

## NOTAT

ERHVERVS- OG  
VÆKSTMINISTEREN

### Regeringens arbejde i FN's internationale søfartsorganisation i 2013

ERHVERVS- OG  
VÆKSTMINISTERIET

Regeringen arbejder i FN's internationale søfartsorganisation (IMO) for at forbedre sikkerhed, sundhed og miljø til søs gennem internationale regler, der gælder for alle skibe, uanset hvilket flag skibet sejler under.

Slotsholmsgade 10-12  
1216 København K

I november 2013 blev Danmark genvalgt til IMO's øverste råd (Council) for perioden 2014-2016. Council koordinerer de tværgående organisatoriske opgaver i IMO og forbereder sagerne med henblik på vedtagelse i forbindelse med generalforsamlingen, der afholdes hvert andet år. Council er blandt andet ansvarlig for IMO's budget samt den overordnede handlingsplan, som beskriver alle planlagte opgaver i IMO's komitéer og underkomitéer.

Tlf. 33 92 33 50  
Fax 33 12 37 78  
CVR-nr. 10 09 24 85  
evm@evm.dk  
www.evm.dk

Danmark er endvidere repræsenteret i IMO's komitéer og underkomitéer og deltager i den forbindelse aktivt i arbejdet med at udarbejde og fastsætte international regulering for skibsfarten. I maj 2011 valgte IMO's søsikkerhedskomité (MSC) en dansk formand. MSC er IMO's øverste tekniske organ. Komitéen behandler spørgsmål om navigationshjælpemidler, skibes konstruktion og udstyr, sikker bemanning, forebyggelse af pirateri og voldelige overfald på skibe, sejladsregler, håndtering af farligt gods m.v. Endvidere har Søfartsstyrelsen siden september 2013 som led i regeringens Vækstplan for Det Blå Danmark haft en fast repræsentant i IMO, som bistår ved møderne i IMO og sørger for den løbende varetagelse af danske interesser.

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

### Sikkerhed

#### Arktisk sejlads

I regi af IMO's søsikkerhedskomité (MSC) og miljøkomité (MEPC) udarbejdes et regelsæt for sejlads i Arktis, kaldet Polarkoden. Formålet med Polarkoden er at sikre et internationalt regelsæt, der tager højde for de risici, der er forbundet med sejlads i arktiske farvande. Koden vil stille krav til forhold som skibenes konstruktion og sikkerhedsudstyr, besætningens kompetencer og sejladsplanlægningen. Koden omfatter endvidere særlige miljøregler.

Det forventes, at Polarkoden vil blive vedtaget i IMO i efteråret i 2014 med ikrafttræden i 2017.

### Pirateri

Somalisk baseret pirateri i Det Indiske Ocean har de senere år været problematisk for det internationale søfartserhverv. Bekæmpelse af pirateri og forebyggelse af overfald er højt prioriteret i IMO, der blandt andet har vedtaget anbefalinger til, hvilke foranstaltninger skibene kan tage for at forhindre overfald, herunder anbefalinger ved brug af civile, bevæbnede vagter.

Pirateri ud for Vestafrikas kyst udgør endvidere et stadig større problem for den internationale søfart. IMO har på denne baggrund vedtaget en resolution i 2013 om bekæmpelse af pirateriet ved Vestafrika. Resolutionen skal danne grundlag for konkrete drøftelser i IMO i løbet af 2014. IMO har ligeledes i 2013 udsendt en vejledning udarbejdet af den internationale søfartsindustri om beskyttelse mod pirateri i Guineabugten.

### Koden om sikkerhedsledelsessystemer (ISM-koden)

På baggrund af et EU-forslag har IMO's søsikkerhedskomiteé (MSC) vedtaget nye regler om skibes sikkerhedsledelsessystemer (ISM-koden). De nye regler understreger rederiernes ansvar for at sammensætte den nødvendige besætning i forhold til skibets operation. Samtidig præciseres rederiernes ansvar for at sikre, at deres underleverandører lever op til ISM-kodens sikkerhedsstandarder. På IMO's generalforsamling blev der desuden vedtaget en tilsvarende opstramning af den vejledning, der lægges til grund for flagstaters tilsyn med, at deres skibe og rederier opfylder ISM-koden.

### Overførsel af personer til søs

Danmark har udarbejdet forholdsregler, som bør overholdes ved overførsel af personer til søs fra et transportfartøj til et større skib, typisk i forbindelse med udskiftning af besætning. Med udgangspunkt heri forventes der i foråret 2014 at kunne opnås enighed i IMO om et sæt internationale anbefalinger på området.

### Flugtveje fra kontrolrum og værksteder i maskinrum

I de danske regler er der et krav om, at der skal være to flugtveje fra kontrolrum og værksteder i maskinrummet, så besætningen kan komme sikkert ud i tilfælde af brand. Det er ikke i dag et internationalt krav. Danmark har fremsat forslag i IMO om at gøre et sådant krav internationalt gældende, og det forventes, at forslaget vedtages i 2014 med ikrafttræden primo 2016. Forslaget er et led i regeringens Vækstplan for Det Blå Danmark, hvor der indgår et initiativ vedr. afskaffelse af tekniske særkrav.

### Obligatorisk vejning af containere

Danmark har sammen med flere andre lande og organisationer stået bag et forslag om, at containere skal vejes, og at afskiberen skal informere skibet om den korrekte vægt af dem, inden de transporteres til søs. Forslaget er fremsat som følge af gentagne kollaps i containerstakke, overbordfald af

containere og en række skibssulykker, hvor det efterfølgende viste sig, at der var store forskelle mellem den angivne og den faktiske vægt af de ombordværende containere.

Da containerskibe bliver stadig større, har det stor sikkerhedsmæssig betydning, blandt andet for et skibs stabilitet, at man kan fastsætte den samlede vægt af lasten. Forslaget og en mulig ikrafttrædelsesdato skal behandles af IMO's søsikkerhedskomiteé (MSC) i 2014.

## **Miljø**

### Luftforurening fra skibe

IMO's miljøkomité (MEPC) vedtog i 2008 skærpede regler for udledning af kvælstofilter (NOx) og for svovlindholdet i skibsbrændstoffer. Reglerne for NOx indføres i to etaper. Første etape trådte i kraft i 2011 og stillede krav om reduktion af NOx-udledningen på 20 pct. Anden etape træder i kraft i 2016 og medfører krav om reduktion af NOx-udledningen på 75 pct. Kravene for 2016 gælder dog kun i de såkaldte emissionskontrolområder for NOx. Uden for disse områder skal skibene alene efterleve kravene fra 2011 om en reduktion på 20 pct. Danmark arbejder aktivt for, at Nordsøen og Østersøen får status som emissionskontrolområder for NOx.

Rusland opnåede i 2013 støtte i MEPC til et forslag om, at ikrafttræden af anden etape af NOx-reglerne udskydes til 2021. Ruslands forslag sættes til afstemning ved MEPC's møde i foråret 2014. Danmark arbejder sammen med blandt andet Japan, USA og Canada for at fastholde ikrafttræden af anden etape til 2016 eller snarest derefter. En udskydelse af ikrafttrædelsestidspunktet vil få konsekvenser for miljøet. Samtidig vil det svække konkurrenceevnen for virksomheder, der har investeret i udvikling og installation af teknologi til opfyldelse af de nye krav.

Den 1. januar 2015 træder skærpede regler for svovlindholdet i skibsbrændstoffer i kraft i blandt andet Nordsøen og Østersøen. Som alternativ til at anvende olie med lavt svovlindhold er det tilladt at rense udstødningsgassen for svovlforbindelser. Danmark har i 2013 fremsat forslag i IMO om, at reglerne for brug af renseteknologi opdateres, så de afspejler de nyeste erfaringer, der blandt andet er opnået med dansk teknologi. Forslaget danner grundlag for fortsatte drøftelser i 2014.

### Ballastvand

Ballastvandkonventionen fra 2004 stiller krav til rensning af ballastvand for at mindske havmiljøets påvirkning fra invasive arter. Danmark tiltrådte konventionen i 2012.

På IMO's generalforsamling i 2013 blev der vedtaget en resolution for at fremme, at flere lande tiltræder konventionen. Resolutionen smidiggør anvendelsesdatoerne, så konventionens regler alene gælder skibe, der bygges efter, konventionen er trådt i kraft. Skibe bygget før denne dato skal leve op

til reglerne inden for ca. 5 år fra konventionens ikrafttræden. Konventionen ventes på den baggrund at kunne træde i kraft i 2015, da en tilstrækkelig andel af verdens tonnage forventes repræsenteret i løbet af 2014.

#### International skibsfarts CO<sub>2</sub>-udledning

I 2011 var Danmark en drivende kraft i IMO's vedtagelse af det såkaldte energieffektivitetsdesignindeks for nye skibe. Når reglerne er fuldt indfasede, skal skibene være 30 pct. mere CO<sub>2</sub>-effektive. Da det vedtagne designindeks alene omfatter nye skibe, arbejder Danmark sammen med en række andre lande på at forbedre energieffektiviteten for eksisterende skibe gennem forslag om eksempelvis dataindsamling og optimering af skibenes energiforbrug. Forslagene skal sikre fremdrift i arbejdet med at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra skibe.

#### **Andre vigtige områder**

##### Lettelse af administrative byrder

Det er en dansk mærkesag at skabe bedre international regulering i IMO. Danmark var i forbindelse med et møde i IMO's faciliteringskomité (FAL) i 2013 vært for en præsentation, hvor en dansk kaptajn fortalte om administrative byrder ved havneanløb kloden rundt. Der har været stor interesse for præsentationen efterfølgende. Ved mødet blev desuden foreløbige retningslinjer for brugen af printede versioner af elektroniske certifikater godkendt. Det kan lette en del af de administrative byrder for skibsfarten, hvis elektroniske certifikater accepteres på lige fod med originale papirversioner.

Danmark deltager desuden i en særlig styregruppe nedsat af IMO's Council med det formål at lette administrative byrder i IMO's regelværk. I 2013 har styregruppen gennemført en global undersøgelse blandt alle interessenter inden for søfart om deres vurderinger af de enkelte krav i regelværket. På grundlag af undersøgelsen skal styregruppen fremlægge sine konkrete anbefalinger om lettelse af byrder til Council i december 2014.

##### Retningslinjer for bevisoptagelse m.v. ved alvorlige forbrydelser om bord på skibe

På IMO's generalforsamling i 2013 blev der vedtaget nye retningslinjer for indsamling og sikring af beviser i tilfælde af, at der er foregået en alvorlig forbrydelse om bord på et skib, eller hvis en person er forsvundet fra skibet. Retningslinjerne indeholder blandt andet anvisninger for, hvad skibsføreren bør foretage sig med hensyn til bevissikring og indhentning af vidneudsagn, samt hvordan personer, der har været udsat for seksuelle krænkelser eller andre alvorlige forbrydelser, skal behandles. Endelig beskriver retningslinjerne, hvordan der kan sikres en bedre kontakt til de relevante myndigheder i land og et bedre samarbejde mellem myndigheder fra forskellige lande.