

## NOTAT

24. februar 2006

**Vores reference:**

Sag 200512530

Arkivkode 30.01.01

Politisk Juridisk Center

/csg

### Årligt statusnotat om initiativer vedrørende sikkerheden til søs

Erhvervsudvalget tilkendegav i sin beretning af 4. oktober 2004 til beslutningsforslag B 190 (FT 2003-04) et ønske om at modtage en årlig statusoversigt om regeringens initiativer vedrørende sikkerheden til søs.

Regeringen har tidligere den 10. september 2004 og den 25. april 2005 fremsendt notater, der belyser initiativer vedrørende sikkerheden til søs. I det følgende er de væsentligste nye tiltag og ændringer siden april 2005 medtaget.

### Regulering af skibstrafikken i Østersøen og udpegning til særligt følsomt havområde (PSSA)

Efter flere års forhandling i FN's internationale søfartsorganisation, IMO, blev Østersøen (bortset fra russisk farvand) udpeget som særligt følsomt havområde i juli 2005.

Baggrunden for udpegningen af Østersøen som særligt følsomt havområde er ikke bare den øgede trafik i Østersøen, men også de ændrede trafikforhold, herunder øget transport af olie gennem Østersøen.

Af samme grund indsendte Danmark sammen med de øvrige Østersølande – på nær Rusland – i marts 2005 et forslag til IMO om regulering af skibstrafikken i Østersøen med henblik på at mindske risikoen for kollisioner i Østersøen og de danske farvande.

Forslaget blev vedtaget på IMO's generalforsamling i december 2005. Dette medfører, at der den 1. juli 2006 bliver indført nye ruteforanstaltninger i Bornholmsgat mellem Sverige og Bornholm og nord for Rügen i den vestlige Østersø. Desuden vil der blive oprettet en ny dybtvandsrute for skibe, som sejler mellem Bornholm og Den finske Bugt. De nye rute-systemer vil sammen med de allerede eksisterende systemer regulere skibes, herunder lastede olietankskibes, sejlads fra en afgangshavn i den østlige Østersø til de runder Skagen.

Vedtagelsen betyder endvidere, at IMO's vedtagelse af Østersøen (bortset fra russisk farvand) som et særligt beskyttet havområde får virkning.

#### 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

ERHVERVS MINISTERIET

## Samarbejde med Sverige om Øresund

Den 18. marts 2005 mødtes de danske og svenske myndigheder for en generel drøftelse af sejladsikkerheden i Øresund.

Der var enighed om, at der skulle etableres et helhedsbillede af sejladsikkerheden i Øresund. Man nedsatte på denne baggrund en arbejdsgruppe med deltagelse fra Farvandsvæsnet, Sjöfartsverket og Søfartsstyrelsen. Arbejdsgruppen fik følgende kommissorium:

”Arbejdsgruppen skal i samarbejde med en konsulent og/eller et universitet inden den 1. juli 2006:

1. Udarbejde en risikoanalyse af sejladsikkerheden i Øresund, som bygger på et fælles datagrundlag for såvel dansk som svensk territorium.
2. Fremlægge anbefalinger om relevante risikoreducerende tiltag under hensyntagen til effektiviteten af disse.”

Risikoanalysen vedrørende sejladsikkerheden i Øresund blev sendt i udbud i september 2005. Konsulenten påbegyndte indsamling af statistisk materiale og informationer om Øresund i november 2005. I januar 2006 blev der endvidere afholdt en workshop med deltagelse fra alle grene af navigatørerhvervet. Formålet var at afdække erhvervets erfaringer med de vanskelige besejlingsforhold i Øresund.

## Brovagtalarm

Tilbage i 1998 udarbejdede Søfartsstyrelsen en analyse af grundstødninger og kollisioner med relation til vagthold. Analysen blev drøftet med erhvervets parter og gav derefter anledning til en opstramning i form af en dansk særregel om en brovagtalarm.

En brovagtalarm er placeret på skibets kommandobro, og den vil alarmere andre i skibets besætning, når den ikke bliver nulstillet. Der er altså tale om en form for en ’dødemandsalarm’, som skal sikre skibet og bestæningen, hvis den vagthavende officer af en eller anden årsag får forfald.

Danske handelsskibe med styrehus og fiskeskibe med en længde på 15 m eller derover skal inden den 1. marts 2006 være udstyret med en brovagtalarm, der som et minimum opfylder de tekniske og operationelle krav i IMO’s funktionsstandarder. Der findes i dag ingen internationale krav om brovagtstyr om bord på skibe.

I Opklaringsenhedens søulykkesrapport om KAREN DANIELSENS påsejling af Vestbroen den 3. marts 2005 konstateredes det, at: ”Anvendelse af brovagtarmen ville sandsynligvis have afværget ulykken, fordi den

via generalalarmen ville have indikeret i skibet, at der var noget galt på broen”.

Danmark har med udgangspunkt i rapporten arbejdet på at gøre de danske særregler om brovagtalarmer internationalt gældende. Den 19. oktober 2005 fremsendte Danmark sammen med Bahamas (hvor KAREN DANIELSEN var indregistreret på ulykkestidspunktet) et forslag til IMO's maritime sikkerhedskomite (MSC), der skriftligt argumenterede for, at brovagtalarmer internationalt gøres til et udstyrskrav på handelsskibe med en bruttotonnage på 150 eller derover. Formålet med forslaget, som vil blive behandlet i maj 2006, er at få punktet optaget på arbejdsprogrammet i IMO's underkomite for sejladsens betryggelse. **Der henvises til bilag 1 – Indsendelse til IMO vedrørende brovagtalarm.**

### **Elektroniske søkortsystemer (ECDIS)**

Danmark har i 2005 deltaget i et internationalt arbejde for at få indført et krav om, at elektroniske søkortsystemer (ECDIS) skal være om bord om bord på handelsskibe.

Sammen med Norge indsendte Danmark i december 2005 et forslag til IMO's maritime sikkerhedskomite (MSC), som skriftligt argumenterede for de fordele, der vil være forbundet med, at ECDIS bliver et udstyrskrav på handelsskibe. Formålet med forslaget, som vil blive behandlet i maj 2006, er at få punktet optaget på arbejdsprogrammet i IMO's underkomite for sejladsens betryggelse og underkomiteen for uddannelse og træning. **Der henvises til bilag 2 – Indsendelse til IMO vedrørende ECDIS.**

### **HNS og Bunkers**

Lov nr. 599 om ændring af søloven, blev vedtaget den 24. juni 2005. Loven gennemfører reglerne i HNS- og Bunkerskonventionerne, der blev vedtaget af FN's internationale søfartsorganisation, IMO, i henholdsvis 1996 og 1999.

Med de nye regler forbedres mulighederne for at få erstatning ved forureningsuheld, som skyldes skibets bunkersolie eller transport af farlige og forurenende stoffer, de såkaldte HNS-stoffer.

Loven indebærer, at skibe skal have en pligtmæssig forsikring til dækning af ansvaret for forurening ved transport til søs med farlige eller forurenende stoffer, samt at skibe med en tonnage over 1.000 BT, uanset anvendelse, skal have en tvungen forsikring for bunkersolieskader.

Som dokumentation for den obligatoriske forsikring for henholdsvis HNS- og bunkersskader stilles der krav om certifikat. Både danske og fremmede skibe må ikke sejle på dansk havn uden certifikaterne.

Lovens ikrafttræden fastsættes af økonomi- og erhvervsministeren, idet reglerne først kan træde i kraft, ved HNS- og Bunkerskonventionernes ikrafttræden.

Bunkerskonventionen træder i kraft, når 18 lande med en samlet tonnage på mindst 1 mio. bruttoton har tiltrådt den.

HNS-konventionen træder i kraft, når 12 stater, hvoraf 4 stater med hver en samlet tonnage på mindst 2 mio. bruttoton, har tiltrådt den, og den samlede mængde bidragspligtigt gods modtaget det forudgående kalenderår udgør 40 mio. tons.

Pr. 31. oktober 2005 var HNS-konventionen tiltrådt af 8 lande og Bunkerskonventionen af 7 lande.

I Danmark arbejdes der med at udforme kravene til forsikringscertifikaterne og med at skaffe de nødvendige oplysninger om importerede mængder bidragspligtigt gods. Når disse elementer er på plads, vil Danmark kunne ratificere. Sigtet er, at Danmark ratificerer de to konventioner inden udgangen af 2006.

### **Den internationale fond for olieskadeerstatning (IOPC)**

Med FN's internationale søfartsorganisation, IMO's vedtagelse af protokollen om den supplerende fond for olieskadeerstatning i 2003, pålagde man olieindustrien hele betalingsbyrden til den supplerende fond.

I den internationale fond for olieskadeerstatning (IOPC) er det nu blevet besluttet, at dele betalingsbyrden til den supplerende fond således, at transportørerne gennem aftaler mellem redernes ansvarsforsikrere og olieindustrien påtager sig halvdelen af betalingsforpligtelsen. På denne vis er der skabt balance i betalingsbyrden mellem de to involverede industrier.

### **SUA konventionen**

Den 14. oktober 2005 blev der på IMO's diplomatkonference i London vedtaget ændringer af SUA konventionen (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation) og den tilhørende protokol for faste boreplatforme. Ændringerne af konventionen blev iværksat på baggrund af terrorangrebene den 11. september 2001 i New York og diplomatkonferencen er afslutningen på mere end 3 års arbejde i IMO's juridiske komité.

Ændringerne indebærer bl.a., at handlinger, hvor skibet eller dets last benyttes med et terrorismeformål, kriminaliseres. Samtidigt udvides indgrebsmulighederne i henhold til konventionen i form af mulighed for at gå om bord på skibet uden for eget og andre landes søterritorium. Ind-

grebsmulighederne forudsætter flagstatens udtrykkelige tilladelse. Hermed tilpasses konventionen til den række af anti-terrorkonventioner, der er vedtaget i FN regi i løbet af de seneste år. Herudover er der særskilte transportbestemmelser, hvis hovedformål er at sikre mod spredning af masseødelæggelsesvåben.

Danmark er et af de mange lande, der i dag har ratificeret den gældende SUA konvention og den tilhørende protokol for boreplatforme. Danmark har også støttet gennemførelsen af de seneste ændringer af konventionen og mener, at der herved er sikret et godt instrument i bekæmpelsen af terrorisme i forbindelse med skibe og faste boreplatforme. Protokollen vil være åben for underskrivelse i perioden 14. februar 2006 til 13. februar 2007 og vil træde i kraft, når 12 lande har ratificeret ændringerne.

Fra dansk side arbejdes der for, at Danmark snarest kan tiltræde ændringerne. Justitsministeren har den 25. januar 2006 fremsat et lovforslag om ændring af bl.a. våbenloven (L 130), der skaber grundlaget for ratifikation for så vidt angår dele af protokollerne.

### **Kommissionens 3. søsikkerhedspakke**

Kommissionen offentliggjorde den 23. november 2005 den 3. søsikkerhedspakke.

I modsætning til ERIKA I og ERIKA II pakkerne er den 3. søsikkerhedspakke ikke fremlagt som opfølgning på en konkret større ulykke. Formålet med pakken er imidlertid fortsat målrettet forebyggelse af ulykker til søs samt at sikre en tilstrækkelig opklaring og opfølgning på sådanne ulykker.

Pakken består af følgende 7 forslag:

1. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om overholdelse af flagstatsforpligtelser.
2. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om havnestatskontrol.
3. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændringer af fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed.
4. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet.
5. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fælles principper for ulykkesopklaring i den maritime transportsektor og til ændring af direktiverne 1999/35/EF og 2002/59/EF.
6. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ansvar for bemandere af passagerer til søs og ad indre vandveje i tilfælde af ulykker.

## 7. Forslag til Europa-Parlamentet og Rådets direktiv om rederes privatretlige ansvar og finansielle sikkerhed.

Der er tale om en meget omfattende pakke med en bred vifte af forslag. Bortset fra forslagene 1 og 6 foreligger forslagene nu i dansk sprogversion. Der er, eller vil i den nærmeste fremtid blive, fremsendt nærhedsnotater og grundnotater på disse forslag til Folketinget.

Pakken har været ventet et stykke tid, og det må påregnes, at behandlingen af de mange forslag vil række et stykke ind i de kommende formandskaber. Det østrigske formandskab har således tilkendegivet, at de alene forventer at kunne prioritere forslagene om ændringerne af overvågningsdirektivet og havnestatskontroldirektivet. De øvrige forslag vil følge i forskellig takt afhængig af de kommende formandskabers prioriteringer.

Pakken indeholder en række forslag med betydning for sikkerheden til søs. Af særlig dansk interesse kan nævnes forslaget om ændring af havnestatskontroldirektivet, der styrker havnestatskontrollen ved blandt andet at reducere intervallet mellem inspektionerne af de såkaldte "risikoskibe". Heri berøres også sejladsikkerheden, idet det foreslås, at skibe, der ikke følger IMO's lodsanbefalinger prioriteres ved udvælgelse af skibe til havnestatskontrol, ligesom det foreslås, at lodsernes indberetningspligt udvides.

### **EMSA**

I danske farvande har Forsvarsministeriet det overordnede ansvar for bekæmpelse af forurening. Som supplement til det nationale beredskab er der indgået en række internationale samarbejdsaftaler, der kan trækkes på i forbindelse med større forureningsulykker. Danmark har bl.a. samarbejdsaftaler med Tyskland og Sverige.

Hertil kommer, at det europæiske søfartssikkerhedsagentur, EMSA, der blandt andet varetager opgaver inden for forebyggelse og bekæmpelse af olieforurening, har opbygget et supplerende beredskab. EMSA's supplerende beredskab vil blive anvendt i forbindelse med meget store olieudslip.

I den forbindelse er der netop gennemført en udbudsrunde, hvor private firmaer kunne byde på beredskabet. Kontrakten for Østersøområdet blev vundet af et finsk selskab, Lamor Corporation Ab, der specialiserer sig i bekæmpelse af olieudslip. En af underleverandørerne er O.W. Bunker & Trading, som er en del af danske Wrist Group A/S.

Kontrakten med EMSA medfører, at der vil være 5 skibe til rådighed. Skibene, der vil være indregistreret i enten Danmark eller Norge, kan til daglig udføre almindelige kommercielle aktiviteter. I forbindelse med et

stort olieudslip kan 2 af skibene med kort varsel udrustes til miljøskibe og indgå i medlemslandenes oliebekæmpelsesberedskaber.

### **EU rammeafgørelse om skærpelse af strafferetlige sanktioner**

Rådet for den Europæiske Union vedtog den 12. juli 2005 rammeafgørelse nr. 2005/667/RIA om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe. Rammeafgørelsen var et led i EU's indsats mod grænseoverskridende kriminalitet.

Målet med rammeafgørelsen er at sikre, at forurening af havmiljøet udgør en strafbar handling i alle EU's medlemslande, samt at fastlægge en nedre grænse for strafferammernes maksimum.

I Danmark medfører vedtagelsen af rammeafgørelsen en skærpelse af § 196 i straffeloven om miljøkriminalitet, således at strafferammen hæves fra fængsel i 4 år til fængsel i 6 år. Derudover vil det fremover være muligt at straffe for grov miljøkriminalitet i tilfælde, hvor overtrædelsen er af mere systematisk eller organiseret karakter, selv om der ikke er sket betydelig skade på miljøet eller nærliggende fare derfor. Disse elementer gennemføres som led i forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, straffeloven og lov om ændring af en række love på miljøområdet, der blev fremsat den 9. februar 2006.

### **EU-kommissionens initiativ til en ny europæisk maritim politik (grønbogen)**

EU-Kommissionen har igangsat et arbejde med henblik på vedtagelse i Kommissionen i 2006 af en grøn bog for en fremtidig europæisk maritim politik. Herefter vil der være en konsultationsprocedure med medlemsstaterne frem til medio 2007.

Formålet med grøn bogen er, at den nuværende sektoropdelte tilgang til beskyttelse og udnyttelse af havet skal erstattes af én samlet og koordineret tilgang.

Til at lede arbejdet har Kommissionen i marts 2005 oprettet en såkaldt task force for maritime anliggender. Denne task force skal ledes af og modtage politiske retningslinjer fra en styringsgruppe bestående af de relevante kommissærer. Kommissæren for Fiskeri og Maritime Anliggender, Joe Borg, er formand for styringsgruppen.

Fra dansk side støttes tanken om en samlet og koordineret tilgang til den maritime politik. Fra dansk side vil der blive lagt vægt på, at EU's maritime politik udvikles på en måde, der stimulerer den økonomiske aktivitet og beskæftigelsen samtidig med, at de nødvendige hensyn til miljøet og søsikkerheden varetages.

Økonomi- og erhvervsministeren var den 10. februar 2006 vært ved et møde med deltagelse af ministre fra Finland, Tyskland, Norge, Sverige, Holland og UK, hvor aktuelle søfartspolitiske spørgsmål, herunder arbejdet med grønbogen, blev drøftet. Endvidere bekræftede ministrene deres ønske om fortsat tæt samarbejde mellem lande, der har en fælles interesse i at fremme kvalitetsskibsfart samt bæredygtig skibsfart og sikre vækst i den europæiske maritime sektor.

### **Regeringens handlingsplan om øget brug af lods samt styrket overvågning af sejladsikkerheden**

Regeringens handlingsplan for sejladsikkerheden fra 2004 indeholder 18 konkrete indsatsområder til at øge anvendelsen af lods og styrke overvågningen af sejladsikkerheden.

Forsvarsministeriet har udarbejdet en statusnotat for handlingsplanen, Notatet giver et overblik over de initiativer, der allerede er gennemført, og hvilke der er godt på vej. Status for handlingsplanen er sendt til Miljø- og Planlægningsudvalget og Forsvarsudvalget den 26. januar 2006. **Der henvises til bilag 3 - Status for regeringens handlingsplan.**

### **Lods**

En undersøgelse foretaget af Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed har vist, at der i perioden fra 1. januar 2002 til 30. juni 2005 grundstødte 46 skibe i Storebælt. Ingen af disse skibe havde lods om bord. **Der henvises til bilag 4 – oversigt over flagstater for skibe grundstødt i Storebælt i perioden 1997-2005.**

Søfartsstyrelsen igangsatte på den baggrund en analyse, som viste, at besparelsen ved at undlade at tage lods var ganske lille sammenlignet med omkostninger, der opstod i forbindelse med en grundstødning. Den økonomiske sammenligning, som blev estimeret ud fra en virkelig grundstødning, viste, at skibet kunne have taget lods mere end 375 gange, for det beløb en lods fra Skagen til Bornholm ville have kostet.

Resultatet af analysen blev fremsendt til rederier, forsikringselskaber og andre relevante parter i det internationale skibsfartserhverv. Herudover fremlagde Danmark analysens resultat på IMO's generalforsamling i november 2005. Analysen har givet anledning til en nyttig debat i IMO og medført en del presseomtale i førende danske og udenlandske fagtidsskrifter. Endelig har oplysningsarbejdet efterfølgende medført konstruktiv kontakt med parter i den maritime industri.

På baggrund af et møde mellem The International Association of Independent Tanker Owners, (INTERTANKO), Farvandsvæsenet og Søfartsstyrelsen er det aftalt, at der skal nedsættes en international arbejdsgruppe



med deltagelse af relevante organisationer. Gruppens formål er blandt andet, at få rederier til i større grad at følge IMO's rekommandation vedrørende lodsning gennem de danske stræder.

Søfartsstyrelsen har indtil 31. juli 2005 rettet henvendelse til andre landes flagmyndigheder med henblik på at sikre, at skibe, der sejler i transit gennem de danske farvande, følger anbefalingerne fra FN's internationale søfartsorganisation (IMO). Administration af IMO's lodsanbefalinger, herunder indberetning af skibet til andre landes flagmyndigheder, er den 1. august 2005 overgået til Farvandsvæsenet. Overdragelsen er sket som et led i regeringens handlingsplan, som skal blandt andet skal føre til, at alle bestemmelser vedrørende lods fremover administreres i medfør af lodsloven. Regeringen forventes at fremsætte forslag om ny lodslov i foråret 2006.

I 2005 har den overvejende del af de skibe, der er omfattet af IMO's lodsanbefalinger i Storebælt, fulgt disse. Det har kun været nødvendigt i nogle tilfælde at rette henvendelse til flagstaten. I 2005 indberettede Farvandsvæsenet og Søfartsstyrelsen i de første 12 måneder 132 skibe med en dybgang på 11 meter eller derover i Storebælt. Ses dette i forhold til antallet af passager (2091) i samme periode, betyder det, at lidt over 93 % af alle skibe og 97 % af tankskibene levede op til IMO's lodsanbefalinger.

### **Skærpet indsats imod spiritussejlads**

Regeringen ønsker at sætte øget fokus på og højne sikkerheden til søs. Sejlads i spirituspåvirket tilstand udgør en risiko for sikkerheden til søs og kan være med til at forøge skadernes omfang i forbindelse med ulykker. Det gælder særligt for erhvervsmæssig sejlads, som ofte omfatter transport af store mængder gods – herunder farligt gods – passagertransport eller fiskeri. På disse områder må der stilles særligt strenge krav til de søfarendes agtpågivenhed og reaktionsevne.

Økonomi- og erhvervsministeren tilkendegav derfor allerede i marts 2005, at han i lyset af blandt andet KAREN DANIELSENS påsejling af Storebæltbroen ville se nærmere på bestemmelserne om spiritussejlads. Regeringen har den 25. januar 2006 fremsat lovforslag om promillegrænser i Folketinget (L 135).

Med forslaget tilsigtes generelt at skabe en nul-alkoholkultur på erhvervsområdet, ligesom det er tilfældet inden for fly- og togtransport. Men også for fritidssejlads lægges op til stramninger i forhold til de største og de hurtigste både.

Lovforslaget indeholder følgende hovedelementer:

1. For al erhvervssejlads, herunder fiskeri, fastsættes en promillegrænse på 0,20. Samtidig gennemføres en konsekvensændring af sømandslovens afskedigelsesbestemmelse.
2. For fritidsfartøjer, hvortil der stilles uddannelseskra­v til føreren eller den eventuelle styrmand, samt for vandscootere og lignende fartøjer bliver promillegrænsen på 0,50. Den faste promillegrænse omfatter derved de største og de hurtigste både, nemlig:
  - fritidsfartøjer med en længde på 15 meter (knap 50 fod) eller derover,
  - speedbåde, hvortil der kræves speedbådsbevis, dvs. de planende speedbåde. En planende speedbåd er en speedbåd med så stor motorkraft, at skroget ved en vis hastighed løftes delvis ud af vandet,
  - vandscootere og lignende.
3. På fritidsområdet gælder promillegrænsen ikke, når fartøjet er fortøjet på beskyttet ankerplads eller i havn.
4. Personkredsen vil være alle, som fører skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden. Dette gælder både for erhvervs- og fritidssejlads.
5. Der bevares en generel spiritusbestemmelse, der opsamler tilfælde, der ikke er omfattet af de faste grænser. Den generelle bestemmelse omfatter endvidere andre rusmidler end alkohol.
6. Politiet gives mulighed for at gennemføre stikprøvekontroller.
7. Sanktionsniveauet tilnærmes det, som gælder efter færdselsloven. Skærpelsen omfatter også spiritussejlads med fritidsfartøjer, som ikke omfattes af de nye promillegrænser.

Lovforslaget var til 1. behandling i Folketinget den 21. februar 2006 og det er foreslået, at lovændringen træder i kraft den 1. juli 2006.

Herudover blev der den 1. juli 2005 holdt et møde mellem søfartsadministrationerne fra Norge, Sverige, Finland og Danmark om forebyggelse af problemer med spiritus og rusmidler på nordiske passagerskibe.

Som opfølgning herpå var Søfartsstyrelsen den 4. oktober 2005 vært ved et møde mellem Nordkompasset, der består af de nordiske passagerskibsrederier og rederiforeninger, og søfartsadministrationerne i Norge, Sverige, Finland og Danmark. Mødets formål var en drøftelse og gensidig udveksling af erfaringer.

Der var enighed om, at det var af afgørende betydning for sikkerheden om bord at undgå anvendelse af alkohol- og rusmidler blandt besætningsmedlemmer på passagerskibe.

Regeringen arbejder herudover for, at der på globalt plan indføres skærpede regler om spiritussejlads. Dette er også et spørgsmål, som økonomi- og erhvervsministeren drøftede på det førnævnte møde den 10. februar med ministrene fra en række EU-lande og Norge.