

[Industri- og samordningsministeren]

Selv om IMO fortsat er – og bør være – det vigtigste forum for den internationale regel-fastsættelse, har der i Ministerrådet været en stadig stigende forståelse for, at der også kan være behov for initiativer på fællesskabsplan for at forebygge ulykker til søs. Det gælder både skibe fra medlemslandene og de skibe fra tredjelande, som kommer i vore farvande. Der er samtidig enighed om en mere aktiv EU-ind-sats i IMO for at forbedre den globale sikkerhed.

I efteråret 1993 blev der i EU vedtaget et direktiv om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Unionens havne med farligt eller forurenende gods. Hovedsigtet i dette direktiv er af miljømæssig karakter. Direktivet skal sikre, at der i land hos en kompetent myndighed inden for EU findes oplysninger om det farlige eller forurenende gods, der er om bord på skibe på vej til eller fra en EU-havn. Endvidere skal de myndigheder, der er ansvarlige for havmiljøbeskyttelsen, nemt kunne få adgang til disse oplysninger.

Der er i Ministerrådet i slutningen af 1993 opnået en foreløbig bred politisk enighed om et direktivforslag om mindstekrav til uddannelse af søfarende. Som et led i dette forslag vil der bl.a. blive stillet sprogkrav til besætningen på passagerskibe under EU-flag og under tredjelandes flag, når disse skibe går i rutefart på EU-havne. Der stilles også sprogkrav til besætningerne på EU-skibe, som transporterer farligt gods. Desuden vil man stille krav til kvaliteten af den uddannelse, som tredjelandes søfarende har, hvis de gør tjeneste på et EU-skib. Forslaget forventes vedtaget i 1994.

Rådet behandler også et direktivforslag om en harmonisering af de krav, der skal stilles til klassifikationsselskaberne. Formålet er at sikre, at de selskaber, der godkender skibe efter bemyndigelse af en søfartsmyndighed i EU, har den nødvendige høje standard, så de kan løse disse opgaver tilfredsstillende. Det er et forslag, der meget langt er inspireret af den godkendelsesordning, som praktiseres i Danmark. Rådet har endnu ikke taget endelig stilling til forslaget, men de fleste medlemslande, heriblandt Danmark, stiller sig positivt hertil. Forslaget forventes endeligt vedtaget i 1994.

Kommissionen har i begyndelsen af 1994 fremlagt et direktivforslag om en udvidet meldepligt for skibe med farligt eller forurenende

gods om bord. Forslaget omfatter skibe i transit og supplerer det direktiv om transport af farligt gods, der blev vedtaget i efteråret 1993. Rådet har påbegyndt drøftelserne af direktivet.

Også på et fælles rådsmøde for søtransport- og miljøministre i marts i år blev der vedtaget konklusioner om transport af farligt gods. Her opfordres medlemslandene til at arbejde for en række initiativer i IMO. Det gælder således de ovenfor nævnte ændringer i SOLAS-konventionen om muligheden for at etablere tvangs-ruter og obligatorisk meldepligt for skibe i transit. Endvidere gælder det for forslag om, hvorledes man bedst sikrer farligt eller forurenende gods om bord på skibe, herunder særlige uddannelseskrav for officerer. Medlemslandene blev også opfordret til at støtte vedtagelsen af en konvention om ansvar i forbindelse med transport af farligt eller giftigt affald, den såkaldte HNS-konvention.

Der kan yderligere i år som opfølgning af vedtagelserne under det danske formandskab forventes fremlagt forslag fra Kommissionen om standardisering af krav til skibsudstyr og sikkerhedsmæssige minimumskrav til de passagerskibe, som ikke i forvejen er dækket af internationale konventioner.

3. Havnestatskontrol

Det er ikke nok at vedtage skrappe internationale regler, hvis ikke flagstaterne lever op til deres ansvar og sikrer overholdelsen af disse regler på skibe, som fører deres flag. IMO har derfor i en vejledning understreget flagstaternes ansvar for skibenes sødygtighed m.v.

Der er også andre måder, hvorpå man kan sikre overholdelsen af de internationale standarder. Dette sker gennem den såkaldte havnestatskontrol, hvor et land ved stikprøvekontrol har mulighed for at undersøge, om de fremmede skibe, som anløber dets havne, lever op til de internationale krav om sikkerhed til søs og beskyttelse af havmiljøet. Her spiller de vesteuropæiske lande, herunder EU-landene, en væsentlig rolle gennem samarbejdsaftalen om havnestatskontrol.

Det lykkedes under det danske formandskab at skabe forståelse for, at EU-landene og Fællesskabet inden for rammerne af havnestatsaftalen skulle skærpe indsatsen over for substandardskibe og ukvalificerede besætninger.