

EN SAMLET MARITIM STRATEGI



REGERINGEN Juli 2010



EN SAMLET MARITIM STRATEGI

REGERINGEN Juli 2010

Forord

Danmark er en maritim nation. Med mere end 400 øer og en af Europas længste kyststrækninger har søfarten og de maritime erhverv traditionelt spillet en betydelig rolle i Danmark. Det gør de stadig.

I dag udgøres de maritime erhverv af en bred vifte af erhvervsgrøner, som har deres indtjening gennem aktiviteter på, i eller ved havet. Erhvervene omfatter skibsfart, havne, værfter, udstyrs- og serviceleverandører, offshore-energiproduktion, fiskeri, fiskeforarbejdning samt kystnær og maritim turisme. Disse erhverv bidrager væsentligt til den danske økonomi og til beskæftigelsen.

Internationalt er der i de senere år opstået en øget bevidsthed om havets store betydning og potentiale for at skabe vækst og beskæftigelse. Samtidig er der også en øget erkendelse af behovet for klima- og miljømæssigt bæredygtige løsninger samt styrket sikkerhed til søs. Ønsket er at skabe bæredygtig økonomisk vækst inden for det maritime område.

Regeringen ønsker med denne strategi at give et samlet billede af de politikker, der ligger til grund for det maritime område i Danmark. Mange gode initiativer er allerede i gang eller vil snarest blive iværksat, og samlet set anses der ikke at være behov for nye store tiltag på nuværende tidspunkt. Det synes derimod nyttigt at skabe integration mellem eksisterende og kommende initiativer.

Sigtet med strategien er at skabe overblik over de initiativer og konkrete tiltag, der allerede eksisterer eller snarest vil blive igangsat, og på den baggrund se på veje til at koordinere og optimere den igangværende indsats. Derved øges også gennem-sigtigheden på området.

Regeringens indsats fokuserer på fem overordnede mål:

1. Gode udviklingsmuligheder for de maritime erhverv.
2. Mindsket udledning af drivhusgasser og reduktion af luftforurening.
3. Beskyttelse af havmiljøet og kystzonen.
4. Øget sikkerhed til søs.
5. Koordination af indsatsen på det maritime område.

I det følgende redegøres der for de fem overordnede mål og den danske indsats for at nå disse mål. Samtidig identificeres initiativer og konkrete tiltag, der skal medvirke til, at målene nås.

1	Gode udviklingsmuligheder for de maritime erhverv	6
1.1	Skibsfart	9
1.2	Havne og infrastruktur	12
1.2.1	Færger	15
1.3	Fiskeri og fiskeforarbejdning	16
1.3.1	Primærfiskeriet	16
1.3.2	Fiskerihavne og fiskeforarbejdning	18
1.3.3	Lokal udvikling i fiskeriafhængige områder	19
1.3.4	Handel med fisk	19
1.3.5	Akvakultur	20
1.3.6	Forskning og udvikling på fiskeriområdet	21
1.4	Kystnær og maritim turisme	22
1.4.1	Turismeudvikling i de kystnære områder	24
1.5	Maritime uddannelser og kompetencer	26
1.6	Administrative lettelser	29
1.6.1	International indsats for administrative lettelser	29
1.6.2	Digital søfartsadministration	31
1.6.3	Regelforenkling på havneområdet	31
1.6.4	Lettere overblik for brugerne	32
1.7	Internationalt samarbejde	33
1.7.1	FN's konvention om international transport af gods	33
1.7.2	Trioformandskab i EU	34
1.7.3	EU's Østersøstrategi	34
1.8	Regional omstilling og udvikling af de maritime erhverv	37
2	Mindsket udledning af drivhusgasser og reduktion af luftforurening	39
2.1	Udvikling af energiteknologi på havet	41
2.1.1	Mere energieffektiv olie- og gasindvinding i Nordsøen	42
2.1.2	Vindkraft og bølgeenergi	43
2.1.3	Deponering af CO ₂ i undergrunden offshore	46
2.2	Internationale regler for skibsfartens CO ₂ -udledning	47
2.3	Grøn vækst i Det Blå Danmark	48
2.3.1	Incentamentsstruktur for klimavenlige skibe	50
2.4	Mindsket luftforurening fra skibsfart og fra olie- og gasindvinding	51

3 Beskyttelse af havmiljøet og kystzonen	54
3.1 Beskyttelse af havets natur og miljø	56
3.1.1 Havstrategidirektivet	56
3.1.2 Gennemførelse af internationale miljøkonventioner	57
3.1.3 Miljøbeskyttelse i det arktiske område	58
3.2 Bekæmpelse og forebyggelse af havmiljøforurening	60
3.3 Kystforvaltning, diger, havne og kystnær bebyggelse	62
3.3.1 Tilpasning til klimaændringer	62
3.3.2 Støj fra skibe i havn	63
4 Øget sikkerhed til søs	65
4.1 Sejladssikkerhed	67
4.1.1 Udvikling af skibrutesystemerne i danske farvande	67
4.1.2 Lods i Øresund og Storebælt	67
4.1.3 Femern Bælt-forbindelsen	68
4.1.4 Overvågning og sejladsvvejledning i Storebælt og Øresund	69
4.1.5 Integration af skibsinformationer	70
4.2 Sikkerhed til søs i det arktiske område	71
4.3 Internationalt arbejde for øget sikkerhed	74
4.3.1 Implementering af EU's tredje søsikkerhedspakke	74
4.3.2 Ratifikation af SUA-protokollerne	74
4.3.3 Skærpelse af ISM-koden	75
4.3.4 Maritime Labour Convention (MLC)	76
4.3.5 Ratifikation af ILO's fiskerikonvention	76
4.3.6 Pirateri	77
4.3.7 E-navigation og e-maritime	78
4.4 Forebyggelsesindsatsen	79
4.4.1 En forebyggelsesstrategi	79
4.4.2 Styrket sikkerhed i mindre fiskeskibe	79
5 Koordination af indsatsen på det maritime område	81
5.1 Koordination mellem myndigheder	83
5.1.1 Et ændret direktørforum	83
5.1.2 Et nyt dialogforum for interessenterne	84
5.2 Maritim fysisk planlægning	85
5.3 Geografisk infrastruktur for maritime informationer	88
5.4 Lettere indberetning på det maritime område	90
Bilag 1 De maritime erhverv og dansk økonomi	91

Gode udviklingsmuligheder for de maritime erhverv

KAPITEL 1



1 Gode udviklingsmuligheder for de maritime erhverv

De maritime erhverv har stor betydning for dansk økonomi¹. Således var værditilvæksten² i de maritime erhverv i perioden 2004-2009 gennemsnitligt på 7,7% af den samlede danske økonomi, mens den gennemsnitlige beskæftigelse i samme periode var på 3% af den samlede danske økonomi. Medregnes de indirekte virkninger, er tallene henholdsvis 9,4% og 4,4%³. I det lys er det afgørende, at der er en fremadrettet politik, som sikrer, at erhvervene fortsat har gode udviklingsmuligheder.

Der er stærke sammenhænge mellem de maritime erhverv. Det gælder særligt ud fra et socioøkonomisk perspektiv, idet der er sammenhænge inden for f.eks. uddannelse, på arbejdsmarkedet og i forhold til en række institutionelle forhold. På uddannelsessiden sker der en ”vandring” af kompetencer fra skibene til rederiernes landorganisationer og til de øvrige maritime erhverv, hvilket har stor betydning for opretholdelsen af stærke maritime kompetencer i Det Blå Danmark og således også for væksten. Tilsvarende er der gode samarbejds-mæssige netværk mellem den offentlige administration, forsknings- og uddannelses-institutioner samt erhvervsorganisationer inden for det maritime område⁴.

Sammenhængen er mindre udpræget, når man ser på de maritime virksomheders afhængighed af leverancer til og fra hinanden. Godt nok er skibsfarten f.eks. en vigtig aftager for udstyrs- og værftsindustrien, men skibsfartens globale karakter betyder samtidig, at leverancer fra virksomheder i Det Blå Danmark kun udgør en mindre del af dansk skibsfarts samlede indkøb af de omtalte ydelser.

De maritime erhvervs bidrag til den danske økonomi er faldet relativt fra 2008-2009 i takt med den konjunkturmæssige tilbagegang på verdensplan. Dette er i lighed med andre eksporterhverv. Således har den internationale økonomiske krise også aktualiseret behovet for, at Danmark yderligere udnytter sine styrker

-
1. De maritime erhverv defineres her som skibsfart, havne, skibsbygning, udstyrs- og serviceleverandører, offshore-olie- og gasindvinding, offshore-vindkraft, fiskeri, fiskeriforarbejdning samt kystnær og maritim turisme.
 2. Værditilvæksten henviser til bruttoværditilvæksten og udtrykker den produktionsværdi, som erhvervene har skabt, fratrukket forbrug i produktionen korrigeret for produktskatter og produktsubsidier.
 3. Se tabel 1.1 og 1.2 i bilag 1. Bemærk, at offshore-vindkraft samt kystnær og maritim turisme ikke er inkluderet i disse tal. Tallene er præget af usikkerhed.
 4. Se Navigating Blue Denmark – The structural dynamics and evolution of the Danish Maritime Cluster, Henrik Sornn-Friese, 2003; Søfartspolitisk Vækststrategi – Kompetencer og vækst, Søfartsstyrelsen, november 2003; og Danmark som Europas førende Søfartsnation, Økonomi- og Erhvervsministeriet, marts 2006.

på det maritime område og skaber gode rammer for fremtidig, bæredygtig maritim udvikling og vækst. Endvidere må de maritime erhverv indrette sig på skærpede klima- og miljøkrav og en eventuel øget forventning fra forbrugere og virksomheder om, at væksten skal ske på et klima- og miljømæssigt bæredygtigt grundlag. De maritime erhverv skal være rustede til at stå stærkt i den internationale konkurrence, når de internationale konjunkturer vender, og til innovativt at udnytte det vækstpotentiale, der er forbundet med den globale klima- og miljøudfordring.

Regeringen er bevidst herom og har derfor også allerede iværksat en række tiltag, som styrker dansk erhvervsliv i den internationale konkurrence og skaber grundlag for vækst. Det gælder bl.a. *Globaliseringsstrategien* fra april 2006, nedsettelsen af *Regeringens Vækstforum* i september 2009, etableringen af *Fonden til grøn omstilling og erhvervsmæssig fornyelse* fra november 2009, *Den offensive handelspolitiske strategi* fra juni 2007 samt *Forårspakke 2.0* fra marts 2009. Ses der mere specifikt på maritime tiltag, fremlagde regeringen bl.a. i marts 2006 handlingsplanen *Danmark som Europas førende søfartsnation*. Disse initiativer udgør fortsat et solidt og vigtigt grundlag for regeringens erhvervs- og vækstrettede politik. Vi skal holde fast i de nuværende initiativer og fortsætte langs den kurs, som allerede er udstukket.

Regeringen er gennem sine initiativer for at skabe gode erhvervsmæssige udviklingsmuligheder med til at understøtte de maritime erhvervs vækstpotentiale. I den forbindelse skal der samtidig tages hensyn til regeringens mål om mindsket udledning af drivhusgasser og reduceret luftforurening, beskyttelse af havmiljøet og kystzonen samt øget sikkerhed til søs. Disse mål er kort sagt integrerede elementer i en samlet maritim politik.

I det følgende beskrives indsatsen for at skabe gode erhvervsmæssige udviklingsmuligheder for de maritime erhverv. Indsatsen er til dels målrettet specifikke maritime erhverv, såsom skibsfart, fiskeri og turisme, men fokuserer også på horisontale initiativer med betydning for flere erhverv, såsom indsatsen for at lette erhvervets administrative byrder.

1.1 Skibsfart

Skibsfarten bidrager væsentligt til dansk økonomi. Således var værditilvæksten set over perioden 2001-2006 på ca. 20 mia. kr. pr. år⁵, og beskæftigelsen inden for skibsfarten ligger i samme periode på ca. 15.000 arbejdspladser. Skibsfarten bidrager desuden betydeligt til betalingsbalancen. I 2008 var de samlede indtægter ved søtransport på 191 mia. kr. Efter afholdelse af udgifter i fremmede havne og leje af skibe med besætning m.v. blev nettoindtægten på 62 mia. kr. Herfra går der udgifter til brændstof og leje af skibe uden mandskab m.v., således at skibsfartens nettobetydning for betalingsbalancen bliver på ca. 15 mia. kr. årligt i perioden 2006-2008⁶.

Danske redere ejer i dag den niendestørste handelsflåde i verden, og ca. 6% af verdenstonnagen kontrolleres fra Danmark. Ca. 10% af verdenshandlen transporteres af danske rederier⁷. Mere end 25% af den kinesiske eksport af forarbejdede produkter transporteres i 2006 på skibe opereret af danske redere.

Dansk skibsfart er kort sagt en stor international spiller med stor betydning for dansk økonomi.

Skibsfarten regnes for at være motoren for en række af de øvrige maritime erhverv. Således trækkes Det Blå Danmarks værdikæde oftest af skibsfarten, og flere af de øvrige erhverv i Det Blå Danmark er leverandører til international skibsfart. Skibsfart er et globalt erhverv, der leverer internationale transportydelser. Derfor mærker skibsfarten tidligt ændringer i den internationale efterspørgsel og regulering.

Den globale økonomiske krise har skærpet de globale konkurrencevilkår, som dansk skibsfart er undergivet. Det er fortsat usikkert, hvad krisens præcise konsekvenser bliver for dansk skibsfart. Det står dog klart, at den internationale konkurrence er blevet hårdere. Det forventes, at krisen vil bevirke, at nogle rederier vil koncentrere deres aktiviteter under færre registre, mens udenlandske rederier, hvis rammebetingelser ”smuldrer”, søger nye og mere stabile registre for deres skibe. Her skal Danmark fortsat være en attraktiv løsning for såvel danske som udenlandske rederier, der ønsker at udøve økonomisk aktivitet i Danmark med kvalitetsskibe.

5. Se tabel 1.3 i bilag 1.

6. Se tabel 1.5 i bilag 1.

7. Kilde: Tabel 3 og tal for 2008 fra Danmarks Rederiforening.

Regeringens indsats på området er koncentreret om at fastholde de nuværende rammebetingelser og markedsadgangen for danske skibe. Afsættet for dette virke er fortsat regeringens handlingsplan *Danmark som Europas førende søfartsnation* fra 2006. Når de fremtidige internationale konkurrencevilkår for skibsfarten tegner sig tydeligere, og det står klart, hvilke strukturelle ændringer det måtte give anledning til, bør der tages initiativ til en mere grundig analyse af nødvendigheden af nye tiltag. Det skal i denne forbindelse undersøges, hvilke barrierer der kan opstå eller er opstået for yderligere indflagning af skibe til Danmark og eventuelle nye initiativer til sikring af de maritime kompetencer.

Danske rederiers afsætnings- og vækstmuligheder afhænger i høj grad af fri markedsadgang. Det er på den baggrund vigtigt at sikre sig mod protektionisme og fortsat arbejde for at fremme international liberalisering af søtransportsektoren for at undgå, at dansk skibsfarts indflydelse på de globale markeder påvirkes i negativ retning. Indsatsen på det handelspolitiske område skal derfor fortsat prioriteres højt, både på de store markeder som USA og Kina, men også på fremtidige vækstmarkeder.

På EU-plan står man over for flere tiltag, som har stor betydning for dansk skibsfart. EU's statsstøtteretningslinjer, der bl.a. muliggør den nuværende tonnageskatning i Danmark og andre EU-lande, står således over for en revision. Endvidere har Europa-Kommissionen iværksat en maritim transportstrategi frem mod 2018⁸, som lancerer en række tiltag af betydning for skibsfarten.

Overordnet set handler det om at fortsætte den kurs, som allerede er udstukket. Der skal ikke på nuværende tidspunkt igangsættes nye omfattende initiativer, men der skal justeres og tilpasses, så Danmark fortsat kan være blandt verdens førende søfartsnationer.

8. KOM(2009)8.

Regeringen vil

- sikre en smidig søfartsadministration med få administrative byrder for erhvervet;
- fortsat arbejde for gode og stabile rammevilkår for skibsfarten, der sikrer den internationale konkurrenceevne;
- gøre status på handlingsplanen *Danmark som Europas førende søfartsnation* samt overveje behovet for en justering heraf;
- fortsat arbejde for frie og åbne markeder og øget markedsadgang for dansk skibsfart og modarbejde protektionistiske tiltag på det maritime område, herunder konkurrenceforvridende statsstøtte;
- arbejde for at fastholde og udbygge kontakten til de lande, hvis markeder har stor betydning for dansk skibsfart;
- søge aktivt at løse problemer vedrørende markedsadgang, som danske søfartsinteresser møder i tredjelande, multilateralt (WTO), bilateralt (Free Trade Agreement) eller ad hoc, gennem brug af ambassader og Kommissionens markedsadgangsteam;
- i tæt dialog med andre europæiske skibsfartsnationer aktivt arbejde for, at EU's retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren fortsat udgør et stabilt rammevilkår, som sikrer europæisk skibsfarts internationale konkurrenceevne;
- aktivt søge indflydelse på Kommissionens konkrete initiativer i medfør af EU's maritime transportstrategi frem mod 2018 og indgå i et tæt samarbejde med øvrige europæiske skibsfartsnationer om at sikre maritim transport attraktive og internationalt konkurrencedygtige rammevilkår.

1.2 Havne og infrastruktur

Hvert år transporteres over 200 mio. tons gods, der har start- og slutdestination i Danmark. Hvor indenrigsgodstransporten domineres af lastbiler, forholder det sig omvendt med den internationale godstransport (inkl. transitttransport). Her er skibsfarten den dominerende transportform med en andel på godt 67% af godsmængden målt i ton. Fra 2000 og frem til andet kvartal 2008 var godsomsætningen i danske havne støt stigende, men den økonomiske krise har sat sit præg, og godsomsætningen i andet kvartal 2009 var den laveste i hele perioden⁹. Det forventes dog, at godsmængderne i Danmark på sigt vil stige igen, og derfor er det nødvendigt med et fortsat fokus på udvikling af havnene.

I januar 2009 indgik transportministeren sammen med et bredt politisk flertal trafikaftalen *En grøn transportpolitik*, der fastsætter rammerne for de statslige investeringer i den danske infrastruktur frem mod 2020. Aftalen indeholder overordnede grønne principper for transportpolitikken samt konkrete initiativer for ca. 87 mia. kr.

Aftalen sætter bl.a. fokus på de danske havnes rolle i udviklingen af den danske infrastruktur, hvor havnene bidrager både til mere miljøvenlige transportløsninger og til aflastning af vejene. I den henseende understreges vigtigheden af, at de større danske havne fortsat udvikles som effektive bindeled mellem de land- og søbaserede transportformer. Dette vil også muliggøre vækst i havnene.

I aftalen er der øremærket mere end 1 mia. kr. til konkrete projekter, der vil styrke den såkaldte baglandsinfrastruktur til de danske havne i form af bedre vej- og baneforbindelser til havne af stor national eller regional betydning.

Transportministeren har i april 2009 offentliggjort en redegørelse til Folketinget om fremtidens godstransport. Redegørelsen indeholder regeringens bud på godstransporterhvervets kommende udfordringer, hvor målet er effektiv distribution og logistik i verdensklasse samt at få reduceret transportsektorens negative påvirkning af klima og miljø.

Redegørelsen tager udgangspunkt i den politiske aftale om en grøn transportpolitik og sætter yderligere fokus på udviklingen af havnene med en række initiativer, der har til formål at styrke havnenes rammebetingelser og udviklingsmuligheder:

9. Se figur 1.1 i bilag 1.

- *Redegørelse om arealanvendelsen på danske havne.* Transportministeriet har sammen med Miljøministeriet udarbejdet en redegørelse om udviklingen af havnearealer i Danmark. Redegørelsen viser bl.a., at der forventes en vækst i havnearealer på ca. 8 mio. m² de kommende år svarende til det nuværende samlede areal i fire af Danmarks største havne¹⁰. Redegørelsen indeholder desuden en udmelding af nationale interesser på havneområdet, som fremover skal fungere som rettesnor for kommunerne i arealplanlægningen ved havne.
- *Regelforenkling på havneområdet.* Dette indebærer bl.a. identifikation af regler og administrative procedurer på havneområdet, der potentielt kan forenkles eller lattes til fordel for erhvervsudviklingen i havnene.
- *Evaluering af havnelovens effekt.* Formålet er at sikre, at loven skaber de bedst mulige rammer for en effektiv udvikling af havnene og erhvervslivet på havnene.

Herudover arbejdes der med en række initiativer, som vurderes at kunne have en positiv betydning for erhvervsudviklingen, også på det maritime område:

Center for Grøn Transport

Transportministeren har i 2009 etableret Center for Grøn Transport. Centeret skal arbejde med en række konkrete initiativer, der skal bidrage til at reducere CO₂-udledningen for transportsektoren. Center for Grøn Transport beskæftiger sig primært med vejtransport og reduktion af vejtransportens CO₂-udledning. Centeret er i sin opstartsfasen og skal bl.a. beskæftige sig med forsøgsprojekter om energieffektive transportløsninger. Sådanne forsøgsprojekter kan være inden for såvel godstransport som persontransport, og der kan eksempelvis indgå løsninger, der berører optimering mellem vejtransport og havne.

Marco Polo og TEN-T

EU prioriterer havnenes og søfartens rolle højt både i relation til deres betydning i transportkæden og i relation til klimaspørgsmålet. Sigtet er at flytte mere gods fra vej til jernbane og sø. Havnene er derfor blevet opprioriteret i de såkaldte TEN-T-støtteprogrammer og Marco Polo, som har fået tildelt flere støttemidler de kommende år.

10. Esbjerg, Århus, Kalundborg og Fredericia havn.

Der arbejdes på at fremme danske havne og øvrige relevante aktørers brug af EU-støtteprogrammer som TEN-T og Marco Polo, herunder i de to regionale fora Nordsø-gruppen og Østersø-gruppen under Motorways of the Sea (MoS) programmet. Motorways of the Sea-programmet har som formål at samle gods-transporten på søbaserede transportruter som en integreret del af de samlede transportkæder og logistiksystemer mellem medlemslandene. Det sker for at mindske trafiktætheden på vejnettet og/eller forbedre forbindelserne til rand- og ydreområder. Sigtet er bl.a. at bidrage til endnu mere effektive og miljøvenlige transportløsninger i disse områder. Senest er der givet tilsagn om EU-støtte til udvidelsen af adgangsvejen E 20 til Esbjerg Havn.

Tænketaanke

Der er i regi af Transportministeriet nedsat to tænketanke vedrørende henholdsvis godstransport og persontransport.

Godstransportens Tænketaanke er et forum ledet af transportministeren, hvor repræsentanter fra erhvervets organisationer drøfter aktuelle udfordringer og løsningsmuligheder for godstransporterhvervet, og hvor grundlaget for en fortsat effektivisering af sektoren udvikles. Tænketaanken har desuden vist sig at være et godt forum for generel idé- og vidensudveksling, branchespecifikke drøftelser samt konkrete samarbejdsprojekter. I Godstransportens Tænketaanke drøftes endvidere temaer på tværs af de enkelte transportformer, bl.a. hvordan samspillet mellem transportformerne kan styrkes, herunder søtransport.

Persontransportens Tænketaanke ledes tillige af transportministeren. Heri deltager en række af de vigtigste interessenter fra persontransportområdet. Sigtet med tænketanken er at skabe et tværgående nationalt dialog- og debatforum, hvor de respektive deltagere mindst to gange årligt har lejlighed til at sætte vedkommende emner og spørgsmål på dagsordenen til faglig drøftelse. Tænketaanken skal være et forum, hvor udviklingen af en bæredygtig, helhedsorienteret persontransport og den løbende implementering af nye tiltag diskuteres. Et særligt fokus og formål vil være herigennem at styrke sammenhængen mellem transportformerne i persontransporten.

Regeringen har således allerede udstukket pejlemærker for, hvordan havne-sektoren skal udvikle sig bæredygtigt i fremtiden. De nævnte initiativer på området skal sikre, at bæredygtighed og vækst går hånd i hånd, og at de danske havne er med til at sikre en effektiv infrastruktur i Danmark. Regeringen vil således fortsætte det igangværende arbejde på området.

Regeringen vil

- arbejde for at styrke havnenes rammebetingelser og udviklingsmuligheder, jf. redegørelse til Folketinget om fremtidens godstransport;
- arbejde for at sikre en effektiv infrastruktur og for at styrke samspillet mellem transportformerne, herunder sø- og landbaserede transportformer.

1.2.1 Færger

Statens samfundsbegrundede færgeruter er vigtige bindeled mellem landsdele samt til og fra øer, hvis geografiske placering gør befolkningen afhængig af en velfungerende færgebetjening. Færgebetjeningen udgør et vigtigt rammevilkår for øernes befolkninger, og færgebetjeningen er et centralt element i øernes tilgængelighed. De er således også afgørende for den økonomiske udvikling i de øsamfund, som de betjener.

Den samfundsbegrundede færgebetjening søges derfor tilrettelagt, så betjeningen bedst muligt afspejler efterspørgselen. Samtidig er det vigtigt at understøtte en effektiv færgedrift. Et led i en god og effektiv betjening er gennemførelsen af velfungerende udbud med konkurrence mellem flere rederier. Det er derfor vigtigt fortsat at sikre gode rammevilkår for den udbudte færgetrafik.

Regeringen vil

- sikre fortsat gode rammevilkår for den udbudte færgetrafik i Danmark.

1.3 Fiskeri og fiskeforarbejdning

På fiskeriområdet indtager Danmark en styrkeposition, som vi fortsat skal fastholde og udvikle. Fiskerisektoren har betydning for beskæftigelsen i kystområder, og fiskerisektoren bidrager væsentligt til den lokale økonomi i udkantsområder som Nord- og Vestjylland samt Bornholm, hvor hovedparten af sektoren er lokaliseret.

Aktiviteterne på havet genererer beskæftigelse i fiskeforarbejdningsindustrien, der forarbejder både dansk og udenlandsk fangede fisk. Værditilvæksten inden for fiskeforarbejdning er steget fra næsten 2 mia. kr. i 2001 til ca. 2,7 mia. kr. i 2006¹¹. Handelen med fiskerivarer sker i hård konkurrence på et globalt marked, og Danmark er med sin betydelige forarbejdningsindustri den femtestørste eksportør af fiskerivarer i verden og den niendestørste importør. Den danske import af fiskevarer udgjorde i 2008 ca. 12 mia. kr., og eksporten udgjorde mere end 19 mia. kr.¹²

Som et meget eksportorienteret erhverv oplever fiskeriet og fiskeforarbejdningen også konsekvenserne af den aktuelle, globale økonomiske krise med faldende efterspørgsel og faldende priser. Derudover er der forskydninger i udbuddet af fisk som følge af kvoter i EU og adgangen til uforarbejdede fisk uden for EU, som har betydning for erhvervets udvikling.

Alle led i fiskerisektoren bidrager til vækst, arbejdspladser, eksport, aktiviteter og oplevelser – det gælder således både primærfiskeriet og forarbejdningssektoren samt bredere set i forhold til fiskerihavne, rekreativt fiskeri og lokal udvikling i fiskeriafhængige områder. Regeringen arbejder allerede både nationalt og ikke mindst på EU-plan for en fortsat udvikling af fiskerisektoren i Danmark med henblik på at sikre bæredygtig vækst i sektoren. Der er tale om en omfattende og målrettet indsats bl.a. gennem påvirkning af EU-politikken og udmøntning af midler fra Den Europæiske Fiskerifond.

1.3.1 Primærfiskeriet

I 2012 skal der gennemføres en reform af EU's fælles fiskeripolitik. Allerede i efteråret 2008 afleverede regeringen de danske input til reformen til Europa-

11. Se tabel 1.3 i bilag 1.

12. Kilde: Fiskeristatistisk Årbog 2008, Fiskeridirektoratet.

Kommissionen og EU's Ministerråd. Den danske model indebærer bl.a. et skifte fra landingskvoter til fangstkvoter. Det betyder, at alle fisk, der kommer med om bord, skal med i land og afskrives på fiskekvoten. Dermed mindskes mængden af udsmid. Det danske forslag peger også på mere fiskeri med selektive redskaber – f.eks. net med større maskestørrelser. Sådanne redskaber skal sørge for, at fiskeriet skåner de små fisk, der også giver fiskeren den mindste pris. I foråret 2009 foreslog regeringen et egentligt forbud mod udsmid med Østersøen som pilotprojekt. Og i oktober 2009 besluttede Østersølandene at gennemføre fiskeri med mere selektive redskaber i Østersøen og samtidig at lave en køreplan for, hvordan man gennemfører et forbud mod udsmid af fisk.

En høj investeringstakt og innovationsevne vil ofte være forudsætningen for fiskefartøjernes konkurrenceevne. Der er desuden fortsat muligheder for en generel kvalitetsforbedring af fisken gennem bedre håndtering af fisken om bord på fiskefartøjerne – herunder udvikling af bedre fangstbehandlingsudstyr og mere optimale opbevaringsforhold på fartøjerne. Gennem fiskeriudviklingsprogrammet¹³ vil sådanne initiativer kunne understøttes.

Regeringen vil

- fortsætte bestræbelserne på at trække EU's fælles fiskeripolitik i en mere bæredygtig retning bl.a. ved at arbejde for at få indført en udbygget fangstkvotemodell i fiskeripolitikken i 2012 og ved at arbejde aktivt for udvikling af nye og mere selektive fiskerimetoder bl.a. med henblik på eliminering af udsmid af fisk;
- arbejde for en reform af den fælles fiskeripolitik i EU i 2012, der øger fiskernes ansvar for udvikling af mere bæredygtige fangster;
- arbejde for øget værditilvækst i primærsektoren. Efter liberaliseringen af fiskeripolitikken vil den primære indsats omfatte støtte til udvikling vedrørende værditilvækst, certificering og global konkurrencekraft.

13. Fiskeriudviklingsprogrammet er det danske program for udmøntning af midler fra Den Europæiske Fiskerifond, som er en EU-strukturfond, der støtter udviklingen af et bæredygtigt fiskeri og en bæredygtig akvakulturproduktion i perioden 2007-2013. Fonden stiller tilskudsmidler til rådighed til at fremme udviklingen inden for fiskeri- og akvakultursektoren.

1.3.2 Fiskerihavne og fiskeforarbejdning

Mange lokalområder med fiskeriaktivitet oplever et faldende indbyggertal og er præget af et relativt lavt uddannelsesniveau og en ensidig erhvervsstruktur. Beskæftigelsen, der er knyttet til fiskeriet, havnene og fiskeforarbejdningsindustrien, udgør i visse lokalområder en ikke ubetydelig del af den samlede beskæftigelse. I forbindelse med nedskæringer og forandringer i fiskeriflåden og større afhængighed af importeret fisk skal de danske havne og fiskeforarbejdningsindustrien derfor også tilpasses og udvikles. Bl.a. skal havnenes kvalitet og produktivitet i forbindelse med landing, håndtering, transport og afsætning af fangsterne højnes, ligesom arbejdsmiljøet og sikkerheden i fiskerihavnene skal forbedres. Det vil endvidere være nødvendigt fortsat at yde støtte til fiskeforarbejdningsindustrien, da det er med til at sikre en langsigtet opretholdelse af sektorens konkurrenceevne i en situation, hvor den er udsat for hård konkurrence på et globalt marked.

Regeringen vil

- fortsat understøtte udviklingen af fiskerihavne under Den Europæiske Fiskerifond (fiskeriudviklingsprogrammet) med henblik på, at der i strategiske fiskerihavne tilbydes en sammenhængende service på et højt niveau, mens der i nichehavnene, herunder landingspladser, tilbydes basale servicefunktioner for små og mindre samt lokalt forankrede fiskerfartøjer;
- fortsat understøtte udviklingen af fiskeforarbejdningsindustrien under Den Europæiske Fiskerifond (fiskeriudviklingsprogrammet) med henblik på at fremme forarbejdningsindustriens udvikling i såvel miljømæssig som økonomisk bæredygtig retning; at bidrage til produktion og afsætning af fisk, fiskerivarer og akvakulturprodukter af høj kvalitet; at fremme virksomhedernes udvikling og modernisering samt at sikre tilpasning til ændrede forsynings- og markedsforhold.

1.3.3 Lokal udvikling i fiskeriafhængige områder

Regeringen har givet lokale kræfter direkte indflydelse på udviklingen i landdistrikter og fiskeriområder gennem lokale aktionsgrupper. En lokal aktionsgruppe er en forening, som skal drive udviklingen af landdistrikterne og fiskeriområderne i bredt samspil med lokalsamfundet. Foreningen er åben for alle, som vil være med til at gøre en forskel og sætte mere fart på erhvervslivet, skabe nye job og gode levevilkår i området. En del af opgaven for den lokale aktionsgruppe er at fordele de midler, som aktionsgruppen råder over. Midlerne skal fordeles ud fra en målsætning om, at de støttede projekter skal bidrage til at opfylde aktionsgruppens udviklingsstrategi. Erfaringerne med lokale aktionsgrupper har været positive, og derfor vil regeringen fortsat understøtte dette arbejde.

Regeringen vil

- fortsat afsætte midler til og bygge videre på de hidtidige erfaringer med de lokale aktionsgrupper i fiskeriområderne samt arbejde for en yderligere effektorienteret forvaltning af de projekter, der iværksættes af de lokale aktionsgrupper.

1.3.4 Handel med fisk

Som en lille åben økonomi, der også har en stor eksport af fiskevarer, der er afhængig af import af fisk, er sikringen af et frit marked en vigtig udfordring for Danmark. Danmark rangerer som verdens niendestørste importør af fiskevarer – nem adgang til billige råvarer er således en forudsætning for den store danske fiskeforarbejdningssektor, som sikrer Danmark en femteplads i verden i forhold til eksport af fiskevarer.

Regeringen vil

- arbejde for bedre markedsadgang for fiskevarer til Danmark og til EU's marked gennem at nedsætte og gerne helt afskaffe told på fiskevarer til den danske forarbejdningsindustri og gennem forøgede mængder af fisk, der kan importeres til EU på gunstige vilkår (toldkontingenter);
- arbejde for bedre markedsadgang for danske fiskevarer på eksportmarkederne.

1.3.5 Akvakultur

Akvakultur er fiskeopdræt i ferskvand (dambrug) og saltvand (havbrug). Akvakultursektoren i Danmark producerede i 2008 ca. 46.000 tons fisk til en værdi af 826 mio. kr., hvoraf ca. 90% eksporteres. Den primære produktion beskæftiger ca. 600 personer. Danmark har et stort potentiale for en satsning på akvakultur, og regeringen ønsker at støtte udviklingen af en såvel miljømæssig som økonomisk bæredygtig vækst i erhvervet. Udviklingen af akvakulturen skal støtte lokal erhvervsudvikling og økonomien i de små havne samt bidrage til råvareforsyningen i fiskeindustrien. Akvakulturprodukter udgør et vigtigt bidrag til fødevarerforsyningen, ikke mindst i kraft af fiskens særlige sundhedsmæssige kvaliteter. I den politiske aftale om *Grøn Vækst* er der aftalt en særlig indsats for akvakultur. Der etableres en tilskudspulje på i alt 100 mio. kr. i perioden 2010-2015 som supplement til de eksisterende støttemuligheder i fiskeriudviklingsprogrammet. Desuden blev der nedsat et akvakulturudvalg, som i maj 2010 har fremlagt sine anbefalinger for akvakulturerhvervets langsigtede erhvervs- og miljøvilkår.

Regeringen vil

- understøtte og fremme en bæredygtig akvakulturproduktion i Danmark, jf. aftalen om Grøn Vækst.

1.3.6 Forskning og udvikling på fiskeriområdet

Moderne fiskeri står over for en lang række udfordringer: begrænsede fiskeressourcer, forbrugerpræferencer for certificeret fisk (en mærkningsordning for fisk, der er fanget bæredygtigt), stigende energiomkostninger samt miljø- og klimamæssige påvirkninger.

Den danske fiskeindustri er blandt de ledende, når det gælder om at balancere disse parametre med behovet for at køre en effektiv og profitabel forretning. Særligt udviklingen af design af udstyr til fiskeindustrien er blandt danske kernekompetencer, og Danmark har en større gruppe ledende virksomheder på dette område. Disse kan være med til at skabe innovation i form af f.eks. reduceret energiforbrug på fiskefartøjer, klima- og miljøvenlige fiskeredskaber og fiskemetoder samt udstyr til at dokumentere fiskeriet.

På forskningsområdet vil der være behov for anvendelsesorienteret forskning i f.eks. fiskebestandenes reproduktionsevne, nye redskaber, sammenhænge mellem fiskeri og miljøpåvirkninger, systemer til at sikre dokumentation og sporbarhed fra fisken fanges til den ender hos forbrugeren, processer til forarbejdning af fisk samt de biologiske og økonomiske effekter af forskellige strategier for forvaltningen af fiskeriområdet. Inden for akvakultur er der bl.a. behov for forskning i ny teknologi og nye anlæg med fokus på reduceret miljøbelastning.

Regeringen vil

- støtte markedsdrevet udvikling af produkter og metoder;
- støtte dokumentation og certificering af fisk;
- fremme et øget samarbejde mellem forskningsinstitutioner, teknologivirksomheder og fiskeriet med henblik på at øge den brugerdrevne udvikling af fiskeredskaber og fiskemetoder;
- samarbejde med hele fiskerisektoren om udvikling af en mere optimal fiskeriforvaltning, der bl.a. benytter sig af moderne teknologi.

1.4 Kystnær og maritim turisme

Den samlede danske turismeindustri bidrager væsentligt til dansk økonomi. Omsætningen udgjorde i 2006 72,7 mia. kr. og udgjorde direkte knap 1,9% af BNP¹⁴. Samtidig gav turismen i 2006 beskæftigelse til godt 126.000 årsværk. Havet og kysten er væsentlige lokaliteter for turismen i Danmark. Det gælder både oplevelsesmæssigt og som lokalitet for en række turismevirksomheder inden for bl.a. overnatning, bespisning og transport. Således er hele 91% af samtlige turismevirksomheder placeret inden for kystzonen, og 33% er placeret i strandzonen¹⁵. Endvidere skaber overnatningsvirksomhederne inden for kystzonen 86% af samtlige turismeovernatninger i Danmark.

Samlet skabte den maritime og kystnære turisme i 2007 i alt godt 38,4 mio. kommercielle overnatninger, en estimeret turismeomsætning på 23,1 mia. kr.¹⁶ og en heraf afledt beskæftigelse på rundt regnet 37.000 årsværk¹⁷.

Krydstogtturismen har både på verdensplan og i Danmark været i kraftig vækst i de senere år. Således er antallet af krydstogtanløb i Danmark steget fra 225 anløb i 2002 til 350 anløb i 2007, ligesom antallet af krydstogtpassagerer i samme periode er steget fra 221.000 til 495.000 passagerer¹⁸. Krydstogtturismen forventes internationalt at have et godt vækstpotentiale, og forventningen er, at især København kan udnytte dette potentiale og udbygge sin position som Nord-europas førende krydstogthavn. En vigtig forudsætning er imidlertid, at København udbygger sin kapacitet for antallet af anløb samt sikrer bedre servicefaciliteter for den store gruppe af passagerer, der påmønstrer og afmønstrer i København. Miljøministeren har i december 2009 udstedt et landsplandirektiv, der muliggør opførelsen af et nyt krydstogtanlæg med tilhørende terminal i Københavns Nordhavn. Den nye krydstogtterminal skal have faciliteter til at håndtere de skibe, hvor passagerer indleder eller afslutter deres krydstogt i København. Endvidere kan afskaffelsen af lukkeloven også give øget aktivitet specielt i weekenden og dermed være med til at gøre København mere attraktiv for turister.

14. Turismens Økonomiske betydning i Danmark 2006, VisitDenmark.

15. Kystzonen er fastlagt i Planloven og strækker sig fra havet og 3 km. ind i landet. Strandbeskyttelseszonen strækker sig på de åbne kyster fra havet og 300 m. ind i landet; i sommerhusområder er den 100 m.

16. Her er ikke medregnet dansk og udenlandsk éndagsturisme, besøg hos familie/venner og omsætning i forbindelse med ferie i egen bolig, små enheder m.v.

17. Se tabel 1.6 i bilag 1.

18. Kilde: Danmarks Statistik.

Sejlerturismen skabte i 2007 1,1 mio. gæsteovernatninger i de 275 lystbådehavne i Danmark¹⁹, og der vurderes fortsat at være gode udviklingsmuligheder. Undersøgelser viser, at ud over gode og smukke sejladsruter retter sejlerturisternes efterspørgsel sig i stor udstrækning mod spændende havnemiljøer med et bredt udbud af nærliggende oplevelsesmuligheder. Kvaliteten i sejlmuligheder og havnefaciliteter er høj, og der foregår i mange havnebyer en fortsat renovering og udvikling, der gør havnene til spændende oplevelsesmiljøer. Den store udfordring er imidlertid et styrket privat-offentligt samarbejde om international markedsføring og synliggørelse af sejlerturismen i Danmark. I regeringens turismepolitiske redegørelse fra november 2008 henvises til VisitDenmarks arbejde med en fælles strategi for dansk turisme – ”Vores Rejse”. Et hovedelement i strategien er etablering af en række stærke erhvervspartnerkaber, der i samarbejde med VisitDenmark netop skal styrke den internationale markedsføring af Danmark. Et af partnerskaberne har fokus på tematurisme, herunder sejlerturismen.

Rekreativt fiskeri alene eller kombineret med naturoplevelser indebærer også et betydeligt oplevelsesøkonomisk potentiale. Fødevareministeriet har i marts 2010 offentliggjort en analyse af det rekreative fiskeri i Danmark. Målet har været at skabe et solidt grundlag for udviklingen af det rekreative fiskeri som en del af dansk oplevelsesøkonomi. Udenlandske undersøgelser viser, at rekreativt fiskeri udgør en positiv samfundsmæssig værdi ved bl.a. at bidrage til øget naturbevidsthed og til at skabe arbejdspladser og indtægter lokalt og nationalt. Det bekræftes også i den danske analyse. Analysen viser økonomien og udviklingsperspektiverne i det rekreative fiskeri og giver en karakteristik af lystfiskerne. Med denne analyse er der skabt et bedre grundlag for forvaltningen af fiskeressourcer i danske vande og for udvikling af lystfiskerturismen. Analysen vil kunne danne baggrund for konkrete projekter af betydning for lokal udvikling af oplevelsesøkonomien, herunder konkrete forslag til udviklingsprojekter, der kan styrke fiskeriet, miljøet, videreudvikle lystfiskerturismen og skabe nye erhvervs muligheder.

Regeringen har således i de seneste år igangsat flere initiativer, der skal være med til at sikre udviklingen i den kystnære og maritime turisme. Det gælder både inden for krydstogtturisme, sejlerturisme og lystfiskeri. Med disse initiativer er der

19. Kilde: Danmarks Statistik.

allerede sat fokus på udviklingen af et erhverv med stor betydning for Danmark og dansk økonomi, og der er således ikke på nuværende tidspunkt behov for nye store initiativer.

Regeringen vil

- fortsætte de iværksatte bestræbelser på at skabe gode udviklingsmuligheder for krydstogtturismen, sejlturismen og det rekreative fiskeri i Danmark.

1.4.1 Turismeudvikling i de kystnære områder

Danmark er meget attraktiv for kystturisme. De største attraktioner for dansk turisme er kysterne, hav, strand, klit og de mange øer. Den overvejende del af dansk turisme er knyttet til kysten, i byer såvel som i det åbne land.

Det er en kombination af flere faktorer, som gør kysterne attraktive for turister. Det er bl.a. den rette balance mellem overnatningsmuligheder og aktivitetstilbud samt den omgivende natur, oplevelsesmuligheder og aktivitetstilbud.

Der er en lang tradition for, at den fysiske planlægning i kystnærhedszonen regulerer nybygning og udbygning af ferie- og fritidsanlæg. Men da den fysiske planlægning kun omfatter landområderne, behandles aktiviteter og muligheder i de tilstødende havområder ofte kun i begrænset omfang f.eks. i forbindelse med planlægning af nye lystbådehavne, hvor der er en direkte arealmæssig tilknytning til landarealerne.

Med den stigende interesse for marine aktiviteter specielt i de kystnære havområder opstår der behov for helhedstænkning, der omfatter både land- og vandsiden af kystlinjen. En sådan helhedstænkning for turismeudviklingen kan tage udgangspunkt i den samlede redegørelse for den fremtidige udvikling i kystnærhedszonen og de tilgrænsende vandområder, som skal ledsage kommuneplanen.

Planloven fastsætter, at kommunerne som en forudsætning for deres planlægning af nye ferie- og fritidsanlæg samt udvikling af turisme skal foretage sig sam-

menhængende turistpolitiske overvejelser. Den maritime del af den kystnære turisme kan med fordel inddrages.

I rapport om turismens rammevilkår fra et tværministerielt udvalg fra marts 2010 konkluderes det bl.a., at planloven muliggør såvel nylokalisering som ændring af eksisterende arealer til turist-, ferie- og fritidsformål, hvis planlægningen gennemføres på en sådan måde, at de særlige planlægningshensyn til kystområderne respekteres. Endvidere konkluderes det, at der er et behov for at arbejde videre med, hvordan de turistpolitiske overvejelser kan konkretiseres og virke som et strategisk instrument i turismeudviklingen i kommunerne. På denne baggrund er det blevet besluttet, at Miljøministeriet nedsætter et dialogforum til at arbejde videre med de turistpolitiske overvejelser med deltagelse af repræsentanter for turistbranchen, KL og Økonomi- og Erhvervsministeriet.

Regeringen vil

- i forlængelse af *Rapport om turismens rammevilkår 2010* etablere et dialogforum om en bedre udnyttelse af mulighederne inden for planlovens rammer. Forummet skal f.eks. undersøge, hvorledes udviklingen af potentielle helårsturismeområder kan koordineres med kommunernes planlægning.

1.5 Maritime uddannelser og kompetencer

De maritime erhverv er i vid udstrækning undergivet et globalt marked kendetegnet af en stærk priskonkurrence. Det gælder ikke mindst skibsfarten, skibsbygning og den maritime udstyrsindustri. Konkurrencevilkårene er ikke blevet mindre hårde i kraft af den globale økonomiske krise.

Danske lønninger ligger samtidig relativt højt sammenlignet med de lande, vi konkurrerer med. Ligesom det er tilfældet for andre eksporterhverv, bliver know-how og innovation derfor afgørende faktorer for udvikling og fortsat vækst. Der er eksempelvis behov for kompetencer rettet mod udnyttelse af de rette teknologiske muligheder inden for klima- og miljørettede løsninger, der ventes at blive et fremtidigt vækstområde.

Kompetencerne hos medarbejderne i de maritime erhverv bliver dermed et afgørende element i sikringen af de maritime erhvervs konkurrencedygtighed. Maritime kompetencer er med andre ord et afgørende vækstvilkår for mange maritime virksomheder.

Det kendetegner de maritimt uddannede, at de i deres arbejdsliv finder arbejde inden for en relativt bred vifte af maritime erhverv, ofte først til søs og siden i land. De udgør derfor en meget væsentlig del af de maritime erhvervskompetencer og er dermed en vigtig faktor for erhvervenes vækstmuligheder²⁰.

I det lys er det vigtigt, at de maritime uddannelser udgør et sammenhængende system med en bred vifte af karriereveje, så det bliver så enkelt som muligt at bevæge sig rundt i uddannelsessystemet. Dette vil muliggøre, at de maritime erhverv tilføres personer med bredere kompetencer på tværs af funktioner. Det kræver bl.a. korte og effektive uddannelsesforløb, så der ikke opleves store barrierer for mere uddannelse.

De personer, der får en dansk maritim uddannelse, skal være internationalt konkurrencedygtige. Det kræver en høj kvalitet i uddannelserne, og det stiller krav til konstant udvikling af de maritime uddannelser i takt med erhvervenes behov.

20. Se f.eks. Søfartspolitisk Vækststrategi – Kompetencer og vækst, Søfartsstyrelsen, november 2003.

En frivillig europæisk standard for maritime uddannelsesinstitutioner, der ønsker et særligt kvalitetsmærke, hvor de unge opnår særlige færdigheder og ikke kun får kompetencer, der ligger på et internationalt minimumsniveau, er en brugbar vej for at sætte fokus på kvalitet i uddannelserne på de maritime skoler i EU. Samtidig kan det højne kompetencerne, hvilket bl.a. giver de uddannede en fordel i den globale konkurrence om et job inden for skibsfarten.

Offshore-sektoren for olie- og gasindvinding har stor betydning i Danmark, og det er derfor vigtigt at være i besiddelse af de rette kompetencer.

Den nuværende generation af oliegeologer og ingeniører går på pension inden for overskuelig tid, og for at sikre en fortsat tilgang af kvalificeret arbejdskraft til olie- og gasindustrien er der siden 2006 gennemført forskellige initiativer for at fremme interessen for uddannelsen inden for offshore-sektoren.

Danmark har i en årrække regionalt arbejdet for at opnå en gensidig anerkendelse af – i første omgang – de grundlæggende offshore-sikkerhedsuddannelser på tværs af sokkelgrænserne i Nordsøen. Baggrunden for arbejdet var, at flere af nordsølandene ikke anerkendte andre offshore-uddannelser end deres egne, hvilket betød unødvendige og kostbare gentagelser af uddannelserne. Dette projekt er nu lykkedes efter fælles indsats fra landene omkring Nordsøen, men der er fortsat nogle uddannelser, som ikke anerkendes gensidigt. Det begrænser de uddannedes beskæftigelsesmuligheder. Derudover er det vigtigt, at fokus øges på de internationale beskæftigelsesmuligheder, som danske maritime uddannelser også giver adgang til.

Regeringen vil

- sikre, at de maritime uddannelser til stadighed holder kvalitet og karrieremuligheder i fokus;
- aktivt fremme skabelsen af en "European Standard of Maritime Excellence";
- sikre, at der i samarbejde med de maritime erhverv og de maritime uddannelsesinstitutioner udvikles redskaber, der synliggør jobmuligheder og videreuddannelsesmuligheder og samtidig synliggør de maritimt uddannedes kompetencer for de maritime erhverv;
- arbejde for, at rekrutteringsmulighederne til offshore-branchen for personer med en maritim uddannelse forbedres;
- på sigt arbejde for at opnå en gensidig anerkendelse af flere offshoreuddannelser blandt landene omkring Nordsøen.

1.6 Administrative lettelser

Administrative byrder er hæmmende for de maritime erhvervs udviklings- og vækstmuligheder. Regeringen har derfor løbende fokus på de administrative byrder og fortsætter sit arbejde for at mindske dem, også for de maritime erhverv.

Det er regeringens mål at reducere erhvervslivets administrative byrder med op til 25% i 2010 set i forhold til niveauet i 2001. Derfor er der igangsat en meget omfattende forenklingsindsats. Med indsatsen er regler gjort mere simple, unødvendige administrative procedurer er fjernet, og den offentlige administration er effektiviseret bl.a. ved hjælp af digitale løsninger. Regeringen fulgte i marts 2009 op på den hidtidige indsats gennem lanceringen af *Let administration – Afbureaukratiseringsplan for det erhvervsrettede område*, som præsenterede 37 nye initiativer.

Inden for det maritime område er der også gennemført en række afbureaukratiseringstiltag, bl.a. i medfør af handlingsplanen *Danmark som Europas førende søfartsnation* fra 2006.

1.6.1 International indsats for administrative lettelser

De maritime erhverv er i høj grad undergivet international regeldannelse, herunder ikke mindst skibsfarten og den maritime udstyrsindustri. Det anslås således, at ca. 75% af de administrative byrder på Søfartsstyrelsens område stammer fra international regulering²¹. Derfor er en international indsats også påkrævet for at undgå administrative byrder. Ligesom det er tilfældet i Danmark, skal vurderingen af administrative byrder være en naturlig del af den internationale lovgivningsproces.

FN's søfartsorganisation, IMO, har iværksat et rammearbejde omhandlende e-navigation. Arbejdet dækker en harmoniseret opsamling, integration, udveksling, præsentation og analyse af maritime informationer om bord og på land ved brug af elektroniske midler. Formålet er at øge sikkerheden til søs, beskytte havmiljøet og sikre, at IMO's regulering er forberedt på den teknologiske udvikling, der sker inden for disse områder.

Også på EU-plan arbejder man på tiltag, som skal mindske de administrative byrder. Bl.a. tilstræbes det med det såkaldte ”europæiske søtransportområde

21. Kilde: Søfartsstyrelsen.

uden barrierer”, at det indre marked også udstrækkes til søtransport. Dette sker bl.a. ved at fjerne eller forenkle administrative procedurer, så søtransport bliver en mere attraktiv, effektiv og konkurrencedygtig transportform. Et direktivforslag om meldeformaliteter for skibe har et lignende sigte, da det har til formål at afskaffe eller forenkle dokument- og varekontrollen med skibe og gods i trafik mellem havne i EU. Dette sker ved at skære ned i det antal oplysninger, der leveres flere gange til forskellige myndigheder, samt ved at stille krav om, at elektronisk indberetning af alle foreskrevne oplysninger kan ske til ét sted. Sådanne forenklingsinitiativer vil også forbedre arbejdssituationen for de ansatte om bord og mindske belastningen for ikke mindst skibsførerne.

Den danske del af det fælles europæiske SafeSeaNet er etableret. SafeSeaNet er et EU-baseret elektronisk netværk til udveksling af maritimt relaterede informationer mellem medlemslandene, f.eks. vedrørende skibenes last og anløb af EU-havne samt informationer om ulykker til søs. Systemet samler dermed relevante indberetninger i ét system. I Danmark benyttes det også til distribution af informationer mellem danske myndigheder. På den måde lettes den administrative byrde ved at udnytte oplagte synergier mellem forskellige myndigheders krav til indberetning af maritim information.

Danske maritime myndigheder har også deltaget i oprettelsen af en harmoniseringsgruppe vedrørende skibstrafiktjenester og skibsmeldesystemer i Østersøen. Harmoniseringsgruppen arbejder for ensartede rapporteringsforpligtelser i de forskellige systemer i regionen, hvilket forventes at medføre en reduktion af rapporteringsbyrden for de deltagende skibes besætninger – og dermed en øget sejladsikkerhed, hvor fokus ligger på navigation frem for gentagne rapporteringer af statistiske data.

Regeringen vil

- arbejde for, at der sker vurdering af administrative byrder ved regeludstedelse internationalt;
- arbejde for at forenkle skibenes forpligtelser til at foretage rapportering til land;
- arbejde for, at de administrative byrder for europæisk nærskibsfart og europæiske havne mindskes i EU-regi.

1.6.2 Digital søfartsadministration

Globaliseringen giver en række muligheder og udfordringer for den danske position som en af verdens mest konkurrencedygtige søfartsnationer. Et vigtigt led heri er, at søfartsadministrationen tillige skal være Europas førende, hvor nøgleordene er en effektiv, serviceorienteret og moderne administration. IT spiller en afgørende rolle i denne sammenhæng, da digitalisering af såvel arbejdsgange som ydelser i mange tilfælde kan være løftestangen til at nå disse mål.

Regeringen vil

- sikre muligheder for selvbetjening og digitale løsninger, som gør det enklere for søfarende og mere attraktivt at drive skibsfart i Danmark.

1.6.3 Regelforenkling på havneområdet

Havnene drives som hovedregel som mere eller mindre almindelige virksomheder i konkurrence med både danske og udenlandske havne. Derudover er der på havnene en række virksomheder, som er afhængige af placeringen ved havnen. For samtlige aktører gælder det, at havnen skal fungere som et effektivt bindeled mellem de land- og søbaserede transportformer, hvor hurtig ekspedition af gods og passagerer er en afgørende konkurrenceparameter for aktørerne.

Regeringen har nedsat en permanent regelforenklingsgruppe på havneområdet med repræsentation fra en række brancheorganisationer. Gruppen arbejder med at identificere regler og administrative procedurer på havneområdet, der potentielt kan forenkles eller lettes til fordel for erhvervsudviklingen i havnene. Et eksempel herpå er digitalisering af indberetninger til myndigheder. En stor del af arbejdet er således at indgå i dialog med de myndigheder, der administrerer reglerne med henblik på at drøfte mulige løsninger.

Regeringen vil

- forenkler regler og mindsker de administrative byrder på havneområdet.

1.6.4 Lettere overblik for brugerne

Danmark har med baggrund i EU's overvågningsdirektiv valgt at oprette et centralt maritimt kontaktpunkt kaldet Maritime Assistance Service (MAS), der er en integreret del af operationscenteret hos Søværnets Operative Kommando. Takket være MAS har alle myndigheder – såvel civile som militære – mulighed for at lade én fælles myndighed varetage overvågningen af de forskellige maritime aktiviteter døgnet rundt. Ligeledes har andre maritime aktører mulighed for at rette henvendelse til danske myndigheder via et fælles maritimt kontaktpunkt. Kontakten mellem private og offentlige interessenter lettes, og der kan ske en mere optimeret ressourceudnyttelse.

Sejlads i danske farvande er ikke desto mindre undergivet mange regler og involverer adskillige myndigheder. Myndighederne administrerer forskellige regelsæt, tilvejebringer forskellige serviceydelser over for de sejlede og foretager myndighedsudøvelse. Det kan være vanskeligt for brugerne at overskue dette.

Regeringen vil

- sikre sammenhæng mellem danske maritime myndigheders hjemmesider med henblik på at tilvejebringe brugerne et bedre overblik over relevante regler og myndigheder.

1.7 Internationalt samarbejde

Udvikling af maritime erhverv er i høj grad afhængig af internationale regler og EU-regulering. Der er ofte tale om erhvervsudøvelse i internationalt farvand, f.eks. fiskeri eller skibsfart, eller i farvande, hvor erhvervsudøvelsen er undergivet internationale regler, f.eks. offshore-virksomhed. Ligeledes sker søtransport på dansk-flagede eller dansk-opererede skibe typisk mellem havne i forskellige lande. Maritim erhvervsudvikling fordrer derfor også et fokus på internationale og EU-rettede tiltag.

1.7.1 FN's konvention om international transport af gods

FN's generalforsamling vedtog i december 2008 en ny konvention om international transport af gods helt eller delvis til søs (Rotterdamreglerne). Konventionen regulerer kontraktforholdet mellem transportøren (rederen) og afskiberen (typisk industrivirksomheder), herunder ansvar for skader og forsinkelse. Konventionen regulerer ikke kun søtransport, men også dør-til-dør transporter, hvori der indgår søtransport. Da danske rederier har deres hovedindtjening ved sejlads mellem fremmede havne, har en global regulering af kontraktforholdet stor betydning.

Danmark har spillet en meget aktiv rolle i forhandlingerne. Målet har bl.a. været at opnå en øget harmonisering af søtransportretten på globalt plan, der kan tiltrædes af lande, f.eks. USA, der har stor betydning for danske søtransportydelser. Det er lykkedes.

Regeringen vil

- arbejde for at skabe grundlag for en dansk ratifikation af FN's konvention om international transport af gods helt eller delvis til søs. Målet er, at Danmark ratificerer konventionen, så vi er blandt de lande, der er med til at sætte konventionen i kraft.

1.7.2 Trioformandskab i EU

Den 1. januar 2012 overtager Danmark formandskabet for EU. Danmark skal indgå i et trioformandskab med Polen (formandskab i andet halvår 2011) og Cypern (formandskab i andet halvår 2012). Dette vil bl.a. indebære udarbejdelse af et fælles 18-måneders trioformandskabsprogram samt en vis koordination op til og i løbet af de 18 måneder. Trioformandskabsprogrammerne erstatter ikke de nationale formandskabsprogrammer, men angiver de overordnede rammer for de forskellige sagsområder, hvor man så i de nationale formandskabsprogrammer kan skrue op eller ned for områderne alt efter egne prioriteter.

Regeringen vil

- samarbejde med Polen og Cypern med henblik på at få fastlagt de maritime prioriteter for trioformandskabet;
- udarbejde et nationalt formandskabsprogram, som angiver de nærmere danske prioriteter på det maritime område inden for rammerne af trioformandskabet.

1.7.3 EU's Østersøstrategi

Kommissionen lancerede i juni 2009 en EU-strategi for Østersøregionen. Strategien sigter på at sikre sammenhæng i det regionale samarbejde og mellem de regionale tiltag og den overordnede EU-politik. Derudover fokuserer strategien på at gøre regionen til et klima- og miljømæssigt bæredygtigt område, der er rigere, mere attraktivt – herunder i kraft af en styrket infrastruktur – og mere sikkert – herunder i kraft af øget maritim sikkerhed.

Strategien er ledsaget af en handlingsplan med 15 prioritetsområder, og herunder finder man en række flagskibsprojekter. Handlingsplanen er åben og dynamisk og vil derfor kunne udvikles i lyset af de erfaringer, som høstes, efterhånden som arbejdet skrider frem.

Østersøstrategien drives i høj grad frem af medlemsstaterne og Kommissionen i forening. Medlemsstaterne kan påtage sig rollen som koordinatore inden for de forskellige prioritetsområder. Danmark har påtaget sig koordinatrollen for seks prioritetsområder:

- Gøre regionen til en model for miljøforsvarlig skibsfart.
- At imødegå og tilpasse sig klimaændringerne.
- Iværksætte, fremme og styrke små og mellemstore virksomheder og effektiv brug af menneskelige ressourcer.
- At forbedre adgangen til effektiviteten af og sikkerheden på energimarkederne (i samarbejde med Letland).
- At blive en førende region på søfartssikkerhedsområdet (i samarbejde med Finland).
- At styrke det maritime beredskab ved større ulykker.

Endelig koordinerer Danmark (enten alene eller i samarbejde med andre) en række flagskibsprojekter.

Regeringen bakker fuldt op om EU's Østersøstrategi med henblik på at fremme Østersøregionen som en klima- og miljømæssig bæredygtig, velstående og sikker region. Med sin aktive indsats påtager Danmark sig et betydeligt ansvar for at håndtere en række af de udfordringer, som Østersøregionen står over for.

Regeringen vil på det maritime område forfølge fire principper i sit arbejde med Østersøstrategien:

1. Skabelse af gode erhvervsvilkår, et godt miljø, sikkerhed til søs og en bæredygtig udvikling.
2. Nye tiltag skal tilvejebringe merværdi i forhold til eksisterende aktiviteter og institutioner.
3. Maritime tiltag skal tilgodese, at Østersøområdet og de maritime erhverv i vid udstrækning er undergivet globale vilkår og regler.
4. Bæredygtig udvikling af de maritime erhverv, hvor Baltic Sea Action Plan og havstrategidirektivet skal udgøre et miljømæssigt grundlag.

1.8 Regional omstilling og udvikling af de maritime erhverv

Den økonomiske krise medførte virksomhedslukninger eller større afskedigelser flere steder i landet, bl.a. i Syd-, Vest- og Nordjylland samt på Nordfyn og Lolland. Flere af disse områder er præget af de maritime erhverv, som er ramt af den globale økonomiske krise. Det har medført en mindsket efterspørgsel efter søtransportydelser og dermed også en mindsket økonomisk aktivitet i skibsbygningsindustrien.

Regeringen ser generelt med stor alvor på de afskedigelsesrunder, som opleves rundt om i landet, og er i tæt dialog med de lokale og regionale aktører om, hvordan man bedst muligt imødekommer de udfordringer, der følger heraf. I flere af de områder, som har oplevet virksomhedslukninger eller varslinger om større afskedigelsesrunder, har vækstforumsekretariatene, beskæftigelsesregionerne, kommunerne m.fl. organiseret en indsats for at afbøde de negative konsekvenser af afskedigelserne.

Økonomi- og erhvervsministeren samt beskæftigelsesministeren mødtes i 2009 som led i den årlige drøftelse om udviklingen i de regionale partnerskabsaftaler om vækst og erhvervsudvikling med formandskaberne for hvert af de seks regionale vækstfora og formandskaberne fra beskæftigelsesrådene. På møderne blev bl.a. den aktuelle økonomiske og beskæftigelsesmæssige situation i de enkelte regioner drøftet.

Efterfølgende har Økonomi- og Erhvervsministeriet og Beskæftigelsesministeriet stillet sig til rådighed for samarbejde med lokale og regionale aktører om en hurtig og effektiv indsats for vækst og erhvervsudvikling. Indholdet af det statslige bidrag afhænger af de konkrete behov i området, men det kan bestå af information og rådgivning om statslige og EU-ordninger, der kan medfinansiere konkrete regionale og lokale vækstinitiativer – herunder EU's Globaliseringsfond. Ministerierne har bl.a. været repræsenteret i arbejdet for en indsats på Lindø samt i Frederikshavn.

Regeringen har sammen med samtlige partier i Folketinget vedtaget en lov om at oprette en fond til grøn omstilling og erhvervsmæssig fornyelse (Fornyelsesfonden) på 760 mio. kr. i perioden 2010-2012. Under fonden kan der bl.a. søges om midler til lokalt og regionalt forankrede projekter, som kan bidrage til en hurtig omstilling til nye erhvervs- og vækstmuligheder, herunder etablering af nye erhvervsvirksomheder i hårdt ramte områder.

Regeringen lægger vægt på, at man får styrket rammevilkårene for vækst i hele landet. Et vigtigt element heri er, at de regionale vækstfora fortsat bidrager aktivt til at styrke rammerne for regional vækst og erhvervsudvikling og sætter fokus på de særlige udfordringer og muligheder, der gælder i den enkelte region.

Dermed kan man også styrke mulighederne for at bo, leve og skabe vækst og erhvervsudvikling i hele landet. Med de nye store kommuner og den regionalt forankrede vækstindsats er der større kapacitet til at sikre udvikling i yderområderne. Regeringen vil derfor fremlægge et regionalpolitisk udspil om et Danmark i balance i en global verden, som vil understøtte denne indsats med initiativer inden for bl.a. uddannelse, erhvervsudvikling og grøn vækst.

Udviklingen i de maritime erhverv aktualiserer og nødvendiggør en indsats for at understøtte den maritime vækst gennem fortsat udvikling af nye forretningsområder, markeder og kompetencer. De maritime erhverv besidder bl.a. en række kompetencer i relation til udvikling af nye grønne teknologier inden for bl.a. skibsfart, havvindmøller og bølgeenergi, som bør udnyttes og udvikles med henblik på at skabe vækst og beskæftigelse. Flere steder er en sådan udvikling i gang.

På Lindøværftet har en række private aktører taget initiativ til at etablere den erhvervsdrivende fond "Lindø Offshore Renewables Center" og sat sig i spidsen for at udvikle et center for vedvarende energi. Centeret er ved at blive konkretiseret og skal bl.a. ses i sammenhæng med de kompetencer, aktiviteter og testfaciliteter, der findes inden for offshore og vedvarende energi andre steder i landet.

I Frederikshavn er der også et udviklingsarbejde i gang, der skal se på fremtidens muligheder for at yde service til skibe samt at udvikle løsninger, der kan reducere skibstrafikkens miljøbelastning på forskellig vis. På det maritime område er det lokale aktørers ambition at oprette et center for maritim drift og operation i Frederikshavn.

Regeringen vil

- med bl.a. Fornyelsesfonden skabe mulighed for statslig medfinansiering til konkrete lokale og regionale projekter, der fremmer den maritime vækst.

Mindsket udledning af drivhusgasser og reduktion af luftforurening

KAPITEL 2



2 Mindsket udledning af drivhusgasser og reduktion af luftforurening

Regeringens indsats for at skabe gode udviklingsmuligheder for de maritime erhverv går hånd i hånd med hensynet til klima og miljø. De maritime erhverv skal udvikle sig bæredygtigt, og klimaforandringer samt luft- og havmiljøforurening påvirker de maritime erhverv og har betydning for deres udvikling. Derfor er det nødvendigt at integrere klima- og miljøhensyn i indsatsen for at skabe gode erhvervsmæssige udviklingsmuligheder.

Klimaforandringerne vil som på så mange andre områder få store konsekvenser for det maritime område. Mindre is i de arktiske områder kan medføre ændrede sejlads mønstre og f.eks. skabe kortere sejlruiter. Det kan på den ene side spare brændstof og dermed mindske udledningen af drivhusgasser. På den anden side vil det give mere trafik i arktiske områder og dermed øge risikoen for uheld i Grønland. Havet kan imidlertid også medvirke til at løse klimaudfordringen. Det kan ske i kraft af øget brug af havvindmøller og bølgekraftanlæg samt øget brug af transport af gods til søs, hvor udledning af CO₂ pr. ton transporteret gods over større strækninger er mindre end for andre transportformer.

Luftforurening fra skibe har også en tydelig miljømæssig påvirkning. Den leder til luftvejssygdomme, forsuring og overgødsning af havene til skade for havmiljøet. Derfor er det nødvendigt at mindske udledningen af drivhusgasser og reducere luftforureningen på det maritime område.

Regeringen arbejder allerede både nationalt og internationalt for at reducere luftforureningen fra skibe og mindske udledningen af drivhusgasser. Denne indsats skal fortsættes med uformindsket styrke. Endvidere har regeringen i de seneste år igangsat en række initiativer for at udvikle energiteknologi på havet. Det gælder inden for både offshore-olie- og gasindvinding, udbygning af offshore-vindkraft og udnyttelse af bølgekraft. Initiativerne bygger i vid udstrækning på vedtagne handlingsplaner og politiske aftaler og forlig, såsom *Handlingsplan for en mere energieffektiv indvinding af olie og gas i Nordsoen 2009-2011* og *Energiforliget* fra 2008. Der er således ikke på nuværende tidspunkt behov for at igangsætte nye store initiativer; i stedet vil fokus være på at gennemføre den allerede igangværende indsats samt at forberede den næste energipolitiske aftale.

2.1 Udvikling af energiteknologi på havet

Et væsentligt dansk indsatsområde i forhold til at mindske udledningen af drivhusgasser er udvikling af energiteknologi på havet. Det gælder dels i forhold til at energieffektivisere den olie- og gasindvinding, der finder sted i Nordsøen, dels ved at udbygge elproduktionen på havet gennem øget fokus på vind- og bølgeenergi. Derudover nævnes deponering af CO₂ i undergrunden på havområder stadig oftere som en mulig måde, hvorpå udledningen af CO₂ til atmosfæren kan nedbringes.

Sektoren for offshore-olie- og gasindvinding udgør i dag en betydelig værdi for det danske samfund. Således steg værditilvæksten for erhvervet fra ca. 29 mia. kr. i 2003 til næsten 56 mia. kr. i 2006²². En stor del af værditilvæksten skal dog tilskrives stigningen i oliepriserne. Statens samlede indtægter fra dette område vurderes således at være ca. 36 mia. kr. i 2008²³. Den danske olieproduktion toppede i 2004 og er fortsat aftagende. Danmark er dog nettoeksportør af energi og ventes at være nettoeksportør af olie frem til og med 2018 og af naturgas til og med 2020. Den samlede produktionsværdi af den danske olie- og gasindvinding i 2008 skønnes til ca. 67 mia. kr.²⁴

Sektoren er ud over selve indvindingsaktiviteterne præget af en række leverandører og offshore-relaterede virksomheder, der samtidig er med til at øge den samlede sektors værdi og bidrag til den danske samfundsøkonomi og beskæftigelse. Endvidere har en række af disse offshore-relaterede virksomheder stadig mere fokus på det internationale offshore-marked og bidrager således også til dansk eksport²⁵.

Vindkraft udgør i dag en væsentlig del af elektricitetsforsyningen i Danmark. I 2007 var vindkraftens andel af elektricitetsforsyningen oppe på næsten 20% af den samlede produktion. En del af vindkraftkapaciteten er installeret på havet, og den væsentligste del af den fremtidige udbygning med vindkraft vil også ske på havet. Danmark har i øjeblikket 11 elektricitetsproducerende havmølleparker.

22. Se tabel 1.3 i bilag 1.

23. Energistyrelsen, 2009.

24. Energistyrelsen, 2009.

25. Morten Hahn-Pedersen og Morten Karnøe Søndergaard "Den danske offshoresektor 1962-2007 – udvikling, udfordringer og værdi".

Vindmølleindustrien udgør en væsentlig del af dansk eksport og repræsenterer med 42 mia. kr. ca. 2/3 af dansk eksport af energiteknologi i 2008. Vindmølleindustrien repræsenterede således 7,2% af den totale eksport af alle danske varer i 2008.

Udviklingen i beskæftigelsen i den danske vindmølleindustri har igennem en årrække været positiv og stærkt stigende. På nuværende tidspunkt er ca. 26.000 personer beskæftiget²⁶. Vindmølleindustrien tilpasser sig løbende de globale vækstmuligheder og placerer i stigende omfang produktion på de nye vækstmarkeder, da det ofte er nødvendigt at have produktionen tæt på de steder, hvor vindmøllerne skal stilles op. Det har bl.a. betydet, at en række vindmøllevirksomheder har flyttet produktionsaktiviteter til udlandet. Der forventes dog fortsat et højt aktivitetsniveau i vindmølleindustrien i Danmark. Det skyldes bl.a., at der fortsat er markedsmuligheder i Nordeuropa. Samtidig tager en del af vindmølleindustriens styrkeposition udgangspunkt i en samlokalisering af produktion, udvikling, test og uddannelse, som er gensidigt afhængige og understøtter hinanden. Her står Danmark stærkt i den globale konkurrence, og det skal vi også gøre i fremtiden.

2.1.1 Mere energieffektiv olie- og gasindvinding i Nordsøen

Den danske indvinding af olie og gas i Nordsøen medfører udledning af drivhusgasser. Det sker primært i forbindelse med rensning og tilbageførelse af de store mængder vand, der kommer op sammen med den udvundne olie og gas.

Ifølge *Energiforliget* fra 2008 skal bruttoenergiforbruget falde med 2% frem til 2011 i forhold til 2006.

Offshore-sektoren skal bidrage til opfyldelsen af dette overordnede mål. For at fremme dette har klima- og energiministeren – på baggrund af redegørelsen om ”Kortlægning og oplæg til initiativer til en mere energieffektiv indvinding af olie og gas, december 2008” – aftalt en handlingsplan med de danske operatører om en styrket indsats for at reducere energiforbruget offshore²⁷.

26. Brancheforeningen Vindmølleindustrien, 2. kvartal 2009.

27. Handlingsplan for en mere energieffektiv indvinding af olie og gas i Nordsøen 2009-2011, april 2009.

Handlingsplanen indeholder en række initiativer til energieffektivisering, herunder indførelse af energiledelse, energibevidst projektering samt reduktion af flaring, dvs. afbrænding af gas uden nyttiggørelse. Energiledelse er en systematisk, løbende indsats for at anvende energien mere effektivt og skal sikre, at energiforhold indgår i relevante beslutninger og arbejdsrutiner. Endvidere vil operatørerne fortsætte med at styrke den løbende indsats for at reducere flaring.

Handlingsplanen indeholder endvidere en arbejdsplan for yderligere analyser, der skal afdække muligheder for at reducere energiforbruget. Herunder bl.a. analyser af mulighederne for en ekstern elforsyning af platformene i Nordsøen med f.eks. el gennem kabel fra land eller elproduktion fra en central platform.

Det forventes, at initiativerne vil føre til en reduktion af energiforbruget offshore med 4,5% i 2011 i forhold til 2006-niveauet. Det betyder, at i stedet for en forventet stigning i energiforbruget på 1,5% forventes der et svagt fald i forbruget offshore på 3%.

Regeringen vil

- arbejde for, at indvinding af olie og gas gennemføres energimæssigt effektivt, jf. *Handlingsplanen for en mere energieffektiv indvinding af olie og gas i Nordsøen 2009-2011*;
- tilstræbe, at de danske olie- og gasreserver udnyttes bedst muligt på en sikker måde med respekt for miljøet gennem forbedrede indvindingsmetoder.

2.1.2 Vindkraft og bølgeenergi

Den danske udfordring består i at sikre den fremtidige energiforsyning i lyset af, at udledningen af drivhusgasser skal mindskes. Derfor har regeringen sat ambitiøse mål om, at Danmark på sigt skal være uafhængig af fossile brændstoffer, og at andelen af vedvarende energi i 2020 skal udgøre 30% af det endelige energiforbrug i Danmark.

Det er et integreret led i den danske indsats, at der arbejdes for at udnytte potentialet for erhvervsudvikling inden for vindkraft. Herved kan Danmark udnytte sin mangeårige erfaring på offshore-området og sit gode internationale ry inden for energiteknologi til at skabe vækst og nye virksomheder.

For at håndtere udfordringerne i relation til klima, miljø og fremtidig energiforsyning er udvikling af teknologierne en vigtig parameter. Udviklingen skal fokusere både på kendt teknologi som havvindmøller, men også på ny teknologi som bølgeenergi. Regeringen har derfor taget en række initiativer, der styrker rammerne for udvikling af grøn vækst, der både kan komme vindmølleindustrien og produktionen af bølgeenergi til gavn. Regeringen har f.eks. afsat 760 mio. kr. til Forsyningsfonden til de såkaldte Green Lab, der skal sikre afprøvning af ny grøn teknologi i stor skala under realistiske forhold.

Forskning og innovation

I relation til vindkraft spiller partnerskabet Megavind fra 2006 en vigtig rolle. Dets overordnede formål er at styrke det danske innovationsforspring inden for vindkraft ved at skabe en sammenhængende strategi for innovation og forskning.

Megavind er katalysator og igangsætter for en styrket afprøvnings-, demonstrations- og forskningsstrategi for vindkraft i Danmark. Partnerskabet er således sparringspartner for hele branchen i forhold til at styrke det samlede danske innovations- og forskningsmiljø for vindkraft. Megavinds arbejde har resulteret i en række rapporter, der kommer med branchens samlede strategiske anbefalinger på forsknings- og udviklingsområdet.

Danmark deltager endvidere sammen med Tyskland, Norge og Sverige i et samarbejde om forskning vedrørende havvindmøller²⁸. Gruppen forventes at blive udvidet med flere lande.

På bølgeenergiområdet har Folketingets partier i en bred aftale vedtaget at afsætte en pulje på 25 mio. kr. i fire år til at støtte mindre udviklede vedvarende energiteknologier, herunder netop bølgeenergi.

28. Joint Declaration on Cooperation in the Field of Research on Offshore Wind Energy Deployment.

Regeringen vil

- arbejde for at fastholde dansk ekspertise inden for elproduktion på havet;
- støtte udviklingen af bl.a. bølgekraft som aftalt i *Energiforliget* indgået februar 2008.

Udbygning af offshore-vindkraft

Danmark har i mange år været førende i Europa inden for udbygning af vindkraft på havet. Danmark har i den forbindelse spillet en aktiv rolle i det internationale samarbejde om at forbedre rammevilkår for udbygning af vindkraft på havet, f.eks. ved deltagelse i udarbejdelsen af en række deklARATIONER, senest den såkaldte Stockholm Deklaration fra 2009. Deklarationen har særligt fokus på elementerne: maritim fysisk planlægning, netforbindelser, forskning samt mulighederne i anvendelse af fleksible mekanismer inden for rammerne af EU's direktiv om vedvarende energi²⁹.

En vigtig del af rammebetingelserne udgøres af planlægnings- og tilladelsesprocedurer. Her udmærker Danmark sig ved sin "one-stop-shop"-model, hvor Energistyrelsen som koordinerende myndighed integrerer alle relevante interesser i processen og derved minimerer usikkerheder og de administrative byrder i projektudviklingen.

Regeringen har været med til at sikre udbygningen af vindmøller på havet. I 2004 blev det ved et bredt politisk forlig besluttet at bygge vindmølleparkerne Horns Rev II og Rødsand II. Ved seneste energiforlig, der blev indgået i 2008, blev det desuden besluttet, at der skulle udbydes to havvindmølleparker på 200 MW til idriftsættelse i 2012. Det blev efterfølgende besluttet at lave et samlet udbud på 400 MW ny vindkraft på havet ved Anholt med henblik på idriftsættelse i 2012. Herudover er der også mulighed for, at projektudviklere på eget initiativ kan ansøge om tilladelse til at opføre havvindmøller.

29. Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2009/28/EF af 23. april 2009 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og om ændring og senere ophævelse af direktiv 2001/77/EF og 2003/30/EF.

Regeringen vil

- fortsat have fokus på at udnytte det danske potentiale for vindenergi på havet som alternativ til fossile brændsler;
- fortsætte planlægningsarbejdet for testmøller frem mod 2020 med henblik på at fastholde teknologjudviklingen i Danmark.

2.1.3 Deponering af CO₂ i undergrunden offshore

Opsamling og deponering af CO₂ (CCS – Carbon Capture and Storage) fra store punktkilder som eksempelvis store kraftværker indgår med voksende intensitet i mange internationale sammenhænge, når der drøftes muligheder for at nedbringe udledninger af CO₂ til atmosfæren.

Et nyligt vedtaget EU-direktiv på området skal implementeres i dansk lov inden medio 2011³⁰. Det er op til de enkelte medlemslande at afgøre, om deponering af CO₂ skal anvendes i de enkelte lande.

Det er sandsynligt, at der i fremtiden vil ske deponering af CO₂ i undergrunden på havområdet. Injektion af CO₂ i oliefelterne i Nordsøen er også en mulighed, da man derigennem kan opnå den effekt, at der kan produceres mere olie fra felterne. Det er dog ikke afklaret, om det er teknisk og økonomisk attraktivt for de danske oliefelter.

Regeringen vil

- følge med i den internationale udvikling vedrørende deponering af CO₂ i undergrunden og i lyset heraf overveje eventuelle danske tiltag på området.

30. Direktiv 2009/31/EF af 23. april 2009 om geologisk lagring af kuldiioxid.

2.2 Internationale regler for skibsfartens CO₂-udledning

Skibsfartens emissioner – herunder CO₂ – er et afgørende indsatsområde for regeringen, hvor en aktiv indsats for mindskning af skibsfartens bidrag til den globale CO₂-udledning kobles med udvikling af det grønne vækstpotentiale i Det Blå Danmark.

Den samlede transportsektor, som udgøres af personbiler, lastbiler, tog, fly og skibe, udleder i dag ca. 23% af den globale CO₂-udledning. Udledningen fra international skibsfart anslås at udgøre ca. 2,7% af den samlede globale udledning³¹. Den globale økonomiske krise og den heraf følgende faldende transportaktivitet indebærer formentlig i dag et fald i transportsektorens udledning af drivhusgasser, ligesom det er tilfældet for industrien. Omvendt må udledningen, herunder fra skibsfarten, forventes at stige, særligt når den internationale økonomiske vækst igen øges. En stadig mere globaliseret økonomi med øget handel på tværs af havene vil også øge søtransporten. Regeringen finder det vigtigt, at Danmark som en førende søfartsnation er i front i arbejdet med at skabe regelgrundlaget for at nedbringe skibsfartens udledning af drivhusgasser.

Regeringen arbejder derfor intenst for, at bindende, global og flagneutral regulering udvikles og implementeres i FN's søfartsorganisation, IMO, da det er i dette regi, at levedygtige, effektive og flagneutrale løsninger bedst vil kunne opnås. Flagneutralitet er afgørende, da regler, der ikke er flagneutrale, vil kunne omgås, ved at rederier indflager deres skibe til lande, som ikke er omfattet af reglerne.

Regeringen vil

- fortsætte sin aktive internationale indsats for, at der i IMO udvikles og implementeres globale, bindende og flagneutrale regler for international skibsfarts CO₂-udledning.

31. Kilde: MEPC 59/INF.10 – Second IMO GHG Study 2009.

2.3 Grøn vækst i Det Blå Danmark

Visionen om grønne strategier stiller krav om ændrede forretningsmodeller og rammebetingelser i Det Blå Danmark. Klima- og miljøkravene til skibsfarten er skærpet gennem de seneste år og forventes at blive det yderligere. Det skyldes bl.a. strammere internationale regler og det faktum, at klima og miljø i stigende grad indgår i transportkøbernes efterspørgsel efter transport- og logistikydelser³².

Det Blå Danmark er på mange måder en international frontløber kendetegnet ved at have et innovativt miljø, hvor virksomheder, organisationer, uddannelses- og forskningsinstitutioner samt myndigheder samarbejder og fremmer gode udviklings- og vækstvilkår. Det gør man gennem innovation og udvikling af teknologier og kompetencer, ikke mindst i forhold til klima- og miljømæssige tiltag.

Projektet Green Ship of the Future er et godt eksempel. Her kombineres et klima- og miljøfokus med vækstrettede tiltag. Projektet er igangsat af Økonomi- og Erhvervsministeriet og samler virksomheder samt videns- og uddannelsesinstitutioner om en lang række ambitiøse og konkrete virksomhedsrettede projekter, hvor skibsfartens CO₂-udledning og miljøbelastning søges nedbragt med vægt på demonstrations- og innovationsaktiviteter. Hovedparten af projekterne sker i et samarbejde mellem to eller flere virksomheder, og udgangspunktet er, at virksomhederne selv finansierer projekterne.

I kraft af sine kompetencer har Det Blå Danmark kort sagt gode muligheder for at blive førende, når det gælder skabelsen af nye innovative løsninger for skibsfartens klima- og miljøudfordring. Der er med andre ord tale om, at indsatsen for at mindske skibsfartens emissioner hænger tæt sammen med mulighederne for vækst og beskæftigelse i Det Blå Danmark.

Som led i udviklingen af *Erhvervs klimastrategien* nedsatte Økonomi- og Erhvervsministeriet i april 2008 *Det strategiske partnerskab for klimaansvar i Det Blå Danmark* med deltagelse af organisationer, virksomheder og vidensinstitutioner. Flere af tiltagene føres ud i livet af partnerskabets medlemmer, og visse af dem er indarbejdet i *Erhvervs klimastrategien*.

Partnerskabets arbejde afdækkede bl.a., at reduktion af skibsfartens miljøpåvirkning kræver, at de nødvendige kompetencer til operation og vedligehold er

32. Kilde: Afrapportering fra det strategiske partnerskab for klimaansvar i Det Blå Danmark, marts 2009.

til stede på skibene. Samtidig kan også skærpede internationale krav til reduktion af udledningerne fra skibsfarten medføre nye krav om kompetencer på området. Det vil stille krav til de maritime uddannelser, og Danmark skal være på forkant med dette. Ved at styrke de maritime uddannelser i Danmark på dette område kan de personer, der uddannes i Danmark, komme til at stå stærkere på det globale marked, samtidig med at de via deres kompetencer er med til at styrke klima- og miljøindsatsen.

Den danske forskning på energi- og fremdriftsområdet er af høj international klasse, men mangler ”kritisk masse” for at skabe et godt forskningsmæssigt grundlag for øget udvikling og innovation. Centrale områder er her effektivisering af skibes energianlæg, fremdrift samt operation og vedligehold. Der er derfor behov for at styrke indsatsen vedrørende forskning og udvikling.

Derudover blev der peget på, at hovedparten af de danske skibe i dag kontraheres på udenlandske værfter, hvor produktionen i høj grad sker med baggrund i eksisterende design, produktionsmetoder og kontraktforhold. Spørgsmålet er, om der ved at kombinere Det Blå Danmarks know-how om skibsteknologi og operation med de asiatiske værfters effektive skibsbygning kan udvikles konkurrencedygtige miljø- og energieffektive skibe – innovativt skibsdesign gennem partnerskaber. Der er derfor behov for at udvikle modeller for, hvordan danske udstyrs- og serviceleverandører samt rederier kan indgå i innovative samarbejder med udenlandske værfter.

Regeringen vil

- arbejde for forskning, uddannelse, udvikling og demonstration af miljø- og energieffektive maritime teknologier og systemer, der kan hjælpe til at nedbringe emissioner fra transport med skib;
- udvikle modeller for partnerskaber mellem virksomheder i Det Blå Danmark og udenlandske værfter om udvikling af innovative skibstyper til støtte for processen mod grøn skibsfart.

2.3.1 Incitamentsstruktur for klimavenlige skibe

Miljø- og klimavenlig skibsfart har som beskrevet klare fordele. Det kan dog være omkostningstungt at investere i nye energieffektive skibe og udstyr. En lavere fart for skibene kan også reducere brændstofforbruget og CO₂-udslippet, men vil på den anden side også kunne føre til behov for investering i nye skibe og nyt udstyr, da lavere fart alt andet lige medfører behov for flere skibe for at håndtere den samme fragtmængde.

I lyset af den nuværende økonomiske situation med lave fragtrater og overkapacitet på markedet for søtransport vil nogle rederier være tøvende over for at binde sig til nybygningskontrakter og dermed til omkostningerne ved køb af nye skibe. Der er derfor behov for at se på, hvordan rederier ud fra et markedsføringsaspekt kan dokumentere, at de har klimavenlige skibe, og hvorvidt der f.eks. i forbindelse med betaling af afgifter kan skabes et yderligere incitament. I EU's Østersøstrategi nævnes det f.eks., at man kan undersøge muligheden for differentierede havneafgifter for miljøvenlige skibe.

Som tidligere beskrevet er det et led i den danske internationale indsats for at mindske skibsfartens bidrag til CO₂-udledningen, at der udvikles regler for nye skibes miljøpræstationer – et såkaldt designindeks.

Indekset muliggør, at man kan få et fysisk mål for alle skibes CO₂-udledning, ikke kun for nye skibe. Man kan derfor også ”belønne” de rederier, hvis skibe er særligt energieffektive, herunder også de eksisterende skibe, som ikke vil være omfattet af de nye designkrav.

Regeringen vil

- som led i EU's Østersøstrategi arbejde for, at der skabes en positiv incitamentsstruktur for rederier til at vælge klimavenlige løsninger for deres skibe.

2.4 Mindsket luftforurening fra skibsfart og fra olie- og gasindvinding

Arbejdet med at nedbringe skibsfartens emissioner omfatter også luftforurening. International skibsfart bidrager til luftforurening hovedsageligt med udslip af SO_x (svovloxider), NO_x (kvælstofoxider) og partikler fra skibenes dieselmotorer.

Regler for luftforurening fra skibe er fastlagt internationalt af FN's søfartsorganisation, IMO³³. IMO har på bl.a. dansk foranledning vedtaget et nyt regelsæt for udledning af NO_x og SO_x . De nye regler træder i kraft den 1. juli 2010. Der er tale om en væsentlig skærpelse af kravene til skibes luftforurening med svovl, særligt i Østersøen og Nordsøen samt andre såkaldte emissionskontrolområder, hvor reglerne er yderligere skærpet sammenlignet med andre havområder. De skærpede regler er en stor udfordring for de rederier, som har aktiviteter i disse områder, men reglerne er samtidig en mulighed for at udvikle nye konkurrencedygtige teknologier, som sigter på at nedbringe skibes luftforurening.

Danmark bidrager aktivt til stadig skrapere global regulering af luftforurening fra skibsfarten. Med vedtagelsen af skærpelserne vedrørende svovl i 2008 er der iværksat et kapløb mellem maritime udstyrproducenter globalt om først at levere effektive løsninger til at reducere svovludslippet. De rederier og miljøteknologiske virksomheder, der vinder dette kapløb, erobrer afgørende konkurrencefordele.

Miljøstyrelsen og Danmarks Rederiforening har etableret et Partnerskab for Renere Skibsfart. Formålet er bl.a. at fremme implementeringen af de nye skrappe IMO-krav til svovl, herunder udvikling af innovative miljøteknologiske løsninger, samt at fortsætte udviklingen af stadig skrapere indsatser over for luftforurening fra skibsfarten.

Miljøministeren har i februar 2010 offentliggjort en ny handlingsplan for renere skibsfart for 2010-11, som er et resultat af Partnerskabet for Renere Skibsfart. Handlingsplanen har til formål at understøtte udviklingen og implementeringen af ny teknologi og nye løsninger, der mindsker luftforureningen fra skibe. Sigtet er en hurtig og effektiv overholdelse af de nye skrappe IMO-krav, samt at der skabes grundlag for lavere udledninger af luftforurening fra skibsfarten i fremtiden. Samtidig fremmes grøn vækst i de maritime erhverv.

33. Reglerne er gennemført i Anneks VI til MARPOL-konventionen om forebyggelse af luftforurening fra skibe samt i EU-direktiv 2005/33/EF om svovlindholdet i skibsbrændstoffer.

Partnerskabet offentliggjorde i oktober 2009 en detaljeret undersøgelse af skibsfartens luftforurening i danske farvande. Udledningen blev beregnet for 2009, 2011 og 2020, og undersøgelsen dokumenterer en forventet 90% reduktion af skibsfartens svovludledning i 2020.

Som led i EU's Østersøstrategi har Danmark sat sig i spidsen for bestræbelser på at fremme tiltag, som kan reducere forureningen fra skibe i Østersøen. Der ses bl.a. på initiativer vedrørende indsamling af skibsgenereret affald, udledning af kloakspildevand fra skibe og forbedret affaldshåndtering. Hertil kommer en indsats vedrørende naturgasdrift af skibe, f.eks. i form af flydende naturgas (Liquefied Natural Gas (LNG)). Nærskibsfarten er allerede et meget miljø- og klimavenligt alternativ, når det gælder godstransport, og brug af LNG, som mindsker luftforureningen, vil være til yderligere gavn for miljøet. Norge har i de senere år høstet erfaring med brug af LNG som fremdrivningsmiddel bl.a. til færger og offshore-fartøjer. En vigtig faktor herfor har været etablering af den nødvendige infrastruktur til tankning i de pågældende havne. Udbredelsen af brugen af LNG afhænger således i høj grad af etablering af en infrastruktur af tankningsanlæg.

Partnerskab for Renere Skibsfart har i samarbejde med DONG Energy igangsat en undersøgelse af muligheden for naturgasdrift af færger og kortere fragtruter i Danmark. Undersøgelsen skal afdække fordele, ulemper og barrierer for naturgas samt identificere muligheder for at overkomme barriererne.

NmVOC³⁴ er flygtige organiske forbindelser, som bidrager til luftforurening. Det drejer sig f.eks. om den naturlige fordampning, der sker fra råolie. Som led i Danmarks overholdelse af EU's såkaldte NEC-direktiv skal mængden af nmVOC reduceres inden udgangen af 2010. For at nå målet er det vigtigt, at også de danske operatører bidrager til en reduktion af nmVOC. Derfor er det i en offshore-handlingsplan, som miljøministeren i 2009 har aftalt med de danske olie- og gasoperatører, bestemt, at operatørerne arbejder for at reducere udledningerne af nmVOC fra ca. 3.200 tons til 2.300 tons i 2010 med afsæt i de kendte produktionsfremskrivninger, og at de operatører, der laster olien på skibe, inden udgangen af 2010 forpligter sig til ved transporten udelukkende at benytte skibe, der har installeret udstyr, der reducerer udledningen af nmVOC.

34. Non methane Volatile Organic Compounds.

Desuden er de danske olie- og gasoperatører fra 1. januar 2010 omfattet af den danske NO_x-afgift og bidrager dermed i lighed med andre sektorer til Danmarks gennemførelse af NEC-direktivet.

Regeringen vil

- styrke indsatsen mod skibsfartens luftforurening i tæt partnerskab med skibsfarten og miljøteknologiske løsningsproducenter, jf. *Handlingsplanen for renere skibsfart for 2010-2011*;
- samarbejde bredt for at styrke tilsyn med og håndhævelse af IMO's regler for bl.a. SO_x;
- arbejde for at etablere fælles emissionsopgørelser og fælles tilgange til vurdering af skibsfartens luftforurening i Norden og Østersøregionen, der hvor det giver mening;
- arbejde for, at spørgsmålet om etablering af en infrastruktur for LNG-tankningsanlæg i Østersøregionen nyder fremme;
- med sigte på overholdelse af emissionslofterne for Danmark i EU's NEC-direktiv fortsat samarbejde med offshore-industrien om reduktion af emissionen af nmVOC og NO_x fra olie- og gasindvindingen i Nordsøen.

Beskyttelse af havmiljøet og kystzonen

KAPITEL 3



3 Beskyttelse af havmiljøet og kystzonen

Regeringens indsats for at beskytte havmiljøet og den danske kystzone er en integreret del af den samlede politik for det maritime område. Et godt og bæredygtigt havmiljø er afgørende for, at vi fortsat kan nyde godt af havets ressourcer og rigdomme. F.eks. er det nødvendigt for at kunne opretholde de fiskebestande, som er så vigtige for fiskeri og fødevarerhverv. Et ringe havmiljø omkring Danmark kan også lede til færre blå flag ved de danske strande og kan dermed gøre det mindre attraktivt at besøge de danske kyster som turist. En kystzone, hvor der ikke sker tilpasninger til klimaændringer, kan være et mindre interessant sted at bosætte sig for både borgere og virksomheder og kan vanskeliggøre havneudvikling.

Beskyttelse af havmiljøet, bekæmpelse af havmiljøforurening og fornuftig kystforvaltning er således væsentlige elementer i en samlet maritim strategi, og det er en af forudsætningerne for en bæredygtig udvikling inden for de maritime erhverv. Regeringen har derfor også igangsat en række initiativer på området, der skal være med til at sikre havmiljøet og den danske kystzone.

3.1 Beskyttelse af havets natur og miljø

3.1.1 Havstrategidirektivet

Regeringen har som nævnt igangsat en række aktiviteter for yderligere at beskytte havets natur og miljø. I nogle tilfælde udgør aktiviteterne en del af rammen for at skabe en bæredygtig vækst i de maritime erhverv. Blandt initiativerne er vand- og Natura2000-planlægningen og aftalen om *Gron Vækst*, som udmønter EU's vandrammedirektiv, habitatdirektiv og fuglebeskyttelsesdirektiv. Disse initiativer lægger ambitiøse rammer for påvirkningen af havet fra kilder på land, særligt med næringsstoffer og miljøfarlige stoffer, og for forvaltningen af naturen i de ca. 17% af det danske havområde, der er omfattet af Natura2000-beskyttelsen.

Næste fase af natur- og miljøbeskyttelsen på havet er gennemførelsen af EU's havstrategidirektiv. I henhold til direktivet og den tilknyttede gennemførelseslovgivning skal der udarbejdes havstrategier for de danske farvande med det formål at fastholde eller etablere såkaldt "god miljøtilstand" senest i 2020.

For at opnå dette mål skal der til faste tidsterminer udarbejdes basisanalyser med beskrivelse af tilstand og påvirkninger af havområderne (2012), fastlægges mål for natur- og miljøkvaliteten med tilhørende indikatorer (2012) og udarbejdes overvågningsprogrammer (2014) og indsatsprogrammer (2015). Disse dele udgør tilsammen de samlede havstrategier, som skal være operative ved udgangen af 2016.

Havstrategidirektivet er et rammedirektiv, som bygger på, at forvaltningen af havområderne tilrettelægges ud fra en økosystemtankegang. Direktivet lægger således op til, at der skabes sammenhæng mellem en række vigtige politikker og reguleringer på såvel natur- og miljøområdet som på sektorområderne, f.eks. Natura2000-direktiverne, vandrammedirektivet, nitratdirektivet, reguleringen af kemiske stoffer og produkter, EU's fælles fiskeripolitik, IMO-reguleringen af skibsfarten og ballastvandkonventionen. Havstrategidirektivet anses derfor for at være miljø søjlen i EU's maritime politik.

Regeringen vil

- sikre gennemførelsen af havstrategidirektivet som et miljømæssigt grundlag for de kommende års bæredygtige udvikling af de maritime sektorer.

3.1.2 Gennemførelse af internationale miljøkonventioner

Regeringen ønsker at sikre havmiljøet overalt i de danske farvande. Miljøudfordringer er i sagens natur grænseoverskridende, og det er derfor regeringens klare overbevisning, at udfordringer i høj grad skal tages op og løses globalt og i samarbejde med de lande, som vi deler farvande med.

IMO har gennem de seneste år vedtaget en række konventioner, der er målrettet mod at reducere skibsfartens påvirkninger af havmiljøet. Disse konventioner skal i de kommende år gennemføres i Danmark med henblik på yderligere beskyttelse af havmiljøet. Der er tale om følgende konventioner:

- *Ballastvandkonventionen*, der skal være med til at forhindre, at skadelige marine organismer transporteres og spredes med skibes ballastvand, herunder i danske farvande. Dette er et vigtigt led i bekæmpelsen af fremmede arter i det danske havmiljø.
- *Vragfjernelseskonventionen*, som skal være med til at sikre, at skibsvrag og drivende eller sunket fragt eller udstyr mere effektivt kan kræves fjernet, hvis det er til fare for sejladsikkerheden eller miljøet.
- *Skibsophugningskonventionen*, der skal være med til at sikre, at ophugning af skibe foregår både miljø- og sikkerhedsmæssigt forsvarligt, så ophugning af skibe under kummerlige forhold især i fattige lande fremover undgås. Det gælder også danske skibe.
- *HNS³⁵-konventionen* om ansvar og erstatning for ulykker til søs, der skyldes farlige og forurenende stoffer. Konventionen er aldrig trådt i kraft, da der har været betydelige praktiske problemer med at gennemføre den i de enkelte lande. Dette er forsøgt løst gennem en ny protokol, som blev vedtaget i april 2010. Dermed er der skabt internationale regler, der sikrer gode erstatningsmuligheder, når der sker forurenings- eller personulykker til søs forårsaget af farlige stoffer. Det vil gavne både miljøet og de mennesker, der eventuelt bliver berørt af en sådan ulykke.

35. Hazardous and Noxious Substances.

For olie- og gasindvindingen i Nordsøen har man i OSPAR-konventionen³⁶ siden 2001 truffet en række beslutninger og anbefalinger med det sigte at reducere udledningen af især olie og kemikalier til havet. I Danmark er størstedelen af disse beslutninger og anbefalinger indarbejdet i de aftaler, som miljøministeren siden 2005 har indgået med olie- og gasoperatørerne gennem de såkaldte offshore-handlingsplaner. Dette arbejde er nu og vil i fremtiden i større eller mindre grad blive integreret i EU's havmiljøstrategidirektiv.

Regeringen vil

- arbejde for, at ballastvandkonventionen kan ratificeres i løbet af 2011, og for at skibsofhugningskonventionen træder i kraft hurtigst muligt;
- arbejde for ratifikation af vragsjernelseskonventionen senest den 1. januar 2013;
- arbejde for en ratifikation af HNS-protokollen snarest muligt og senest i 2012;
- arbejde for, at udledninger af olie og kemikalier fra offshore-industrien i Nordsøen reduceres.

3.1.3 Miljøbeskyttelse i det arktiske område

Internationalt er der en stærkt stigende interesse for det arktiske område grundet de store olie- og råstofforekomster, som forventes at blive tilgængelige som følge af det varmere klima. Dermed opstår en række miljømæssige udfordringer, f.eks. mulige påvirkninger fra skibsfarten i tilfælde af uheld ved indvinding eller efterforskning efter olie- og råstofforekomster.

Arktis har tidligere alene været påvirket af forurenende stoffer fra industri-landene, og naturen alene påvirket af jagt. Dette billede er under hastig forandring til en situation, hvor lokal sværindustri og råstofudnyttelse fører til urbanisering, lokal forurening samt fragmentering og ændring af den arktiske natur. Endvidere

36. Oslo- og Pariskonventionen er en aftale om beskyttelse af Nordøstatlanten (inkl. Nordsøen og Kattegat) mod forurening fra kilder på land og ved dumpning fra skibe og fly.

vil den forventede stigende trafik i området og deraf følgende risiko for ulykker og stigende forurening af området forstærke behovet for beskyttelse, herunder at der tages konkrete tiltag i IMO, der fremmer udpegningen af sårbare og vanskeligt sejlbare områder.

Arktisk Råds ministerdeklaration fra april 2009 lægger netop op til, at de arktiske lande i IMO-regi samarbejder om udviklingen af relevante tiltag til begrænsning af miljøpåvirkningerne af skibstrafikken i Arktis. En arbejdsgruppe under Arktisk Råd – Protection of the Arctic Marine Environment (PAME) – arbejder generelt med beskyttelse af det arktiske havmiljø og har udarbejdet rapporten ”Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report” (AMSA), som indeholder anbefalinger til det videre arbejde med beskyttelse af havmiljøet. Se også afsnit 4.2.

I forbindelse med udvikling af relevante tiltag, der kan begrænse skibsfartens og den stigende olie- og råstofudvindings påvirkning af natur og miljø, har miljøministeren afholdt et arktisk miljøministermøde i juni 2010. Erklæringen herfra understreger vigtigheden af at identificere sårbare marine områder og tilhørende forvaltningsforanstaltninger til beskyttelse af disse.

Regeringen vil

- gennemføre en risikoanalyse for havmiljøområdet i og omkring Grønland;
- i samarbejde med de andre arktiske lande fremme arbejdet i Arktisk Råd, IMO og andre relevante internationale fora med henblik på konkrete tiltag til at forebygge påvirkninger og uheld fra maritime aktiviteter.

3.2 Bekæmpelse og forebyggelse af havmiljøforurening

I den danske offshore-handlingsplan fra december 2005, som er revideret i 2008-2009, er der opstillet en række målsætninger om reduktion af udledningen af olie og kemikalier fra offshore-aktiviteterne i den danske del af Nordsøen. Miljøministeren fremsender hvert år en statusrapport til Folketinget, der viser, i hvilket omfang det lykkes at opfylde de opstillede mål.

Det forventes, at skibstrafikken gennem de danske farvande øges, hvilket alt andet lige medfører en risiko for, at hyppigheden af skibssulykker, der kan påvirke havmiljøet, forøges.

På den baggrund er der udarbejdet en undersøgelse, der vurderer kapaciteten til forureningsbekæmpelse frem mod 2020. Generelt konkluderes det i kapacitetsundersøgelsen, at de sejladsikkerhedsmæssige risikoreducerende foranstaltninger på området, der tjener til at forebygge ulykker, har relativt stor effekt set i forhold til forureningsbekæmpelse efter en eventuel ulykke. Det konkluderes endvidere, at Danmark i perioden frem til 2020 besidder et tilfredsstillende beredskab for bekæmpelse af forureningsulykker til havs, herunder eksisterer der en række bi- og multilaterale aftaler med nabolandene m.v. om gensidig støtte i forbindelse med eventuelle forureningsbekæmpelsesoperationer.

I forhold til forureningsbekæmpelse i kystzonen har forsvaret indgået aftale med det statslige redningsberedskab om bekæmpelse af forureninger på lægt vand.

Det er endvidere aftalt i forsvarsforliget for perioden 2010-2014, at hjemmeforsvarets havmiljøkapacitet skal styrkes i forligsperioden. En sådan styrkelse skal bl.a. ske under hensyntagen til anbefalingerne fra den gennemførte kapacitetsundersøgelse af havmiljøberedskabet. I overensstemmelse med forsvarsforliget vil regeringen således i den kommende forligsperiode tage en række tiltag.

Som led i EU's Østersøstrategi er der under dansk ledelse etableret et nyt maritimt projekt, BRISK (Sub-regional risk of spill of oil and hazardous substances in the Baltic Sea).

Projektet omfatter udarbejdelse af en risikoanalyse for forurening af havmiljøet med olie og kemikalier for hele Østersøområdet. Analysen udarbejdes med henblik på at undersøge, om de eksisterende beredskabskapaciteter til forureningsbekæmpelse og sikring af havmiljøet er tilstrækkeligt dimensioneret til at kunne imødegå mellemstore og store oliespild i Østersøen.

Med udgangspunkt i risikoanalysen vil der efterfølgende blive udarbejdet en kapacitetsundersøgelse for at identificere eventuelt manglende eller overskydende kapaciteter. Undersøgelsen vil danne grundlag for, at der inden for projektet udarbejdes et oplæg til eventuelle investeringsplaner for tilvejebringelse af den nødvendige kapacitet på tværs af landegrænserne i Østersøen.

Projektet vil dermed på en konkret måde bidrage til at lægge rammerne for en mulig udvikling af et tilstrækkeligt beredskab til bekæmpelse af havmiljøforurening i hele Østersøområdet. På den måde vil beredskabet i højere grad end tidligere kunne bygge på gensidig assistance fra nabolandene og derved eventuelt på en mere koordineret og optimal udnyttelse af de enkelte landes ressourcer på området.

Regeringen vil

- generelt styrke udrustningen af marinehjemmeværnets fartøjer med henblik på løsning af miljøopgaver;
- undersøge mulighederne for at styrke hjemmeværnets kapacitet til at løse miljøopgaver i kystzonen, herunder opsamlings- og detektionskapacitet;
- såfremt det igangværende pilotprojekt vedrørende forlængelse og ombygning af eksisterende marinehjemmeværnsfartøjer har den forventede succes, overveje at iværksætte forlængelse og ombygning af flere af disse fartøjer;
- udnytte flyverhjemmeværnets flyvende enheder til havmiljørelateret overvågning m.v.;
- overveje at udstyre yderligere et fiskerikontrolskib samt andre statskibe med havmiljøkapacitet;
- fortsat fremme det regionale samarbejde omkring Østersøen vedrørende udvikling af et tilstrækkeligt beredskab til bekæmpelse af havmiljøforurening, herunder ved at der ses på en mere koordineret udnyttelse af de enkelte landes ressourcer på området.

3.3 Kystforvaltning, diger, havne og kystnær bebyggelse

3.3.1 Tilpasning til klimaændringer

Klimaændringerne vil uundgåeligt have konsekvenser for Danmark, også på det maritime område. Mulighederne for en løbende tilpasning til klimaændringer er generelt gode, og på flere områder er indsatsen allerede i gang.

Når man planlægger og udvikler kystzoner, er det nødvendigt at tage stilling til, hvorvidt der skal ske klimatilpasning i et givent område, eller om et område skal bestå, som det er. Nogle områder vil være oplagte til udvikling og dermed klimatilpasning, mens andre områder i langt højere grad er naturområder, der skal bevares. For at sikre den løbende tilpasning indsamler og offentliggør Kystdirektoratet højvandsstatistikker. Samtidig ydes der rådgivning til kystgrundejere, kommuner og andre aktører på kystområdet om klimaforhold og indvirkningen på den nødvendige kystbeskyttelse. På møder med næsten alle landets kystkommuner har Kystdirektoratet desuden orienteret om klimaforandringernes betydning for kysterne og om, hvordan kommunerne kan medvirke til smukkere kyster i Danmark. Desuden rådgives kommunerne i arbejdet med klimaændringer.

De kystnære områder forventes i fremtiden at blive påvirket af stigende vandspejl, og kraftigere storme forventes at medføre højere stormflodsvandstande. Det betyder forøget risiko for oversvømmelse samt forøget erosion på mange kyststrækninger. Nybygning, sløjfning eller renovering af diger eller havneværker kan derfor blive nødvendige.

Da de kraftigere storme vil komme fra vest, vil den forøgede risiko for oversvømmelse og erosion være vidt forskellig på den jyske vestkyst, i Vadehavet og langs kysterne i de indre danske farvande. Herudover vil der være en særlig problemstilling i havnene set i relation til bl.a. nybyggeri på havnefronten, havne-relaterede operationer og tilsanding af havneindløb.

Overordnet set er det den enkelte lodsejers eget valg at beskytte sig mod oversvømmelse og kysttilbagerykning. I enkelte, særlige tilfælde har stat, amter og kommuner tidligere bidraget til store diger, og staten og visse kommuner bidrager stadig til kystbeskyttelse på dele af den jyske vestkyst. Det er dog ikke tilladt uden tilladelse fra Kystdirektoratet at etablere kystbeskyttelse – eller at ændre eksisterende kystbeskyttelse. Det skyldes, at kystbeskyttelse et sted kan have konsekvenser et andet sted på kysten.

Regeringen har etableret en internetportal for klimatilpasning, hvor den eksisterende viden om klimaændringer og klimatilpasning inden for en række temaer, herunder kystområdet, præsenteres: www.klimatilpasning.dk.

Regeringen vil fremme, at konsekvenserne af klimaforandringer integreres i planlægning og udvikling i kystzonen gennem:

- udvikling af værktøjer til brug for kommuner, borgere og erhverv;
- løbende formidling af den bedst tilgængelige viden om klimaforandringernes betydning for Danmark.

3.3.2 Støj fra skibe i havn

De steder, hvor der ligger boliger tæt ved en trafikhavn, kan der opstå klager over generende støj fra aktiviteterne på havnen. Støjgenerne kan skyldes både aktiviteter med losning og lastning og skibenes hjælpemaskineri, f.eks. på krydstogtskibe. Når der planlægges nye boliger i nærheden af havne, er det ofte støjen, der begrænser, hvilke områder der kan bygges i. For at sikre et positivt samspil mellem havnebaserede erhverv, skibsfarten og øvrige interessenter i og nær de danske havne arbejdes der for at reducere støjgener fra bl.a. skibenes hjælpemaskineri.

Forholdene vedrørende støj fra havne er undersøgt i det afsluttede projekt NoMEPorts, hvor flere store europæiske havne har deltaget. Projektets slutrapport beskriver både, hvordan støjen fra havne kortlægges, og hvilke metoder havneselskabet kan benytte for at kontrollere og reducere støjen. Flere havne er interesseret i støjreduktion, herunder også af støjen fra skibene.

Regeringen vil

- drøfte løsningsmodeller for håndtering af støj fra skibe i havn med erhvervet;
- fremme, at der fastsættes internationale regler for, hvor meget støj skibe må udlede, mens de ligger i havn.

Øget sikkerhed til søs

KAPITEL 4



4 Øget sikkerhed til søs

Ulykker til søs kan have meget vidtrækkende konsekvenser for mennesker og miljø, og derfor er sikkerhed til søs et højt prioriteret område hos regeringen. Dansk skibsfart skal med andre ord være kvalitetsskibsfart med et højt niveau af sikkerhed, sundhed og miljø.

Indsatsen for øget sikkerhed til søs tilgodeser samtidig en række andre hensyn. Vækstmulighederne for de maritime erhverv øges, når Danmark forbindes med kvalitetsskibsfart og et højt sikkerhedsniveau – det bliver simpelthen mere attraktivt for rederier at indflage skibe under dansk flag. For Danmark som kyststat er det endvidere afgørende, at danske kyster beskyttes mod skibsuplykker, der kan forårsage skade på mennesker og miljø. Her gælder der både et miljøbeskyttelseshensyn og et økonomisk hensyn, idet forureningsulykker kan have meget negative økonomiske konsekvenser for f.eks. fiskeri- og turismeerhverv. Sikkerhed til søs har således også betydning for væksten i de maritime erhverv. Det er endvidere i dansk skibsfarts interesse at arbejde for sikkerhed til søs og sejladsikkerhed globalt. Danmark bidrager markant til den internationale udvikling, så skibene ikke alene kan navigere sikkert i de danske farvande, men overalt i verden.

Regeringen har stor fokus på sikkerhed til søs, hvilket bl.a. kommer til udtryk med handlingsplanen *Danmark som Europas førende søfartsnation* fra 2006, hvori der iværksættes en strategi for øget sikkerhed i de danske farvande. Regeringen har således allerede igangsat en række initiativer, som nu gennemføres, og der vurderes ikke på nuværende tidspunkt at være behov for yderligere nye initiativer. I det følgende beskrives regeringens indsats for øget sikkerhed til søs. En stor del af indsatsen foregår internationalt, hvor der forhandles og vedtages globale regler og EU-regler, der er medvirkende til at øge sikkerheden i både dansk og internationalt farvand.

4.1 Sejladssikkerhed

4.1.1 Udvikling af skibsrutesystemerne i danske farvande

Indsamling af informationer om skibstrafikken i danske farvande og en ny opmåling af hovedruterne har vist et behov for at gennemgå og revidere det eksisterende rutenet for skibe. Hensigten er at sikre en bedre adskillelse af modgående trafik ved brug af trafiksepareringssystemer samt at placere ruterne i de områder, hvor der er den største vanddybde. Et ændret rutenet vil skabe bedre vilkår for trafikken til søs og dermed øge sikkerheden.

Der er igangsat et arbejde, hvor de eksisterende ruter i Kattegat-området gennemgås med henblik på at optimere deres forløb. Arbejdet sker i tæt samarbejde med de svenske og norske søfartsmyndigheder. En endelig implementering af ændringerne vil først kunne ske efter godkendelse i FN's søfartsorganisation, IMO, og er planlagt at ske i 2013, men vil bl.a. være afhængig af en fornyet søopmåling.

Regeringen vil

- styrke sikkerheden til søs, ved at der udarbejdes et forslag til revideret rutenet for danske farvande, der skal godkendes i IMO.

4.1.2 Lods i Øresund og Storebælt

Brug af lods er et væsentligt element i forhold til at styrke sikkerheden til søs i danske farvande. Skibe, der sejler gennem Storebælt eller Øresund, kan imidlertid ikke pålægges at benytte lods, da det er internationale stræder, og det derfor forudsætter international enighed herom.

Regeringen har nedsat en tværministeriel arbejdsgruppe, der skal forbedre grundlaget for at opnå international tilslutning til lodspligt for større skibe og skibe med skadelig eller farlig last om bord. På baggrund af arbejdsgruppens arbejde vil regeringen sondere det internationale forhandlingsklima i forhold til international indførelse af lodspligt ved sejladss gennem de danske stræder.

Forsvarsministeriet har iværksat et såkaldt anråbsregime, der er målrettet de skibe, som ikke følger IMO's lodsanbefalinger under sejladss gennem Storebælt.

Målet med regimet er at informere om og tilskynde skibsfarten til at følge lods-anbefalingerne og dermed øge anvendelsen af lods ved sejlads gennem de danske stræder. Regimet har været en stor succes, og det overvejes at implementere et lignende regime for trafikken gennem Øresund.

Der har været enkelte grundstødninger med krydstogtskibe ved Københavns havn. I disse tilfælde har der ikke været benyttet lods. Selvom sikkerhedsstandarden for krydstogtskibe, der anløber danske havne, generelt er god, skal det overvejes, om der er behov for nye sikkerhedsrettede initiativer over for store krydstogtskibe.

Regeringen vil

- fortsat nøje følge udviklingen i brugen af lods i danske farvande;
- sondere det internationale forhandlingsklima i forhold til indførelse af lodspligt ved sejlads gennem de danske stræder;
- overveje tiltag, som kan styrke sikkerheden for store krydstogtskibe i danske farvande, herunder vedrørende øget brug af lods.

4.1.3 Femern Bælt-forbindelsen

Regeringen har truffet beslutning om etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt, hvormed der skabes markant bedre trafikforbindelser i området. I forbindelse med bygningen af den faste forbindelse er det vigtigt at sikre gode miljø- og sikkerhedsforhold, ligesom de sundheds- og sikkerhedsmæssige forhold skal være på plads. Femern Bælt gennemsejles i dag af et meget stort antal skibe. Skibstrafikken skal vejledes gennem ruter og afmærkning samt overvåges, så der rettidigt kan gribes ind. Anlægsarbejdet til søs involverer samtidig en række arbejdsfartøjer. For at sikre, at arbejdet – uanset om det foregår til søs, på havbunden eller landjorden – sker fuldt ud sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt, er det vigtigt, at arbejdsmiljøindsatsen koordineres mellem bygherre og aktørerne på land og til søs.

Regeringen vil

- sikre, at arbejdet med at etablere den faste forbindelse over Femern Bælt sker miljø-, sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt, og sikre en koordinering af sikkerhedsarbejdet og tilsynet hermed mellem de relevante myndigheder;
- sikre, at sikkerheden til søs opretholdes i anlægsperioden og i den fremtidige driftsperiode, ved at revidere trafikruterne og etablere overvågning af skibstrafikken.

4.1.4 Overvågning og sejladsvvejledning i Storebælt og Øresund

I Storebælt er der oprettet et obligatorisk skibsmeldesystem godkendt af FN's søfartsorganisation, IMO, hvor skibe af en vis størrelse skal anmelde deres passage gennem bæltet. Systemet opereres af VTS Storebælt, der følger trafikken og vejleder, når det er nødvendigt. I efteråret 2007 blev dets dækningsområde udvidet til også at omfatte den nordlige del af Storebælt dækkende Hatter Barn. Erfaringerne hermed er gode. Hatter Barn-området var tidligere kendt for en række grundstødninger. Dette forekommer nu sjældent.

Siden 2007 har et pilotprojekt været i drift for et frivilligt skibsmeldesystem opereret af et VTS, der dækker den centrale del af Øresund i samarbejde med de svenske myndigheder. På baggrund af erfaringerne med pilotprojektet er det besluttet, at Danmark og Sverige skal påbegynde processen frem mod en permanent etablering af et VTS-system, der dækker hele Øresund. Dog er permanentgørelsen af skibsmeldesystemet betinget af IMO's godkendelse af systemet.

Regeringen vil

- arbejde for, at skibsmeldesystemet i Øresund etableres som et permanent system, herunder at systemet godkendes af IMO som et obligatorisk skibsmeldesystem.

4.1.5 Integration af skibsinformationer

Danske myndigheder råder over en række informationer om skibsfarten i danske farvande og danske skibe på globalt plan. Der er tale om oplysninger, som indgår i forskellige typer af overvågning, f.eks. trafikovervågning af skibsfarten og kontrol af fiskeskibes operationer. Hertil kommer en række informationer, som skibe, der anløber danske havne eller passerer danske skibrutesystemer, skal forhånds-anmelde, så danske myndigheder kan udøve deres kontrolfunktioner.

I dag eksisterer der veludbyggede og omfattende informationsudvekslings-systemer, der integrerer tilgængelige data. Et godt eksempel er det såkaldte SafeSeaNet, der også er nævnt ovenfor. Det er et EU-baseret elektronisk netværk til udveksling af maritimt relaterede informationer mellem medlemslandene, f.eks. vedrørende skibenes last og anløb af EU-havne samt informationer om ulykker til søs. Systemet åbner derudover for muligheden for, at flere af de pligtige anmeldelser, som skibe i dag skal foretage, kan foretages af skibenes land-organisationer og dermed nedbringe arbejdsbyrden om bord, således at skibenes navigatører kan fastholde fokus på deres primære opgaver.

Inden for rammerne af udviklingen af EU's integrerede maritime politik har Kommissionen endvidere taget initiativ til at udvikle samarbejdet om maritim overvågning. Formålet med initiativet er at forbedre informationsudvekslingen mellem de eksisterende maritime overvågningssystemer i medlemslandene bl.a. med henblik på at forbedre mulighederne for fiskeri- og grænsekontrol samt at øge sejladssikkerheden.

Regeringen vil

- fortsat styrke samordning og udveksling af skibsinformationer mellem de danske myndigheder med henblik på øget sikkerhed til søs og lettelse af administrative byrder.

4.2 Sikkerhed til søs i det arktiske område

I de senere år har der været en vækst i passagerskibssejladser i grønlandske og arktiske farvande. Samtidig betyder klimaforandringerne, at nye områder i varierende perioder særligt i sommerhalvåret vil være tilgængelige for sejlads, herunder Nordvestpassagen. Den stigende trafik må forventes at betyde en øget risiko for tab af menneskeliv og for skader på havmiljøet, f.eks. i tilfælde af olieudslip.

Der er flere hensyn i spil. På den ene side kan det f.eks. være nyttigt for skibsfarten, for klimaet, for køberne af skibsfartens transportydelser og dermed formentlig i sidste ende for forbrugerne at anvende nye og kortere sejlruiter. Det vil spare brændstof, tid og penge. På den anden side kan en ulykke med et skib medføre meget store skader på det følsomme arktiske miljø. Derudover kan det nævnes, at øget krydstogtturisme er til gavn for turismeerhvervet og den økonomiske udvikling i Grønland. Omvendt vil en ulykke med krydstogtskibe kunne have fatale konsekvenser for mennesker og miljø. De ekstreme vilkår i de arktiske egne, de store afstande, den lave fremkommelighed og begrænsningerne i infrastruktur og patientkapacitet gør det samtidig meget vanskeligt at håndtere en eventuel ulykke med f.eks. et krydstogtskib.

Der er derfor behov for tiltag, som muliggør fortsat aktivitet med skibe ved Grønland og i Arktis, men som samtidig forebygger skibsumlykker og begrænser natur- og miljøpåvirkningerne på havområdet. Regeringen har derfor i de seneste år igangsat en række initiativer med henblik på at øge søsikkerheden i det arktiske område. Denne indsats vil blive videreført i de kommende år, og regeringen vil fortsat holde fokus på og følge udviklingen for sikkerheden i det arktiske område.

Det er konstateret teknisk muligt at overvåge skibes færden med Automatisk Identifikations System (AIS) ved satellitmodtagelse af skibenes AIS-signaler. I farvandene omkring Grønland og det arktiske område kan dette på sigt give nye muligheder for overvågning af skibstrafikken.

Fornyelse og opdatering af søkort er en anden vigtig faktor i forhold til forebyggelse af ulykker. Skibe vil fremover i større udstrækning anvende elektroniske

søkort samt benytte satellitbaserede navigationssystemer som GPS. Dette stiller skærpede krav til søkortenes præcision og indhold. Der er store arealer i de grønlandske farvande, som endnu ikke er opmålte.

Indsamling, validering og kvalitetssikring af dybde data er selve grundlaget for udarbejdelse af søkort – både elektronisk og i papirform. Danmark er aktiv i arbejdet i den Internationale Hydrografiske Organisation, IHO, herunder i den netop etablerede regionale kommission vedrørende forholdene i Arktis, Arctic Regional Hydrographic Commission. I de regionale IHO-fora vedtages bl.a. standarder vedrørende søopmålingsindsatsen. Det internationale samarbejde sikrer pålidelige data vedrørende dybdeforholdene både i de danske og grønlandske farvande. Et grundigt kendskab til dybdeforholdene er nødvendigt for at færdes sikkert til søs. Derudover har Danmark i oktober 2009 indgået en samarbejdsaftale med Grønlands Selvstyre, som bl.a. vedrører en fornyelse af søkortene for Grønland. Aftalen indebærer, at senest med udgangen af 2018 skal søkortene for hovedparten af sydvestkysten af Grønland, og dermed de mest trafikerede grønlandske farvande, være oprettede og digitaliserede. Arbejdet prioriteres løbende i samarbejde med Grønlands Selvstyre og de maritime interessenter i Grønland.

I de grønlandske farvande er der langt mellem havnene, og der er begrænset trafik med andre skibe, som ville kunne yde assistance i tilfælde af en ulykke. Forebyggelse mod ulykker er derfor helt central. Skulle der ske en skibssulykke, omfatter det akutte redningsberedskab for et skib først og fremmest skibets egne redningsmidler. Ved en eventuel større skibssulykke vil alle ressourcer, som de ansvarlige myndigheder råder over i området – herunder forsvarets skibe, fly og helikoptere, grønlandske redningshelikoptere og politiets fartøjer – i samarbejde med handelsskibe, fiskeskibe og krydstogtskibe blive sat ind med henblik på at hjælpe.

Regeringen har med forebyggelse for øje skærpet havnestatskontrollen af krydstogtskibe, som anløber danske havne for derefter at sejle til arktiske egne.

Regeringen har endvidere i samråd med Grønlands Selvstyre udstedt nye regler for skibe, der sejler i grønlandsk søterritorium, med henblik på at forbedre sikkerheden til søs. Reglerne gælder kun i grønlandsk søterritorium og ikke i internationalt farvand. I FN's søfartsorganisation, IMO, er det imidlertid

lykkedes Danmark i samarbejde med andre arktiske stater at skabe en fælles forståelse for, at der skal udvikles obligatoriske globale regler, som forbedrer sikkerhed og miljøbeskyttelse ved sejlads i Arktis. Fremadrettet skal der fortsat gøres en aktiv international indsats for udviklingen af sådanne regler.

Arbejdet involverer i høj grad Arktisk Råd, hvor Danmark overtog formandskabet i april 2009 på et tidspunkt, hvor klimaforandringerne som nævnt begyndte at slå igennem i Arktis. Da Arktisk Råd omfatter landene omkring Arktis, er organisationen et oplagt forum til at skabe opbakning til øget sejlads-sikkerhed i området. Det gælder også i relation til de deltagende landes ”search and rescue” aktiviteter. I den forbindelse er der indledt forhandlinger om et styrket samarbejde mellem landene i regionen.

Regeringen vil forbedre sikkerheden ved sejlads i Arktis med særligt fokus på forebyggende tiltag ved

- at vurdere, om nye teknologier kan forbedre overvågning af sejladsen i det arktiske område;
- at have en fortsat skærpet havnestatskontrol i danske havne af krydstogtskibe, der sejler til og i arktiske farvande, og at arbejde for, at andre kyststater nær Arktis gør det samme;
- i IMO at udarbejde internationalt bindende regler, der kan forebygge ulykker i de arktiske farvande;
- at arbejde for, at der indføres skærpede internationale uddannelses- og kvalifikationskrav;
- at fremme styrket samarbejde vedrørende ”search and rescue”.

4.3 Internationalt arbejde for øget sikkerhed

En stor del af indsatsen for at skabe sikkerhed til søs foregår internationalt, hvor der forhandles om og vedtages international regulering. Danmark er aktiv, når det handler om at præge den internationale dagsorden i retning af hele tiden at forbedre sikkerheden til gavn for både mennesker og miljø. Det gælder både i EU- og i IMO-regi. Derfor skal Danmark også gå forrest, når det handler om at gennemføre den internationale regulering, der er vedtaget. Regeringen arbejder derfor for at gennemføre en række EU-direktiver og IMO-konventioner vedrørende sikkerhed til søs.

4.3.1 Implementering af EU's tredje søsikkerhedspakke

EU vedtog i 2009 en række retsakter – den såkaldte tredje søsikkerhedspakke – der sikrer en fortsat beskyttelse af miljøet og en forbedring af sikkerheden til søs.

Søsikkerhedspakken indfører et nyt kontrolsystem, der i højere grad fokuserer på risikoskibe og kvalitetsskibsfart og indfører skærpede konsekvenser for de skibe, som ikke følger lodsanbefalingerne i Storebælt og Øresund. Der vil ske en forstærket overvågning af skibstrafikken, og der fastsættes fælles regler for ulykkesopklaring og forebyggelse af ulykker. Skibspassagerer sikres bedre mulighed for fuld erstatning i tilfælde af ulykker. Endvidere indføres der en tvungen ansvarsforsikring for større skibe. Der er sket en opdatering af reglerne for anerkendte organisationer, der udfører inspektioner og syn af skibe, ligesom kontrollen med organisationerne generelt er styrket. Endeligt øges kravene til EU-landenes søfartsadministrationer.

Regeringen vil

- sikre en rettidig implementering af EU's tredje søsikkerhedspakke og derved styrke søsikkerheden og den fortsatte beskyttelse af havmiljøet.

4.3.2 Ratifikation af SUA-protokollerne

Maritim sikring har stor betydning for bekæmpelse af terrorisme. Det er et prioritetsområde for regeringen. Danmark bør derfor understøtte den internationale

regeldannelse på området gennem ratifikation af de såkaldte SUA-protokoller³⁷. Protokollerne indebærer tiltag til bekæmpelse af terrorhandlinger m.v. på og med skibe og boreplatforme. Folketinget vedtog i slutningen af april 2010 et lovforslag om gennemførelse af SUA-protokollerne.

Regeringen vil

- fortsætte bestræbelserne for en dansk ratifikation af SUA-protokollerne.

4.3.3 Skærpelse af ISM-koden

ISM-koden er den internationale kode for sikker skibsdrift, og den er i Danmark gennemført via en EU-forordning. Den danner grundlag for det sikkerhedsstyringssystem, som alle større skibe og de rederier, der driver dem, skal opereres efter. Systemet skal bl.a. fremme sikkerheden for de søfarende om bord på skibet og forebygge forurening. Systemet er underlagt offentlig kontrol. Grove fejl og mangler kan føre til, at skibet tilbageholdes, eller at rederiet mister retten til at være ISM-ansvarlig, hvilket i praksis betyder, at det ikke må have ansvaret for en række opgaver vedrørende skibet og dets besætning.

Uklarheder i den eksisterende ISM-kode indebærer dog, at rederier, der er frataget retten til at være ISM-ansvarlig, ikke desto mindre kan fortsætte med at være ”underleverandører” til væsentlige forhold, der indgår i sikkerhedsledelsen. Regeringen finder derfor, at der er behov for en opstramning af reglerne. En ændring kan ikke gennemføres ensidigt i Danmark, men kræver en ændring af EU-forordningen og den internationale konvention.

Regeringen vil

- gennem EU arbejde for en skærpelse af ISM-koden, så underleverandører, der står for væsentlige dele af sikkerhedsledelsen, selv skal kunne opfylde kravene til at være ISM-ansvarlig.

37. Suppression of Unlawful Acts on ships.

4.3.4 Maritime Labour Convention (MLC)

FN's Internationale Arbejdsorganisation (ILO) vedtog i 2006 en ny konvention om de søfarendes forhold, og denne er ved at blive gennemført i dansk ret. Konventionen indeholder en meget omfattende regulering af de søfarendes forhold og vil medføre øget kontrol med danske handelsskibe samt med udenlandske skibe, der anløber dansk havn. I den lov, som skal danne grundlag for dansk ratifikation af konventionen, og som blev vedtaget i april 2010, har regeringen endvidere muliggjort en forhøjelse af bødeniveauet ved arbejdsulykker, som har haft alvorlig personskade eller døden til følge, samt øget anvendelsen af risikobaserede tilsyn.

Regeringen vil

- sikre, at der sker implementering af MLC-konventionen med henblik på dansk ratifikation hurtigst muligt.

4.3.5 Ratifikation af ILO's fiskerikonvention

FN's Internationale Arbejdsorganisation (ILO) vedtog i juni 2007 en konvention om arbejdsforhold i fiskerisektoren. Konventionen indebærer en forbedring af ansættelses- og arbejdsforhold inden for fiskeriet på globalt plan. Den indeholder bestemmelser om rederens, skibsførerens og fiskerens ansvar samt omfatter alle aspekter af en fiskers ansættelsesforhold, lige fra indgåelse af ansættelsesaftaler over arbejdsmiljø til social sikring. Den omfatter også regler om overholdelse og håndhævelse, herunder om flagstatskontrol, certifikat, syn samt havnestatskontrol. Konventionen er endnu ikke trådt i kraft internationalt. EU har bemyndiget medlemsstaterne til at ratificere konventionen og opfordrer medlemsstaterne til at ratificere inden 2012.

Regeringen vil

- arbejde for dansk ratifikation af ILO's konvention om arbejdsforhold i fiskerisektoren senest i 2012.

4.3.6 Pirateri

Risikoen for væbnede overfald og pirateri, herunder kaping af skibe og disses besætninger, ikke mindst i farvandet ud for Somalia, Guinea-bugten og Malacca-strædet, udgør en reel risiko for den internationale skibsfart og hermed også for danske skibe og deres besætninger. Det skaber også problemer for den internationale verdenshandel. Bekæmpelse af denne trussel er derfor fortsat en høj prioritet for regeringen. En interministeriel arbejdsgruppe er i færd med at udarbejde et katalog over fremtidige danske initiativer til bekæmpelse af pirateri, og danske flådeenheder har ved flere lejligheder bidraget aktivt til at forhindre pirateri. Indsatsen skal fortsat ske i en international ramme.

Regeringen vil

- fortsætte sin indsats i det internationale samarbejde, herunder som formand for den juridiske arbejdsgruppe under kontaktgruppen vedrørende pirateri ud for Somalias kyst (initieret af FN's Sikkerhedsråd) og i IMO, med at skabe fokus på problemerne og sikre forståelse for behovet for en fortsat international indsats, der kan bistå danske skibe og besætninger;
- tilslutte sig RECAAP-aftalen³⁸ om samarbejde om bekæmpelse af pirateri og væbnede overfald mod skibe i den asiatiske region;
- bistå med kapacitetsopbygning i Østafrika;
- arbejde aktivt for at bidrage til det internationale samfunds indsats for at inddæmme pirateri ud for Somalias kyst, herunder i muligt omfang fastholde et dansk engagement i den sømilitære indsats mod pirateri;
- sikre øget kendskab til forholdsregler mod pirateri og væbnede overfald på skibe i erhvervet og arbejde for, at IMO's retningslinjer til stadighed opdateres.

38. Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia.

4.3.7 E-navigation og e-maritime

Som nævnt i afsnit 1.6.1 har FN's søfartsorganisation, IMO, iværksat et arbejde omhandlende e-navigation. Arbejdet dækker en harmoniseret opsamling, integration, udveksling, præsentation og analyse af maritime informationer om bord og på land ved brug af elektroniske midler. Det langsigtede mål med e-navigation er kort sagt, at navigatørens mængde af opgaver for at sejle et skib vil blive færre og dermed hindre faretruende situationer eller ulykker.

IMO har over en årrække arbejdet med e-navigation på et strategisk niveau og har indgået et samarbejde med IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) om tekniske emner og systemmæssige sider af e-navigation.

Fra dansk side fokuseres på standardisering af navigationssystemer, udveksling af informationer samt forbedrede kommunikationsmuligheder. Et dansk-ledet projekt under Østersøstrategien, EfficienSea, sigter endvidere på at afprøve forskellige tekniske løsninger for sejladsinformationer i Østersøregionen.

Desuden ventes Europa-Kommissionen i løbet af 2011 at fremsætte et e-maritime forslag. E-maritime har til formål at integrere de eksisterende EU-systemer, der udveksler maritime oplysninger. Hermed søger man at facilitere udvekslingen af oplysninger og kommunikationen i den maritime sektor.

Regeringen vil

- fremme standardisering af systemer til navigation, dataudveksling og kommunikation.

4.4 Forebyggelsesindsatsen

4.4.1 En forebyggelsesstrategi

Dansk skibsfart skal være kvalitetsskibsfart. Gennem en målrettet indsats er det lykkedes at nedbringe mængden af ulykker til søs. Det er tid til at tage pejling af de hidtidige gode erfaringer og se på veje til en fortsat nedbringelse af antallet af ulykker.

Kvalitetsskibsfart hænger tæt sammen med en styrket indsats for at forebygge ulykker. En sådan indsats skal gennemføres ved at øge fokus på, hvordan der skabes og udvikles sikkerhed i de maritime virksomheder. Forebyggelse skal i større omfang være risikobaseret, dvs. at sandsynligheden og alvoren skal indgå i vurderingen af, hvor der sættes ind med f.eks. skærpede regler eller kontrol. Ved at have fokus på risikobaseret kontrol prioriteres indsatsen på områder, hvor erfaringen viser, at der ofte er væsentlige sikkerhedsmæssige risici. Det kan f.eks. være på skibe, hos rederier eller i særlige områder om bord.

Regeringen vil

- sikre, at der gennemføres en forebyggelsesstrategi med sigte på øget sikkerhed til søs.

4.4.2 Styrket sikkerhed i mindre fiskeskibe

Der er sket en række alvorlige ulykker med mindre danske fiskefartøjer. Ulykkerne har bl.a. medført dødsfald. Samtidig har det ved uanmeldte syn af mindre fiskefartøjer kunnet konstateres, at mange af fartøjerne indeholder fejl, f.eks. i skibenes redningsudstyr og i deres stabilitet og konstruktion.

Der er således behov for en særlig indsats for at højne sikkerheden for mindre fiskefartøjer. Derfor lancerer regeringen en sikkerhedspakke for mindre fiskeskibe. Sikkerhedspakken består af otte langsigtede initiativer til styrkelse af sikkerheden på de mindre fiskefartøjer. Det drejer sig om

- periodiske syn hvert femte år for mindre fiskeskibe;
- krav om fribordsmærke på nye/ombyggede fartøjer, der viser, hvor meget et fartøj kan lastes, uden at det går ud over stabiliteten;
- anmeldeligt for værfter og mindre maskinværksteder ved ombygninger;
- undersøgelse af stabiliteten på udvalgte, ældre, mindre fiskefartøjer;
- vejledning for købere af mindre fiskeskibe;
- udvidet samarbejde mellem Fiskeridirektoratet og Søfartsstyrelsen om kontrol af mindre fiskeskibes sikkerhedsudstyr og
- kampagne om øget sikkerhed på mindre fiskeskibe.

Regeringen vil

- gennemføre sikkerhedspakken for mindre fiskeskibe.

Koordination af indsatsen på det maritime område

KAPITEL 5



5 Koordination af indsatsen på det maritime område

I det ovenstående er den danske indsats på det maritime område blevet præsenteret med fokus på fire overordnede mål. Det handler om gode udviklingsmuligheder for de maritime erhverv, hensynet til klima og miljø, herunder mindsket udledning af drivhusgasser og reduktion af luftforurening, beskyttelse af havmiljøet og kystzonen samt øget sikkerhed til søs.

Regeringen arbejder allerede fokuseret på at nå disse vigtige mål, og der er således igangsat en række initiativer og konkrete tiltag, som skal sikre, at indsatsen gennemføres effektivt og målrettet. Regeringen vil i de kommende år fortsætte det arbejde, der er i gang, og følge den kurs, som er udstukket med de seneste mange initiativer. I forlængelse heraf bør der sættes fokus på sikringen af et tæt samarbejde og koordination mellem de involverede myndigheder og interessenter. Den igangværende indsats skal i højere grad integreres og koordineres.

En øget integration og koordination af interesser på det maritime område skal være med til at optimere og udvikle den maritime indsats til fordel for alle aktører med tilknytning til havet. Der skal i højere grad skabes struktur og sammenhæng i den maritime politik ved at skabe en god institutionel ramme og samtidig fokusere på at skabe bedre planlægning og et bedre grundlag for udviklingen af den maritime indsats. Det er derfor nødvendigt med nye tiltag, der målrettet skal sikre en integration af den igangværende indsats på det maritime område.

I det følgende beskrives en række tiltag, som alle sigter på at skabe øget sammenhæng inden for det maritime område gennem styrket dialog mellem maritime myndigheder og interessenter samt styrket vidensgrundlag i forbindelse med udvikling, planlægning og gennemførelse af nye tiltag.

5.1 Koordination mellem myndigheder

Danske myndigheder samarbejder allerede i dag om maritime forhold i flere forskellige fora. F.eks. nedsattes i 2005 Det Maritime Samarbejdsorgan bestående af danske myndigheder på det maritime område. I 2007 blev der etableret et samarbejde blandt direktørerne for myndigheder med ansvarsområder inden for det maritime felt³⁹. Samarbejdet blev oprettet som opfølgning på FN's søfartsorganisations, IMO's, audit af flag-, kyst- og havnestaten Danmark, hvor der viste sig behov for en mere formaliseret koordination mellem myndighederne på det maritime område. Disse møder har skabt rammen for drøftelser af den overordnede udvikling, herunder vedrørende nye EU-tiltag.

Endvidere blev der som opfølgning på Europa-Kommissionens meddelelse om en integreret maritim politik (Den Maritime Blåbog) skabt såkaldte nationale fokuspunkter, hvilket er højtstående embedsmænd fra medlemsstaterne. De nationale fokuspunkter mødes med jævne mellemrum og fungerer som et uformelt konsultationsforum på EU-plan, hvor der drøftes tværsektorielle maritime forhold og kommende tiltag i medfør af EU's integrerede maritime politik⁴⁰.

5.1.1 Et ændret direktørforum

Det eksisterende årlige direktørmøde, der er nævnt ovenfor, bør supplerende udnyttes til en tværsektoriel, strategisk drøftelse af udfordringer og tiltag vedrørende maritime forhold, dette være sig nationalt, på EU-plan eller internationalt. Forummet kan bl.a. identificere problemstillinger, foreslå nye tiltag og løse mulige konflikter i sager, der involverer flere myndigheder. Direktørforummet vil også med fordel kunne udgøre referencegruppen for de drøftelser vedrørende maritim politik, som det nationale danske fokuspunkt deltager i på EU-plan.

39. By- og Landskabsstyrelsen, DMI, Farvandsvæsenet, Forsvarskommandoen, Forsvarsministeriet, Fiskeridirektoratet, Kort & Matrikelstyrelsen, Kystdirektoratet, Miljøstyrelsen, Søfartsstyrelsen og Søværnets Operative Kommando.

40. EU-udvalget/Regeringens Udenrigspolitiske Udvalg har i 2007 udpeget Søfartsstyrelsens direktør til nationalt fokuspunkt vedrørende EU's integrerede maritime politik.

Regeringen vil

- etablere et maritimt direktørforum, hvor direktørerne for relevante maritime myndigheder mødes efter behov til tværsektorielle drøftelser og fungerer som referencegruppe for det nationale fokuspunkt.

5.1.2 Et nyt dialogforum for interessenterne

Som led i arbejdet med såvel EU's integrerede maritime politik som regeringens samlede maritime strategi er interesseorganisationer med maritime interesser jævnligt blevet hørt ved bl.a. høringsmøder og rundbordsdrøftelser. Der eksisterer således allerede en slags ad hoc dialogforum for alle maritime parter i Danmark, hvor tværsektorielle maritime forhold drøftes. Et sådant forum er særdeles væsentligt i forhold til at forebygge og løse eventuelle konflikter, identificere og udnytte muligheder samt tilvejebringe input til regeringens arbejde.

Regeringen vil

- med baggrund i det hidtidige arbejde med den integrerede maritime politik etablere et dialogforum for samtlige interessenter vedrørende maritime forhold, som efter behov drøfter maritime forhold, der ikke håndteres i andre samarbejdsfora.

5.2 Maritim fysisk planlægning

Maritim fysisk planlægning skal forstås som et system af regler og beslutningsprocedurer, der giver offentlige myndigheder mulighed for at koordinere og optimere anvendelsen af havarealet. Det sker under hensyn til de målsætninger, som fastlægges politisk, f.eks. økonomisk udvikling, beskyttelse af det marine miljø og bæredygtig udnyttelse af havets ressourcer.

Danske erfaringer med planlægning på havet er gjort i de enkelte sektorer, idet der ikke findes en overordnet planlægningsmekanisme. Der er sket planlægning, når der er opstået et behov herfor. Erfaringer er således indhentet gennem udlægning af områder til havvindmøller, skibsruiter, råstofindvinding og marin naturbeskyttelse. Praksis er, at sektorerne i deres planlægning inddrager andre myndigheder med ressort på havet.

Erfaringerne med planlægning peger bl.a. på, at der gennem en samlet planlægning vil kunne opnås en række administrative og økonomiske fordele: bedre overblik hos de deltagende myndigheder og involverede brancher, bedre rammer for langsigtede investeringer i de maritime sektorer, synliggørelse af alle involverede interesser, bedre muligheder for offentlighedens deltagelse, bedre koordination af datagrundlag og udbygget sammenhæng til andre landes planlægning.

Europa-Kommissionen fastslår i sin meddelelse om en integreret maritim politik⁴¹, at planlægning er et fundamentalt værktøj for at sikre en bæredygtig udvikling af havområder og kystregioner og for genopretningen af Europas have til en god miljøtilstand.

I november 2008 fulgte Kommissionen op med en konkret ”Køreplan for maritim fysisk planlægning”⁴². Køreplanen bygger på praktiske erfaringer med maritim fysisk planlægning i flere EU-medlemslande og opstiller en række principper og tilgange for det videre arbejde. Blandt disse er:

41. KOM(2007) 575.

42. KOM(2008) 791.

- at den maritime fysiske planlægning har tre dimensioner (havbunden, vand-søjlen og overfladen) og derfor ikke bare kan kopiere planlægningen på land;
- at der bør fastlægges målsætninger for planlægningen;
- at den bør have et lovmæssigt ophæng;
- at planlægningsprocessen bør være gennemskelig og sikre deltagelse af alle involverede interesser; samt
- at planlægningen må koordineres internationalt.

Som opfølgning på køreplanen har Kommissionen i løbet af 2009 afholdt fire workshops, hvor køreplanens principper er blevet diskuteret. Desuden er Kommissionen ved at gennemføre et pilotprojekt med maritim fysisk planlægning i Østersøen. Danmark har deltaget aktivt i dette arbejde. På dette grundlag forventes det, at Kommissionen i løbet af 2010 vil fremlægge konklusioner og forslag til yderligere opfølgning, f.eks. konkrete forslag til en styrket fysisk planlægning på havet.

En række danske myndigheder, herunder Søfartsstyrelsen, Kystdirektoratet, Farvandsvæsenet, By- og Landskabsstyrelsen og Energistyrelsen, har interesser i fysisk planlægning som redskab til løsning af deres opgaver og har derfor fulgt arbejdet.

Maritim fysisk planlægning drøftes ud over på EU-plan også i de regionale havkonventioner for henholdsvis Nordøstatlantens og Nordsøen (OSPAR)⁴³ og for Østersøen (HELCOM)⁴⁴ og i planministrenes samarbejde i Østersøområdet (VASAB)⁴⁵. Også flere af vore nabolande arbejder med forskellige former for maritim fysisk planlægning.

43. OSPAR står for de sammenlagte Oslo- og Pariskonventioner, som er et samarbejdsorgan for beskyttelse af Nordøstatlantens havmiljø. De danske dele af Nordsøen, Skagerrak og Kattegat indgår i konventionens område.

44. HELCOM er populærbetegnelsen for Helsingfors-konventionen om beskyttelse af Østersøens miljø. Danske dele af Østersøen og Kattegat hører ind under konventionens samarbejdsområde.

45. VASAB står for Vision and Strategies Around the Baltic Sea og er et samarbejde mellem planministrene i Østersølandene.

Regeringen vil

- sikre, at der ved iværksættelse af maritim fysisk planlægning i Danmark sker inddragelse af alle relevante interesser og hensyn;
- fortsat følge arbejdet med udviklingen af maritim fysisk planlægning i EU og i andre internationale samarbejdsfora;
- nedsætte en arbejdsgruppe bestående af relevante danske myndigheder, der
 - i lyset af det arbejde, der pågår på EU-plan – skal komme med forslag til den fremtidige praksis for maritim fysisk planlægning i Danmark.

5.3 Geografisk infrastruktur for maritime informationer

Mulighederne for at sammenstille geografiske informationer på tværs af de maritime myndigheder har stor betydning for myndighedernes udførelse af deres aktiviteter på, i og ved havet. Når geografiske data fra en række myndigheder kan findes, koordineres og sammenstilles, kan der lettere skabes et helhedsbillede af, hvad der foregår på en given lokalitet. Det betyder, at myndighederne ikke hver især skal indsamle informationer i forbindelse med enkelte planlægningsaktiviteter eller behandlingen af enkeltsager; de relevante informationer vil derimod være umiddelbart tilgængelige gennem digitale løsninger. Det fælles beslutningsgrundlag, der skabes, ved at alle relevante geografiske informationer er tilgængelige og kan sammenstilles på tværs, vil kunne effektivisere den enkelte myndigheds opgavevaretagelse og skabe et bedre grundlag for at løse tværgående forvaltningsopgaver.

Som en del af digitaliseringen af den offentlige sektor vil udviklingen af et sådant fælles geografisk administrationsgrundlag for den maritime sektor kræve, at der er en teknologisk og aftalemæssig infrastruktur på plads. Den geografiske infrastruktur vil sikre, at de relevante maritime myndigheder kan bidrage med deres geografiske informationer og de nødvendige ajourføringer af disse, og at disse informationer let kan sammenstilles med en række andre informationer til et aktuelt helhedsbillede. Den geografiske infrastruktur forventes at kunne understøtte maritim fysisk planlægning og f.eks. kystzoneforvaltning, planlægning af energiproduktion til havs, fiskeri, marin miljø- og naturbeskyttelse, søkortlægning, navigation, civilt og militært beredskab og turisme.

Nytten ved geografisk infrastruktur er blevet illustreret af GIS-kriseportalen⁴⁶, som beredskabsmyndigheder i dag anvender til at opbygge et aktuelt situationsbillede i forbindelse med løsning af deres beredskabsopgaver på land og til havs. EU-projektet BLAST (Bringing Land to Sea Together) er ligeledes ved at synliggøre, hvordan bedre integrerede land- og søkortdata kan styrke forvaltning på tværs af sektor- og landegrænserne.

46. GIS er betegnelsen for Geografisk Informations System. GIS er et it-værktøj, hvor det er muligt at lagre, bearbejde, analysere og visualisere geografiske data digitalt.

Med loven om infrastruktur for geografisk information, som trådte i kraft medio 2009, blev INSPIRE-direktivets⁴⁷ bestemmelser gennemført i dansk lovgivning. INSPIRE-direktivet skal sikre, at EU-medlemslandene etablerer en fælles infrastruktur for geografisk information i Europa, og at geografiske data kan anvendes på tværs af geografiske og administrative grænser og på tværs af sektorer. Det gælder også maritime geografiske data. Den europæiske infrastruktur for geografisk information etableres i perioden frem til 2019. Flere elementer i den danske geografiske infrastruktur er allerede på plads.

Regeringen vil

- sikre udbygningen af den geografiske infrastruktur på det maritime område bl.a. i forbindelse med implementeringen af loven om infrastruktur for geografisk information.

47. INSPIRE står for INfrastructure for SPatial InfoRmation in Europe.

5.4 Lettere indberetning på det maritime område

Et godt statistik- og vidensgrundlag er afgørende for, at der kan træffes kvalificerede beslutninger om maritimt rettede aktiviteter. Samtidig bør statistikhåndteringen være så smidig som mulig. Det er i den forbindelse vigtigt, at maritime myndigheder benytter og genbruger data på tværs, herunder at virksomheders pligtmæssige indberetning af oplysninger til det offentlige sker på en sådan måde, at det giver virksomhederne mindst muligt besvær. Det betyder, at offentlige myndigheder inden indførelse af nye indberetningspligter bør sikre sig, at virksomhederne ikke allerede indberetter de samme oplysninger til det offentlige. Hvis det er tilfældet, skal de allerede indberettede oplysninger genbruges. Det vil samtidig skabe større datakvalitet, hurtigere sagsbehandling og bedre data og statistik.

Regeringen vil

- foranstalte, at myndigheder på de relevante områder inden for maritim sikkerhed, overvågning, miljø og økonomiske forhold:
 1. skaber fælles statistikker på et fælles grundlag;
 2. stiller relevante data til rådighed for de øvrige myndigheder;
 3. tilstræber, at oplysninger, som virksomhederne allerede har indberettet til en myndighed, genbruges af de andre.

De maritime erhverv og dansk økonomi

BILAG 1

Bilag 1

De maritime erhverv og dansk økonomi

TABEL 1.1

Samlet bruttoværditilvækst i maritime erhverv, 2004-2009 i løbende priser

Bruttoværditilvækst (mio. kr.)	2004	2005	2006	2007*	2008*	2009*
Direkte	92.348	113.549	109.875	113.548	122.787	85.015
Indirekte	19.032	20.592	20.846	22.109	23.509	17.635
Direkte + indirekte	111.380	134.141	130.721	135.657	146.295	102.650
Andel af dansk økonomi i procent						
Direkte	7,4	8,7	8,0	7,9	8,2	6,0
Direkte + indirekte	8,9	10,2	9,5	9,4	9,7	7,2

Kilde: Danmarks Statistik.

*Note 1: Beregningerne af de indirekte effekter for 2007-2009 er baseret på økonomiens struktur i 2006 repræsenteret ved Danmarks Statistiks input-output-tabeller, og de skal derfor tages med et vist forbehold.

Note 2: De maritime erhverv omfatter maritime tjenester, bygning af skibe og både, udstyrsindustri, offshoreolie- og gasindvinding, fiskeri og forarbejdning m.v. af fisk og fiskeprodukter, medens offshore-vindkraft samt kystnær og maritim turisme ikke er inkluderet i ovenstående tabel, da der ikke findes tilstrækkeligt præcise tal for disse erhverv.

Note 3: Indirekte bruttoværditilvækst inkluderer de afledte aktiviteter, som især skibsbygningsindustrien, udstyrsindustrien og de maritime tjenester medfører i andre erhverv. Det skal understreges, at indirekte tal er behæftet med usikkerhed.

TABEL 1.2

Samlet beskæftigelse i maritime erhverv, 2004-2009

Beskæftigelse	2004	2005	2006	2007*	2008*	2009*
Direkte	80.743	83.049	84.747	88.097	90.047	83.071
Indirekte	38.624	40.492	38.891	40.614	42.657	33.573
Direkte + indirekte	119.367	123.541	123.638	128.711	132.704	116.644
Andel af dansk økonomi i procent						
Direkte	2,9	3,0	3,0	3,1	3,1	3,0
Direkte + indirekte	4,4	4,5	4,4	4,5	4,6	4,2

Kilde: Danmarks Statistik.

*Note 1: Beregningerne af de indirekte effekter for 2007-2009 er baseret på økonomiens struktur i 2006 repræsenteret ved Danmarks Statistiks input-output-tabeller, og de skal derfor tages med et vist forbehold.

Note 2: De maritime erhverv omfatter maritime tjenester, bygning af skibe og både, udstyrsindustri, offshore-olie- og gasindvinding, fiskeri og forarbejdning m.v. af fisk og fiskeprodukter, medens offshore-vindkraft samt kystnær og maritim turisme ikke er inkluderet i ovenstående tabel, da der ikke findes tilstrækkeligt præcise tal for disse erhverv.

Note 3: Indirekte beskæftigelse inkluderer de afledte aktiviteter, som især skibsbygningsindustrien, udstyrsindustrien og de maritime tjenester medfører i andre erhverv. Det skal understreges, at indirekte tal er behæftet med usikkerhed.

TABEL 1.3

Bruttoværditilvækst i enkelte maritime erhverv, mio. kr., løbende priser, 2001-2006

År	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Skibsfart	15.830	14.952	16.476	23.171	29.436	17.193
Maritime tjenester	18.193	18.175	19.426	20.225	19.529	20.946
Bygning af skibe og både	2.231	1.875	2.337	1.197	1.103	1.317
Udstyrsindustri	8.368	8.980	8.230	9.115	9.435	9.943
Offshore-olie- og gasindvinding	29.094	29.507	29.108	35.100	49.498	55.793
Fiskeri	2.410	2.611	1.779	1.581	1.695	1.992
Forarbejdning m.v. af fisk og fiskeprodukter	1.985	2.050	1.913	1.959	2.853	2.692
Maritime erhverv i alt	78.111	78.149	79.269	92.348	113.549	109.875
Danske erhverv i alt	1.146.403	1.175.635	1.201.067	1.252.885	1.308.855	1.379.449
Maritime erhvervs andel af dansk økonomi (%)	6,8	6,6	6,6	7,4	8,7	8,0

Kilde: Danmarks Statistik.

Note 1: Skibsfart, værfter – bygning af skibe og både, offshore-olie- og gasudvinding samt fiskeri og fiskeforarbejdning har egne statistiske afgrænsninger på brancheniveau. Maritime tjenester og udstyrsindustri er indeholdt i en række andre brancher, hvilket vanskeliggør den statistiske afgrænsning. For at imødegå dette er der defineret en række tilpassede brancheopgørelser eller såkaldte proxibrancher. Se publikationen "Navigating Blue Denmark", Søfartsstyrelsen, november 2003.

TABEL 1.4

Beskæftigelse i enkelte maritime erhverv, 2001-2006

År	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Skibsfart	15.336	14.886	14.171	14.185	14.651	16.243
Maritime tjenester	32.114	32.034	31.343	31.731	33.988	34.101
Bygning af skibe og både	6.689	6.547	5.720	3.807	3.190	3.595
Udstyrsindustri	21.678	20.843	20.397	20.294	20.326	20.459
Offshore-olie- og gasindvinding	1.293	1.293	1.389	1.257	1.341	1.493
Fiskeri	5.524	5.332	4.792	4.397	3.992	3.681
Forarbejdning m.v. af fisk og fiskeprodukter	6.193	5.534	5.331	5.072	5.561	5.175
Maritime erhverv i alt	88.827	86.469	83.143	80.743	83.049	84.747
Danmark i alt	2.785.127	2.786.391	2.755.645	2.738.717	2.767.211	2.824.702
Maritime erhvervs andel af beskæftigelsen i alt (%)	3,2	3,1	3,0	2,9	3,0	3,0

Kilde: Danmarks Statistik.

Note 1: Skibsfart, værfter – bygning af skibe og både, offshore-olie- og gasudvinding samt fiskeri og fiskeforarbejdning har egne statistiske afgrænsninger på brancheniveau. Maritime tjenester og udstyrsindustri er indeholdt i en række andre brancher, hvilket vanskeliggør den statistiske afgrænsning. For at imødegå dette er der defineret en række tilpassede brancheopgørelser eller såkaldte proxibrancher. Se publikationen Navigating Blue Denmark, Søfartsstyrelsen, november 2003.

TABEL 1.5.

Skibsfart og betalingsbalancen, 2005-2008, mia. kr., løbende priser

År	2005	2006	2007	2008
Indtægter ved søtransport	128,8	158,2	172	191,1
– heraf indtægter ved skibsfart	119	148	160,4	176,6
Udgifter ved søtransport	83,9	112,6	126	133
– heraf udgifter ved skibsfart	71,6	99,1	110,5	115,5
Nettoindtægt ved skibsfart	47,6	48,9	49,9	61,6
Bunkring i udenlandske havne (udgift)	14,5	24,1	26,9	38
Provanter i udenlandske havne (udgift)	0,8	1,2	1	0,9
Reparationer i udenlandske havne (udgift)	0,9	1,2	1,1	1
Operationel leasing (udgift)	6	7,5	6,2	7
Skibsfarterhvervets betydning for betalingsbalancen før varer, løn samt renter og udbytter (se note 3)	25,4	14,9	14,7	14,7
Samlede nettoindtægter på betalingsbalancens løbende poster	67,1	48,6	25	38

Kilde: Danmarks Statistik samt Danmarks Nationalbank (vedr. renter og udbytter).

Note 1: Tabellen afspejler, at andre brancher end skibsfarten har indtægter og udgifter for søtransport, herunder skibsmæglere og speditører. Hertil kommer udgifter ved import af varer til Danmark. Danmarks Statistik har foretaget beregningerne, der baserer sig på betalingsbalance- og udenrigshandelsstatistikken.

Note 2: Operationel leasing vedrører driftsformen bareboat charter, hvor skibe "lejes" uden mandskab.

Note 3: Varer vedrører køb og salg af skibe m.v. (netto). For 2006 var vareposten til illustration et plus på 0,7 mia. kr., løn (udenlandske søfarende) var et minus på 0,3 mia. kr., mens renter og udbytter var et plus på 0,6 mia. kr., svarende til en nettoindtægt på 1 mia. kr. For at få oplysningerne om renter og udbytter er der trukket på Danmarks Nationalbanks formueindkomststatistik. De omhandlede poster er imidlertid underkastet en betydelig usikkerhed.

TABEL 1.6

Omsætnings- og beskæftigelseseffekt af den maritime og kystnære turisme i Danmark, 2007

Overnatningsform	Antal overnatninger ('000)	Døgnforbrug (kr.)	Omsætning (mio. kr.)	Årsværk*
Hoteller	8.559	1.300	11.127	17.803
Feriecentre	3.443	300	1.033	1.653
Campingpladser	9.488	335	3.178	5.086
Sommerhuse	15.313	430	6.585	10.535
Lystbådehavne	1.080	520	562	1.410
Krydstogthavne	495	1.200	594	1.050
I alt	38.430	601	23.034	37.026

Kilde: Danmarks Statistik og VisitDenmark beregninger.

Note 1: Beregnet ud fra multiplikatorer i Turismens Økonomiske betydning i Danmark 2006 (se note 1).

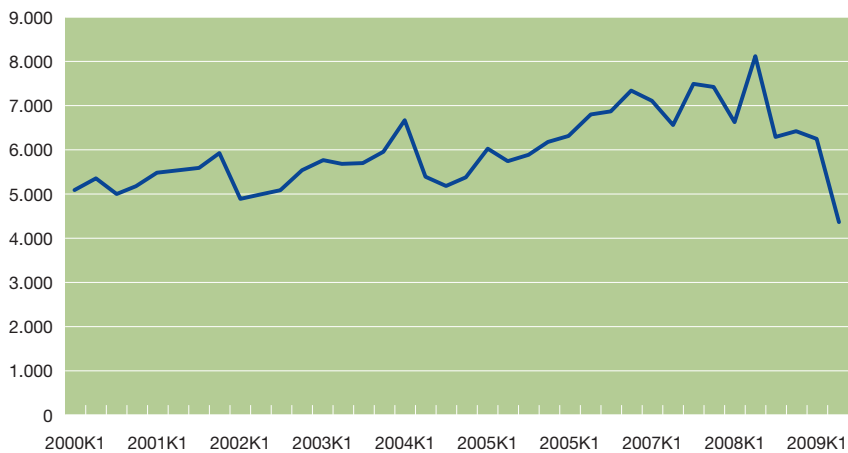
TABEL 1.7

Udviklingen i antallet af overnatninger opgjort efter afstand til kysten

Overnatninger (2002 = 100)	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Afstand fra kysten:						
< 300 meter	100	104	103	104	111	114
300 meter- 3 kilometer	100	104	105	105	109	110
Mere end 3 kilometer	100	102	104	109	114	129
Total	100	103	104	106	111	114

Kilde: VisitDenmark.

FIGUR 1.1
Godsomsætning på større danske havne 1. kvartal, 2000-2009,
i 1.000 tons



Kilde: Transportministeriet baseret på tal fra Danmarks Statistik.

En samlet maritim strategi

Juli 2010:26

Publikationen kan hentes elektronisk på Økonomi- og Erhvervsministeriets hjemmeside: www.oem.dk.

Henvendelse om udgivelsen

kan i øvrigt ske til:

Søfartsstyrelsen

Vermundsgade 38 C

2100 København Ø

Telefon: 39 17 44 00

E-mail: sfs@dma.dk

www.soefartsstyrelsen.dk

ISBN elektronisk publikation

978-87-92480-74-3

Design: BGRAPHIC

Fotos: Istock og Schmidt Photography Aps.

