



NOTAT

19. maj 2009

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 over regeringens initiativer vedrørende sikkerheden til søs.

Regeringen har fra 2004 hvert år fremsendt notater, der belyser initiativer vedrørende sikkerheden til søs. I det følgende er de væsentligste nye tiltag og ændringer siden den seneste orientering fra 17. juni 2008 medtaget.

Lods

Danmark har gennem årene arbejdet for øget brug af lods i Øresund og den internationale gennemsejlingsrute gennem Storebælt (Rute T), da brug af lods anses som en effektiv måde at minimere risikoen for grundstødninger og dermed undgå alvorlige forureningsulykker. Der vedlægges statistik for antallet af grundstødninger og kollisioner i Storebælt og Øresund – bilag 1.

Regeringen offentliggjorde i 2004 en handlingsplan om øget brug af lods samt styrket overvågning af sejladsikkerheden. De fleste af de konkrete indsatsområder i handlingsplanen er gennemført eller står foran en umiddelbar gennemførelse. I løbet af 2009 forventes bl.a. etablering af en kystbaseret radardækning. Denne radardækning vil blive samkørt med det landbaserede automatiske identifikationssystem AIS.

Søværnets Operative Kommando har siden august 2005 gennemført anråb af skibe, der bevæger sig ind i dansk farvand, og som ikke følger IMO's anbefalinger¹ om anvendelse af lods igennem Rute T (Storebælt). Anråbsregimet har medvirket til, at stadig flere skibe vælger at tage lods og over en længere strækning end tidligere.

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
Søfartsstyrelsen@dma.dk
www.sofartsstyrelsen.dk

Økonomi - og Erhvervsministeriet

¹ De første anbefalinger i IMO om brug af lods i stræderne stammer tilbage fra 1975. Anbefalingerne er senere blevet skærpet ved flere lejligheder, blandt andet med resolution MSC.138(76), som trådte i kraft 1. december 2003. Anbefalingen er senest ændret og bekendtgjort ved et IMO-cirkulære SN.1/Circ.263, som trådte i kraft 1. maj 2008.

Hvis skibe ved passage af de danske stræder ikke benytter lods i overensstemmelse med IMO's anbefalinger, rapporterer Lodstilsynet hændelsen til skibets flagstat.

Lodstilsynet har oplyst, at der i 2008 var 2.189 passager i Storebælt, som var omfattet af IMO's anbefaling, heraf var 1.494 tankskibe. Ca. 95 pct. af samtlige skibe, der passerer Storebælt, og som er omfattet af anbefalingerne, tog i 2008 lods om bord. For olietankskibene var andelen ca. 96 pct. Der blev sidste år i 60 tilfælde rettet henvendelse til flagstaten for ikke at tage lods om bord ved passage gennem Storebælt.

Søværnets Operative Kommando arbejder sammen med Søfartsstyrelsen, Farvandsvæsenet og svenske søfartsmyndigheder om at udvide anråbsregimet til også at omfatte skibe, der passerer gennem Øresund.

Under Farvandsvæsenets ledelse arbejder en Joint Pilotage User Group (JPUG) med medlemmer fra interessenter² for at øge sejladsikkerheden ved overordnet at sikre den bedst mulige lodstjeneste og anspore til anvendelse af lods i skibe, der sejler i transit gennem de danske stræder. Det medfører, at flere medlemsorganisationer opfordrer deres medlemmer til at bruge lods.

En tværministeriel arbejdsgruppe under Farvandsvæsenets ledelse arbejder desuden med at undersøge mulighederne for at kunne indføre lodspligt i de danske stræder. Arbejdsgruppens foreløbige arbejde har vist, at brugen af lods er et effektivt risikoreducerende tiltag. En indførelse af lodspligt vil imidlertid kræve international regulering, og arbejdsgruppen er i gang med at afdække mulige modeller for lodspligt.

Samarbejde med Sverige om Øresund

I november 2006 blev rapporten "Navigational safety in the Sound between Denmark and Sweden (Øresund)" offentliggjort foranlediget af et samarbejde mellem Danmark og Sverige. I rapporten vurderedes risikoen for kollisioner og grundstødninger i relation til personsikkerhed, ejendom og miljø. Rapporten gav en række anbefalinger til forbedring af sejladsikkerheden.

De danske og svenske søfartsmyndigheder blev i forlængelse af rapporten enige om en handlingsplan. Der er allerede gennemført en række tiltag, herunder bl.a. om harmonisering af søafmærkning i Øresund og indgåelse af dansk-svensk samarbejde om brug af bøjefartøjer. Endvidere blev trafiksepareringssystemet mellem Helsingør og Helsingborg i Øresund ændret i 2008. To forslag er stadig under overvejelse:

² International Association of Independent Tanker Owners, (INTERTANKO), International Association of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO), The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Oil Companies International Marine Forum (OCIMF), International Chamber of Shipping (ICS), Farvandsvæsenet og Søfartsstyrelsen.

- Forslag om at afmærke supplerende ruter uden for den i Drogden gravede rende. De supplerende ruter, som skal bruges af skibe med en dybgang på mindre end 5 meter, vil reducere antallet af skibe i selve renden og dermed øge sejladsikkerheden. Forslagets effekter skal undersøges af Farvandsvæsenet og Søfartsstyrelsen før en endelig stillingtagen.
- Forslag om fjernelse af Drogden Fyr. De økonomiske konsekvenser og konsekvenser for ruteforløbet skal undersøges nærmere af Farvandsvæsenet og Søfartsstyrelsen, inden der træffes beslutning.

VTS i Øresund

Farvandsvæsenet arbejder – sammen med Sjöfartsverket i Sverige – med et bilateralt pilotprojekt for et frivilligt skibsmeldesystem opereret af en VTS-tjeneste benævnt Sound VTS, som yder informationstjeneste til skibsfarten i Øresund. På dansk side gennemfører Farvandsvæsenet pilotprojektet med bistand fra Søværnets Operative Kommando og Søfartsstyrelsen.

Det overordnede mål med pilotprojektet er at undersøge mulighederne, forudsætningerne og konsekvenserne ved at etablere et obligatorisk skibsmeldesystem og tilhørende VTS-tjeneste. Sound VTS gik i operativ drift den 15. august 2007 og dækker området syd for Ven til nord for Falsterbo Rev.

Farvandsvæsenet har oplyst, at 97 pct. af alle skibe, der sejler i området, melder ind til Sound VTS om bl.a. deres identifikation og last. Skibene informeres af Sound VTS om vind, strøm, trafik og navigationsadvarsler. Sound VTS indsamler desuden kontinuerligt statistisk materiale, herunder "Incident Reports" vedrørende passager mv. Farvandsvæsenet har desuden oplyst, at Sound VTS i perioden 1. januar til 31. december 2008 i 19 tilfælde har medvirket til undgåelse af grundstødning. I 26 tilfælde har Sound VTS advaret skibe, der har haft en dybgang, der overstiger dybden i Drogden gravede rende eller den tilladelige dybgang i Flinterenden, om risikoen for grundstødning i de to render. Gennemsnitligt passerer der dagligt 101 skibe gennem dækningsområdet for Sound VTS.

Erfaringerne fra pilotprojektet i Øresund vil indgå i grundlaget for en senere beslutning om, hvorvidt der skal etableres et permanent skibsmeldesystem i Øresund.

Ændringer af rutesystemet i Kattegat

I Kattegat er der i dag udlagt et rutesystem, som relaterer sig til de minestrøgne ruter, som blev etableret i efterkrigsårene. Disse ruter blev lagt efter de daværende behov for maritim infrastruktur og afmærket som støtte for navigationen. I dette rutesystem indgår også den meget anvendte Rute T, som primært anvendes af transittrafikken til og fra Østersøen og ofte af skibe med stor dybgang.

Sejladsmønstre viser, at en del af disse ruter kun bliver anvendt i ringe grad. Samtidig har nye navigationsmetoder som GPS mindsket behovet for afmærkning af ruter til navigationsformål. Desuden nødvendiggør den stigende tankskibstrafik gennem Kattegat en ændring af det eksisterende rutenet.

Søfartsstyrelsen, Farvandsvæsenet, Kort- og Matrikelstyrelsen samt de svenske søfartsmyndigheder har i lyset heraf påbegyndt et arbejde for en større ændring af rutenettet i Kattegat og til dels også i Skagerrak. Der arbejdes blandt andet med forslag om nye eller ændrede trafikseparationssystemer og dybtvandsruter, der kan gavne sejladssikkerheden for store skibe.

Arbejdet, som er omfattende, forventes tidligst afsluttet i 2013. Hvorvidt arbejdet kan afsluttes i 2013 afhænger af behovet for søopmåling. Eventuelt nye trafikseparationssystemer og dybtvandsruter skal godkendes i IMO, inden de kan træde i kraft.

Transport af flydende naturgas (LNG) i danske farvande

I de kommende år forventes der påbegyndt skibstransporter af flydende naturgas (Liquified Natural Gas (LNG)) gennem de danske farvande. I første omgang forventes en terminal åbnet ved Swinoujscie i Polen.

LNG-skibstransporter foregår ved, at gassen nedkøles til ca. minus 160 grader Celsius, hvorved gassen fortættes til væskeform. LNG er en ren gas og er ikke forurenende for havmiljøet, og ved et eventuelt udslip af LNG vil gassen meget hurtigt fortyndes i atmosfæren. Da gassen er brændbar, er der imidlertid risiko for, at den antændes og enten brænder op eller måske medfører en eksplosion.

Der har igennem en længere årrække været transporteret LNG med tankskibe. Der er i den periode kun sket meget få, og med enkelte undtagelser, ret begrænsede ulykker. Større ulykker er hidtil alle sket i forbindelse med lastning og losning og ikke under selve transporten.

LNG-tankskibe har generelt et højt sikkerhedsniveau både konstruktions- og besætningsmæssigt, og der er i branchen stor fokus på sikkerheden. De LNG-tankskibe, som forventes at skulle passere igennem de danske stræder, vil være omfattet af IMO's lodsanbefalinger. Helt overvejende benyttes større tankskibe, der i dag passerer de danske stræder, lods.

De danske myndigheder vil løbende følge udviklingen omkring LNG-transporter og medtager disse forhold i de løbende overvejelser for at forbedre sejladssikkerheden generelt i de danske farvande.

Der arbejdes fra dansk side på, at der ved etableringen af terminalen i Swinoujscie udarbejdes en risikovurdering, der også tager hensyn til transporten af LNG gennem de danske stræder.

Regulering af olieoverførsel til søs (STS-operationer)

I 2008 er både antallet af STS-operationer (afledt af det engelske "Ship To Ship") og mængden af olie, der overføres, steget.

Søværnets Operative Kommando registrerede i 2008 64 overførsler af olielaster mellem skibe i danske farvande, hvilket er en stigning på 14 i forhold til 2007. Den overførte oliemængde androg 3,3 mio. tons forskellige olieprodukter. Det tilsvarende tal for 2007 var 2,6 mio. tons.

STS-operationer udføres af flere årsager. I danske farvande gennemføres STS-operationer som regel på grund af dybgangsrestriktioner ved passage af danske farvande. Således bliver der i disse år udført et antal STS-operationer, hvor supertankere bliver lastet delvis i olieudskibningshavne i Østersøen for derefter at modtage resten af lasten fra mindre tankskibe, efter at de har passeret det lave vand i de indre danske farvande.

Danmark har siden 2003³ haft regler for udførelse af STS-operationer i dansk territorialfarvand. Der er krav om, at operationen foretages efter fastlagte procedurer, ligesom der er krav til udstyr mv. Endvidere udfører Søfartsstyrelsen uanmeldte kontrollsyn på operationerne.

På opfordring fra bl.a. Danmark har IMO besluttet at udvikle et sæt internationale regler for, hvorledes STS-operationer skal foregå, når de finder sted uden for medlemsstaternes territorialfarvand. På mødet i IMO's Miljøbeskyttelseskomité i oktober 2008 blev der godkendt et forslag, der i al væsentlighed svarer til de danske regler, som dog tillige kræver, at STS-operatører skal være godkendt af Søfartsstyrelsen. Dette forslag forventes at blive vedtaget på næste møde i IMO's miljøbeskyttelseskomité i juli i år.

Den faste forbindelse over Femern Bælt

Der blev i 2008 truffet aftale mellem Danmark og Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt.

Skibstrafikken i Femern Bælt er næsten dobbelt så stor som i Storebælt, og trafikken i Femern Bælt udnytter i dag, at bæltet kan besejles i det meste af bredden. Hvis der bliver tale om en fast broforbindelse, hvor skibstrafikken skal ledes igennem en relativt smal passage under broen, vil der være behov for en række risikoreducerende tiltag. Disse tiltag vil blandt andet kunne bestå af et skibsmeldesystem (VTS), trafiksepareringssystemer samt andre former for tiltag som justering af ruter, afmærkning og vagtskibe.

Da Femern Bælt er et internationalt gennemsejlingsfarvand, skal eventuelle forslag om risikoreducerende tiltag som skibsmelde-, skibstrafiktjeneste- og skibrutesystemer godkendes i IMO.

³ Bekendtgørelse nr. 337 af 12. maj 2003 om bunkring af skibe og overførsel af olielast mellem skibe på dansk søterritorium.

Med henblik på at få klarlagt de sejladssikkerhedsmæssige forhold arbejder en konsulentgruppe for tiden på en risikoanalyse for en broløsning, og i 2009 forventes der igangsat en risikoanalyse for en tunnellsøsnings. Konsulentgruppens arbejde forventes endeligt færdiggjort i 2010.

I 2009 er der af brokonsortiet desuden igangsat sejladssimuleringer af de forskellige forslag til en fast forbindelse, og disse undersøgelser følges af en dansk-tysk myndighedsgruppe.

Sideløbende hermed er der i både Danmark og Tyskland nedsat en national referencegruppe, som skal kunne rådgive myndighederne i forhold til risikoanalysen og sejladsmæssige forhold omkring projektet. Fra dansk side består referencegruppen bl.a. af repræsentanter fra Danpilot, Søfartens Ledere, DMI, Fiskeridirektoratet, Danmarks Rederiforening, Farvandsvæsenet, Søværnets Operative Kommando og Søfartsstyrelsen.

Brovagtsalarm (opfølgning på KAREN DANIELSEN-ulykken)

En dansk særregel om, at skibe med styrehus skal være udstyret med en brovagtsalarm, har siden 1. marts 2006 været gældende for danske handelsskibe samt danske fiskeskibe med en længde på 15 meter og derover. Brovagtsalarmer er en "dødemandsalarm", der alarmerer skibets besætning, hvis den vagthavende officer af en eller anden årsag får forfald. Besætningen får herved bedre mulighed for at gribe ind, før der sker en ulykke.

Danmark har arbejdet på at gøre den danske særregel om brovagtsalarmer internationalt gældende, og i juli 2008 blev der i IMO's underkomité for sejladssikkerhed (NAV) opnået enighed om et udstyrskrav for brovagtsalarm om bord i skibe. Forslaget forventes endeligt vedtaget i IMO's søsikkerhedskomité (MSC) medio 2009.

Forslaget vil gøre kravet internationalt fra 2011 for nybyggede skibe med en bruttotonnage på 150 og derover samt på passagerskibe uanset størrelse. Herefter vil øvrige skibe blive omfattet af kravet frem til 2014, hvor implementeringen vil være fuldendt. Når reglerne bliver indført, vil det bidrage til at styrke sejladssikkerheden i danske farvande.

Obligatorisk international promillegrænse til søs

Som opfølgning på Folketingets vedtagelse af regeringens forslag om en fast promillegrænse til søs i juni 2006 har Danmark arbejdet på, at der også på globalt plan indføres skærpede regler om spiritussejlad.

Indsatsen for at få indført en obligatorisk international promillegrænse foregår inden for rammerne af en større og gennemgribende igangværende revision af den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW-konventionen). Under forhandlingerne har der været generel støtte til at indføre en obligatorisk promillegrænse på maksimalt 0,5. Forhandlingerne om en revision af konventio-

nen og STCW-koden forventes afsluttet i 2010, og ændringerne, herunder en obligatorisk international promillegrænse, forventes at træde i kraft efter 2012.

Grundstødninger i danske farvande

I løbet af de seneste år har der været tilfælde af grundstødninger ved Bornholm og i Øresund, hvor årsagen til uheldene har været menneskelige fejl i form af indisponerede vagthavende navigatører på broen og i visse tilfælde under påvirkning af alkohol. Senest blev det ved grundstødningen den 22. marts 2009 af et containerskib i Øresund nord for Drogden rende konstateret, at de ansvarlige officerer var berusede.

Den mest effektive måde at forebygge denne form for uheld på vurderes at være ved at sikre et behørigt vagthold om bord i skibene. Den forventede vedtagelse af internationale regler om brovagtssalarm og en international promillegrænse til søs er vigtige bidrag hertil.

Digitalisering af nautiske informationstjenester i danske farvande

Farvandsvæsenet har i 2008 etableret en SMS-service, der giver gratis information om oceanografiske målinger (bl.a. strøm og vandstand), navigationsadvarsler samt information om aktuelle skydeområder. Herudover arbejdes der med at styrke hjemmesiden www.frv.dk, idet det tilstræbes i langt højere grad end tidligere at anvende grafik og digitalt kortmateriale for at give brugerne bedre sejladsinformation. Den videreudviklede hjemmeside forventes introduceret medio 2009.

Elektroniske søkortsystemer (ECDIS)

Danmark har støttet indførelsen af et internationalt krav om, at handelsskibe skal have elektroniske søkortsystemer (ECDIS).

Et ECDIS-system vil give navigatøren tidstro oplysninger om skibets position og dets sejlads. Brugen af ECDIS vil styrke sejladssikkerheden i forhold til eksisterende metoder med tidskrævende manuel udsætning af skibets position i et papirsøkort. Endelig vil den administrative byrde for navigatøren med manuel opdatering af papirkort kunne afskaffes.

Et forslag om, at ECDIS skal være udstyrskrav om bord på skibe, forventes vedtaget på IMO's sikkerhedskomités møde medio 2009. Implementeringsfasen vil blive påbegyndt i 2012 for nye passager- og tankskibe, hvorefter kravet vil blive indført for eksisterende skibe frem til 2018.

Brug af ECDIS-udstyr kræver anvendelse af officielle elektroniske navigationskort (ENC). For visse dele af verden er der endnu ikke udviklet ENC-kort, og her vil det stadig være nødvendigt at navigere efter papirsøkort. De grønlandske farvande vil for eksempel kun i meget begrænset omfang være dækket af ENC-kort, da det vil være meget omfattende og dyrt at opmåle og kortlægge sådanne områder.

AIS

Automatic Identification System (AIS) er et system, som automatisk fortæller skibe om bl.a. identitet, fart og kurs for andre skibe, der er i nærheden. AIS er et vigtigt værktøj for Søværnets Operative Kommando som et led i farvandsovervågningen, f.eks. skærpet overvågning af skibe, der udgør en særlig risiko, og identificering af eventuelle havmiljøsyndere. Endvidere giver AIS mulighed for at kortlægge skibenes sejlads mønster.

Alle skibe med en bruttotonnage på 300 og derover, der opererer i international fart, og lastskibe med en bruttotonnage på 500 og derover, der ikke opererer i international fart, samt passagerskibe uanset størrelse skal udstyres med AIS. Desuden skal større fiskeskibe fremover have AIS som følge af vedtagelsen af EU's reviderede overvågningsdirektiv.

Forsøg med virtuel afmærkning

Farvandsvæsenet har i 2008 gennemført forsøg med anvendelse af virtuel AIS-afmærkning og påbegyndt et analysearbejde, der skal afklare den fremtidige anvendelse heraf. Virtuel AIS-afmærkning kan benyttes som et alternativ til at udlægge farvandsafmærkning.

Virtuel AIS-afmærkning udsendes imidlertid kun elektronisk og vil derfor kun være synlig på skibenes navigationssystemer og vil ikke kunne observeres visuelt som en egentlig farvandsafmærkning. Virtuel AIS-afmærkning kan f.eks. etableres i tilfælde af vrage eller andre sejlads hindringer i hovedruterne, ligesom det andre steder vil kunne anvendes som supplement til den traditionelle afmærkning.

Som det er i dag, kan mange skibes navigationssystemer ikke vise AIS-afmærkningen, og foreløbige undersøgelser har vist, at virtuel afmærkning ikke her og nu kan anvendes som et reelt hjælpemiddel til skibsfarten. Der er imidlertid grundlag for at arbejde videre med at analysere mulighederne for virtuel afmærkning. Der vil i den forbindelse være behov for international koordinering om standardisering af udstyr, søkortsymboler og lignende.

IALA-Net

Formålet med IALA-net er at integrere oplysninger vedrørende skibstrafikken og at styrke overvågning af skibstrafikken, ved hjælp af de oplysninger skibe sender via AIS-systemet. Projektet er internationalt og etableret i regi af IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authority), hvor Farvandsvæsenet er repræsenteret.

Indtil videre modtager Farvandsvæsenet AIS-data fra en række lande, hvilket indbefatter kontinuerlig opdatering af data fra mere end 15.000 skibe verden over. Landene vil få adgang til netværket ved at supplere med egne AIS-data, således at der sker en gensidig udveksling af AIS-data mellem de deltagende lande. Der forventes at være etableret et færdigt net i 2010.

LRIT

IMO har besluttet at indføre et system til identifikation og sporing af skibe på lang afstand. Systemet benævnes ”Long Range Identification and Tracking of Ships” (LRIT). Systemet skal primært anvendes som en del af sikkerhedsforanstaltningerne til bekæmpelse af terror og pirateri. Systemet vil desuden bidrage til den generelle farvandsovervågning og dermed styrke indsatsen inden for bl.a. søredning, søsikkerhed og havforureningsbekæmpelse.

LRIT-systemet består af en række datacentre og et netværk, som binder datacentrene sammen. Alle passagerskibe i international fart og lastskibe med en bruttotonnage på 300 eller derover i international fart, og som har tilladelse til sejlads udenfor indre farvandsområder (radio A1 dækningsområdet), skal automatisk sende en positionsmelding fire gange i døgnet til et datacenter, når systemet bliver endeligt idriftsat – i løbet af 2009.

EU-landene har besluttet at etablere et fælles europæisk regionalt LRIT-datacenter, som medlemslandenes skibe skal rapportere til. Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur (EMSA) har oplyst, at centret vil være i stand til at sende og modtage LRIT-informationer pr. 30. juni 2009.

SafeSeaNet (SSN)

Forsvarsministeriet har ved Søværnets Operative Kommandos foranstaltning udviklet og etableret den danske del af SafeSeaNet (SSN) og forestår driften heraf. SSN er et EU-baseret elektronisk netværk til udveksling af maritimt relaterede informationer.

Informationerne i SSN er baseret på indberetning fra erhvervet om bl.a. ankomstmeldinger og oplysninger om farligt gods. Informationerne er gjort tilgængelige for såvel relevante nationale myndigheder som for Kommissionen og andre EU-landes myndigheder.

Udviklingen af SSN har tilgodeset indberetningspligten, der er fastsat i EU’s overvågningsdirektiv (jf. nedenstående afsnit om 3. søsikkerhedspakke) og er etableret i overensstemmelse med begreberne ”single window” og ”one stop shop”, hvorefter erhvervet kun skal rette henvendelse ét sted.

CleanSeaNet

EMSA har som en af sine opgaver at bistå EU-landene med forebyggelse af forurening fra skibe. Dette sker blandt andet gennem teknisk bistand i form af satellitovervågning af olieudslip.

I april 2007 indførte EMSA systemet CleanSeaNet, som ved hjælp af satellitbilleder gør det muligt hurtigt at advare et EU-land om forureningsudslip nær dets kyster, hvad enten de er ulovlige eller skyldes ulykkestilfælde.

EMSA leverer løbende billeder til alle de medlemslande, der har udtrykt ønske herom. Søværnets Operative Kommando startede modtagelsen af satellitbilleder i april 2007, hvilket har forbedret den overordnede overvågning af dansk område.

Som supplement til den luftbaserede overvågning har Søværnets Operative Kommando i 2008 modtaget satellitbilleder fra Kongsberg Satellite Services i Norge. I den forbindelse blev 117 satellitbilleder modtaget jævnt fordelt over de 10 første måneder. Herudover blev der stillet 280 billeder til rådighed af EMSA. Dette har medvirket til, at det har været muligt at lokalisere et større antal mulige forureninger end tidligere. I løbet af 2008 har satellitbillederne givet 165 mulige olieobservationer, hvori det i 45 tilfælde kunne bekræftes som mineralsk olie. Satellitbilleder indgår som et element i en tidlig observation af eventuelle olieforureninger og kan derved være med til at effektivisere en eventuel bekæmpelse. Derudover kan det tjene som dokumentation i relation til identifikation af en forureningskilde, f.eks. et skib, der udleder olie.

Sejladssikkerhed i grønlandske farvande og de øvrige arktiske farvande

Rapport om ”Sikker sejlads i grønlandske farvande” udgivet i 2006 var resultatet af en arbejdsgruppe med deltagere fra forskellige myndigheder. Rapporten pegede på en række indsatsområder, hvor der var mulighed for at forbedre sikkerheden i grønlandske farvande. Myndighederne har siden arbejdet med anbefalingerne i rapporten. Status for udestående initiativer følger nedenfor:

- Rapporten konkluderede, at en fuldt landbaseret AIS-dækning af Grønland vil være økonomisk uoverkommelig. Med indførelsen af det internationale LRIT-system medio 2009 vil dette imidlertid kunne medvirke til at skabe et bedre situationsbillede af skibstrafikken i de grønlandske farvande. Det bliver Grønlands Kommando, som vil kunne trække på nødvendige oplysninger fra dette system. Grønlands Kommando vil indhente LRIT-data fire gange i døgnet for skibe, som opholder sig op til 200 sømil fra den grønlandske kyst.
- Søfartsstyrelsen har i marts 2009 udstedt nye regler om anvendelse af isprojektører for sejlads på Grønland, og yderligere regler for sejlads i grønlandske farvande er under udarbejdelse. Reglerne vil bl.a. indeholde særlige forholdsregler for sejlads tæt ved isfjelde, krav om lukkede redningsbåde samt krav om brug af navigatør med særlig kendskab til farvandet. De nye regler vil også gælde for udenlandske skibe i det omfang, det er foreneligt med FN's Havretskonvention, idet en mere omfattende og bindende regulering af udenlandske skibe skal gennemføres i regi af IMO.
- Kort og Matrikelstyrelsen har styrket informationen om sejlads i grønlandske farvande. Kort og Matrikelstyrelsen har på sin hjemmeside oprettet en henvisning med informationer om Grønland for at sikre, at de

navigatører, der besejler de grønlandske farvande, har adgang til alle nødvendige oplysninger vedrørende sejlads i grønlandske farvande. Der arbejdes endvidere med en engelsk udgave.

- Kort og Matrikelstyrelsen arbejder endvidere med et projekt for geometrisk opretning og forbedring af papirsøkort herunder udarbejdelse af officielle elektroniske søkort (ENC). Disse tiltag har et længere tidsperspektiv.
- Søfartsstyrelsen, Farvandsvæsenet, DMI samt Kort og Matrikelstyrelsen har analyseret mulighederne for at indføre anbefalede skibsruter. Dette er sket i takt med færdiggørelsen af planlagte søopmålinger langs den grønlandske vestkyst og den efterfølgende søkortlægning. Der er endnu ikke truffet beslutning om at indføre anbefalede skibsruter. I forbindelse med indførelsen af sejladsruter skal det bl.a. overvejes, hvordan skibene får adgang til den nødvendige information om ruterne, farvandenens beskaffenhed og ikke mindst isforholdene.

For at forbedre sejladsinformationen til skibe, der sejler i det nordøstgrønlandske område, har Farvandsvæsenet i 2008 indgået aftale med Island om udsendelse af såkaldte NAVTEX-meddelelser fra en nyetableret NAVTEX-station på Island. NAVTEX-meddelelser kan indeholde navigationsadvarsler, meteorologiske varsler samt eftersøgnings- og redningsinformation til skibe, der sejler i kystnæreområder.

Krydstogtskibe

I 2008 rettede Grønlands Kommando henvendelse til rederne af de krydstogtskibe, der forventedes at besejle grønlandske farvande i 2008. Grønlands Kommando gjorde i den forbindelse opmærksom på udfordringerne ved at sejle i grønlandske farvande samt de tiltag, som er iværksat med henblik på at forberede sejladsikkerheden. Grønlands Kommando indsamler løbende informationer om forventet krydstogtaktivitet i grønlandske farvande, og nye redere af krydstogtskibe, der forventes at besejle grønlandske farvande, vil i fremtiden modtage generel information fra Grønlands Kommando om sejladsforhold.

Økonomi- og Erhvervsministeren rettede i juni 2008 skriftlig henvendelse til sine kollegaer fra de lande, som er medlemmer af Arktisk Råd. Ministeren oplyste, at man fra dansk side havde styrket indsatsen med havnestatskontrol af krydstogtskibe, der sejler ved Grønland. Indsatsen fokuserer på skibenes anvendelse af de eksisterende internationale vejledninger, cirkulærer og resolutioner fra IMO for sejlads i arktiske og øde farvande. Økonomi- og Erhvervsministeren opfordrede sine kollegaer til at iværksætte lignende tiltag.

Internationale regler for sejlads i arktiske farvande

Den forebyggende indsats er afgørende for sikkerheden til søs i arktiske farvande. Det vil ikke inden for realistiske økonomiske rammer være muligt at etablere et effektivt og fuldt dækkende søredningsberedskab for al-

le dele af de arktiske farvande, som det kendes fra f.eks. Danmark. Dertil er afstandene i det arktiske område for store.

Udover at skærpe de nationale regler for sejlads i grønlandske farvande arbejdes der fra dansk side aktivt på at få vedtaget internationalt bindende regler for sejlads i arktiske farvande. Søfartsstyrelsen har i den forbindelse holdt møder med deltagelse af en række lande, herunder bl.a. USA, Island, Norge, Sverige og Grønlands Hjemmestyre. Formålet har været at fremme og koordinere arbejdet med at få udviklet nye internationale regler for sejlads i arktiske farvande.

På et seminar i marts 2009 med deltagelse af de nordiske lande var der enighed om at støtte det igangværende internationale arbejde med at opdatere vejledningen for sejlads i arktiske isdækkede områder. Revisionen af vejledningerne forventes færdiggjort i 2010. Der var endvidere tilslutning til et forslag, som Danmark, Norge og USA har indsendt til IMO's søsikkerhedskomiteé om at påbegynde udarbejdelse af internationalt bindende regler for sejlads i arktisk farvand, herunder de grønlandske farvande. Såfremt forslaget opnår tilslutning ved søsikkerhedskomiteens møde i juni 2009, vil arbejdet kunne påbegyndes 2010. I forbindelse med den igangværende revision af den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW-konventionen) ser man desuden på muligheden for at skærpe kravet til besætningens kvalifikationer ved sejlads i arktiske farvande.

Maritime Assistance Service (MAS)

Søværnets Operative Kommando opererer MAS, der er et kapacitetscenter, der på døgnbasis varetager kyststatens interesser over for skibsfarten. MAS er et centralt maritimt kontaktpunkt for den civile skibsfart i og omkring danske farvande og dermed kyststaten Danmarks forbindelsesled til skibsføreren på et skib, der har behov for assistance.

MAS' overordnede opgaver er:

- overvågning af skibstrafikken,
- sikring af sejladsikkerheden,
- havmiljøovervågning og forureningsbekæmpelse,
- maritim sikring (sikring af skibsfarten mod terror og kriminelle handlinger),
- istjeneste og
- informationsudveksling, nationalt og internationalt.

Formålet med MAS er dels at forhindre kritiske situationer i at opstå, dels at have et tilstrækkeligt beredskab, såfremt en ulykke eller hændelse alligevel indtræffer. En forudsætning for dette er en intensiv informationsindhentning og -udveksling internationalt såvel som mellem andre danske maritime myndigheder og maritime interessenter i Danmark, hvilket søges koordineret igennem MAS.

STOP OLIEN

Søværnets Operative Kommando iværksatte i samarbejde med Søfartsstyrelsen, Farvandsvæsenet, Miljøministeriet, Danmarks Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Danske Havne og Hjemmeværnet i 2006 en Havmiljøkampagne under navnet ”STOP OLIEN – før den breder sig”.

Kampagnen er rettet mod såvel erhvervet som fritidssejlere, sportsflyvere og den danske befolkning i almindelighed. I tillæg til den overvågning, Søværnet foretager af danske farvande med henblik på at opdage og bekæmpe olieudslip, henledes erhvervssejleres opmærksomhed på deres pligt til at rapportere observerede olieudslip. Desuden opfordres fritidssejlere og sportsflyvere til at melde sig som havmiljøvogtere og derigennem bidrage til havmiljøovervågningen.

Initiativet bidrager dels til en øget bevidsthed omkring havmiljøet, dels til at styrke mulighederne for identifikation af synderne og endelig til hurtig iværksættelse af bekæmpelsesforanstaltninger. Især den præventive effekt af kampagnen vurderes gavnlig for havmiljøet. Den 1. april 2009 havde flere end 9.200 frivillige havmiljøvogtere tilsluttet sig ordningen.

Nødområder

I henhold til EU's overvågningsdirektiv⁴ skal medlemsstaterne udpege og udarbejde planer for nødområder, hvortil skibe med behov for assistance kan søge i tilfælde af havari eller fare herfor. Formålet er at minimere forureningsrisikoen og faren for sø- og sejladsikkerheden, så en eventuel forurening kan inddæmme og kontrolleres. Søværnets Operative Kommando er den udøvende myndighed i forhold til anvendelse af nødområder. Det er således Søværnet, der træffer beslutning om håndtering af et skib med behov for assistance.

Den 4. februar 2004 blev 22 nødområder i de danske farvande forhåndsudpeget i Miljøstyrelsens ”redegørelse nr. 1/2004 om udpegning af nødområder i danske farvande”.

Bekendtgørelse⁵ om nødområder og planer herfor trådte i kraft den 16. marts 2009, og de endelige nødområdeplaner findes på By- og Landskabsstyrelsens hjemmeside. Der blev ifølge bekendtgørelsen kun udpeget 21 nødområder, idet Knudshoved Havn, der var et af de 22 forhåndsudpegede nødområder, i mellemtiden er lukket. Da den nærliggende Lindholm Terminal, der også er forhåndsudpeget, kan anvendes, er det vurderet, at der ikke er behov for yderligere udpegninger.

Nødområdeplanerne indeholder bl.a. relevant information om de fysiske forhold, beredskabsmateriel til rådighed, relevante kontakter mv. i de konkrete nødområder samt en beslutningskæde for håndtering af skibe

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002.

⁵ Bekendtgørelse nr. 180 af 9. marts 2009 om nødområder og planer herfor.

med behov for assistance. Flere af planerne er med fordel slået sammen, idet flere nødområder er tæt placeret ved hinanden.

Siden nødområderne blev forhåndsudpeget i 2004, har de været anvendt flere gange. Det har imidlertid endnu ikke været behov for at benytte dem i egentlige forureningsforebyggende sammenhænge.

Konvention om kontrol af skadelige antibegroningssystemer på skibe

Konventionen om kontrol af skadelige antibegroningssystemer på skibe blev vedtaget af IMO i 2001. Den forbyder påsmøring af TBT-holdigt antibegroningsmiddel på skibsskrog fra den 1. januar 2003, ligesom forekomst af TBT på skibsskrog pr. 1. januar 2008 også er forbudt.

Skibe anvender antibegroningsmidler som bundmaling på deres skrog, da begroning med alger og muslinger medfører langsommere fart/større brændstofforbrug. TBT (en organisk tin-forbindelse) har været anvendt i mange år. TBT er en kraftig miljøgift, som kan skade havmiljøets dyreliv, og bl.a. medføre tvekønnethed hos sneglene.

Danmark var den 18. december 2002 det første land til at ratificere konventionen. Konventionen trådte i kraft den 17. september 2008.

EU vedtog allerede en forordning i 2003, der satte konventionen i kraft for EU-landenes skibe, hvilket har betydet at færre skibe med TBT som bundmaling har sejlet i de danske farvande i de senere år. Danmarks Miljøundersøgelser (DMU) har således oplyst, at effekterne af forbuddet mod anvendelsen af TBT som antibegroningsmiddel i bundmaling til skibe er mærkbare, idet DMU har registreret et faldende indhold af TBT i muslinger.

Regulering af skibsfartens udledning af drivhusgasser

Arbejdet med skibsfartens udledning af drivhusgasser, særligt CO₂, foregår i forskellige internationale fora, herunder i første række i FN's maritime organisation (IMO) og i regi af FN's Klimakonvention (UNFCCC). Regeringen fastlagde i september 2007 en strategi, som blev justeret i december 2008, for regeringens indsats. På den baggrund arbejder regeringen for, at en ny global klimaaftale under UNFCCC indeholder et samlet reduktionsmål for skibsfartens CO₂-udledning, mens bindende, global og flagneutral regulering udvikles i IMO.

IMO's miljøkomité, MEPC, afholdt sit 58. møde i oktober 2008. På mødet var der en principiel drøftelse af spørgsmålet om, hvorvidt en global regulering af international skibsfarts CO₂-udledning skal fastsættes i regi af IMO eller UNFCCC. En række udviklingslande fastholdt, at global regulering skal opfylde Kyoto-protokollens princip om fælles, men differentieret ansvar, hvilket vil være i modsætning til IMO's generelle princip om, at skibe behandles ens uanset flag. Samtidig gav en række industrilande udtryk for, at arbejdet for at reducere skibsfartens CO₂-udledning skal omfatte skibe uanset flag og opfylde de ni grundlæggende princip-

per⁶ om fremtidig regulering af skibsfartens CO₂-udledning, som er vedtaget i IMO. Baggrunden er, at hvis man ender med en regulering, som udelukkende omfatter lande med reduktionsforpligtelser ifølge Kyoto-protokollen, vil kun ca. 25 pct. af verdens handelsflåde være omfattet. Dette vil ikke gavne klimaet, men virke konkurrenceforvridende og formentlig føre til udflagning til lande med de lempeligste vilkår.

Desuden blev to konkrete danske reguleringsforslag drøftet. Det ene er et teknisk forslag om et energieffektivitets designindeks, hvormed der stilles obligatoriske krav til nye skibes miljøpræstationer baseret på designkrav i selve bygningsfasen. Miljøkomiteen besluttede at drøfte forslaget nærmere på et ekstraordinært arbejdsgruppemøde i marts 2009. På dette møde blev der – i vid udstrækning på baggrund af danske bidrag – arbejdet videre med udvikling af forslaget med henblik på at opnå enighed om et energieffektivitets designindeks på det 59. møde i MEPC, som afholdes i juli 2009.

Det andet reguleringsforslag er et markedsbaseret forslag, som sigter på at skibe i international fart skal indbetale et bidrag i forbindelse med køb af brændstof til en international fond. Provenuet fra bidraget skal blandt andet gå til at finansiere klimatiltag i udviklingslandene. Miljøkomiteen besluttede, at detaljerede drøftelser af de enkelte markedsbaserede forslag skal ske på det 59. møde i MEPC. På den baggrund har Danmark primo april 2009 fremsendt et detaljeret forslag om et brændstofbidrag.

Luftforurening fra international skibsfart

International skibsfart bidrager til luftforurening hovedsagelig med udslip af SO_x (svovloxider), NO_x (kvælstofoxider) og partikler fra skibenes dieselmotorer.

Regler for luftforurening fra skibe er fastlagt internationalt af FN's søfartsorganisation, IMO, i Anneks VI til MARPOL-konventionen om forebyggelse af luftforurening fra skibe samt af EU-direktiv 2005/33/EF om svovlindholdet i skibsbrændstoffer. I Danmark administreres reglerne af Miljøstyrelsen og Søfartsstyrelsen i fællesskab.

I forbindelse med møde afholdt i IMO's miljøkomité (MEPC) i oktober 2008 blev et nyt regelsæt for NO_x og SO_x vedtaget. De nye regler træder i kraft 1. juli 2010. I regelsættet er indbygget en gradvis nedsættelse af udslippene, der betyder, at grænsen for udledning af SO_x senest i år 2025

⁶ De ni principper betyder i det væsentligste, 1) at skibe i international fart skal omfattes af bindende globale regler, der gælder for skibe, uanset hvilket flag de fører, og at 2) skibsfarten effektivt skal bidrage til at begrænse det samlede globale CO₂-udslip. Derudover indebærer de ni principper, at 3) fremtidige regler skal være omkostningseffektive, 4) begrænse konkurrenceforvridning, 5) tillade fortsat vækst, 6) være målbaserede, 7) fremme innovation, 8) tilpasses førende teknologier samt 9) være transparente, praktiske og lette at administrere.

vil blive nedsat til 0,5 % fra 4,5 %, og i de såkaldte svovlemissionskontrolområder vil grænsen i 2015 være på 0,5 %. Grænsen er i dag 1,5 %.

Udledning af NO_x vil ligeledes gradvist blive nedsat. Globalt nedsættes grænserne for nye skibe i 2011, og i 2016 nedsættes de yderligere i særlige emissionskontrolområder. Der er derudover også fastsat en skærpet regulering for eksisterende skibe.

Miljøministeren har den 17. marts 2009 offentliggjort en handlingsplan for renere skibsfart 2009-10, som er et resultat af et partnerskab mellem ministeriet og Danmarks Rederiforening. Handlingsplanen har til formål at understøtte udviklingen af ny teknologi, der kan mindske luftforureningen fra skibe, med henblik på at skibsfarten kan overholde de nye IMO-krav.

HNS- og Bunkerskonventionerne

Danmark har underskrevet, men endnu ikke ratificeret HNS-konventionen⁷. På grund af flere landes betydelige vanskeligheder med at gennemføre konventionen blev der i 2007 opnået enighed om at genåbne konventionen med henblik på at finde en løsning gennem en ny HNS-protokol, som skal sikre global opbakning og ratifikation.

Danmark deltager aktivt i forhandlingerne om en ny HNS-protokol. I den forbindelse arbejdes der fra dansk side bl.a. for, at der kan opnås en økonomisk løsning, som sikrer gode erstatningsmuligheder for eventuelle skadelidte.

En ny HNS-protokol forventes vedtaget i 2010/2011. Miljøansvarsdirektivet⁸, der skal forebygge og afhjælpe miljøskader på beskyttede arter og habitater samt på vandmiljøet mv., vil også omfatte HNS-skader, indtil HNS-konventionen træder i kraft internationalt i det enkelte EU-land.

Danmark har ratificeret Bunkerskonventionen⁹, som trådte i kraft den 21. november 2008. Som en konsekvens heraf kræves, at skibe (herunder danske) med en bruttotonnage over 1000 har forsikring for skader forvoldt af bunkersolie ved anløb af danske havne.

Protokollen om beredskab, bekæmpelse og samarbejde vedrørende forureningsulykker forårsaget af farlige og giftige stoffer

I tilknytning til de to konventioner om henholdsvis olie (OPRC) og farlige og skadelige stoffer (HNS) blev der i 2000 i IMO-regi vedtaget en protokol til disse (OPRC/HNS 2000). Hovedformålet med protokollen er at få tilvejebragt et internationalt grundlag for samarbejde i tilfælde af forureningsulykker forårsaget af olie samt farlige og skadelige stoffer.

⁷ HNS er en forkortelse for Hazardous and Noxious Substances, dvs. farlige og skadelige stoffer.

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/35/EF af 21. april 2004.

⁹ Bunkers er skibets brændstof, ofte olie.

Kravene i protokollen har længe været gældende i Danmark. Dette gælder f.eks. krav om beredskabsplaner for danske skibe, havne og olieterminaler, et system, der kan yde indsats ved skibulykker med olie eller kemikalier m.m.

Protokollen trådte i kraft den 14. juni 2007, idet 15 stater – som krævet i protokollen – havde ratificeret protokollen.

Danmark ratificerede protokollen 30. september 2008. Der blev taget foreløbigt forbehold for Grønland og Færøerne. Protokollen trådte herefter i kraft for Danmark 30. december 2008.

Konventionen om søfarendes arbejdsforhold mv.

Konventionen om søfarendes arbejdsforhold (Maritime Labour Convention, MLC) blev vedtaget på FN's internationale arbejdsorganisations (ILO's) 94. Internationale Arbejdskonference, der blev afholdt i Geneve i perioden 7. - 23. februar 2006. Konventionen samler og fornyer 38 ILO-konventioner med tilhørende anbefalinger og omfatter en række forhold fra ansættelseskontrakter og hviletid til opholdsrum om bord, sygdomsbehandling, social sikring og flagstats- og havnestatskontrol.

Rådet vedtog den 16. februar 2009 et direktiv om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Association (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, og om ændring af direktiv 1999/63/EF. Med direktivet gøres arbejdsmarkedets parters aftale bindende for medlemsstaterne. Aftalen er inddelt i hovedområder, der indholdsmæssigt svarer til ILO-konventionens afsnit, men medtager alene visse dele af konventionens regulering.

Direktivet træder i kraft samme dato, som konventionen om søfarendes arbejdsforhold træder i kraft internationalt, og medlemsstaterne skal have gennemført direktivet senest 12 måneder derefter.

I Danmark er der forberedelser i gang med henblik på at skabe grundlag for en dansk ratifikation og gennemførelse af direktivet. Regeringen vil fremsætte et lovforslag herom i folketingssamlingen 09/10.

Kommissionens 3. søsikkerhedspakke

Der blev den 8. december 2008 opnået politisk enighed mellem Europa-Parlamentet og Rådet om søsikkerhedspakken. Formålet med pakken er en målrettet forebyggelse af ulykker til søs samt at sikre en tilstrækkelig opklaring og opfølgning på sådanne ulykker. Den 11. marts 2009 blev de juridiske tekster endeligt vedtaget.

Hovedindholdet af søsikkerhedspakken er:

Havnestatskontrol: En mere effektiv og målrettet kontrol. Hovedideen med det nye direktiv er at ændre systemet sådan, at indsatsen mod de risikable skibe forstærkes samtidig med, at kontrollen af kvalitetsskibene lempes.

Trafikovervågning: En forstærket overvågning af skibstrafikken ved hjælp af et fælles informationsudvekslingssystem vil øge søsikkerheden og forebygge forurening fra skibe.

Ulykkesopklaring: Der indføres fælles regler om, hvordan ulykker til søs skal undersøges. Samtidig sikres en systematisk indsamling af oplysninger vedrørende ulykker på alle EU's skibe. Dette er med til at sikre den viden, der skal til for bedst muligt at kunne forebygge ulykker i fremtiden.

Passagerskadeansvar: Passagererne sikres bedre mulighed for fuld erstatning i tilfælde af ulykker om bord på passagerskibe. Der indføres objektivt ansvar for transportøren for passagerskader, der opstår i forbindelse med skibets drift, samt en pligt for rederen til at forsikre sig.

Klassifikationselskaber: Fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektioner og syn af skibe. Der sker en delvis opdatering af de eksisterende regler, og kontrollen med organisationerne styrkes generelt. Gennem krav om gensidig anerkendelse af kontrolarbejde for skibsudstyr bliver det billigere også for danske producenter.

Rederansvar: Når reglerne træder i kraft, skal skibe med en bruttotonnage over 300, der anløber en EU-havn, og EU-skibe med en bruttotonnage over 300 have en tvungen ansvarsforsikring. EU-medlemsstaterne vil kontrollere, at skibene har en sådan forsikring.

Flagstatsforpligtelser: Medlemsstaterne skal sikre, at der foretages en IMO-audit af deres søfartsadministrationer mindst hvert 7. år, og at resultatet af denne flagstatsaudit offentliggøres. Hermed går EU et skridt videre end IMO, hvor audit i dag er frivilligt, og offentliggørelse af resultatet af en audit er frivillig.

Kommissionens blåbog om en integreret maritim politik i EU

I oktober 2007 offentliggjorde Kommissionen Den Maritime Blåbog¹⁰, hvori der foreslås en integreret maritim politik for EU og lanceres en række nye tiltag på det maritime område. Tiltagene vedrører et bredt spektrum af emner fra søtransport til bl.a. de maritime erhvervs konkurrenceevne, beskæftigelse, turisme, forskning, fiskeri og beskyttelse af havmiljøet.

I 2008 har Kommissionen blandt andet offentliggjort en køreplan for medlemslandenes fysiske planlægning på havet samt retningslinier med fælles principper for medlemsstaternes udformning af en integreret maritim politik. Af retningslinierne fremgår det, at Kommissionen ved udgan-

¹⁰ KOM(2007)575 endelig.

gen af 2009 skal fremlægge en rapport om, hvilke fremskridt der er gjort hen mod en integreret tilgang til maritime anliggender i EU. Økonomi- og Erhvervsministeriet har i forbindelse med dette iværksat udarbejdelsen af en dansk integreret maritim vækstpolitik.

EU's maritime transportpolitik frem til 2018

Meddelelsen om EU's maritime transportpolitik frem til 2018 blev offentliggjort af Kommissionen den 21. januar 2009. Meddelelsen er et resultat af konsultationer med bl.a. medlemslandene og repræsentanter fra skibsfartserhvervet samt en baggrundsanalyse foretaget for Kommissionen om de fremtidige udfordringer for europæisk skibsfart. Meddelelsen behandles nu af Rådet med henblik på vedtagelse af rådskonklusioner i slutningen af marts 2009.

Meddelelsen præsenterer de primære strategiske mål og indsatsområder for det europæiske maritime transportsystem frem mod 2018 og fokuserer på seks hovedtemaer:

1. Europæisk skibsfart på det globaliserede marked, herunder at der skal sikres stabile økonomiske rammebetingelser og gode konkurrencevilkår for europæisk skibsfart.
2. Maritime kompetencer, sømandskab og maritim ekspertise, herunder øget fokus på at øge og forbedre de maritime kompetencer i Europa.
3. Kvalitetsskibsfart som en konkurrencefordel, herunder øget fokus på miljø og sikkerhed til søs.
4. Internationalt samarbejde, herunder øget fokus på EU's gennemslagskraft i internationale fora.
5. Bedre udnyttelse af mulighederne for nærskibstrafik og søtransport af gods og passagerer, herunder etableringen af et europæisk søtransportområde uden barrierer og forbedringer af infrastrukturen i forbindelse med havne.
6. Europa som verdens førende inden for forskning og innovation, herunder fokus på forskning, teknologi og udvikling inden for bl.a. skibsdesign, energieffektivitet og IT-løsninger for skibsfarten.

Meddelelsen indeholder ikke konkrete reguleringstiltag.