



NOTAT

10. januar 2012

Orientering af Folketingets Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalg om det internationale arbejde i FN's søfartsorganisation, IMO.

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

Forhøjelse af ansvarsgrænserne i Globalbegrænsningskonventionen, 1996

På forårets møde i 2011 i IMO's juridiske komité blev der igangsat en procedure for at få vedtaget en forhøjelse af ansvarsgrænserne i Globalbegrænsningskonventionen. Konventionen giver en reder mulighed for at begrænse sit ansvar for både person-, miljø- og tingsskader. En ret til ansvarsbegrænsning indebærer, at rederen maksimalt kan ifalde ansvar for et vist beløb. Danmark har ratificeret konventionen, og denne er implementeret i søloven. Drøftelsen af forhøjelse af ansvarsgrænserne vil fortsætte på det førstkommende møde i den juridiske komité, der afholdes i april 2012.

International skibsfarts CO2-udledning – indsats på klimaområdet

Danmark har en ledende rolle i IMO's forhandlinger om regulering af international skibsfarts CO2-udledning. I juli 2011 vedtog IMO's miljøkomité således det danske forslag om et designindeks, der indebærer, at nye skibe bygges CO2-effektive. De nye IMO-regler, som udgør den første og eneste globalt bindende klima- og energiregulering for international transport, træder i kraft i 2013 og fastsætter gradvist stigende effektivitetskrav med sigte på, at de omfattede nye skibe skal være 30 % mere energieffektive i 2025.

I 2011 har IMO's miljøkomité ligeledes drøftet forslag til markedsbase-rede virkemidler, som skal bidrage til at reducere international skibsfarts andel af den globale CO2-udledning. Blandt de fremsatte forslag synes der umiddelbart at være størst sympati for det dansk initierede forslag om et brændstofbidrag, som p.t. støttes af en bred kreds af lande samt flere industriorganisationer. Miljøkomitéen forventes på sit møde i februar 2012 at fortsætte drøftelserne om, hvilket af disse forslag der skal videreudvikles i IMO, og om muligt at nå til enighed om en revideret plan for det videre arbejde herom.

IMO-tiltag på klimaområdet vil understøtte arbejdet i UNFCCC om en reduktion af CO2-udledningen med henblik på at minimere den globale opvarmning med 2° C.

Udbygning af skibsmeldesystemet i Storebælt

Skibstrafikken i Storebælt og Samsø Bælt deltager i skibsmeldesystemet, BELTREP, der overvåger skibstrafikken, giver informationer og yder navigatorisk assistance til skibe. Herved bidrager systemet til at sikre skibes sejlads ved Storebæltsbroen og forhindre grundstødninger samt andre skibsuheld.

I 2011 godkendte IMO et dansk forslag om at harmonisere skibes meldeforpligtigelser til BELTREP med de øvrige europæiske skibsmeldesystemer. Den endelige vedtagelse forventes at ske i IMO i 2012. Sammenlignet med andre skibsmeldesystemer skaber BELTREP i mindre grad administrative byrder om bord. Baggrunden er, at de krævede meldinger i stor udstrækning kan baseres på oplysninger sendt fra skibenes automatiske identifikationssystem (AIS), ligesom andre nødvendige oplysninger kan fremsendes elektronisk på forhånd. Det ændrede BELTREP forventes at træde i kraft fra 1. juli 2013.

Pirateri

Piraterisituationen ud for Somalia og i Det Indiske Ocean har betydet, at flere skibe bruger civile bevæbnede vagter, når de sejler gennem de piratfyldte områder. Som supplement til de allerede vedtagne vejledninger om, hvordan skibene skal forebygge overfald, vedtog IMO på den baggrund i løbet af 2011 en række vejledninger til redere og stater vedrørende anvendelsen af civile bevæbnede vagter til at forebygge pirateri.

En vejledning retter sig til redere, operatører og skibsførere og anbefaler forhold, der er vigtige at være opmærksom på ved valget og brugen af civile, bevæbnede vagter. En anden vejledning er rettet til flagstater og anbefaler, at flagstaterne laver en politik for brugen af væbnede vagter. I Danmark er dette fastlagt i pirateristrategien (2011-2014). Endelig er der lavet en vejledning rettet til havne- og kyststater, hvori det anbefales, at de udvikler en politik og procedurer for, hvordan de forholder sig til bevæbnede vagter og våben på skibe, der anløber deres havne, dvs. i høj risiko området i Adenbugten og Det Indiske Ocean.

Sejlads i arktiske farvande

Skibstrafikken i Arktis er stigende. Klimaforandringer har medført en tilbageskrækning af isen, der åbner for nye, mulige skibsruter gennem Nordøst- og Nordvestpassagen samt øget turisme i området. Samtidig har priserne på råstoffer øget interessen for at kunne udnytte ressourcer i det arktiske område.

Is, lave temperaturer og ekstremt vejr samt Arktis' øde egne med lang vej til hjælpen indebærer, at der stilles større krav til skibe, deres udstyr og mandskabets kvalifikationer ved sejlads i arktiske farvande.

Den forebyggende indsats er desuden afgørende i forhold til mulige ulykker.

IMO's arbejde med den såkaldte Polarkode er af central betydning for søsikkerheden i Arktis. Hermed sikres det, at skibe, uanset hvilket flag de måtte føre, underkastes ens krav til konstruktion og udstyr ved sejlads i polare farvande. Fra dansk side arbejdes der eksempelvis for, at krydstogtskibe skal sejle sammen med andre krydstogtskibe, så de kan hjælpe hinanden i tilfælde af en ulykke, ligesom der arbejdes for at stramme reglerne for redningsudstyr, der er egnet til brug i Arktis.

Polarkoden vil omfatte både Arktis og Antarktis. I 2011 blev der i IMO færdiggjort et første udkast til koden. Udeståender, som hvordan skibene bedst forstærkes i forhold til is, og hvilke skibe der skal være omfattet af koden, drøftes. De nye regler forventes vedtaget i 2013.

For grønlandske farvande har Søfartsstyrelsen i samarbejde med bl.a. de grønlandske myndigheder, iværksat en række tiltag for at styrke sejlads-sikkerheden. Reglerne finder imidlertid kun anvendelse ved kystnær sejlads i grønlandsk farvand. For sejlads længere fra kysten skal der gennemføres internationale regler gennem IMO. Derfor har Danmark sammen med USA, Norge og en række andre lande stillet forslag om at udarbejde internationale obligatoriske sikkerhedsregler for sejlads i Arktis i form af Polarkoden.

Administrative lettelser

Det er en dansk mærkesag at skabe bedre international regulering i IMO. Målet er - uden at slække på sikkerheden - at reducere de administrative byrder i det internationale regelværk, der stammer fra IMO, til gavn for skibsfartserhvervet, de søfarende og de nationale administrationer.

I 2011 har Danmark i samarbejde med en række lande taget initiativ til, at al eksisterende IMO-regulering underkastes en systematisk gennemgang med henblik på at udpege administrative byrder. Tanken er at få administrative krav reduceret eller, hvis det er muligt, helt fjernet. Danmark har påtaget sig kortlægningsopgaven og vil i 2012 fremsende resultatet til IMO, så materialet kan danne grundlag for det videre arbejde med at skabe bedre international regulering. ordførermøde