

Rapport om mulighederne for fremme af anvendelse af kendtmand ved Grønland



4. juni 2008

2. udgave



 **FARVANDSVESENET**
Danish Maritime Safety Administration



ROYAL  **ARCTIC**


SØFARTSSTYRELSEN

Indhold

Indhold	2
Afsnit 1 – Indledning	3
Kommissorium.....	3
Definitioner	5
Afsnit 2 – Nuværende anvendelse af kendtmand.....	6
Kilder	6
Nuværende anvendelse og udbydere.....	6
Betydning af kendtmandsordningen	7
Andre lande	7
Canada.....	7
Norge.....	7
Afsnit 3 – Arbejdsgruppens betragtninger og anbefalinger	7
Formalisering af den nuværende ordning	8
Krav om uddannelse og erfaring for kendtmænd.....	9
Procedure for myndighedsgodkendelse af kendtmand	9
Positivliste over personer, som er godkendt af myndighederne som kendtmand.....	9
Procedure for bestilling af kendtmand	9
Afsnit 4 – Sammenfatning af arbejdsgruppens anbefalinger	10
Mindretalsudtalelse	10
Bilag:	11
Royal Arctic Line A/S.....	11
Supercargo	11
Kendtmand (”Local competent seafarer”)	11
Forskellige oplysninger for 2006 & 2007.....	12
Privat udbyder.....	13
Canadian Coast Guard	13
Kystverket i Norge	14

Afsnit 1 – Indledning

Kommissorium¹

Rapport af 20. december 2006 om ”sikker sejlads i grønlandske farvande” udgivet af Søfartsstyrelsen anbefaler, at fremme brugen af isnavigatører² i samarbejde med rederier og andre, der stiller denne service til rådighed.

Det fremgår af rapporten:

”Ved anvendelse af en isnavigatør, som kommer fra et rederi, der normalt sejler i grønlandske farvande, kan man sikre sig, at der befinder sig en person om bord med et godt kendskab til grønlandske forhold. Arbejdsgruppen vurderer, at dette er med til at forbedre sejladssikkerheden i de grønlandske farvande.

Skønt arbejdsgruppen anbefaler brug af isnavigatører, kender myndigheder i dag ikke deres kvalifikationer mv. i forhold til sejlads i grønlandske farvande. Det antages, at de navigatører og skibsførere, der normalt sejler i grønlandske farvande, har den fornødne viden. Det bliver straks mere tvivlsomt om skibe, der medbringer en isnavigatør udefra, har de fornødne kvalifikationer.

Anvendelse af lods udgør en anden mulighed for at sikre tilstedeværelsen af en person med lokalkendskab. Der findes ingen egentlig lodstjeneste i Grønland. Myndighederne har mulighed for at stille krav om, at visse skibstyper eller skibsstørrelser skal tage lods om bord. En lods er en myndighedsperson, som eksempelvis ved lov er pålagt at indberette observerede forhold, som har betydning for sejladssikkerhed, miljø eller andre samfundsmæssige hensyn til relevant myndighed.

Lodstjenester er et rigsfælles anliggende. Farvandsvæsenet har derfor ansvaret for lodsninger i Grønland. Imidlertid gælder den nuværende lodslov ikke i Grønland.

Geografiske forskelle medfører, at en eventuel lodstjeneste i Grønland må opbygges anderledes end i det syddanske område. Det vil endvidere være nødvendigt med ny lovgivning³ i forbindelse med en eventuel indførelse af pligt til at benytte lods i Grønland.

For at kunne tilbyde lodsning til skibsfarten vil det være nødvendigt at etablere en egentlig lodstjeneste i Grønland. Kravene til etablering af en lodstjeneste bør følge IMO's Resolution A.960(23) om Recommendations on training and certification on operational procedures for maritime pilots other than deep-sea pilots .

¹ Kommissoriet er udarbejdet af SFS, KMS og FRV

² Trods at der i rapporten er benyttet benævnelsen ”isnavigatør” har denne arbejdsgruppe besluttet at anvende benævnelsen ”kendtmand”

³ Dette kan gøres på tre måder:

1. Lodsning overføres til hjemmestyreanliggender, idet det bemærkes at Grønland forinden bør være associeret medlem af IMO.
2. Der indføres et særligt kapitel i gældende lodslov om lodsning på Grønland.
3. Der gennemføres en ny almindelig dansk lov om lodsning i Grønlandske farvande.

Da trafikken i grønlandske farvande er af et relativt lille omfang, vil en lodstjeneste ikke kunne drives uden et væsentligt statsligt tilskud. En egentlig lodstjeneste indebærer, at lodsmyndigheden får forsyningspligt af lodser til de skibe, der bestiller lods. Forsyningspligten vil være næsten umulig at opretholde på grund af den grønlandske geografi samt de arktiske meteorologiske forhold. Den vil have betydelige økonomiske konsekvenser.

Arbejdsgruppen er derfor enige om, at indførelse af en egentlig lodstjeneste i Grønland ikke vil være realistisk at gennemføre.

I stedet anbefaler arbejdsgruppen, at muligheden for at fremme brugen af kvalificerede isnavigatorer i Grønland undersøges under skelen til, hvordan sådanne bruges i eksempelvis nabolandet Canada. Et egentligt krav om, at skibe skal have isnavigator om bord, vil ikke være gennemførligt med mindre, at en forsyningspligt vil kunne efterkommes.

Der findes naturligvis skibe, hvor navigatørerne selv har de fornødne kvalifikationer til at kunne fungere som isnavigator. Isnavigatorer skal ses som et tilbud til skibe, som ikke har en sådan person om bord. Imidlertid er det vigtigt, at isnavigatorer har de fornødne kvalifikationer. Dette kan sikres gennem uddannelse og ved at fremsætte vejledende minimumskrav for grønlandske isnavigatorer. Endvidere vil offentliggørelse af en positivliste, hvor rederier kan få oplysninger om registrerede isnavigatorer, vil medvirke til at rederier vælger en isnavigator, som kan give vejledning af god kvalitet. Det bør i den forbindelse overvejes, om der skal ske en formel godkendelse af den enkelte isnavigator.

Arbejdsgruppen anbefaler, at brugen af isnavigatorer i Grønland fremmes under skelen til, hvordan sådanne bruges i eksempelvis nabolandet Canada. Fremme af brug af kvalificerede isnavigatorer skal i givet fald ske i tæt samarbejde med de firmaer, der allerede i dag stiller denne service til rådighed.”

Nedsættelse af arbejdsgruppe:

Farvandsvæsenet (FRV) fik til opgave at nedsætte en arbejdsgruppe, som skulle løse opgaven. Det blev her besluttet, at arbejdsgruppen skulle være en korrespondancegruppe.

Formål Analyse med henblik på at fremme brug af isnavigatorer i Grønland under skelen til, hvordan sådanne bruges i eksempelvis Canada.

Ovennævnte rapport anvender begrebet ”isnavigator”, men det er af denne arbejdsgruppe besluttet at anvende begrebet ”kendtmand”, idet det anses at dække bedre.

Analysen vil omfatte følgende punkter:

1. Indhentning og beskrivelse af erfaringer med nuværende anvendelse af kendtmand ved Grønland.
2. Kontakt til Canada og evt. Alaska og Norge (Svalbard) for at indhente eventuelle erfaringer eller løsningsmodeller de måtte have.
3. Hvordan kan den nuværende ordning formaliseres?
4. Beskrivelse af krav til uddannelse og erfaring for kendtmand.
5. Procedure for myndighedsgodkendelse af kendtmand.
6. Udarbejdelse af positivliste over personer, som er godkendt af myndighederne som kendtmand.
7. Procedure for bestilling af kendtmand.
8. Hjemmel til at pålægge tvungen brug af kendtmand.

Tidsplan Opstart af arbejde den 1. april 2007.

Deltagere	Farvandsvæsenet	- Flemming Sørensen
	Royal Arctic Line A/S	- Allan Idd Jensen
	Søfartsstyrelsen	- Peter Frey og Aron Sørensen
	Grønlands Hjemmestyre	- Lene Riis og Hans Borchersen
	Grønlands Kommando	- Stig André Hansen

Arbejdsform Løbende e-mail korrespondance og møde den 31. januar 2008.

Definitioner

Isnavigator (Ice Navigator) En mønstret navigator, der ud over opfyldelse af STCW, er specielt trænet eller på anden måde kvalificeret til at navigere et skib i isfyldt farvand.

Kendtmand
(Local competent seafarer) Navigator, der medsejler som rådgiver, som har kendskab til de lokale forhold – herunder is, geografiske, meteorologiske og administrative forhold ved besejling af grønlandske farvande.

Icepilot Benyttes af skibsagenter for krydstogtrederier, når disse bestiller kendtmand. Begrebet "icepilot" er uheldigt, da det leder tanken hen på egentlig lodsvirksomhed.

Supercargo Begrebet benyttes i Royal Arctic Linie A/S (RAL) oftest i tilfælde, hvor rederiet indchartrer et skib, hvor skibets besætning har ringe kendskab til de farvandsområder, som skibet skal besejle. Supercargo bruges således hos RAL som en kombination af kendtmand og ladningsejers repræsentant om bord.

Afsnit 2 – Nuværende anvendelse af kendtmand

Kilder

Til beskrivelse af den nuværende anvendelse af kendtmand ved Grønland er der søgt oplysninger fra forskellige relevante kilder.

Efter anmodning er der herefter modtaget oplysninger fra RAL, tidligere skibsfører Kurt Ole Nielsen (koordinator for gruppe af personer, der tilbyder sig som kendtmænd), endvidere er der søgt oplysninger ved Kystverket i Norge og Canadian Coast Guard, der opererer i farvande, der til en vis grad kan sammenlignes med de grønlandske. Et uddrag af de modtagne oplysninger fremgår af bilag.

Nuværende anvendelse og udbydere

Kendtmænd, der udgøres af tidligere navigatører fra grønlandsfarten, stilles i dag til rådighed af RAL inklusive Arctic Umiak Line (AUL), Blue Water Shipping og private udbydere.

Ordringen anvendes af krydstogtskibe i fri fart, skibe indchartret af RAL og af skibe, der besejler de grønlandske miner. Kendtmanden har til opgave at rådgive om skibets navigation særligt for så vidt angår grønlandske geografiske og meteorologiske forhold samt ikke mindst isforhold. Kendtmanden vejleder derudover også om istjenestens servicemuligheder, meldepligten i overensstemmelse med kravene i obligatoriske meldesystemer⁴ og om den grønlandske kystradiotjeneste.

RAL kræver for visse indchartrede skibe, at de har en kombineret supercargo/kendtmand om bord, som stilles til rådighed for det fremmede skib. Den pågældende navigatør skal som minimum opfylde rederiets og søfartsmyndighedernes krav til at gøre tjeneste som 1. styrmand på rederiets egne skibe og skal dermed have det nødvendige kendskab til såvel grønlandske farvandes særlige beskaffenhed og rederiets politik med henblik på håndtering af ladningen. RAL og AUL påtager sig derudover at formidle kontakt mellem fremmede rederier og de af rederiernes egne navigatører, der i deres fritid påtager sig kendtmandsrollen.

Det er også almindelig kendt i Grønland, at mæglerfirmaet Blue Water Shipping optræder som mellemmand for salg af kendtmandsydelser til rederier i grønlandsfarten

Endelig kan kendtmænd komme sejlene udefra for eksempel fra Island og Svalbard. Kendtmændene sejler dermed en rundtur med skibet.

Myndighederne kender ikke kendtmændenes kvalifikationer m.v. i relation til sejlads i grønlandske farvande. Det må dog antages, at navigatører med erfaring i sejlads i grønlandske farvande, har den fornødne viden og dermed fornødne kvalifikationer til at besejle farvandene. Kvalifikationer fra kendtmænd, som medbringes udefra, er ikke kendte for de danske myndigheder.

De enkeltpersoner, der udbyder kendtmandstjeneste, er i henhold til det oplyste kvalificerede navigatører med erfaring i sejlads i grønlandske farvande. Disse personer rekrutteres efter mund-til-

⁴ Der er tale om meldesystemerne: GREENPOS og KYSTKONTROL.

mund-metoden. Den enkelte kendtmand knyttes sædvanligvis til særlige skibe eller rederier. Kendtmændenes talsmand i denne sammenhæng er Kurt Ole Nielsen, som tidligere var skibsfører i det daværende KNI-rederi.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at RAL har en form for formel kvalitetskontrol i forbindelse med rekrutteringen af kendtmænd. Det er ikke klart for arbejdsgruppen, om der er en tilsvarende kontrol hos andre udbydere af kendtmænd.

Betydning af kendtmandsordningen

Arbejdsgruppen har ikke haft lejlighed til at undersøge alle aspekter af kendtmandsordningens betydning for sikkerheden. Det er imidlertid indlysende, at tilstedeværelsen af en kendtmand, der kan rådgive om fornuftige ruter og advare mod farer, alt andet lige vil være til benefice for sikkerheden. Dette har dog ikke hindret, at enkelte overmodige skibsførere på krydstogtskibe, trods advarsler fra kendtmanden, er sejlet ansvarsløst tæt på isfjelde, bræer og ind i uopmålt område.

Andre lande

Canada

Canadian Coast Guard har udsendt en såkaldt Guideline for bulk- og tankskibe, der besejler isområderne ved det nordøstlige Canada, hvilket vil sige fra Saint Lawrencefloden og nordefter. De canadiske myndigheder stiller en lang række operationelle og tekniske krav til skibene deriblandt, at der om bord skal være mindst en person med erfaring i sejlads i det pågældende område. Den pågældende skal have relevant nautisk uddannelse og igennem mindst fem år have gennemført mindst 6 rejser med mindst 15 dages issejlads i et defineret geografisk område som skibsfører, vagthavende officer eller isnavigator.

Norge

Kystverket i Norge har for Svalbards vedkommende etableret en egentlig polarlodstjeneste med lodstvang for skibe på over 500 BT ind til visse havne. Lodsordningen ind til havn er et godt gennemarbejdet system. Desuden er der nu stillet forslag om, at alle skibe med en længe på 50 meter eller derover, der besejler det indre territorialfarvand, skal have lods om bord. Det fremgår endvidere af forslaget, at passagerskibe samt skibe medbringende visse former for farligt eller forurenende ladning med en længde over 50 meter, skal have lods om bord.

Arbejdsgruppen vurderer, at det vil være muligt at drage nytte af erfaringerne fra den foreslåede lodspligtsordning ved Svalbard set i lyset af, at grønlandske farvande og farvandene omkring Svalbard har mange lighedspunkter.

Afsnit 3 – Arbejdsgruppens betragtninger og anbefalinger

Arbejdsgruppen finder, at der er behov for at anvende en ensartet terminologi i forbindelse med dette arbejde. I dag blandes begreberne icenavigator, isnavigator, kendtmand, icepilot og til dels også supercargo.

Det er besluttet at benytte termen "kendtmand" i stedet for "isnavigator" (icenavigator, icepilot). Årsagen er, at selve isnavigationen kun er en mindre del af vejledningen. Som hovedregel omsejles

al is i Grønland. En stor del af vejledningen består i vejledning i de grønlandske forhold. Endvidere dækker ordet supercargo normalt over andre forhold end de rent navigatoriske, og arbejdsgruppen finder, at dette udtryk kan forvirre udenforstående, når det bruges som synonym for kendtmand.

Det fremgår af foregående kapitel, at Canada og Norge har erkendt, at der behov for rådgivere om bord i skibe, der besejler deres kyster. Grundet de grønlandske forhold, vil der ikke, som der er tale om for Svalbards vedkommende, kunne blive tale om en egentlig lodstjeneste. En lodstjeneste vil være væsentligt mere omfattende end det aktuelle behov i Grønland.

Arbejdsgruppen finder, at en formalisering af den nuværende kendtmansordning for Grønland kan bringe sejladsikkerheden ved Grønland på niveau med andre nærliggende polare områder, og være et realistisk og nødvendigt tiltag.

En kendtmansordning kan formaliseres som følger:

- Relevante minimumskrav til uddannelse af kendtmænd skal tilpasses de grønlandske forhold. Hermed vil personer kunne godkendes af myndighederne til at fungere som kendtmand.
- Der skal oprettes et register over personer med kvalifikationer som kendtmand (positivliste). Dette vil ikke være det store problem, hvis der findes en formaliseret uddannelse. (RAL fører i forvejen register/liste over godkendelser af kendtmænd og supercargoer). Det skal naturligvis være muligt for personer med erfaring i sejlads i grønlandske farvande at få evalueret deres kvalifikationer, og dermed have mulighed for at blive registreret som kendtmand.
- Det er vigtigt for myndighederne, at en kendtmand også har fornøden uddannelse, sprogkundskaber, erfaring, helbred m.v. Der skal udpeges en ansvarlige myndighed for udarbejdelse og løbende opdatering af positivlisten. Arbejdsgruppen peger umiddelbart på det hensigtsmæssige i, at denne opgave ligger hos Farvandsvæsenet (grundet allerede kendskab m.v. til lodsområdet i Danmark).
- En kendtmand skal ikke nødvendigvis have sønæringsbevis til den skibstype, hvor han er kendtmand. Det skyldes, at han er rådgiver og ikke som sådan skal navigere skibet.
- Fremme af brug af kvalificerede kendtmænd kan i givet fald ske i tæt samarbejde med de firmaer, der allerede i dag stiller denne service til rådighed.

Formalisering af den nuværende ordning

Arbejdsgruppen finder ikke, at ordningen kan formaliseres ved at man ved lov pålægger obligatorisk brug af kendtmand.

I stedet for anbefaler arbejdsgruppen anvendelse af kendtmand for visse skibstyper(eks. krydstogtskibe; tank-, bulk- og forsyningskibe med anløb af miner, m.v.) under sejlads i grønlandske farvande (søterritoriet). Det anbefales endvidere at bruge kendtmand i alle skibe, hvor besætningen ikke har fornøden erfaring med sejlads i grønlandske farvande og kendskab til grønlandske forhold.

Krav om uddannelse og erfaring for kendtmænd

- Relevant erhvervsmæssig uddannelse som navigatør.
- Erfaring som seniorofficer i en periode på minimum 2 års kystsejlad ved Grønland.
- Gyldigt sønæringsbevis, samt have minimum 12 måneders dokumenteret sejltid i grønlandske farvande inden for en tidsramme af 5 år eller have dokumenteret sejlad som kendtmand på minimum 3 rejser i grønlandske farvande inden for en tidsramme af 5 år.
- Have kendskab til grønlandske forhold – herunder infrastruktur og store afstande til eventuel support/redningsmuligheder.
- Gennemført kursus for kendtmænd (Arbejdsgruppen finder for nuværende ikke, at der er behov for et kursus, men afventer udtalelse fra erhvervet i Grønland. Hvis der således findes behov for kursus/uddannelse, opstilles efterfølgende konkrete krav til indhold m.v.).

Det anbefales, at fastsættelse af krav til uddannelse og erfaring sker ved Søfartsstyrelsens foranstaltning, idet det anes at være der den fornødne faglige kompetence ligger.

Procedure for myndighedsgodkendelse af kendtmand

Det anbefales, at der etableres en godkendelse af kendtmand efter dokumenteret uddannelse og erfaring.

Positivliste over personer, som er godkendt af myndighederne som kendtmand

Indførelse af en positivliste tilstræbes udført på en sådan måde, at administrationen heraf gøres så smidig som muligt. Ansøgning om at komme på positivlisten kan f.eks. ske via et skema, der hentes på en hjemmeside. Udfyldt skema fremsendes efterfølgende vedlagt dokumentation til godkendelse.

Positivlisten og ansøgningskema vil være at finde på en hjemmeside (under udarbejdelse ved Kort & Matrikelstyrelsen) og vil indeholde alle relevante kontaktinformationer.

Det anbefales, at positivlisten oprettes, føres og vedligeholdes af FRV, der anses for at have den fornødne faglige kompetence.

Procedure for bestilling af kendtmand

Bestilling af kendtmand forudsættes foretaget ud fra kontaktoplysningerne på ovennævnte hjemmeside.

Afsnit 4 – Sammenfatning af arbejdsgruppens anbefalinger

Med tanke på, at de grønlandske farvande har meget omskiftelige vejrforhold, isfyldte farvande og at der ved Grønland kun findes et mindre antal fartøjer til indsættelse i en redningsaktion, er det yderst vigtigt, at fartøjer uden grønlandserfaring har en kendtmand om bord. Desuden forventes der i de kommende år en stigning af skibstrafikken ved Grønland – bl.a. grundet en mulig åbning af Nordvestpassagen, øget minedrift, olieefterforskning m.v.

Det anbefales derfor, at der snarest sættes et arbejde i gang, der kan give den formelle hjemmel til en ordning med kvalifikationskrav og operationel afvikling af en kendtmansservice. Det foreslås, at anbefalingerne i afsnit 3 gennemføres inden udgangen af 2009.

Udarbejdelse af endelige krav, positivliste og procedurer m.v. skal foretages af en arbejdsgruppe, hvor FRV fungerer som ”formand”. I arbejdsgruppen skal deltage relevante myndigheder og udbydere af kendtmænd – herunder personer med erfaringer om uddannelseskrav.

Mindretalsudtalelse

Et mindretal bestående af Grønlands Hjemmestyre er ikke enig i arbejdsgruppens konklusion. Grønlands Hjemmestyre mener ikke, at analysegrundlaget er tilstrækkeligt til at danne grundlag for en konklusion om, at det ikke er muligt at etablere en obligatorisk kendtmandstjeneste i Grønland.

Bilag:

Det følgende er uddrag fra de modtagne oplysninger.

Royal Arctic Line A/S

I RAL opereres sjældent med begrebet isnavigator, i stedet benyttes termerne ”supercargo” og ”kendtmand”.

RAL benytter ikke isnavigatører til egne skibe. Dog kan det forekomme, at en skibsfører sejler med som overtallig, i tilfælde, hvor skibsføreren skifter skibstype.

Supercargo

Supercargo benyttes oftest i tilfælde, hvor rederiet indchartrer et skib, hvor skibets besætning har ringe kendskab til de farvandsområder, som skibet skal besejle.

Supercargoens opgave er, at vejlede om besejlingen af de grønlandske farvande og rådgive om de særlige forhold, vedrørende lasthåndtering under grønlandske forhold.

Som supercargo benyttes normalt rutinerede overstyrmand eller 1. styrmand. RAL Operationsafdeling og Skibsdriftsafdeling træffer i samråd beslutningen om behovet for supercargo og hvilken person, som skal om bord.

RAL betinger sig altid i certepartiet, at rederiet må sætte supercargo om bord.

Kvalifikationskrav til supercargo:

- Gyldigt sønæringsbevis som styrmand af 1. grad. STCW reglement II/2.
- Søfartsbog og gyldigt sundhedsbevis (Blå bog).
- Gyldigt GMDSS certifikat.
- Indgående kendskab til rederiets politik og holdninger samt rederiets opbygning.
- Indgående kendskab til grønlandske forhold - nautiske, såvel som samfundsmæssige.

Kendtmand (”Local competent seafarer”)

RAL stiller, på kommercielle vilkår, en kendtmand til rådighed for skibe (krydstogtskibe), som måtte ønske dette.

Rederiet har ikke en standbypulje af personer til denne service. Da de overenskomst- og skattemæssige forhold ikke er umiddelbart tilstede for dette. De personer, der benyttes som kendtmænd, benytter derfor deres friperiode (og trækkes for frihed) i den periode, de er ude som kendtmænd.

Normalt udarbejder rederiets driftschef, operationschef og bemandingsleder, i samråd, en liste over personer, som vurderes egnet til opgaven som kendtmand. Normalt benyttes udnævnte skibsførere eller nyligt pensionerede skibsførere til denne opgave. Hvis andre stillingskategorier benyttes, vurderes dette fra gang til gang.

Behovet for kendtmand til krydstogtskibe (og andre skibe) vurderes udelukkende af skibet eller dets repræsentanter. Typisk kommer anmodningen om kendtmænd til disse skibe gennem rederiets datterselskab Royal Arctic Spedition. Royal Arctic Spedition sælger agentopgaver (primært ind- og udklaring) til krydstogtskibene. Royal Arctic Havneservice er repræsentant for Royal Arctic Spedition i de havne, hvor Royal Arctic Spedition ikke er repræsenteret.

Kvalifikationskrav til kendtmand i RAL:

- Gyldigt sønæringsbevis som styrmand af 1. grad. STCW reglement II/2.
- Søfartsbog og gyldigt sundhedsbevis (Blå bog).
- Gyldigt GMDSS certifikat.
- Indgående kendskab til Rederiets politik og holdninger samt rederiets opbygning.
- Indgående kendskab til grønlandske forhold - nautiske, såvel som samfundsmæssige.

Kendtmænd benyttes også ved havneanløb, hvor skibe ønsker vejledning i anløb af en havn. Denne kendtmand kan være den lokale havnechef eller en anden person med lokalt kendskab.

En hvidliste med kendtmænd, som er anerkendt af myndighederne, må antages at være en kommerciel fordel, samtidigt med, at vedkommendes udøvelse af service kan kvalitetssikres gennem uddannelse.

Forskellige oplysninger for 2006 & 2007.

Oplysningerne er interne oplysninger fra Royal Arctic Line.

Antal krydstogtskibe⁵:

- Antal krydstogtskibe i 2006: 20 styk
- Antal anløb af krydstogtskibe i 2006: 112 anløb
- Antal forventede krydstogtskibe i 2007: 20 styk
- Antal forventede anløb af krydstogtskibe i 2007: 154 anløb.

Omtalte krydstogtskibe spænder over et indtag fra 12 PAX til 2.020 PAX. Der er tale om rene anløb, hvor Royal Arctic Spedition agere agent.

Anvendelse af kendtmand:

- Antal krydstogtskibe, som anvendte kendtmand i 2006: 13 (heraf leverede Arctic Umiaq Line 5, Arctic Umiaq Lines navigatører er i dag ansat i Royal Arctic Line)
- Antal krydstogtskibe, som forventes at anvende kendtmand i 2007: 7.

Det er fornemmelsen at de rederier, som vælger kendtmand gør det på opfordring af deres forsikringsselskab eller fordi de tidligere har haft en positiv oplevelse, ved at have kendtmand om bord.

Anvendelse af supercargo:

I 2006 benyttede Royal Arctic Line supercargo i 6 tilfælde.

⁵ Der er ikke fundet statistik for anden skibstrafik ved Grønland

Udbydere af agent service:

- Royal Arctic Spedition (en del af Royal Arctic Line koncernen) - Repræsenteret i 14 havne.
- Bluewater

Der er kendskab til ca. 10 skibe uden agent, hvilket har givet problemer i forbindelse med ankomstmeldinger og PAX-afgift.

Udbydere af isnavigatører/kendtmænd:

- Royal Arctic Line.
- Arctic Umiaq Line (en del af Royal Arctic Line).
- Bluewater (kan muligvis ikke i 2007).
- En sammenslutning af pensionerede navigatører fra KGH / KNI / RAL / AUL og Søværnet.
- Nogle engelske udbydere. Der er kun kendskab til disse, ud fra oplysninger, fra RALs havnechefer.

Royal Arctic Line er af den overbevisning, at en positiv liste baseret på enkeltpersoner kan give problemer med at skaffe kvalificeret mandskab. Dette baseret på erfaringer fra den nye lodslov. En positivliste, hvis nødvendig, bør også kunne omhandle en udbyder, som så kunne sikre de fornødne kvalifikationer, hos den enkelte kendtmænd. Ved en positivliste med enkelt personer, vil Royal Arctic Line ikke kunne garantere, at Rederiets navigatører kan stilles til rådighed som kendtmænd.

Privat udbyder

Tidligere skibsfører Kurt Ole Nielsen er koordinator for gruppe af personer, der tilbyder sig som isnavigatører.

Her tales der om en ”kendtmændstjeneste”, der indtil for nylig kørte efter ”mund-til-øre” metoden. Tidligere skibsfører Kurt Ole Nielsen har ved årets begyndelse koordineret med folk han kender personligt, og som var interesseret i en sådan tjeneste.

Det er ofte de samme personer, der sommer efter sommer sejler med de samme skibe eller det samme rederi.

I mange tilfælde oplyses, at det er et krav fra forsikringsselskabet, at der skal være en kendtmænd med på skibet.

Tidligere skibsfører Kurt Ole Nielsen og søværnet m.fl. er fortalere for at der indføres en tvungen kendtmændstjeneste for Grønland – navnlig i fremmede krydstogtskibe.

Canadian Coast Guard

Den officielle betegnelse i Canada er ”Ice Navigator”, - Begrebet ”icepilot” anvendes ikke i Canada.

I Canada findes en række retningslinjer og forskrifter, der beskriver anvendelse af og krav til isnavigatører. Desuden findes der klare retningslinjer for skibenes konstruktion, når der skal sejles i isfyldte områder.

Canada opererer med 2 områder på østkysten. Nord for 60° N. gælder ”The Arctic Shipping Pollution Preventing Regulations”, som er underlagt ”Transport Canada”. Syd for 60° N. er det ”The joint industry coast guard guidelines for the control of oil tankers and bulk chemical carriers in ice control zones of eastern Canada (JICGG)”, der er gældende.

Der skelnes mellem tankskibe og andre skibe. Tankskibe skal ”altid” anvende isnavigatører i nærmere beskrevne områder og tidsrum. Andre skibe har lempeligere krav.

En Ice Navigator skal opfylde kravene i STCW og have erfaring i sejlads i de pågældende områder.

I området dækket af JICGG (syd for 60 N.) findes der private firmaer, der tilbyder isnavigatører. Hvilke muligheder der er i det N-lige område er der ikke fundet oplysninger om, men hverken Canadian Coast Guard eller Transport Canada tilbyder denne service.

Canadian Coast Guard har tillige udgivet ”Ice Navigation In Canadian Waters”, der er en manual der giver nødvendig information til fører m.fl. af skibe, der skal sejle i canadisk isfyldt farvand.

Læs mere på:

Nord for 60°N.

<http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/A/awppa/regulations/001/awppa001/awppa001.html>

Syd for 60°N.

<http://www.tc.gc.ca/quebec/fr/securitemaritime/winter-JICGG.pdf>

Kystverket i Norge

Der har ligeledes været rettet henvendelse til Kystverket i Norge for at få oplysninger om eventuelle ordninger med isnavigatører, kendtmand eller lignende ved bl.a. Svalbard, men der blev i første omgang ikke modtaget noget.

Efterfølgende er modtaget rapport ”Polarlostjeneste på Svalbard”, der beskriver en egentlig lodstjeneste og ikke kendtmand.

Læs mere på:

http://www.kystverket.no/arch/_img/9646332.pdfwww.svbk.dk