

Jeg vil derfor kort redegøre for udviklingen siden min redegørelse i april måned og derefter redegøre for de tiltag, som er iværksat som en direkte følge af »Estonia«s forlis.

I maj måned i år afholdtes der i FN's søfartsorganisation, IMO, en diplomatisk konference, hvor man endeligt vedtog en række ændringer til den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, den såkaldte SOLAS-Konvention.

Ændringerne medførte, at der nu er kommet en klar international hjemmel til også at udføre kontrol af operationelle forhold i forbindelse med havnestatskontrol. En sådan kontrol kan eksempelvis omfatte besætningens evne til at kommunikere indbyrdes, eller om de ved, hvor det relevante udstyr befinder sig, og om de i det hele taget kan udføre deres arbejde ordentligt.

Endvidere vedtog konferencen at gøre IMO's internationale kode om sikker skibsdrift obligatorisk for passager-, gas-, kemikalie- og olietankskibe fra 1. juli 1998. For øvrige skibstyper bliver koden obligatorisk fra 1. juli 2002.

ISM-koden kan vel bedst beskrives som standard for god rederipraksis. Med indførelsen af koden bliver det obligatorisk at etablere og dokumentere et system, der skal sikre alle, at de lovgivningsmæssige krav samt øvrige procedurer og rutiner vedrørende sikkerheden til søs og forebyggelse af forurening bliver overholdt såvel på rederikontorerne i land som om bord på skibene.

Koden vil, og det er formodentlig det vigtigste punkt, skabe et bedre grundlag for udviklingen af en god sikkerhedskultur i rederiet og i det enkelte skib.

Det skal fra rederiets side dokumenteres, at folk har de nødvendige kvalifikationer, at skibene og deres udstyr bliver ordentligt vedligeholdt, og at man til enhver tid er trænet og parat til at imødegå de ulykkesituationer, der måtte opstå.

Med udgangspunkt i den praksis, der anvendes i veldrevne rederier, har man således internationalt fået opstillet kvalifikations- og kvalitetskrav til rederier generelt.

På konferencen vedtog man også, at den nye kode for hurtigtgående skibe, den såkaldte high speed craft-kode, skulle gøres obligatorisk fra den 1. januar 1996 for nye fartøjer. Koden indeholder de særlige regler for bygning, udstyr og drift, der er nødvendige for disse specielle skibe.

Endelig vil jeg nævne, at man på konferencen vedtog at gøre IMO-retningslinjerne for organi-

sationer, der udfører syn og certificering på en myndigheds vegne, obligatorisk. Der har ikke hidtil været internationale krav herom.

På en anden netop afviklet diplomatisk konference om ændring af den internationale konvention om havforurening, den såkaldte Marpolkonvention, vedtog man bl.a. ændringer svarende til de ændringer, som jeg netop har nævnt under SOLAS-Konventionen om operationel kontrol. Det indebærer, at den operationelle kontrol udvides til også at omfatte kontrol med forureningsforebyggelsen.

Selv om jeg har bestræbt mig på alene at beskrive de tiltag, som er gennemført efter redegørelsen i foråret, synes jeg, det er relevant her at pege på de væsentlige konventionsændringer fra 1992, der berører såvel nye som eksisterende skibe og omfatter såvel konstruktionsmæssige som operationelle forhold.

Jeg vil her særlig fremhæve to konkrete ændringer, nemlig kravet om at nye tankskibe over en vis størrelse fra 1993 skal have dobbeltskrog, og kravet om at alle skibe, der har en større mængde olie om bord, skal have en egentlig beredskabsplan til anvendelse i forbindelse med et eventuelt olieudslip fra skibet. Denne beredskabsplan skal tjene til at få kontrol over et sådant udslip hurtigst muligt og dermed minimere forureningen.

Kravet om beredskabsplan gælder naturligvis for olietankskibe, men det gælder også for andre skibe over en vis størrelse, fordi disse skibe har ret store beholdninger af brændselolier om bord.

Som udgangspunkt er det jo altid flaglandet, der stiller og kontrollerer de tekniske krav. Men fra dansk side sætter vi spørgsmålstegn ved visse landes evne og vilje til at leve op til deres flagstatsforpligtelser, og derfor har vi på forskellig vis arbejdet for at styrke havnestatskontrollen for at lægge det størst mulige pres på flagstat og redere.

Denne kontrol har i en årrække været gennemført i et samarbejde mellem en lang række europæiske lande i overensstemmelse med en aftale herom, den, der kaldes Parisermemorandummet. Rækken af deltagende lande er stadig blevet større, og senest er Canada kommet med, for så vidt angår Canadas atlantehavskyst.

Efter samme model er der i dag indgået regionale aftaler for den sydamerikanske region og for den asiatiske region.

På dansk initiativ var regeringen i september vært for en ministerkonference om havnestats-