

[Industri- og samordningsministeren]

På dansk initiativ afholder industri- og samordningsministeren i september 1994 en ministerkonference om havnestatskontrol i København. En bred kreds af søfartsministre i og uden for EU vil deltage.

Vi vil på konferencen arbejde for en yderligere styrkelse og effektivisering af havnestatskontrollen. Navnlig vil der blive fokuseret på den menneskelige faktor, herunder de søfarendes kvalifikationer. Der vil også blive lagt op til en harmonisering af de kriterier, der skal anvendes ved tilbageholdelse af fremmede skibe. Således sikrer man, at alle deltagerlande tager lige strengt på skibe, som ikke lever op til de internationale konventionskrav.

Også på EU-plan vil det i løbet af 1994 blive drøftet, hvorledes man i Fællesskabet kan harmonisere reglerne om havnestatskontrol. Kommissionen fremlagde et direktivforslag herom i slutningen af marts.

Regeringen lægger vægt på, at havnestatskontrollen kommer til at omfatte fiskeskibe, når der er fastsat et internationalt eller regionalt regelsæt herom, og vil inden for de relevante samarbejdsfora arbejde aktivt for, at fiskeskibe også omfattes af en havnestatskontrol.

4. Sejladssikkerhed

Som nævnt arbejdes der internationalt for at skabe folkeretlig mulighed for at etablere obligatorisk meldepligt og fastsætte tvangsruiter for skibe i de områder, hvor der er særligt behov herfor.

Det er af betydning for Danmark, at man her kan opnå en international løsning. Som bekendt er det et særligt problem for Danmark, at vore stræder som hovedfærdselsårer til og fra Østersøen er internationale stræder. Dette medfører, at Danmark af folkeretlige grunde i dag ikke ensidigt kan fastsætte sejladsforskrifter for fremmede skibe. Danmark kan således kun etablere obligatoriske ordninger i form af f.eks. radiomeldtjenester for at forbedre sejladssikkerheden og for at forebygge forurening, såfremt man får vedtaget de ændringer til SOLAS-konventionen, som i øjeblikket drøftes i IMO. Danmark har selv sagt en stor interesse i disse vedtagelser og arbejder aktivt herfor.

Selv om de folkeretlige regler i øjeblikket medfører begrænsninger for, hvad man kan gennemtvinge af tiltag til forbedring af sejlads-

sikkerheden, er det ikke ensbetydende med, at man har forholdt sig passivt til spørgsmålet om forbedring af sejladssikkerheden i de danske stræder.

Der blev i april 1993 indført en radarovervågning, en såkaldt VTS-service kombineret med radiomeldtjeneste, i den centrale del af Storebælt. En midlertidig radarstation er etableret på Sprogø. Den assisteres af to afviserfartøjer. Formålet med dette VTS-system er at beskytte Vestbroen mod påsejlinger, at bistå skibene under passage af byggeområdet øst for Sprogø samt at identificere skibe, der ikke melder sig til VTS-systemet.

Når der er skabt mulighed for at gøre VTS-service obligatorisk i internationale stræder, er det regeringens hensigt at anmode IMO om at godkende et krav om, at skibe, der passerer Østerrenden i Storebælt, skal benytte den danske VTS-service. I øvrigt bliver de sejladsmæssige forhold i vore stræder løbende vurderet i tæt samarbejde med erhvervets parter med henblik på til stadighed at opretholde en høj sikkerhed.

5. Miljøvenlige skibe

Det er fastsat i lov om skibes sikkerhed m.v., at et skib skal være konstrueret og udstyret på en sådan måde, at der tages hensyn til havmiljøet.

De miljømæssige hensyn indgår derfor som et naturligt led i udarbejdelsen af de tekniske forskrifter til et skibs bygning og udstyr. En række internationale tiltag vedrører spørgsmålet om at fremme miljøvenlige skibe eller at begrænse forureningen fra skibe. Reglerne om dobbeltbundede tankskibe eller dobbeltkrogede tankskibe er eksempler herpå.

Man kan også fremme brugen af miljøvenlige skibe på anden måde. Danmark har i IMO arbejdet aktivt for, at man fremmer miljøvenlige tankskibe. På dansk foranledning er der vedtaget en IMO-resolution, som anbefaler, at de nye miljøvenlige tankskibe, der har en øget tonnage, fordi de er bygget med dobbeltbund eller -skrog, ikke skal betale højere havneafgifter end de tankskibe, der er bygget på den traditionelle måde. Ordningen er allerede indført i Danmark. Regeringen arbejder for, at man i Fællesskabet gør denne ordning obligatorisk. Et forslag herom drøftes allerede i Rådets arbejdsgruppe for transportspørgsmål og skønnes at kunne vedtages i løbet af 1994.