

kontrol med deltagelse fra alle lande, der er tilknyttet ordningen. På konferencen enedes man om en række skærpelser og forbedringer. For at få den størst mulige præventive effekt af havnestsatskontrollen besluttede vi bl.a. fremover i særlig grove tilfælde at offentliggøre navnene på tilbageholdte skibe og deres redere.

Det er vigtigt, at rederier og havne opfatter havnestsatskontrollen som en kvalificeret og ensartet kontrol uden konkurrenceforvridende elementer, og derfor besluttede vi også yderligere at harmonisere havnestsatskontrollen, herunder at iværksætte fælles retningslinjer om tilbageholdelse af skibe.

Vi skal derfor fremover anlægge ensartede kriterier, når vi udvælger de skibe, der skal underkastes kontrol, ligesom vi nu vil formulere kvalifikationskrav til de inspektører, der udfører kontrollen.

På uddannelsesområdet arbejdes der ihærdigt internationalt, først og fremmest i IMO, hvor den internationale konvention om uddannelse, den såkaldte STCW-konvention fra 1978, efter flere års forarbejde forventes gennemgribende revideret ved en diplomatisk konference i juni 1995. Fra dansk side er vi gået meget aktivt ind i forarbejdet, og det er min forventning, at resultatet vil blive en modernisering af uddannelsesreglerne, der tager hensyn til den hurtige tekniske udvikling, som vi ser, og som samtidig kommer til at give mulighed for bedre at sikre, at uddannelse i de forskellige lande effektivt lever op til den samme standard.

Når hovedindholdet af den nye konvention er kendt i februar 1995, er det min hensigt at igangsætte et arbejde med en fuldstændig gennemgang af alle danske søfartsuddannelser. Specielt en revision af navigatøruddannelserne har trængt sig på i nogen tid, men det ville være forkert ikke lige at afvente hovedlinjerne i de nye internationale regler.

Derimod behøver Danmark naturligvis ikke at afvente de nye reglers ikrafttræden, førend vi justerer vores uddannelser, og det er også mit håb, at det vil lykkes at færdiggøre gennemgangen af de danske uddannelser, således at nye moderniserede, forbedrede uddannelser vil kunne påbegyndes i midten af 1996, altså omkring det tidspunkt, hvor jeg også forventer at den nye marinesimulator vil kunne tages i brug som et andet vigtigt bidrag til at sikre, at vores uddannelser fortsat tåler sammenligning med de allerbedste.

På rådsmødet den 22. november i år – altså for et par dage siden – vedtog Rådet fælles holdning til direktivforslag om havnestsatskontrol. Det indeholder forskellige skærpelser i forhold til det eksisterende europæiske samarbejde om havnestsatskontrol. Der sættes bl.a. mere fokus på de dårligste skibe, krav til inspektørernes kvalifikationer og udvidet kontrol. Denne kontrol omfatter dels havnestsatsens kontrol af skibets certifikater, dels en egentlig kontrol af selve skibet og besætningens kvalifikationer. Konklusionerne fra den førnævnte ministerkonference om havnestsatskontrol, altså den i september, er nu indarbejdet i direktivet.

Endvidere opnåede Rådet politisk enighed om et direktivforslag om indførelse af et europæisk indberetningssystem for skibe i EF-medlemsstaternes havområder. Forslaget tager først og fremmest sigte på at indføre meldepligt for skibe, der transporterer farligt eller forurenende gods i transit. Forslaget er en overbygning på direktivet fra 1993, der alene medtog skibe på vej til eller fra en EU-havn. På rådsmødet vedtog man også direktivforslag om minimumsuddannelsesniveaet for søfarende. Direktivets sigte er at højne sikkerheden i Fællesskabets skibe ved at fastlægge minimumskrav til uddannelse og kommunikation.

Herudover skal der indføres fælles retningslinjer i Fællesskabet for anerkendelse af søfartsuddannelser fra tredjelande. Direktivet gennemfører bl.a. en af IMO vedtaget resolution om sprogkrav til de besætningsmedlemmer, der skal bistå passagererne i en nødsituation. Passagerskibe fra tredjelande er omfattet af direktivet, når de er i fart på en EU-havn. Eksempelvis med hensyn til sprog har vi, som jeg vil komme ind på senere, fra dansk side allerede stillet skærpede krav. I øvrigt har Rådet siden min redegørelse i foråret vedtaget fælles holdning til et forordningsforslag om tonnagemåling af olietankskibe, hvis sigte er gennem reducerede havneafgifter at fremme anvendelsen af moderne miljøvenlige tankskibe, herunder tankskibe med dobbelt skrog.

Ligeledes har Rådet vedtaget fælles holdning til direktivforslaget om klassifikationsselskaber. Formålet er at sikre, at de selskaber, der godkender skibe efter bemyndigelse af en søfartsmyndighed i EU, har den nødvendige høje standard. Også rorofærgernes sikkerhed var på dagsordenen for rådsmødet den 22. november 94, og da dette punkt jo naturligt er affødt af »Estonia«s forlis, vil jeg omtale dette i forbindelse med de særlige tiltag efter katastrofen.