvenser ved ingen hjemtagelse samt eventuel hjemtagelse i forhold til de tre scenarier.

Søfartsområdet er en stor og kompleks størrelse, og det vil derfor være umuligt at berøre alle emner i dybden inden for projektets rammer. Projektet fokuserer derfor på at give et tilstrækkeligt beslutningsgrundlag i forhold til primære konsekvenser ved hvert af de tre scenarier.

Tekstboks 2 Projektets overordnede formål

Projektet har til formål at:

1. Screene muligheder og udfordringer ved de tre forskellige scenarier
2. Vurdere kompetenceforhold og økonomisk konsekvensvurdering af en evt. grønlandsk søfartsmyndighed i forhold til de forskellige scenarier
3. Give anbefalinger og levere et overblik til beslutningstagere i Selvstyret

Projektet baserer sig på studier af tilgængelig litteratur, juridisk og administrativ screening og en kvalitativ interviewundersøgelse blandt relevante aktører og eksperter i henholdsvis Grønland, Danmark og Færøerne.

⁷ En stat kan optræde i tre forskellige roller, som hver især medfører pligter og kan give rettigheder: **flagstat**, en stat, hvis flag et skib har ret til at føre; **havnestat**, en stat med en eller flere havne, hvor skibe i international fart anløber; og **kyststat**, en stat, langs hvis kyster international skibsfart passerer.

4 Scenarieanalyser for Selvstyrets hjemtagelse af søfartsområdet

I dette kapitel gennemgås de 3 scenarier: A, B og C. For hvert af dem peges på en række muligheder og udfordringer ud fra følgende punkter:

- › Lovgivningsgrundlag, tekniske og administrative opgaver
- › Kompetencemæssige forhold
- › Økonomiske forhold
- › Evt. andre relevante forhold

4.1 Scenarie A – Ingen hjemtagelse

Afsnit 4.1 er en beskrivelse af scenarie A – ingen hjemtagelse. I dag er sagsområderne 20 og 21 ikke hjemtaget. Det er derfor de danske myndigheder, herunder Erhvervs- og Vækstministeriet (Søfartsstyrelsen), der i dag har ansvaret og varetager opgaverne under sagsområderne.

Statsministeriet har udsendt 'Vejledning om ministeriers behandling af sager vedrørende Grønland'⁸, som bl.a. beskriver, hvordan forslag til love og udkast til administrative forskrifter skal behandles i forhold til Grønland. Vejledningen beskriver også behandlingen af folkeretlige aftaler mv. i forhold til Grønland.

I forbindelse med sagsområde 20 'sikkerhed til søs', er der tale om en lang række meget forskelligartede opgaver af lovgivningsmæssig, driftsmæssig, økonomisk og teknisk karakter, som det fremgår af tekstboks 1.

En række danske ministerier er ud over Erhvervs- og Vækstministeriet involverede i disse opgaver, herunder:

- › Forsvarsministeriet (overvågning af skibstrafikken og havmiljø samt redningstjeneste og forureningsbekæmpelse til søs)
- › Miljø- og Fødevareministeriet (Miljøstyrelsen: Havmiljø)
- › Uddannelses- og Forskningsministeriet (Maritime uddannelser og uddannelsesinstitutioner)
- › Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet (Meteorologisk Institut: Vejr-mæssige forhold og Geodatastyrelsen: Søopmåling og søkortlægning, desuden ligger teleområdet nu under Energistyrelsen)

Sagsområde 21 'skibsregistrering og søretlige forhold' indeholder også en række opgaver, primært af lovgivningsmæssig og driftsmæssig karakter, som det fremgår af tekstboks 1. Ansvaret for disse opgaver ligger altovervejende hos Erhvervs- og Vækstministeriet (Søfartsstyrelsen).

⁸ Se <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?idvejledning=142582>

4.1.1 Lovgivningsgrundlag, tekniske og administrative opgaver

Grønland har allerede hjemtaget sagsområder, som grænser op til eller overlapper sagsområderne 20 og 21. Dette gælder bl.a. for følgende områder:

1. Mønstring af søfarende - hjemtaget 1. juli 1986 i henhold til Hjemmestyrelovens § 4.

Der er udarbejdet en grønlandsk mønstringslov - Landstingslov nr. 2 af 24. april 1986. I den pågældende lov betyder mønstring at et bemandingskema bliver udfyldt.

2. Søfartsuddannelse - hjemtaget 1. januar 1981 i henhold til Hjemmestyrelovens § 5

Søfartsuddannelse er egentlig en del af sagsområde 20's sikkerhed til søs', men er tidligere hjemtaget som en del af det generelle erhvervsuddannelsesområde.

3. Råstofområdet – hjemtaget med virkning 1. januar 2010

Mineralske råstoffer og aktiviteter af betydning herfor reguleres af Inatsisartutlov nr. 7. af 7. december 2009 om mineralske råstoffer og aktiviteter af betydning herfor (råstofloven). Inatsisartutloven gælder på landterritoriet og på søterritoriet ved Grønland samt i kontinentalsokkelområdet og den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. I tilladelser og godkendelser meddelt i henhold til råstofloven, fastsættes blandt andet vilkår vedrørende søfartsforhold, herunder forhold omfattede af sagsområde 20 og 21.

4. Landbaseret Miljøforhold mv. - hjemtaget 1. januar 1989 efter Hjemmestyrelovens § 5⁹

5. Havmiljø- hjemtaget 1. januar 1994 med Landstingsforordning nr. 4 om beskyttelse af havmiljøet

På råstofområdet har Miljøstyrelsen for Råstofområdet i Selvstyret i medfør af råstofloven ansvar for de hjemtagne områder havmiljøforhold på landterritoriet og på søterritoriet ved Grønland, medmindre andet følger af den almindelige havmiljølov.

Der er ikke tidligere hjemtaget sagsområder med afgrænsning til eller overlap med sagsområde 21 'skibsregistrering og søretlige forhold'.

Sagsområderne 20 og 21 dækkes udover national lovgivning af en række internationale konventioner¹⁰, som Danmark har tiltrådt – i enkelte tilfælde med forbehold for Grønland. Disse internationale bestemmelser er sat i kraft i Danmark gennem

⁹ Som følge af en lovændring omfatter dette fra 1. januar 1994 også havmiljøet ud til 3 sømilegrænsen.
¹⁰ En detaljeret liste over de relevante konventioner findes i bilag D.

en række love med tilhørende bekendtgørelser. Grønland kan vælge at tage forbehold for konventioner, men kan på senere tidspunkt ophæve disse.

Af internationale konventioner med relevans for sagsområde 20 'sikkerhed til søs' jf. Lov om Grønlands Selvstyre skal især nævnes den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS 74), lasteliniekonventionen (LL 66) og miljøbeskyttelseskonventionen (MARPOL 73/78, annekserne I, II, III og V).

Derimod er der taget forbehold for miljøbeskyttelseskonventionen (MARPOL 73/78, annekserne IV og VI), ILO's maritime arbejdskonvention (MLC 2006) og uddannelseskonventionerne (STCW 78 og STCW-F 95).

Blandt internationale konventioner af relevans for sagsområde 21 'skibsregistrering og søretlige forhold', hvor der ikke er taget forbehold for Grønland, kan nævnes ansvarskonventionen (LLMC 76 med protokollen af 1996) og bunkerskonventionen (BUNKERS 2001).

En række danske love og tilhørende bekendtgørelser er sat i kraft – helt eller delvis – for Grønland. Blandt de vigtigste love er Lov om sikkerhed til søs, Lov om skibes besætning og dele af Søloven.

Der er etableret tresamarbejdsaftaler mellem Grønlands Selvstyre og Søfartsstyrelsen:

1. Samarbejdsaftale om ikraftsættelse af tekniske forskrifter på søfartsområdet fra 2002.
2. Samarbejdsaftale om vilkår for ligestilling af søfartsuddannelser i Grønland med danske søfartsuddannelser fra 2001.
3. Samarbejdsaftale om etablering af et grønlandsk-dansk kontaktudvalg vedrørende søsikkerhed fra 2010.
4. Samarbejdsaftale mellem Råstofdirektoratet og Søfartsstyrelsen om sejladssikkerhedsmæssige forhold ved mineraludnyttelsesprojekter i Grønland fra 2011.

I praksis synes samarbejdsaftalen om søfartsuddannelse og tekniske forskrifter at fungere godt. Grønlandsk-dansk kontaktudvalg mødes med jævne mellemrum, og der sker en løbende behandling af de sager Søfartsstyrelsen fremsender i høring, ligesom Selvstyret deltager i Skibstilsynsrådet og dets underudvalgs møder samt høringer. Der kan være flaskehalse i sagsbehandlingen på begge sider, men generelt er der et godt samarbejds-klima, og der er især de seneste år kommet ledelsesmæssigt fokus på behovet for samarbejdet.

4.1.2 Drifts- og kompetencemæssige forhold

Der uddannes på Grønlands Maritime Center i dag fiske- og sætteskipperne. Der findes dog omvendt få personer med længerevarende maritime uddannelser og erfaring som f.eks. maskinmestre, skibsførere, skibsingeniører og jurister med speci-

ale i søfart og søfartslovgivning. Uanset at disse uddannelser ikke tilbydes i Grønland er det en klar forudsætning, at rekruttering til disse professioner vil være afgørende for at udvikle en bredere og dybere maritim kompetencebase i Grønland.

Søfartsområdet i Selvstyret er fordelt på flere departementer:

Departementet for Kommuner, Bygder, Yderdistrikter, Infrastruktur og Boliger - Varetager sikkerhed til søs

Departementet har etableret et Nautisk Udvalg, som består af myndigheder, erhvervs- og arbejdsmarkedsinteresser samt relevante nøgleaktører. Udvalget er et rådgivende organ, som høres i forbindelse med kommende bestemmelser, søkort mv. Udvalget mødes 1-2 gange om året for mere indgående drøftelse af emnerne. I Departementet er der ansat en fuldmægtig på søfartsområdet, som implementerer og sagsbehandler på alle de søfartspolitiske områder inden for Departementets ressortområde. Medarbejderen er formand og sekretær i Nautisk Udvalg og koordinerer i praksis med de andre departementer.

Departementet for Uddannelse, Kultur, Forskning og Kirke - varetager uddannelsesområdet, herunder særligt fiske- og sætteskipperne.

Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked, Handel og Energi - varetager arbejdsmarkedsområdet til søs eksklusivt arbejdsmiljø og arbejder med erhvervsstrategier for fiskeri og krydstogsturisme, som overlapper med søfartsområdet ift. sikkerhed til søs mv.

Departementet for Natur, Miljø og Landbrug - varetager miljøområdet og har hjemtaget havmiljø inden for Grønlands territorialfarvand. Miljøstyrelsen for Råstofområde har ansvar for havmiljøforhold i medfør af råstofloven.

Departementet for Fiskeri og Fangst - varetager fiskeripolitikken. Grønlands Fiskerikontrol (GFLK) varetager kontrollen af fiskeri og fangst. GFLK har sammen med Departementet for Fiskeri og Fangst opbygget et fartøjsregister.

Departementet for Råstoffer - varetager råstofområdet, herunder arbejdsmiljø, som vedrører offshore anlæg på grønlandsk søterritorium og kontinentalsokkelområde, som overlapper med søfartsområdet.

Søfartsstyrelsens permanente tilstedeværelse i Nuuk er for tiden 3 fastansatte skibsinspektører. Søfartsstyrelsen i Nuuk har primært fokus på de synspligtige skibe. Det betyder, at Søfartsstyrelsen kun i begrænset omfang når ud til de mindre fartøjer og fiskeskibe. Søfartsstyrelsens skibsregister i København har et formelt samarbejde vedr. registrering af fiskefartøjer med kommunerne og deres erhvervskonsulenter samt mere uformelt med KNAPK (Grønlands fisker- og fangerorganisation). Erhvervskonsulenterne har i mange år i kraft af deres decentrale placering haft mulighed for at understøtte skibsregisterets aktiviteter. Udfordringen er manglende incitament blandt fartøjsejerne til at ændre på de reelle registreringsforhold, og at det basalt set ikke er en kommunal opgave at føre fartøjsfortegnelsen. Dette er medvirkende til, at registreringen er mangelfuld og mellem ca. 1.200-1.500¹¹ fartøjer ikke er registreret. Blandt andet får brugerne ofte ikke aflyst et ikke

¹¹ GFLK's vurdering

længere eksisterende fartøj eller ændret ejerforhold. Dette er en væsentlig udfordring i dag.

Grønlands Fiskerilicenskontrol (GFLK), som fører kontrol med grønlandske og udenlandske fiskeskibe, samt jagt og fangst, er ligesom erhvervskonsulenterne repræsenteret over hele Grønland. GFLK har 20 fiskeriobservatører, 6 landings- og havneoperatører, 15 jagtbetjente og 15 administrative medarbejdere. Fiskeriobservatørerne har alle en fiskeskipperuddannelse, som kunne være relevant i forhold til et samarbejde med Søfartsstyrelsen. En umiddelbar gevinst ville være, at GFLK kunne varetage skibsregisterets og fartøjsfortegnelsens lokale repræsentation i stedet for de kommunale erhvervskonsulenter. GFLK har til eget brug etableret et seriøst fartøjsregister, som direkte vil være Søfartsstyrelsens skibsregister til gavn i form af ajourføring. Ved GFLK's fiskeriobservatørers besøg om bord kunne der endvidere foretages kontrol af bemanning og certifikater. Sagsadministration i forbindelse med skibsregistrering er placeret hos Søfartsstyrelsen i Danmark. Skibsregistreringen er juridisk set kompleks, og opfattes af nogle brugere som unødigt bureaukratisk og nøjeregnende. Dertil er sagsbehandlingen meget lang.

Endelig skal det nævnes, at Søfartsstyrelsen som ansvarlig myndighed har et omfattende administrationsapparat i Danmark, som varetager juridiske spørgsmål og lovforberedende arbejde, tegningsgodkendelser, typegodkendelser, internationalt arbejde mv. på vegne af Grønland i relation til sagsområderne 20 og 21.

Endelig skal det nævnes at arbejdet med Polarkoden er et eksempel på, hvor Søfartsstyrelsen har været den ansvarlige myndighed ved et omfattende internationalt arbejde, der har krævet store ressourcer og faglig ekspertise.

4.1.3 Økonomiske forhold

Søfartsstyrelsen er hovedmyndighed på søfartsområdet i Grønland og bekoster derved dækningen af sagsområde 20 og 21. Det sker igennem den faste repræsentation i Nuuk, og derudover periodevis udsendte medarbejdere fra Danmark. De varetager synsarbejde om bord på skibe og derudover en række andre opgaver, herunder tegningsgodkendelser på nye og ombyggede skibe og godkendelser af udstyr. Derudover kommer omkostningerne til drift af skibsregister, lovforberedende arbejde, internationale forhandlinger mm.

Søfartsstyrelsen har i notat dateret 2. marts 2016 opgjort de direkte henførbare omkostninger for sagsområderne til 7,59 mio. DKK. i 2014¹². I dette svar hedder det, at man ikke har medregnet de omkostninger, der ikke kan opgøres for Grønland, men har integreret dem i styrelsens generelle arbejde. Efterfølgende interviews med Søfartsstyrelsen indikerer, at den meget store omkostning, der ligger i alt det løbende juridiske arbejde, ikke er medtaget i opgørelsen for marts 2016. Man anslår at udgifterne for Grønland i forhold til juridisk arbejde vedr. sagsområde 20 og 21 er mellem 10-15 mio. DKK årligt. Den samlede omkostning for Søfartsstyrelsen er dermed estimeret til reelt at være i spændet mellem 17.5- 22.5 mio. DKK årligt. I skrivende stund forberedes en mere detaljeret opgørelse end notatet fra

¹² Se bilag B

marts 2016, som vil indeholde alle omkostningerne også omkostningerne i forbindelse med det juridiske arbejde.

I Departementet for Kommuner, Bygder, Yderdistrikter, Infrastruktur og Boliger har Selvstyret allokeret et budget på ca. 1.2 mio. DKK til søfartsområdet. Bevillingen omfatter bl.a. udgifter til:

- › udvikling af konkrete søfartspolitiske tiltag
- › udgifter til opfølgning og påvirkning af søfartslovgivningen for at tilgodese Grønlands interesser
- › projekt- og administrationsudgifter til forbedring af søsikkerheden
- › udgifter til udarbejdelse og implementering af informationskampagner omkring sikkerhed til søs
- › udgifter til deltagelse i udvalg, råd og nævn under Søfartsstyrelsen og andre organisationer med maritim relevans
- › udgifter til sekretariatet for Nautisk Udvalg
- › udgifter til sikring af, at Selvstyrets viden om søfartsforhold og -administration bevares og udvikles
- › overordnet overvågning af situationen på søfartsområdet med hensyn til udviklingen i skibstrafik m.m.

De ovenfor nævnte departementer er også ressortansvarlige på søfartsområdet. Det har ikke været muligt at fastslå deres præcise budget, men det vurderes at der anvendes omkring tilsammen en til to årsværk til ikke hjemtagne søfartsområder i andre departementer.

4.2 Scenarie B - Hjemtagelse af sagsområde 21

Afsnit 4.2 gennemgår mulighederne og udfordringerne for hjemtagelse af sagsområde 21 'skibsregistrering og søretlige forhold'.

I henhold til Lov om Grønlands Selvstyre, kan sagsområde 21 hjemtages alene uden at hjemtage sagsområde 20.

4.2.1 Lovgivningsgrundlag, tekniske og administrative opgaver

Sagsområde 21 'skibsregistrering og søretlige forhold' er reguleret af en række internationale konventioner. En del af disse konventioner er vedtaget uden forbehold for Grønland, hvoraf der skal nævnes Begrænsningskonventionen (LLMC 76 med sin Protokol af 1996), Fondskonventionen (FUND Protokollerne 1992 og 2003), Ansvarskonventionen (CLC Protokol 1992)) samt Bunkerskonventionen (BUNKERS 2001). Alle disse konventioner er vedtaget af IMO. Der findes også

flere andre konventioner, vedtaget uden for IMO, fx. Rotterdamkonventionen, samt Arrestkonventionen, hvor der er taget forbehold for Grønland.

En mere detaljeret omtale af disse og andre konventioner findes i bilag D.

Såfremt sagsområde 21 hjemtages skal der udvikles grønlandsk lovgivning, men denne kan være identisk med den eksisterende danske.

Eksisterende dansk lovgivning relevant for sagsområde 21:

- › Søloven, der bl.a. omfatter offentlige retlige forhold omkring skibe, herunder registrering, ejerskab, ansvar og aftaler.
- › DIS-loven, der åbner mulighed for registrering i et særligt register under dansk flag.
- › Lov om skibsmåling

Skibsregistrering svarende til det danske almindelige skibsregister og fartøjsfortegnelsen er dækket af Søloven. Hvis Grønland måtte ønske at oprette et internationalt skibsregister ligesom DIS i Danmark eller FAS på Færøerne, kan man se på DIS-loven i Danmark samt loven om FAS for inspiration. DIS åbner mulighed for at udenlandske rederier under visse betingelser kan registrere skibe i registret samt for at skibene kan sejle med udenlandske besætninger på de lønvilkår som gælder i besætningernes hjemlande. I forbindelse med gennemførelse af en lov om et internationalt skibsregister bør man også se på skattelovgivning omkring søfarende og skibe.

En række bestemmelser i Søloven gennemfører EU-lovgivning. Da Grønland ikke er medlem af EU må bestemmelserne analyseres nøje og beslutning træffes, om hvorvidt Grønland vil eller kan tilslutte sig disse bestemmelser. Et eksempel på sådanne bestemmelser er reglerne om transport af passagerer og deres bagage (Athenkonventionen). Denne internationale konvention er gennemført i Danmark gennem EU-lovgivning med supplerende dansk lovgivning.

En hjemtagelse af sagsområde 21 'skibsregistrering og søretlige forhold' vil omfatte en række opgaver for Selvstyret herunder blandt andet:

- › **Ophævelse af eksisterende forbehold for Grønland** vedrørende visse konventioner. I den forbindelse må Selvstyret vurdere hver enkelt konvention med henblik på en sådan beslutning. For sagsområde 21 er der tale om ganske få sådanne konventioner.
- › **Udvikling af grønlandsk lovgivning** til gennemførelse og håndhævelse af de internationale konventioner samt lovgivning, hvor der ikke foreligger international lovgivning, og hvor Selvstyret finder lovgivning nødvendig. For så vidt angår de emner, hvor eksisterende dansk lovgivning allerede er sat i kraft for Grønland, vil en sådan lovgivning kunne overføres umiddelbart (efter aftale med Danmark). Den vil evt. kunne blive oversat og sat i kraft som grønlandsk

lovgivning. Hvor eksisterende dansk lovgivning ikke gælder for Grønland skal Selvstyret gennemgå hver enkelt lov eller bekendtgørelse. Der efter skal Selvstyret tage beslutning om, hvorvidt de skal udformes til grønlandsk lovgivning eller ej. I den sammenhæng er det vigtigt at påpege, at visse dele af den danske lovgivning, som er relevant for sagsområde 21, er helt eller delvist baseret på eller inspireret af EU-lovgivning. Selvstyret vil i sådanne tilfælde skulle vurdere de enkelte love eller bekendtgørelser, og beslutte om man vil tilslutte sig disse, som de er udformede; om de skal ændres for bedre at passe til grønlandske forhold og ønsker; eller om der skal udvikles helt ny grønlandsk lovgivning.

- › **Oprettelse af enhed** til at varetage de ovennævnte etableringsopgaver. Enhed skal her forstås i bredeste forstand, idet den kan bestå af personer med fornøden juridisk kompetence, som bliver dedikerede til opgaven. Enhed kan dog også bestå af en række personer med den fornødne kompetence, som har det som en del af deres arbejde. De omtalte personer kan enten være direkte ansatte af Selvstyret eller eksternt tilknyttede personer.
- › **Oprettelse af en enhed af mere permanent karakter** til at varetage de daglige funktioner i forbindelse med håndhævelsen af sagsområde 21, og følge med i de løbende ændringer i de internationale konventioner. Der skal være personer med den fornødne kompetence til at sikre en juridisk holdbar registrering af skibe og panterrettigheder i skibe. Den øvrige del af de søretlige opgaver er af mere administrativ driftsmæssig karakter. Der er her tale om modtagelse og simpel kontrol af registreringsbegæring, indlægning af data i registersystemerne, udtrækning af oplysninger fra registersystemerne mv. Der er også tale om sagsbehandling i forbindelse med forsikringscertifikater, som visse skibe skal være udstyret med.

4.2.2 Drifts- og kompetencemæssige forhold

De samme forhold som beskrevet i scenarie A vedrørende kompetenceudfordringerne gør sig gældende for den eventuelle implementering af scenarie B.

Specifikt kræver scenarie B en styrkelse af følgende kompetencer i relation til de væsentligste opgaver:

- › **Klargøring af lovgivningen til hjemtagelse af sagsområde 21 (etableringsopgave)** - Hjemtagelse af sagsområde 21 kræver en stor og solid juridisk ressourcebase. Man vil kunne lette dette arbejde ved at udvikle grønlandsk lovgivning på området ved at lade sig inspirere af dansk/færøsk lovgivning, som tilpasses grønlandske forhold, så man kan nøjes med at tage stilling til grønlandske forbehold.
- › **Driftsopgaver af evt. skibsregister** – Vil afhænge meget af antallet af skibe i et evt. grønlandsk skibsregister. Det er umiddelbart ikke sandsynligt, at et grønlandsk skibsregister på kort sigt kan tiltrække mange udenlandske rederier. Det vil formentligt kunne tiltrække RAL skibe af loyalitet til sine ejere. Der

er to overordnede parametre, der kan tiltrække udenlandske skibe til et skibsregister: 1. Gunstige skatte og rammevilkår og 2. høje kompetencer/højt serviceniveau. Det vil kræve tid for Grønland at etablere et attraktivt internationalt skibsregister. Med udgangspunkt i det nuværende niveau af antal skibe¹³ vil det kræve 1-2 administrative medarbejdere og 1 jurist til driftsopgaverne i et skibsregister.

- › **Drift af andre søretlige forhold** – Dette område kræver en solid juridisk resourcebase for at kunne varetage det løbende arbejde med at identificere og indarbejde ændringer i internationale konventioner i grønlandsk lovgivning. Som Færøerne har gjort, kunne man formentlig forhandle sig frem til et samarbejde, hvor Søfartsstyrelsen på vegne af Grønland vil forhandle og udarbejde det juridiske forarbejde, som Grønland så kan tilføje evt. forbehold eller justeringer til.

4.2.3 Økonomiske forhold

Som beskrevet i Scenarie A har Søfartsstyrelsen udarbejdet et notat vedr. Søfartsstyrelsens direkte henførbare omkostninger til sagsområde 21¹⁴. Heraf fremgår et årligt beløb på 0,39 mio. DKK. På baggrund af interviews med Søfartsstyrelsen står det dog klart, at dette ikke er et præcist overslag over de samlede omkostninger for Søfartsstyrelsen. Som det gjorde sig gældende i scenarie A så er det juridiske arbejde ikke medtaget i svaret fra Søfartsstyrelsen. Interviews med Søfartsstyrelsens indikerer, at omkostninger for det nuværende arbejde er mellem 2-3 mio. DKK årligt til at varetage Grønlands opgaver vedr. sagsområde '21 skibsregister og søretlige forhold'.

For Selvstyret vil der være et omkostningstillæg i og med, man ikke som Søfartsstyrelsen kan høste stordriftsfordelene af at have en stor ressourcebase af jurister og specialister, der arbejder generelt med hele søfartsområdet. Selvstyret skal opbygge en ny organisation, rekruttere medarbejdere i forhold til kompetencebehov samt videreudvikle medarbejdernes kompetencer så de på langt sigt ikke vil være afhængige af arbejdskraft udenfor Grønland. Derudover skal der evt. købes et registersystem, medmindre der kan bevilges en kopi af Danmarks eksisterende system.

Det vurderes, at et realistisk årligt estimat for sagsområde 21 vil være på mellem 3-5 mio. DKK dækkende lønning til jurist, samt 1-2 kontomedarbejdere, 1 kontorarbejdsplads inkl. faciliteter (IT, kantine, rengøring mv.), som typisk vil koste 60.000-80.000 pr. plads¹⁵ og evt. indkøb (abonnement) af registersystem mv. Omkostninger må forventes højere de første år, til man har etableret faste effektive arbejdsgange, og medarbejderne er fortrolige med arbejdsopgaver. Har man et politisk ønske om et register, der kan tilbyde en bedre og mere omfattende service, der eksempelvis i højere grad kan adressere udfordringerne med de manglende og/eller fejlagtige registreringer, så vil det kræve yderligere investeringer.

¹³ Se bilag F

¹⁴ Se bilag B

¹⁵ Kilde: <http://fm3.dk/KurserSlides/fm3-slides-hvad-koster-en-kontor-arbejdsplads.html>

4.3 Scenarie C - Hjemtagelse af sagsområde 20 og 21

Afsnit 2.3 er en beskrivelse af scenarie C, som omfatter hjemtagelse af både sagsområde 21 'skibsregistrering og søretlige forhold' og sagsområde 20 'sikkerhed til søs'.

4.3.1 Lovgivningsgrundlag, tekniske og administrative opgaver

Af internationale konventioner af relevans for lov om sikkerhed til søs, hvor der **ikke er taget forbehold for Grønland**, kan f. eks nævnes den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS 74), lasteliniekonventionen (LL 66) og miljøbeskyttelseskonventionen (MARPOL 73/78, annekserne I, II, III og V).

Disse konventioner kan umiddelbart implementeres i den grønlandske lovgivning. Dette vil indebære en evt. oversættelse af lovgivningen fra dansk til grønlandsk og en evt. aftale mellem Danmark og Grønland om et sådant brug af dansk lovgivning.

Af internationale konventioner af relevans for lov om sikkerhed til søs, hvor der **er taget forbehold for Grønland**, kan fx nævnes miljøbeskyttelseskonventionen (MARPOL 73/78, annekserne IV og VI), ILO's maritime arbejdskonvention (MLC 2006) og uddannelseskonventionerne (STCW 78 og STCW-F 95). Her kan man overveje at hæve forbeholdet for Grønland. Hvor forbeholdene ophæves, kan man så følge de oven for anførte retningslinjer.

Den eksisterende danske lovgivning bygger primært på Lov om sikkerhed til søs. Under denne lov er der udstedt en række bekendtgørelser og tekniske forskrifter.

Tekniske forskrifter har samme status som bekendtgørelser. Tekniske forskrifter udstedes af Søfartsstyrelsen i to former. Den ene gruppe er mindre omfattende forskrifter, de såkaldte 'løse' forskrifter og den anden gruppe er 'store' forskrifter som:

- › Meddelelser fra Søfartsstyrelsen A, som dækker området arbejdsmiljø
- › Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B om skibes bygning og udstyr mv. (større skibe, herunder konventionsskibe)
- › Meddelelse D om skibes bygning og udstyr mv. (Passagerskibe i indenrigsfart)
- › Meddelelser E om skibes bygning og udstyr mv. (større fiskeskibe)
- › Meddelelser fra Søfartsstyrelsen F om skibes bygning og udstyr mv. (mindre erhvervsfartøjer)

Hvis man ønsker at anvende klassifikationselskaber, som anerkendte organisationer ("Recognized Organizations") er der en række internationale krav, som er vedtaget af den Internationale Maritime Organisation (IMO) gennem SOLAS-konventionen. I Danmark er disse bestemmelser gennemført gennem lov om sikkerhed til søs og udmøntet yderligere i Meddelelser B fra Søfartsstyrelsen samt gennem den såkaldte klasseaftale ("Class Agreement").

Eksisterende grønlandsk lovgivning

- › Landstingslov om mønstring af søfarende
- › Landstingsforordning om søfartsuddannelser
- › Selvstyrets bekendtgørelse om bemanningen af grønlandske fiskefartøjer (vedtaget med hjemmel i fiskerilovgivningen)

Nødvendig grønlandsk lovgivning

Al den relevante danske lovgivning, der på nuværende tidspunkt er sat i kraft for Grønland, må antages at have taget fornødent hensyn til de særlige grønlandske forhold. Derfor vil denne lovgivning efter vores opfattelse kunne overtages af Selvstyret (efter aftale med Danmark), oversættes til grønlandsk og gennemføres.

Dansk lovgivning, som endnu ikke er sat i kraft for Grønland, skal vurderes i hvert enkelt tilfælde for deres anvendelighed set i relation til de særlige grønlandske forhold.

Grænseområder og snitfladeproblemer

På den tidligere omtalte liste II til Selvstyreloven optræder en række sagsområder, som grænser op til eller overlapper sagsområde 20, nemlig:

- › Sagsområde 12 (Radiobaserede nød- og sikkerhedstjenester)
- › Sagsområde 24 (Havmiljø)
- › Sagsområde 27 (Arbejds miljø) og
- › Sagsområde 28 (Meteorologi)

Disse områder og de problemstillinger, som måtte knytte sig til dem i forbindelse med en eventuel hjemtagelse af sagsområde 20 bør underkastes en nærmere undersøgelse. De forventes dog kun at medføre opgaver af koordinationsmæssig karakter. Især sagsområderne omkring 'havmiljø', 'arbejds miljø' og 'landbaseret miljø' bør underkastes en analyse, så man får fastlagt, hvilke grænseområder der i dag er gældende

Opgaver for Selvstyret ved en eventuel hjemtagelse af sagsområde 20:

- › **Implementering af Inatsisartuts Mønstringslov** som blev vedtaget i april 1986, men som fortsat ikke er implementeret.
- › **Ophævelse af eksisterende forbehold** for Grønland vedrørende visse konventioner. I den forbindelse må Selvstyret vurdere hver enkelt konvention med henblik på en sådan beslutning.

- › **Udvikling af grønlandsk lovgivning** Her vil det samme gælde som i scenarie B. Se afsnit 4.2.1.
- › **Oprettelse af en enhed** - Her vil det samme gælde som i scenarie B. Se afsnit 4.2.1. Efter opstarten etableres en enhed af mere permanent karakter til at varetage de daglige funktioner i forbindelse med håndhævelsen af sagsområde 21. Der skal være personer med de fornødne fagtekniske, juridiske og administrative kompetencer til at løse de mange forskelligartede opgaver. Af sådanne opgaver skal her nævnes:
 - › **Juridiske driftsopgaver:** Vedligeholdelse af eksisterende lovgivning samt udvikling af eventuel ny lovgivning. Ved lovgivning forstås her, som altid, såvel egentlige love som deraf følgende bekendtgørelser og tekniske forskrifter.
 - › **Tekniske driftsopgaver:** Tegningsgodkendelse for nybyggede skibe samt for større ombygninger af eksisterende skibe. Inspektioner om bord på skibe, dvs. især lovpligtige syn, havnestatskontrol af udenlandske skibe der anløber grønlandske havne, auditering af sikkerhedsstyringssystemer henholdsvis terrorsikring især på større skibe. Der er her p.t. tale om meget få grønlandske skibe. Tilsvarende skal der ske auditering af rederiers sikkerhedsstyringssystemer og terrorsikringsforanstaltninger. Godkendelse af udstyr, rådgivningsarbejde, herunder udarbejdelse af tekniske vejledninger for at sikre bredere forståelse hos brugerne af den tekniske lovgivning i forbindelse med sagsområde 20 'sikkerhed til søs'. Alle disse opgaver kræver fagteknisk kompetence på de skibstekniske, nautiske og maskintekniske fagområder der i Søfartsstyrelsen varetages af skibsinspektører.
 - › **Administrative driftsopgaver:** Dataindlægning og – udtræk, såvel i enkelte sagsbehandlinger som til statistiske formål. Derudover almindelig kontordrift som finansielt betonedede opgaver som rejseafregninger, budgetopstilling, generelle regnskabsopgaver, sekretariatsbistand samt andre ad hoc opgaver mv.

4.3.2 Kompetencemæssige forhold

De samme forhold som beskrevet i tidligere scenarier vedrørende kompetenceudfordringerne gør sig i gældende for den eventuelle implementering af scenarie C.

Som ovenstående opgaver antyder, vil det kræve en stor organisation at hjemtage begge sagsområder. På Færøerne, som delvist har hjemtaget disse områder, har man til sammenligning opbygget en organisation på ca. 20 medarbejdere.

Figur 4 Organisationsdiagram for den færøske søfartsstyrelse Sjóvinnustýrið¹⁶

Det skal i denne forbindelse nævnes, at Færøerne har en samarbejdsaftale med Søfartsstyrelsen i Danmark om at levere det løbende juridiske lovforberedende arbejde som afstedkommer af de internationale konventioner. Denne samarbejdsaftale er afgørende for, at en delvis hjemtagelse har været mulig for Færøerne. Færøerne har ligesom Grønland umiddelbart ikke mulighed/ressourcer til at tiltrække tilstrækkelige jurister med specialer inden for det søretlige område.¹⁷

På Grønland har interviewinteressenterne indikeret, at de relevante kompetencer næppe kan findes i Grønland i det nødvendige omfang. Det gælder tekniske uddannelser som skibsfører, maskinmester og skibsingeniører, samt jurister med søretligt speciale. Det må forudsætte, at medarbejdere til disse jobs i høj grad må rekrutteres uden for Grønland.

4.3.3 Økonomiske forhold

På linje med de andre scenarier giver Søfartsstyrelsens notat en indikation af omkostningsniveauet¹⁸. Her fremgår det, at Søfartsstyrelsens direkte henførbare omkostninger er estimeret til 7,59 mio. DKK årligt, herunder 7.20 mio. DKK til 'sikkerhed til søs' og 0,39 mio. DKK til 'Skibsregistrering og søretlige forhold'. I interviews med Søfartsstyrelsen er der kommet ny indsigt og mere præcise omkostningsdata forbundet med at varetage sagsområde 20 og 21. Søfartsstyrelsens vurdering anvender mellem 17,5-22,5 mio. DKK pr år på disse opgaver. Forskellen mellem dette tal og de direkte henførbare omkostninger fra bilag B er primært, at det juridiske lovforberedende arbejde er talt med i det sidste beløb.

¹⁶ Kilde: <http://www.fma.fo/Default.aspx?pageid=18335>

¹⁷ Vurderingen fra den færøske søfartsstyrelse Sjóvinnustýrið

¹⁸ Bilag B

Det må antages, at Søfartsstyrelsen gennem en moden og veludviklet organisation har en række stordriftsfordele, og kan høste effektiviseringsgevinster, som Selvstyret ikke har. Derudover vil Selvstyret have ekstraomkostninger i forbindelse med rekruttering og udvikling af kompetencer.

Det forventes også at være muligt for Selvstyret at 'købe' praktiske ydelser (syn, auditering, certificering, godkendelser inkl. typegodkendelser mv) hos andre leverandører (Søfartsstyrelsen i Danmark, Søfartsstyrelsen på Færøerne, klassifikationselskaber, private firmaer eller personer mv). Juridiske ydelser (lovgivning mv.) kan eventuelt også overvejes indkøbt. I alle tilfælde vil det formelle og reelle ansvar, inkl. økonomi, ligge hos de grønlandske myndigheder.

Det vurderes, samlet set, at Selvstyrets omkostninger vil være på mellem 25-35 mio. DKK årligt for hjemtagelse af scenarie C. Det vil formentligt ligge højt i de første år efter en hjemtagelse, og vil gradvist kunne reduceres til at nærme sig de 25 mio. DKK årligt. Man vil kunne gøre det mindre omkostningstungt ved en samarbejdsaftale som på Færøerne, hvor Søfartsstyrelsen fortsat varetager den løbende juridiske forhandling og opdatering. På lang sigt vil der evt. være mulighed for nogle indtægter ved skibsregistrering og skatter/afgifter, hvis man kan tiltrække udenlandske skibe. Dette vil kræve at man kan tilbyde attraktive vilkår og høj service til udenlandske rederivirksomheder. Den mest oplagte attraktion for et evt. grønlandsk skibsregister vil være tiltrækning af fiskefartøjer. Her vil man evt. kunne forudsætte en grønlandsk skibsregistrering for at få adgang til grønlandske fiskekvoter, og derved kunne tiltrække udenlandske rederier. Det anbefales, at man fastholder en høj sikkerhedsstandard for at undgå menneskelige, miljømæssige og samfundsøkonomiske negative konsekvenser af søulykker. På kort sigt vurderes der ikke at være nævneværdige indtægtsmuligheder.

5 Konklusioner og anbefalinger

I kapitel 4 er beskrevet en række forhold for scenarierne i forbindelse med ingen hjemtagelse samt Selvstyrets eventuelle hjemtagelse af sagsområde 20 'sikkerhed til søs' og 21 skibsregistrering og søretlige forhold'.

Den overordnede konklusion er, at det tegner til at være en omkostningstung operation at hjemtage sagsområderne 20 og 21 enkeltvis eller sammen. Samtidig vil det være risikabelt at hjemtage sagsområderne uden forberedelser og forudgående opbygning af kompetencer. I det følgende uddybes disse forhold, og der gives hertil en række anbefalinger til, hvordan Selvstyret kan forberede en hjemtagelse og styrke den grønlandske maritime sektor.

5.1 Scenarie A – Ingen hjemtagelse

Nedenfor listes muligheder og udfordringer for scenarie A.

Muligheder ved scenarie A

- › **Tilfredshed med Søfartsstyrelsens service fra de store virksomheder i Grønland** - En række større erhvervsaktører udtrykker tilfredshed med den nuværende service fra Søfartsstyrelsen. Sagsbehandlingen kunne godt være hurtigere, men beskrives generelt som kompetent, og man er tilfreds med de stabile rammevilkår ift. at sikre efterlevelse af de juridiske internationale forpligtelser. Under udfordringer senere fremgår, at de mindre erhvervsaktører ikke er ligeså tilfredse med servicen.
- › **Adgang til kompetencer i Søfartsstyrelsen** – Søfartsstyrelsens åbenhed sikrer adgang til høje kompetencer på det juridiske og tekniske område fra Søfartsstyrelsen, som i dag ikke i tilstrækkelig grad er til stede i Grønland.
- › **Økonomisk fordelagtig** - Situationen er klart økonomisk fordelagtig for Grønland, da Danmark som myndighed varetager og betaler for lovgivning, administration og drift af områderne.

Udfordringer ved scenarie A:

- › **Begrænset service til yderområderne i Grønland** - Søfartsstyrelsen har i dag ikke ressourcer til at yde stort fokus på fritidsfartøjer og små fiskefartøjer, især, uden for byområder (Nuuk). Søfartsstyrelsen har i dag et samarbejde med kommunale erhvervskonsulenter om at varetage de basale registreringsfunktioner i yderområderne, men dette samarbejde fungerer ikke optimalt. Dette skyldes ifølge vores interviews manglende incitament hos de kommunale erhvervskonsulenter. Til gengæld yder fisker og fangerforeningen KNAPK en ikke uvæsentlig rådgivning bl.a. i forbindelse med registreringsforhold. For brugerne i yderområderne oplever man et tungt bureaukratisk system, der ikke har ressourcer eller prioritet til at hjælpe med deres specifikke udfordringer.

- › **Langsom sagsbehandling** – Afstanden mellem København og Grønland gør sagsbehandlingen for blandt andet skibsregistrering relativ langsom og besværlig. I dag skal papirer sendes frem og tilbage fysisk med post.
- › **Sprogbarrierer og administrativ praksis** (primært skibsregister) giver anledning til misforståelser og langsom sagsbehandling, særligt for små fiskeaktører og især efter at man lukkede skibsregistrets filial i Nuuk for nogle år siden. Dette handler både om kulturforskelle, og at man ikke har et fælles sprog. Søfartsstyrelsens medarbejdere mangler i almindelighed grønlandske sprogfærdigheder og mange fiskere taler ikke dansk. Dette er en af årsagerne til at registrering af en del grønlandske skibe og fartøjer reelt er uafklaret.
- › **Søfartsorganisation hos Selvstyret** – Da søfartsområdet er dansk myndighedsområde er det Søfartsstyrelsens opgave at varetage søfartsområdet i Grønland. I vejledning om ministeriers behandling af sager vedrørende Grønland¹⁹ fremgår tydeligt, hvad myndigheder skal bidrage med mht. sagsbehandling i Grønland. Selvstyret har få ressourcer allokeret til Søfartsområdet. Departementet for Kommuner, Bygder, Yderdistrikter, Infrastruktur og Boliger har allokeret ca. 1.2 mio.DKK (en medarbejder). Denne medarbejder skal dække et stort og komplekst område, hvilket giver store ressourcemæssige udfordringer og derved gør den pågældende afhængig af et godt samarbejde med Søfartsstyrelsen. Derudover er søfartsområdet spredt på tværs af 5-6 departementer, hvilket giver store tværdepartementale udfordringer ift. samarbejde omkring snitflader.
- › **Efterslæb i forhold til Danmark** – Der mangler dels juridisk opdatering af dansk lovgivning i kraft for Grønland, og dels den praktiske gennemførelse af synsopgaverne, som i dag ikke er på dansk niveau.

5.1.1 Forslag til forbedringer af scenarie A – Ingen hjemtagelse

Samarbejdet mellem søfartsmedarbejderen i Selvstyret og Søfartsstyrelsen fungerer godt, men er samtidig udfordret, fordi det i sagens natur baserer sig på, at en enkelt søfartsmedarbejder i Selvstyret ud over eget bagland skal kunne forholde sig til et meget bredt område. Der er imidlertid en god udvikling på området, og der synes at være gode muligheder for at videreudvikle søfartsområdet i Grønland under scenarie A med en udgiftsneutral eller en mindre meromkostning.

Ud fra de foretagne undersøgelser synes følgende forslag til ændringer af den nuværende situation, at kunne skabe et mere bæredygtigt og stabilt scenarie A. Forslagene tænkes gennemført enkeltvis eller i kombination:

- › **Selvstyrets organisation på søfartsområdet** – at udvide kapaciteten eller fordel jobfunktionen på flere personer, så der er en backup ved jobskiftesituationer så al viden, erfaring, data og relationer ikke risikerer at gå tabt ved et jobskifte. Man kunne p.t. med fordel ansætte en jurist, hvilket der er et stort behov for, som enten har eller kan oparbejde et speciale inden for grønlandsk søfartslovgivning. Derudover er det koordineringsmæssigt tungt, at et så stort

¹⁹ Kilde: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=142582>

og betydningsfuldt område for Grønland er fordelt på 5-6 departementer. På sigt bør man arbejde mod at samle ressourcerne i et eller færre departementer. En mindre radikal løsning kunne være at etablere et tværdepartementalt udvalg for medarbejdere, der arbejder med søfartsområdet i de adskillige departementer, således at koordinering og samarbejde forbedres.

- › **Skab forbedrede rammer for samarbejde** - Der foreslås etablering af et kontorfællesskab for maritime aktører og kompetencer i Nuuk. I dag er de maritime kompetencer i Grønland relativt få og spredte – et kontorfællesskab vil hjælpe med at skabe mere volumen og give et samlingssted, hvor samarbejde og bedre udnyttelse af ressourcer kan finde sted. Det vil tilmed stimulere videnudveksling, læring og gøre samarbejdet let og praktisk. Et kontorfællesskab kunne bestå af Søfartsstyrelsens medarbejdere i Nuuk, Selvstyrets nøglemedarbejdere på søfartsområdet (gerne fra flere departementer), Grønlands Fiskerilicenskontrol (GFLK) og andre maritime interesse- og erhvervsorganisationer. Hvis nøglemedarbejdere af den ene eller anden grund ikke kan deltage i et evt. kontorfællesskab så bør alternativt overvejes andre formelle samarbejdsformer med ugentlige fælles arbejdsdage hos den ene eller anden aktør. Et eksempel på dette kunne være etablering af et tværdepartementalt udvalg for medarbejdere i forskellige departementer, der på den ene eller anden måde er involveret i søfartsområdet. Dertil er det også altafgørende, at medarbejdere fra Søfartsstyrelsen i Danmark, som sidder med sagsområder som er aktuelle for Grønland rejser til Grønland i forbindelse med sparring - eller at søfartsmedarbejderen i Selvstyret får mulighed for at bruge noget tid i Søfartsstyrelsen i Danmark for at få et bedre samarbejde samt indblik i de forskellige områder, der vedrører Grønland. Endvidere anbefales, at *Vejledning om ministeriers behandling af sager vedrørende Grønland* anvendes således, at udkast til nye love, bekendtgørelser mv. beskrives i et forståeligt sprog.
- › **Mere involvering af grønlandsktalende medarbejdere til løsning af Søfartsstyrelsens arbejdsopgaver** – Dette være sig både i forhold til Søfartsstyrelsens kontor i Nuuk og i forhold til skibsregistrering. Et øget samarbejde med relevante grønlandske organisationer f.eks. GFLK og KNAFK der kan kommunikere, forklare og hjælpe med håndtering af opgaver, regler og praksis. Dette vil forbedre serviceoplevelsen hos grønlandske søfolk, og nedbringe sagsbehandlingen til skibsregisteret.
- › **Mere samarbejde med fiskeriinspektørerne (GFLK) vil give effektiviseringsgevinster** - Det praktiske/udførende arbejde med eks. inspektioner bør i højere grad koordineres med GFLK, hvor de ved fiskeriinspektioner, når de er om bord, lige så godt, på vegne af Søfartsstyrelsen, kan inspicere sikkerhedsudstyr og andre forhold. Det vil være en bedre og mere effektiv service, hvor GFLKs ressourcer, kompetencer og landsdækkende tilstedeværelse bringes bedre i spil. GFLK vil derudover sammen med Søfartsstyrelsen mere effektivt kunne kortlægge og opdatere fartøjsregistret. Med det indgående kendskab GFLK har til den faktiske grønlandske fiskerflåde vil det være helt naturligt om GFLK overtog Kommunernes erhvervskonsulenters rolle som skibsregistrets lokalrepræsentant. Ovenstående vil potentielt kunne spare Søfartsstyrelsens medarbejdere i Nuuk for mange tidskrævende rejser ud af Nuuk. Det vil kræve

en del oplæring i form af kurser leveret af Søfartsstyrelsen, sidemandsoplæring mv. Derudover er det vigtigt, at der etableres et effektivt flow af informationer tilbage fra inspektører til Søfartsstyrelsen.

- › **Udvikling af maritime kompetencer** – ovenstående forslag skulle kunne medvirke til at udvikle grønlandske maritime kompetencer, som er grundlæggende for, at Selvstyret på bæredygtig vis kan hjemtage områder på søfartsområdet. Derudover bør man bygge videre på den positive udvikling omkring Grønlands Maritime Center Imarsionermik Ilinniarfik som har forbedret kvalitet og antallet af skipperelever på få år. Man bør om muligt udbygge det allerede eksisterende med danske/færøske/islandske uddannelsessteder med henblik på at tiltrække grønlandske elever for uddannelser til skibsfører, maskinmester og skibsingeniør, som der i dag i høj grad mangler i Grønland. Disse uddannelser er vigtige for at kunne etablere en bæredygtig fødekæde af maritime kompetencer, som er afgørende, hvis Grønland vil hjemtage søfartsområderne.

Som det fremgår, vil flere af ovenstående forhold forudsætte en tættere tilknytning og samarbejde mellem Søfartsstyrelsen og Selvstyret samt andre grønlandske aktører. Det kan udmærket placeres under eksisterende samarbejdsaftaler og fora, hvis det skal formaliseres. Aftalen kan årligt justeres og tilpasses, men skal have ledelsesmæssigt prioritet i Søfartsstyrelsen og Selvstyret for at sikre den ønskelige effekt. Mest af alt, er der dog tale om behovet for en anden tilgang, hvor man har fokus på i højere grad at involvere eksisterende grønlandske ressourcer/kompetencer tættere på brugerne, samt videreudvikle disse, hvor der er et behov. Ovenstående forslag forventes, at resultere i en bedre service og bedre rammevilkår for erhvervet i Grønland. Derudover vil det gradvist udvikle grønlandske maritime kompetencer og muliggøre, at Grønland gradvist og bæredygtigt kan overtage flere og flere opgaver på søfartsområdet.

5.2 Scenarie B – Hjemtagelse af sagsområde 21

Nedenfor listes muligheder og udfordringer ved hjemtagelse af scenarie B.

Muligheder ved scenarie B:

- › **Hjemtagelse af 'skibsregistrering og søretlige forhold' er en mulighed** - Opgaver i forbindelse med skibsregistrering (oprettelse af database evt. overtagelse af dansk, registrering af løbende ændringer mv.) vil isoleret set være en mulighed inden for nogle år. Det vil kræve politisk vilje og ekstra ressourcer. Det vil som minimum kræve ansættelse af en jurist og 1-2 kontomedarbejdere, men rent kompetencemæssigt vurderes dette at være muligt. Derudover skal man købe/låne et databasesystem til håndtering af data til skibsregisteret. Hjemtagelse af de søretlige forhold vil formentligt kræve et samarbejde med Søfartsstyrelsen på det juridiske område, samt yderligere bemanning af den juridiske ressourcebase hos Selvstyret.
- › **Hjemtagelse af sagsområde 21 kan medvirke til at udvikle grønlandske maritime kompetencer** –Hjemtagelse af sagsområde 21 vil kræve en række

investeringer og ansættelser, som naturligt vil medvirke til at styrke udviklingen af maritime kompetencer i Selvstyret.

- › **Nærhed i service til erhvervet** – Hjemtagelse af skibsregisteret vil ikke kun minimere den fysiske afstand, men også den sproglige og kulturelle afstand vil kunne minimeres. Det vil medvirke, at man lettere vil kunne levere en brugerorienteret service (bedre tilpasset særligt grønlandske fiskere).
- › **Indtægter ved et skibsregister** – På lang sigt er der mulighed for at genere indtægter ved hjælp af skatter og afgifter fra et grønlandsk skibsregister. Det kræver ramme- og skattevilkår, kompetencer og kundeservice, der i konkurrencen med andre registre kan tiltrække fremmede skibe til et grønlandsk register.
- › **Medvirke til grønlandsk identitet på søfartsområdet** – Et grønlandsk skibsregister vil muliggøre at skibe kan sejle i internationalt farvand med grønlandsk flag. En række interviewrespondenter har et oprigtigt ønske om at sejle med grønlandsk flag. Ud fra et bredere samfundsmæssigt perspektiv vil en hjemtagelse af skibsregistret kunne skabe en tydeligere grønlandsk identitet på søfartsområdet.

Udfordringer ved scenarie B:

- › **Juridiske barrierer** - Før man evt. hjemtager 'skibsregistrering og søretlige forhold' vil det dog kræve et juridisk arbejde med at gennemføre den nødvendige grønlandske lovgivning. Det kræver ressourcer at gennemføre det nødvendige juridiske arbejde herunder EU-grænsedragning med hensyn til anvendelsen af den danske lovgivning.
- › **Hjemtagelse af søretlige forhold kræver rekruttering og fastholdelse af jurister med søretlige kompetencer** - Det vurderes, at det p.t. i Grønland er meget begrænset med juridiske specialister med de relevante kompetencer, og at disse derfor må rekrutteres udefra.
- › **Hjemtagelse af sagsområde 21 vil kræve investeringer** - Et grønlandsk skibsregister vurderes ikke at kunne tiltrække skibe i et omfang, der vil genere indtægter, der overstiger udgifterne ved et grønlandsk skibsregister, og vil dermed være en underskudsforretning for Selvstyret. Derudover vil køb af konsulentydelse, rekruttering, fastholdelse og/eller udvikling af eksperter til håndtering af det søretlige område være omkostningsfuldt for selvstyret. Det estimeres at hjemtagelse af sagsområde 21 samlet set årligt vil koste ml. 3-5 mio. DKK ekstra ift. eksisterende budget. Det vil være dyrere i starten med etableringsomkostninger og opbygning af kompetencer.
- › **Usikre rammevilkår for erhvervet** – I det tilfælde af, at man hjemtager sagsområde 21 for tidligt før man har den nødvendige organisation, juridiske setup og nødvendige kompetencer, vil det kunne skade erhvervsaktørerne og gøre det vanskeligt for dem at drive virksomhed.

5.2.1 Forslag til en evt. implementering af scenarie B

Det vil på sigt være praktisk muligt at etablere et grønlandsk skibsregister, der på forsvarlig vis vil kunne varetage de opgaver, som følger med et skibsregister

Forslag til gennemførelse af scenarie B:

- › **Ophævelse af eksisterende forbehold for Grønland** vedrørende visse konventioner. I den forbindelse må Selvstyret vurdere hver enkelt konvention med henblik på en sådan beslutning. Hvis et grønlandsk register skal være relevant for omverdenen, skal det som et første trin være harmoniseret på regelområdet, så det er afstemt til det internationale søfartserhverv – Grønland skal være konvertible med verden. Når man handler med Grønland, skal det være på vilkår, man kender andre steder.
- › **Udvikling af grønlandsk lovgivning** til gennemførelse og håndhævelse af de internationale konventioner samt lovgivning, hvor der ikke foreligger international lovgivning og hvor Selvstyret finder lovgivning nødvendig.
- › **Samarbejdsaftale med Søfartsstyrelsen er afgørende i en overgangsfase**
En samarbejdsaftale med Søfartsstyrelsen vil lette mange forhold. Juridisk sparring med Søfartsstyrelsens juridiske specialister. Her kommer EU-grundlaget for dele af Søloven ind. Derudover lån eller køb af skibsregistersystem, og generel hjælp til at få etableret effektive arbejdsgange baseret på Søfartsstyrelsens mange års erfaring.

5.3 Scenarie C - Hjemtagelse af sagsområde 20 og 21

Nedenfor listes muligheder og udfordringer ved hjemtagelse af scenarie C.

Muligheder ved scenarie C:

- › **Hjemtagelse af sagsområde 20 og 21 kan være en langsigtet ambition, som vil styrke den maritime kompetencebase i Grønland.** Scenarie C vil kræve opbygning af en organisation med stærke maritime kompetencer. Det vil kræve en lang række ansættelser at implementere scenarie C, og det vil være med til at skabe en klynge af maritime kompetencer.
- › **Hjemtagelse af sikkerhed til søs kan skabe positive ringvirkninger.** Opgaverne er af en meget teknisk karakter, som ikke umiddelbart kaster direkte effekter af sig i form af nye jobs og nye virksomheder (bortset fra eventuelle underleverandører). På længere sigt vil det dog kunne skabe en tættere kontakt mellem Selvstyret og en lang række aktører. Sådanne aktører vil være søfartserhvervet, fiskerierhvervet, skibsværfter, udstyrsleverandører, servicevirksomheder, skibskonsulenter mv.

Udfordringer ved scenarie C:

- › **Hjemtagelse af scenarie C er næppe realistisk på kort sigt** – Nedenfor angives en række af de udfordringer, som gør, at hjemtagelse af både sagsområde 20 og 21 vurderes at være urealistisk på kort sigt. Såfremt hjemtagelse af begge områder er en politisk prioritet, bør man planlægge langsigtet og udarbejde en handlingsplan, der skal gøre Selvstyret klar til at implementere dette i fremtiden.
- › **En fuld hjemtagelse er omkostningstung** – En fuld hjemtagelse estimeres at koste mellem 25-35 mio. DKK årligt i drift. I de første 3-5 år skal derudover indregnes etableringsomkostninger til opbygning af en ny søfartsorganisation.
- › **Ophævelse af eksisterende juridiske forbehold** for Grønland vedrørende visse konventioner. I den forbindelse må selvstyret vurdere hver enkelt konvention med henblik på en sådan beslutning. Dette vil forudsætte en ikke ubetydelig indsats, idet forbeholdene skal gennemgås og begrundelserne revurderes.
- › **Udvikling af grønlandsk lovgivning** til gennemførelse og håndhævelse af de internationale konventioner samt lovgivning, hvor Selvstyret i øvrigt finder lovgivning nødvendig.
- › **Manglende adgang til kompetencer** - Som det er nævnt tidligere, vil hjemtagelse af sagsområde 20 og 21 kræve rekrutteringer uden for Grønland af kompetencer, som ikke er til stede i Grønland. Herunder skibsførere, maskinmestre, skibsingeniører og jurister
- › **Usikre rammevilkår for erhvervet** – Det kan skabe udfordringer og usikkerhed i rammevilkårene at implementere scenarie C, særligt hvis man hjemtager sagsområderne for tidligt og/eller uden omhyggelig planlægning og forberedelse.

3.3.1 Implementering af scenarie C

Som det fremgår, kræver det store ressourcer for Selvstyret på forsvarlig vis at implementere scenarie C på kort sigt. Særlig sagsområdet 'sikkerhed til søs' vil være en meget stor opgave, som forudsætter store investeringer administrativt og bemandingsmæssigt. På længere sigt er det en mulighed, men det vil kræve en stor investering at hjemtage begge områder under scenarie C. Dette er i det nedenstående uddybet.

5.4 anbefalinger

En række af undersøgelsens konklusioner og anbefalinger hænger sammen med det faktum, at søfartsområdet er et stort og meget komplekst område. Den danske og den internationale søfart består i hovedsagen af store teknisk set meget avancerede enheder såsom containerskibe, kemikalietankere, køleskibe og krydstogtskibe, mens den grønlandske flåde består af mindre enheder samt enkelte større

fiskeskibe. Oversigt over flåden er anført på bilag F, hvor det bemærkes, at der er meget få skibe der er omfattet af især SOLAS.

En hjemtagelse af søfartsområdet betyder også etablering af viden og regelgrundlag for den, i sagens natur, mere komplicerede del af lovgivningen som omhandler skibe, der aktuelt ikke er registreret i Grønland.

Alle er afhængig af en velfungerende maritim sektor, hvad enten det drejer sig om varetransport, fiskeri eller fritidsliv. Søfartsstyrelsen er myndighed på søfartsområdet i Grønland og derved har de ansvaret for at tilstrækkelige ressourcer er allokeret til området.

Aktuelt skal Selvstyret tage stilling til, hvorvidt bestemmelser (konventioner, love og bekendtgørelser) skal gælde for Grønland. Dette sker ved, at søfartsmedarbejderen i Departementet for Kommuner, Bygder, Yderdistrikter, Infrastruktur og Boliger foranlediger høringsrunder og eventuel beslutningstagen fra Inatsisartut om, i hvilket omfang en given bestemmelse skal/kan være gældende i Grønland. Søfartsmedarbejderen har ud over sikkerhed til søs området flere andre ansvarsområder såsom søkortområdet, sikkerhedskampagner m.v. Et meget stort og kompliceret område for en person.

Uanset, at det i første omgang ser uoverskueligt og meget resursekrævende ud, kan der dog være meget god mening i på længere sigt at overtage det fulde ansvar af en større del af søfartsområdet. At processen kan blive langvarig, kan den tilsvarende proces på Færøerne give et fingerpraj om. Her startede man en successiv men langsom og langsom proces i 1949 med overtagelse af bl.a. skibsregistrering, måling, opholdsrum i skibe afsluttende med en endelig hjemtagelse af hele myndighedsområdet i en meget omfattende proces, der var tilendebragt i 2002²⁰.

I det følgende beskrives, hvordan man eventuelt kan gennemføre en overtagelse, med respekt for Selvstyrelovens bestemmelse om, at man skal overtage et område fuldt og helt, når beslutning om overtagelse er truffet. Overordnet er behovet for forskellige niveauer af kompetencer for hvert scenarie beskrevet. Det handler både om kvantitet (antallet af medarbejdere) og kvalitet (de rigtige kompetencer). I Figur 5 illustreres, at der er behov for justeringer og forbedringer ved ingen hjemtagelse (scenarie A).

Forslaget er som nævnt, at der gennemføres en successiv og nøje styret overtagelse af områderne i tre trin som disse er beskrevet i kapitel 3. Nemlig:

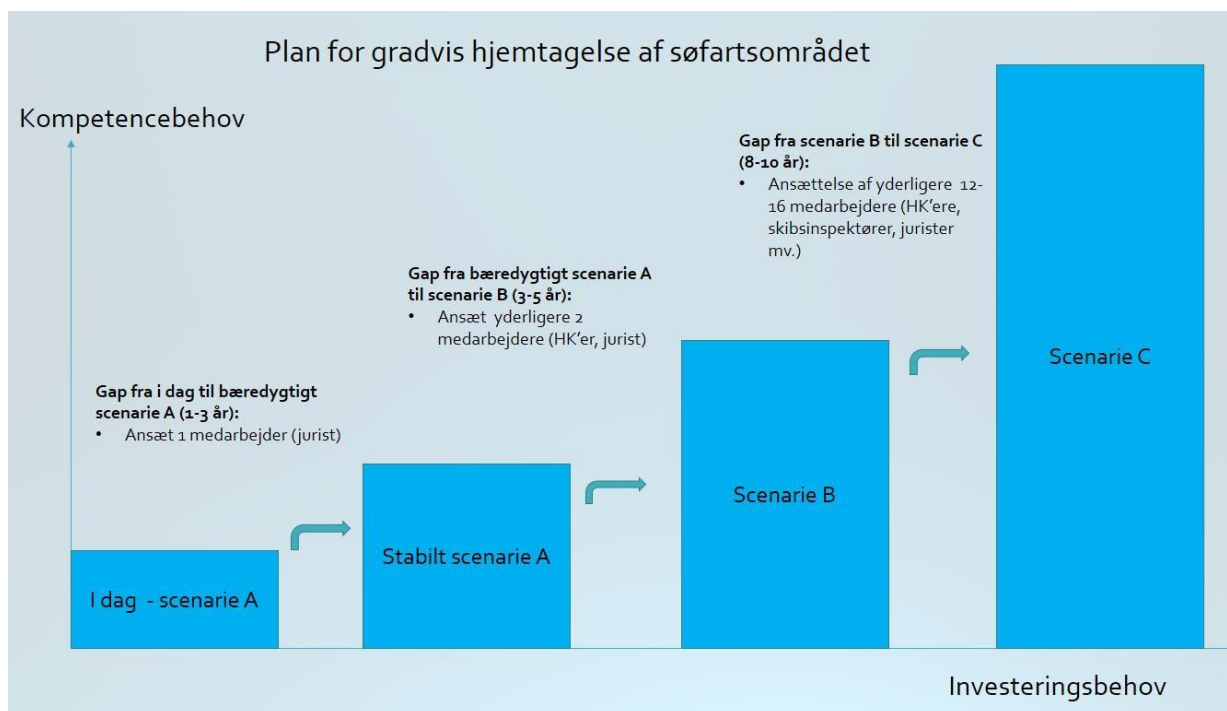
Trin 1. En konsolidering af nuværende stadie til et stabilt, stærkt og selv bærende niveau, herunder med en samlet profil af alle Selvstyrets departementer der har berøring med søfart. Herunder harmonisering af regelværket, hvor manglende bestemmelser for at kunne optræde internationalt implementeres. Endeligt øget fokus og synlighed ift. de mindre erhvervsaktører i Grønland.

Trin 2. Hjemtagelse af sagsområde 21'skibsregistrering og søretlige forhold'

²⁰ Færøsk betænkning 'Sikkerhed til søs' 2000

Trin 3 Hjemtagelse af sagsområde 20 'sikkerhed til søs'

Figur 5 En vej frem



For en succesfuld gennemførelse af forbedringer er i det følgende givet anbefalinger til områder, der bør prioriteres. Disse har fokus på at styrke mulighederne for efterfølgende god implementering og eksekvering af politiske ønsker af en evt. hjemtagelse. Fremfor at hjemtage sagsområder med det samme (fuldt og helt fra dag til dag) plæderes for en trinvis udvikling, hvor Grønland gradvist påtager sig flere ansvarsområder. Søfartsstyrelsen og Selvstyret skal samarbejde i en overgangsperiode, og have et samlet fokus på at styrke søfartsområdet i Grønland, herunder service og rammevilkår for meget væsentlige erhvervsområder i Grønland. Dette kan kollidere med den juridiske forestilling om enten/eller hjemtagelse, enten/eller ansvar. Ikke desto mindre er netop en gradvis hjemtagelse nøglen til en succesfuld hjemtagelse af disse komplicerede sagsområder.

Der er tre hovedanbefalinger:

1. **Få lovgivningen opdateret og ajourført**
2. **Skab bedre rammer for kompetenceudvikling**
3. **Etabler en samlet langsigtet vision og strategi for det maritime Grønland**

Anbefaling 1 – Juridisk opdatering og ajourføring af regler og krav

Søfartsområdet er karakteriseret ved at være meget omfattende, juridisk og teknisk kompliceret, hvilket kræver både jurister og tekniske specialister. Derudover er området internationalt i sin natur, hvilket kan give store problemer for erhvervet, hvis

de har interesser, forretninger eller samarbejde med udlandet. Af hensyn til søfartserhvervets og andre tilknyttede erhvervs rammevilkår er det vigtigt, at man får opdateret og ajourført regler og krav på søfartsområdet.

Rapporten har gennemgået international og dansk lovgivning, der er sat i kraft og ikke sat i kraft for Grønland²¹. Der er identificeret en række områder, der endnu ikke er sat i kraft. Der er dog behov for en større juridisk analyse af dette område for at give et fuldstændigt billede af Selvstyrets juridiske status på søfartsområdet. Med søfartsområdet som dansk myndighedsområde bør denne analysen udarbejdes af Søfartsstyrelsen i samarbejde med Selvstyret.

Man finder det ikke umiddelbart hensigtsmæssigt ud fra et kompetencemæssigt og økonomisk perspektiv, at Selvstyret hjemtager store komplekse juridiske maritime opgaver, hvor det er svært at identificere økonomiske eller kommercielle effekter. En videreudvikling af det eksisterende samarbejde mellem Søfartsstyrelsen og Selvstyret på dette område bør generelt afspejle det forhold, at Søfartsstyrelsen er myndighed på området, og at Selvstyret har meget få ressourcer allokeret til dette store område. Derfor er det nødvendigt med et samarbejde, der stikker dybere end det eksisterende samarbejde således, at lovgivningen lettere og med større hastighed kan implementeres af Selvstyret. Dette handler i høj grad om, at embedsmænd fra Danmark og Grønland nærmer sig hinanden og har forståelse for hinandens situation og arbejdsopgaver. To forhold gør sig gældende:

- › at Søfartsstyrelsen bliver bedre til at forstå de unikke grønlandske forhold og udfordringer og påtager sig en større rolle i at forklare, hvad lovgivningsændringerne betyder for Grønland
- › at Selvstyret styrker ressourcerne og kompetencerne på området (søfartspolitik/juridiske kompetencer)

Anbefalinger til den fremadrettede juridiske ajourføring:

1. Det anbefales, at man gennemfører en detaljeret kortlægning af det juridiske område, så man skaber et fuldstændigt tværdpartmentalt juridisk overblik over søfartsområdet med henblik på at bringe eksisterende lovgivning ajour
2. Det anbefales, at man etablerer en mere simpel model for juridiske opdateringer, der gør interaktionen mellem Søfartsstyrelsen og Selvstyret mere smidig, og dermed gør det lettere/simplere for Selvstyrets medarbejdere at implementere ny lovgivning

Anbefaling 2 - Skab bedre rammer for maritim kompetenceudvikling

En af de primære udfordringer for Grønland er, at man p.t. ikke har de rette kompetencer, som kræves til at hjemtage sagsområde 20 og 21, og at det kan være vanskeligt at rekruttere og fastholde evt. kompetencer. Det anbefales, at man arbejder langsigtet med at udvikle maritime relevante kompetencer så man i takt med, at

²¹ Se bilag E

kompetencer udvikles gradvist muliggør en bæredygtig hjemtagelse. En beslutning om fremtidig hjemtagelse af søfartsområdet vil på kort sigt betyde endnu mere samarbejde, koordinering fordi læring og overdragelse af opgaver bliver en del af det langsigtede mål.

Det er også i dette lys, at der i det ovenstående flere steder foreslås forskellige initiativer til et dybere samarbejde med Søfartsstyrelsen. Det vil være gunstigt for den maritime kompetenceudvikling i Grønland, at man udvikler samarbejdet endnu mere med Søfartsstyrelsen. Det vurderes, at det mest effektive læringsmiljø er et kontorfælleskab i Nuuk, hvor de vigtigste maritime aktører i Grønland og fra Søfartsstyrelsen fysisk sidder sammen og involverer hinanden i fælles målsætninger. En samling af de maritime kompetencer og en fælles fysisk placering vil være med til at skabe øget videndeling, effektivitet og bedre kvalitet og service til erhvervet.

Anbefaling 3 - Etabler langsigtet vision og strategiplan for målsætninger på søfartsområdet og Grønlands blå sektor

Der er ingen tvivl om, at en hjemtagelse af sagsområde 21 og måske også 20 vil have værdi for Grønlands søfart og maritime sektor. Der er dog også en risiko for, at det ikke automatisk fører den ønskede værdi med sig – enten erhvervsmæssigt, skattemæssigt eller beskæftigelsesmæssigt – at hjemtage f.eks. skibsregisteret og søretlige forhold.

For at sikre, at en eventuel hjemtagelse giver et håndgribeligt økonomisk afkast for Grønland, vil det være en fordel allerede på et tidligt tidspunkt at indtænke hjemtagelsen i en samlet grønlandsk vision og plan for udvikling af søfarten og den maritime sektor. En sådan vision og plan vil kunne tydeliggøre de forskellige vækstmæssige og økonomiske potentialer, som en hjemtagelse kan bidrage til – og hermed styrke argumentationen for hjemtagelse.

Det vil gavne søfartsområdet at etablere en samlet vision og strategi for, hvad man vil med søfartsområdet. Det vil udstikke en retning, som de mange engagerede interessenter på søfartsområdet i Grønland kan forholde sig til, herunder hvordan de hver især kan styrke indsatsen og medvirke til, at de overordnede mål nås. Strategien skal bygge på målsætninger og indeholde en detaljeret køreplan med aktiviteter for, hvordan målene nås, herunder eksempelvis hjemtagelse af søfartsområderne 20 og 21. Hermed vil hjemtagelse blive en del af en kontekst, og en del af den samlede strategi.

En strategi for søfartsområdet er isoleret set vigtigt i og med området har en fremtrædende rolle for Grønland. Udover at søfart er en almindelig og grundlæggende transportform for mange grønlændere, så er der også en række økonomiske og erhvervsmæssige rationale for at arbejde mere strategisk med søfartsområdet og endnu bredere med den maritimsektor i Grønland. Den grønlandske blå sektors forskellige sektorer hænger nemlig sammen og er gensidigt afhængige. Vækst og udvikling i en sektor har positive afsmittende effekter for andre sektorer. Søfartsområdet hænger sammen og i mere eller mindre omfang en driver for vækst og udvikling for Grønlands nuværende og potentielle største nøgleerhverv og indtægtskilder, herunder eksempelvis:

- › **Fiskeriet** og søfarten er på mange områder sammenhængende erhverv med en række fælles forudsætninger, interesser, regler mv.
- › **Turismen** og i særdeleshed krydstogterne har gavn af en veludviklet maritim sektor i Grønland med gode maritime kompetencer.
- › **Råstofsektoren** er afhængig af både søfarten og havne - en vækstudvikling i råstofsektoren kan skabe basis for mere aktivitet i skibe til og fra grønlandske havne.
- › **Havnesektoren** – en velfungerende transportkæde, der binder søtransporten effektivt sammen med andre transportmodaliteter (luft, land).

Det vurderes derfor relevant for Selvstyret at overveje en helhedsorienteret og sammenhængende national erhvervsstrategi for Grønlands maritime sektor. Det vil give god mening at tænke områderne bedre sammen. Dels fordi man derved får mere kritisk masse i forhold til bedre udnyttelse af offentlige ressourcer, men også i forhold til at styrke virksomheders rammevilkår og muligheder for vækst på tværs af Grønlands maritime sektor.

Bilag A Oprindeligt kommissorium for søfartsanalysen



Brevdato: 03-04-2016
 Sags nr. 2016-2866
 Dok. nr. 2438399

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

Kommissorium for søfartsanalysen

Nikolaj Jeremiassen fra partiet Siumut har den 20. august 2015 fremlagt følgende forslag (EM2015f28):

"Forslag til Inatsisartut-beslutning om, at Naalakkersuisut pålægges til EM2016 at fremlægge en udredning om eventuel hjemtagning af hele ressortområdet vedrørende sikkerhed til søs og skibsregistrering og søretlige forhold m.v."

Forud for 2. behandlingen af forslaget den 30. november 2015 i Inatsisartut, har Anlægsudvalget afgivet betænkning vedrørende forslaget.

Udvalget har noteret sig, at nærværende forslag ikke relaterer sig til hele søfartsområdet, men at der alene er bragt forslag om redegørelse for konsekvenser ved hjemtagelse af punkterne "Sikkerhed til søs" og "Skibsregistrering og søretlige forhold mv." jfr. Lov om Grønlands Selvstyre liste II, nr. 20 og 21.

Forslaget vedrører dermed ikke punkterne "Skibsvrag, vraggods og dybdeforringelser", "Kortlægning", "Farvandsafmærkning, fyrområdet og lodsområdet" og "Havmiljø." jfr. Lov om Grønlands Selvstyre liste II, nr. 19 og 22, 23 og 24.

Det overordnede formål med analysen er at belyse konsekvenserne ved en eventuel hjemtagelse af Søfartsstyrelsens opgaver vedrørende skibstilsyn og registrering af skibe m.v. Punkt 20 og 21 må derfor ses i et bredere perspektiv, således at spørgsmålet vedrørende forpligtelser i henhold til internationale konventioner inden for søfart, primært fra IMO og ILO, også inddrages.

Søfartsanalysens beskrivelse af deres aktiviteter i Grønland samt et estimat af deres omkostninger i Grønland jf. § 37 spørgsmål, nr. 2015f196 vil indgå som et element i analysen.

Søfartsområdet berører flere departementer i Grønlands Selvstyre, og det fremgår af Anlægsudvalgets betænkning, at analysen udarbejdes i samarbejde med flere departementer og gerne med aktører i Nautisk Udvalg, således at mulige synergieffekter ved en eventuel hjemtagelse vil kunne blive beskrevet. Der har været fuld opbakning til forslaget, som blev vedtaget i Inatsisartut den 30. november 2015.

Indledning:

Formålet med analysen er bl.a. at belyse de økonomiske, administrative og ressourcemæssige konsekvenser ved en eventuel fuld eller delvis hjemtagelse af søfartsområdet. Det må derfor antages, at det forberedende arbejde med ajourføring af love og administrative bestemmelser ikke er en del af analysen. Der bør dog redegøres for, hvilke konventioner, love og administrative bestemmelser, der er nødvendige at implementere og ajourføre for at imødekomme de forpligtelser der påligger myndigheden.

En eventuel grønlandsk søfartsmyndighed får ved en eventuel fuld hjemtagelse bl.a. ansvar for følgende områder:

- Sølov, herunder skibsregister og fartøjsfortegnelse
- Internationalt skibsregister
- Lov om sikkerhed til søs, herunder skibstilsyn, kontrol med de af myndigheden autoriserede personer eller selskaber m.v.
- Lov om skibes besætning, herunder udstedelse af sønærings- og anerkendelsesbeviser
- Lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. (sømandsloven), bl.a. at sætte gang i ordningen med lægeundersøgelse af søfarende og udstedelse af sundhedsbeviser
- Mønstring og forhyring er hjemtaget, men her er behov for etablering af en mønstrings- og forhyringsfunktion
- Lov om opmåling af skibe
- Ajourføring af love og administrative bestemmelser, samt forpligtelser i henhold til internationale konventioner på området

Det påhviler myndigheden, eller den af myndigheden autoriserede person eller selskab at syne og udstede en række certifikater til skibe. Ud over de klassiske certifikater vedrørende skibets sikkerhed, er der endvidere krav om, at handelsskibe i international fart skal synes og godkendes i henhold til MLC-konventionens bestemmelser, hvilket omfatter de ansættelsesmæssige forhold, social sikring og boligforhold om bord på skibe.

Det påhviler myndigheden at udarbejde og forberede opdateringer af love og administrative bestemmelser som følge af ændringer i internationale konventioner, samt udforme lovforslag og administrative bestemmelser efter relevante interessenters behov. De kontraherede stater til konventioner er ifølge IMO's bestemmelser forpligtet til at opretholde en kompetent myndighed for at varetage administration af bestemmelserne i konventionerne. Myndigheden skal kunne dokumentere dette ved et af IMO's godkendte kvalitetssikringssystemer.

Lov om søfartsuddannelser er allerede hjemtaget, og det er Departementet for Uddannelse, Kultur, Forskning og Kirke, som varetager området.

Imarsionermik Ilinniarfik forestår både grunduddannelsen og navigatøruddannelsen op til et niveau til sætteskipper (op til 3000 BT) og fiskeskipper 1. grad (ubegrænset). Dertil afholder skolen også en række efteruddannelses kurser på området. Uddannelserne er sikret gennem Søfartsstyrelsens kvalitetssikringssystem og opfylder internationale bestemmelser i henhold til STCW- og STCW-F-konventionerne. Det skal dog nævnes, at disse konventioner ikke er ratificeret i Grønland.

Kommissorium for søfartsanalysen:

Søfartsområdet er i sagens natur en meget kompliceret størrelse, som gør det umuligt at berøre alle emner i dybden indenfor den angivne tidsramme samt tidsfrist. Analysen skal derfor fokusere på scenarier samt anbefalede løsningsmodeller.

- 1) Analysen skal kaste lys over løsningsmodeller ved en eventuel fuld eller delvis hjemtagelse af ressortområderne vedrørende "sikkerhed til søs" og "skibsregistrering og søretlige forhold" mv. under hensynstagen til forpligtelser overfor internationale konventioner.

Analysen skal tage udgangspunkt ifølgende:

- i) Der udarbejdes mulige scenarier om en grønlandsk søfartsadministration og/eller myndighed.
 - ii) Der udarbejdes en oversigt over administrative opgaver under hensyntagen til internationale og nationale forpligtelser på området.
 - iii) Der udarbejdes forslag til nødvendig bemanning af søfartsmyndigheden. (Færøerne som eksempel)
 - iv) Oprettelse af et grønlandsk nationalt skibsregister og en grønlandsk fartøjsfortegnelse.
 - v) Oprettelse af et grønlandsk internationalt skibsregister og som følge af dette udarbejdes eventuelle løsningsmodeller vedrørende tilpasning af skattelovgivning og søfartssociale love m.v. med henblik på at sikre, at grønlandske skibe kan virke under konkurrencemæssige forhold (DIS/FAS).
 - vi) Det grønlandske selvstyres engagement i den Internationale Maritime Organisation (IMO). (Færøerne som eksempel)
- 2) Øvrige forhold som skal beskrives i analysen:
- i) En optegnelse over internationale konventioner (fortrinsvis fra IMO og ILO), som gælder for skibe i international fart, samt oversigt over hvilke af disse konventioner ikke er ratificeret i Grønland.
 - ii) Der udarbejdes en oversigt over love og administrative bestemmelser (bekendtgørelser), som er nødvendige at opdatere eller udarbejde på ny for at imødekomme de internationale konventioners minimumbestemmelser.
 - iii) Der skal sættes fokus på de udfordringer, der kan være ved at rekruttere og fastholde medarbejdere med relevante kvalifikationer i de offentlige stillinger, samt pege på muligheder for at imødekomme disse udfordringer ved skabelsen af et maritimt erhverv med dertilhørende uddannelser.
 - iv) De juridiske udfordringer der kan opstå ved en ændring af skibes hjemsted. F.eks. en ændring i Royal Arctic Lines skibes hjemsted fra Aalborg til en grønlandsk havn.
 - v) Derudover skal analysen også inddrage en eventuel udfordring, der måtte forekomme med at få reglerne oversat til grønlandsk

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga

Med venlig hilsen,

*Katrina Kalsø
Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur
isan@nanog.gl*

Bilag B Søfartsstyrelsens omkostninger i relation til Grønland



Medlem af Inatsisartut, Nikolaj Jeremiassen, Siumut

Besvarelse af § 37 spørgsmål nr. 2015-196 vedr. omkostninger for Selvstyret ved fuld overtagelse af sikkerhed til søs, skibsregistrering og lovgivning

Brevdato: 13-04-2016
Sags nr. 2015 - 8226
Dok. nr. 9417560

Kære Nikolaj Jeremiassen,

Tak for det fremsendte spørgsmål omkring omkostninger for Selvstyret ved overtagelse af sikkerhed til søs, skibsregistrering og lovgivning, som du har fremsendt i medfør af § 37 i Forretningsorden for Inatsisartut.

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

Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur har modtaget vedlagte notat fra Søfartsstyrelsen vedrørende et estimat på de økonomiske omkostninger de mener at have ift. Grønland på de nævnte områder.

Departementet vil gøre opmærksom på, at omkostningerne, som er beskrevet i notatet forventes at være væsentlig højere for Grønland ved en eventuel fuld hjemtagelse. Søfartsstyrelsen har udarbejdet et estimat alene for de omkostninger, som kan identificeres specifikt til opgaveløsning i forhold til Grønland. Der er derfor nødvendigvis ikke en sammenhæng mellem Søfartsstyrelsens omkostninger og de omkostninger, som Selvstyret ville have ved en eventuel overtagelse. Derudover forventes eventuelle grønlandske myndigheder ikke at have same stordriftsfordele som Søfartsstyrelsen.

Jeg håber, at dette besvarer dit spørgsmål.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga
Med venlig hilsen

Knud Kristiansen

NOTAT

2. marts 2016
2015022003
/PKM

Søfartsstyrelsens omkostninger i relation til Grønland

Sammenfatning

Selvstyret er blevet anmodet om at estimere omkostninger ved en eventuel overtagelse af områderne *sikkerhed til søs* og *skibsregistrering og søretlige forhold*. Søfartsstyrelsens direkte henførbare omkostninger for disse to områder udgjorde 7,59 mio. kr. i 2014.

Hertil kommer omkostninger, der ikke kan opgøres for Grønland, men er integreret i styrelsens generelle arbejde. Desuden må der påregnes udgifter forårsaget af smådriftsulemper, da selvstyret ikke ville kunne høste de samme stordriftsfordele som Søfartsstyrelsen.

Baggrund for besvarelsen

Grønlands Selvstyres Departement for Bolig, Byggeri og Infrastruktur har bedt Søfartsstyrelsen om et bidrag til besvarelse af et § 37-spørgsmål fra et medlem af Landstinget (Inatsisartut).

Spørgeren ønsker oplyst, hvilke omkostninger selvstyret ville have ved en eventuel overtagelse af Søfartsstyrelsens opgaver i forhold til *sikkerhed til søs* samt *skibsregistrering og søretlige forhold*.

Søfartsstyrelsen har imidlertid ikke grundlag for at foretage en beregning af de specifikke omkostninger, der spørges til. Det er derfor aftalt med Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur, at der udarbejdes et estimat af styrelsens omkostninger til aktiviteter på Grønland fordelt på følgende 5 områder, som udgør de af Søfartsstyrelsens ansvarsområder, der er omtalt i selvstyreloven.

1. Dykkerområdet
2. Skibsvrag, vraggods og dybdeforringelser
3. Sikkerhed til søs
4. Skibsregistrering og søretlige forhold
5. Farvandsafmærkning, fyrbelysning og lodsområdet

SØFARTSSTYRELSEN

Carl Jacobsens Vej 31
2500 Valby

Tlf. 91 37 60 00
Fax 91 37 60 01
CVR-nr. 29 83 16 10
EAN-nr. 5798000023000
sfs@dma.dk
www.sofartsstyrelsen.dk

ERHVERVS- OG VÆKSTMINISTERIET

Der er taget udgangspunkt i Søfartsstyrelsens omkostninger for 2014, hvor styrelsens samlede omkostninger beløb sig til ca. 315 mio. kr.¹

Af de samlede omkostninger anvendes en vis andel til aktiviteter vedrørende Grønland, herunder lovforberedende arbejde, tilsyn, certificering, administration, udsendelse af information mv. Det er kun muligt at identificere aktiviteter direkte relateret til Grønland for dele af Søfartsstyrelsens omkostninger, da opgaver i relation til Grønland er integreret i Søfartsstyrelsens generelle opgaveløsning.

Omkostninger relateret til fx lovforberedende arbejde, internationale forhandlinger og administrationen af styrelsens regulering kan ikke estimeres direkte i forhold til Grønland. Sådanne opgaver er derimod karakteriseret ved, at arbejdet for så vidt angår Grønland er indlejret i arbejdet for så vidt angår Danmark.

Denne type opgaver opgøres derfor ikke særskilt for Grønland i styrelsens tidsregistrerings- og regnskabssystemer. Der er her tale om opgaver, hvor Søfartsstyrelsen fortsat vil skulle varetage opgaverne på samme måde i Danmark, uanset om selvstyret måtte overtage den grønlandske del.

Den eneste aktivitet i forbindelse med lovforberedende arbejde, der specifikt vedrører Grønland, er udarbejdelsen af kongelige anordninger og lignende. Denne opgave vil bortfalde ved en eventuel overtagelse. Grønlandske myndigheder ville i så fald stå for hele det lovforbedende arbejde vedr. Grønland.

I det følgende estimeres derfor alene de omkostninger, som kan identificeres specifikt til opgaveløsning i forhold til Grønland.

Det bemærkes derfor, at der ikke nødvendigvis er en direkte sammenhæng mellem styrelsens omkostninger og de omkostninger, som selvstyret ville have ved en eventuel overtagelse. Søfartsstyrelsen har i øvrigt stordriftsfordele, fordi man kan integrere opgaver i Grønland i den generelle opgaveløsning. Grønlandske myndigheder forventes ikke at have samme stordriftsfordele.

Desuden bemærkes, at visse omkostninger varierer fra år til år dels pga. uforudsete hændelser, herunder fx omkostninger i forbindelse med søulykker eller omkostninger til større udskiftninger af slidt materiel.

Direkte estimerede omkostninger i 2014

1. Dykkerområdet

Dette område omfatter lovforberedende arbejde, tilsyn og bevisudstedelse.

¹ Kilde: Søfartsstyrelsens Årsrapport 2014

Til dykkerområdet hører også lovpligtigt tilsyn med erhvervsdykkervirksomheder og udstedelse af erhvervsdykkerbeviser. Her vil der formentlig være udgifter for grønlandske myndigheder ved en eventuel overtagelse af området. Søfartsstyrelsen opgør imidlertid ikke disse funktioner særskilt fra øvrige tilsyn og bevisudstedelser, og omkostningerne er derfor indregnet i opgaverne vedrørende sikkerhed til søs.

2. Skibsvrag, vraggods og dybdeforringelser

Dette område omfatter fjernelse af skibsvrag og vraggods, som er til fare for sejladsen, samt sagsbehandling ved dybdeforringelser.

Søfartsstyrelsen har ikke tidligere haft sager, hvor der var behov for at fjerne vrag i grønlandske farvande. Det skyldes store havdybder og fartøjernes begrænsede størrelse. Arbejdet med dybdeforringelser inkluderer indsætning i søkort af skær, der ikke tidligere er kendt, når Søfartsstyrelsen får efterretning derom.

De samlede omkostninger i 2014 dækker udelukkende over sagsbehandling af vrag og dybdeforringelser. Udgifterne til området varierer fra år til år og kunne fx blive væsentligt højere, hvis et større skib skulle forlise.

3. Sikkerhed til søs

Dette område omfatter lovforberedende arbejde, tilsyn og certificering, kystkontrollsystemet samt udsendelse af information.

Det lovforberedende arbejde vedrører lov om sikkerhed til søs, der indeholder regulering af arbejdsmiljøregler, regler om skibe og sejladsikkerhed. Desuden er lov om skibes besætninger omfattet.

Tilsynsopgaverne vedrører syn, certificering og havnestatskontrol. Det drejer sig bl.a. om lovpligtigt periodisk tilsyn med last-, fiske- og passagerskibe, udstedelse og fornyelse af certifikater samt håndtering af borger- og virksomhedshenvendelser. Søfartsstyrelsen har et kontor i Nuuk, der hjælper med at varetage disse opgaver, og som indgår i opgørelsen over omkostningerne vedrørende Grønland sidst i notatet.

En mindre del af omkostningerne til certificering og tilsyn er gebyrfinansierede. Disse gebyrindtægter (170.000 kr.) er fratrukket i tabellen, og der er altså dermed tale om nettoomkostninger.

Udsendelse af information til skibstrafikken dækker over *kystkontrol* og *advarsler og sejladsinformation*.

Kystkontrol er modtagelse på land af meddelelser fra skibe, der i henhold til SOLAS-konventionen har pligt til at melde deres position, når de sejler i grønlandsk farvand. For en del skibe, der sejler mellem grønlandske havne, anvendes radiokaldesignaler til indberetning af position til Kystkontrollen. Opgaven og de dermed forbundne omkostninger forventes,

hvis muligt pga. den teknologiske udvikling, afviklet inden for en kortere årrække gennem forhandling med bl.a. IMO herom.

Søfartsstyrelsen udsender desuden *advarsler og sejladsinformation* til skibstrafikken via radiokaldesignaler. Opgaven varetages for Grønlands vestkyst fra tre såkaldte NAVTEX-stationer. Drift og vedligehold af de tre stationer på vestkysten varetages af Tele Greenland A/S mod betaling fra Søfartsstyrelsen.

For Grønlands østkyst varetages opgaven gennem en aftale mellem Søfartsstyrelsen og Island om anvendelse af islandsk NAVTEX. Modtagelse af meldinger, redigering samt udsendelse af advarsler varetages af Arktisk Kommando, som står for den praktiske udførsel heraf efter aftale med Søfartsstyrelsen.

Disse tre aftaler indebærer omkostninger for Søfartsstyrelsen, som indgår i tabellen sidst i notatet. Disse systemer erstattes dog muligvis af nyere teknologi inden for nærmeste fremtid, hvorfor det ikke kan udelukkes, at udgifterne bortfalder.

Endelig havde Søfartsstyrelsen omkostninger i størrelsesordenen 0,4 mio. kr. til drift af AIS-overvågning² i Grønland. Denne opgave er ikke en lovfæstet forpligtelse og medtages derfor ikke i den samlede opgørelse nedenfor.

4. Skibsregistrering og søretlige forhold

Dette område omfatter skibsregistrering, lovforberedende arbejde og administration i forhold til søloven samt certificeringer i forhold til krav til forsikring af skibe.

Registrering af skibe er den formelle proces, hvorved et skib gøres til fast ejendom for en person eller en virksomhed. Når skibet er registreret bliver det således bl.a. muligt at optage pant i skibet.

For Søfartsstyrelsen indebærer registrering af skibe juridisk og administrativ sagsbehandling i forbindelse med ind- og udflagning samt dialog med rederier herom. Omkostninger hertil kan isoleres for grønlandske skibe ud fra et estimat³, som indgår i tabellen sidst i notatet.

Omkostningerne til lovforberedende arbejde mv. ift. søloven relaterer sig ikke specifikt til Grønland, og der er derfor ikke i tabellen nedenfor et estimat af de direkte udgifter hertil.

Desuden udsteder Søfartsstyrelsen en række certifikater til danske skibe som bekræftelse på, at skibene opfylder forpligtelser til at tegne forsikring for ansvar for:

² Automatic Identification System er et maritimt radiosystem til automatisk identifikation af skibe og andre enheder i forbindelse med søfart.

³ Søfartsstyrelsen har 11 årsværk ansat i Skibsregisteret. Data for 2012–14 viser, at gennemsnitligt 5 pct. af tidsregistreringerne vedrører skibe hjemmehørende i Grønland.

- passageransvar
- vragsjernelse
- forurening fra bunkersolie
- forurening fra olietankskibe

Certifikaterne udstedes på baggrund af regulering i internationale konventioner, hvoraf konventionerne om ansvar for forurening fra bunkersolie og forurening fra olietankskibe også er ratificeret med virkning for Grønland. Søfartsstyrelsen har imidlertid ikke omkostninger til udstedelse af disse certifikater til grønlandske skibe, da der i øjeblikket ikke er grønlandske skibe, som har en størrelse, der indebærer, at de er omfattet af certifikatkravene. I øvrigt er certifikatudstedelsen gebyrfinansieret.

5. Farvandsafmærkning, fyrbelysning og lodsområdet

Dette område omfatter afmærkning med bøjer, fyr, m.v. samt opgaver vedrørende lodstilsyn og -certificering.

Søfartsstyrelsen har ikke flydende farvandsafmærkning (bøjer) i Grønland. Afmærkningen i dette område består i stedet af fyr, båker og RACONs (radarsvarefyr der aktiveres af signalimpuls fra en skibsradar). I Grønland er der pt. 63 fyr, 540 båker og 21 RACONs.

Det bemærkes, at Søfartsstyrelsen arbejder på en revision af afmærkningsområdet, som kan medføre ændringer i omkostningerne indenfor en kortere årrække.

Søfartsstyrelsen har ikke omkostninger til tilsyn og certificering på lodsområdet, da området er gebyrfinansieret.

Derudover bemærkes det, at der først fra juli 2016 indføres krav om brug af lods i Grønland for passagerskibe med flere end 250 passagerer om bord.

Samlet estimat

Som nævnt er der alene estimeret omkostninger, hvor aktiviteterne direkte relaterer sig til opgaver i forhold til Grønland. Omkostningerne er baseret på 2014-tal.

Søfartsstyrelsens estimerede omkostninger i 2014 på de 5 områder i det omfang omkostningerne kan isoleres for Grønlands vedkommende

Opgaver	Omkostning ⁴ (mio.kr.)
Dykkerområdet	-
Skibsvrag, vraggods og dybdeforringelser	0,01
- Sagsbehandling	0,01
Sikkerhed til søs	7,20
- Syn, certificeringer og havnestatskontrol ⁵	3,53
- Kystkontrol	0,80
- Advarsler og information til skibstrafikken	2,87
Skibsregistrering og søretlige forhold	0,39
- Skibsregistrering	0,39
Afmærkning, fyrbelysning og lodser	3,04
- Drift af fyr	2,26
- Drift af båker	0,67
- Drift af RACON	0,11
I alt	10,64

Konklusion

Det fremgår af ovenstående, at områderne *sikkerhed til søs* samt *skibsregistrering og søretlige forhold*, som selvstyret er blevet anmodet om at estimere omkostningerne for, ved en eventuel overtagelse vil medføre omkostninger i størrelsesordenen 7,59 mio. kr., mens alle direkte henførbare udgifter er opgjort til 10,64 mio. kr. Dette beløb skal ses i sammenhæng med de nævnte forbehold, især for omkostninger, der ikke i dag opgøres særskilt for Grønland af Søfartsstyrelsen. Omkostningerne for selvstyret ved overtagelse af de pågældende områder vil derfor sandsynligvis være højere.

⁴ Der er anvendt standardårsværk, som bl.a. benyttes af Erhvervs- og Vækstministeriet og Finansministeriet, hvilket svarer til 1500 timer pr. år med en omkostning på 0,7 mio. kr. inkl. overhead.

⁵ Inklusive tilsyn i medfør af dykkerloven, jf. beskrivelse fra pkt. 1, Dykkerområdet.



Medlem af Inatsisartut, Nikolaj Jeremiassen, Siumut

Besvarelse af § 37 spørgsmål nr. 2015-196 vedr. omkostninger for Selvstyret ved fuld overtagelse af sikkerhed til søs, skibsregistrering og lovgivning

Brevdato: 19-08-2015
 Sags nr. 2015-116695
 Dok. nr. 2027877

Kære Nikolaj Jeremiassen.

Tak for det fremsendte spørgsmål omkring omkostninger for Selvstyret ved overtagelse af sikkerhed til søs, skibsregistrering og lovgivning, som du har fremsendt i medfør af § 37 i Forretningsorden for Inatsisartut.

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

Umiddelbart foreligger der ingen analyser omkring hvor store omkostningerne vil være for Selvstyret ved overtagelse af sikkerhed til søs, skibsregistrering og lovgivning på området. En analyse omhandlende alle omkostninger forbundet med overtagelse af de pågældende områder, vil være tidskrævende og omkostningsfuld. Derfor kan der på nuværende tidspunkt ikke gives et eksakt bud på eventuelle omkostninger.

I denne forbindelse bør det siges, at Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur har et godt og konstruktivt samarbejde med Søfartsstyrelsen. Det kan her nævnes, at sejladsikkerhed i grønlandske farvande er et af deres væsentlige indsatsområder.

Departementet vil kontakte Søfartsstyrelsen og anmode dem om, at fremsende et estimat på de økonomiske omkostninger de mener at have ift. Grønland på de nævnte områder. Dette vil blive eftersendt, så snart det er modtaget.

Jeg håber, at ovenstående besvarer dit spørgsmål.

Med venlig hilsen

Knud Kristiansen



Medlem af Inatsisartut, Nikolaj Jeremiassen, Siumut

Besvarelse øI§ 37 spørgsmål nr. 2015-196 vedr. omkostninger for Selvstyret ved fuld overtagelse af sikkerhed til søs, skibsreglatriering og lovgivning

Biavdato: 13-04-2016
 Sags nr.2015 • 8226

Kære Nikolaj Jeremiassen,

Tak for det fremsendte spørgsmål omkring omkostninger for Selvstyret ved overtagelse af sikkerhed til søs, skibsregistrering og lovgivning, SDm du har fremsendt i medfør af § 37 i Forretningsorden for Inatsisartut.

3900 Nuuk
 Tlf.: (+299) 34 50 00
 Fax: (+299) 32 52 86
 E-melf: Isan@nanog.gi
 www.nælekkers xsut.gi

Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur har modtaget vedlagte notat fra Søfartsstyrelsen vedrørende et estimat på de økonomiske omkostninger dø menar at have ift. Grønland på de nævnte områder.

Departementet Vi! eere opmærksom på, at omkostningerne, som er beskrevet i notatet forventes at være væsentlig højere for Grønland ved en eventuel fuld h)emtagølse. Søfartsstyrelsan har udarbejdet et estimat alene for de omkostninger, som kan identificeres specifikt til opgaveløsning iforhold til Grønland. Der er derfor nødvendigvis ikke en sammenhæng mellem Søfartsstyrelsens omkostninger og de omkostninger, som Selvstyret ville have ved en eventuel overtagelse. Derudovæ forventes eventuelle grønlandske myndigheder ikke at have same stordrtftsfordele som Søfartsstyrelssn.

Jeg håber, at detta besvarer dlt spørgsmål.

Inussiarnersumlk Inuulluaqqustillunga
 Med venlig hilsen

Knud Kristiansen

Bilag C Liste over interviewpersoner

Navn	Titel	Organisation
Katrina Kalsø	Fuldmægtig	Departement for Bolig, Byggeri og Infrastruktur
Karen Anne Arleth	Kontorchef	Departementet for Natur, Miljø og Energi
Hans Borchersen	Maritim rådgiver for Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur	Borchersen Marine
Jeppe Carstensen	Forstander	Grønlands Maritime Center
Eydun Berth Jacobsen	Maritim rådgiver	Normar Consult
Henrik Riisom Hansen	Direktør	Martek
Adam Worm	Souschef	Grønlands Repræsentation i København
Karsten Lyberth Klausen	Sekretariatschef	Grønlands Arbejdsgiverforening
Lars Nielsen	Group Production Director	Royal Greenland
Niels Boassen		KNAPK
Saxtorph Didriksen	Formand	Kalaallit Aqumiutut Peqatigiiffissaat
Lissi Olsen		Atorfillit Katuffiat
Niels J Laursen	Souschef	GFLK
Mads Nedergaard	Fiskerilicensinspektør	GFLK
Henrik Leth	Bestyrelsesformand	Polar Seafood
Verner Hammeken	Administrerende direktør	Royal Arctic Line
Hans Johannes á Brúgv	Direktør	Sjóvinnustýrið
Troels Blicher Danielsen	Vicedirektør	Søfartsstyrelsen
Peter Krog-Meyer	Chefkonsulent	Søfartsstyrelsen
Pernille Palmelund Sørensen	Fuldmægtig	Søfartsstyrelsen
Frank B. Mortensen	Chefjurist	Søfartsstyrelsen
Øssur Jarleivson Hilduberg	Undersøgelseschef	Havarikommissionen
Mette Stensby Lange	Fuldmægtig	Søfartsstyrelsen
Martin John	Synschef	Søfartsstyrelsen
Jan Kershøj Jürgensen	Driftscenterchef	Søfartsstyrelsen

Bilag D Oversigt over de internationale konventioners implementering i den danske og grønlandske lovgivning

Oversigten er baseret på Søfartsstyrelsens kortlægning af området.

Liste over IMO-instrumenter trukket fra IMO's hjemmeside	IMO Kort titel	Dansk ratifikation	Grønland	Bemærkninger
Convention on the International Maritime Organization	IMO Convention	x		
International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001	AFS Convention 2001	x	forbehold for GL	
International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001	BUNKERS Convention 2001	x		
International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004	BWM Convention 2004	x	forbehold for GL	not in force
Cape Town Agreement of 2012 on the Implementation of the Provisions of the Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977	Cape Town Agreement 2012	x	forbehold for GL	not in force
International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969	CLC 1969	x	opsagt 15-05-	
Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969	CLC Protocol 1976	x		
Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969	CLC Protocol 1992	x		
Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972	COLREG 1972	x		
International Convention for Safe Containers, 1972	CSC 1972	x	forbehold for GL	
Amendments to the CSC Convention, 1993	CSC 1993 amendments	ikke ratificeret		not in force
Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965	FAL 1965	x		
Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971	FUND Protocol 1976	x		having ceased
Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971	FUND Protocol 1992	x		Implemented as a standard term for hydrocarbon licences in Greenland
Protocol of 2000 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971	FUND Protocol 2000			entered into force by tacit acceptance
Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992	FUND Protocol 2003	x		Implemented as a standard term for hydrocarbon licences in Greenland
International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996	HNS Convention 1996	ikke ratificeret		not intended to enter into force

Liste over IMO-instrumenter trukket fra IMO's hjemmeside	IMO Kort titel	Dansk ratifikation	Grønland	Bemærkninger
Protocol of 2010 to amend the International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996	HNS PROT 2010	ikke ratificeret		not in force
Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009	HONG KONG Convention	ikke ratificeret		not in force
Convention on the International Mobile Satellite Organization	IMSO 1976 Convention	x		
Amendments to the IMSO Convention, 2008	IMSO 2008 amendments	x		not in force
International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969	INTERVENTION 1969	x		
Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973	INTERVENTION Protocol 1973	x		
Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972	LC 1972	x	forbehold	
Amendments to the LC Convention, 1978	LC 1978 amendments			not in force
1996 Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972	LC Protocol 1996	x		
International Convention on Load Lines, 1966	LL 1966	x		
Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966	LL Protocol 1988	x		
Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976	LLMC 1976	x		
Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976	LLMC Protocol 1996	x		
Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973	MARPOL 73/78 (Annex I/II)	x		Implemented in guidelines for hydrocarbon activities
Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973	MARPOL 73/78 (Annex III)	x		
Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973	MARPOL 73/78 (Annex IV)	x	forbehold for GL	Implemented in guidelines for hydrocarbon activities
Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973	MARPOL 73/78 (Annex V)	x		Implemented in guidelines for hydrocarbon activities
Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto	MARPOL Protocol 1997 (Annex VI)	x	forbehold for GL	
Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007	NAIROBI WRC 2007	x	forbehold for GL	fremgår ikke af IMO's oversigt, hvilket er en fejl
Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971	NUCLEAR 1971	x		
International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990	OPRC 1990	x	forbehold ophævet	

Liste over IMO-instrumenter trukket fra IMO's hjemmeside	IMO Kort titel	Dansk ratifikation	Grønland	Bemærkninger
Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000	OPRC/HNS 2000	x		
Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974	PAL 1974	ikke ratificeret		
Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974	PAL Protocol 1976	ikke ratificeret		
Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974	PAL Protocol 1990	ikke ratificeret		Aldrig trådt i kraft. Erstattet af PAL Protocol 2002.
Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974	PAL Protocol 2002	x		
International Convention on Salvage, 1989	SALVAGE 1989	x		
International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979	SAR 1979	x		
Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977	SFV Protocol 1993		forbehold for GL	not intended to enter into force
International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974	SOLAS 1974	x		
Agreement concerning specific stability requirements for ro-ro passenger ships undertaking regular scheduled international voyages between or to or from designated ports in North West Europe and the Baltic Sea	SOLAS Agreement 1996	x		
Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974	SOLAS Protocol 1978	x		
Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974	SOLAS Protocol 1988	x		
Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973	SPACE STP 1973	ikke ratificeret		
International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978	STCW 1978	x	forbehold for GL	
International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995	STCW-F 1995	x	forbehold for GL	
Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971	STP 1971	ikke ratificeret		
Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation	SUA 1988	x	forbehold for GL	
Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of	SUA 2005			
Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf	SUA Protocol 1988	x	forbehold for GL	
Protocol of 2005 to the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf	SUA Protocol 2005			
International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969	TONNAGE 1969	x		

Liste over IMO-instrumenter trukket fra IMO's hjemmeside	IMO Kort titel	Dansk ratifikation	Grønland	Bemærkninger
ILO-instrumenter	ILO Kort titel	Dansk ratifikation	Forbehold for GL	Bemærkninger
Maritime Labour Convention, 2006	MLC, 2006	x	forbehold for GL	
C185 - Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), 2003 (No. 185)	C185	ikke ratificeret		DK har dog ratificeret nr. 108, som går forud for nr. 185 og stadig forpligter DK.
C188 - Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188) Andre instrumenter	C188	ikke ratificeret		
Rotterdam Convention on the Prior Informed Consent Procedure for Certain Hazardous Chemicals and Pesticides in International Trade (10 September 1998)	Rotterdamkonventionen	Dansk ratifikation Ratificeret 15. januar 2004 og trådte i kraft for Danmark 14. april 2004. Der er taget territorialt forbehold for Grønland.		
International Convention relating to the Arrest of Sea-going Ships (Brussels May 10, 1952)	Arrestkonventionen af 1952	Ratificeret 27. april 1989 og trådte i kraft for Danmark 2. november 1989. Gælder ikke for Grønland.		

Bilag E Juridisk gennemgang af søfartslovgivning vedr. Grønland

NOTAT

20. juni 2016

Vores reference:

Sag nr. 2016007760

Maritim Regulering og Jura
/Frank B. Mortensen

Oversigt over de vigtigste internationale konventioner på søfartsområdet og de danske love, som implementerer dem

Nedenfor er anført en oversigt over de vigtigste konventioner på søfartsområdet og de danske love, som gennemfører disse. Det er ligeledes angivet, om konventionerne og lovene henholdsvis omfatter eller er sat i kraft for Grønland. Sigtet med oversigten er at give et overordnet billede af, i hvilket omfang lovgivningen i Grønland på søfartsområdet er ajourført med de internationale konventioner.

Konventionerne er opdelt efter samme grupperinger som i den tidligere rapport om søfartslovgivning i Grønland fra 2001¹. I indeværende notat er der tilføjet en særlig undergruppe for konventionerne vedr. miljøområdet (afsnit 2.1). Der er en række internationale konventioner med tilknytning til søfartsområdet, som ikke falder inden for de fire hovedgrupper, fx SUA-konventionerne, der vedrører indgreb i forbindelse med terrorangreb og Facilitation-konventionen, som vedrører formaliteter typisk inden for indrejse-, told- og skattelovgivningen i forbindelse med skibes anløb af havne, samt SAR-konventionen (SEARCH and RESCUE, som henhører under Forsvarsministeriet). Disse konventioner omtales ikke her, men er opført på den liste over IMO-konventionerne, der oversendes sammen med dette notat.

1 Området søfartsuddannelser, sønæringsbeviser og besætningsfastsættelse.

De vigtigste konventioner på området er STCW- og STCW F-konventionerne, der omfatter henholdsvis handels- og fiskeskibe. Der er taget forbehold til begge konventioner for Grønland.

Konventionerne er navnlig gennemført i Danmark ved henholdsvis lov om skibes besætning, samt loven om maritime uddannelser.

Lov om skibes besætning er under hensyn til forbeholdet for de to konventioner kun delvist sat i kraft for Grønland. Der verserer en anord-

¹ Grønlands Hjemmestyre og Søfartsstyrelsen (2001): "Søfartslovgivningen i Grønland – Ajourføring af den i Grønland gældende søfartslovgivning".

SØFARTSSTYRELSEN

Carl Jacobsens Vej 31
2500 Valby

Tlf. +45 72196000
Fax +45 72196001
CVR-nr. 29 83 16 10
EAN-nr. 5798000023000
sfs@dma.dk
www.sofartsstyrelsen.dk

ERHVERVS- OG VÆKSTMINISTERIET

nings sag, som sigter imod at sætte en række ændringer til loven i kraft for Grønland.

Lov om maritime uddannelser henhører under Uddannelses- og Forskningsministeriet. I Grønland er det område, som dækkes af loven, selvstyreanliggende.

2 Området skibes konstruktion, bygning og udstyr, arbejdsmiljø og sejldsforskrifter

De vigtigste konventioner på dette område er SOLAS-konventionerne med tilhørende protokoller (SAFETY OF LIVES AT SEA – sikkerhedsregler for handelsskibe), Torremolinos-konventionen med tilhørende protokol (sikkerhedsregler for fiskeskibe), COLREG (færdselsregler til søs), Lastlinjekonventionen og Målingskonventionen (vedrører skibsmåling). Disse konventioner omfatter Grønland.

Endvidere indeholder konventionen om søfarendes arbejdsvilkår (MLC 2006), som ikke gælder for Grønland, arbejdsmiljøforskrifter mv. og regler om opholdsrum.

Området skibets konstruktion, bygning og udstyr er præget af en meget omfattende løbende international regeldannelse, som indebærer, at der hvert år gennemføres et stort antal ændringer af konventionerne.

Disse konventioner – bortset fra MLC, som primært er gennemført ved lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., – er primært gennemført via lov om sikkerhed til søs og lov om skibsmåling. Lovene er sat i kraft for Grønland. Dog er enkelte mindre ændringer til lov om sikkerhed til søs, som er gennemført de seneste år, endnu ikke blevet sat i kraft i Grønland.

Bekendtgørelser udstedes i praksis samtidig for Danmark og Grønland i én og samme bekendtgørelse med eventuelle særregler for Grønland, hvis der er behov herfor. Dette område er derfor generelt ajour, også på bekendtgørelsesniveau.

2.1 Konventionerne vedrørende havmiljøområdet

Disse konventioner omfatter navnligt MARPOL-konventionen med tilhørende annekser (med forbehold for Grønland vedr. Anneks IV og VI om kloakspildevand og luftforurening), Ballastvandkonventionen (forbehold for Grønland), Anti Fouling-konventionen (med forbehold for Grønland), Indgrebskonventionerne fra 1969 og 1973, samt Londonkonventionen om dumping.

Disse konventioner gennemføres primært via havmiljølovgivningen, som er et selvstyreanliggende og omtales derfor ikke nærmere. Enkelte dele, navnligt de forureningsforebyggende anlæg om bord på skibe falder dog indenfor søsikkerhedslovens område.

3 Sociale forskrifter, arbejds- og ansættelsesretlige forhold

Den vigtigste konvention på dette område er konventionen om søfarendes ansættelsesforhold (MLC 2006 med senere ændringer). Denne konvention erstatter 37 tidligere konventioner om søfarende. Konventionen suppleres af en række grundlæggende principper, som findes i andre internationale arbejdskonventioner herunder konventionen om foreningsfrihed og beskyttelse af retten til at organisere sig fra 1948 og konventionen om retten til at organiseres sig og føre kollektive forhandlinger fra 1949. MLC-konventionen omfatter ikke Grønland.

I Danmark er konventionen primært gennemført ved lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v., som ikke er sat i kraft for Grønland, idet stort set hele det område, som loven dækker, er selvstyreanliggende.

En del af MLC-konventionen dækkes i Danmark af anden lovgivning, såvel inden for som uden for søfartsområdet. Eksempler på forhold, som omfattes af søfartslovgivningen, er som allerede nævnt arbejdsmiljøforhold på skibe, samt reglerne om de søfarendes opholdsrum. Som eksempler på forhold, som er omfattet af anden lovgivning, kan nævnes konventionens bestemmelser vedr. økonomisk kompensation for arbejdsskader, ret til sygesikringsydelse, samt konventionens bestemmelser om økonomisk sikring af udestående lønkrav i tilfælde af arbejdsgiverens konkurs eller anden misligholdelse.

Disse forhold er i Danmark reguleret ved arbejdsskadeloven, sundhedsloven, samt delvist loven om Lønmodtagernes Garantifond.

4 Ansvarsregler, forskrifter om transportretlige dokumenter mv., skibsregistrering

Der er et meget betydeligt antal internationale konventioner på det søretlige område, som Danmark har tilsluttet sig eller taget skridt til at tilslutte sig.

Blandt de vigtigste af disse konventioner kan nævnes:

- € Arrestkonventionen af 1952 (hvor der er taget territorialt forbehold for Grønland). Der eksisterer en nyere konvention fra 1999, som Danmark ikke har tiltrådt,
- € Bjærgningskonventionen,
- € Konventionen om ret til begrænsning af søretlige krav (om ansvarsbegrænsning),
- € Rotterdamkonventionen (om aftaler for international transport af gods helt eller delvis til søs – der er vedtaget ændringer til søloven, som endnu ikke er sat i kraft – konventionen er endnu ikke ratificeret af Danmark eller trådt i kraft internationalt),

- ⌘ Olieansvars- og oliefondskonventionerne (om erstatningsansvar, lovpligtig forsikring og fondsdækning, for skader forvoldt af olie, der transporteres som last),
- ⌘ Bunkerskonventionen (erstatningsansvar og lovpligtig forsikring i forbindelse med skader forårsaget af bunkersolie - forbehold for Grønland),
- ⌘ HNS-konventionen – konventionen om farlige og forurenende stoffer med tilhørende protokol (erstatningsansvar, lovpligtig forsikring og fondsdækning for forureningsskader forvoldt af andre farlige og forurenende stoffer.) Der er vedtaget ændringer til søloven, som endnu ikke er trådt i kraft. Konventionen er endnu ikke ratificeret af Danmark),
- ⌘ Athenkonventionen med tilhørende protokoller vedr. erstatningsansvar og lovpligtig forsikring i forbindelse med passagerskaderforbehold for Grønland,
- ⌘ Vragfjernelseskonventionen (erstatningsansvar og lovpligtig forsikring i forbindelse med fjernelse af vrage – forbehold for Grønland).

Hovedparten af konventionerne er efterfølgende ændret ved protokoller. Der er generelt tale om tunge, juridisk prægede problemstillinger med brede internationale berøringsfelter, hvor fx regler vedrørende lovvalg og anerkendelse af udenlandske retsafgørelser ofte indgår som centrale elementer.

På skibsregistreringsområdet er der derimod kun i begrænset omfang internationale konventioner i kraft. Der kan dog nævnes konventionen fra 1967 om søpanterrettigheder og kontraktmæssige panterrettigheder i skibe.

Konventionerne gennemføres i søloven. Hovedparten af reguleringen sker i selve lovteksten, som kun i mindre omfang suppleres med bekendtgørelser.

Der verserer en anordningssag, som skal sætte en række ændringer til søloven i kraft for Grønland. Når den pågældende anordning er gennemført, vil den i Grønland gældende sølov i store træk svare til den danske. Følgende konventioner vil dog endnu ikke være indarbejdet i søloven i Grønland:

- ⌘ Rotterdamkonventionen,
- ⌘ HNS-konventionen,
- ⌘ Athenkonventionen,
- ⌘ Vragfjernelseskonventionen.

De to førstnævnte af disse konventioner er indarbejdet i søloven, men ændringerne er ikke sat i kraft. Konventionerne er ikke ratificeret af Danmark, og de er ikke trådt i kraft internationalt.

Bilag F Oversigt over antal grønlandske skibe

Skibe registrerede i Grønland pr. 1. juli 2016 (Dansk Skibsregister (DAS) og Fartøjsfortegnelsen (FTJ)).

Type	Tonnage	DAS	FTJ	Bemærkninger
Passager-skibe		12	4	Ingen i international fart
Lastskibe	< 20	62	96	
	Š 20 <100	26	1	
	Š 100 < 300	9		
	Š 300 < 500	5		
	Š 500	0		Egentlige konventionsskibe
Fiskeskibe	< 20	286	320	
	Š 20 <100	50		
	Š 100 < 300	21		
	Š 300 < 500	6		
	Š 500 < 3000	18		
	Š 3000	5		
Andre skibe	< 20	110	26	DAS 109 fritid, FTJ uden fremdrivning
	Š 20 <100	6	2	DAS fritid, FTJ uden fremdrivning
	Š 100 < 300	3		2 er uden fremdrivning
	Š 300 < 500	1		Uden fremdrivning
Total		620	449	Ud over de helt store fiskeskibe ingen egentlige konventionsskibe.

Bilag G Hørings svar til søfartsanalysen



Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur

Høringssvar vedr. udkast til en analyse af hjemtagelse af sagsområde 20 og 21, søfart

Finansdepartementet (AN) takker Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur (ISAN) for høringen af det fremsendte udkast til en analyse vedr. hjemtagelse af søfartsområdet.

Grundet den korte høringsfrist til et så omfattende materiale der er blevet fremsendt har AN måtte forholde sig til perspektiver af grundlæggende karakter.

Det skal bemærkes at der på finansloven ikke er afsat midler i de førstkomende finansår til en hjemtagelse af søfartsområdet. Forinden at der tages politisk stilling til en eventuel hjemtagelse skal dette drøftes med Finansdepartementet.

Ved en eventuel hjemtagelse vil der tilgå Landskassen en række skatteindtægter, da det der i dag er lønudgifter for Søfartsstyrelsen også er skatteindtægter for Staten. Disse skal medregnes i analyser.

I analysen bør det også udtrykkeligt fremgå om der i de beskrevet omkostninger for hjemtagelsen af sagsområde 20 og 21 er medtænkt den nuværende administrative fordeling af ansvar for søfartsområdet, eller om dette er forventede omkostninger, såfremt sagsområderne vil blive forvaltet af en central søfartsadministration.

Der kan med fordel opstilles en matrix, som viser hvad hjemtagelsen vil koste i mio. af kr. under forskellige forudsætninger. Skulle ISAN eks. have overfinansierede hovedkonti kan der foreslås en omprioritering af midler fra disse til forvaltningen af et hjemtaget sagsområde. Dette bør suppleres af en effektvurdering for erhvervslivet.

Tabet 1. Eks. på matrix

	<u>Uden omprioriteringer</u>			<u>Med omprioriteringer</u>		
	Scenarie A	Scenarie B	Scenarie C	Scenarie A	Scenarie B	Scenarie C
Finanslovsmidler						
Servicevilkår						
Ansvar for søfart						

Generelt set kan der med fordel ses på hvilke policy instrumenter ISAN kan skrue på for at lette hjemtagelsen af søfartsområdet, og hvilke effekter disse vil give.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga
Med venlig hilsen

Jeffrey Andersen

BILAG G GFLKs hørings svar

Bemærkninger til søfartsrapporten:

En korrektion til rapportens

3.1.2 Drifts- og kompetencemæssige forhold (side 13)

”Finansdepartementet (Grønlands Fiskerilicenskontrol) – varetager fiskeriområdet, herunder fiskeripolitik og har opført eget fartøjsregister.”

Foreslår følgende:

Grønlands Fiskerikontrol varetager kontrollen af fiskeri og fangst. Departementet for Fiskeri, Fangst og Landbrug (APNN) varetager fiskeripolitikken. GFLK har sammen med APNN opbygget et fartøjsregister.

Generelt til rapporten:

GFLK er meget skeptisk med hensyn til hjemtagelse af de nævnte områder på nuværende tidspunkt.

GFLK er også enig at en hjemtagelse af kun et af områderne 20 og 21 ikke giver mening, idet begge områder hænger samme.

GFLK største ønske på en forbedring inden for søfartsområder er skibsregistreringen og her er det især registreringen af erhvervsfiskerfartøjer der har GFLKs og APNN interesse.

Et effektivt register af erhvervsfiskerfartøjer er en forudsætning for en effektiv forvaltning af fiskeressourcerne og styringen af fiskerikapaciteten samt tillige en effektiv overvågning og monitorering af fiskeriet.

GFLK oplever at registreringen af fiskerfartøjer som ineffektiv, langsom og mangelfuld. Det skyldes flere forhold. Dels finder vi at:

- Søfartsstyrelsens beredskab og repræsentation i Grønland ikke er tilstrækkelig;
- Uddelegeringen af registreringen til kommunerne ikke sikre en effektiv og ensartet service til fiskerne;
- Selvstyrets egen lovgivning omkring licensiering af fartøjer etc. bør stille større krav til registreringen og sikre en konsekvent opbakning til Søfartsstyrelsens regler om registrering af fiskerfartøjer; ligeledes bør forvaltningen og tildelingen af licenser være mere konsekvent dersom et fartøj ikke er registreret korrekt..
- GFLK anbefaler en regel a la den danske – dvs. et fartøj kan ikke registreres som fiskerfartøj før APNN har godkendt fartøjet som fiskerfartøj og det kan først indgå i det grønlandske fiskeri når fartøjet er behørigt registreret.
- Der er behov for en central styring af tildeling af havnekendingsnumre (GR-nummer).

APNN og GFLK vil gerne deltage i et samarbejde omkring registreringen (og kontrol) af erhvervsfiskefartøjer hvor tildeling og kontrol med registreringen gennemføres i forbindelse med licensiering.

Desuden kan GFLK tillige deltage i kontrollen med fartøjernes sikkerheds udrustning etc. i forbindelse med den almindelige fiskerikontrolforretning. Tilsvarende den kontrol som den danske fiskerikontrol og Arktisk Kommando udfører.

GFLK er stort set enig i de betragtninger omkring samarbejde som rapporten nævner på side 25 dog kun via-a-vis fiskerfartøjer.

GFLK ser gerne af de særlige forbehold der er taget over for miljøbeskyttelseskonventionen (MARPOL 73/78, annekserne IV og VI), ILO's maritime arbejdskonvention (MLC 2006) og uddannelseskonventionerne (STCW 78 og STCW-F 95) hæves.



Internt hørings svar

Udkast til Søfartsanalyse

05-10-2016
 Sags nr.

Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Handel har følgende kommentarer til Søfartsanalysen:

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

Til Indledningen

Teksten på side 7 om konventionen kunne uddybes med en omtale af de særlige regler og procedurer der følger af ILO-statuttens artikel 35 og som har betydning for hvordan MLC konventionen kan få virkning for Grønland.

Det følger ILO-statuttens artikel 35 at ILO-konventioner kun får virkning i Grønland, hvis Danmark har fulgt reglerne og procedurerne for fastlæggelsen af ILO-konventioners anvendelsesområde for et territorium uden for hovedlandet dvs. Danmark.

ILO-statuttens artikel 35 regulerer dels de tilfælde, hvor en ILO-medlemsstat ratificerer en ILO-konvention, der vedrører et sagsområde, der ikke er overtaget af territoriet uden for hovedlandet og dels de tilfælde, hvor en ILO-medlemsstat ratificerer en ILO-konvention, der vedrører et sagsområde, der er overtaget af territoriet uden for hovedlandet.

Efter ILO-statuttens artikel 35, stk. 1, er en ILO-medlemsstat, herunder Danmark, forpligtet til at sørge for, at en ratificeret ILO-konvention finder anvendelse i territorier uden for hovedlandet, Danmark, når medlemsstaten har ansvaret for territoriets udenrigsanliggender. Stk. 1 undtager dog blandt andet tilfælde, hvor ILO-konventionen vedrører et sagsområde, der er overtaget af territoriet.

Det følger af artikel 35, stk. 2, at Danmark, som ILO-medlemsland, umiddelbart efter en ILO-konvention er tiltrådt, skal afgive en erklæring til ILO's generaldirektør for det internationale arbejdskontor. Erklæringen skal angive, i hvilket omfang den tiltrådte konvention finder anvendelse på territorier uden for hovedlandet – for Danmarks vedkommende Grønland og Færøerne.

Departementet har ikke viden om der er afgivet en sådan særskilt erklæring om, at ILO-konvention MLC 2006 ikke er gældende i Grønland.

Hvis et ILO-medlemsland ratificerer en ILO-konvention, der vedrører et overtaget sagsområde, følger det af artikel 35, stk. 4, at ILO-medlemslandet hurtigst muligt skal gøre territoriets regering opmærksom på dette. Territoriets regering må derefter afgøre, om der på vegne af territoriet skal afgives en erklæring om, at anvendelse af konventionen i territoriet accepteres. Medlemslandet kan efterfølgende på vegne af territoriet afgive en erklæring om, at territoriets regering accepterer anvendelse af konventionen i territoriet. Det er dog et krav, at dette forinden er accepteret af territoriets regering. Efter en erklæring er afgivet, skal territoriets regering gennemføre konventionen og arbejde for dens overholdelse i territoriet.

I medfør af artikel 35, stk. 4, jf. stk. 1 er den danske regering forpligtet til at informere selvstyret, når en ILO-konvention tiltrådt af Danmark vedrører et overtaget sagsområde. Der tages derfor ikke forbehold for ILO konventioners anvendelse for Grønland. Modsat følger det af artikel 35, stk. 6, jf. stk. 4 at den danske regering kan afgive en erklæring, der tilkendegiver, at en ILO konvention anvendes i Grønland, hvis dette forinden er accepteret af selvstyret. Departementet er ikke bekendt med at den danske regering formelt informerede selvstyret ved tiltrædelse af MLC konventionen.

Selvstyret har overtaget kompetencen til at fastsætte og administrere love og bestemmelser om løn og ansættelsesvilkår på det private arbejdsmarked og det offentlige arbejdsmarked i Grønland. I Grønland skal forpligtelser efter ILO-konventioner om disse forhold således opfyldes af Inatsisartut og Naalakkersuisut, som skal gennemføre konventionerne og arbejde for deres overholdelse. Selvstyrets kontaktpunkt til ILO har været det danske beskæftigelsesministerium og som i praksis har udgjort den ressortmæssige reference for afgrænsning af det arbejdsretlige sagsområde som selvstyret har overtaget.

Det skal bemærkes at området "arbejds miljø" der er en vigtig del af beskæftigelsesministeriets ressortområde ikke er overtaget af selvstyret.

For så vidt angår MLC konventionen er det departementets forståelse at Søfartsstyrelsen er den danske myndighed, der varetager kontakten til ILO for så vidt angår MLC 2006.

Søfartsstyrelsen er på det maritime område den myndighed, der varetager myndighedsopgaver vedrørende alle aspekter af søfarendes ansættelsesforhold, fra ansættelsesaftaler, arbejdsmiljø og social sikring til sønæring og bemanning. Det er derfor også Søfartsstyrelsen der har ansvar for gennemførelse af MLC 2006 i Danmark, herunder også de regler i MLC 2006, der vedrører arbejdsmiljø. Søfarendes rettigheder i henhold til MLC2006 er udover lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. implementeret i dansk ret ved en række andre love og bekendtgørelser gældende for søfartsområdet.

Det er vigtigt at bemærke, at MLC 2006 kun gælder for søfarende, ikke for fiskere. Den direkte virkning af at MLC 2006 bliver gældende for Grønland er umiddelbar ganske begrænset alene af den årsag at ingen grønlandske skibe er beskæftiget i international

fart og at der ikke er noget der tilsige at ansættelsesforholdene i øvrigt på grønlandske skibe herunder fiskeskibe i en international sammenligning kan betegnes som dårlige og under MLC 2006 mindstekrav.

Det er derfor objektivt forkert at anføre på side 7 at MLC 2006 er den største udfordring for at grønlandske skibe kan sejle internationalt. Årsagen til at dette ikke er tilfældet, skal også findes i andre mere afgørende forhold som beskatning af grønlandske besætningsmedlemmer og rederier, mangel på uddannede officerer og en manglende tradition og erfaring med international rederivirksomhed.

Adgangen til optagelse i DIS, er en formentlig en væsentlig grund til at RAL skibe er hjemmehørende i Danmark og dermed omfattet af de danske skatteregler for søfarende på mønstret DIS skib. MLC2006 ligger langt nede af listen over årsager til at grønlandske skibe ikke kan sejle internationalt.

Det er Søfartsstyrelsen, der som myndighed er ansvarlig for at fastsætte antallet og udstede de såkaldte besætningsfastsættelser efter reglerne i lov om skibes besætning. Det er departementets opfattelse at loven er sat i kraft for Grønland ved anordning.

Følgende fremgår af besætningslovens § 25 stk. 1:

”Stk. 1. Rederen og skibsføreren skal sikre at ansatte søfarende opfylder alle de for den pågældende stilling foreskrevne uddannelses-, kvalifikations- og beviskrav, og at foreskrevne originalbeviser findes om bord.”

I Landstingslov nr. 2 af 24. april 1986 om mønstring af søfarende indeholder en indholdsmæssig tilsvarende bestemmelse:

”§ 4. Skibsføreren skal ved mønstring forvisse sig om, at den søfarendes kvalifikationer opfylder lovgivningens krav til tjenestegørende i vedkommende stilling. Skibsføreren skal navnlig påse, at den pågældende opfylder lovgivningens krav vedrørende alder, helbred og uddannelse.”

Landstingsloven opstiller alene krav om udfyldelse af et bemanningsskema ved mønstring og at krav til skibsføreren om at påse at den søfarende opfylder gældende bemandingsbestemmelse der er fastsat efter regler i anden lovgivning:

”§ 2. Ved mønstring forstås i denne lov, at et bemanningsskema bliver udfyldt og underskrevet af den søfarende og skibsføreren.”

Landstingsloven indeholder ingen regler i øvrigt om ansættelsesretlige forhold eller regler om sociale/ arbejdsretlige forhold.

Landstingslovens betydning ligger i at understøtte registrering af søfarendes farttid som har betydning for opfyldelse af maritime uddannelseskraav samt opdatering af kvalifikationsbeviser og sønæringsbeviser. Dette følger imidlertid også af andre regler for skibe omfattet af STCW-konvention, der angiver en række forpligtelser for rederiet

af især sikkerhedsmæssig og karakter. Modsat de i Danmark gældende regler om hyrekontraktfbemandingsskema indeholder bemandingsskemaet alene offentligretlige (bemandingsskemaer) elementer og ikke privatretlige (hyrekontrakten).

Landstingsloven har i § 6, stk. 3 en hjemmel til at fastsætte nærmere regler for helbredsundersøgelse af søfarende som har betydning for at Grønland skal leve op til kravene i ILO konventionerne 16 og 73. Denne hjemmel er dog aldrig blevet udmøntet ved udstedelse af bekendtgørelser. Hvordan helbredsundersøgelse af søfarende foregår i praksis har departementet ingen viden om.

Det er derfor noget misvisende som anført på side 11 i afsnit 1 at anføre at Landstingslov nr. 2 af 24. april 1986 om mønstring af søfarende *...er en afflere forudsætninger for at forbeholdene for Grønland hvad angår ratificering af MLC konvention kan fjernes*”

Gennemførelse af MLC 2016 er i Danmark sket ved lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. Loven kan ved kgl. anordning sættes i kraft for Grønland, jf. § 77 modsat skibe hjemmehørende på Færøerne der er optaget i færøsk register. Der er ikke knyttet nogen bemærkning i lovforslaget til bestemmelsen i § 77 om særlige forhold gør sig gældende for Grønland.

Det er imidlertid Søfartsstyrelsens opfattelse at lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. i det væsentligste indeholder ansættelsesretlige regler for søfarende og kan af den grund ikke sættes i kraft for Grønland. Søfartsstyrelsen henviser til at spørgsmålet om afgrænsning af sagsområderne arbejdsmarkeds- og søfartsforhold og dermed afgrænsning af kompetence mellem Selvstyret og Staten blev behandlet og afklaret i en fælles dansk-grønlandsk rapport om søfartslovgivningen i Grønland fra 1999

På den baggrund har Søfartsstyrelsen senest i juli 2016 tilkendegivet at sagsområderet overtaget af selvstyret, hvorfor lov om søfarendes ansættelsesforhold ikke kan anordnes for Grønland efter ordlyden i lovens § 77.

Til side 13 afsnit 3.1.2. hvor der fremgår at departementet er ansvarlig myndighed for så vidt angår arbejdsmarked til skal der tages et forbehold i teksten med henvisning til søfartserhvervet særlige natur og at der en række uafklarede spørgsmål, der kræver en nærmere aftale med Regering og Naalakkersuisut.

Kompetencen til at fastsætte bestemmelser om løn og ansættelsesvilkår på det private arbejdsmarked blev overtaget 1. november 1985. Indgåelse af kollektive overenskomster og aftaler m.v. for personale under Hjemmestyret og kommunerne blev overtaget som hjemmestyreanliggende 1. april 1991. Ved Lov nr. 580 af 29. november 1978 for Grønland om arbejds- og socialvæsenet overtages tillige varetagelsen af arbejdsformidling samt erhvervsvejledning og formidling af erhvervsuddannelser. I henhold til bemærkningerne til bemyndigelsesloven er lovområdet – som svarer til den danske lov om arbejdsformidling og arbejdsløshedsforsikring mv. – overgået i henhold til § 5 i Hjemmestyreløven.

Den ansættelsesretlige regulering i lov om søfarendes ansættelsesforhold omfatter forhold, som på land ikke er lovreguleret. Loven indeholder bestemmelser om tjeneste-aftalen og sociale forhold, om på- og afmønstring, tvister vedrørende tjenesteforholdet, samt om skibstjenesten. Det skyldes det særlige forhold at de søfarende ikke har mulighed for at forlade skibet, mens det er på rejse, men må opholde sig om bord også i fritiden. Som eksempel kan nævnes kostforplejning. Dette er også baggrunden for at der internationalt er fundet behov for en overnational regulering og gennem vedtagelse af konventioner til beskyttelse af de søfarende.

Den ansættelsesretlige regulering i lov om søfarendes ansættelsesforhold har således en særlig baggrund på grund af det maritimes erhverv særlige karakter og departementet har ikke konstateret at der skulle være indgået en aftale mellem det daværende Landsstyre og regeringen om overtagelse af sagsområdet søfarendes ansættelsesforhold, der tidligere var reguleret i sømandsloven. Der har således tilsyneladende alene på et administrativt niveau været en fælles opfattelse af at søfarendes ansættelsesforhold var overtaget af hjemmestyret uden nærmere stillingtagen og aftale om særlige forhold som gør sig gældende inden søfartserhvervet. Denne opfattelse er båret af Søfartsstyrelsen gentagen insisteren på at det var sådan det forholdt sig sådan.

Som det fremgår af ovenstående er der på søfartsområdet en række love og regler, der går ind over hinanden, når både arbejdsretlige og arbejdsmiljø spørgsmål uddannelseskrav, sikkerhedskrav, bemandingsregler skal flettes sammen for at leve op til internationale forpligtelser der følger af særligt de 4 maritime hovedkonventioner.

Den danske regering burde efter selvstyrelovens § 13, stk. 1, havde underrettet Naalakkersuisut om afgivelse af en erklæring om i hvilket omfang den tiltrådte MCL2006 konvention finder anvendelse for Grønland og Færøerne og grundlaget herfor.

Den danske regering burde derfor have indgået en aftale med Naalakkersuisut om, hvorvidt der er tale om et sagsområde, der er overtaget af Grønland eller ej baseret på en fælles forståelse af sagsområdet arbejdsmarkedsforhold afgrænset i forhold til de særlige forhold og sagsområder, der vedrører søfarten og des søfarende.

Denne usikkerhed om kompetenceforhold bør fremgå af analysen.



Departementet for Boliger, Byggeri og Infrastruktur,

isan@nanoq.gl
 ktka@nanoq.gl

Hørings svar vedr. udkast til søfartsanalysen - scenarieanalyser af Grønlands Selvstyres eventuelle hjemtagelse af søfartsområdet

07-10-2016
 Sags nr. 2016-15187
 Dok. nr. 3713527

Departementet for Natur, Miljø og Energi (PANN) har gennemgået ”Søfartsanalyse – scenarieanalyser af Grønlands selvstyres eventuelle hjemtagelse af søfartsområdet” og har følgende kommentarer.

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

- A) Departementet kan tilslutte sig følgende udtalelsen i analysen ”Søfartsområdet er karakteriseret ved at være meget omfattende, juridisk og teknisk kompliceret, hvilket kræver både jurister og tekniske specialister”. Indenfor det hjemtagne havmiljøområde, oplever departementet stadigt et behov for brug af eksterne juridiske konsulenter i forbindelse konkrete sager.
- B) Afsnit 3.1.1 punkt 3. Her fremgår det, at miljøforhold er hjemtaget 1. januar 1989. Der er tillige tilknyttet en fodnote 8, hvor det fremgår at dette pr. 1. januar 1996 også gælder havmiljøet ud til 3 sømil-grænsen.

PANN skal oplyse, at pr. 1. januar 1989 trådte landstingsforordningen om landbaseret miljøforhold i kraft, mens at for havmiljø på søterritoriet blev det hjemtaget med ”Landstingsforordning nr. 4 af 3. november 1994 om beskyttelse af havmiljøet”. Denne trådte i kraft 1. januar 1995. PANN anbefaler, at fodnoten tilrettes, foruden at punkt 3 i afsnit 3.1.1. tilrettes så det skelne imellem landbaseret miljø og havmiljø.

PANN skal desuden gøre opmærksom på to forhold i den gældende landstingsforordningen om beskyttelse af havmiljøet:

- Forsvaret og Politiet påser overholdelse af bestemmelserne i landstingsforordningen og i regler efter landstingsforordningen.

- Hjemmestyre hjemtog i 1989 miljøkompetencen på land. Ved denne hjemtagelse overtog Hjemmestyret ligeledes ansvaret for det kystnære olieberedskab. Grønland hjemtog i 1994 den regelfastsættende og administrative beføjelse for miljøbeskyttelse vedrørende havmiljøet ud til 3-sømilegrænsen, herunder oliebekæmpelse. Udenfor 3-sømilgrænsen vil bekæmpelse af olieforurening o. lign. som hidtil blive varetaget af Miljøministeriet, Miljøstyrelsen. Skulle der opstå en forureningssituation af større omfang inden for 3-sømilgrænsen, vil dette fortsat være en statslig opgave.

- C) PANN skal gøre opmærksom på, at departementet normalt bruger udtrykket ”søterritorie” for den del havet der strække sig fra land ud til 3-sømil-grænsen.

PANN anbefaler, at der evt. indsættes en tegning i analysen så termerne om grænserne tydelige forklares.

- D) Afsnit 3.1.1. PANN er enige i betragtningen om, at der er et godt samarbejds-klima med Søfartsstyrelsen. Søfartsstyrelsen har altid vist imødekommenhed og har hjulpet departementet når dette har været nødvendigt.
- E) Afsnit 3.1.2 – sidste afsnit. PANN vil gerne oplyse, at arbejdet med Polarkoden er et eksempel på, hvor Søfartsstyrelsen har været den ansvarlige myndighed ved et omfattende internationalt arbejde, der har krævet store ressourcer og faglig ekspertise.
- F) Afsnit 3.1.3. Følgende fremgår på side 15 øverste: ” *De ovenfor nævnte departementer er også ressortansvarlige på søfartsområdet. Det har ikke været muligt at fastslå deres præcise budget, men det vurderes at der anvendes omkring to årsværk til søfartsområdet i andre departementer.*”

PANN vurderer, at dette er noget lavt sat. Baggrunden for denne vurdering er, at PANN over de seneste år har oplevet en større fokus på det maritime, herunder at antallet af opgaver er vokset, især på det internationale område. Departementet for Natur, Miljø og Energi vurderer, at det alene allerede bruger 2 årsværk på opgaver relateret til det maritime område.

- G) Afsnit 3.3.1 afsnit 2 vedrørende MARPOL-konventionen. Det er departementets vurdering at MARPOL annekserne I, II, III og V allerede er implementeret i den grønlandske havmiljølovgivning.
- H) Fejl i nummereringen af underoverskrifterne fra side 32.
- I) Bilag: Notat af 2. marts 2016 fra Søfartsstyrelsen. Afsnit 3. Søfartsstyrelsen nævner i deres notat, at de foretager tilsynsopgaverne vedrører syn, certificering og havnestatskontrol. Departementet er bekendt med, at der i denne proces også foretages tilsyn med certifikater vedrørende forureningsforebyggende anlæg om bord på skibene.
- J) Bilag E side 2 – afsnit 2.1. Det fremgår her, at visse konventioner gennemføres primært via havmiljølovgivningen som er et selvstyreanliggende. PANN skal gøre opmærksom på, at dette ikke er helt korrekt. Selvstyret har kun hjemtaget en del af havmiljøområdet.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga
Med venlig hilsen

Morten Leth
Miljø- og Beredskabsafdelingen



Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur
HER

Høringssvar til intern høring af udkast til udkast til Søfartsanalyse – scenarieanalyser af Grønlands Selvstyres eventuelle hjemtagelse af søfartsområdet

7. oktober 2016
Sags nr. 2016 - 15167
Akt nr. 3711838

Råstofdepartementet og Miljøstyrelsen for Råstofområdet takker for høringen af udkast til Søfartsanalyse – scenarieanalyser af Grønlands Selvstyres eventuelle hjemtagelse af søfartsområdet, herefter benævnt ”Søfartsanalysen”.

Postboks 930
3900 Nuuk
Tlf. (+299) 34 68 00
E-mail: mmm@nanoq.gl
www.govmin.gl

Råstofdepartementet og Miljøstyrelsen for Råstofområdet regulerer forskellige aspekter overlappende med Søfartsanalysen indenfor rammerne af den samlede Råstoflov.

Råstofdepartementet og Miljøstyrelsen for Råstofområdet afgiver derfor et fælles høringssvar.

Råstofdepartementet har følgende bemærkninger:

Allerede hjemtagne sagsområder, som overlapper med søfartsområdet

Råstofdepartementet bemærker, at Søfartsanalysens afsnit 3.1.1 om hjemtagne sagsområder, som overlapper med søfartsområdet, ikke omtaler hjemtagelsen af råstofområdet.

Råstofdepartementet indstiller venligst til, at følgende tekstafsnit tilføjes:

”Råstofområdet

Mineralske råstoffer og aktiviteter af betydning herfor reguleres af Inatsisartutlov nr. 7. af 7. december 2009 om mineralske råstoffer og aktiviteter af betydning herfor (råstofloven). Inatsisartutloven gælder på landterritoriet og på søterritoriet ved Grønland samt i kontinentalsokkelområdet og den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

I tilladelser og godkendelser meddelt i henhold til råstofloven, fastsættes blandt andet vilkår vedrørende søfartsforhold, herunder forhold omfattede af sagsområde 20 og 21.”

Fastsættelse af vilkår vedrørende søfartsforhold foregår i praksis i samarbejde med Søfartsstyrelsen, se venligst nedenfor.

Samarbejdsaftaler med Søfartsstyrelsen

Råstofdepartementet bemærker, at Råstofstyrelsens samarbejdsaftale med Søfartsstyrelsen ikke fremgår af listen over samarbejdsaftaler med Søfartsstyrelsen på side 12 i Søfartsanalysen.

I 2011 indgik det daværende Råstofdirektorat en samarbejdsaftale med Søfartsstyrelsen om sejladsikkerhedsmæssige forhold ved mineraludnyttelsesprojekter i Grønland. Aftalen inklusivt bilag vedlægges her til orientering.

Det følger af aftalen, at samarbejdet mellem Råstofdirektoratet (nu Råstofstyrelsen) og Søfartsstyrelsen blandt andet skal udmøntes ved, at Råstofstyrelsen fastsætter vilkår om søfartsforhold i tilladelser og godkendelser meddelt i henhold til råstofloven. For eksempel fastsættes vilkår om klassifikation af skibe.

Dette samarbejde mellem Råstofstyrelsen og Søfartsstyrelsen om regulering af sejladsikkerhedsmæssige forhold i forbindelse med mineraludnyttelsesprojekter er af afgørende betydning for at sikre en hensigtsmæssig varetagelse af råstofområdet som hjemtaget sagsområde på den ene side, og på den anden side sagsområdet vedrørende sikkerhed til søs som et endnu ikke hjemtaget sagsområde.

Råstofdepartementet indstiller venligst til, at Råstofstyrelsens samarbejdsaftale med Søfartsstyrelsen medtages på listen på side 12 i Søfartsanalysen.

Drifts- og kompetencemæssige forhold

På side 12f under overskriften ”Drifts- og kompetencemæssige forhold” i Søfartsanalysen anføres hvilke departementer varetager forhold vedrørende søfartsområdet i Grønlands Selvstyre.

Råstofdepartementet indstiller venligst til at følgende tekst føjes til listen af departementer:

”**Råstofdepartementet** – varetager råstofområdet, herunder arbejdsmiljø til søs, som overlapper med søfartsområdet.”

Bilag D

Søfartsanalysens bilag D indeholder en oversigt over de internationale konventioners implementering i den danske og grønlandske lovgivning.

Råstofdepartementet henleder i den forbindelse venligst Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastrukturs opmærksomhed på, at Råstofstyrelsen i tilladelser og godkendelser meddelt i henhold til råstofloven fastsætter vilkår om, at rettighedshaver skal overholde visse nationale og internationale regelsæt. Fastsættelse af vilkår foregår på baggrund af en konkret vurdering, idet der for enkelt råstofprojekt vurderes, hvilke vilkår er nødvendige for sejlads m.v. i det pågældende farvand.

For eksempel fremgår følgende af modeltilladelsen (punkt 10.02) for den planlagte 2017-udbudsrunde i Baffin Bay:

”The licensee shall ensure that, when sailing, anchoring and/or lightering in the Greenland territorial sea or Greenland continental shelf area, ships used for:

- transporting Hydrocarbons in connection with activities performed under the Licence, or
- transporting Hydrocarbons produced under the Licence

comply with, and are used in accordance with and not in contravention of,

- all applicable national, regional and international rules and regulations for ships of a gross tonnage exceeding 500 engaged in international trade,
- Regulation (EU) No. 530/2012 on the accelerated phasing-in of double-hull or equivalent design requirements for single hull oil tankers,
- EC Directive 2005/35/EC on ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringements, as amended by EC Directive 2009/123/EC, and the supplementing Council Framework Decision 2005/667/JHA to strengthen the criminal-law framework for the enforcement of the law against ship-source pollution,
- applicable rules and guidelines for ships operating in Arctic ice-covered waters or polar waters approved or adopted by the International Maritime Organization (IMO), including IMO Guidelines for ships operating in polar waters of 2 December 2009 (IMO Resolution A.1024(26)),
- one or more applicable industry standards, codes and guidelines for lightering operations, bunkering etc. which are relevant under arctic conditions and are acceptable to the MRA, acting reasonably.

The licensee shall ensure that the said ships are classified with a classification company approved by the EU and, as a minimum, meet the requirements applying to Polar Class 4 (as defined in the IMO Guidelines for ships operating in polar waters of 2 December 2009 (IMO Resolution A.1024(26)) or similar classification unless otherwise accepted by the MRA.

The licensee shall also ensure that the said ships are double hull ships (with double bottom and double sides) and that the age of the said ships do not exceed 15 years from the original year of construction.”

Videre følger det af same modeltilladelse (punkt 27.03):

”The licensee shall ensure that the following requirements are met when ships used for transporting Hydrocarbons produced under the Licence call at or leave a port, offshore terminal or any other loading or discharging berth or place in Greenland or in the Greenland territorial sea or Greenland continental shelf area or otherwise sail or are present in those areas:

- (a) The ship shall meet the requirements specified in section 10.02.
- (b) The ship shall be registered in a state that has acceded to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 ("1992 Liability Convention"), the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 ("1992 Fund Convention") and the Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 ("Supplementary Fund Protocol").
- (c) The registered owner of the ship shall establish and maintain insurance cover (or similar guarantee cover) of the owner's liability for oil pollution and other damage and loss in accordance with the rules applicable from time to time on the legal obligation to insure under the 1992 Liability Convention and other conventions acceded to by Denmark”

Uagtet at visse internationale regelsæt som udgangspunkt ikke omfatter Grønland, eller ikke er implementeret i Grønland, gennemføres således et ikke uvæsentligt antal af de internationale regelsæt på råstofområdet gennem tilladelser og godkendelse meddelt i henhold til Råstofloven.

Miljøstyrelsen for Råstofområdet har følgende bemærkninger:

Inatsisartutlov nr. 7 af 7. december 2009 om mineralske råstoffer og aktiviteter af betydning herfor, med senere ændringer (råstofloven), omhandler også miljøbeskyttelse, naturbeskyttelse og klimabeskyttelse jf. §§ 50-75.

I tillæg til ovenstående, bedes venligst tilføjet til afsnittet om ”Miljøforhold mv.” på rapportens side 11, samt konsekvensmæssigt på side 13 og side 20, at Miljøstyrelsen for Råstofområdet dermed regulerer havmiljøforhold i det geografiske anvendelsesområde, som er angivet i råstoflovens § 9. Det vil sige på landterritoriet og på søterritoriet ved Grønland samt i kontinentalsokkelområdet og den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, medmindre andet følger af den almindelige havmiljølov (§ 9, stk. 3)

Naalakkersuisut har også godkendt retningslinjer (guidelines) i medfør af råstofloven for offshore råstofaktiviteter, hvori bestemmelserne i MARPOL, herunder MARPOL annex VI er implementeret på råstofområdet. I bemærkninger til ”forbehold for GL” under MARPOL Annex VI bør fremgå, at det ikke gælder på råstofområdet.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga
Med venlig hilsen

Najaaraq Demant-Poort

Styrelseschef
Miljøstyrelsen for Råstofområdet
Toqq/direkte 346838
nasd@nanoq.gl

Rannvá Clementsen

Fuldmægtig
Råstofdepartementet
Toqq/direkte 346808
racl@nanoq.gl

Litteraturliste

Denne liste må ikke betragtes som en fuldstændig oversigt over alle dokumenter, som kunne være relevante!

Grønlandsk lovgivning

Selvstyrets bekendtgørelse nr. 13 af 17. november 2011 om bemanningen af grønlandske fiskefartøjer

Landstingsforordning nr. 4 af 3. november 1994 om beskyttelse af havmiljøet

Landstingsforordning nr. 3 af 6. juni 1997 om ændring af Landstingsforordning om beskyttelse af havmiljøet

Grønlandsk Lovregister 2016 (Opdateret pr. 31. marts 2016)

Landstingsforordning nr. 7 af 11. november 2000 om søfartsuddannelser

Landstingslov nr. 2 af 24. april 1986 om mønstring af søfarende

Anden relevant lovgivning mv. vedr. Grønland

Lov om Grønlands Selvstyre (Lov nr. 473 af 12. juni 2009) – med tilhørende bilag

Vejledninger, notater etc.

Vejledning om ministeriers behandling af sager vedrørende Grønland (VEJ nr 58 af 02/07/2012)

Søfartslovgivning i Grønland (Ajourføring af den i Grønland gældende søfartslovgivning – rapport 1999)

Notat om opdatering af rapporten "Søfartslovgivning i Grønland", Søfartsstyrelsen 8. december 2010 (kommenteret yderligere af Søfartsstyrelsen 9. juni 2016)

Betænkning afgivet af Anlægsudvalget¹ vedrørende Forslag til Inatsisartut-beslutning om, at Naalakkersuisut pålægges til EM2016 at fremlægge en udredning om eventuel hjemtagning af hele resortområdet vedrørende sikkerhed til søs og skibsregistrering og søretlige forhold mv. (EM 2015/28)

Oversigt over de vigtigste internationale konventioner på søfartsområdet og de danske love, som implementerer dem (Notat fra Søfartsstyrelsen 20. juni 2016)

Vejledning om underretning til Søfartsstyrelsen om forsikringscertifikater som bevis for dækning af søretlige krav (vejledning - 19.06.2012)

Notat - Forslag til inatsisartutlov om beskyttelse af havmiljøet (Søfartsstyrelsen 14. juli 2014)

Dansk lovgivning

Anordning om ikrafttræden for Grønland af lov om sikkerhed til søs (ANG nr 882 af 25/08/2008)

¹ Link: <http://inatsisartut.gl/samlingerhome/oversigt-over-samlinger/samling/punktliste.aspx?punkt=28>

Anordning nr. 728 af 19. august 2003 om ikrafttræden for Grønland af lov om dykkerarbejde og dykkermateriel med de ændringer, der følger af anordning nr. 212 af 23. marts 2005 og anordning nr. 1350 af 27. november 2015.

Bekendtgørelse for Grønland om undersøgelse af ulykker til søs (8. juni 2011. Nr. 585.)

Bekendtgørelse for Grønland om skibes sikre sejlads m.v. (11. december 2015. Nr. 1697)

Bekendtgørelse af søloven (LBK nr 75 af 17/01/2014)

Bekendtgørelse af lov om beskyttelse af havmiljøet (LBK nr 1616 af 10/12/2015)

Bekendtgørelse af lov om maritime uddannelser (LBK nr 660 af 16/05/2015)

Bekendtgørelse af lov om skibes besætning (LBK nr 74 af 17/01/2014)

Bekendtgørelse om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen A, teknisk forskrift om arbejdsmiljø i skibe (Bek.1246 ad 11/12/2009)

Bekendtgørelse om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, skibes bygning og udstyr i skibe m.v. (BEK nr 1866 af 28/12/2015)

Bekendtgørelse om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen D, teknisk forskrift for skibes bygning og udstyr m.v., passagerskibe i national fart (BEK nr 556 af 26/05/2011)

Bekendtgørelse om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen E, Teknisk forskrift om fiske-skibes bygning og udstyr m.v. Bek nr 1459 af 14/12/2010)

Bekendtgørelse om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen F, mindre erhvervsfartøjers bygning og udstyr m.v (BEK nr 1008 af 18/09/2014)

Bekendtgørelse af lov om søfarendes ansættelsesforhold m.v. (LBK nr 73 af 17/01/2014)

Bekendtgørelse af lov om skibsmåling (LBK nr 71 af 17/01/2014)

Bekendtgørelse om måling af mindre skibe (BEK nr 845 af 01/12/1998)

Bekendtgørelse af lov om Dansk Internationalt Skibsregister (LBK nr 68 af 17/01/2014)

Andre relevante danske dokumenter

Agreement Governing the Authorisation of [Recognised Organisation (RO)] to undertake Statutory Certification Services on behalf of the Danish Maritime Authority 4 May 2015 (Danish RO Agreement 2015)

Mandatory Ship Reporting Systems (GREENPOS)

Information on the Coast Radio Station service in Greenland (Undated letter from Tele Greenland)

POTENTIALER OG BARRIERER I ARKTIS FOR RIGSFÆLLESSKABETS MARITIME ERHVERV, Søfartsstyrelsen december 2014.

Notat fra danske Søfartsstyrelse, 'Søfartsstyrelsens omkostninger i relation til Grønland', 2016

Færøerne:

Færøsk 'Lov med sikkerhed til søs' 2001

Færøsk betænkning 'Sikkerhed til søs' 2000

Internationale konventioner og protokoller

IMO	SOLAS 74 med SOLAS PROT 88 MARPOL 73/78 med MARPOL PROT 1997 COLREGs 72 TONNAGE 69 SAR 79 LL 66 med LL PROT 88 STCW 78 STCW-F 95 CLC PROT 1976 og CLC PROT 1992 FUND PROT 1992, 2000 og 2003 LLMC 76 med LLMC PROT 1996 SALVAGE 89
ILO	MLC 2006 C 108