



Medlem af Inatsisartut Bendt B. Kristiansen
Inuit Ataqatigiit
/ Her

Besvarelse af § 37 spørgsmål 2017-197 vedr. Søkortproduktion

04-09-2017
Sags nr.: 2017 - 17993
Dok. nr. 22623298

Kære Bendt,

tak for de fremsendte spørgsmål, som du har sendt i medfør af § 37 i Forretningsordenen for Inatsisartut. Spørgsmålene besvares enkeltvis nedenfor.

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
E-mail: box909@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Jeg vil først gøre opmærksom på, at der allerede findes søkort for de grønlandske farvande i dag. Aftalen drejer sig om opdatering af kortene.

1. Hvad er indholdet af aftalen med den danske regering om udarbejdelse af nye søkort for vore farvande?

Aftalen om samarbejde på Geodata-området fra 2009 fastlægger rammerne for samarbejdet mellem Danmark og Grønland på det geospatielle område. Et af målene med aftalen var at øge fremdriften vedrørende udarbejdelse af opdaterede søkort for Grønland. Af et bilag til aftalen fremgår, at der skal være produceret oprettede og digitaliserede søkort over Sydvestgrønland senest ved udgangen af 2018.

2. Hvad er status på udarbejdelse af nye søkort for vore farvande og hvornår forventes arbejdet at være fuldført?

Produktionen af søkort har to led: Dels opmåling, som har til formål at sikre kvaliteten af de allerede kortlagte farvandsafsnit, og opmåling af nye områder. Geodatastyrelsen oplyser, at opmålingsindsatsen forløber planmæssigt, og at denne ikke er berørt af de omtalte forsinkelser. Dels selve udarbejdelsen af nye søkort, som er forsinket. Geodatastyrelsen har nu ansat de nødvendige fagpersoner, og styrelsen regner med, at de har opnået de nødvendige specialkompetencer i 2020, hvorefter de kan øge tempoet i produktionen af søkort. Geodatastyrelsen har endnu ikke kunnet sætte dato på, hvornår de forventer at være færdige med at udgive alle de søkort, som aftalen fra 2009 omfatter.

Geodatastyrelsen oplyser, at der er udgivet 32 af de i alt 73 nye søkort, som er omfattet af aftalen om digitalisering og produktion af nye søkort for farvandene ved Sydvestgrønland.

3. Vil man i forbindelse med udarbejdelse af nye søkort ville kunne undgå, at teknisk udstyr viser, at man sejler over land?

De ældre søkort er ikke positioneret i forhold til GPS systemet, men er udarbejdet analogt. Det betyder, at de ældre søkort ikke rummer den moderne satellitbaserede digitale teknologi til en nøjagtig positionsbestemmelse og en tegning af søkortene, som stemmer overens med satellitbaserede data fra f.eks. GPS eller GLONASS.

Udarbejdelsen af opdaterede søkort, som er korrigeret med GPS data og som er omlagt til en international standard, skal give søkort, som generelt er nøjagtige og som stemmer overens med satellitdata. Jeg kan imidlertid ikke oplyse, om man på det

grundlag i fremtiden vil undgå, at en GPS kortplotter viser et forkert eller unøjagtigt billede i forhold til dér, hvor man faktisk befinder sig. Både søkortplottere og de kortprodukter, der anvendes i almindelig brug, er kommercielle produkter, som ikke er autoriseret eller godkendt til navigationsbrug. Det er op til de kommercielle kortplotterfirmaer, om de vil anvende de ældre ukorrigerede kort eller de eksisterende og kommende opdaterede kort.

4. Hvilke konsekvenser vil forsinkelsen få for de sejlene her i landet?

Forsinkelsen betyder, at de sejlene fortsat skal anvende de eksisterende søkort, indtil de nye er blevet udviklet.

5. Anser Naalakkersuisut at vi selv kan overtage ansvaret for udarbejdelse af nye søkort? Såfremt det er tilfældet, hvilke planer er der for at overtage ansvaret, kunne man for eksempel placere ansvaret hos Asiaq?

Produktionen af søkort kræver specialiserede tekniske kompetencer og udstyr og indgående kendskab til de relevante søfartskonventioner. Komplexiteten i produktionen af søkort i en tilfredsstillende kvalitet betyder, at en overtagelse vil være kompliceret, omkostningskrævende og tage tid. Derudover vil det tage tid at oparbejde de specialiserede kompetencer i f.eks. Asiaq. Dermed må det forudses, at det vil medføre, at produktionen af søkort vil blive yderligere forsinket.

Der er aktuelt 32 sagsområder, som stadig er dansk ansvarsområde. Hjemtagning af et område besluttet af Inatsisartut efter en analyse af området. En del af processen er en plan for hvordan hjemtagningen kan foregå mest hensigtsmæssigt.

6. Har Naalakkersuisut planer om at indgå ny aftale med den danske regering? Hvis det er tilfældet, hvilke krav agter man at fremføre i forbindelse med forsinkelsen?

Såvel problemerne i forhold til produktionen af søkort som usikkerheden omkring den maritime nød-, il og sikkerhedsradio har bragt os i en dybt beklagelig situation, som Naalakkersuisut ikke har været tilfreds med. Jeg har den 29. august 2017 sammen med den danske minister for Energi, Forsyning og Klima underskrevet en hensigtserklæring om fremdriften i produktionen af søkort med et revideret bilag til aftalen. De konkrete kompenserende tiltag aftales i kontaktudvalget for aftalen. Der er foreløbigt aftalt følgende aktiviteter:

- 1) Geodatastyrelsen prioriterer etableringen af elektroniske søkort, hvor der allerede er nyudgivne papirsøkort således, at der sikres overensstemmelse mellem nyudgivne papirsøkort og elektroniske søkort.
- 2) Geodatastyrelsen afdækker i samarbejde med Selvstyret rammerne for at igangsætte et pilotprojekt om etableringen af en officiel digital søkorttjeneste til brug for fritidssejlads.
- 3) Geodatastyrelsen vil afholde workshop for Selvstyret med formål at orientere om hovedprincipperne i en maritim geografisk datainfrastruktur (MSDI) samt internationale tiltag på MSDI-området, herunder Arktisk MSDI.

På længere sigt er vi med hensigtserklæringen enige om, at Geodatastyrelsen planlægger og tilrettelægger kortlægningen af de øvrige grønlandske farvande udenfor Sydvestgrønland, når produktionen af de sidste 41 søkort over Sydvestgrønland nærmer sig en afslutning.

Da ministeren samtidigt lovede at fremme afsættelse af midler til en aftale om nød-, il og sikkerhedsradio, har jeg efter mit møde med ministeren nu større tiltro til, at sagerne er kommet ind i faste rammer.

7. Hvis der som følge af forsinkelsen sker skibbrud, kan den danske stat så gøres ansvarlig?

Spørgsmålet om statens ansvar for nøjagtigheden og anvendeligheden af de officielle søkort er ikke afhængigt af, om sejlads i et konkret tilfælde foretages i et område, som er dækket af nye søkort eller om området er dækket af de ældre søkort. En fører af et fartøj er i alle tilfælde forpligtet til at navigere med forsigtighed og efter forholdene, herunder at være opmærksom på, at alder og kvalitet af dataene i søkortene har betydning for søkortenes nøjagtighed.

Jeg håber, at de ovenstående besvarer dine spørgsmål.

Med venlig hilsen



Erik Jensen