



10. februar 2011

NOTAT

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.

Ansvar og erstatning ved ulykker til søs med farligt gods

I april 2010 vedtog en international diplomatkonference en 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. Protokollen fastlægger rederens objektive ansvar og tvungen forsikring. Derudover etableres en erstatningsfond, der anvendes, når skaderne overstiger rederens ansvar. 2010-protokollen sikrer en global regulering af forureningsansvaret til gavn for både skadeslidte, miljøet og skibsfartserhvervet.

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

Transport af farligt gods i fast form

Med virkning fra 1. januar 2011 trådte nye obligatoriske regler for transport af farligt gods i kraft. Reglerne fastlægger fælles globale regler for sikker transport af produkter, som kan have en række farlige egenskaber, såfremt de håndteres forkert. Der kan være tale om ladninger som kul, der kan selvopvarme og afgive brandbare gasser, eller spagnum, som under transporten kan ændre sig fra fast til flydende form og derved påvirke skibets stabilitet m.v. Reglerne hæver dermed det globale sikkerhedsniveau for transport af farligt gods i fast form.

ØKONOMI-OG
ERHVERVSMINISTERIET

Uddannelse af søfarende

I juni 2010 blev der ved en diplomatkonference vedtaget revision af IMO's konvention for uddannelse af søfarende, sønæring og vagthold i skibe (STCW-konventionen). Revisionen af konventionen medfører bl.a. indførelse af en international promillegrænse på 0,5 for alkohol, kvalitets-sikring af krav til kompetencer for tankskibsbesætninger og internationale standarder for vurdering af sundhedstjek af søfarende. Derudover har man vedtaget en justering af reglerne for hviletid, der bedre sikrer den søfarende tilstrækkelig hvile. Der er i forbindelse med revisionen sket en generel styrkelse af uddannelsesniveaet. Konventionen træder i kraft 1. januar 2012.

Sejlads i arktiske farvande

Den stigende sejlads i de arktiske farvande har skabt større opmærksomhed om sikkerheden i forbindelse med sejlads i isfyldte farvande; ikke mindst efter at passagerskibet EXPLORER forliste i Antarktis i 2007. I IMO er internationale regler for skibes sejlads i arktiske farvande samt vejledende kompetence- og uddannelseskra v til besætningen under udarbejdelse. For at gøre de nye regler fremtidssikrede og robuste foretager en arbejdsgruppe en analyse af de risici, som er forbundet med at sejle i de arktiske egne. Danmark er særdeles aktiv i arbejdet og blandt danske mærkesager kan fremhæves krav om lukkede redningsbåde og isprojektører om bord på skibe, der sejler i arktisk farvand, samt at krydstogtskibe sejler parvis. Arbejdet forventes afsluttet i 2012-2013.

Skibsfartens udledning af CO₂ – indsats på klimaområdet

I forhandlingsforløbet i IMO har Danmark fremsat tre konkrete forslag. Det første er et forslag om en række principper, som IMO har besluttet at lægge til grund for en fremtidig klimaregulering. Det andet er et forslag om et designindeks, som indebærer, at nye skibe bygges CO₂-effektive. Forslaget vil i bedste fald kunne vedtages i juli 2011. 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 række lande samt en industriorganisation har støttet den danske idé om et brændstofbidrag eller en videreudvikling heraf. I foråret 2011 skal de fremsatte forslag drøftes på et ekstraordinært møde, og målet er, at det i juli 2011 i IMO vil blive besluttet, hvilket forslag der reelt skal udvikles.

Endvidere arbejder regeringen fortsat for, at en ny global klimaaf tale under FN's Klimakonvention, UNFCCC, indeholder et samlet globalt reduktionsmål for skibsfartens CO₂-udledning. Det er væsentligt, at reguleringen ikke skaber konkurrenceforvriddning og omfatter alle skibe, uanset hvilket flag de sejler under.

Ny konstruktionsstandard for skibe

I maj 2010 vedtog IMO for første gang internationale standarder for, hvordan skibes skrog skal bygges i fremtiden. Standarderne har tidligere i praksis ligget hos private klassifikations selskaber. Konstruktionsstandarden vil i første omgang gælde for olietankskibe og bulkskibe. Nye skibe af disse typer skal således fremover være konstrueret og bygget i henhold til standarden for at være tilstrækkelig sikre, robuste og miljøvenlige. Herved minimeres risikoen for tab af skibet eller forurening af havmiljøet som følge af strukturelle fejl i konstruktionen. Konstruktionsstandarden vil træde i kraft 1. januar 2012 og have effekt for nybyggede skibe pr. 1. juli 2016.

Skibsmeldesystem for Øresund

Siden 2007 har Danmark og Sverige drevet et frivilligt skibsmeldesystem i Øresund. I efteråret 2010 vedtog IMO et dansk/svensk forslag om at gøre det frivillige skibsmeldesystem obligatorisk for hele Øresund. Syste-

met, SOUNDREP, opereres af en skibstrafiktjeneste (VTS) fra et fælles driftscenter i Malmø. Til sammenligning med andre skibsmeldesystemer øger SOUNDREP i mindre grad de administrative bryder om bord, fordi de påkrævede meldinger i stor udstrækning baseres på oplysninger sendt fra skibenes automatiske identifikationssystem (AIS), samt ved at nødvendige oplysninger kan fremsendes på forhånd. SOUNDREP gøres obligatorisk fra 1. september 2011.