

NOTAT

9. oktober 2009
Vores reference:
Sag 200911013
Center for Maritim Regulering
/ahl

Orientering af Folketingets Erhvervsudvalg om det internationale arbejde i FN's Søfartsorganisation, IMO

I det følgende redegøres der for de væsentligste nyere resultater og igangværende forhandlinger i IMO.

Nye IMO-konventioner

Konvention om ansvar og erstatning ved ulykker til søs med bunkersolie (skibets brændstof) (Bunkerskonventionen)

I november 2008 trådte IMO-konventionen om ansvar og erstatning i forbindelse med forureningsskader, der er forårsaget af bunkersolie, i kraft. Bunkersolie er skibets brændstof. Med konventionen stilles der bl.a. krav om, at skibe skal have en forsikring, der dækker deres ansvar i tilfælde af en forureningsskade, og at skadelidte kan henvende sig direkte til redere-ns forsikringsselskab for at få erstatning. Dermed er det blevet nemmere at opnå erstatning i forbindelse med forureningsskader forårsaget af skibes brændstof. Danmark har ratificeret konventionen.

Konvention om ansvar og erstatning ved ulykker til søs med farligt gods (HNS-protokollen)

I april 2009 blev IMO's juridiske komité enig om ordlyden af en ny protokol om ansvar og erstatning i forbindelse med ulykker til søs, der sker ved transport af farligt og forurenende gods. Den nye protokol erstatter i praksis HNS-konventionen fra 1996, som aldrig er trådt i kraft internationalt. Med den nye HNS-protokol fjernes de hindringer, der har været for, at HNS-konventionen kunne træde i kraft. Dermed får ofre for forurening og eksplosioner om bord på skibe også bedre erstatningsmuligheder. Danmark har arbejdet aktivt for at få bred opbakning til den nye ordning. Protokollen skal endeligt vedtages på en diplomatkonference i april 2010, hvorefter der vil blive lagt op til dansk ratifikation.

Konvention om ophugning af skibe

I maj 2009 blev der vedtaget en ny IMO-konvention om sikker - og miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe. Konventionen fastslår bl.a., at skibe fremover skal have en fortegnelse om bord, der angiver, hvilke farlige stoffer der findes i skibets konstruktion. Der er herudover i konventionen fastsat en række miljømæssige krav til ophugningsfaciliteterne samt om arbejdsmiljø. Danmark arbejder på, at konventionen træder i kraft hurtigst muligt.

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

Nye tiltag inden for søsikkerhed

Krav om brovagtsalarm på skibe

I juni 2009 vedtog IMO's komité for søsikkerhed, at skibe skal udstyres med en brovagtsalarm. Baggrunden var et forslag fra bl.a. Danmark foranlediget af skibet KAREN DANIELSEN's påsejling af Storebæltsbroen i 2005. Brovagtsalarmen vil medvirke til at styrke sejladsikkerheden ikke mindst i Danmark, hvor brug af brovagtsalarmen kunne have forebygget grundstødninger ved blandt andet Bornholm. Kravet om en brovagtsalarm gælder allerede for danske skibe og vil nu efter IMO's beslutning også blive gennemført internationalt. Det vil ske i perioden 2011-2014.

Indførelse af elektroniske søkort

I juni 2009 vedtog IMO's komité for søsikkerhed, at skibe skal udstyres med elektroniske søkortssystemer (ECDIS). I danske farvande vil brugen af elektroniske søkort bidrage til en styrkelse af sejladsikkerheden, da det ses som et vigtigt hjælpemiddel til skibets navigering. De nye regler vil blive gennemført i perioden 2012-2018.

Uddannelse af søfarende

På nuværende tidspunkt er reglerne for uddannelse af søfarende og vagthold (STCW-konventionen) ved at blive revideret i IMO. Bl.a. arbejdes der på, at der skal stilles særlige uddannelseskra­v til besætningen om bord på skibe, der sejler i arktisk farvand, ligesom man vil skærpe kravene til besætningen på olietankskibe og kemikalietankskibe. Derudover er der opbakning til, at man indfører en international promillegrænse på 0,5, hvilket svarer til de gældende danske regler for handelsflåden. Reglerne forventes at blive vedtaget på en diplomatkonference i juni 2010.

Pirateri

I juni 2009 skærpede IMO's komité for søsikkerhed organisationens vejledninger til skibe og stater i forbindelse med pirateri. Vejledningerne omhandler bl.a., hvordan skibe bør forholde sig, når de sejler i området ud for Somalias kyst, og hvordan besætningen bør håndtere en egentlig kapring. Danmark har ledet dette arbejde. Det undersøges nu, om det i IMO-regi er muligt at nedsætte en gruppe af eksperter, der skal bistå lande, der pågriber pirater, og dermed være med til at sikre, at piraterne også bliver tilbageholdt og retsforfulgt.

Sejlads i arktiske farvande

I de seneste år har der været stigende opmærksomhed på sikkerheden i forbindelse med sejlads i arktiske isfyldte farvande, ikke mindst efter at passagerskibet EXPLORER forliste i Antarktis i 2007. I IMO arbejdes der nu på internationale obligatoriske regler for sejlads i arktiske farvande og på vejledende kompetence- og uddannelseskra­v til besætningen. Danmark arbejder bl.a. for, at der bliver indført krav om lukkede redningsbåde og isprojektører om bord på skibe, der sejler i arktisk farvand. Endvidere indgår det i drøftelserne, om der er behov for regler for særlig uddannelse af besætningen, og om måden hvorpå der sejles i arktisk farvand.

Nye tiltag inden for miljøbeskyttelse og klima

Skibsfartens udledning af CO₂ – indsats på klimaområdet

Danmark er både en stor søfartsnation og et foregangsland i klimaindsatsen. Derfor arbejder regeringen for, at en ny global klimaafnate under FN's Klimakonvention, UNFCCC, indeholder et samlet reduktionsmål for skibsfartens CO₂-udledning. Samtidig arbejdes der for, at IMO, som FN's specialiserede organ inden for regelfastsættelse på skibsfartsområdet, udvikler bindende og global regulering, der sikrer, at reduktionsmålet nås. Det er i den forbindelse væsentligt, at reguleringen kommer til at gælde skibe, uanset hvilket flag de sejler under, og dermed effektivt bidrager til at reducere CO₂-udledningen.

IMO arbejder for at udvikle løsninger, der skal nedbringe den internationale skibsfarts CO₂-udledning. Danmark spiller i den forbindelse en ledende rolle og har fremsat tre konkrete forslag til IMO. Det første er et forslag om en række grundlæggende principper, som IMO har besluttet at lægge til grund for en fremtidig klimaregulering. Det andet er et forslag om et energieffektivitets designindeks, som indebærer, at nye skibe bygges CO₂-effektive. Endelig er det tredje et forslag om at indføre et brændstofbidrag for skibe i international fart. Bidraget skal indbetales til en international fond, der bl.a. skal finansiere klimatiltag i udviklingslande. En lang række lande samt industriorganisationer har støttet det danske forslag eller en videreudvikling heraf.

Efter COP 15 forventes IMO at drøfte udviklingen af international regulering, der skal nedbringe skibsfartens CO₂-udledning, herunder også de danske forslag, på det næste møde i IMO's Komité for miljøbeskyttelse i marts 2010.

Luftforurening fra skibe

I IMO har der gennem de seneste år været øget fokus på miljø generelt og på luftforurening fra skibe i særdeleshed. I oktober 2008 vedtog IMO således, at grænseværdierne for røggasemissioner fra skibe skal nedsættes betydeligt. Det drejer sig om emissioner af kvælstofoxider (NO_x) og svovloxider (SO_x). Udledninger af svovloxider fra alle skibe i Østersøen vil således blive væsentligt nedsat frem mod 2015, og udledninger af kvælstofoxider vil i 2016 være reduceret med 80 % for nye skibe.

Olieoverførsler til søs

I juli 2009 vedtog IMO regler om overførsel af olie mellem skibe til søs. Med reglerne indføres der krav om, at olieoverførsler kun må gennemføres efter en godkendt plan, ligesom der skal være en kvalificeret person om bord til at forestå overførslen. Dermed gøres olieoverførslerne mere sikre, og risikoen for oliespild og deraf følgende forurening mindskes. Reglerne ligner de allerede eksisterende danske regler, og Danmark har da også spillet en ledende rolle i arbejdet med at få reglerne vedtaget i IMO.