

NOTAT

21. april 2005

Vores reference:

Sag 200504392

Politisk Juridisk Center
/AJN

Årligt statusnotat til Folketingets Erhvervsudvalg som opfølgning på forslag til folketingsbeslutning B 190 om forbedring af sikkerheden i de indre danske farvande

På baggrund af beslutningsforslag B 190 om forbedring af sikkerheden i de indre danske farvande afgav Erhvervsudvalget den 4. oktober 2004 beretning. Af denne fremgår, at Erhvervsudvalget ønsker tilsendt et årligt statusnotat om regeringens initiativer vedrørende styrkelsen af sikkerheden til søs.

Det overordnede billede af sikkerheden til søs, herunder antal gennemsejlede skibe, har ikke ændret sig siden september 2004, hvor Erhvervsudvalget modtog et oversigtsnotat over aktuelle initiativer vedrørende sejladsikkerhed i de danske farvande. I det efterfølgende er medtaget de væsentligste, nye tiltag og ændringer siden september 2004. Det bemærkes, at der ikke er særskilt redegjort for regeringens handlingsplan om øget brug af lods og styrket overvågning af sejladsikkerheden, da status for handlingsplanen blev sendt til udvalget den 4. april 2005.

Særlige krav til olietankskibe

Forbuddet mod transport af tung olie i større enkeltskrogede tankskibe trådte i kraft den 5. april 2005. For de mindre tankskibe med en dødvægtstonnage på under 5.000 vil forbuddet gælde fra 2008. Forbuddet gælder alle skibe, uanset flag, der gennemsejler danske farvande, hvilket har stor betydning for Danmark som kyststat.

Der arbejdes fra EU-landenes side, hvor Danmark har spillet en særdeles aktiv rolle, på at få udvidet antallet af olier, der er omfattet af forbuddet mod transport i enkeltskrogede tankskibe. Et forslag herom blev drøftet i begyndelsen af april 2005 i IMO, hvor der synes at være opbakning hertil. Det er forhåbningen, at forslaget vil blive endeligt vedtaget i juni 2005.

Erhvervsudvalget blev i september 2004 orienteret om, at økonomi- og erhvervsministeren den 30. juni 2004 mødtes med den russiske transportminister for at sikre en fælles forståelse i spørgsmålet om beskyttelse af Østersøen og de danske farvande i øvrigt.

SØFARTSSTYRELSEN

Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00

Fax 39 17 44 01

CVR-nr. 29 83 16 10

EAN-nr. 5798000023000

sfs@dma.dk

www.sofartsstyrelsen.dk

ØKONOMI- OG

ERHVERVSMINISTERIET

Der har i de sidste 15 måneder ikke været et eneste russisk skib, som ikke fulgte IMO's lodsanbefalinger for Storebælt.

Kontrol med risikokibe, herunder også skibe med farlig last

Danmark deltager i et omfattende samarbejde omkring kontrol af skibe, som anløber havne i en række europæiske, amerikanske og asiatiske lande. Inden for dette samarbejde har ikke mindst de europæiske lande i de senere år koncentreret deres kontrolindsats mod risikokibe. Risikokibe omfatter blandt andet skibe med farlig last såsom tankskibe med olie, gas eller kemikalier.

EU-kommissionen forventes i juni 2005 at fremlægge en ny reguleringspakke, hvor der vil være fokus på forbedring af sikkerheden blandt andet gennem havnestatskontrol. Forslaget forventes at styrke havnestatskontrollen ved at reducere intervallet mellem inspektionerne af "risikokibe" og udvide indberetningspligten fra lodser, så den også omfatter skibe i transit. Derudover forventes forslaget at give mulighed for at udstede adgangsforsbud til skibe af alle typer.

Generelle forbedringer af sejladsikkerheden, herunder brug af lods

Automatisk Identifikation System - AIS

IMO har også i de seneste år gennemført en række andre tiltag, blandt andet indførelse af AIS (Automatisk Identifikation System) på skibe i international fart med en bruttotonnage på 300 eller derover. Dette giver mulighed for at overvåge skibene fra land. HELCOM-landene har forpligtet sig til at etablere landbaserede modtagestationer, som kan supplere AIS om bord på skibene, senest den 1. juli 2005.

Det danske, landbaserede AIS modtageanlæg skal efter planen bestå af omkring 18 AIS anlæg, der kan modtage oplysninger om blandt andet skibenes kurs og hastighed. Data fra de danske AIS anlæg vil sammen med data fra tilsvarende anlæg i de andre HELCOM-lande blive lagret på en central server i København, hvorfra relevante myndigheder kan hente data om skibene. Disse data kan eksempelvis bruges til at analysere det enkelte skibs sejlads samt skibenes samlede trafikmønstre i forbindelse med etablering af nye ruter eller ved undersøgelse af et skibs sejlads, når det har været involveret i et uheld.

Elektroniske søkort

Danmark har i 2004 deltaget i et arbejde, som skulle undersøge, hvordan man kan øge anvendelse af elektroniske søkort. I 2005 og 2006 vil arbejdet blive videreført af IMO. Her ses blandt andet på indførelse af krav om elektroniske søkort om bord på skibe og på de standarder, der fastsættes med henblik på at give udstyrskrav størst mulig effekt.

Brovagtalarm

Søfartsstyrelsen tog for nogle år siden initiativ til et dansk særkrav om, at alle danske last-, passager- og fiskeskibe med en længde på 15 meter eller derover skal udstyres med en brovagtalarm – en såkaldt "dødemands-

knap". Brovagtalarmen skal være installeret og i brug i alle eksisterende danske skibe mellem 2004-2006, afhængig af skibets størrelse. Brovagtalarmen bevirker, at skibsføreren og/eller skibets backup-officer alarmeres i tilfælde af, at den vagthavende officer ikke har fået nulstillet systemet inden for en nærmere fastsat periode på mellem 3 og 12 minutter.

Danmark arbejder nu for, at kravet bliver internationalt gældende, så også skibe, der ikke har dansk flag, bliver udstyret med brovagtsalarm og har alarmen i brug svarende til de danske regler. IMO er blevet skriftligt orienteret om KAREN DANIELSEN ulykken. Spørgsmålet vil blive taget op på det næste møde i IMO's søsikkerhedskomiteé i maj 2005. Sagen blev nævnt på et møde med andre nordeuropæiske søfartsadministrationer den 7. april 2005, hvor der var generel opbakning til det danske forslag. **Der henvises til bilag 1 – Indsendelse til IMO vedrørende brovagtalarm.**

Øget brug af lods

Under debatten i Folketinget oplyste regeringen, at den forsat vil arbejde for lodspligt. Den overvejende de skibe, der er omfattet af lodsanbefalingerne i Storebælt, følger disse, og det er kun nødvendigt i nogle tilfælde at rette henvendelse til flagstaten for at sikre, at skibene følger IMO's anbefalinger om at tage lods. I 2004 rettede Søfartsstyrelsen henvendelse til forskellige flagstater om i alt 148 skibe med en dybgang på 11 meter eller derover i Storebælt. Ses dette i forhold til antallet af passagerer (1868) i samme periode, betyder det, at lidt over 92% af skibene levede op til anbefalingerne i 2004. I de første to måneder af 2005 overholdt over 95 % af skibene anbefalingerne og inden for de seneste seks måneder lidt over 94%.

På en international ministerkonference om havnestatskontrol sidste år lykkedes det Danmark at få opbakning til et princip om, at skibe, der ikke tager lods i henhold til IMO anbefalingerne, ikke følger god navigationspraksis. Der er derfor taget yderligere initiativer til at mindske den andel af skibene, som ikke tager lods. Disse skibe vil blive prioriteret ved havnestatskontrol. Det burde opmuntre flere rederier til at sikre, at deres skibe bruger lods, når de sejler gennem de danske stræder. Der arbejdes desuden på, at princippet bliver omsat til EU-regler. Endelig ønsker Danmark, at EU går videre og helt forbyder skibe at anløbe EU-havne, hvis de på vej til disse havne ikke følger internationale lodsanbefalinger, som er vedtaget af IMO. Økonomi- og erhvervsministeren har senest i marts 2005 rettet henvendelse til den ny transportkommissær om at fremlægge forslag til EU-regler herom.

I december 2004 afgav Lodslovudvalget betænkning og fremsatte i forbindelse hermed et forslag til en ny og tidssvarende lodslov. En modernisering af lovgivningen vedrørende udøvelse af lodsvirksomhed er aktuell i forbindelse med en forbedring af sejladsikkerheden. Betænkningen anbefaler, at alle lodsninger til, fra og i danske havne konkurrenceudsættes.

Alle øvrige lodsninger (gennemsejlingslodsninger) vil ifølge betænkningen fortsat skulle varetages af lodsvæsenet. Regeringen forventes at fremsætte forslag om ny lodslov i løbet af efteråret 2005.

Regulering af skibstrafikken i Østersøen

Endelig indsendte Danmark sammen med de andre østersølande – på nær Rusland – i marts 2005 et forslag til IMO om regulering af skibstrafikken i Østersøen. Dette skal ses i sammenhæng med, at Østersøen – med undtagelse af det russiske område – i 2004 principielt blev udpeget som et særligt beskyttet havområde af IMO. Vedtages dette forslag, vil Østersøens status være endelig. **Der henvises til bilag 2 – forslag til IMO om sejladsikkerhedsmæssige foranstaltninger for Østersøen.**

Specifikt foreslås det at oprette trafiksepareringssystemer i Bornholmsgat mellem Sverige og Bornholm og nord for Rügen i den vestlige Østersø. Skibe med en dybgang på mere end 12 m, som sejler til og fra Den Finske Bugt, vil med forslaget blive henvist til en ny dybvandsrute syd for Sverige.

Forslaget skal øge sejladsikkerheden ved at mindske risikoen for kollisioner i Østersøen og i de danske farvande. Dybvandsruten vil lede den tunge trafik til den nye rute i Bornholmsgattet og derfra videre ind i de danske farvande. Dermed vil den tunge trafik blive reguleret helt fra afgangshavnen i for eksempel Rusland, til skibet runder Jylland på sin videre færd ud i verden.

Forslaget vil i løbet af det kommende år blive behandlet på forskellige niveauer i IMO. Forslaget forventes vedtaget i maj 2006 og vil derefter træde i kraft ved udgangen af 2006.

Samarbejde med Sverige om Øresund

Den 18. marts 2005 holdt myndighederne et møde om sikring af skibenes sejlads i Øresund med henblik på at samordne initiativer og beslutninger til gavn for sejladsikkerheden og opnå synergieffekter ved at samarbejde.

Der var enighed om at etablere et fælles datagrundlag, som giver et samlet billede af trafikmønstret og særlige risici i hele Øresund, herunder et billede af grundstødninger, kollisioner, påsejlinger og sejladsmønstre i øvrigt. Alle relevante tiltag, for eksempel farvandsafmærkning, skal indgå i risikoanalysen. I undersøgelsen vil den nye AIS-teknologi med de automatiske identifikationssystemer, som er installeret om bord på skibene, og som skal kunne aflæses af landbaserede stationer, kunne blive et vigtigt bidrag.

Der blev nedsat en dansk-svensk arbejdsgruppe, der inden 1. maj 2005 skal komme med et kommissorium herfor. Både Danmark og Sverige har lagt vægt på, at de igangværende bestræbelser ikke må forsinkes heraf.

Den fælles dansk-svensk risikoanalyse vil danne grundlag for beslutningerne i det videre samarbejde.

I regeringens handlingsplan for øget anvendelse af lods og styrket overvågning af sejladsikkerheden er der allerede taget beslutning om at etablere centrale enheder til sejladsvejledning af relevante skibe i stærkt trafikerede farvandsafsnit.

De danske myndigheder har udvalgt Øresund som det område, hvor der skal gennemføres et pilotprojekt om landbaseret sejladsvejledning. Sverige har endvidere planer om udbygning af VTS tjenesten i Øresund.

Overvågning er dermed et af de tiltag, hvor det er muligt at opnå synergieffekter mellem de danske og svenske planer.

Særligt udsatte farvandsområder

På baggrund af oplysninger fra Søværnets Operative Kommando, rapport om "Risikoanalyse af sejladsikkerheden i de danske farvande" udarbejdet af konsulentfirmaet COWI samt Søfartsstyrelsens ulykkesdatabase fremgår det, at der i perioden 1997-2004 oftest var grundstødninger og kollisioner i nedenstående fem farvandsområder.

Farvandsområderne er angivet i prioriteret rækkefølge med flest uheld i farvandet ved Drogden i Øresund og færrest i Kadetrenden syd for Falster. **Der henvises til bilag 3 – oversigt over registrerede grundstødninger og kollisioner i de fem udvalgte farvandsområder 1997-2004.**

1. Farvandet ved Drogden i Øresund.
2. Farvandet ved Hatter Barn i Samsø Bælt.
3. Den del af Østersøen, som strækker sig fra området inden for linjerne Falsterbo-Stevns, Stevns-Hellehavn, Møn-Darsser til øst for Bornholm.
4. Langelandsbælt i Storebælt.
5. Kadetrenden syd for Falster.

Som det fremgår af notatet i øvrigt er der allerede igangsat en række tiltag, der skal forbedre såvel sejladsforholdene som sejladsikkerheden i de danske farvande generelt – og således også i de fem farvandsafsnit.

Nye EU-tiltag

Som nævnt ovenfor forventes Kommissionen i juni 2005 at præsentere en ny søsikkerhedspakke, der blandt andet vil indeholde en ændring af havnestatskontroldirektivet, krav til flagstater i form af gennemførelse af IMO's flagstatskode og ændring af procedurer ved overvågning af skibe i EU-farvande samt et forslag om ulykkesopklaring.

Ansvarsforhold for skibe

Danmark tiltrådte den 24. februar 2004 - som det første land i verden - protokollen om den supplerende fond for olieerstatning. Danmark er stadig med blandt de førende lande på dette punkt og har siden den 3. marts 2005, hvor protokollen trådte i kraft, været beskyttet af fondens 6,5 mia. kr. for hvert enkelt uheld med transport af tung olie til søs.

I forbindelse med B 190 oplyste regeringen, at den i næste folketingssamling ville fremlægge et lovforslag, der skal gøre det muligt for Danmark at tiltræde HNS-konventionen om ansvar ved transport af andre farlige og forurenende stoffer og Bunkerskonventionen om ansvar for bunkersolie-skader. Regeringen fremsatte følgelig den 24. februar 2005 forslag til lov om ændring af søloven (L 44), hvormed reglerne i HNS-konventionen og Bunkerskonventionen implementeres i dansk ret. Danmark har hermed bragt sig foran de andre nordiske lande.

HNS-konventionen stiller krav om tvungen forsikring for skibe, som sejler med en række farlige og forurenende stoffer, uanset om stofferne er i tankskibe eller i containere. Rederens ansvar suppleres af en international fond, der finansieres af importørerne af stofferne. Hermed sikres også på dette område gode erstatningsmuligheder for ofrene for forurening. Bunkerskonventionen stiller krav om tvungen forsikring for miljøskader, der forårsages af skibets bunkers. Kun de helt små skibe vil være fritaget for forsikring.

Når de nævnte regler træder i kraft, vil ansvarsregimet medføre en væsentlig forbedring af muligheden for, at ofrene for enhver forurenings-skade hidrørende fra skibe i Danmark kan få fuld erstatning ved HNS-skader. Regeringen vil herefter fokusere på at lægge pres på andre lande for at udbrede reglerne internationalt.

Der er efter en række forhandlingsrunder opnået enighed mellem Rådet, Europa-Parlamentet og EU-kommissionen om en direktivtekst om straffetligt ansvar i forbindelse med olieudledning. Rådet forventes at vedtage direktivet samt en tilhørende rammeafgørelse inden udgangen af maj måned 2005. Rammeafgørelsen forpligter medlemslandene til at betragte skibsforurening - som defineret i direktivet - som strafbar og fastsætter samtidig et mindsteniveau for de straffe, der kan idømmes for skibsforurening.

Dansk ret er i det væsentlige i overensstemmelse med kravene i direktivet og rammeafgørelsen. Dog indebærer rammeafgørelsens krav til straffesammenhængen, at strafferammen i straffelovens § 196 om grov miljøkriminalitet skal hæves fra fængsel indtil 4 år til fængsel indtil 6 år. Derudover vil der som følge af direktivet og rammeafgørelsen kun skulle ske mindre justeringer af dansk lovgivning. Det forventes, at regeringen vil stille et lovforslag på baggrund heraf i det nye folketingsår.

Spirituspromiller

Ved brev af 30. september 2004 orienterede økonomi- og erhvervsministeren Erhvervsudvalget om, at ministeren ikke fandt tiden moden til at ændre lov om sikkerhed til søs og indføre faste promillegrænser for erhvervssejlad. Dette var blandt andet baseret på drøftelser med søfartserhvervets parter og på, at der er tale om et relativt lille antal sager.

Erhvervsudvalget tog i sin beretning af 4. oktober 2004 over B 190 dette til efterretning. Udvalget bemærkede samtidig, at økonomi- og erhvervsministeren inden for en kortere årrække (2-3 år) ville overveje, hvorvidt der er behov for en opstramning af det gældende regelsæt.

Søfartsstyrelsen har efterfølgende drøftet spørgsmålet om en skærpelse af retspraksis med Rigsadvokaten. Drøftelserne har vist, at det kan blive vanskeligt at få en tilfredsstillende stramning af retspraksis på området uden en lovændring.

I det lys samt henset til at KAREN DANIELSEN ulykken viser, at det er nødvendigt at sende et klart signal til de udenlandske skibe, vil behovet for indførelse af en fast promillegrænse blive genovervejet.

Økonomi- og erhvervsministeren vil derfor den 27. april 2005 drøfte med de søfartspolitiske ordførere og søfartserhvervet, hvordan danske farvande bedst sikres mod spiritussejlad.

Søfartsstyrelsen tog også emnet op på et møde med de nordeuropæiske søfartsnationer den 7. april 2005, således at det sikres, at den danske udvikling ses i en international sammenhæng. På mødet var der generelt en positiv holdning til behovet for internationale regler.