

November 2025

Afsluttende rapport for projektet "Capture or Autonomy in Decision-Making of International Organizations." DDMF 2019-003,

Projektet DDMF 2019-003, blev gennemført med støtte fra Den Danske Maritime Fond i 2019 - 2025 (se [LINK](#)) og Danske Maritime.

Resumé

Projektet dokumenterer ved en PhD afhandling, at vedtagelser i den Internationale Maritime Organisation, IMO, i høj grad bestemmes af formandens beslutninger og påvirkes af processer og organisationens kultur, herunder også utilsigtede og uforudsete virkninger af deltagernes handlinger. Det blotlægges, at selvom IMO – ligesom mange andre internationale organisationer – hævder at arbejde ved konsensus, træffes beslutninger reelt ved afstemning. Det forhold at formanden har magt til at vælge timingen og de præsenterede alternativer, giver en betydelig indflydelse på resultatet. PhD afhandlingen dokumenterer i hidtil ukendt detaljeringsgrad hvorledes dette sker.

Baggrund og formål med projektet

I oktober 2017 udgav 'Influence Map' en analyse med titlen "Corporate capture of the International Maritime Organization How the shipping sector lobbies to stay out of the Paris Agreement", i hvilket det blev præsenteret en undersøgelse der viste at shipping sektoren og dens organisationer forhindrede en regulering af skibsfartens udledninger af drivhusgasser og dermed unddrog sig de begrænsninger som Paris aftalen ville pålægge andre erhverv. Analysen beskrev hvorledes maritime selskaber og organisationer der repræsenterer rederier, har adgang til beslutningsprocessen og at disse for det meste var modstandere af klimaregulering. Analysen konkluderer at shippingsektoren der er ansvarlig for næsten 3% af de globale drivhusgasemissioner, forbliver uden for Paris-aftalen, hvilket angives at vide at IMO er 'overtaget' af virksomhederne. Tilsvarende udtalelser var tidligere fremkommet i pressen, ligesom det undertiden i offentligheden siges at økonomiske interesser dominerer i internationale aftaler. Med en mangeårig baggrund i arbejdet i IMO forekom 'Influence Map's analyse mig simplistisk og misvisende. Jeg fandt imidlertid ingen mere seriøse forskningsresultater, der kunne tilbagevise konklusionen og jeg søgte derfor støtte fra Den Danske Maritime Fond til at undersøge IMO's beslutningsprocesser indefra.

Resultater

Projektets resultat er især en grundig beskrivelse af IMO's procedurer og processer, som de i praksis benyttes. De belyser ved konkrete beslutninger om Ballast vand og om en strategi for regulering af drivhusgasser gennemgået i detaljer således, at forløbene bliver klarlagt. De aspekter der havde betydning, belyses og sammenspillet mellem de mange faktorer klarlægges, herunder de muligheder, stater og organisationer har for at ændre eller påvirke regler. Disse resultater forbedrer forståelsen af såvel IMO som andre fora, hvor tilsvarende mekanismer gør sig gældende.

Projektets forløb

Efter udarbejdelse af Ph.d.-planen og en anbefalet læse-liste i samarbejde med vejlederne Duncan Wigan og Henrik Sornn-Friese, identificerede jeg min metodologiske tilgang og igangsatte kortlægning af IMO's

interessestruktur og procedurer. Jeg deltog som repræsentant for CESA (den europæiske maritime industri) året 2019 i PPR 6 (underudvalg for forureningsforebyggelse og -bekæmpelse), ISWG-GHG 5 (Møde mellem møderne i arbejdsgruppen om reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe) og i MEPC 74 (Udvalget for Beskyttelse af Havmiljøet). Jeg tog noter om debatten og talte udførligt delegationer, især med Salomonøerne og flere NGO'er og begyndte at søge tilsagn om deltagelse i interviews på et senere tidspunkt. Jeg tog et kursus i analyse af kvalitative data og teori konstruktion baseret på casestudys. En planlagt rejse til stillehavsområdet i september eller oktober blev ikke til noget pga. manglende respons fra myndigheder i Cook Islands og Marshall Islands – kun Solomon Islands reagerede positivt.

I 2020 deltog jeg i PPR 7, men møderne i andre grupper (ISWG-GHG og MEPC) blev ikke afholdt på grund af Covid-19. Indsamlingen af historisk data viste sig at være noget langsommere end forventet, men i løbet af året fik jeg downloadet og gennemgået flere tusinde filer (primært indlæg, rapporter og lydfiler fra IMO's hjemmeside). Nogle svenske rapporter om IMO-møder som jeg havde haft adgang til viste at være fortrolige, så jeg måtte tilvejebringe officielt redakterede udgaver som jeg kunne få tilladelse til at bruge til min forskning (med visse begrænsninger).

En planlagt kortlægning af alle aktive individer og deres netværk kunne ikke gennemføres på grund af manglende systematiske data om alle de relevante deltagere. I stedet søgte jeg interviews med fremtrædende personer. Jeg præsenterede min forskning ved "Shipping in the Blue Economy Virtual Forum" i september 2020 ved et side-event til COP 26 i Glasgow. I marts måned gav jeg et indledende oplæg på Green Ship Technology (GST) konferencen i København og introducerede tillige en gruppe om grøn skibsdesign og -teknologi: herunder om krav til drivhusgas udledninger. Ved slutningen af 2020 var dataindsamlingen tilstrækkelig, men jeg fortsatte med at indsamle således at mine data fortsat blev holdt ajour. Jeg afholdt interviews for at triangulere mine observationer med online medier, da rejser stadig ikke var åbne. Jeg revurderede i løbet af året min teoretiske tilgang fandt ny teori, der kunne være relevant,

I 2021 opstod som følge af COVID pandemien en længere pause i forhandlingerne og I denne lakune organiserede shippingindustrien en række uformelle møder. Jeg formåede til dels at følge disse møder gennem forskellige nationale og observatørdelegationer, men for at få fuld adgang accepterede jeg i oktober 2021 udnævnelse som (ubetalt) rådgiver for Salomonøernes Højkommission i London med den opgave at deltage i møder i MEPC og dens underudvalg og arbejdsgrupper. Denne nye status som 'stat' har givet mig meget tættere kontakt og dybere indsigt i arbejdet i og mellem flere nationale delegationer. Selv hvad angår Danmark, er det interessant, hvor meget mere åbne embedsmændene er over for mig som Salomonøerne, end de var, da jeg repræsenterede en dansk industriorganisation. Jeg fulgte således en af de uformelle møderækker, der erstattede det normale IMO-arbejde, og deltog i et formelt onlinemøde i ISWG-GHG og MEPC som repræsentant for Salomonøerne. Denne status har også givet mig adgang til samarbejdet mellem IMO's klimaforhandlerdelegationer fra en række Stillehavslande – Republikken Marshalløerne, Salomonøerne, Tonga, Kiribati og Tuvalu – med mange europæiske lande samt Canada, New Zealand og Mexico – set såkaldte SHAC (Shipping High Ambition Coalition).

Jeg indsendte i 2021 en artikel til Marine Policy om processen, der havde ført til IMO-strategien for drivhusgasser. Artiklen viste, at den afgørende indflydelse i IMO ikke nødvendigvis ligger hos de magtfulde nationer eller de rigeste private interesser. Artiklen er siden citeret af 25 andre akademiske værker. I samme år deltog jeg i samarbejde med ph.d.-stipendiat Frederico Jensen fra CBS, i konferencen International Association of Maritime Economists (IAME) 'Accelerating Transitions', med et conferenceindlæg, der vandt

præmie som konferencens bedste. Jeg deltog i en særlig CBS-session om "dekarbonisering/grøn omstilling af skibsfart/havne og energisektoren

I maj 2022 var jeg som led i 'Bestil en Forsker' informationsugen på SIMAC (Svendborg International Maritime Academy) hvor jeg præsenterede det foreløbige resultat af projektet. I løbet af året 2022 gennemførte jeg 17 interviews. Jeg præsenterede min teoretiske tilgang ved et Work In Progress seminar, hvor jeg fik meget positive kommentarer fra Leonard Seabrooke (CBS) og Ole Jacob Sending (Norwegian Institute of International Affairs) der begge havde forslag til aspekter der krævede mere forklaring, og til andre teoretiske tilgange der kunne være mere relevante. Jeg søgte på den baggrund en forlængelse af PROJEKTET med henblik på at finde en bedre teoretisk tilgang. I slutningen af året opholdt jeg mig ved UCL som gæsteforsker ved et projekt der fokuserede op klimaforhandlingerne i IMO.

I 2023 besøgte jeg igen UCL og færdiggjorde min afhandling som blev afleveret i august 2023 til vurdering af Professor Elizabeth DeSombre og Professor Susan Park, førende internationale forskere på området. Vurderingen indeholdt mange positive elementer, men konklusionen var at teoretisk var den utilstrækkelig selvom der var grundlag for at en forbedret udgave kunne godkendes. Rapporten indeholdt detaljerede forslag til hvordan en forbedring kunne foretages. Jeg fik frist til august, 2024 til at genfremsætte afhandlingen.

I 2024 omskrev jeg afhandlingen på basis af et helt andet teoretisk grundlag som anbefalet af DeSombre og Park. Jeg præsenterede mine ideer ved InterAct konferencen "International Law-Making: Actors in Shipping and Climate Change" ved Københavns Universitet, 27–28 maj 2024. Den endelige afhandling blev godkendt og jeg forsvarede den med succes i februar 2025. Jeg har siden præsenteret resultaterne ved flere lejligheder, herunder for Søfartsstyrelsen og Danske Maritime.

Jeg fortsatte med at følge IMO forhandlingerne om skibsfartens klimapåvirkninger og deltog således også i det IMO-møde (MEPC ES.2) der fandt sted i oktober 2025, hvor en meget ukonventionel indsats fra USA under præsident Trump, fik forpurret mange års indsats. Det er mit håb at føje denne seneste udvikling til min analyse.

Hovedkonklusioner var:

Projektets hovedkonklusion var at mødeledere har en uforholdsmæssig stor indflydelse på IMO's resultater især på baggrund af deres muligheder for at vælge hvilke spørgsmål der stilles og deres adgang til autoritativt at fortolke udfaldet af debatter. Dette giver mødeledere mulighed for at udelukke visse resultater, samt at vælge hvilke aktører der skal tilgodeses og hvilke synspunkter der kan overhøres. Selvom forhandlingsledere ikke direkte kan bestemme hvad der skal vedtages, kan de ofte bestemme hvem der skal bestemme.

Disse konklusioner findes og underbygges i min Ph.d.-afhandling her:

<https://doi.org/10.22439/phd.06.2025> med den fulde tekst :

https://research-api.cbs.dk/ws/portalfiles/portal/112322283/michael_prehn_phd_series_06_2025.pdf

Jeg er meget taknemmelig for at Den Danske Maritime Fond og Danske Maritime har gjort dette projekt muligt.

Michael Prehn