

NOTAT

26. august 2011

Sag: 201102717

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 14. juni 2010.

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.

Statusnotatet er inddelt i fem overordnede temaer:

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

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 grundstødninger og dermed undgå alvorlige forureningsulykker. Der vedlægges statistik for antallet af grundstødninger og kollisioner i Storebælt og Øresund – bilag 1. De danske stræder har status af internationale gennemsej-

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-
ERHVERVS MINISTERIET

OG

lingsfarvande, hvorfor international opbakning og accept er en forudsætning for at kunne indføre lodspligt i de danske stræder.

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 anvender lods, er i dag større end ved indførelsen af anrånregimet i 2005. Vurderingen er, at anrånregimet har været medvirkende til at flere tilskyndes til at vælge lods. Søværnets Operative Kommando har sammen med Søfartsstyrelsen, Farvandsvæsenet og Lodstilsynet undersøgt mulighederne for at etablere et lignende adfærdspåvirkende lodsanrånregime for sejlads gennem Øresund. Henset til kompleksiteten i denne anbefaling omhandlende Øresund anses det ikke for indeværende realiserbart at implementere et tilsvarende adfærdspåvirkende anrånregime i Øresund. Der er, som senere beskrevet, etableret et VTS i 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 2010 var 2.375 passager i Storebælt, som var omfattet af IMO's anbefaling. Heraf var 1.603 tankskibe. 94,2 pct. af samtlige skibe, der passerede Storebælt, efterlevede i 2010 IMO-anbefalingerne, hvilket er et fald på 2,3 pct. point i forhold til 2009. For olietankskibene var andelen ca. 98,7 pct., hvilket er et fald på 0,9 pct. point i forhold til 2009. Der blev sidste år i 138 tilfælde rettet henvendelse til flagstaten for ikke at tage lods om bord ved passage gennem Storebælt. I 2009 skete det i 79 tilfælde (se bilag 2).

Under Farvandsvæsenets ledelse arbejder en Joint Pilotage User Group (JPUG)² med medlemmer fra interessenter 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. Hvis nedgangstendensen i antallet af skibe, der benytter lods fortsætter, vil Farvandsvæsenet sammen med JPUG overveje at rette henvendelse til IMO for at gøre opmærksom på problemet.

Samtidig er en tværministeriel arbejdsgruppe under Farvandsvæsenets ledelse nedsat for at undersøge mulighederne for at kunne indføre lodspligt

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.

i de danske stræder. Arbejdsgruppen konkluderede i 2010, at den fornødne internationale opbakning til indførelse af lodspligt i danske stræder ikke er til stede for nærværende, hvorfor det ikke er muligt at etablere en international reguleringsmæssig ramme for indførelse af lodspligt. Arbejdsgruppen vil følge udviklingen i det internationale forhandlingsklima.

Farvandsvæsenet og Det Statslige Lodsvæsen har i 2010 arbejdet på at udvikle lodsningsprodukterne og servicen over for skibsfartserhvervet med henblik på styrkelse af sejladsikkerheden i de danske farvande. Det Statslige Lodsvæsen har således i 2010 øget andelen af tomandslodsninger³ på gennemsejlingsruterne med ca. 4 procentpoint. Det indebærer færre lodsskift til gavn for sejladsikkerheden.

Videre har Farvandsvæsenet og Det Statslige Lodsvæsen i 2010 intensiveret det interne samarbejde og informationsudvekslingen. Det Statslige Lodsvæsen sikres hermed et bedre kendskab til den seneste teknologiske udvikling, herunder til e-navigation og til AIS (Automatic Identification System), og kan dermed bedre rådgive lodsede skibe med hensyn til sikker sejlads. Samtidig modtager Farvandsvæsenet fra lodserne mere og bedre information om situationen på havet, herunder om problemer med afmærkning og vrage mv., og kan derfor hurtigere og mere effektivt reagere på forhold af sejladsikkerhedsmæssig betydning.

Endelig har Det Statslige Lodsvæsen begyndt en systematisering af informations- og erfaringsudveksling med andre interessenter på havet, herunder VTS Storebælt og Søværnets Operative Kommando/Maritime Assistance Service, om forhold af sejladsikkerhedsmæssig betydning. Farvandsvæsenet og Det Statslige Lodsvæsen forventer at fortsætte alle tre typer af initiativer i 2011.

Det Statslige Lodsvæsen har i 2010 samlet ledelsen og administrationen i ét hovedkvarter.

Samarbejde med Sverige om Øresund

VTS i Øresund

Det frivillige dansk – svenske skibsmeldesystem SOUNDREP i den centrale del af Øresund opereres af en VTS-tjeneste benævnt Sound VTS. Sound VTS giver informationer til skibsfarten, og har været i drift som et pilotprojekt siden august 2007 med henblik på senere at blive gjort obligatorisk og dækkende hele Øresund. Et VTS er en skibstrafiktjeneste, der kan monitorere skibes sejlads i farvandet og give relevante navigatoriske og meteorologiske informationer til skibsfarten.

³ Ved en tomandslodsnings forstås en lodsning med to lodser om bord på skibet på samme tid. Metoden anvendes typisk på lange lodsninger, hvor de to lodser skiftes til at lodse skibet. Dermed undgår skibet at gå ned i fart for at modtage en frisk lods fra land pr. lodsbaad og at sende den trøtte lods tilbage til land med den samme lodsbaad.

I Sound VTS' dækningsområde passerede 33.327 skibe i 2010. Det svarer til et gennemsnit på 91 skibe i døgnet. Af disse skibe rapporterede 98 pct. til Sound VTS om bl.a. deres identifikation og dybgang. Det vurderes, at SOUND VTS har en positiv indflydelse på sejladsikkerheden, herunder grundstødninger.

Vedtagelse i IMO om et obligatorisk skibsmeldesystem i Øresund

Danmark og Sverige ansøgte i 2010, på baggrund af erfaringerne med det frivillige skibsmeldesystem, IMO om godkendelse til, at gøre det frivillige system obligatorisk, og lade det dække hele Øresund fra en linje mellem Nordsjælland til Kullen i nord og til en linje mellem Stevns og Falsterbo i syd.

IMO tiltrådte ansøgningen, og SOUNDREP træder dermed i kraft som et obligatorisk skibsmeldesystem den 1. september 2011. Fra samme dato vil Sound VTS bidrage med oplysninger til SafeSeaNet jf. EU's Overvågningsdirektiv som implementeret i dansk lov ved bekendtgørelse 1021 af 26. august 2010⁴.

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. Samtidig blev en struktureret navigatorisk assistance indført, hvilket betyder, at skibene kan vejledes individuelt ved passage af VTS området. Området er svært at navigere, og der har derfor været behov for at se på, hvordan man bedst kan forebygge uheld.

Søfartsstyrelsen har i maj 2010 orienteret IMO om de erfaringer Danmark har gjort ved at udvide VTS-området i Storebælt samt ved at indføre navigatorisk assistance.

De operative erfaringer viser, at sikkerheden er markant forbedret siden introduktionen af navigatorisk assistance samt den geografiske udvidelse. Således er antallet af grundstødninger faldet markant, og der har siden ændringen kun været én grundstødning i Hatter Barn området. I samme periode har der været hændelser, der kunne have ført til grundstødninger, men som er blevet afværget som følge af indgriben fra VTS Storebælt.

Herudover er der gennemført en forbedret sejladsafmærkning, hvilket også har medvirket til en generel forbedret sikkerhed i området.

Ændringer af rutesystemet i Kattegat

Søfartsstyrelsen, Farvandsvæsenet, Kort- og Matrikelstyrelsen samt Transportstyrelsen i Sverige har fortsat det arbejde med en modernisering af rutesystemet i Kattegat, som blev igangsat i 2008. I dette rutesystem

⁴ Direktiv 2009/17/EF af 23. april 2009 om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten.

indgår også den meget anvendte Rute T, som primært anvendes af transittrafikken til og fra Østersøen og ofte af skibe med stor dybgang.

Et af hovedpunkterne i arbejdet med fornyelsen af rutesystemet er det tiltagende og forventet stigende antal store tankskibe ud og ind af Østersøen. Forureningsfaren for områderne langs med rute T er også identificeret af en større risikoanalyse⁵. Det er derfor et af de primære mål for ruteprojektet, at der tages særligt hensyn til skibe med stor dybgang, herunder tankskibe, ved at oprette systemer i særligt vanskelige sejladsområder, og dermed skabe adskilte trafikruter og mere forudsigelige sejlads mønstre. Det er derved hensigten at reducere risikoen for kollisioner og eventuelt efterfølgende forureningsfare af hensyn til beskyttelsen af de danske kyster.

Som et led i ruteprojektet blev der indledningsvis den 1. oktober 2010 nedlagt fire danske ruter i den centrale del af Kattegat samt oprettet en enkelt ny rute. Undersøgelser havde vist, at de nu nedlagte ruter kun i meget ringe grad blev benyttet af skibsfarten i dag, og at ruteafmærkningen derfor ville kunne anvendes mere formålstjenligt hvor skibene i dag reelt sejler.

Det endelige forslag til nye rutesystemer skal godkendes af IMO. Dette kræver blandt andet, at der bliver foretaget fornyet søopmåling i de berørte områder, hvor anbefalede ruter omlægges, samt hvor trafiksepareringer og dybtvandsruter planlægges. Foreløbig er den endelige implementering planlagt til sommeren 2015.

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 over dobbelt så stor som i Storebælt, og trafikken i Femern Bælt udnytter i dag, at bæltet kan besejles i det meste af bredden.

En konsulentgruppe har siden 2006 arbejdet på, at få klarlagt de sejladsikkerhedsmæssige forhold ved en fast forbindelse. Konsulentgruppen har i 2010 afsluttet arbejdet med en risikoanalyse for de sejladsikkerhedsmæssige forhold ved en bro- eller en tunnelloøsning. Ud over sejladsforhold undersøger andre rådgivere og konsulenter en lang række emner som eksempelvis miljømæssige og geotekniske forhold.

I februar 2011 blev der i Danmark truffet en politisk beslutning om en sænketunnel som den foretrukne tekniske løsning for en fast forbindelse. En formalisering af den valgte løsning vil skulle ske med vedtagelsen af en anlægslov i Danmark og Tyskland, hvilket forventes at ske i 2013, hvorefter anlægsarbejdet forventes at pågå i perioden 2014 - 2020.

⁵ Forsvarsministeriet: Risikoanalyse, Olie- og kemikalieforurening i de danske farvande, 2007.

Både en tunnel og en bro vil have en påvirkning på sejladsikkerheden i anlægsperioden. I drift vil en tunnel ikke påvirke skibstrafikken. Tilrettelæggelsen af anlægsarbejdet er ikke endeligt klarlagt på nuværende tidspunkt, men da skibstrafikken kan anvende det meste af bredden i Femern Bælt forventes en relativt smidig afvikling af trafikken i anlægsperioden. Søfartsmyndighederne i Danmark og Tyskland vil samarbejde om at tilrettelægge skibstrafikken under anlægsarbejdet.

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 blev afmærkningsrevisionen i det store og hele tilendebragt i Vadehavet. Afmærkningsrevisionen af farvandet syd for Fyn blev begyndt i 2010, og der blev udført farvandsinspektion i såvel farvandet syd for Fyn som i Lillebælt. I 2011 forventes afmærkningsrevisionen at blive tilendebragt i farvandet syd for Fyn og påbegyndt i Smålandsfarvandet.

Anvendelse af geografiske data

Som led i arbejdet med implementeringen af regeringens Samlede Maritime Strategi blev der i 2010 igangsat et arbejde, der skal udarbejde en model for, hvordan en infrastruktur for geografisk information (MSDI) på det maritime område kan opbygges, så geografiske informationer kan udveksles, sammenstilles og udnyttes optimalt af alle de maritime myndigheder. Herved kan der lettere skabes et helhedsbillede af, hvad der forgår på ”stedet”, således at myndighederne mere effektivt kan koordinere deres indsats til havs.

Modellen vil blive udarbejdet i overensstemmelse med INSPIRE-principperne⁶. Det betyder bl.a., at data kun skal indsamles og vedligeholdes ét sted, og at maritime myndigheder benytter og genbruger data på tværs og stiller relevante data til rådighed for andre myndigheder. Arbejdet udføres af en tværministeriel arbejdsgruppe med de maritime myndigheder som hovedaktører under ledelse af Kort- og Matrikelstyrelsen.

For at styrke den internationale/regionale dimension i arbejdet med opbygning af MSDI blev der under ledelse af Kort- og Matrikelstyrelsen i 2010 i Baltic Sea Regional Hydrographic Commission etableret en regional MSDI-arbejdsgruppe for Østersøen.

⁶ Inspire: INfrastructure for SPatial InfoRmation in Europa.

Transport af flydende naturgas (LNG) i danske farvande

Anvendelsen af flydende naturgas⁷ (LNG), der er et miljø- og klimavenligt brændstof, forventes at stige globalt i de kommende år, og vil derfor medføre en stigning i antallet af skibstransporter med LNG. I nærområdet forventes i første omgang en terminal åbnet i 2014 ved Swinoujscie i Polen, hvilket vil medføre at skibe med LNG vil passere gennem de danske farvande. Der arbejdes desuden mange steder med planer om lokaldistribution af LNG i mindre tankskibe, herunder også i Østersøen.

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

I forbindelse med etableringen af terminalen i Swinoujscie, er der fra Søfartsstyrelsens side indgået en aftale med Polen om, at der under polsk lederskab udarbejdes en risikovurdering, der også tager hensyn til transporten af LNG gennem de danske farvande. Dette arbejde forventes igangsat i løbet af 2011 med deltagelse fra flere Østersølande.

Maritime Assistance Service (MAS)

Maritime Assistance Service (MAS) er en integreret del af Søværnets Operative Kommando og fungerer på døgnbasis som et centralt maritimt kontaktpunkt for skibsfarten i og omkring de danske farvande.

MAS er døgnbemandet og sikrer hurtig assistance og professional hjælp til skibe der har behov herfor. MAS varetager den beredskabsmæssige indsats, der skal tilsi- kre en hurtig og effektiv indsats i tilfælde af:

- Forureningsbekæmpelse
- Kollisioner
- Grundstødninger
- Brand om bord
- Hændelser i relation til maritim sikring (sikring af skibsfarten mod terror og kriminelle handlinger)

Formålet med MAS er desuden at forhindre kritiske situationer i at opstå, gennem en intens overvågning af og kendskab til de maritime aktiviteter i danske farvande, hvorved en proaktiv indsats over for situationer under udvikling kan iværksættes. Det er MAS, der fører skærpet overvågning med skibe, der vurderes at udgøre en særlig risiko.

Grundet sin døgnbemandede vagtfunktion varetager MAS samtidig kontakten mellem skibe og flere andre maritime myndigheder uden for nor-

⁷ LNG (Liquefied Natural Gas)-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.

mal kontortid. Eksempelvis kan nævnes udsendelse af navigationsadvarsler og modtagelse af oplysninger om forureningsuheld fra platforme.

Transport af farligt gods gennem danske farvande

Farligt gods er gods, der udgør en risiko for besætningen, skibets sikkerhed eller en fare for forurening af havmiljøet.

Danmark kan fastsætte regler af hensyn til sejladsens sikkerhed og miljøbeskyttelse, men Danmark må ikke pålægge fremmede skibe forpligtelser, som i praksis hindrer skibene i at sejle igennem dansk territorialfarvand. Danmark kan således ikke nægte skibe at sejle gennem dansk territorialfarvand med farligt gods, herunder brugt nukleart brændsel, da det ville være i strid med international ret. Men der er en række krav og forholdsregler, der sikrer, at en sådan passage igennem dansk farvand kan ske på forsvarlig vis:

- Skibe, der skal transportere farligt gods, herunder brugt nukleart brændsel, skal bygges, udrustes og certificeres efter særskilte internationale regler.
- Skibe, der anløber eller afgår fra havne i EU med farligt eller forurenende gods, herunder brugt nukleart brændsel, skal indberette dette til myndighederne i det pågældende land. Beredskabsmyndigheder i EU-landene kan rekvirere disse oplysninger, eksempelvis i forbindelse med en ulykke eller hændelse m.v.
- Fra 1. september 2011, skal skibe, der passerer Øresund rapportere om eventuelt farligt gods, herunder brugt nukleart brændsel om de har med om bord. Regeringen arbejder i IMO for at få godkendt et lignende rapporteringskrav for Storebælt.
- IMO anbefaler, at skibe, der via Storebælt og Øresund sejler med nukleare produkter, anvender lods. Søværnets Operative Kommando tilskynder ved anrøb skibene til at tage lods. Langt de fleste skibe, der sejler igennem Storebælt, tager som tidligere nævnt lods som anbefalet.

Som oplyst i forbindelse med et samråd i miljø- og planlægningsudvalget, er der nedsat en tværministeriel arbejdsgruppe, som bl.a. i dialog med kommunerne vil vurdere spørgsmålet om øget bevågenhed i forhold til transporter af farligt gods. Gruppen vil også gennemgå procedurene for koordination og informationsudveksling mellem myndighederne. Hvis der viser sig behov for justeringer, vil der blive taget hånd herom.

Sikkerheden om bord og arbejdsmiljø

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 2006. Folketinget vedtog ved lov nr. 493 af 12. maj 2010 lovforslaget (L 100) fremsat af økonomi- og erhvervsministeren, som skaber grundlaget for ratifikationen af konventionen. De mere detaljerede regler om gennemførelsen af lovgivningen vil ske i mere end 10 bekendtgørelser.

Fiskerisikkerhed

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

- 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.
- Undersøgelse af stabiliteten på udvalgte ældre, mindre fiskefartøjer.
- Vejledning for købere af mindre fiskefartøjer vedrørende sikkerhedsmæssige forhold, som køber særligt bør være opmærksom på, herunder om fartøjet har en godkendt stabilitet.
- Udvidet samarbejde mellem Fiskeridirektoratet og Søfartsstyrelsen om Søfartsstyrelsens kontrol af mindre fiskefartøjers redningsmidler.
- Kampagne i samarbejde med erhvervet om øget sikkerhed på mindre fiskefartøjer, med udsendelse af kampagnebrochurer om de nye regler og gode råd ved køb af fiskeskib, og kampagnekrus. I tillæg hertil udarbejder Fiskeriets Arbejdsmiljøråd en branchevejledning til de allermindste fiskefartøjer.

Opfølgning på Præstø-sagen

Som opfølgning på Præstø-sagen har Søfartsstyrelsen i samarbejde med blandt andet Efterskoleforeningen, Dansk Sejlunion og Friluftsrådet udarbejdet informationsmateriale om sejlads med elever, som er sendt til de relevante skoler og institutioner i Danmark. Dette er sket for at øge kendskabet til de gældende regler og understøtte det naturlige fokus, der har været på sikkerheden efter den tragiske ulykke ved Præstø.

Foreningerne og en række skoler har efterfølgende kontaktet styrelsen for at få vejledning mv. En række skoler har ikke været bevidste om det an-

svar, der følger af, at sejlads med elever er omfattet af søsikkerhedslovgivningens almindelige regler om erhvervsmæssig passagersejlads.

Der er derfor under Søfartsstyrelsen igangsat et arbejde med at tydeliggøre og præcisere reglerne for erhvervsmæssig sejlads med de fartøjstyper, som fx skoler benytter, herunder kanoer, kajaker og mindre robåde. Dette sker med inddragelse af bl.a. Efterskoleforeningen og Friluftsrådet. Den nye bekendtgørelse forventes at træde i kraft i foråret 2012.

Brovagtsalarm

Med baggrund i Karen Danielsens påsejling af Storebæltsbroen i marts 2005 er den danske særregel om brovagtsalarmer nu internationalt godkendt⁸. Fra 2011 skal nybyggede skibe med en bruttotonnage på mindst 150 ton samt på passagerskibe uanset størrelse have brovagtsalarm. Herefter bliver øvrige skibe omfattet af kravet frem til 2014. I takt med at reglerne bliver indført, vil det bidrage til at styrke sejladssikkerheden i danske farvande.

Obligatorisk international promillegrænse til søs

Som led i en generel styrkelse af sejladssikkerheden blev der i 2006 på danske skibe og i danske farvande indført en promillegrænse på 0,5. Herefter har Danmark arbejdet på at få gjort tilsvarende regler internationalt gældende. En revideret konvention om uddannelse af søfarende og vagthold (STCW-konventionen) blev endeligt vedtaget ved en diplomatkonference i Manila i juni 2010, og forventes at træde i kraft i 2012. Indeholdt i teksten til den nye konvention er en obligatorisk international promillegrænse på 0,5. Revisionen af STCW-konventionen indebærer desuden, at miljøbeskyttelse vil få en højere prioritet i uddannelsen af søfarende.

Elektroniske informations, overvågnings- og afmærknings tjenester

E-Navigation

E-navigation er et nyt navigationskoncept, der skal gøre søfarten mere sikker. Flere og flere systemer og standarder inden for navigation har i de seneste år vokset sig til en 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.

E-navigation handler ikke kun om ny teknologi, men fokuserer i lige så høj grad på koordinering af standarder og regler. Samlet er der i arbejdet blevet fokuseret på tre hovedområder:

⁸ 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.

- *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 land-baserede operatører til støtte for skibsfarten.
- *Kommunikation;* autoriseret udveksling af information mellem skibe, mellem skib og land og mellem myndigheder i land samt frekvensbehov.

Arbejdet i IMO's underkomitéer med at udvikle en e-Navigationstrategi afsluttes i 2012 hvorefter IMO's overordnede søsikkerhedskomite MSC skal tage endelig stilling til den videre proces.

Farvandsvæsenet gennemfører i 2011 en række forsøg med e-Navigation. Forsøgene udføres i samarbejde med søsterorganisationer, universiteter og andre interessenter i landene omkring Østersøen, som en del af et EU-finansieret projekt ved navn EfficienSea.

AIS

Automatic Identification System (AIS) er et transpondersystem, som automatisk udsender oplysninger om bl.a. skibets identitet, position, kurs og fart til andre skibe i nærheden. Passagerskibe og lastskibe med en bruttotonnage på mindst 300 ton skal være udstyret med AIS-transponder. AIS er udviklet som et antikollisionssystem, men har vist sig også at have stor betydning for myndighedernes mulighed for overvågning, i det omfang AIS signalerne kan opfanges af et landbaseret netværk eller fra satellit.

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 sejlads mønstre. Søværnets Operative Kommando anvender AIS-data, som et led i farvandsovervågningen, herunder skærpet overvågning af skibe, der udgør en særlig risiko, samt identificering af eventuelle havmiljøsyndere.

For at imødekomme behovet for udveksling af AIS-data mellem landene i regionen, driver Farvandsvæsenet systemer til udveksling mellem landene omkring Østersøen og Nordsøen. Farvandsvæsenet videreformidler endvidere AIS data fra de fleste EU-medlemsstater i regionen til Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA).

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 farvandene omkring Grønland og det Arktiske

område må satellitbaseret AIS-overvågning anses for et realistisk alternativ eller supplement til andre overvågningssystemer”. I 2010 lykkedes det Farvandsvæsenet at få adgang til to satellitbaserede AIS-kilder. Data fra disse kilder blev i efteråret forsøgsvis formidlet til relevante myndigheder i Grønland. Farvandsvæsenet arbejder videre med satellitbaseret AIS, som bidrag til overvågning af skibsfarten omkring Grønland.

Forsøg med virtuel afmærkning

I 2010 har Farvandsvæsenet undersøgt muligheden for at anvende virtuel og syntetisk AIS-afmærkning. Virtuel og syntetisk AIS-afmærkning kan benyttes som supplement til ren fysisk farvandsafmærkning.

Virtuel og syntetisk AIS-afmærkning udsendes imidlertid kun elektronisk og vil derfor kun være synlig på skibenes navigationssystemer og ikke kunne observeres visuelt som en egentlig farvandsafmærkning. Virtuel og syntetisk AIS-afmærkning kan f.eks. etableres i tilfælde af vrage eller andre sejladshindringer 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. Virtuel AIS afmærkning ses på sigt at kunne få stor betydning i Grønland, idet almindelig afmærkning ikke kan benyttes på grund af isen.

IMO's søsikkerhedskomite (MSC) besluttede i 2010 et nyt arbejdsprogram ”*Development of policy and new symbols for AIS aids to navigation*”, som skal fastsætte retningslinjer for anvendelse af AIS-afmærkning.

International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse 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.

Digitalisering af nautiske informationstjenester i danske farvande

Farvandsvæsenet har i 2010 lanceret en udvidet abonnementsordning, der gør det muligt for brugeren at modtage selvvalgte publikationer og nyheder m.v. pr. mail, ligesom Farvandsvæsenet i 2010 forbedrede sin SMS service. Abonnementsordningen har betydet en mangedobling af brugere, der nu gratis modtager Efterretninger for Søfarende (EfS) direkte i deres

indbakke sammen med den ugentlige publikation ”Søkortrettelser”, der udgives af Kort- og Matrikelstyrelsen.

Fremadrettet arbejdes der med at udvikle en metode til præsentation af EfS i eksempelvis et geografisk informationssystem (GIS) på Farvandsvæsenets hjemmeside, hvor brugere kan få præsenteret oplysninger direkte på kort, skitse eller lignende.

I 2010 påbegyndte Farvandsvæsenet et projekt med det formål at kortlægge brugernes behov for sejladsinformation og udvikle et nyt koncept for brugerorienteret sejladsinformation. Det er Farvandsvæsenets forventning, at sejladsinformationen ved bl.a. at anvende en smartphonebaseret løsning dels vil kunne samle og præsentere relevant sejladsinformation på en overskuelig måde, dels vil sikre en moderne, brugervenlig og fremtidssikret platform til formidling til gavn for sejladssikkerheden.

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 og forurenende gods. Informationerne er gjort tilgængelige for såvel relevante nationale myndigheder som for Kommissionen og andre EU-landes myndigheder.

Det løbende arbejde med at introducere det maritime erhverv til indberetningspligten for skibes anløb af danske havne har medført, at Danmark, sammenlignet med andre EU lande, har en høj datakvalitet mht. indberetninger af anløb. SafeSeaNet.dk har pt. tilknyttet 142 virksomheder og myndigheder.

I 2010 er der bl.a. arbejdet med udviklingen og etableringen af SafeSeaNet version 2. Opgraderingen af systemet er afledt af det nye havnestatskontroldirektiv⁹ samt ændringen af EU's overvågningsdirektiv. Processen har været præget af et tæt samarbejde mellem de involverede myndigheder og erhvervets repræsentanter, således at SafeSeaNet fremadrettet vil blive en ”single window platform”, der ud over direktivkravene er tilpasset bl.a. SKATs behov for information.

High Level Steering Group on SafeSeaNet

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

⁹ Direktiv 2009/16/EF, som implementeret i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 1021 af 26. august 2010 om teknisk forskrift om et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem i danske farvande og havne.

feSeaNet, samt godkende det grænseflade- og funktionskontroldokument, der er grundlaget for SafeSeaNet.

LRIT

IMO har indført 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 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

Regeringen, Færøernes Landsstyre og det grønlandske landsstyre (Naa-lakkersuisut) offentliggjorde den 22. august 2011 en arktisk strategi, som bl.a. også fokuserer på styrket maritim sikkerhed i Grønland. Skibstrafikken i Arktis stiger, og kongerigets myndigheder arbejder fortsat med at minimere risikoen for grundstødninger, påsejlinger og kollisioner i grønlandske farvande.

Der arbejdes fortsat med at udvikle nye metoder til forbedret monitorering af skibsfarten ved Grønland. Blandt de metoder, der undersøges er opsamling af skibes automatiske identifikationssystem (AIS) fra satellitter. Det er Farvandsvæsenet, som forestår disse forsøg.

Den 31. december 2010 trådte den sidste del af de nye regler i kraft for skibes sikre sejlads i grønlandske farvande. Det er reglen om, at åbne redningsbåde ikke må indgå i skibets redningsmidler. Samtidig foretager Søfartsstyrelsen løbende havnestatskontrol i danske havne på skibe, der planlægger at sejle til Grønland.

Med henblik på at vejlede krydstogtskibene om de særlige forhold, der gør sig gældende i grønlandske farvande, har Søfartsstyrelsen sammen med Grønlands Kommando og Danmarks Meteorologiske Institut udarbejdet en samlet ”sikkerhedspakke”, der udleveres til skibe, eller som skibe bliver henvist til, når de skal besejle grønlandske farvande. Pakken indeholder information om de særlige vilkår, der hersker i området, gæl-

dende regler og vejledninger. Søfartsstyrelsen arbejder desuden for internationale obligatoriske regler, for skibe, der sejler i arktiske farvande.

Der er i november 2010 indgået en aftale mellem det grønlandske regeringsmedlem for Boliger, Infrastruktur og Trafik og den danske økonomi- og erhvervsminister (v. Søfartsstyrelsen) om et kontaktudvalg vedrørende søsikkerhed. Kontaktudvalget skal gennem dialog og samråd medvirke til at styrke gensidig indsigt, forståelse og samarbejde om generelle forhold vedrørende søsikkerhed i grønlandske farvande med henblik på at minimere risikoen for skade på miljøet, tab af værdier og menneskeliv til søs fra både små og store skibe, herunder forsyningskibe til offshore-aktiviteter, krydstogtsejlads og passagersejlads i øvrigt.

På grund af de ændrede klimatiske forhold og deraf følgende ændrede udbredelsesmønstre af havisen i de grønlandske farvande er transportskibenes sejlads mønstre ændret markant. Dette sammenholdt med den hastigt voksende krydstogtsejlads og begyndende olieefterforskningsaktivitet stiller krav om intensiveret is- og vejrvarslingsberedskab længere mod nord ved såvel Vest- som Østgrønland. Det prioriteres derfor, at den eksisterende istjeneste tilpasses de nye øgede krav til observation, forecasting og formidling af isforholdene i grønlandske farvande.

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. IMO er øjeblikket ved at udarbejde en såkaldt "Polar Kode", der bliver et obligatorisk regelsæt for, hvad skibene skal opfylde, hvis de sejler i de arktiske og antarktiske farvande. Det forventes, at "Polar Koden" er færdigudarbejdet i 2012 – 2013.

Arktisk Råd har nedsat en såkaldt Task Force SAR (Search And Rescue), der havde til opgave at styrke koordinationen af det redningsberedskab, som landene i de arktiske områder råder over. Resultatet af dette er, at Task Forcen nu har udarbejdet en aftale om forstærket samarbejde og koordinering af eftersøgnings- og redningstjenesten, som blev underskrevet af de arktiske landes udenrigsministre i maj 2011 i Nuuk.

I oktober 2010 etablerede USA, Rusland, Norge, Canada og Danmark en regional hydrografisk kommission: Arctic Regional Hydrographic Commission. Den nye kommission har til formål at sikre videndeling for at fremme en miljømæssigt ansvarlig udforskning af de arktiske farvande og sikre udvikling af de nødvendige redskaber for sikker navigation – herun-

der søpmåling, afmærkning og søkort. Kommissionen vil arbejde tæt sammen med andre internationale organisationer, herunder den Internationale Hydrografiske Organisation og de internationale maritime transportorganisationer. På Danmarks vegne deltager Farvandsvæsenet og Kort- og Matrikelstyrelsen i Arctic Regional Hydrographic Commission.

Udvidet NAVTEX¹⁰ 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. Den ene nye NAVTEX station etableres på Simiutaq i Sydvestgrønland for at forbedre NAVTEX dækningen i Kap Farvel-området. Den anden station etableres i Upernavik området for at dække området op til indsejlingen til nordvestpassagen og for at dække samtlige meteorologiske områder i Grønland. IMO har givet grønt lys for etableringen. Stationernes serviceområder er afklaret, udstyret er indkøbt og afprøvet og Greenland Telecom forventer, at stationerne kan sættes i prøvedrift medio 2011.

Support til olieeftersforskning Grønland

Interessen for og aktuelt gennemført olieefters forskningsaktivitet i de Grønlandske farvande har været stigende i 2010, hvilket har betydet stor efterspørgsel på information om vejr, hav og især is forhold i de grønlandske farvande.

DMI har bidraget med både statistiske analyser og operationel support til såvel olieselskaber som de grønlandske myndigheder. Specielt information om havis og isbjerger har haft høj prioritet. Endvidere er der indgået en kontrakt med Råstofdirektoratet om etablering af et operationelt olievarslingsberedskab hvor DMI's rolle er at udvikle og drive et operationelt system til beregning af oliens drift, fordampning og nedsynkning som støtte til forureningsbekæmpelsesaktiviteterne.

Forbedring af søkort for de grønlandske og færøske farvande

Grønland

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 den trafikerede sydvestkyst af Grønland og være oprettede, digitaliserede og omsat til officielle elektroniske søkort (ENC). De nuværende søkort over farvandet er ikke tilpasset moderne søfarts brug af satellitnavigation. De nyoprettede elektroniske søkort vil øge sejladsikkerheden, når de anvendes i sammenhæng med moderne navigationssystemer.

Siden 2007 er der sket fornyelse af 10 af de 65 søkort der dækker Grønlands sydvestkyst. For at sikre mod misforståelser hos brugerne sker ny-

¹⁰ NAVTEX (Navigational Telex) er et system, hvori skibene løbende kan modtage meteorologiske og navigationsadvarsler samt prognoser.

udgivelsen af kortene, så de nye kort dækker et samlet areal. Nyudgivelsen er startet ca. 200 km syd for Nuuk, og dækker nu farvandet indtil Nuuk. Herudover er der udgivet havneplaner til en række grønlandske byer. Rækkefølgen for nyudgivelserne er koordineret med Selvstyret.

Færøerne

Der findes i dag 5 danske søkort over Færøerne. To af disse kort er fremstillet digitalt i 2009, og forbedret i 2010. Desuden er der fremstillet ENC celler ud fra disse to kort.

Det er planen at de resterende færøske søkort som endnu ikke er digitale, bliver digitaliseret og erstattet af ny data i løbet af 2011 fra mere tidssvarende kilder indeholdende forbedret kystlinje samt dybde data. Desuden fremstilles en række nye havneplaner som ikke tidligere har været trykt.

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

I løbet af 2010 indledte SOK et yderligere samarbejde med lodserne i Det Statslige Lodsvæsen. Som følge heraf uddeler lodserne brochurer om Havmiljøkampagnen, når de er om bord på skibe i dansk farvand – hvad enten de er på vej til dansk havn eller blot passerer igennem danske farvande på vej til eller fra Østersøen.

Den 1. februar 2011 havde flere end 13.385 frivillige havmiljøvogtere tilsluttet sig ordningen, mod 10.950 pr. 1. februar 2010.

Nødområder

I henhold til EU's overvågningsdirektiv 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 højne sø- og sejladsikkerheden, så en eventuel forurening kan inddæmme og kontrolleres. Søværnets Operative Kommando er den udøvende myndighed i forhold til anvendelse af nødområ-

der. Det er således søværnet, der træffer beslutning om håndtering af et skib med behov for assistance.

Bekendtgørelse om nødområder og planer regulerer området og nødområdeplanerne findes på Naturstyrelsens hjemmeside¹¹.

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 med behov for assistance.

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. Nødområdeplanerne opdateres jævnligt, og blev senest opdateret i februar 2011. Flere af planerne er med fordel slået sammen, idet flere nødområder er placeret tæt ved hinanden.

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 2010 fået stillet 656 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 i regi af FN's Klimakonvention (UNFCCC). Regeringen arbejder fortsat 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. For at sikre, at en kommende regulering får den nødvendige klimaeffekt, er det nødvendigt, at reguleringen gælder uanset, hvilket flag et skib fører, da udflagning ellers kan efterlade reguleringen virkningsløs.

I forhandlingsforløbet i IMO har Danmark fremsat tre konkrete forslag. Det første er et forslag om en række principper, som IMO har besluttet at

¹¹ Bekendtgørelse nr. 33 af 7. januar 2011 om nødområder og planer herfor.

lægge til grund for en fremtidig klimaregulering. Det andet er et forslag om et designindeks, som indebærer, at nye skibe bygges CO₂-effektive. Forslaget blev vedtaget af IMO's miljøbeskyttelseskomite i juli 2011, og de nye regler, som træder i kraft i 2013, fastsætter gradvist stigende effektivitetsmål, som i 2025, når reglerne er fuldt indfasede, indebærer, at nye skibe skal være 30 % mere energieffektive end de skibe, der bygges i dag. De nye regler udgør den første globalt bindende klimaregulering gældende for en international erhvervssektor. Endelig er det tredje et markedsbaseret 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 industriorganisationer støtter idéen om et brændstofbidrag eller en videudvikling heraf.

Luftforurening fra international skibsfart

Reglerne 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.

International skibsfart bidrager til luftforurening hovedsagelig med udslip af SO_x (svovloxider), NO_x (kvælstofoxider) og partikler fra skibenes dieselmotorer. I forbindelse med møde afholdt i IMO i oktober 2008 blev et nyt regelsæt for NO_x og SO_x vedtaget. De nye regler trådte 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 fra 4,5 pct. til 0,5 pct., og i de såkaldte svovlemissionskontrolområder vil grænsen i 2015 være på 0,1 pct. Grænsen er i dag 1 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 indgår sammen med Danmarks Rederiforening i Partnerskab for Renere Skibsfart, og partnerskabet understøtter blandt andet udviklingen af ny teknologi, der kan mindske luftforureningen fra skibe med henblik på, at skibsfarten kan overholde de nye IMO-krav. I 2011 udarbejder partnerskabet desuden en undersøgelse af yderligere muligheder for at reducere skibsfartens luftforurening.

HNS-konventionen

En international diplomatkonference vedtog i april 2010 en protokol til ændring af HNS¹²-konventionen, der omhandler ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer (HNS-stoffer). Danmark har allerede undertegnet og gennemført

¹² HNS er en forkortelse for Hazardous and Noxious Substances (farlige og skadelige stoffer).

HNS-konventionen i dansk lovgivning, som dog først træder ikraft, når konventionen og protokollen er trådt i kraft internationalt. Miljøansvarsdirektivet¹³, 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.

Som det første land har Danmark 1. april 2011, også på vegne af Grønland, undertegnet 2010-protokollen med sædvanligt ratifikationsforbehold, og med sædvanligt territorialt forbehold for Færøerne.

Folketinget vil behandle sagen i lovgivningsprocessen i forbindelse med ratifikation.

Ballastvandskonventionen

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 badevandet, mennesker, fisk og økosystemerne.

Ballastvandkonventionen blev underskrevet i 2004, men er ikke trådt i kraft endnu. Danmark forventes at ratificere konventionen i løbet af 2011. Konventionen 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 10. juni 2011 havde 28 lande, der sammenlagt står for 25,43 pct. af verdens tonnage ratificeret konventionen. Derfor er det muligt, at målet nås i løbet af 2011, hvilket i givet fald vil betyde, at konventionen træder i kraft i løbet af 2012.

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 vil blive omfattet af konventionens krav om behandling af ballastvand. Derfor forventes et stadigt større behov for behandlingsanlæg til skibes ballastvand indtil omkring 2020. Desuden er forbedelserne af de forvaltningsmæssige krav til certificering, kontrol og håndtering af ballastvand i gang.

For at sikre en hurtig og tilfredsstillende gennemførelse af konventionen har Naturstyrelsen og Søfartsstyrelsen indgået et partnerskab med Danmarks Rederiforening. Målet er ikke blot at få implementeret konventio-

¹³ Direktiv 2004/35/EF af 21. april 2004.

nen 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 indgår i aktivitetsplanen. Under Miljøstyrelsens 'miljøeffektiv teknologi-ordning' er der bevilliget tilskud til 3 projekter indenfor ballastvandområdet for knap 1,2 mio. kr.

Regulering af olieoverførsel til søs (STS-operationer)

I 2010 er både antallet af STS-operationer (afledt af det engelske "Ship To Ship) og mængden af olie, der overføres, faldet.

Søværnets Operative Kommando registrerede i 2010 48 STS-operationer i danske farvande, hvilket er et fald på 24 operationer i forhold til 2009. Den overførte oliemængde androg 4,96 mio. tons forskellige olieprodukter. Det tilsvarende tal for 2009 var 9,45 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 2003¹⁴ 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. Der er planlagt at revidere reglerne i løbet af 2011, således de også vil omfatte andre flydende produkter. Søfartsstyrelsen udfører uanmeldte kontrolsyn på operationerne. I 2010 foretog Søfartsstyrelsen 2 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.

Den internationale oliefond (IOPC) besluttede i 2010 på dansk foranledning, at olietankskibe, der ikke er tilknyttet offshore-aktiviteter, men som udfører udvidede STS-operationer eller agerer som et flydende lager (floating storage) over en længere periode, for derefter at sejle videre, er omfattet af Fondens erstatningssystem.

¹⁴ 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.

Samarbejde og politiske tiltag i EU

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. Arbejdet med at implementere de otte retsakter, som pakken består af, er gået i gang, og flere af direktiverne er ved at blive implementeret. For eksempel blev der i foråret 2011 vedtaget lovforslag om gennemførelse af reglerne om rederansvar og ulykkesopklaring. Direktiverne har forskellige frister for implementering, som ligger i perioden ultimo 2010 til primo 2012.

Hovedindholdet af søsikkerhedspakken er:

Havnstatskontrol: En mere effektiv og målrettet kontrol. Formålet med det nye direktiv er at ændre systemet sådan, at indsatsen mod risikoskibene forstærkes samtidig med, at kontrollen af kvalitetsskibene lempes.

Trafikovervågning: En forstærket overvågning af skibstrafikken ved hjælp af et fælles informationsudvekslingssystem, der 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 objektivt ansvar for transportøren for passagerskader, der opstår i forbindelse med skibets drift, samt en pligt for rederen til at forsikre sig.

Klassifikationsselskaber: 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 søfartsad-

ministrationer 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 Blåbog¹⁵, 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 2010 fremsatte Kommissionen en plan for det fremtidige arbejde med maritim overvågning og en meddelelse om maritim fysisk planlægning. I 2010 påbegyndtes endvidere forhandlinger i Rådet om mulig finansiering af initiativerne i den maritime politik – disse forhandlinger er endnu ikke afsluttet.

I juli 2010 præsenterede regeringen den Samlede Danske Maritime Strategi, der beskriver de initiativer og konkrete tiltag regeringen vil arbejde for på det maritime område. Formålet med strategien er at øge koordinationen og samarbejde på tværs af de forskellige kompetente myndigheder og erhverv. Det vil betyde, at kompetencer og viden deles bedst muligt, og at der skabes et samlet overblik over hele indsatsen på det maritime område. Hovedområderne i strategien er:

- Gode udviklingsmuligheder for de maritime erhverv
- Mindsket udledning af drivhusgasser og reduktion af luftforurening
- Beskyttelse af havmiljøet og kystzonen
- Øget sikkerhed til søs
- Koordination af indsatsen på det maritime område

Med denne strategi følger Danmark op på Kommissionens opfordring til alle EU-lande om at udarbejde en samlet strategi.

EU's maritime transportpolitik frem til 2018

EU's maritime transportstrategi frem til 2018 blev offentliggjort af Kommissionen i januar 2009, og på Rådsmødet i marts 2009 blev der vedtaget rådskonklusioner om strategien.

I strategien præsenteres de primære strategiske mål og indsatsområder for det europæiske maritime transportsystem frem mod 2018. Fokus hviler på seks hovedtemaer:

- Europæisk skibsfart på det globaliserede marked, herunder at der skal sikres stabile økonomiske rammebetingelser og gode konkurrencevilkår for europæisk skibsfart.

¹⁵ KOM(2007)575 endelig.

- Maritime kompetencer, sømandskab og maritim ekspertise, herunder øget fokus på at øge og forbedre de maritime kompetencer i Europa.
- Kvalitetsskibsfart som en konkurrencefordel, herunder øget fokus på miljø og sikkerhed til søs.
- Internationalt samarbejde, herunder øget fokus på EU's gennemslagskraft i internationale fora.
- 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.
- 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.

Strategien indeholder ikke konkrete reguleringstiltag, og Kommissionens fremlæggelse af en mere detaljeret køreplan for det videre arbejde var forventet i 2010. I lyset af den økonomiske situation har Kommissionen dog valgt ikke at udarbejde en egentlig handlingsplan for strategien men blot igangsætte initiativer vedrørende social agenda, maritimt indre marked, implementering af den tredje søsikkerhedspakke og miljøspørgsmål. Med offentliggørelsen i maj 2011 af Kommissionens transporthvidbog, og de foreslåede initiativer heri underbygges strategien yderligere.

Udvikling af en fælles ordning for maritim informationsudveksling

Kommissionen udsendte i oktober 2010 en meddelelse vedrørende en køreplan for udvikling af grundlaget for en fælles ordning for informationsudveksling med henblik på overvågning af EU's maritime områder.

Baggrunden for meddelelsen er behovet for at skabe den nødvendige grad af situationsbevidsthed om forhold på havet, der kan have betydning for EU's sikkerhed og øvrige maritime interesser, og som kan understøtte beredskabsmæssige beslutninger på området. Der lægges op til en tværsektoriel informationsdeling og opgaveløsning med henblik på at optimere synergien for anvendelse af indhentede informationer til gavn for en effektivisering af den myndighedsmæssige opgaveløsning og indsats på det maritime område.

Formålet med køreplanen er at sammenkoble alle brugersamfund, både civile og militære, der har ansvar på det maritime område. Køreplanen beskriver en sekstrins model for oprettelse af en decentral informationsudvekslingsordning, der forbinder alle brugersamfund. Selve oprettelsen af den fælles ordning for informationsudveksling vil tage hensyn til udviklingen af eksisterende og planlagte sektorspecifikke informationsudvekslingssystemer.

- Trin 1: Identifikation af alle brugersamfund.
- Trin 2: Kortlægning af datasæt og analyse af datahuller med henblik på dataudveksling.
- Trin 3: Fælles dataklassifikationsgrader.

- Trin 4: Udvikling af støttestrukturen for den fælles informationsudvekslingsordning.
- Trin 5: Fastlæggelse af adgangsrettigheder.
- Trin 6: Overholdelse af lovbestemmelserne.

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:

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

Inden for de fire søjler er Østersøstrategien inddelt i 15 områder med dertil hørende konkrete projekter – heraf fokuserer to udelukkende på søtransportområdet, mens fire andre områder fokuserer på søfart i større eller mindre omfang. Danmark har påtaget sig et koordinationsansvar i relation til renere skibsfart, sikkerhed til søs samt katastrofeberedskab til havs og til lands.

Generelt skrider implementeringen af Østersøstrategien godt frem. I oktober 2010 blev det første årlige interessentforum afholdt i Tallinn. Deltagelsen og engagementet var stort. Dette afspejles også i Kommissionens første afrapportering, hvor fremdriften i de enkelte flagskibsprojekter samt det faktum, at strategien har skabt nyt momentum for regionen som sådan, fremhæves. Konkret er der nu ledere på de fleste projekter, og nye projekter er kommet til.

LNG som fremdrivningsmiddel i næskibsfarten

I regi af Østersøstrategien gennemføres bl.a. et analyse- og forsøgsprojekt om, hvordan flydende naturgas (LNG) kan anvendes som fremdrivningsmiddel i næskibsfarten. Brugen af flydende naturgas som fremdrivningsmiddel reducerer udledningen af SO_x og NO_x i forhold til traditionelle brændstoffer. Søfartsstyrelsen har fået 9,6 mio. € fra Kommissionen til en analyse af LNG-infrastrukturen for næskibsfarten i Nordeuropa. Analysen og forsøgene skal omfatte såvel fysiske forhold omkring tankstationer som behov for regulering og industristandarder. Der er desuden opnået medfinansiering fra Nordisk Ministerråd.

I januar 2011 har Europa-Parlamentet valgt at støtte implementeringen af Østersøstrategien ved at give Kommissionen 2,5 mio. € Pengene vil i 2011 blive fordelt på de forskellige områder.

EfficienSea

Det maritime samarbejdsprojekt "EfficienSea", som ledes af Farvandsvæsenet gennemføres også i regi af Østersøstrategien 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 2012.

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 høj 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 (e-navigation). 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 skærbillede 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, som nyder flagskibsstatus i EU's Østersøstrategi, har vagt opmærksomhed både regionalt og internationalt især på e-navigationsområdet. Projektet støtter således strategiens målsætning om at gøre Østersøen til et forsøgsområde for e-navigation.

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.

Blandt projektets modeller, der vil have betydning for sikkerheden til søs kan blandt andet nævnes et program der, ved at sammenstille data fra nationale ENC, identificerer specifikke områder, hvor harmonisering landene imellem er nødvendig. Øvrige tiltag til forbedring af sejladsikkerheden omfatter en Mariner's Routing Guide for Nordsøen baseret på harmoniseret data, en internetportal til indsamling af maritime data samt en 3D-havnemodell.

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.

Baltic Way

DMI deltager i det EU-støttede forskningsprojekt "Baltic Way" som har til formål at finde optimale sejlruiter i Østersøen med henblik på at minimere effekten af et eventuelt olieudslip på de kystnære økosystemer. Dette kræver meget detaljeret modellering af strømningmønstrene i Østersøen under forskellige årstids- og klimavariationer.

Bilag 1: Antallet af grundstødninger og kollisioner i Storebælt og Øresund i perioden 1. januar 1997 til 31. december 2010

Opgørelserne er for handelsskibe uanset flag samt alvorlighed af ulykken.

Storebælt	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Grundstødninger	4	4	9	4	3	3	5	8	7	1	2	5	3	3
Kollisioner	3	1	0	2	3	0	1	1	3	1	1	1	0	0

Øresund	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Grundstødninger	6	5	6	10	7	6	3	1	1	4	6	4	4	5
Kollisioner	7	5	1	1	3	1	3	2	2	1	1	3	2	3

Ved opgørelsen af kollisioner er optalt antallet af ulykker og ikke antallet af skibe involveret i ulykkerne. Kollisioner omfatter kollisioner (hvor to skibe i drift støder sammen) samt påsejlinger hvor to skibe, hvor af det ene er i drift, støder sammen.

Note: Der tages forbehold for ændringer i tidligere års data, da der kan forekomme revideringer i datagrundlaget som følge af enten fejlrettelser eller forlænget sagsbehandlingstid.

Bilag 2: Skibspassager og tankskibspassager af Rute Tango

Skibspassager iht. IMO's anbefaling i delstrækning Spodsbjerg- Grenaa af Rute Tango

Delstrækning →		Spodsbjerg - Grenaa	
År	I alt	IMO ikke opfyldt	IMO opfyldt
2005	2.091	157	92,5 %
2006	2.096	99	95,3 %
2007	2.040	83	95,9 %
2008	2.189	51	97,7 %
2009	2.239	79	96,5 %
2010	2.375	138	94,2 %

Tankskibspassager iht. IMO's anbefaling i delstrækning Spodsbjerg - Grenaa af Rute Tango

Delstrækning →		Spodsbjerg - Grenaa	
År	I alt	IMO ikke opfyldt	IMO opfyldt
2005	1.494	50	96,7 %
2006	1.498	26	98,3 %
2007	1.536	28	98,2 %
2008	1.638	5	99,7 %
2009	1.665	6	99,6 %
2010	1.603	21	98,7 %

Kilder: Lodstilsynet (Flagstatsskrivelser) og SOK (VTS Storebælt passagedata).