

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806

Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

27. marts 2006



Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Økonomi- og Erhvervsministeriets besvarelse af spørgsmål 26 ad EEU alm. del af 26. januar 2006.

P. H. Orskov

DEN 24/3-06

NOTAT

6. marts 2006

Vores reference:

Sag 200513322

Arkivkode 30.01.01

Politisk Juridisk Center

Bidrag til besvarelsen af Europaudvalgets spørgsmål 26

Spørgsmål 26:

Ministeren bedes – som lovet i besvarelsen af samrådsspørgsmål C om sikkerhed til søs den 25. januar 2006 – fremsende et opdateret notat om EU initiativer vedrørende sikkerhed til søs, herunder bekæmpelse af forurening fra skibe.

Bidrag til besvarelsen:

Økonomi- og erhvervsministerens opdaterede statusnotat over initiativer vedrørende sikkerheden til søs, der netop er oversendt til Erhvervsudvalget, er vedlagt.

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

Folketingets Erhvervsudvalg

**ØKONOMI- OG
ERHVERVSMINISTEREN**

Sag 200513322

1. marts 2006

**ØKONOMI- OG
ERHVERVSMINISTERIET**

Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Tlf. 33 92 33 50

Fax 33 12 37 78

CVR-nr. 10 09 24 85

oem@oem.dk

www.oem.dk

Vedlagt fremsender jeg i 5 eksemplarer til Erhvervsudvalgets orientering det årlige statusnotat over initiativer vedrørende sikkerheden til søs, som udvalget har anmodet om i forbindelse med behandlingen af beslutningsforslag B 190 (FT 2003-04), jf. Erhvervsudvalgets beretning af 4. oktober 2004. Det seneste statusnotat er oversendt den 25. april 2005.

Med venlig hilsen

Bendt Bendtsen

NOTAT

24. februar 2006
Vores reference:
Sag 200512530
Arkivkode 30.01.01
Politisk Juridisk Center
/csg

Årligt 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 om regeringens initiativer vedrørende sikkerheden til søs.

Regeringen har tidligere den 10. september 2004 og den 25. april 2005 fremsendt notater, der belyser initiativer vedrørende sikkerheden til søs. I det følgende er de væsentligste nye tiltag og ændringer siden april 2005 medtaget.

Regulering af skibstrafikken i Østersøen og udpegning til særligt følsomt havområde (PSSA)

Efter flere års forhandling i FN's internationale søfartsorganisation, IMO, blev Østersøen (bortset fra russisk farvand) udpeget som særligt følsomt havområde i juli 2005.

Baggrunden for udpegningen af Østersøen som særligt følsomt havområde er ikke bare den øgede trafik i Østersøen, men også de ændrede trafikforhold, herunder øget transport af olie gennem Østersøen.

Af samme grund indsendte Danmark sammen med de øvrige Østersølande – på nær Rusland – i marts 2005 et forslag til IMO om regulering af skibstrafikken i Østersøen med henblik på at mindske risikoen for kollisioner i Østersøen og de danske farvande.

Forslaget blev vedtaget på IMO's generalforsamling i december 2005. Dette medfører, at der den 1. juli 2006 bliver indført nye ruteforanstaltninger i Bornholmsgat mellem Sverige og Bornholm og nord for Rügen i den vestlige Østersø. Desuden vil der blive oprettet en ny dybtvandsrute for skibe, som sejler mellem Bornholm og Den finske Bugt. De nye rute-systemer vil sammen med de allerede eksisterende systemer regulere skibes, herunder lastede olietankskibes, sejlads fra en afgangshavn i den østlige Østersø til de runder Skagen.

Vedtagelsen betyder endvidere, at IMO's vedtagelse af Østersøen (bortset fra russisk farvand) som et særligt beskyttet havområde får virkning.

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

Samarbejde med Sverige om Øresund

Den 18. marts 2005 mødtes de danske og svenske myndigheder for en generel drøftelse af sejladssikkerheden i Øresund.

Der var enighed om, at der skulle etableres et helhedsbillede af sejlads-sikkerheden i Øresund. Man nedsatte på denne baggrund en arbejdsgruppe med deltagelse fra Farvandsvæsnet, Sjöfartsverket og Søfartsstyrelsen. Arbejdsgruppen fik følgende kommissorium:

”Arbejdsgruppen skal i samarbejde med en konsulent og/eller et universitet inden den 1. juli 2006:

1. Udarbejde en risikoanalyse af sejladssikkerheden i Øresund, som bygger på et fælles datagrundlag for såvel dansk som svensk territorium.
2. Fremlægge anbefalinger om relevante risikoreducerende tiltag under hensyntagen til effektiviteten af disse.”

Risikoanalysen vedrørende sejladssikkerheden i Øresund blev sendt i udbud i september 2005. Konsulenten påbegyndte indsamling af statistisk materiale og informationer om Øresund i november 2005. I januar 2006 blev der endvidere afholdt en workshop med deltagelse fra alle grene af navigatørerhvervet. Formålet var at afdække erhvervets erfaringer med de vanskelige besejlingsforhold i Øresund.

Brovagtalarm

Tilbage i 1998 udarbejdede Søfartsstyrelsen en analyse af grundstødninger og kollisioner med relation til vagthold. Analysen blev drøftet med erhvervets parter og gav derefter anledning til en opstramning i form af en dansk særregel om en brovagtalarm.

En brovagtalarm er placeret på skibets kommandobro, og den vil alarmere andre i skibets besætning, når den ikke bliver nulstillet. Der er altså tale om en form for en ’dødemandsalarm’, som skal sikre skibet og bestemingen, hvis den vagthavende officer af en eller anden årsag får forfald.

Danske handelsskibe med styrehus og fiskeskibe med en længde på 15 m eller derover skal inden den 1. marts 2006 være udstyret med en brovagtalarm, der som et minimum opfylder de tekniske og operationelle krav i IMO’s funktionsstandarder. Der findes i dag ingen internationale krav om brovagtstødsudstyr om bord på skibe.

I Opklaringsenhedens søulykkesrapport om KAREN DANIELSENS påsejling af Vestbroen den 3. marts 2005 konstateredes det, at: ”Anvendelse af brovagtalarmen ville sandsynligvis have afværget ulykken, fordi den

via generalalarmen ville have indikeret i skibet, at der var noget galt på broen”.

Danmark har med udgangspunkt i rapporten arbejdet på at gøre de danske særregler om brovagtalarmer internationalt gældende. Den 19. oktober 2005 fremsendte Danmark sammen med Bahamas (hvor KAREN DANIELSEN var indregistreret på ulykkestidspunktet) et forslag til IMO's maritime sikkerhedskomite (MSC), der skriftligt argumenterede for, at brovagtalarmer internationalt gøres til et udstyrskrav på handelsskibe med en bruttotonnage på 150 eller derover. Formålet med forslaget, som vil blive behandlet i maj 2006, er at få punktet optaget på arbejdsprogrammet i IMO's underkomite for sejladsens betryggelse. **Der henvises til bilag 1 – Indsendelse til IMO vedrørende brovagtalarm.**

Elektroniske søkortsystemer (ECDIS)

Danmark har i 2005 deltaget i et internationalt arbejde for at få indført et krav om, at elektroniske søkortsystemer (ECDIS) skal være om bord om bord på handelsskibe.

Sammen med Norge indsendte Danmark i december 2005 et forslag til IMO's maritime sikkerhedskomite (MSC), som skriftligt argumenterede for de fordele, der vil være forbundet med, at ECDIS bliver et udstyrskrav på handelsskibe. Formålet med forslaget, som vil blive behandlet i maj 2006, er at få punktet optaget på arbejdsprogrammet i IMO's underkomite for sejladsens betryggelse og underkomiteen for uddannelse og træning. **Der henvises til bilag 2 – Indsendelse til IMO vedrørende ECDIS.**

HNS og Bunkers

Lov nr. 599 om ændring af søloven, blev vedtaget den 24. juni 2005. Loven gennemfører reglerne i HNS- og Bunkerskonventionerne, der blev vedtaget af FN's internationale søfartsorganisation, IMO, i henholdsvis 1996 og 1999.

Med de nye regler forbedres mulighederne for at få erstatning ved forureningsuheld, som skyldes skibets bunkersolie eller transport af farlige og forurenende stoffer, de såkaldte HNS-stoffer.

Loven indebærer, at skibe skal have en pligtmæssig forsikring til dækning af ansvaret for forurening ved transport til søs med farlige eller forurenende stoffer, samt at skibe med en tonnage over 1.000 BT, uanset anvendelse, skal have en tvungen forsikring for bunkersolieskader.

Som dokumentation for den obligatoriske forsikring for henholdsvis HNS- og bunkersskader stilles der krav om certifikat. Både danske og fremmede skibe må ikke sejle på dansk havn uden certifikaterne.

Lovens ikrafttræden fastsættes af økonomi- og erhvervsministeren, idet reglerne først kan træde i kraft, ved HNS- og Bunkerskonventionernes ikrafttræden.

Bunkerskonventionen træder i kraft, når 18 lande med en samlet tonnage på mindst 1 mio. bruttoton har tiltrådt den.

HNS-konventionen træder i kraft, når 12 stater, hvoraf 4 stater med hver en samlet tonnage på mindst 2 mio. bruttoton, har tiltrådt den, og den samlede mængde bidragspligtigt gods modtaget det forudgående kalenderår udgør 40 mio. tons.

Pr. 31. oktober 2005 var HNS-konventionen tiltrådt af 8 lande og Bunkerskonventionen af 7 lande.

I Danmark arbejdes der med at udforme kravene til forsikringscertifikaterne og med at skaffe de nødvendige oplysninger om importerede mængder bidragspligtigt gods. Når disse elementer er på plads, vil Danmark kunne ratificere. Sigtet er, at Danmark ratificerer de to konventioner inden udgangen af 2006.

Den internationale fond for olieskadeerstatning (IOPC)

Med FN's internationale søfartsorganisation, IMO's vedtagelse af protokollen om den supplerende fond for olieskadeerstatning i 2003, pålagde man olieindustrien hele betalingsbyrden til den supplerende fond.

I den internationale fond for olieskadeerstatning (IOPC) er det nu blevet besluttet, at dele betalingsbyrden til den supplerende fond således, at transportørerne gennem aftaler mellem redernes ansvarsforsikrere og oliefondens påtager sig halvdelen af betalingsforpligtelsen. På denne vis er der skabt balance i betalingsbyrden mellem de to involverede industrier.

SUA konventionen

Den 14. oktober 2005 blev der på IMO's diplomatkonference i London vedtaget ændringer af SUA konventionen (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation) og den tilhørende protokol for faste boreplatforme. Ændringerne af konventionen blev iværksat på baggrund af terrorangrebene den 11. september 2001 i New York og diplomatkonferencen er afslutningen på mere end 3 års arbejde i IMO's juridiske komité.

Ændringerne indebærer bl.a., at handlinger, hvor skibet eller dets last benyttes med et terrorismeformål, kriminaliseres. Samtidigt udvides indgrebsmulighederne i henhold til konventionen i form af mulighed for at gå om bord på skibet uden for eget og andre landes søterritorium. Ind-

grebsmulighederne forudsætter flagstatens udtrykkelige tilladelse. Hermed tilpasses konventionen til den række af anti-terrorkonventioner, der er vedtaget i FN regi i løbet af de seneste år. Herudover er der særskilte transportbestemmelser, hvis hovedformål er at sikre mod spredning af masseødelæggelsesvåben.

Danmark er et af de mange lande, der i dag har ratificeret den gældende SUA konvention og den tilhørende protokol for boreplatforme. Danmark har også støttet gennemførelsen af de seneste ændringer af konventionen og mener, at der herved er sikret et godt instrument i bekæmpelsen af terrorisme i forbindelse med skibe og faste boreplatforme. Protokollen vil være åben for underskrivelse i perioden 14. februar 2006 til 13. februar 2007 og vil træde i kraft, når 12 lande har ratificeret ændringerne.

Fra dansk side arbejdes der for, at Danmark snarest kan tiltræde ændringerne. Justitsministeren har den 25. januar 2006 fremsat et lovforslag om ændring af bl.a. våbenloven (L 130), der skaber grundlaget for ratifikation for så vidt angår dele af protokollerne.

Kommissionens 3. søsikkerhedspakke

Kommissionen offentliggjorde den 23. november 2005 den 3. søsikkerhedspakke.

I modsætning til ERIKA I og ERIKA II pakkerne er den 3. søsikkerhedspakke ikke fremlagt som opfølgning på en konkret større ulykke. Formålet med pakken er imidlertid fortsat målrettet forebyggelse af ulykker til søs samt at sikre en tilstrækkelig opklaring og opfølgning på sådanne ulykker.

Pakken består af følgende 7 forslag:

1. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om overholdelse af flagstatsforpligtelser.
2. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om havnestatskontrol.
3. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændringer af fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed.
4. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet.
5. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fælles principper for ulykkesopklaring i den maritime transportsektor og til ændring af direktiverne 1999/35/EF og 2002/59/EF.
6. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ansvar for befordrere af passagerer til søs og ad indre vandveje i tilfælde af ulykker.

7. Forslag til Europa-Parlamentet og Rådets direktiv om rederes privatretlige ansvar og finansielle sikkerhed.

Der er tale om en meget omfattende pakke med en bred vifte af forslag. Bortset fra forslagene 1 og 6 foreligger forslagene nu i dansk sprogversion. Der er, eller vil i den nærmeste fremtid blive, fremsendt nærhedsnotater og grundnotater på disse forslag til Folketinget.

Pakken har været ventet et stykke tid, og det må påregnes, at behandlingen af de mange forslag vil række et stykke ind i de kommende formandskaber. Det østrigske formandskab har således tilkendegivet, at de alene forventer at kunne prioritere forslagene om ændringerne af overvågningsdirektivet og havnestatskontroldirektivet. De øvrige forslag vil følge i forskellig takt afhængig af de kommende formandskabers prioriteringer.

Pakken indeholder en række forslag med betydning for sikkerheden til søs. Af særlig dansk interesse kan nævnes forslaget om ændring af havnestatskontroldirektivet, der styrker havnestatskontrollen ved blandt andet at reducere intervallet mellem inspektionerne af de såkaldte "risikoskibe". Heri berøres også sejladsikkerheden, idet det foreslås, at skibe, der ikke følger IMO's lodsanbefalinger prioriteres ved udvælgelse af skibe til havnestatskontrol, ligesom det foreslås, at lodsernes indberetningspligt udvides.

EMSA

I danske farvande har Forsvarsministeriet det overordnede ansvar for bekæmpelse af forurening. Som supplement til det nationale beredskab er der indgået en række internationale samarbejdsaftaler, der kan trækkes på i forbindelse med større forureningsulykker. Danmark har bl.a. samarbejdsaftaler med Tyskland og Sverige.

Hertil kommer, at det europæiske søfartssikkerhedsagentur, EMSA, der blandt andet varetager opgaver inden for forebyggelse og bekæmpelse af olieforurening, har opbygget et supplerende beredskab. EMSA's supplerende beredskab vil blive anvendt i forbindelse med meget store olieudslip.

I den forbindelse er der netop gennemført en udbudsrunde, hvor private firmaer kunne byde på beredskabet. Kontrakten for Østersøområdet blev vundet af et finsk selskab, Lamor Corporation Ab, der specialiserer sig i bekæmpelse af olieudslip. En af underleverandørerne er O.W. Bunker & Trading, som er en del af danske Wrist Group A/S.

Kontrakten med EMSA medfører, at der vil være 5 skibe til rådighed. Skibene, der vil være indregistreret i enten Danmark eller Norge, kan til daglig udføre almindelige kommercielle aktiviteter. I forbindelse med et

stort olieudslip kan 2 af skibene med kort varsel udrustes til miljøskibe og indgå i medlemslandenes oliebekæmpelsesberedskaber.

EU rammeafgørelse om skærpelse af strafferetlige sanktioner

Rådet for den Europæiske Union vedtog den 12. juli 2005 rammeafgørelse nr. 2005/667/RIA om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe. Rammeafgørelsen var et led i EU's indsats mod grænseoverskridende kriminalitet.

Målet med rammeafgørelsen er at sikre, at forurening af havmiljøet udgør en strafbar handling i alle EU's medlemslande, samt at fastlægge en nedre grænse for strafferammernes maksimum.

I Danmark medfører vedtagelsen af rammeafgørelsen en skærpelse af § 196 i straffeloven om miljøkriminalitet, således at strafferammen hæves fra fængsel i 4 år til fængsel i 6 år. Derudover vil det fremover være muligt at straffe for grov miljøkriminalitet i tilfælde, hvor overtrædelsen er af mere systematisk eller organiseret karakter, selv om der ikke er sket betydelig skade på miljøet eller nærliggende fare derfor. Disse elementer gennemføres som led i forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, straffeloven og lov om ændring af en række love på miljøområdet, der blev fremsat den 9. februar 2006.

EU-kommissionens initiativ til en ny europæisk maritim politik (grønbogen)

EU-Kommissionen har igangsat et arbejde med henblik på vedtagelse i Kommissionen i 2006 af en grøn bog for en fremtidig europæisk maritim politik. Herefter vil der være en konsultationsprocedure med medlemsstaterne frem til medio 2007.

Formålet med grøn bogen er, at den nuværende sektoropdelte tilgang til beskyttelse og udnyttelse af havet skal erstattes af én samlet og koordineret tilgang.

Til at lede arbejdet har Kommissionen i marts 2005 oprettet en såkaldt task force for maritime anliggender. Denne task force skal ledes af og modtage politiske retningslinjer fra en styringsgruppe bestående af de relevante kommissærer. Kommissæren for Fiskeri og Maritime Anliggender, Joe Borg, er formand for styringsgruppen.

Fra dansk side støttes tanken om en samlet og koordineret tilgang til den maritime politik. Fra dansk side vil der blive lagt vægt på, at EU's maritime politik udvikles på en måde, der stimulerer den økonomiske aktivitet og beskæftigelsen samtidig med, at de nødvendige hensyn til miljøet og søsikkerheden varetages.

Økonomi- og erhvervsministeren var den 10. februar 2006 vært ved et møde med deltagelse af ministre fra Finland, Tyskland, Norge, Sverige, Holland og UK, hvor aktuelle søfartspolitiske spørgsmål, herunder arbejdet med grønbogen, blev drøftet. Endvidere bekræftede ministrene deres ønske om fortsat tæt samarbejde mellem lande, der har en fælles interesse i at fremme kvalitetsskibsfart samt bæredygtig skibsfart og sikre vækst i den europæiske maritime sektor.

Regeringens handlingsplan om øget brug af lods samt styrket overvågning af sejladsikkerheden

Regeringens handlingsplan for sejladsikkerheden fra 2004 indeholder 18 konkrete indsatsområder til at øge anvendelsen af lods og styrke overvågningen af sejladsikkerheden.

Forsvarsministeriet har udarbejdet en statusnotat for handlingsplanen. Notatet giver et overblik over de initiativer, der allerede er gennemført, og hvilke der er godt på vej. Status for handlingsplanen er sendt til Miljø- og Planlægningsudvalget og Forsvarsudvalget den 26. januar 2006. **Der henvises til bilag 3 - Status for regeringens handlingsplan.**

Lods

En undersøgelse foretaget af Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed har vist, at der i perioden fra 1. januar 2002 til 30. juni 2005 grundstødte 46 skibe i Storebælt. Ingen af disse skibe havde lods om bord. **Der henvises til bilag 4 – oversigt over flagstater for skibe grundstødt i Storebælt i perioden 1997-2005.**

Søfartsstyrelsen igangsatte på den baggrund en analyse, som viste, at besparelsen ved at undlade at tage lods var ganske lille sammenlignet med omkostninger, der opstod i forbindelse med en grundstødning. Den økonomiske sammenligning, som blev estimeret ud fra en virkelig grundstødning, viste, at skibet kunne have taget lods mere end 375 gange, for det beløb en lods fra Skagen til Bornholm ville have kostet.

Resultatet af analysen blev fremsendt til rederier, forsikringselskaber og andre relevante parter i det internationale skibsfartserhverv. Herudover fremlagde Danmark analysens resultat på IMO's generalforsamling i november 2005. Analysen har givet anledning til en nyttig debat i IMO og medført en del presseomtale i førende danske og udenlandske fagtidsskrifter. Endelig har oplysningsarbejdet efterfølgende medført konstruktiv kontakt med parter i den maritime industri.

På baggrund af et møde mellem The International Association of Independent Tanker Owners, (INTERTANKO), Farvandsvæsenet og Søfartsstyrelsen er det aftalt, at der skal nedsættes en international arbejdsgruppe

med deltagelse af relevante organisationer. Gruppens formål er blandt andet, at få rederier til i større grad at følge IMO's rekommandation vedrørende lodsning gennem de danske stræder.

Søfartsstyrelsen har indtil 31. juli 2005 rettet henvendelse til andre landes flagmyndigheder med henblik på at sikre, at skibe, der sejler i transit gennem de danske farvande, følger anbefalingerne fra FN's internationale søfartsorganisation (IMO). Administration af IMO's lodsanbefalinger, herunder indberetning af skibet til andre landes flagmyndigheder, er den 1. august 2005 overgået til Farvandsvæsenet. Overdragelsen er sket som et led i regeringens handlingsplan, som skal blandt andet skal føre til, at alle bestemmelser vedrørende lods fremover administreres i medfør af lodsloven. Regeringen forventes at fremsætte forslag om ny lodslov i foråret 2006.

I 2005 har den overvejende del af de skibe, der er omfattet af IMO's lodsanbefalinger i Storebælt, fulgt disse. Det har kun været nødvendigt i nogle tilfælde at rette henvendelse til flagstaten. I 2005 indberettede Farvandsvæsenet og Søfartsstyrelsen i de første 12 måneder 132 skibe med en dybgang på 11 meter eller derover i Storebælt. Ses dette i forhold til antallet af passager (2091) i samme periode, betyder det, at lidt over 93 % af alle skibe og 97 % af tankskibene levede op til IMO's lodsanbefalinger.

Skærpet indsats imod spiritussejlads

Regeringen ønsker at sætte øget fokus på og højne sikkerheden til søs. Sejlads i spirituspåvirket tilstand udgør en risiko for sikkerheden til søs og kan være med til at forøge skadernes omfang i forbindelse med ulykker. Det gælder særligt for erhvervsmæssig sejlads, som ofte omfatter transport af store mængder gods – herunder farligt gods – passagertransport eller fiskeri. På disse områder må der stilles særligt strenge krav til de søfarendes agtpågivenhed og reaktionsevne.

Økonomi- og erhvervsministeren tilkendegav derfor allerede i marts 2005, at han i lyset af blandt andet KAREN DANIELSENS påsejling af Storebæltsbroen ville se nærmere på bestemmelserne om spiritussejlads. Regeringen har den 25. januar 2006 fremsat lovforslag om promillegrænser i Folketinget (L 135).

Med forslaget tilsigtes generelt at skabe en nul-alkoholkultur på erhvervsområdet, ligesom det er tilfældet inden for fly- og togtransport. Men også for fritidssejlads lægges op til stramninger i forhold til de største og de hurtigste både.

Lovforslaget indeholder følgende hovedelementer:

1. For al erhvervssejlad, herunder fiskeri, fastsættes en promillegrænse på 0,20. Samtidig gennemføres en konsekvensændring af sømandslovens afskedigelsesbestemmelse.
2. For fritidsfartøjer, hvortil der stilles uddannelseskra­v til føreren eller den eventuelle styrmand, samt for vandscootere og lignende fartøjer bliver promillegrænsen på 0,50. Den faste promillegrænse omfatter derved de største og de hurtigste både, nemlig:
 - fritidsfartøjer med en længde på 15 meter (knap 50 fod) eller derover,
 - speedbåde, hvortil der kræves speedbådsbevis, dvs. de planende speedbåde. En planende speedbåd er en speedbåd med så stor motorkraft, at skroget ved en vis hastighed løftes delvis ud af vandet,
 - vandscootere og lignende.
3. På fritidsområdet gælder promillegrænsen ikke, når fartøjet er fortøjet på beskyttet ankerplads eller i havn.
4. Personkredsen vil være alle, som fører skib eller i øvrigt udfører arbejde om bord i en stilling af væsentlig betydning for sikkerheden. Dette gælder både for erhvervs- og fritidssejlad.
5. Der bevares en generel spiritusbestemmelse, der opsamler tilfælde, der ikke er omfattet af de faste grænser. Den generelle bestemmelse omfatter endvidere andre rusmidler end alkohol.
6. Politiet gives mulighed for at gennemføre stikprøvekontroller.
7. Sanktionsniveauet tilnærmes det, som gælder efter færdselsloven. Skærpelsen omfatter også spiritussejlad med fritidsfartøjer, som ikke omfattes af de nye promillegrænser.

Lovforslaget var til 1. behandling i Folketinget den 21. februar 2006 og det er foreslået, at lovændringen træder i kraft den 1. juli 2006.

Herudover blev der den 1. juli 2005 holdt et møde mellem søfartsadministrationerne fra Norge, Sverige, Finland og Danmark om forebyggelse af problemer med spiritus og rusmidler på nordiske passagerskibe.

Som opfølgning herpå var Søfartsstyrelsen den 4. oktober 2005 vært ved et møde mellem Nordkompass, der består af de nordiske passagerskibsrederier og rederiforeninger, og søfartsadministrationerne i Norge, Sverige, Finland og Danmark. Mødets formål var en drøftelse og gensidig udveksling af erfaringer.

Der var enighed om, at det var af afgørende betydning for sikkerheden om bord at undgå anvendelse af alkohol- og rusmidler blandt besætningsmedlemmer på passagerskibe.

Regeringen arbejder herudover for, at der på globalt plan indføres skærpede regler om spiritussejlad. Dette er også et spørgsmål, som økonomi- og erhvervsministeren drøftede på det førnævnte møde den 10. februar med ministrene fra en række EU-lande og Norge.



IMO

Bilag 1

E

MARITIME SAFETY COMMITTEE
81st session
Agenda item 23

MSC 81/23/2
19 October 2005
Original: ENGLISH

WORK PROGRAMME

Bridge navigational watch alarm system (BNWAS)

Note by the Bahamas and Denmark

SUMMARY

Executive summary: This document proposes that a bridge navigational watch alarm system is added to the carriage requirements for shipborne navigational systems and equipment in SOLAS regulation V/19.2.2.3. The purpose of the proposed alarm is to enhance the safety of navigation taking into account the human element. No change of manning of the bridge is intended

Action to be taken: Paragraph 15

Related documents: SOLAS regulations V/15.7 and V/19.2.2, resolution MSC 128(75), MSC 71/20/4, MSC 71/20/12, MSC 79/20/1 and MSC 79/23, paragraph 20.28, the accident report from the cargo ship Karen Danielsen's collision with the Great Belt Bridge on 3 March 2005

Introduction

1 On 3 March 2005, a cargo ship with a gross tonnage of 3,120, registered in the Bahamas, failed to follow its planned track. Apparently there was a lack of control on the ship's navigation bridge. The result was a collision with the combined road and railway bridge across the Great Belt in Denmark. The forward mast, two large deck cranes, the top of the accommodation including all of the navigation bridge and the funnel of the ship were destroyed. The chief officer, who was on duty on the ship's navigation bridge, was killed when the ship's navigation bridge was demolished by the impact. The ship's master and cook were seriously injured. In the accident report it is reported that the chief officer, who was the OOW, had an excessive blood alcohol level. The bridge across the Great Belt also sustained damage and was closed to traffic for six hours until the damage to the structure had been checked.

2 The ship was equipped with a bridge navigational watch alarm system (BNWAS) of a simple type, but it was switched off. Had the BNWAS been functioning, this would have signalled to the master or another responsible officer that the navigation officer on duty was not alert. That could have prevented the ship from colliding with the bridge across the Great Belt.

For reasons of economy, this document is printed in a limited number. Delegates are kindly asked to bring their copies to meetings and not to request additional copies.

3 A number of groundings and collisions related to navigational watch-keeping on board ships have been analysed. The result of the analysis showed that an operational bridge navigational watch alarm (BNWAS) would have prevented many of the accidents. In co-operation with the shipping industry, a BNWAS that does not cause inconvenience to the operator has been developed. The system complies with resolution MSC.128(75) on Performance standards for a bridge navigational watch alarm system (BNWAS), which has been found to be effective and adequate. The system may include sensors that detect activity on the bridge, so that the Officer of the Watch (OOW) does not have to press a reset button at regular intervals. The system is now required in Danish ships with a length of 15 metres and above with a wheelhouse, with the exception of passenger ships on domestic routes.

4 The purpose of a BNWAS is to monitor bridge activity and detect operator disability, which could lead to maritime accidents. The system monitors the awareness of the OOW and automatically alerts the master or another qualified OOW if for any reason the OOW becomes incapable of performing the OOW's duties. This purpose is achieved by a series of indications and alarms to alert first the OOW and, if there is no response, then to alert the master or another qualified OOW. Additionally, the BNWAS provides the OOW with a means of calling for immediate assistance if required.

Scope of the proposal

5 It is proposed that SOLAS be amended to require that all ships of 150 gross tonnage and upwards and passenger ships irrespective of size shall be fitted with a BNWAS. The BNWAS shall be in operation when the ship is at sea. Exemption may be possible under certain circumstances. The purpose of the BNWAS is to enhance the safety of navigation taking into account the human element. No reduction in manning of the bridge is intended. IMO has adopted resolution MSC.128(75) on Performance standards for a bridge navigational watch alarm system (BNWAS). The Organization has, however, not adopted carriage requirements or guidelines for the use of such systems. A proposal for an amendment to SOLAS regulation V/19 is attached at annex. MSC 79 decided to instruct the DE Sub-Committee to amend the Code on alarms and indicators (resolution A.830(19)) to include among other alarms the BNWAS.

Need or compelling need

6 An unacceptably high number of navigation errors happen because the officer on watch on the bridge is asleep or incapacitated. A BNWAS will in all such cases alert a backup navigator. Some ship owners install BNWAS on a voluntary basis, because they see a need for it. A few Member States, including Denmark, have already realized the benefits of a BNWAS and require it on a national basis, this contributes towards the prevention of collisions or groundings on these ships – it is not preventing ships of other flags from causing collisions and groundings. There is therefore a compelling need for an international requirement for a BNWAS on all ships.

Analysis of the issues

7 Costs to the maritime industry will depend on the complexity of the system chosen. In its basic form a BNWAS installed on board a ship will cost about US\$1,500 per ship.

8 The legislative and administrative burdens at global level will be minimal, since the amendment is expected to be only one paragraph in SOLAS chapter V, regulation 19.

Benefits that would accrue from the proposal

9 A BNWAS in operation on the ship's navigation bridge would contribute greatly to minimize the risk of ship accidents caused by an OOW becoming incapacitated during the watch and this would harmonize the proactive stance already taken by certain member States.

Priority and target completion date

10 The fitting of BNWAS aims at preventing collisions, groundings and foundering of ships and prevents injury and loss of life at sea. The aim clearly calls for the subject to be given high priority.

11 It is expected that the carriage requirements could be finalized within two sessions of the NAV Sub-Committee.

Criteria for general acceptance

12 IMO has developed and adopted performance standards for a bridge navigational watch alarm system (resolution MSC.128(75)). The use of the BNWAS therefore falls within the scope of the subject safety of navigation, which is within scope of the objectives of IMO. However, requirements to fit and operate BNWAS in ships are missing.

13 The benefits of BNWAS will be that the risk of ships sailing for periods of time without a vigilant OOW is minimized. This clearly justifies the proposed action.

Identification of committee/subsidiary body(ies) essential to complete the work

14 The development of the proposed amendment to SOLAS, chapter V, regulation 19, falls naturally within the scope of the NAV Sub-Committee. It is estimated that the small addition to regulation V/19 could be finalized in two sessions of the Sub-Committee.

Action requested of the Committee

15 The Committee is invited to add the following new high-priority item to the work programme of the Sub-Committee on Safety of Navigation: "Carriage requirements for a bridge navigational watch alarm system (BNWAS)". It is recommended that this item be referred to the next session of NAV, so that the requirement may be finalized as early as possible.

ANNEX

**PROPOSAL FOR AMENDING SOLAS, CHAPTER V, REGULATION 19 TO INCLUDE
A CARRIAGE REQUIREMENT FOR A BRIDGE NAVIGATIONAL WATCH ALARM
SYSTEM (BNWAS)**

The Bahamas and Denmark propose that the following paragraph be added to regulation V/19.2.2:

Regulation 19

After subparagraph 2.2.2, the following new subparagraph is added:

- “.3 a bridge navigational watch alarm system (BNWAS) complying with standards not inferior to those adopted by the Organization*. The BNWAS shall be in operation whenever the ship is at sea.”

* Refer to the recommendation adopted by the Organization by resolution MSC.128(75) on Performance standards for a bridge navigational watch alarm system (BNWAS).



IMO

E

MARITIME SAFETY COMMITTEE
81st session
Agenda item 23

MSC 81/23/13
19 December 2005
Original: ENGLISH

WORK PROGRAMME

Sub-Committees on Safety of Navigation (NAV) and on Standards of Training and Watchkeeping (STW)

Proposal for a new work programme item for the NAV Sub-Committee on carriage requirements for ECDIS, and for the STW Sub-Committee on ECDIS training and familiarization

Submitted by Denmark and Norway

SUMMARY

Executive summary: This document refers to an ongoing FSA study on ECDIS/ENCs, the results of which will shortly be submitted to this Committee. The FSA study is nearly finalized, and the results indicate that ECDIS will be cost-effective for all types of cargo ships, but with a lower size limit yet to be determined. It has earlier been documented by another FSA that ECDIS is cost-effective for large passenger ships. With reference to these results, this document proposes that the NAV Sub-Committee be tasked with a new work programme item, i.e. to develop draft SOLAS regulations on the carriage of ECDIS equipment by relevant ship types. It is also proposed that the STW Sub-Committee be tasked with considering the related issue of "ECDIS training and familiarization"

Action to be taken: Paragraph 29

Related document: NAV 51/19

Introduction

1 Australia submitted a proposal to MSC 78 regarding the use of ECDIS (MSC 78/24/3), and comments on this proposal were submitted by France (MSC 78/24/18) and Norway (MSC 78/24/17) respectively. After discussions, MSC 78 decided to include a new work programme item on NAV's agenda "Evaluation of the use of ECDIS and ENC development". This new item was given high priority, and it was decided to give preliminary consideration to the subject during NAV 50. This was done, and NAV 50 established a correspondence group under the co-ordination of Norway to exchange views on 6 specific subjects related to ECDIS, and to submit a report to NAV 51.

For reasons of economy, this document is printed in a limited number. Delegates are kindly asked to bring their copies to meetings and not to request additional copies.

2 This correspondence group submitted its report (NAV 51/6) to NAV 51, which was firstly discussed in Plenary, then in a Working Group and finally in Plenary again at the end of the meeting.

3 As can be seen from the report of NAV 51 (NAV 51/19), there was considerable discussion on various issues related to ECDIS and, in particular, on the possible development of draft carriage requirements for ECDIS for certain types of ships. Even if opinions were divided, the following conclusion was reached towards the end of the meeting (NAV 51/19, paragraph 6.25):

“The Sub-Committee was also of the view that there should be an FSA on the use of ECDIS on ships other than High-Speed Craft and Passenger Ships prior to any discussions on possible carriage requirements and that the outcome of this FSA would be taken into account when developing any proposal for a carriage requirement.”

4 Shortly after NAV 51, the following countries agreed to initiate and fund a Formal Safety Assessment (FSA) on the use of ECDIS in various types of cargo ships: Denmark, Norway, Sweden and the United Kingdom. The work on this FSA study was started in September 2005. At the time of submission of the present document, the FSA study is nearly finalized and a report describing the work done, the results achieved and the final recommendations will be submitted to MSC 81 prior to the deadline for “bulky documents” (i.e. 7 February 2006).

5 A brief summary of the conclusions reached in the FSA study referred to above is given in the following:

a) It was decided to investigate a limited number of “representative” cargo ships types and sizes each sailing a “representative” voyage. When selecting types and sizes of ships, it was taken into account that the cost-effectiveness of risk control options investigated, will depend on a number of factors including the value of the ship, the value of its cargo, and the cost associated with any clean-up operations in case of an accident resulting in pollution caused by the ship’s cargo. In order to establish a basis for drawing *general conclusions on cargo ships* it was therefore decided to include a ship type providing the combination of relatively low value of the ship itself; low value of its cargo as well as low pollution potential. A bulk carrier carrying coal as cargo was chosen for this purpose.

b) When deciding which ship type(s)/(size(s) to include in the FSA *additional* to bulk carriers, various alternatives were discussed. Taking into account that various types of tankers constitute a large percentage of the world fleet, the following choice was made: include *two* tankers but of significantly different sizes; carrying different types of cargo and sailing quite different routes, so as to be able to establish the effect of these parameters on the cost-effectiveness of ECDIS.

c) The details of the ship types/sizes/routes investigated in this FSA study are as follows:

- *Tanker for oil*, 80,000 DWT, approximately 40,000 GT, trading between the Middle East (Kuwait) and the Mediterranean (Marseille, France)
- *Product tanker*, 4,000 DWT, approximately 2,000 GT, trading between Mongstad Terminal, Norway, and Stockholm, Sweden
- *Bulk Carrier*, 75,000 DWT, approximately 38,000 GT, carrying coal between Newcastle, Australia, and Tokyo, Japan

d) The only Risk Control Option examined in this FSA was ECDIS equipment using Electronic Navigational Charts (ENCs), and complying with the present IMO Performance Standards for ECDIS (i.e. resolution A.817(19) as amended by resolutions MSC.64(70) and MSC.86(70).)

e) The risk assessment for all three cases concluded as follows: the fitting and use of ECDIS with ENCs will have a risk reduction effect on grounding risk of approximately one third. Such a reduction is in line with previous research in the industry. The cost benefit assessment for all three cases gave the following results: the cost of implementation was significantly lower than the benefit of implementation. The ratio between benefit and cost was approximately 5 for the two larger ship, and approximately 2 for the smaller ship. Thus for all three cases, the NetCAF value (CAF = Cost of Averting a Fatality) was less than zero; i.e. the risk control option "ECDIS with ENCs" is cost effective.

f) As explained in subparagraph a) above, generally speaking ECDIS/ENCs will be more cost effective for most *other* cargo ship types compared to bulk carriers. In view of this and the conclusion reached that ECDIS will be cost-effective for bulk carriers, we consider that the FSA study as conducted gives a basis for establishing an ECDIS carriage requirement applicable to all *types* of cargo ships. However, the cost effectiveness for very small ships may be questionable. We recommend that the subject of lower size limit, as well as other factors relevant to ECDIS carriage requirements (see paragraphs 26 and 27) be discussed in depth in the NAV Sub-Committee with a view to arrive at clear recommendations to the MSC on such issues.

g) In an earlier FSA study on large passenger ships, it has been documented that fitting ECDIS equipment on such ships will be cost-effective (see documents MSC 78/4/2 and NAV 51/10). As stated, this study only considered *large* passenger ships, but the results were extremely robust regarding cost effectiveness (by a factor of approximately 100), so there should be no doubt that ECDIS would be cost-effective also for much smaller passenger ships. In view of this, we recommend that the NAV Sub-Committee also be tasked with including passenger ships in general when drafting ECDIS carriage requirements.

Scope of the proposal

6 Norway and Denmark propose that the NAV Sub-Committee be tasked with developing draft carriage requirements for ECDIS equipment, intended for future adoption by the MSC and subsequent inclusion into chapter V of the SOLAS '74 Convention. The lower size limit of ships and possibly other ship parameters to be included within the new requirement should be recommended by the NAV Sub-Committee based on the results of the FSA study referred to in paragraph 4 above, as well as other relevant factors referred to during discussions at NAV 51 (see paragraphs 26 and 27). One of these factors was "ECDIS training and familiarization", and this subject should be put on the work programme of the STW Sub-Committee.

Need or compelling need

7 During the last decade, casualty statistics for the maritime industry indicate a clear improving trend. However, each year there are still a number of accidents resulting in loss of life and/or harm to the environment. A large percentage of these accidents are caused by navigational errors. There are a number of underlying causes of navigational errors, but common factors include:

- .1 very high workload on navigators in general, but particularly during complex navigational situations;
- .2 the navigator has to use different types of facilities and equipment normally situated/fitted at different positions on the bridge in order to acquire a complete picture of the position of the ship in relation to all relevant navigational dangers;
- .3 some information available to the navigator might not be current and this can lead to erroneous decisions (i.e. actions taken too early or too late);
- .4 some types of vital information currently need to be updated manually, and are therefore prone to human errors (e.g. plotting of a ship's track on charts and the updating of paper charts);
- .5 some paper charts are based on old surveys and may contain significant errors or omissions; and
- .6 a major problem is the maintenance of a large number of paper charts on board vessels trading world-wide.

8 Experience has shown that ECDIS equipment with ENC's will contribute to reducing or eliminating the above causal factors. More details on the advantages provided by ECDIS equipment in these respects, are given under the heading "Benefits that would accrue from the proposal" in paragraphs 13 to 15. The FSA study referred to in paragraph 4 will quantify the positive effects of ECDIS, and will document the cost-effectiveness of introducing mandatory carriage requirements for such equipment.

9 As summarized in paragraph 5 above, the FSA study referred to will document that ECDIS equipment will be cost effective as a risk control option in relation to the safety of navigation. Therefore, in the view of Norway and Denmark there is a compelling need to approve the line of actions proposed in this document.

Analysis of the issues involved: Costs to the maritime industry

10 Fitting ECDIS equipment and providing ships with ENC's will involve costs for shipowners. But, as will be documented by the FSA study, the benefits both in relation to the safety of navigation, and to avoiding/limiting damages/losses of ships and harm to the environment will justify such cost. It should also be noted that the "administrative burden" on board ships due to the need for executing chart corrections, will be significantly reduced when ships are fitted with ECDIS and ENC's.

11 It should also be taken into account that the adoption of mandatory carriage requirements for ECDIS and ENC's will significantly increase the market. Generally speaking, this will contribute to decreasing the cost for each ship to be fitted.

Analysis of the issues involved: Associated legislative and administrative burden

12 The associated legislative and administrative burden relating to adoption of mandatory ECDIS carriage requirements for certain types/classes of ships will be moderate. The savings to society relating to the expected reduction in casualties will justify any such legislative and administrative burden.

Benefits that would accrue from the proposal

13 The first IMO performance standards for ECDIS equipment were adopted in 1995 by resolution A.817(19). Since then the voluntary use of ECDIS equipment and Electronic Navigational Charts (ENCs) on ships have increased slowly but steadily. ECDIS equipment has been improved over the years, and the availability of ENCs has also been steadily improving year by year. However, various sea areas are not yet covered by ENCs. This is disappointing, but understandable due to the "chicken and egg situation" for ECDIS and ENCs: the sale of ECDIS equipment is hampered by the fact that ENCs are not available for all coastal areas, and production of ENCs is hampered by the fact that a limited number of ships are fitted with ECDIS equipment. This situation will of course change fundamentally if and when IMO adopts carriage requirements for ECDIS equipment: after such a decision both ECDIS manufacturers and hydrographic offices will know with certainty that there will be a market for their products.

14 There is widespread recognition of the main advantages provided by using ECDIS plus ENCs compared to using paper charts:

- .1 the ship's actual position and track is instantaneously and continuously displayed directly in the chart. This reduces the workload and eliminates time delays and human errors experienced with manual plotting;
- .2 all relevant navigational information can be displayed in one place at the ship's conning position. This gives navigators more time to concentrate on the traffic and other factors relevant for safe navigation;
- .3 automatic alarms (e.g. anti-grounding) is available when using ENCs on ECDIS equipment;
- .4 updating of ENCs can be done automatically. Manual chart corrections on paper charts are very time consuming, in particular for ships trading world-wide. Furthermore, the dangers of human errors or omissions regarding chart corrections carried out on board ships are significantly reduced by using ECDIS and ENCs;
- .5 all ENCs are produced to a common and high quality standard;
- .6 the need to manually change (paper) charts, with the risk of position transfer errors being made, is eliminated; and
- .7 if a ship receives voyage orders for areas for which charts are not carried on board, the onboard ENC library CD may nevertheless contain such charts. In such cases, the Master may request and receive ENC chart permits via fax or e-mail, so that these charts can be unlocked for use while the ship is at sea.

15 In summary, the use of ECDIS will continuously provide navigators with more accurate and up-to-date navigational information. Furthermore, ECDIS will contribute to reducing the workload on navigators and will reduce or eliminate various types of human errors. Thus any mandatory requirement on ECDIS and ENCs will contribute to enhancing the safety of navigation and protection of the environment.

Priority and target completion date

16 In relation to the guidelines for establishing priorities (MSC/Circ.1099, annex, paragraph 2.11) the following factors are relevant:

“2 Measures aimed at substantially preventing maritime casualties or marine pollution incidents”; and

“5 Measures aimed at improving the safety and health of ships’ crew or personnel”.

17 As stated in the guidelines referred to, both these factors indicate that the task proposed should be given high priority.

18 Viewpoint on “Target completion date” is given in paragraph 25.

Indication of action required

19 See paragraph 28 below.

Is the subject within the scope of IMO’s objectives?

20 The subject will contribute to enhancing safety at sea and improving protection of the marine environment, and is therefore clearly within the scope of IMO’s objectives.

Do adequate industry standards exist?

21 The present industry standard for ECDIS equipment (the IMO performance standards) is resolution A.817(19) as amended by resolutions MSC.64(70) and MSC.86(70). Another relevant standard is “IEC 61174; Electronic chart display and information system (ECDIS) – Operational and performance requirements, methods of testing and required test results.”

22 The present standards can be considered “adequate”, but in view of various proposals for improvements of the IMO performance standards, MSC 80 decided that the present standard should be revised (MSC 80/24, paragraph 21.22). This revision is planned to be completed by NAV 53 in 2007, and the revised performance standards can then be adopted by the MSC in 2008. These facts should be taken into account when a future MSC meeting will decide on the entry into force dates for mandatory carriage requirements for ECDIS.

Do the benefits justify the proposed action?

23 As explained earlier, the action proposed will contribute to enhancing safety at sea and protection of the marine environment. Thus the action proposed is considered to be fully justified.

Identification of which committee/subsidiary body(ies) are essential to complete the work

24 The NAV Sub-Committee should be given the task of developing draft carriage requirements for ECDIS. However, as noted by NAV 51 (see paragraph 26) there are also factors related to ECDIS training and familiarization which should be considered. This should be done by the STW Sub-Committee.

Estimation of the number of sessions needed to complete the work

25 Due to the close proximity between MSC 81 and NAV 52, we recommend that NAV 52 only be requested to give preliminary consideration to this subject. Two more sessions of the NAV Sub-Committee may be needed to complete the work, so the target completion date of 2008 seems realistic. The STW Sub-Committee may also need two sessions to complete their work, and again 2008 should be realistic.

Additional comments on this proposal related to viewpoints expressed during NAV 51

26 As referred to in paragraph 6 above, NAV 51 was of the opinion that a number of factors should be taken into account in relation to discussing the results of a forthcoming FSA on ECDIS. This is summarized in paragraph 6.28 of the report from NAV 51, which reads as follows:

“With respect to the feasibility of an appropriate FSA on the safety benefits of the carriage of ECDIS, the Sub-Committee was of the view that such an analysis was feasible and desirable. It was recognized that there were a number of factors which needed to be taken into account in assessing the benefits, cost and risks so as to ensure that the results of any FSA are meaningful.

These factors include, but are not limited to:

- clarification of the regulatory regime and the status of associated performance standards;
- Electronic Navigational Charts (ENCs) coverage and ease of availability; and
- ECDIS training and familiarization.”

27 We have the following comments on the factors listed above: these factors (and possibly also other factors) are certainly relevant when conclusions are to be drawn regarding possible mandatory requirements on ECDIS. However, not all such factors can be taken into account within the actual FSA study. In view of this, we recommend that the NAV and the STW Sub-Committees should be tasked to also consider and take into account these and other factors relevant to benefits, cost and risks related to ECDIS, when reaching its conclusions and recommendations to the MSC on mandatory carriage requirements for ECDIS. A specific proposal is given below.

Proposal for a new work programme item for the NAV and the STW Sub-Committees

28 In summary, the recommendations on the complete scope of the proposals as described in paragraphs 6, 26 and 27 above, may be summarized as follows:

- .1 The NAV Sub-Committee should be tasked with developing draft carriage requirements for ECDIS equipment on passenger and cargo ships, intended for future adoption by the MSC and subsequent inclusion into chapter V of the SOLAS '74 Convention. The types/sizes of ships and possibly other ship parameters to be included within the new requirement should be recommended by the NAV Sub-Committee based on the results of the FSA study referred to in paragraph 4 above, as well as other factors relevant to the benefits, cost and risks related to the use of ECDIS equipment. These factors include, but are not limited to:

- clarification of the regulatory regime and the status of associated performance standards; and
 - Electronic Navigational Charts (ENCs) coverage and ease of availability; and
- b) The STW Sub-Committee should be tasked with considering the issue of "ECDIS training and familiarization" on the assumption that the MSC may adopt carriage requirements for ECDIS equipment applicable to various types and sizes of ships. The STW Sub-Committee should advise the MSC on the possible need for new or amended mandatory and/or recommendatory provisions on such training and familiarization.

Action requested of the Committee

29 The Committee is requested as follows:

- .1 to consider the viewpoints and recommendations provided in this document, as well as the conclusions of the related FSA study to be submitted to MSC 81 under agenda item 24 - Any other business; and
- .2 to approve new work programme items for the NAV and the STW Sub-Committees as proposed in paragraph 28 above.

FORSVARSMINISTERIET



Folketingets Forsvarsudvalg
Christiansborg

26. januar 2006

Regeringen besluttede i maj 2004 at gennemføre anbefalingerne i rapporten fra "udvalget vedrørende øget anvendelse af lodser samt styrket overvågning af sejladsikkerheden" som regeringen nedsatte i efteråret 2003 på baggrund af det supplerende regeringsgrundlag af 27. august 2003.

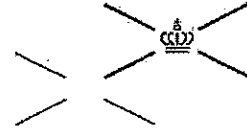
- ./ Med henblik på at orientere udvalgene om status for de enkelte forslag i handlingsplanen vedlægges en oversigt som giver bemærkninger til udviklingen inden for de enkelte forslag. Oversigten er udarbejdet med bidrag fra Økonomi og Erhvervsministeriet samt Miljøministeriet.

Det er sammenfattende vurderingen, at fremdriften i udviklingen og implementeringen af de forskellige forslag i handlingsplanen er tilfredsstillende. For blot at nævne en enkelt positiv udvikling handlingsplanen har medført, kan det oplyses at implementeringen af anræbsregimet som beskrevet i forslag nummer ét allerede har medført en stigning i antallet af lodsbestillinger. Dette anses som værende en særdeles positiv udvikling, som vil være til gavn for sikkerheden til søs og dermed også havmiljøet.

Med venlig hilsen

Søren Gade

/Keld R. J. Christensen



Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg
Christiansborg

26. januar 2006

Regeringen besluttede i maj 2004 at gennemføre anbefalingerne i rapporten fra "udvalget vedrørende øget anvendelse af lodser samt styrket overvågning af sejladsikkerheden" som regeringen nedsatte i efteråret 2003 på baggrund af det supplerende regeringsgrundlag af 27. august 2003.

- ./ Med henblik på at orientere udvalgene om status for de enkelte forslag i handlingsplanen vedlægges en oversigt som giver bemærkninger til udviklingen inden for de enkelte forslag. Oversigten er udarbejdet med bidrag fra Økonomi og Erhvervsministeriet samt Miljøministeriet.

Det er sammenfattende vurderingen, at fremdriften i udviklingen og implementeringen af de forskellige forslag i handlingsplanen er tilfredsstillende. For blot at nævne en enkelt positiv udvikling handlingsplanen har medført, kan det oplyses at implementeringen af anræbsregimet som beskrevet i forslag nummer ét allerede har medført en stigning i antallet af lodsbestillinger. Dette anses som værende en særdeles positiv udvikling, som vil være til gavn for sikkerheden til søs og dermed også havmiljøet.

Med venlig hilsen

Søren Gade

/Keld R. J. Christensen

11. januar 2006

Status i handlingsplan for gennemførelse af forslagene i rapporten vedrørende øget anvendelse af lodser samt styrket overvågning af sejladsikkerheden.

	Forslag	Aktiviteter	Ansvar	Tidshorisont	Bemærkninger
1	<p>Anrøb af alle større skibe når de bevæger sig ind i dansk farvand. (Skibene vil blive oplyst om, at de er overvåget under passagen og orienteret om forhold vedrørende anvendelse af lods, sejladsikkerhed og havmijø).</p>	<ul style="list-style-type: none"> Der udarbejdes procedurer for opkald ved SOK/Marinedis-trikterne. Udbygning af Maritime Assistance Service (MAS) ved Søværnets Operative Kommando i Århus. 	FMN	<p>Iværksættes senest 1. april 2005.</p> <p>Løbende og afsluttet i 2007 i forhold til de i dag kendte og forudsatte opgaver.</p>	<p>Procedure er udarbejdet. En trinvis implementering af anrøbsregimet er iværksat. I Fase 1 er skibe med en dybgang på 11 meter eller derover som ikke følger IMO anbefaling om anvendelse af lods blevet anråbt. Fase II som startede 1. november 2005 vil omfatte en videreførelse af fase I med henblik på at optimere procedure og ressourceforbrug. Effekten af anrøbsregimet har medført en betydelig stigning i antallet af lodsbestillinger, især på bestillinger foretaget med meget kort varsel.</p> <p>Maritime Assistance Service er fra 1. januar 2006 samplaceret med Søværnets Operative Kommandos operationscenter. Maritime Assistance Service vil bestå af i alt 28 personer fordelt på døgnberedskab af 4 personer.</p>
2	<p>Etablering af kystbaseret radardækning samkørt med landbaseret AIS (infrastruktur til brug for punkt 3 – 5).</p>	<ul style="list-style-type: none"> Etablering af landbaseret AIS. AIS udvides med sendere på boreplatforme og havvindmøller. 	<p>FMN</p> <p>FMN</p>	<p>1. juli 2005.</p> <p>Plan foreligger 1. juli 2005.</p>	<p>Landbaseret AIS er etableret.</p> <p>Der er udarbejdet en vurdering af AIS udvidelse med sendere på boreplatforme og havvindmøller. Der vil alene kunne opnås beskedne gevinster ved etablering af AIS-stationer på havvindmøller. Der ud-</p>

11. januar 2006

<p>arbejdes en nærmere analyse vedrørende evt. etablering på boreplatforme. Analysen forventes færdig inden den 1. april 2006.</p>			<p>11. januar 2006</p>
<p>Vedtaget jf. Lov nr. 533 af 24. juni 2005. Lov om etablering af udbygget radarovervågning af Danmarks farvandsområder</p>	<p>Projekt og bevilling foreligger - afventer afklaring af miljømæssige forhold.</p>	<p>FMN</p>	<p>Projekt og bevilling foreligger - afventer afklaring af miljømæssige forhold.</p>
<p>Prototype for samkøring af kyststradarbilde med AIS er i perioden september - oktober 2005 testet med positivt resultat. Samkøring af eksisterende kyststradarer og AIS forventes gennemført 1. april 2006. I første omgang som et stand-alone system.</p> <p>Landsdækkende samkøring af kyststradarer og AIS sker som en integreret del i forbindelse med implementeringen af kyststradarprojektet. Den fuldautomatiske samkøring forventes primo 2007.</p>	<p>1. juli 2005 (i forhold til eksisterende kyststradarer).</p>	<p>FMN</p>	<p>1. juli 2005 (i forhold til eksisterende kyststradarer).</p>
<p>Der er udarbejdet plan for implementeringen af den kontinuerlige overvågning samt forslag til ambitionsniveau for den kontinuerlige overvågning herunder afgrænsning af målgruppen.</p> <p>Overvågningen implementeres i takt med udviklingen og implementeringen af øvrige punkter i handlingsplanen herunder især handlingsplanens pkt. 2.</p>	<p>Planen skal være færdig 1. april 2005.</p>	<p>FMN</p>	<p>Der er udarbejdet plan for implementeringen af den kontinuerlige overvågning samt forslag til ambitionsniveau for den kontinuerlige overvågning herunder afgrænsning af målgruppen.</p> <p>Overvågningen implementeres i takt med udviklingen og implementeringen af øvrige punkter i handlingsplanen herunder især handlingsplanens pkt. 2.</p>
<p>3 Kontinuerlig overvågning af skibe, der udgør en særlig risiko.</p>	<p>Der udarbejdes en plan for trinvis implementering i takt med, at infrastrukturen kommer på plads.</p>	<p>FMN</p>	<p>Der udarbejdes en plan for trinvis implementering i takt med, at infrastrukturen kommer på plads.</p>

11. januar 2006

<p>4</p> <p>Pilotprojekt med landbaseret sejledsvejledning i et afgrænset område.</p>	<p>Der skal udarbejdes en projektbeskrivelse – igangsætning af projektet forudsætter, at AIS- og kyststradarprojekterne er gennemført.</p>	<p>FMN</p>	<p>Projektbeskrivelsen skal foreligge 1. april 2005.</p>	<p>Der gennemføres projekter i Storebælt og i Øresund. Projektet i Øresund tilstræbes gennemført som et bilateralt projekt med Sverige, og projektet i Storebælt gennemføres som et nationalt projekt.</p> <p>Det bilaterale projekt skal danne baggrund for en beslutning om iværksættelse af yderligere bilaterale projekter jf. handlingsplanens pkt. 5, og det nationale pilotprojekt skal være udviklingsplatform for det bilaterale pilotprojekt i Øresund, samt for evt. øvrige projekter.</p> <p>Begge projekter gennemføres med henblik på at opnå IMO godkendelse.</p>
<p>5</p> <p>Overvågning / sejledsvejledning for relevante skibe i nærmere definerede farvandsafsnit.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Med udgangspunkt i erfaringerne fra ovennævnte pilotprojekt udarbejdes projektbeskrivelse for den endelige tilrettelæggelse. • Der tages kontakt til Sverige og Tyskland på politisk niveau med henblik på deltagelse i pilotprojektet og senere bilateralt samarbejde. 	<p>FMN</p>	<p>Projektbeskrivelsen skal foreligge 3 måneder efter pilotprojektets afslutning.</p> <p>1. september 2004.</p>	<p>Afventer erfaringer fra pilotprojektet (pkt. 4)</p> <p>Forsvarsministeriet har i oktober 2004 tilskrevet svenske og tyske myndigheder. Projektet i Øresund tilstræbes gennemført som et bilateralt projekt. Baseret på erfaringer fra projektet træffes der beslutning om bilateralt samarbejde øvrige steder.</p>

11. januar 2006

	<ul style="list-style-type: none"> Der etableres centrale enheder til sejladsvejledning i stærkt trafikerede farvandsafsnit. Der søges etableret bilateralt samarbejde mellem Danmark og de relevante nabolande om VTS-lignende foranstaltninger. 		<p>Tidspunktet og omfang for etablering skal være indeholdt i ovennævnte projektkravskrivelse.</p>	<p>Jf. pkt. 4 er der indledt drøftelser med svenske myndigheder med henblik på at undersøge samarbejdsmuligheder om VTS lignende foranstaltninger i Øresund.</p>
6	<p>Tilbud om landbaseret lodsning mod betaling</p>	<p>FMN</p>	<p>Projektkravskrivelsen skal foreligge 1. juni 2005.</p>	<p>Der er udarbejdet en projektkravskrivelse for et pilotprojekt i Øresund.</p> <p>Under iagttagelse af krav til landbaseret infrastruktur vil projektet om landbaseret lodsning med fordel kunne gennemføres i enten Øresund eller Storebælt. Den endelige fastsættelse af, hvor projektet skal gennemføres vil imidlertid afhænge af fremdriften i projekterne vedrørende landbaseret sejladsvejledning herunder opbygning af infrastruktur.</p> <p>Ifølge forslaget til en ny lodslov fastsætter farvandsdirektøren nærmere regler for forsøg og eventuel etablering.</p>
7	<p>Tilpasning af SHIPPOS medlæsesystemet til IMO's lodsanbefalinger</p>	<p>ØEM</p>	<p>1. juli 2004.</p>	<p>Søfartsstyrelsen har den 30. april 2004 indsendt informationspapir om ændring af de skibstyper, som skal meldes til SHIPPOS. Papiret blev præsenteret den 6. juli 2004. IMO tog informationerne til efterretning.</p>

8	Skærpelse af meldepligt for statens fartøjer, såfremt der observeres hændelser af interesse for sejladssikkerheden	Der skal udarbejdes instruks/bekendtgørelse herom.	FMN/ØEM	1. oktober 2004.	Forsvarsministeriets cirkulære om indberetningspligt for danske statskibe er trådt i kraft den 20. oktober 2004.
9 A	Nedsættelse af prisen for lodsydelsler, herunder	<ul style="list-style-type: none"> • Fortsat effektivisering af lodsvesenet. • Fremsættelse af lovforslag om liberaliseringer på lodsområdet. • Undersøgelse af mulighederne for at certificere udenlandske lodser til at lodse i dansk farvand. • Der fremsættes forslag til ændringer i lodsloven og lov om sikkerhed til søs. 	FMN FMN FMN FMN/ØEM	<p>Der tilstræbes taktnedsættelse i sommeren 2004 og 2005.</p> <p>Det lovforberedende arbejde afsluttes ultimo 2004. Lovforslag fremsættes februar 2005.</p> <p>Lovforslag fremsættes februar 2005. Eventuelle yderligere undersøgelser skal være tilendebragt 1. juli 2005.</p> <p>Lovændringen kan eventuelt ske samtidig med ændringen af lodsloven, jf. ovenfor.</p>	<p>Lodstaksterne blev nedsat med 4 % pr. 1. oktober 2004 og 2 % pr. 1. december 2005. Hermed er taksterne på 3 år nedsat med i alt 10 %.</p> <p>Ved den forestående revision af regeringens lovprogram vil Forsvarsministeriet foreslå, at lovforslaget fremsættes i løbet af marts 2006.</p> <p>Forslaget til en ny lodslov indeholder bl.a. gennem konkurrenceudsætning af visse lodsninger mulighed for udstedelse af lodslicens til udenlandske lodser.</p> <p>I forslag til ny lodslov er indeholdt de administrative regler, der hidtil er fastsat i medfør af lov om sikkerhed til søs.</p> <p>Den 1. august 2005 overdrog Søfartsstyrelsen administration af IMO's lodsarbejdsregler til Farvandsvesenet. Søfartsstyrelsens bekendtgørelser vedrørende lodsning vil blive overdraget inden en ændret lodslov træder i kraft.</p>
10	Implementering af "Early Warning Scheme".	<ul style="list-style-type: none"> • Procedurer udarbejdes. • Systemet indføres. 	FMN	Efteråret 2004.	Systemet er iværksat i 2004.

11. januar 2006

<p>11</p> <p>Arbejde for, at EU-kommissionen fremsætter et forslag til EU-retsakt, der forbyder havneanløb for skibe, der ikke følger IMO's lodsanbefalinger.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kontakt til EU-kommissionen om fremsættelse af forslag. • Arbejde for fremsættelse og vedtagelse af EU-regler. 	<p>ØEM</p> <p>ØEM</p>	<p>1. juli 2004.</p> <p>Afventer forslag fra Kommissionen.</p>	<p>Erhvervsminister Bendt Bendtsen har ved flere lejligheder opfordret EU-kommissionen til at inkludere regler om forbud af anløb af havne i en kommende ændring af Overvågningsdirektivet (2002/59/EF) vedrørende skibe, der ikke følger IMO's lodsanbefalinger. Kommissionens har valgt ikke at inkludere et forslag herom i forbindelse med den tredje søsikkehedsplan grundet juridiske spørgsmål, som forhindrer dette.</p>
<p>12</p> <p>Fortsat arbejde med opfølgningen af IMO's principgodkendelse af Østersøen som "særligt følsomt område" med henblik på indførelse af yderligere præventive foranstaltninger til forbedring af sejladsikkerheden.</p>	<p>Udarbejde forslag til IMO om rutesystemer, følgeslæbeåbde, anvendelse af lods og områder, der skal undgås.</p>	<p>MIM</p>	<p>Foråret 2005.</p>	<p>Østersøen udpeges som "særligt følsomt område" med tilhørende ledsageforanstaltninger Associated Protective Measures (APM) pr. 1. juli 2006.</p>
<p>13</p> <p>Indberetning af skibe til flagstaten og havnestatskontroll databasen "SIRENAC", når IMO's lodsanbefalinger ikke efterleves under gennemsejling af danske farvande.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der etableres et operativt overblik hos en relevant ansvarlig myndighed over, hvilke skibe, der er omfattet af lodsanbefalinger, men ikke har lods om bord. • Der etableres procedurer for underretning af Søfartsstyrelsen om skibe, der ikke følger IMO's lodsanbefalinger. 	<p>FMN</p> <p>FMN</p>	<p>1. oktober 2004.</p> <p>1. oktober 2004.</p>	<p>Farvandsvæsenet vil have et overblik over hvilke skibe, der er omfattet af lodsanbefalinger, men ikke har lods om bord.</p> <p>Procedure er etableret. Farvandsvæsenet vil underrette Søfartsstyrelsen om skibe, der ikke følger IMO's lodsanbefalinger.</p>

11. januar 2006

	<ul style="list-style-type: none"> Der etableres procedurer for hurtigt indberetning til SIRE-NAC. 	ØEM	1. oktober 2004.	Søfartsstyrelsen vil indtaste skibe i databasen SIRENAC, hvilket kan medføre inspektion af skibet (havnestatskontrol)
14	Styrkelse af inspektionerne i regi af havnestatskontrolordningen for skibe, der ikke efterlever IMO's lodsanbefalinger.	ØEM	Frem til november 2004.	<p>På konferencen fik Danmark international opbakning til at skærpe havnestatskontrollen over for skibe, som ikke følger IMO's anbefalinger for brug af lods.</p> <p>Arbejdsgruppe under Paris MoU, er i færd med at udvikle et nyt inspektionsregime. Det forventes at resultatet kan bruges i forbindelse med udarbejdelsen af havnestatskontroldirektivet.</p> <p>Ifølge Kommissionens forslag til nyt havnestatskontroldirektiv skal skibes manglende efterlevelse af IMO's lodsanbefalinger betragtes som "Overriding factor for inspection". Dette medfører obligatorisk udvælgelse til inspektion ved førstkomende havneanløb.</p> <p>Havnestatskontrol procedure er pr. 1. september 2004 blevet revideret med henblik på i udvælgelsen af skibe at lægge særlig vægt på, om de pågældende skibe har fulgt IMO's lodsanbefalinger.</p>
15	Analyse af hensigtsmæssigheden i at forøge antallet af elektrooptiske stationer set i sammenhæng med en vurdering af behovet for en fortsat opretholdelse af bemandede kystudsigtsstationer eller	FMN	1. oktober 2004.	<p>Der arbejdes for at få princippet knæsat i erklæringen fra ministerkonferencen om havnestatskontrol (Vancouver - november 2004).</p> <p>Der arbejdes for at få princippet afspejlet i en kommende revision af EU-direktivet om havnestatskontrol.</p> <p>De danske procedurer for havnestatskontrol tilpasses så, sådanne skibe prioriteres ved udvælgelsen.</p> <p>Der udarbejdes en analyse af forslagene med henblik på endelig stillingtagen.</p> <p>Analyse er udarbejdet. Det anbefales ikke at nedlægge yderligere af de eksisterende bemandede stationer. Forslaget kan gennemføres i forbindelse med etablering af VTS foranstaltninger.</p> <p>Der udarbejdes et fornyet operativt grundlag for elektrooptiske løsninger.</p>

				Termin 1. juni 2006.	
16	Analyse af muligheden for øget systematisk informationsudveksling på det maritime område mellem involverede myndigheder.	Der udvikles modeller med anbefaling om valg af model, som tilgodeser de ønskede krav for øget og systematisk informationsudveksling på det maritime område mellem de involverede myndigheder.	FMN	1. september 2004.	<p>Der er etableret et samarbejdsorgan der skal sikre øget informationsudveksling på det maritime område. Samarbejdsorganet består af repræsentanter fra relevante maritime myndigheder.</p> <p>Den dynamiske udveksling af relevant maritim information mellem involverede maritime myndigheder implementeres ved, at PortNet og SafeSeaNet sammenkøres således, at der opnås synergi mellem disse to systemer. Tidsplanen for videreudviklingen af SafeSeaNet følger EU's anvisninger.</p> <p>Endelig er en fælles maritim Internet hjemmeside under udvikling således, at fx statiske maritime data kan udveksles mellem de maritime myndigheder.</p>
17	Muligheden for at reducere anvendelsen af tid til at tage lodser om bord og afsætte disse ved brug af helikopter.	Markedet for udbud af helikoptertransport undersøges og sammenholdes med nuværende udgifter til lodsernes transport og transporttid.	FMN	1. december 2004.	<p>Forslaget er undersøgt. Det kan konkluderes, at der ud fra økonomiske, sikkerhedsmæssige og praktiske aspekter ikke er grundlag for at benytte helikopter til transport af lodser.</p>
18	Etablering af en klar ansvarsfordeling mellem de myndigheder, der har opgaver på det maritime område med henblik på effektiv varetæelse af de hurtigt voksende kyststatsopgaver.	Forsvarsministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet udarbejder et oplæg til drøftelse mellem de involverede myndigheder.	FMN/ØEM	1. oktober 2004.	<p>Der er den 6. december 2004 indgået en aftale om en klar ansvarsfordeling på det maritime område mellem Økonomi- og Erhvervsministeriet og Forsvarsministeriet. Aftalen er viderebehandlet mellem Forsvarskommandoen og Søfartsstyrelsen, således at den operativt succesivt kan iværksættes.</p>

Forsvarsministeriet
Miljøministeriet
Økonomi- og Erhvervsministeriet

11. januar 2006


SØFARTSSTYRELSEN
NOTAT

22. februar 2006

Vores reference:

Sag 200513322

Arkivkode 30.01.01

Planlægningssekretariatet

(PLS)

/ACM

Oversigt over flagstater for skibe grundstødt i Storebælt i perioden 1997-2005

Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed har i 2005 udgivet en temaundersøgelse om grundstødninger og kollisioner i Storebælt i perioden 1997 til 2005. Detaljerede oplysninger om de 46 skibe, der indgår i undersøgelsen, fremgår af temaundersøgelsens bilag. Oplysningerne om skibenes flagstater er sammenfattet i nedenstående tabel og illustreret i cirkeldiagrammet på næste side.

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

Flagstat	Antal grundstødte skibe i Storebælt i perioden 1997 til 2005
Cypern	8
Malta	5
St. Vincent	3
Panama	3
Holland	3
Tyskland	2
Liberia	2
Kina	2
Grækenland	2
Antigua	2
Ukendt	1
Tyrkiet	1
Sverige	1
Storbritannien	1
Singapore	1
Rusland	1
Rumænien	1
Norge	1
Letland	1
Estland	1
Danmark	1
Cambodia	1
Bulgarien	1
Bahama	1

ØKONOMI- OG

ERHVERVS MINISTERIET

