

## **L 154, herunder ” Skærpede sejladsikkerhedsmæssige krav i arktiske farvande” (Grønland)**

Erhvervsudvalget v/hr. Henning Hyllested stiller spørgsmål til Erhvervsministeren; og svarene fra Erhvervsministeren herpå.

Spørgsmål 15 til Erhvervsministeren er dog stillet af hr. Preben Bang Henriksen (V).

-----

### **Spørgsmål 1, den 21. marts 2013:**

Af lovforslagets almindelige bemærkninger fremgår, at Søfartsstyrelsen har ”indført en styrket havnestatskontrol af udenlandske passagerskibe, der anløber danske havne, før de sejler til Grønland.” Kan ministeren oplyse, hvorfor Søfartsstyrelsen ikke foretager havnestatskontrol i grønlandske havne, da det må formodes, at ikke alle krydstogtskibe, der besejler grønlandsk søterritorium og for nogles vedkommende anløber grønlandsk havn, forinden har anløbet dansk havn?

Svar fra Erhvervsministeren den 25. april 2013

Søfartsstyrelsen har oplyst følgende, som jeg henholder mig til:

”Passagerskibe, der sejler til Grønland, er omfattet af flere typer af kontrol: Flagstatskontrol, forstået som flagstatens kontrol med og udstedelse af certifikater for overholdelse af alle internationale regler om sikkerhed, sundhed og miljø, havnestatskontrol, forstået som havnestatens kontrol af påkrævede certifikater og af, om skibet umiddelbart overholder kravene, samt Søfartsstyrelsens supplerende kontrol. Skibene kontrolleres således med faste intervaller af flagstaten og andre havnestater. Det gælder for alle skibe, der sejler til Grønland. Dertil kommer Søfartsstyrelsens kontrol af skibene, der anløber dansk havn, som både omfatter havnestatskontrol og kontrol af, om de særlige danske regler og internationale anbefalinger vedrørende sejlads i Arktis efterleves. Søfartsstyrelsen har tilrettelagt sin kontrol af skibene ud fra, at den skal udføres så effektivt som muligt. De grønlandske forhold gør det vanskeligt at foretage omfattende kontrol af krydstogtskibene i Grønland, idet de store krydstogtskibe typisk ikke anløber en grønlandsk havn. Derfor udføres kontrollen af passagerskibene i havn i det omfang, det er muligt, og altid i dansk havn.”

-----

### **Spørgsmål 2, den 21. marts 2013:**

Kan ministeren oplyse, hvor mange havnestatskontroller af udenlandske passagerskibe i dansk havn Søfartsstyrelsen planlægger at gennemføre i 2013, idet det må formodes, at krydstogtrederierne alle har lagt deres sejlplaner for 2013? Vil havnestatskontrollerne dække alle de udenlandske passagerskibe, der anløber dansk havn forinden videresejlad til grønlandsk søterritorium?

Svar fra Erhvervsministeren den 25. april 2013

Søfartsstyrelsen har oplyst følgende, som jeg henholder mig til:

”Søfartsstyrelsen har oplysninger om 25 krydstogtskibe, der planlægger at sejle i grønlandsk farvand i 2013. Heraf forventes 20 at anløbe dansk havn. Styrelsen vil prioritere at gennemføre havnestatskontrol af denne gruppe af krydstogtskibe. Ved udvælgelsen til kontrol lægges vægt på styrelsens kendskab til rederiets og skibenes historik. Søfartsstyrelsen har kendskab til flere af de pågældende krydstogtskibe, og vurderingen er, at der generelt er en høj sikkerhedsstandard på skibene. Krydstogtskibene kontrolleres i tillæg hertil også i andre lande i medfør af de generelle havnestatskontrolregimer.

-----  
**Spørgsmål 3, den 21. marts 2013:**

Vil ministeren pålægge Søfartsstyrelsen at gennemføre havnestatskontroller af udenlandske passagerskibe, som ikke forinden har anløbet dansk havn, men som anløber grønlandsk havn?

Svar fra Erhvervsministeren den 25. april 2013

De grønlandske forhold gør det vanskeligt at foretage omfattende havnestatskontrol af krydstogtskibene i Grønland, idet de store krydstogtskibe typisk ikke anløber en grønlandsk havn. Søfartsstyrelsen tilrettelægger som havnestatsmyndighed kontrollen af skibene ud fra, at den skal udføres så effektivt som muligt. Derfor udføres kontrollen i havn i det omfang, det er muligt, og altid i dansk havn. På den baggrund og på baggrund af Søfartsstyrelsens igangværende generelle indsats på området finder jeg ikke grundlag for at pålægge styrelsen at gennemføre yderligere kontrol af passagerskibe, der sejler til Grønland.

-----  
**Spørgsmål 4, den 22. marts 2013:**

Vil en kommende lodspligt for krydstogtskibe med over 250 passagerer, der besejler grønlandsk farvand, omfatte pligt til at anvende havnelodser ved anløb af/afgang fra de grønlandske havne?

Svar fra Erhvervsministeren den 22. april 2013

Med lovforslaget vil der være mulighed for at fastsætte lodspligt i grønlandske farvande for skibe, hvis sejlads udgør en særlig risiko. Det er hensigten, at der efter lovens vedtagelse skal indføres lodspligt for krydstogtskibe med mere end 250 passagerer om bord i de grønlandske farvande.

Lodspilgten ved Grønland vil blive fastsat i tæt dialog med det grønlandske selvstyre og efter drøftelser med krydstogts erhvervet og de øvrige involverede parter. Det er hensigten, at de store passagerskibe også vil få pligt til at benytte lods ved anløb og afgang fra havn.

-----

**Spørgsmål 5, den 22. marts 2013:**

Kan ministeren oplyse status på forhandlingerne i IMO om en ny Polar Code ?

Svar fra Erhvervsministeren den 22. april 2013

I FN's søfartsorganisation, IMO, har udformningen af en ny Polarkode senest været drøftet på et møde i underkomiteen Design og Equipment i marts 2013, hvor en række centrale spørgsmål blev behandlet, herunder havmiljøregler, isklasser og certifikater.

Det er Søfartsstyrelsens vurdering, at der dermed er gjort vigtige fremskridt, og efter den plan, som IMO arbejder efter, forventes Polarkoden at blive færdiggjort i foråret 2014. Derefter skal Polarkoden godkendes og vedtages i IMO's søsikkerhedskomite efter de procedurer, som søsikkerhedskonventionen fastlægger for, at nye obligatoriske regler kan træde i kraft.

-----

**Spørgsmål 6, den 22. marts 2013:**

Kan ministeren oplyse, hvilke krav til isklasse, der påtænkes indført?

Svar fra Erhvervsministeren den 22. april 2013

Det er forventningen, at kravene til isklasse vil blive udarbejdet med udgangspunkt i det igangværende arbejde i FN's søfartsorganisation, IMO, med en ny Polarkode.

De konkrete krav til isklasse vil blive fastsat på baggrund af en risikobaseret tilgang. Det betyder, at skibene skal have et isforstærket skrog (isklasse), der modsvarer den is, de skal sejle i. Reglerne vil blive udarbejdet i overensstemmelse med Danmarks internationale forpligtelser, herunder FN's Havretskonvention af 10. december 1982. Det betyder, at reglerne i første omgang kan fastsættes for sejlads i indre territoriale farvande, dvs. i skærgårde, fjorde og lignende farvande. Efterhånden, som IMO-aftaler giver mulighed for det, vil kravene kunne udvides til sejlads i de ydre territoriale farvande, som skal forstås som de kystnære farvande.

-----

### **Spørgsmål 7, den 22. marts 2013:**

Kan ministeren oplyse, om der i landene ved Arktis – eller i nogle af dem – stilles krav til isklasse for at kunne besejle de pågældende landes søterritorium? I bekræftende fald, hvilke krav til isklasse stilles der?

Svar fra Erhvervsministeren den 29. april 2013

Søfartsstyrelsen har oplyst følgende og indhentet bidrag fra de øvrige arktiske kyststater USA, Canada, Norge og Rusland, som jeg vil henholde mig til:

”En isklasse er et udtryk for et skibs evne til at sejle i is. Dette betyder konkret, at des tykkere stålpladerne i skibets skrog er, des tykkere is kan skibet sejle i uden at blive beskadiget.

De fleste lande har deres egne benævnelser og krav i forhold til de forskellige isklasser. Fælles for systemerne er, at de angiver, hvor tyk is et givent skib kan modstå. Af hensyn til overskueligheden på området har de maritime klassifikationsselskaber udfærdiget sammenligningstabeller, der viser de forskellige landes isklasser.

**Norge og USA har oplyst**, at der ikke stilles krav til isklasse for at kunne besejle de pågældende landes søterritorium.

**Canada har oplyst**, at krav til issejlads i landets søterritorium alene reguleres for skibe, der sejler med mere end 453 kubikmeter olie. Kravet gælder alene for sejlads nord for breddegraden ’60 grader nord’, hvilket svarer til området fra indsejlingen til Hudsonstrædet og nordefter. Disse skibe tillades dog adgang uden isklasse til farvandet, men udelukkende i visse områder, i en begrænset tidsperiode og kun, hvis isen er meget tynd. Hvis dette ikke er tilfældet, vil der blive stillet krav om en isklasse, der sikrer, at skibet har en styrke, der svarer til den istykkelse, som skibet kan forvente at sejle i.

**Rusland har ligeledes oplyst**, at der for visse dele af landets søterritorium stilles krav om isklasse. Det fremgår således af de russiske oplysninger, at skibe der fx sejler gennem den såkaldte nordøstpassege, som er gennem Barentshavet og videre østpå, bliver betragtet som et ”arktisk skib”. I den russiske lovgivning er der for disse skibe fastsat krav om isklasse.

**Både Canada og Rusland** har i deres lovgivninger tabeller, der viser hvilken isklasse, der stilles krav om i tilfælde af en given istykkelse. Skibsføreren tager udgangspunkt i sit skibs isklasse og kan ud fra de fastlagte tabeller i lovgivningen se hvilken istykkelse, skibet må sejle i. hvilken isklasse, der stilles krav om i tilfælde af en given istykkelse. Der er tale om et omfattende sæt af kravspecifikationer.

Endvidere kan det oplyses, at **Danmark** med bekendtgørelse om teknisk forskrift om skibes sikre sejlads i grønlandsk søterritorium stiller krav om, at skibe skal have en isklasse, der svarer til den istykkelse, skibet kan forvente at komme til at sejle i.”

**Spørgsmål 8, den 22. marts 2013:**

Vil disse ikke obligatoriske retningslinjer blive obligatoriske for mandskab om bord på krydstogtskibe i grønlandsk farvand, således at et krydstogtskib ikke må besejle grønlandsk farvand, uden at besætningen har gennemgået supplerende træning efter de ikke obligatoriske retningslinjer i STCW-konventionen?

Svar fra Erhvervsministeren den 22. april 2013

Det er hensigten at fastsætte obligatoriske krav til besætningen på de store passagerskibe, der sejler i grønlandsk farvand. Kravene vil kun gælde for de besætningsmedlemmer, som har direkte ansvar for skibets operation. Der vil være tale om særlige krav til besætningens uddannelse og erfaring med de forhold, der gælder ved sejlads i grønlandske farvande, herunder tilstedeværelsen af is og sejlads i øde egne under arktiske forhold.

Uddannelseskravene vil tage udgangspunkt i retningslinjer fra FN's søfartsorganisation, IMO, i den internationale konvention om uddannelse og træning af søfarende (STCW-konventionen).

Reglerne vil blive udarbejdet i overensstemmelse med Danmarks internationale forpligtelser, herunder FN's Havretskonvention af 10. december 1982. Det betyder, at obligatoriske regler i første omgang kan fastsættes for sejlads i indre territoriale farvande, som skal forstås som skærgårde, fjorde og lignende farvande. Efterhånden, som IMO-aftaler giver mulighed for det, vil kravene kunne udvides til sejlads i de ydre territoriale farvande, som skal forstås som de kystnære farvande.

Danmark arbejder i tilknytning hertil sammen med andre arktiske kyststater for, at der i IMO udarbejdes bindende regler for uddannelse og træning af besætninger, der sejler i polare egne. Der arbejdes på, at reglerne kan blive indarbejdet i STCW-konventionen.

-----  
**Spørgsmål 9, den 27. marts 2013:**

Af bemærkninger til § 3, nr. 1 (bemærkningerne side 118) fremgår at ”De administrative regler, som fastlægger det præcise omfang af lodspligten, vil blive fastsat efter høring af de involverede parter. Bestemmelsen vil også, såfremt, der viser sig et behov herfor, kunne benyttes til at fastsætte skærpede sikkerhedskrav til f.eks. skibe, der medfører en last, som er særligt skadelig for det skrøbelige arktiske miljø.”

Samtidig hedder det i bemærkninger til § 4, nr. 3 (bemærkningerne side 118), at ”Der åbnes derimod ikke mulighed for administrativt at sætte lovens øvrige bestemmelser, herunder de

generelle bestemmelser om almindelig lodspligt for skibe, som er lastet med olie, kemikalier eller gasarter eller som medfører mere end 5000 tons bunkerolie i kraft for Grønland.”

Kan ministeren forklare den tilsyneladende modsigelse i disse bemærkninger ? Omfatter de ”skærpede sikkerhedskrav” således ikke den i § 4 omtalte lodspligt ?

Svar fra Erhvervsministeren den 22. april 2013

Jeg mener ikke, at der er modsigelser i bemærkningerne til lovforslaget.

I lovforslagets § 3, stk.1 indføres hjemmel til at fastsætte lodspligt for skibe, hvis sejlads i de arktiske farvande udgør en særlig risiko for ombordværende på skibet eller det arktiske miljø. Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, er det hensigten i første omgang at benytte hjemlen til at fastsætte lodspligt for passagerskibe med mere end 250 passagerer.

I lovforslagets § 4, stk. 3 åbnes mulighed for at sætte de dele af lodsloven i kraft for Grønland, der er nødvendige for indførelse af lodspligt ved Grønland. Det giver derimod ikke mulighed for, at lodsloven som helhed kan sættes i kraft for Grønland, da lodspligten skal tilpasses de grønlandske forhold, herunder de geografiske og klimatiske forhold, ligesom lodspligtens indførelse skal drøftes med det grønlandske selvstyre inden ikrafttrædelse. Det er dog ikke til hinder for, at der senere fx fastsættes regler om lodspligt for skibe med farlig last, hvis sejlads i de arktiske farvande udgør en særlig risiko for det arktiske miljø.

-----  
**Spørgsmål 11, den 23. april 2013:**

Vil der med baggrund i L154 kunne stilles krav om begrænsninger i antallet af **krydstogtpassagerer**, som det enkelte skib må medbringe ved sejlads i grønlandsk søterritorium, i lighed med de begrænsninger, som gælder for krydstogtskibe som besejler Antarktiske farvande og landingssteder ?

Svar fra Erhvervsministeren den 29. april 2013

Lovforslaget giver mulighed for at fastsætte skærpede sikkerhedskrav for skibe, hvis sejlads i grønlandske farvande, udgør en særlig risiko for ombordværende på skibet eller det arktiske miljø.

Hvis der fastsættes begrænsninger i antallet af krydstogtpassagerer, som det enkelte skib må medbringe ved sejlads i grønlandsk søterritorium, vil det reelt have karakter af et sejladsforbud for passagerskibe, der har flere end det angivne antal passagerer om bord. Et sådant forbud er ikke er indeholdt i lovforslaget.

**Spørgsmål 12, den 23. april 2013:**

Vil der med baggrund i L 154 kunne stilles krav til typen af **brændstof**, som skibe, der besejler grønlandsk søterritorium, anvender, i lighed med de krav, der stilles til skibe, der besejler Antarktiske farvande og landingssteder?

Svar fra Erhvervsministeren den 29. april 2013

Reguleringen vedrørende grønlandske farvande er fordelt på forskellige danske myndigheder og Grønlands Selvstyre.

Regler vedrørende skibes bygning, udstyr, drift og bemanning, forholdsregler for sejladsen og afmærkning af farvande er Erhvervs- og Vækstministeriets ansvar.

Beskyttelse af havmiljøet inden for 3-sømilegrænsen i Grønland er et selvstyreanliggende.

Den såkaldte Eksklusive Økonomiske Zone (EEZ) går fra søterritoriets ydre grænse og op til 200 sømil ud i havet målt fra kysten. I denne zone har Miljøministeriet det lovgivningsmæssige ansvar for beskyttelse af havmiljøet, herunder krav til brændstof.

L 154 indeholder skærpede sikkerhedsmæssige krav, blandt andet om anvendelse af lods, for at forebygge ulykker, men lovforslaget indeholder ikke brændstofkrav.

-----  
**Spørgsmål 15, den 29. april 2013:**

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 26/4-13 fra Bjarne Rasmussen, Aalborg, jf. L 154 - bilag 4.

Svar fra Erhvervsministeren den 30. april 2013

I henvendelsen fra Bjarne Rasmussen refereres der til erklæringer og drøftelser før leveringen af skibet Hans Hedtoft i 1958 samt til en undersøgelseskommission efter skibets forlis i 1959. Der udtrykkes med afsæt heri bekymring i forbindelse med en række større krydstogtskibes sejlads ved Grønland og rejses spørgsmål om, hvorvidt en katastrofe som Hans Hedtoft ulykken vil kunne ske igen. Bjarne Rasmussen efterlyser øgede sikkerhedskrav, blandt andet i form af obligatorisk isklasse og gennemførelse af dansk havnestatskontrol med de udenlandske skibe, der besejler farvandene ved Grønland.

Når bestemmelserne om skærpede sikkerhedskrav til skibe, hvis sejlads i arktiske farvande udgør en særlig risiko, er medtaget i lovforslaget, skyldes det netop hensynet til passagerernes sikkerhed i forbindelse med større krydstogtskibes sejlads i farvandene ved Grønland.

For så vidt angår spørgsmålet om havnestatskontrol henvises til min besvarelse af spørgsmål 1-3 til L 154.

Hvad angår krav om obligatorisk isklassificering til passagerskibe henvises til min besvarelse af spørgsmål 6 om planerne om indførelse af danske krav til isklassificering inden for rammerne af international ret. Ligeledes henvises til min besvarelse af spørgsmål 5 om de kommende internationale regler i Polarkoden, der også forventes at indføre krav om isklassificering ved sejlads i isfyldte farvande. Kombinationen af danske og internationale regler sikrer, at passagerskibe, der fx ikke anløber grønlandsk havn, og som danske regler ikke kan regulere i henhold til international ret, bliver omfattet af krav om isklassificering.

I øvrigt er det hensigten, at krydstogtskibe med mere end 250 passagerer om bord som en konsekvens af forslaget skal omfattes af lodspligt, ligesom der vil blive stillet krav til besætningens kompetencer og til, at skibene koordinerer deres rute med andre skibe i området.

**Jeg har ikke nærmere kendskab til de erklæringer, som blev indhentet fra skibsførerne forud for Hans Hedtofts forlis og finder ikke anledning til at kommentere Bjarne Rasmussens oplysninger herom.**

-----  
**Spørgsmål 16, den 3. maj 2013:**

I forlængelse ministerens af svar på L 154 -spørgsmål 1 og 3 bedes ministeren redegøre for, hvorfor Søfartsstyrelsen ikke opererer med den mulighed at foretage havnestatskontroller på ankerpladserne i de grønlandske havne, som anløbes af krydstogtskibe, og hvorfra passagererne sættes i land i små medbragte både. Er det praktiske eller økonomiske hensyn, der ligger bag beslutningen om ikke at foretage havnestatskontrol på grønlandske havne/ankerpladser?

Svar fra Erhvervsministeren den 7. maj 2013

Søfartsstyrelsen har oplyst følgende, som jeg vil henholde mig til:

"Som det fremgår af besvarelsen af spørgsmål 1 og 3, så har Søfartsstyrelsen tilrettelagt kontrollen af passagerskibene, der sejler til Grønland, ud fra, at den skal udføres så effektivt som muligt. I forlængelse af, at der med L 154 indføres skærpede nationale krav til passagerskibssejlads i de grønlandske farvande, vil Søfartsstyrelsen fremadrettet skærpe kontrollen af disse skibe og herunder deres opfyldelse af de nye nationale krav. I det omfang, det er muligt, vil Søfartsstyrelsen også kontrollere passagerskibe i grønlandske farvande. Udvalgelsen til kontrol vil også for dette område ske ud fra en risikobaseret tilgang med udgangspunkt i kendskabet til det enkelte skib og dets sikkerhedsstandard, herunder om skibet for nylig har været synet i dansk havn."



**Spørgsmål 17, den 3. maj 2013:**

I forlængelse af ministerens af svar på L 154 -spørgsmål 2 bedes ministeren redegøre for, hvor mange havnestatskontroller Søfartsstyrelsen rent faktisk agter at gennemføre på baggrund af de 20 anløb af krydstogtskibe i dansk havn, som planlægger at sejle i grønlandsk farvand i 2013.

Svar fra Erhvervsministeren den 7. maj 2013

Søfartsstyrelsen har oplyst følgende, som jeg vil henholde mig til:

"Som det fremgår af besvarelsen af spørgsmål 2, har Søfartsstyrelsen oplysninger om 25 krydstogtskibe, der planlægger at sejle i grønlandsk farvand i 2013. Heraf forventes 20 at anløbe dansk havn. Styrelsen vil prioritere at gennemføre havnestatskontrol af denne gruppe af krydstogtskibe.

Udgangspunktet er, at alle 20 krydstogtskibe omfattes af Søfartsstyrelsens havnestatskontrol. Hvert skib kontrolleres således, medmindre Søfartsstyrelsens kendskab til skibet tilsiger, at det ikke er nødvendigt. Det kan fx være, hvis skibet i forvejen er kontrolleret af Søfartsstyrelsen og kort tid forinden har haft en havnestatskontrol under det såkaldte Pariser-memorandum, som Danmark er omfattet af, hvor en god sikkerhedsstandard har været dokumenteret.

Spørgsmålet om havnestatskontrol vil således under alle omstændigheder bero på en konkret vurdering af oplysninger om hvert enkelt krydstogtskib."

-----  
**Spørgsmål 18, den 3. maj 2013:**

I forlængelse af ministerens af svar på L 154 -spørgsmål 4 bedes ministeren oplyse, hvornår det er hensigten at indføre lodspligt for store passagerskibe ved anløb og afgang fra grønlandsk havn.

Svar fra Erhvervsministeren den 7. maj 2013

Bestemmelserne om lodspligt vil blive fastsat efter inddragelse af selvstyret og de berørte parter, og det forventes, at lodspligten kan træde i kraft i foråret 2014.

-----  
**Spørgsmål 19, den 3. maj 2013:**

I forlængelse af ministerens af svar på L 154 -spørgsmål 5 bedes ministeren oplyse, hvor lang tid der vil gå med at få Polarkoden godkendt efter færdiggørelse i foråret 2014.

### Svar fra Erhvervsministeren den 7. maj 2013

Som det fremgår af besvarelsen af spørgsmål 5, forventes Polarkoden færdigbehandlet i foråret 2014, hvorefter der vil være en proces med vedtagelse og ikrafttrædelse.

Vedtagelsen forventes i 2015. Dette betyder, at koden kan træde i kraft i 2017, hvis de normale procedurer i FN's søfartsorganisation, IMO, følges.

-----

### **Spørgsmål 20, den 3. maj 2013:**

I forlængelse af ministerens af svar på L 154 -spørgsmål 6 bedes ministeren oplyse, hvor mange isklasser, der indgår i forhandlingerne om Polarkoden. Indgår det således i forhandlingerne, at der på visse tider af året ikke vil blive stillet krav til isklasse overhovedet, idet man i forhandlingerne ser bort fra, at der året rundt er stor risiko for, at skibene kan møde drivende gletsjeris, som kræver isforstærkning af skroget? Hvilken isklasse mener ministeren vil være den rette til istypen ”drivende gletsjeris”.

### Svar fra Erhvervsministeren den 7. maj 2013

Søfartsstyrelsen har oplyst følgende, som jeg vil henholde mig til:

"En isklasse er en standard for skibes styrke til at sejle i en given istykkelse. De isklasser, der indgår i forhandlingerne om Polarkoden i FN's søfartsorganisation, IMO, er udarbejdet af den internationale organisation for klassifikationsselskaber (IACS). De er inddelt i Polarklasse

1 til 7, hvor Polarklasse 7 er den laveste til sejlads i mindre istykkelser, og Polarklasse 1 er til sejlads i meget tyk is. Der er endnu ikke taget endelig stilling til, i hvilket omfang andre isklasser skal indgå i den færdige Polarkode, herunder de baltiske og russiske isklasser.

Der forhandles endvidere om, hvorvidt skibe, der ikke har isklasse, må sejle i Arktis. Det skyldes, at der i sommermånederne kan være farvandsområder, der stort set er isfrie. Det fremgår bl.a. af de oplysninger om isens udbredelse, Danmarks Meteorologiske Institut udgiver.

Fra dansk side arbejder vi sammen med de øvrige arktiske stater for, at skibene skal have den isklasse, som forholdene kræver. Det fremgår allerede af beskrivelserne af Polarklasserne i IMO's gældende vejledning om sejlads i polare farvande, at skibe bør have Polarklasse 7 ved sejlads i tynd etårs is, og hvor der kan forekomme flerårig is. Ved sejlads i middelt tyk etårs is med forekomst af flerårig is bør skibe have Polarklasse 6. Begrebet ”drivende gletsjeris” anvendes ikke i IMO's gældende vejledning.

Det gælder imidlertid for alle skibe, uanset isklasse, at de kan få skader på skibsskroget, hvis de med for høj fart sejler ind i drivende gletsjeris eller isbjerge. Det er derfor afgørende, at skibets besætning har den nødvendige træning og uddannelse til at sejle efter forholdene.

Det kan fx være ved at undgå at sejle ind i drivisen eller at ved sejle med langsom fart for at undgå skader på skibsskroget. Derfor arbejder vi fra dansk side i IMO for, at der vedtages særlige regler om uddannelse til sejlads i Arktis. Med L 154 indføres endvidere skærpede krav til skibe, der anløber Grønland, om **dokumenteret planlægning af sikker sejlads, hvor der også skal tages hensyn til isforholdene."**

-----

**Spørgsmål 21, den 3. maj 2013:**

I forlængelse af ministerens af svar på L 154 -spørgsmål 7 bedes ministeren oplyse, om de danske regler i henhold til bekendtgørelse om teknisk forskrift om skibes sikre sejlads i grønlandsk søterritorium er på linje med de regler om isklasse, som nu forhandles i IMO. Endvidere bedes ministeren oplyse, om de danske krav til isklasse er på linje med eller er større/mindre end de krav til isklasse, som Rusland og Canada stiller.

Svar fra Erhvervsministeren den 7. maj 2013

Søfartsstyrelsen har oplyst følgende, som jeg vil henholde mig til:

"De danske regler om sejlads i grønlandske farvande tager udgangspunkt i, at skibet skal have en isklasse, der svarer til de isforhold, som skibet skal sejle i. Det vil sige, at for at et skib må sejle ind i et område med is, så er der krav om, at skibet skal have en isklasse, der kan modstå isens tykkelse i området.

På den måde tager de danske regler højde for, at istykkelsen i et område kan variere fra år til år. Der arbejdes for, at det på tilsvarende vis vil være udgangspunktet for Polarkoden, at skibe skal godkendes til at sejle under visse forhold, og at Polarkoden således vil være på linje med de danske regler.

I modsætning til de danske regler, som kræver en isklasse modsvarende de aktuelle forhold, tager de canadiske og russiske regler udgangspunkt i konkrete farvandsområder, hvor der for de enkelte farvandsområder er fastsat krav om bestemte isklasser uafhængig af den aktuelle issituation. Det betyder, at de danske, canadiske og russiske regler ikke er direkte sammenlignelige."

**Spørgsmål 22, den 3. maj 2013:**

Hvad er ministerens holdning til, at der i dag sejler store passagerskibe rundt i arktiske farvande – herunder grønlandsk søterritorium – uden nogen form for isforstærkning af skroget, selv om det er velkendt, at der året rundt forekommer hård drivende gletsjeris i disse farvande?

Synes ministeren på den baggrund, at det er rimeligt at afvente IMO's færdiggørelse og odkendelse af Polarkoden med hensyn til isklasser, som finder sted senere end foråret 2014)? Vil ministeren

således skærpe de danske regler for sejlads i det indre grønlandske søterritorium, indtil den nye Polarkode foreligger i vedtaget form?

Svar fra Erhvervsministeren den 7. maj 2013

Netop sikkerheden for store passagerskibes sejlads i grønlandske farvande er baggrunden for, at regeringen har fremsat L 154 om styrkelse af sejladsikkerheden i grønlandske farvande.

Fra dansk side støtter vi arbejdet i IMO om udarbejdelse af en Polarkode og samarbejder med de andre arktiske stater om at fremme færdiggørelsen af Polarkoden. Da det er forventningen, at Polarkoden tidligst vil kunne træde i kraft i 2017, er der imidlertid behov for indtil da at styrke sikkerheden for sejlads med store passagerskibe gennem indførelse af skærpede regler. Det gør vi med dette lovforslag. Der henvises endvidere til besvarelsen af spørgsmål 21.

-----  
**Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget**

**Til: Erhvervs- og vækstministeren**

**Dato: 10. juni 2013**

Udvalget udbeder sig ministerens besvarelse af følgende spørgsmål: ERU alm. del Spørgsmål 349

Idet der henvises til artiklen i Ingeniøren den 7. juni 2013 "Storpolitisk strid forhæler sikkerhedsregler for polarsejlad" bedes ministeren redegøre for, hvorvidt IMO i forhandlingerne om en ny polarkode opererer med en tredelt kategorisering af kravene til isforstærkning, hos de skibe, som skal besejle polare farvande – herunder grønlandsk søterritorium. Skulle dette være tilfældet bedes ministeren oplyse, hvilke kategorier der er tale om, og hvordan de harmonerer med eksisterende danske og udenlandske krav.

Svar fra Erhvervsministeren den 24. juni 2013

Søfartsstyrelsens har oplyst følgende, som jeg vil henholde mig til:

”I forhandlingerne i FN’s søfartsorganisation, IMO, om udarbejdelse af en ny Polarkode indgår tre kategorier af skibe. Kategori A er skibe, der kan sejle i områder med store istykkelser, kategori B er skibe, der kan sejle i mindre istykkelser, og kategori C er skibe, der kan sejle i områder, der er isfri eller med meget lidt is. Der drøftes fortsat, hvilke krav der skal stilles til de tre kategorier af skibe.

De konkrete krav til isklasse forventes at føre til, at skibene skal have et isforstærket skrog (isklasse), der modsvarer den is, de skal sejle i. Som udgangspunkt ventes skibe i kategori A at skulle have en høj isklasse (polarklasse 1 til 5), skibe i kategori B en mindre isklasse (polarklasse 6 og 7), mens skibe i kategori C ventes at kunne sejle uden isklasse.

Som det fremgår af svarene på spørgsmål 7 og 21 ad L 154 stillet af Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget den 3. maj 2013, har de fleste lande deres egne benævnelser og krav i forhold til de forskellige isklasser.

De canadiske og russiske regler tager udgangspunkt i konkrete farvandsområder, hvor der for de enkelte farvandsområder er fastsat krav om bestemte isklasser uafhængig af den aktuelle situation.

De eksisterende danske regler tager udgangspunkt i, at skibene skal have et isforstærket skrog, der modsvarer den is, som de skal sejle i. Derved adskiller de danske regler sig fra de forventede krav i Polarkoden, hvor der ventes stillet krav om fast definerede isklasser som beskrevet.

Efter vedtagelsen af L 154 er det imidlertid hensigten, at de fremtidige danske regler vil præcisere, hvilke nærmere definerede isklasser der kræves under givne forhold, således at de som minimum harmonerer med den kommende Polarkode.”

Jeg kan i øvrigt henvise til svar på spørgsmål 6 og 20 ad L 154 stillet af Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget den 3. maj 2013.

## **Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget**

**Til: Erhvervs- og vækstministeren**

**Dato: 10. juni 2013**

Udvalget udbeder sig ministerens besvarelse af følgende spørgsmål: ERU alm. del Spørgsmål 350

Kan ministeren oplyse, om IMO i de igangværende forhandlinger om en ny polarkode opererer med muligheden for skibe til kun at sejle i isfrit farvand (jf. til artiklen i Ingeniøren den 7.juni 2013 "Storpolitisk strid forhaler sikkerhedsregler for polarsejlads"), forstået som muligheden for disse skibe til ikke at have et isforstærket skrog eller udrustning til sejlads i polare områder i det hele taget – herunder krav til mandskabets uddannelse, jf. behandlingen af L154 (ændring af søloven m.v.)?

Svar fra Erhvervsministeren den 24. juni 2013

Søfartsstyrelsen har oplyst følgende, som jeg vil henholde mig til:

”Som nævnt i besvarelsen af spørgsmål 349 går forhandlingerne i IMO i retning af, at Polarkoden vil rumme mulighed for, at skibe med en mindre eller **ingen isklasse kan sejle i områder**, der er isfri eller **med** meget lidt is.

Der er endnu ikke taget stilling til hvilke udstyrskrav, der skal gælde for de forskellige skibskategorier. Ved fastsættelse af disse krav skal tages hensyn til tilstedeværelsen af is men også andre faktorer som vejrforhold og lave temperaturer mv.

Med hensyn til uddannelse af besætningen på skibe, der sejler i polare områder, har IMO besluttet at udarbejde regler herom i den internationale konvention om uddannelse og træning af søfarende (STCW-konventionen). Det forventes, at der vil blive fastsat krav om uddannelse af besætningen for alle skibe, der sejler i polare områder.”

### **Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget**

**Til: Erhvervs- og vækstministeren**

**Dato: 10. juni 2013**

Udvalget udbeder sig ministerens besvarelse af følgende spørgsmål: ERU alm. del Spørgsmål 351

Hvis ”isfrit farvand” i IMO’s fortolkning ikke skal forstås som muligheden for skibe til sejlads i polare områder uden isforstærkning eller udrustning til sejlads i polare områder i det hele taget, hvilke krav om isforstærkning er der så tale om?

Svar fra Erhvervsministeren den 24. juni 2013

Søfartsstyrelsen har oplyst mig følgende, som jeg vil henholde mig til:

”Som nævnt i svaret til spørgsmål 349 og 350 går forhandlingerne i IMO i retning af, at Polarkoden vil rumme mulighed for, at skibe med en mindre eller ingen isklasse kan sejle i områder, der er isfri eller med meget lidt is.

Samtidig ventes Polarkoden at stille krav om udstyr og uddannelse for alle skibe, der sejler i polare områder, uanset isklasse.”

### **Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget**

**Til: Erhvervs- og vækstministeren**

**Dato: 10. juni 2013**

Udvalget udbeder sig ministerens besvarelse af følgende spørgsmål: ERU alm. del Spørgsmål 352

Kan ministeren redegøre for, hvor i Arktis - specielt hvor i grønlandsk søterritorium, Søfartsstyrelsen - DMI eller IMO mener, at der findes ”isfrie farvande om sommeren”?

Svar fra Erhvervsministeren den 24. juni 2013

Spørgsmålet er videregivet til Danmarks Metrologiske Institut (DMI), der oplyser følgende, som jeg vil henholde mig til:

”DMI oplyser, at der **ikke** forekommer egentligt isfrie farvande omkring Grønland, **heller ikke om sommeren**. Selv når havisen er smeltet væk, forekommer der således isbjerge. DMI anvender derfor ikke betegnelsen ”isfrit” for grønlandske farvande. I stedet anvendes betegnelsen ”åbent vand”, som betyder, at der ikke er et dække af havis, men at der dog stadig vil være stykker af is, f.eks. isbjerge eller mindre stykker gletcheris.”

Desuden oplyser Søfartsstyrelsen følgende, som jeg ligeledes vil henholde mig til:

”Der er endnu ikke opnået enighed i IMO om, hvordan ”isfrit farvand” skal defineres. Det drøftes blandt andet, hvor store isforekomster, der kan være i såkaldt ”isfrit farvand”.

I forhold til de gældende danske regler, tages der ikke udgangspunkt i ”isfrit farvand”. **Derimod er der tale om, at den enkelte skibsfører skal sørge for, at skibet har isforstærkning, der modsvarer den is, som der skal sejles i. Det følger af bekendtgørelse om teknisk forskrift om skibes sikre sejlads i grønlandsk søterritorium.**

DMI’s Istjeneste udsender løbende oplysninger til skibene om isforekomster og isudbredelse i grønlandske farvande. Skibsføreren skal tilrettelægge sin sejlads på den mest hensigtsmæssige måde under hensyntagen til de isforekomster, som skibet forventes at møde.”

## **Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget**

**Til: Erhvervs- og vækstministeren**

**Dato: 10. juni 2013**

Udvalget udbeder sig ministerens besvarelse af følgende spørgsmål: ERU alm. del Spørgsmål 353

Vil ministeren redegøre for, hvorvidt der i IMO’s definition af ”isfrit farvand” opereres med muligheden af ”spredte” isforekomster, f.eks. drivende gletsjeris?

Svar fra Erhvervsministeren den 24. juni 2013

Søfartsstyrelsen har oplyst mig følgende, som jeg vil henholde mig til:

”Der er endnu ikke opnået enighed i IMO om, hvordan ”isfrit farvand” skal defineres. De igangværende drøftelser går imidlertid i retning af, at definitionen **ikke** vil komme til at indeholde reference til spredte isforekomster eller drivende gletsjeris.”

**Kilder:** <http://www.ft.dk/samling/20121/lovforslag/L154/spm.htm#dok> og <http://www.ft.dk/samling/20121/lovforslag/l154/bilag/4/1242508.pdf> og [http://www.ft.dk/Dokumenter/Vis\\_efter\\_udvalg/ERU/Udvalgsdokumenter.aspx?pCommittee=ERU#dok](http://www.ft.dk/Dokumenter/Vis_efter_udvalg/ERU/Udvalgsdokumenter.aspx?pCommittee=ERU#dok)