

[Industri- og samordningsministeren]

Som følge af skibsfartens internationale karakter er en international regelfastsættelse en grundlæggende nødvendighed. Målet er, at alle skibe og ikke kun skibe under dansk flag skal have en tilfredsstillende sikkerhedsstandard. Det har betydning for de ombordværende, for søsikkerheden og for vores fælles havmiljø.

Ud over det sikkerhedsmæssige og miljømæssige aspekt, der ligger i en international regulering, opnås tillige den fordel, at andre landes skibe ikke gennem lavere standarder udkonkurrerer vore skibe. Også af konkurrencemæssige grunde er danske skibe, hvor vi kræver høje standarder, derfor afhængig af internationale regler.

Det væsentligste forum for den internationale regelfastsættelse på søfartsområdet er FN's internationale søfartsorganisation, IMO. Fra dansk side arbejder vi her generelt på, at de internationale standarder bliver så gode som muligt. Der er opnået en række positive resultater til forbedring af sikkerheden og til forebyggelse af den maritime forurening. Nye regler forventes vedtaget på en række områder.

De vigtigste ændringer i IMO bliver en revision af konventionen om sikring af menneskeliv til søs, den såkaldte SOLAS-konvention. Ændringerne skal navnlig skabe det folkeretlige grundlag for, at der kan indføres obligatoriske meldesystemer. De skal vedrøre skibe, der sejler med farligt eller forurenende gods gennem nærmere bestemte områder. Endvidere vil man indføre mulighed for krav om anvendelse af særlige ruter, hvor dette er nødvendigt for at forbedre sejladsikkerheden eller beskytte havmiljøet.

Ved ændringer af konventionen om forebyggelse af forurening fra skibe, den såkaldte MARPOL-konvention, er der vedtaget skærpede konstruktionskrav til nye tankskibe. Det er her, man finder kravene om dobbelt skrog eller dobbelt bund til tankskibe. De nye bestemmelser trådte i kraft i juli 1993.

Med baggrund i en færgeulykke i Den Engelske Kanal har man i IMO også vedtaget øgede lækstabilitetskrav til passagerskibe, hvor biler kan køre direkte om bord og fra borde, de såkaldte roro-passagerskibe. De bliver for eksisterende skibe gennemført over en længere periode fra oktober 1994.

Regeringen finder det væsentligt, at IMO ud over indsatsen for at forbedre de mere tekniske standarder ser på mulighederne af at formindske antallet af uheld, som skyldes den menneskelige adfærd. Det drejer sig om over halvdel. Et væsentligt element til forbedring af søsikkerheden vil være, at man internationalt, i lighed med hvad der allerede gælder i Danmark, gør rederiet direkte medansvarligt for den sikre drift af dets skibe. I samarbejde med de andre nordiske lande arbejder man derfor fra dansk side aktivt for, at der i IMO vedtages obligatoriske regler om sikker skibsdrift. Regeringen vil lægge vægt på, at en sådan vedtagelse følges op, så det sikres, at reglerne på dette område gennemføres ensartet overalt.

Danmark har taget initiativ til en IMO-resolution om piratvirksomhed og væbnede overfald på skibe. Formålet hermed er at sætte ind over for de stadig hyppigere væbnede overfald på skibe. Sådanne angreb har også ramt danske skibe.

Danmark har i IMO arbejdet aktivt for nye regler for hurtiggående passagerskibe, idet der er grund til at antage, at anvendelsen af denne type passagerskibe vil blive endnu mere udbredt i danske farvande i de nærmest kommende år.

2. EU

Danmark har ikke kun gjort en aktiv indsats i IMO. Det samme gælder i EU. Under det danske formandskab i EU fik vi en særlig platform for at sætte fokus på den maritime sikkerhed og forebyggelsen af forurening fra skibe. Denne mulighed har regeringen udnyttet fuldt ud. Der blev under formandskabet afholdt flere ministerrådsmøder, hvor søfartsministrene og miljøministrene har behandlet spørgsmålet om maritim sikkerhed og forebyggelse af forurening til søs. Man udstak her retningslinjerne for det fremtidige arbejde. Fra dansk side blev der sat et væsentligt præg på, hvorledes EU og fællesskabslandene i det fremtidige arbejde kan forbedre indsatsen både i og uden for Fællesskabet.

Kommissionen blev pålagt at fremlægge en række forslag. Det drejer sig blandt andet om mindstekrav til uddannelse af søfarende, kriterier for havnestatskontrol, krav til klassifikationsselskaber, meldepligt for skibe i transit, som sejler med farligt eller forurenende gods, samt om fremme af miljøvenlige tankskibe.