

NOTAT

Det årlige 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. Siden 2004 har regeringen hvert år fremsendt et notat, der belyser de væsentligste nye tiltag og ændringer i eksisterende tiltag. Den seneste status var den 19. maj 2009.

Statusnotatet omhandler alle de nye og igangværende tiltag, der er etableret som led i arbejdet med at forbedre sejladsikkerheden i de danske, grønlandske og færøske farvande - om bord på skibe såvel som på land. Disse tiltag medvirker bl.a. til at forhindre ulykker, grundstødninger, miljøkatastrofer mv. Af konkrete tiltag kan bl.a. nævnes ændrede sejladsruter, revision af farvandsafmærkning og styrkelse af videndeling samt elektroniske informationstjenester. Herudover er der bl.a. vedtaget lovforslag til styrkelse af de søfarendes arbejdsforhold, forbedrede søkort i de grønlandske og færøske farvande samt en række miljø- og klimatiltag.

Statusnotatet er inddelt i fem overordnede områder:

- Navigation og sejladsikkerhed
- Sikkerhed om bord
- Elektroniske informations-, overvågnings- og afmærkningstjenester
- Arktisk sejlads
- Samarbejde og politiske tiltag i EU regi

Navigation og sejladsikkerhed

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 grund-

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

stødninger 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 handlingsplanens 18 forslag er gennemført eller står foran en umiddelbar gennemførelse. Kun enkelte indsatsområder må afsluttes som enten ”ikke” eller ”delvist” gennemført. I foråret 2010 er der etableret en kystbaseret radardækning. Denne radardækning vil blive samkørt med det landbaserede automatiske identifikationssystem AIS.

Søværnets Operative Kommando har siden august 2005 gennemført anrån af skibe, der bevæger sig ind i dansk farvand, og som ikke følger FN's søfartsorganisation IMO's anbefalinger¹ om anvendelse af lods igennem Rute T (Storebælt). Andelen af skibe med en dybgang på 11 meter eller mere, som ved passage gennem Storebælt har anvendt lods, er steget siden indførelsen af anrånregimet i 2005. Det er vurderingen, at anrånregimet har været medvirkende til, at flere skibe vælger at tage lods.

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

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 2009 var 2.239 passager i Storebælt, som var omfattet af IMO's anbefaling, heraf var 1.665 tankskibe. 95,4 pct. af samtlige skibe, der passerer Storebælt, og som er omfattet af anbefalingerne, tog i 2009 lods om bord. For olietankskibene var andelen ca. 99,7 pct. Der blev sidste år i 80 tilfælde rettet henvendelse til flagstaten for ikke at tage lods om bord ved passage gennem Storebælt. I 2008 skete det i 60 tilfælde.

Under Farvandsvæsenets ledelse arbejder en Joint Pilotage User Group (JPUG)² med medlemmer fra interessenter for at øge sejladsikkerheden

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.

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.

ved overordnet at sikre den bedst mulige lodstjeneste og anspore til anvendelse af lods i skibe, der sejler i transit gennem de danske stræder.

Samtidig er en tværministeriel arbejdsgruppe under Farvandsvæsenets ledelse nedsat for at undersøge mulighederne for at kunne indføre lodspligt i de danske stræder. Arbejdsgruppen er i gang med at formulere nogle principper for en international reguleringsmæssig ramme for indførelse af lodspligt.

Den 1. oktober 2009 tog Det Statslige Lodsvæsen et nyt takstsystem i brug på alle regional- og gennemsejlingslodsninger. Formålet var at sikre, at Det Statslige Lodsvæsen kan konkurrere med kommercielle lodsfirmar på lige vilkår og forblive selvfinansierende i overensstemmelse med forudsætningerne i den gældende lodslov. Farvandsvæsenet og Det Statslige Lodsvæsen arbejder for nærværende med en række initiativer for at udvikle lodsproduktene. Farvandsvæsenet har i den forbindelse oprettet en erfaringsgruppe med repræsentanter fra bl.a. Danske Havne og skibserhvervet i Danmark med henblik på videndeling, faglig sparring og dialog om Det Statslige Lodsvæsenes produkter m.v. Endvidere har Det Statslige Lodsvæsen udvidet den lokale dialog med havne, mæglere og redere for at modtage nye input til udvikling af lodsproduktene. Endelig har Det Statslige Lodsvæsen iværksat analyser af kundernes tilfredshed med henblik på optimering af servicen. Det Statslige Lodsvæsen arbejder løbende med at effektivisere og rationalisere driften herunder tilpasning af lodstaksterne, således omkostninger og indtægter balancerer. Myndighederne vil løbende udvikle lodsvæsenet samt følge udviklingen i skibes brug af lods ved passage gennem Storebælt og Øresund.

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. Rapporten gav en række anbefalinger til forbedring af sejladsikkerheden i Øresund. De danske og svenske søfartsmyndigheder blev i forlængelse af rapporten enige om en handlingsplan, og der blev gennemført en række tiltag på grundlag heraf. Fra handlingsplanen er der to forslag, som stadig undersøges af Farvandsvæsenet og Søfartsstyrelsen:

- *Nye supplerende ruter placeret som sidekanaler til Drogden gravede rende.* De supplerende ruter skal bruges af skibe med en dybgang på mindre end 5 meter, hvilket vil reducere antallet af mindre skibe i selve Drogden gravede rende og dermed øge sejladsikkerheden. Forslagets gennemførelse skal undersøges nærmere med hensyn til den nøjagtige dybde.
- *Fjernelse af Drogden Fyr.* I forbindelse med etablering af Øresundsforbindelsen blev forløbet af Drogden gravede rende ændret. Dette betød, at Drogden fyr fik en u hensigtsmæssig beliggenhed i forhold

til skibe, som sejler nordgående mod Drogden rende. De økonomiske konsekvenser samt konsekvenserne for ruteforløbet skal undersøges nærmere, inden en beslutning om eventuelt at fjerne Drogen fyr træffes.

VTS i Øresund

Rapporten ”Navigational safety in the Sound between Denmark and Sweden (Øresund)” anbefalede ligeledes oprettelse af VTS i Øresund. Et VTS er en skibstrafiktjeneste, der kan overvåge farvandet og give informationer til skibsfarten.

Et frivilligt skibsmeldesystem SOUNDREP opereret af en VTS-tjeneste benævnt Sound VTS, som giver informationer til skibsfarten i Øresund, har været i drift som et pilotprojekt siden august 2007. På dansk side gennemfører Farvandsvæsenet pilotprojektet med bistand fra Søværnets Operative Kommando og Søfartsstyrelsen. I Sverige deltager Sjöfartsverket og Transportstyrelsen i pilotprojektet. Der er enighed om at arbejde for at gøre skibsmeldesystemet permanent og obligatorisk

Under pilotprojektet for Sound VTS' dækningsområde passerede 35.303 skibe i 2009. Det svarer til et gennemsnit på 97 skibe i døgnet. Af disse skibe rapporterede 97 pct. til Sound VTS om bl.a. deres identifikation og last. Sound VTS har i 2009 medvirket til at undgå grundstødning i 21 tilfælde og i 10 tilfælde advaret skibe om risiko for grundstødning, fordi skibenes dybgang oversteg dybden i Drogden gravede rende eller i Flinterenden. Derudover har Sound VTS i 7 tilfælde advaret skibe om overhængende fare for kollision med andre skibe i området.

Ansøgning til IMO om et obligatorisk skibsmeldesystem i Øresund

Søfartsstyrelsen og Transportstyrelsen i Sverige har på baggrund af erfaringerne med det frivillige skibsmeldesystem ansøgt IMO om godkendelse af, at Danmark og Sverige gør det frivillige system obligatorisk, og lader det dække hele Øresund fra en linje mellem Nordsjælland til Kullen i nord og til en linje mellem Stevns og Falsterbo i syd.

Hvis SOUNDREP som obligatorisk meldesystem bliver godkendt i IMO i år, forventes dette at kunne træde i kraft den 1. september 2011.

Erfaringer med VTS overvågning af Hatter Barn

Storebælt VTS blev i efteråret 2007 udvidet med en nordlig sektor, som dækker Samsø Bælt, herunder Hatter Barn og Hatter Rev med vanskelige dybde- og strømforhold. Dette område havde i mange år været kendt for talrige grundstødninger med store skibe forårsaget af navigationsfejl. Der har fra myndighederne gennem en årrække været arbejdet for at øge sejladsikkerheden omkring Hatter ved bl.a. at arbejde for øget anvendelse af lods og forbedret afmærkning. Disse tiltag havde mindsket antallet af

grundstødninger i Hatter området, hvor der i perioden 1997 til 2005 var 19 grundstødninger på grund af navigationsfejl³.

Efter at have undersøgt erfaringerne med overvågning og vejledning til skibsfarten, siden VTS blev indført i 2007 for Hatter Barn og Hatter Rev, er det Søfartsstyrelsens vurdering, at en række grundstødninger sandsynligvis er blevet afværget ved hjælp af overvågning og assistance til skibsfarten fra Storebælt VTS. Særligt ved sejlads i mørke er der set tilfælde, hvor skibe har mistet orienteringen, hvorved assistance fra Storebælt VTS har bidraget til at undgå situationer som kunne have ført til grundstødninger. I hele 2009 var der således ikke grundstødninger i Hatter Barn eller Hatter Rev området.

Ændring af trafiksepareringen ved ”Hatter Barn” i Samsø Bælt

Efter indførelsen af overvågningen af skibstrafikken i Hatter Barn og Hatter Rev området modtog Søfartsstyrelsen en række rapporter om overtrædelser af søvejsreglerne i området. En undersøgelse af rapporterne viste flere uhensigtsmæssige sejlads mønstre, herunder at en række skibe havde problemer med at navigere korrekt ind i trafiksepareringssystemet. Søfartsstyrelsen, Farvandsvæsenet samt Kort- og Matrikelstyrelsen besluttede derfor at foretage en ændring af trafiksepareringssystemet ved Hatter Barn i det område, der populært kaldes skråruten, og som er beliggende sydøst for selve Hatter Barn. Ændringen havde til formål at tydeliggøre, hvor skibene skal navigere ind.

Danmark fik efter ansøgning i IMO vedtaget ændringer til trafiksepareringssystemet ”At Hatter Barn”, som trådte i kraft den 1. juli 2009. Siden ændringerne blev indført den 1. juli 2009, er der ikke konstateret fejlnavigeringer. VTS Storebælt har i flere tilfælde ydet navigatorisk assistance til en række skibe, hvorved grundstødning er undgået.

Ændringer af rutesystemet i Kattegat

Det eksisterende rutesystem i Kattegat 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 også, at en del af rutesystemet kun bliver anvendt i ringe grad. Dette betyder, at visse ruter, som næsten ikke benyttes mere, kan nedlægges, og afmærkningen med bøjer herfra kan anvendes på en mere kosteffektiv måde ved at afmærke grunde og rev i stedet for ruter. Desuden nødvendiggør den stigende tankskibstrafik gennem Kattegat en

³ Opklaringsenhedens rapport ”Groundings and collisions in the Great Belt 1997 – 2005”.

ændring af det eksisterende rutenet, som tilgodeser større skibes relativt begrænsede manøvre muligheder i forhold til farvandets dybdeforhold og anden skibstrafik.

Søfartsstyrelsen, Farvandsvæsenet, Kort- og Matrikelstyrelsen samt Transportstyrelsen i Sverige påbegyndte derfor i 2008 arbejdet med en større ændring af rutenettet i Kattegat og til dels også i Skagerrak. Der arbejdes blandt andet med forslag om nye eller ændrede trafikseparations-systemer og dybtvandsruter, der kan gavne sejlads sikkerheden herunder for store skibe. Arbejdet er desuden koordineret med planer i Norge om nye trafiksepareringssystemer, således at skibsfarten fremover vil opleve sammenhængende systemer mellem Danmark, Sverige og Norge. Det forventes, at et samlet forslag vil kunne sendes i høring hos de forskellige interessenter eksempelvis rederiforeninger og lodserier sidst i 2010.

Det endelige forslag til nye rutesystemer skal godkendes af IMO. Dette kræver blandt andet, at der bliver foretaget fornyede søopmåling i de berørte områder, hvor anbefalede ruter omlægges, samt hvor trafiksepareringer og dybtvandsruter planlægges. I Danmark blev søopmålingen påbegyndt i 2009 og vil blive fortsat i 2010. I Sverige vil man påbegynde søopmålingerne i 2010. De elektroniske søkort og papirsøkortene over området vil blive opdateret, inden rutesystemet implementeres. Foreløbig er implementeringen planlagt til sommeren 2013.

Den faste forbindelse over Femern Bælt

Der blev i 2008 truffet en endelig aftale mellem Danmark og Tyskland om en fast forbindelse over/under 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.

Med henblik på at få klarlagt de sejlads sikkerhedsmæssige forhold arbejder en konsulentgruppe for tiden på en risikoanalyse for en bro- eller en tunnelloøsning. Konsulentgruppens arbejde forventes endeligt færdiggjort i 2010.

I 2009 blev der igangsat en risikoanalyse for en tunnelloøsning, da dette hidtil havde forudsat etablering af en eller to kunstige øer i Femern Bælt. Den seneste udvikling har dog vist, at forbedrede ventilationsteknikker og reducerede udledninger fra moderne biler har gjort det unødvendigt med etablering af kunstige øer i Femern Bælt. Arbejdet med en risikoanalyse for sejlads sikkerheden ved en tunnelloøsning er derfor indstillet.

I 2009 er der af brokonsortiet desuden igangsat sejlads simuleringer af de forskellige forslag til en fast forbindelse, og disse undersøgelser følges af

en dansk-tysk myndighedsgruppe. Simuleringerne er omfattende og forventes at løbe over en treårig periode.

Afmærkningsrevision

Farvandsvæsenet har iværksat en systematisk revision af afmærkningssystemet i de indre danske farvande. Revisionen skal være med til at sikre, at afmærkningen bliver tidssvarende set i forhold til f.eks. ændrede geografiske forhold og/eller ved ændrede sejladsmønstre. Derudover er det formålet, at afmærkningen i videst muligt omfang har samme standard overalt i de indre danske farvande.

I 2010 forventes afmærkningsrevisionen at være tilendebragt i Vadehavet. Revisionen af farvandet syd for Fyn forventes påbegyndt i 2010.

Forsøg med større afmærkning

En benchmark-analyse har vist, at afmærkningen i visse danske gennemsejlingsfarvande er mindre end sammenlignelige landes. Farvandsvæsenet har derfor igangsat forsøg med udlægning af større afmærkning. Forsøget skal bl.a. klarlægge, om det alene er størrelsen på afmærkningen, eller om andre faktorer har en betydning for, at afmærkningen observeres bedre.

Anvendelse af geografiske data

Kort & Matrikelstyrelsen er i gang med at udvikle den danske infrastruktur for geografisk information. Infrastrukturen vil gøre det nemmere at finde, koordinere og sammenstille geografiske data fra en række myndigheder. Ved at de maritime myndigheder får adgang til et helhedsbillede over, hvad der forgår på ”stedet”, vil de mere effektivt kunne koordinere deres indsats til havs gennem anvendelsen af et fælles beslutningsgrundlag.

Eksempelvis er geografiske data vigtige i forhold til beredskabsmyndigheder, idet disse data indgår som et vigtigt element til at opbygge et aktuelt situationsbillede i forbindelse med løsning af beredskabsopgaver på land og til havs.

Den geografiske infrastruktur etableres på baggrund af loven om infrastruktur for geografiske informationer. Loven gennemfører EU's INSPIRE⁴ direktiv.

Transport af flydende naturgas (LNG) i danske farvande

I de kommende år forventes der påbegyndt skibstransporter af flydende naturgas, Liquified Natural Gas⁵ (LNG), gennem de danske farvande. I første omgang forventes en terminal åbnet ved Swinoujscie i Polen.

⁴ INSPIRE står for INfrastructure for SPatial InfoRmation in Europe.

Søfartsstyrelsen følger udviklingen omkring LNG-transporter og medtager disse forhold i de løbende overvejelser for at forbedre sejladsikkerheden generelt i de danske farvande.

Der arbejdes fra Søfartsstyrelsens side på, at der ved etableringen af terminalen i Swinoujscie udarbejdes en risikovurdering, der også tager hensyn til transporten af LNG gennem de danske farvande. Der har i 2009 været forhandlet med de polske myndigheder om mulige tiltag i forbindelse med de forventede kommende transportere af LNG til Polen.

Maritime Assistance Service (MAS)

Søværnets Operative Kommando opererer Maritime Assistance Service (MAS) for dansk farvand. MAS 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. Idet MAS varetages af en operativ maritim myndighed – ”single window access” - sikres en højere grad af effektivitet.

Sikkerheden om bord

Lov med henblik på ratifikation af konventionen om søfarendes arbejdsforhold mv. samt med henblik på forbedring af sikkerheden til søs

FN's Internationale Arbejdsorganisations (ILO's) konvention om søfarendes arbejdsforhold (MLC) blev vedtaget på ILO's søfartskonference i

⁵ LNG-skibstransporter foregår ved, at gassen nedkøles til ca. minus 160 grader Celsius, hvorved gassen fortættes til væskeform.

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 benytter større tankskibe, der i dag passerer de danske stræder, lods.

2006. MLC 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. Danmark påregner i overensstemmelse med en EU-anbefaling at ratificere konventionen inden udgangen af 2010. Folketinget vedtog den 23. april 2010 lovforslaget (L 100) fremsat af Økonomi- og erhvervsministeren, som skal skabe grundlaget for ratifikationen.

Loven indeholder også en række andre ændringer af søfartslovgivningen til forbedring af sikkerheden, bl.a. en forhøjelse af bødeniveauet ved alvorlige ulykker og en opstramning af ansvarsreglerne for rederne.

Fiskerisikkerhed

Den nye lov omfatter en række initiativer, som skal forbedre sikkerheden i fiskerierhvervet. Der indføres således periodiske syn af mindre fiskefartøjer og anmeldelsespligt for værfter m.v. ved ombygning af skibe. I forbindelse hermed ophæves fiskerierhvervets fritagelse for betaling for syn. Disse initiativer er et led i en større "sikkerhedspakke" for fiskefartøjer. De øvrige elementer i sikkerhedspakken, som kan gennemføres administrativt, er følgende:

- 1) Krav om fribordsmærke på nye fartøjer – og fartøjer, der ombygges. Dette mærke viser, hvor meget et fartøj kan lastes, uden at det går ud over stabiliteten.
- 2) Undersøgelse af stabiliteten på udvalgte ældre, mindre fiskefartøjer.
- 3) Vejledning for købere af mindre fiskefartøjer vedrørende sikkerhedsmæssige forhold, som køber særligt bør være opmærksom på, herunder om fartøjet har en godkendt stabilitet.
- 4) Udvidet samarbejde mellem Fiskeridirektoratet og Søfartsstyrelsen om Søfartsstyrelsens kontrol af mindre fiskefartøjers sikkerhedsudstyr.
- 5) Kampagne i samarbejde med erhvervet om øget sikkerhed på mindre fiskefartøjer.

Brovagtsalarm (opfølgning på KAREN DANIELSEN-ulykken)

En dansk særregel om, at skibe med styrehus skal være udstyret med en brovagtsalarm⁶, har siden 1. marts 2006 været gældende for danske handelsskibe samt danske fiskeskibe med en længde på 15 meter og derover. En dansk brugerundersøgelse har vist, at brovagtsalarmen anses som en forbedring af sikkerheden til søs.

⁶ Brovagtsalarmen 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 brovagsalarmer internationalt gældende, og i 2009 blev forslaget endeligt vedtaget i IMO's søsikkerhedskomiteé (MSC). Forslaget vil gøre kravet internationalt fra 2011 for nybyggede skibe med en bruttotonnage på 150 ton 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 sejlads-sikkerheden i danske farvande.

Obligatorisk international promillegrænse til søs

Forhandlingerne om en revision af STCW konventionen og koden har resulteret i et komplet tekstforslag til en ny konvention og kode, der afventer endelig vedtagelse ved en diplomatkongres i Manila juni 2010. Den ny STCW konvention og kode forventes at træde i kraft i 2012. Indeholdt i tekstforslaget til ny STCW konvention og kode er en obligatorisk international promillegrænse på 0,5.

Elektroniske informations, overvågnings- og afmærknings tjenester

E-Navigation

Flere og flere systemer og standarder inden for navigation har i de seneste år vokset sig til en markant udfordring for den maritime verden. Udfordringen gør det eksempelvis svært for navigatører at skifte mellem skibe med forskellige navigationssystemer eller følge de meget forskellige rapporteringskrav, der findes rundt omkring på kloden. I en del år har det derfor været et stort ønske at gøre arbejdet mere enkelt og mere sikkert til gavn for sejlads-sikkerheden. Udfordringen blev taget op i 2006 af IMO. I IMO har man gennem de seneste år – og i et bredt internationalt samarbejde – fået samlet de mange idéer og ønsker til et samlet koncept. E-navigation er navnet, og det vil kunne komme til at spille en fremtrædende rolle i fremtidens arbejde for navigatører. Søfartsstyrelsen deltager i arbejdet med at udvikle det nye koncept i samarbejde med søfartsmyndigheder i hele verden.

E-navigation er mere end ny teknologi

E-navigation handler således ikke kun om ny teknologi, men fokuserer i lige så høj grad på koordinering af standarder og regler. Det langsigtede mål med e-navigation er, at navigatørens mængde af opgaver for at sejle et skib fra kaj til kaj vil blive færre og dermed hindre faretruende situationer eller egentlige ulykker. Samlet er der i arbejdet blevet fokuseret på tre hovedområder:

- *Om bord;* navigationssystemernes anvendelse og standardisering til at sikre navigatøren det bedst mulige overblik uden at overbelaste eller forstyrre vagtholdet.
- *I land;* tjenester optimeret gennem en bedre koordinering og udveksling af data i formater, der lettere vil kunne anvendes af landbaserede operatører til støtte for skibsfarten.
- *Kommunikation;* autoriseret udveksling af information mellem skibe, mellem skib og land og mellem myndigheder i land samt frekvensbehov.

AIS

Automatic Identification System (AIS) er et transpondersystem, som automatisk fortæller skibe om bl.a. identitet, fart og kurs med videre for andre skibe, der er i nærheden, samt myndigheder i land. Skibe med en bruttotonnage på 300 ton og derover skal være udstyret med AIS transponder. AIS har vist sig at have stor betydning for sejladsikkerheden, da skibene nu har mulighed for at se hinandens data.

Som følge af vedtagelsen af EU's reviderede overvågningsdirektiv skal større fiskeskibe fremover også have AIS udstyr.

Farvandsvæsenets landbaserede AIS giver bl.a. mulighed for at kortlægge skibenes sejladsmønstre. Endvidere anvendes AIS-data af andre myndigheder. Eksempelvis anvender Søværnets Operative Kommando AIS-data, som et led i farvandsovervågningen, herunder skærpet overvågning af skibe, der udgør en særlig risiko, samt identificering af eventuelle havmiljøsyndere.

Der arbejdes på flere områder med henblik på bl.a. at belyse mulighederne samt præcisionen ved modtagelse af AIS-data fra satellitter. Af rapporten "Satellit modtagelse af AIS - Status på tekniske muligheder" fra 2009 fremgår bl.a., at "især i farvandede omkring Grønland og det Arktiske område må satellitbaseret AIS overvågning anses for et realistisk alternativ eller supplement til andre overvågningssystemer".

AIS-afmærkning på søfyr

Som et led i moderniseringen af de bundfaste fyr blev der i 2009 etableret AIS afmærkning på en række centrale søfyr i dybvandsruten gennem Storebælt. Formålet med dette er dels at tydeliggøre fyrene og deres identifikation over for skibsfarten, dels at afprøve nye metoder til overvågning af fyrenes driftsmæssige funktion.

Forsøg med virtuel afmærkning

Farvandsvæsenet fortsatte i 2009 forsøget med anvendelse af virtuel AIS-afmærkning og har 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 sejladsforhindringer 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, søkortssymboler og lignende.

International Association of Marine Aids to Navigation and Light-house Authority - IALA-netværket

Formålet med IALA-net er at dele AIS-data mellem myndigheder på global basis. Dermed kan myndighederne integrere oplysninger om skibstrafikken samt styrke overvågningen af skibstrafikken ved hjælp af skibenes AIS-data.

IALA-net bygger på gensidig udveksling af AIS-data mellem de deltagende lande. Farvandsvæsenet modtager på nuværende tidspunkt data fra mere end 15.000 skibe verden over. Der forventes at være etableret et færdigt IALA-netværk i 2010. Farvandsvæsenet forventer at komme til at spille en central rolle i driften af det permanente system sammen med søsterorganisationerne i USA og Kina.

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), prognoser, navigationsadvarsler samt information om aktuelle skydeområder. Herudover har Farvandsvæsenet i 2009 lanceret en ny og forbedret hjemmeside, der i højere grad samler og formidler sejladsinformation på en lettilgængelig måde for brugeren. Farvandsvæsenet arbejder endvidere på at styrke tilgængeligheden af de elektroniske publikationer ved at lancere en udvidet abonnementsordning, der vil gøre det muligt for brugeren at modtage selvvalgte publikationer pr. mail. Abonnementsordningen blev lanceret den 1. april 2010. Siden denne dato er Efterretninger for Søfarende (E.f.S.) alene blevet udgivet i elektronisk form.

Kort- og Matrikelstyrelsen udgiver ugentligt publikationen ”Søkortrettelser”. Denne publikation er sammen med Farvandsvæsenets Efterretninger for Søfarende nødvendig for sikker navigation i danske farvande. Søkortrettelser er siden den 1. april 2010 alene udgivet ugentligt i elektronisk form i trykklart format (PDF) på Kort- og Matrikelstyrelsens hjemmeside (www.kms.dk).

Danmarks Meteorologiske Institut (DMI) har i 2009 samlet alle sine marine produkter og serviceydelser under ”hav” fanebladet på sin hjemmeside (<http://www.dmi.dk/dmi/index/hav.htm>). På denne sides findes relevante observationer og prognoser om vejr og hav (vind, bølger, strøm, havis etc) for Nordatlanten, Nordsøen og Østersøen. De velkendte farvandsudsigter for danske, færøske og grønlandske farvande findes ligeledes her.

Elektroniske Kortvisnings- og Informationssystemer (ECDIS)

I 2009 blev der i IMO vedtaget et forslag om, at ECDIS skal være et udstyrskrav om bord på skibe. Implementeringsfasen vil blive påbegyndt i 2012 for nye passager- og tankskibe, hvorefter kravet vil blive indført for eksisterende skibe frem til 2018.

ECDIS muliggør en integration af elektroniske søkort, positionsbestemmelse og navigationsrelaterede informationer fra andre sensorer og systemer. Det præsenterer navigatøren for "real-time" visning af skibets position i søkortet - og ofte også andre skibes bevægelse i søkortet – og giver alarm, hvis skibet overskrider en forud valgt sikkerhedsdybdekurv. Dermed sikres navigatøren et godt overblik og et mere detaljeret beslutsningsgrundlag.

SafeSeaNet (SSN)

Forsvarsministeriet har ved Søværnets Operative Kommandos foranstaltning udviklet og etableret den danske del af SafeSeaNet (SSN) og forstår 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.

I 2009 har arbejdet med at introducere det maritime erhverv til indberetningspligten for skibes anløb af danske havne medført, at Danmark, sammenlignet med andre EU lande, har en høj datakvalitet mht. indberetninger af anløb. SafeSeaNet.dk har pt. tilknyttet 125 virksomheder og myndigheder.

High Level Steering Group on SafeSeaNet

I medfør af det reviderede overvågningsdirektiv⁷ har Kommissionen nedsat en styregruppe på højt niveau, som bl.a. har til opgave strategisk at udarbejde henstillinger til forbedring og yde vejledning til udvikling af SSN.

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). LRIT er et positionsmeldesystem alene til brug for myndighederne ved bl.a. terrorbekæmpelse, eftersøgning og redning (SAR), sejladsikkerhed samt bekæmpelse af havmiljøforurening.

EU har besluttet at oprette et fælles europæisk LRIT datacenter ved European Maritime Safety Agency (EMSA). Skibe fra EU’s medlemslande samt Norge, Island og Kroatien sender positionsmeldinger hertil.

Nationalt administreres LRIT systemet overordnet af Søværnets Operative Kommando. For de grønlandske farvande har Grønlands Kommando egne rettigheder til systemet.

Arktisk Sejladsikkerhed

Sejladsikkerhed i grønlandske farvande og de øvrige arktiske farvande

Søfartsstyrelsen arbejder fortsat med at minimere risikoen for grundstødninger, påsejlinger og kollisioner i grønlandske farvande. Overvågningen af de grønlandske farvande er i den forbindelse blevet forbedret med indførelsen af det ovenfor nævnte LRIT system.

Den 1. juli 2009 trådte nye regler i kraft for skibes sikre sejlads i grønlandske farvande. Reglerne retter sig mod større handelsskibe og passagerskibe og omfatter bl.a. forbud mod sejlads i mangelfuldt og ikke opmålte områder, krav til navigatørens kvalifikationer, forbud mod åbne redningsbåde og skærpede regler for sejlads i is og nær isbjerge. De nye regler gælder også for udenlandske skibe, der ikke udelukkende benytter sig af retten til uskadelig passage i henhold til FN’s Havretskonvention.

Søfartsstyrelsen politianmeldte den 3. december 2009 et krydstogtskib i medfør af de nye grønlandske sejladsikkerhedsbestemmelser for at sejle uforsvarligt tæt på isbjerge.

Med henblik på at vejlede krydstogtskibene om de særlige forhold, der gør sig gældende i grønlandske farvande, arbejder Søfartsstyrelsen sam-

⁷ Direktiv 2009/17/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten.

men med Grønlands Kommando på at lave en ny og samlet ”velkomst informations pakke” til foråret 2010. Der vil i fremtiden blive arbejdet for, at vejrudsigter fra DMI indgår i pakken.

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

Det er derfor af afgørende betydning, at der bliver udarbejdet internationale obligatoriske regler for skibe, der sejler i de arktiske farvande, hvormed alle skibe omfattes af reglerne. Med baggrund i et forslag fra Danmark, Norge og Canada har IMO besluttet at igangsætte udarbejdelsen af sådanne obligatoriske regler – og det forventes, at reglerne vil være udarbejdet om 2 – 3 år.

Sideløbende hermed har Arktisk Råd nedsat en såkaldt Task Force SAR, der har til opgave at styrke koordinationen af det redningsberedskab, som landene i de arktiske områder råder over. Det er hensigten, at det skal gøres lettere at få tilkaldt yderligere assistance fra andre landes redningsberedskab, hvis der sker en skibssulykke.

Kort & Matrikelstyrelsen har sammen med kortlægningsinstitutionerne i de syv øvrige arktiske lande⁸ igangsat et samarbejde for at undersøge mulighederne for at udvikle en geografisk infrastruktur over Arktis. Infrastrukturen vil understøtte den fremtidige koordinering af transport, beredskab, miljøforvaltning mv. i det arktiske område. Initiativet har Arktisk Råds opbakning.

Udvidet NAVTEX⁹ dækning på Grønland

Farvandsvæsenet har i 2009 besluttet, at der skal etableres to nye NAVTEX stationer i Grønland, ligesom det er besluttet at udskifte det tekniske udstyr på NAVTEX senderen i Nuuk forventelig inden udgangen af 2010. Den ene NAVTEX station etableres på Simiutaq i SV Grønland for at forbedre NAVTEX dækningen i Kap Farvel området. Den anden sender etableres i Upernavik området for at dække området op til indsejlingen til NW passagen og for at dække samtlige meteorologiske områder i Grønland. IMO har givet grønt lys for etableringen. Der udestår forhandlinger med Canada om afgrænsning af de nye stationers serviceområder.

Forbedring af søkort for de grønlandske og færøske farvande

Grønland

⁸ Rusland, Canada, USA, Island, Norge, Sverige og Finland.

⁹ NAVTEX (Navigational Telex) er et system, hvori skibene løbende kan modtage meteorologiske og navigationsadvarsler samt prognoser.

Miljøministeren har i oktober 2009 indgået en samarbejdsaftale med Grønlands Selvstyre, som blandt andet vedrører en fornyelse af søkortene for Grønland. Aftalen indebærer, at senest med udgangen af 2018 skal søkortene for hovedparten af sydvestkysten af Grønland og dermed de mest trafikerede grønlandske farvande være oprettede, digitaliserede og omsat til officielle elektroniske søkort (ENC). Arbejdet udføres af Kort & Matrikelstyrelsen og prioriteres løbende i samarbejde med Grønlands Selvstyre og de maritime interessenter i Grønland.

De nuværende søkort over farvandet er ikke tilpasset moderne søfarts brug af satellitnavigation. De nyoprettede ENC'er vil derimod øge sejlads-sikkerheden, når de anvendes i sammenhæng med moderne navigations-systemer. Den ny aftale med Grønlands Selvstyre betyder en intensivering i produktionen af papir- og digital-søkort for Grønlands sydvestkyst.

Søfartsstyrelsen har sammen med Kort & Matrikelstyrelsen fremlagt et Informationspapir i IMO, som oplyser rederier, navigatører og andre lande om, at de på grund af den manglende ENC¹⁰-dækning i de grønlandske farvande skal navigere ved hjælp af papirsøkort. Desuden oplyser Informationspapiret om den manglende nøjagtighed i de eksisterende papirsøkort og de forholdsregler, som der bør tages som følge heraf. Informationspapiret skal efter planen følges op med et "Safety of Navigation Circular", før implementeringsfasen for ECDIS som udstyrskrav begynder i 2012. Flere andre lande med arktiske farvande har udtrykt interesse i eventuelt at gøre cirkulæret til et "flerlande"-cirkulære.

Færøerne

På basis af en aftale med det færøske Landsverk fra 2007 har Kort & Matrikelstyrelsen i december 2009 udgivet nyudgaver af to søkort over de færøske farvande. Mange af de data, der lå til grund for informationerne i de eksisterende søkort stammede tilbage fra 1800-tallet; disse er blevet erstattet af nye data fra mere tidssvarende kilder såsom Farvandsvæsenets dybde database.

Miljøbeskyttende tiltag

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 pligten til

¹⁰ Officielle elektroniske søkort

at rapportere observerede olieudslip. Desuden opfordres fritidssejlere og sportsflyvere til at melde sig som havmiljøvogtere og derigennem bidrage til havmiljøovervågningen.

Den 1. februar 2010 havde flere end 10.950 frivillige havmiljøvogtere tilsluttet sig ordningen.

Trilateralt samarbejde til beskyttelse af Vadehavet – Ministerdeklaration for den 11. Regeringskonference om Vadehavets beskyttelse

I marts måned 2010 blev den 11. Regeringskonference til Vadehavets beskyttelse afholdt på Sylt. Regeringskonferencen vedtog en ministerdeklaration, en revideret plan for Vadehavet samt en erklæring om beskyttelse af Vadehavet.

Danmark, Tyskland og Holland har siden 1978 samarbejdet om at koordinere aktiviteter og foranstaltninger til beskyttelse af Vadehavet og dets dyreliv. Det er Miljøministeriet, der på Danmarks vegne deltager i samarbejdet.

Sikkerheden til søs har gennemgående været et emne, der har optaget det trilaterale samarbejde. Bekymringen er, at en ulykke kan medføre voldsomme konsekvenser for det sårbare område i både landskabelig, økologisk og økonomisk henseende. De hidtidige hensigtserklæringer om bl.a. at holde sikkerheden til søs på et fortsat højt niveau og at styrke de søfarendes kendskab til Vadehavet som et særligt sensitivt område er alle videreført i den senest vedtagne ministerdeklaration.

Nødområder

I henhold til EU's overvågningsdirektiv¹¹ 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.

Bekendtgørelse¹² om nødområder og planer regulerer området og nødområdeplanerne findes på By- og Landskabsstyrelsens hjemmeside.

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

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002.

¹² 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. Der har imidlertid endnu ikke været behov for at benytte dem i egentlige forureningsforebyggende sammenhænge.

CleanSeaNet

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.

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.

Som supplement til den flybårne overvågning af dansk område har Søværnets Operative Kommando i 2009 fået stillet 571 satellitbilleder til rådighed af EMSA.

Regulering af skibsfartens udledning af drivhusgasser

Arbejdet med at reducere skibsfartens udledning af drivhusgasser, særligt CO₂, foregår fortrinsvist i IMO og FN's Klimasekretariat (UNFCCC). Regeringen arbejder for, at en ny klimaafnede i regi af UNFCCC indeholder et samlet globalt reduktionsmål for skibsfartens CO₂-udledning på 20 pct. i 2020 i forhold til udledningen i 2005, og at bindende, globale og flagneutrale regler for skibsfartens CO₂-udledning udvikles i IMO.

I IMO drøftes desuden konkrete forslag til fremtidige regler. Danmark har fremlagt forslag til et energieffektiviseringsindeks for nye skibe og et markedsbaseret forslag om bidrag på den internationale skibsfarts brændstof. Der blev bl.a. udarbejdet et første udkast til regler for, hvordan det såkaldte energieffektivitetsdesignindeks for nye skibe kan indarbejdes i IMO's miljøkonvention (MARPOL) med henblik på at gøre reglerne globalt bindende hurtigst muligt. Arbejdet har en høj prioritet i IMO regi.

For så vidt angår udvikling af et markedsbaseret instrument i IMO er der nedsat en ekspertgruppe, der skal forestå evalueringen af de 10 fremsendte forslag, herunder det danske forslag om at indføre et bidrag på skibes brændstof, som skal indbetales til en international fond, og som blandt andet kan finansiere klimatiltag i udviklingslande. Danmark deltager i ekspertgruppen.

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 IMO i MARPOL-konventionen om forebyggelse af luftforurening fra skibe samt i 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 i oktober 2008 blev et nyt regelsæt for NO_x og SO_x vedtaget. De nye regler træder i kraft den 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 vil blive nedsat til 0,5 pct. fra 4,5 pct., og i de såkaldte svovlemissionskontrolområder vil grænsen i 2015 være på 0,1 pct. Grænsen er i dag 1,5 pct.

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.

Miljøministeriet har sammen med Danmarks Rederiforening indgået Partnerskab for Renere Skibsfart, og partnerskabet har netop udarbejdet en ny handlingsplan for 2010/2011. Handlingsplanen har blandt andet 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-konventionen¹³. 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. Konventionen omhandler rederansvar og tonnagesforsikring for HNS skader samt en international erstatningsfond.

En ny HNS-protokol blev vedtaget på en international konference i april 2010. Miljøansvarsdirektivet¹⁴, 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.

¹³ HNS er en forkortelse for Hazardous and Noxious Substances, dvs. farlige og skadelige stoffer.

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/35/EF af 21. april 2004.

Danmark har ratificeret Bunkerskonventionen¹⁵, 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.

Ballastvandskonventionen

Ballastvandkonventionen blev underskrevet i 2004, men er ikke trådt i kraft endnu. Danmark arbejder på at implementere og ratificere konventionen i 2011.

Den nye konvention træder i kraft 12 måneder efter, at den er blevet ratificeret af 30 lande, der til sammen har registreret 35 pct. af verdens tonnage. Den 31. maj 2010 havde 25 lande, der sammenlagt står for 24 pct. af verdens tonnage ratificeret konventionen. Derfor er det muligt, at målet nås i løbet af 2010, hvilket i givet fald vil betyde, at konventionen træder i kraft i løbet af 2011. Konventionen indebærer, at alle skibe – afhængigt af deres byggedato og ballastvandskapacitet – enten skal skifte ballastvand eller behandle det med godkendt udstyr om bord. Fra 2016 har FN's søfartsorganisation besluttet, at alle skibe omfattet af konventionen skal behandle ballastvandet. Således er der et stort behov for udvikling af teknologi samt forberedelse af de forvaltningsmæssige krav til certificering, kontrol og håndtering af ballastvand.

Ballastvand fra store skibe har gennem mange år været et problem for havmiljøet. Ballastvandet opbevares i store tanke, der tidligere er blevet tømt ubehandlet i de farvande, hvor skibet passerer eller i forbindelse med, at skibet laster varer. Uden behandling af vandet kan forskellige levende organismer i ballastvandet sprede sig til økosystemer, hvor de ikke hører hjemme. I særligt uheldige tilfælde kan de udgøre et miljøproblem. Konventionen om ballastvand har til formål at mindske udbredelsen af disse invasive arter, som bl.a. kan forårsage sygdomme samt påvirke bæredygtigheden, mennesker, fisk og økosystemerne.

For at sikre en hurtig og tilfredsstillende gennemførelse af konventionen har By- og Landskabsstyrelsen og Søfartsstyrelsen indgået et partnerskab med Danmarks Rederiforening. Målet er ikke blot at få implementeret konventionen i Danmark, men også at sikre dens udbredelse i EU og resten af verden. Desuden er formålet med partnerskabet at fremme viden, netværksdannelse og udvikling inden for konventionens områder. Partnerskabet har fået bevilget 490.000 kr. fra Miljøministeriet til de forskellige aktiviteter, som der i øjeblikket bliver udarbejdet en aktivitetsplan for.

¹⁵ Bunkers er skibets brændstof, ofte olie.

Regulering af olieoverførsel til søs (STS-operationer)

I 2009 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 2009 72 STS-operationer af 1-8 dages varighed i danske farvande, hvilket er en stigning på 8 operationer i forhold til 2008. Den overførte oliemængde androg 9,45 mio. tons forskellige olieprodukter. Det tilsvarende tal for 2008 var 3,3 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 2003¹⁶ 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 kontrolsyn på operationerne. I 2009 foretog Søfartsstyrelsen 3 kontrolsyn af STS operationer. Der blev ved disse syn ikke konstateret forhold, som medførte, at STS operationerne skulle afbrydes.

På opfordring fra bl.a. Danmark har IMO vedtaget et sæt internationale regler for, hvorledes STS-operationer skal foregå, når de finder sted uden for medlemsstaternes territorialfarvand. Reglerne træder i kraft den 1. april 2012 og er i al væsentlighed svarende til de danske regler, som dog tillige kræver, at STS-operatører skal være godkendt af Søfartsstyrelsen.

Samarbejde og politiske tiltag i EU regi

EfficienSea

EU's program for Østersøen for perioden 2007-13 finansierer og medfinansierer udvalgte samarbejdsprojekter i østersøregionen. Det gælder bl.a. det maritime samarbejdsprojekt "EfficienSea", som ledes af Farvandsvæsenet og omfatter seks lande og 16 partnere. Partnerne består af en række af Farvandsvæsenets søsterorganisationer samt universiteter og andre institutioner i østersøregionen. EfficienSea's budget ligger på ca. 8 mio. euro, og projektet forventes afsluttet i 2011.

EfficienSea sigter mod at øge sejladsikkerheden gennem fire underprojekter. Det første underprojekt søger at styrke den maritime sektors tiltrækningskraft på unge og dermed sikre tilgang af arbejdskraft af god

¹⁶ Bekendtgørelse nr. 337 af 12. maj 2003 om bunkring af skibe og overførsel af olielast mellem skibe på dansk søterritorium - senere ændret ved BEK 734 af 25. juni 2007.

kvalitet til sektoren. Det andet fokuserer på nye metoder til indsamling, behandling og præsentation af maritime data fra mange kilder på en mere effektiv og sammenhængende måde end hidtil. Dermed sikres, at brugerne i form af bl.a. myndigheder og skibsbesætninger får et mere integreret billede af situationen på havet i et mere brugervenligt skærmbillede end hidtil. Det tredje har bl.a. til formål at analysere og forbedre kvaliteten af AIS-data, mens det fjerde udvikler modeller til beregning af risikoen for ulykker og grundstødninger. Projektet har hidtil udviklet sig efter planen.

BLAST

BLAST er et EU samarbejdsprojekt mellem landene omkring Nordsøen. Projektet handler om at bringe geografiske informationer i spil på nye måder på tværs af landegrænser og på tværs af grænsen mellem land og vand. BLAST blev godkendt som projekt af EU's Interreg Program for Nordsøen i sommer 2009 og forventes afsluttet ved udgangen af 2012. Projektet har 15 partnere, herunder maritime myndigheder og relevante partere i Danmark, Norge, Belgien, Tyskland, Storbritannien og Sverige.

Det er forventningen, at projektets udviklede resultater og modeller kan finde anvendelse blandt kystkommuner generelt. Udover kystkommuner er slutbrugerne bl.a. havnemyndigheder, navigatører, lodser og rederier. I Danmark er Kort & Matrikelstyrelsen, Kystdirektoratet, Kommunernes Landsforening og Hjørring Kommune projektpartnere. Søværnets Operative Kommando har også bidraget til projektet.

Kommissionens 3. søsikkerhedspakke

EU's søsikkerhedspakke, der har til formål at sikre en fortsat beskyttelse af miljøet og en forbedring af sikkerheden til søs, blev offentliggjort i midten af 2009, og arbejdet med at implementere de otte retsakter, som pakken består af, er gået i gang. Direktiverne har forskellige frister for implementering, som ligger i perioden ultimo 2010 til primo 2012.

Hovedindholdet af søsikkerhedspakken er:

Havnestatskontrol: En mere effektiv og målrettet kontrol. Hovedidéen 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 medlemslandes 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 objektivi 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, der dækker de områder, hvor der i dag ikke er krav om forsikring: Når reglerne træder i kraft, skal skibe med en bruttotonnage over 300, der anløber en EU-havn, og EU's medlemslandes skibe med en bruttotonnage over 300 have en tvungen ansvarsforsikring. EU-medlemsstaterne vil kontrollere, at skibene har en sådan forsikring.

Flagstatsforpligtelser: For at sikre overholdelse af de internationale regler om sikkerhed til søs og forebyggelse af miljøskader skal EU-medlemsstaterne 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 og offentliggørelse af resultatet af en audit er frivillig.

Kommissionens meddelelse om en integreret maritim politik i EU

I januar 2007 offentliggjorde Kommissionen Den Maritime Blåbog¹⁷, 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 retningslinjer med fælles principper for medlemsstaternes udformning af en integreret maritim politik. I oktober 2009 fremlagde Kommissionen en rapport om, hvilke fremskridt der er gjort hen mod en integreret tilgang til maritime anliggender i EU. Økonomi- og Erhvervsministeriet vil i 2010 fremlægge en dansk integreret maritim politik. I politikken identificeres de initiativer og konkrete tiltag, der allerede eksisterer eller snarest vil blive igangsat på det maritime område.

¹⁷ KOM(2007)575 endelig.

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 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.

På rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 30.-31. marts 2009 blev der vedtaget rådskonklusioner om meddelelsen, som støtter en række af de initiativer, som Kommissionen har peget på. Kommissionen forventes at fremlægge en detaljeret køreplan for det videre arbejde i løbet af efteråret 2010.

Østersøstrategien

EU's Østersøstrategi blev godkendt på rådsmødet d. 29.-30. oktober 2009.

Projekterne i strategien er grupperet efter fire søjler, der repræsenterer de centrale fokusområder for strategien:

- 1) gøre regionen til et miljømæssigt bæredygtigt område,
- 2) gøre regionen rigere,
- 3) gøre regionen mere attraktiv, herunder en styrkelse af infrastrukturen, samt
- 4) gøre regionen mere sikker, herunder øget maritim sikkerhed.

Inden for de fire søjler er Østersøstrategien inddelt i 15 prioritetsområder med dertil hørende konkrete flagskibsprojekter – heraf fokuserer to udelukkende på søtransportområdet, mens fire andre prioritetsområder fokuserer på søfart i større eller mindre omfang.

Danmark har påtaget sig et selvstændigt koordinationsansvar for arbejdet under prioritetsområde 4 (ren skibsfart), som sigter mod at gøre Østersøregionen til et forbillede for miljøvenlig skibsfart, samt prioritetsområde 14 (katastrofeberedskab til havs og til lands), hvor sigtet bl.a. er at undersøge muligheden for at udbygge det tværnationale beredskabs samarbejde såvel på havet som i land. Desuden har Danmark i samarbejde med Finland påtaget sig koordinationsansvaret for arbejdet under prioritetsområde 13 (sikkerhed til søs), som sigter mod at gøre Østersøregionen til en ledende region for sikker søfart.

Generelt er arbejdet med de forskellige prioritetsområder i den indledende fase, og første afrapportering til Kommissionen vil ske sommer 2010.