

Selv om vores holdning i overensstemmelse med de konventioner, Danmark har tiltrådt, generelt er, at udenlandske skibe skal opfylde gældende internationalt krav, har vi dog i nogle år haft en skærpet praksis for udenlandske passagerskibe i fast rutefart på danske havne. For disse skibe kræver vi visse nationale krav opfyldt. Det drejer sig om skærpede regler til brandsikring, krav om optælling og registrering af passagerer samt sprogkrav. Kravene om optælling og registrering sigter primært på at sikre viden om antallet af ombordværende, bl.a. for derved at skabe større overblik i eventuelle redningssituationer.

Sidst men ikke mindst stiller vi krav om forhåndsgodkendelse af udenlandske passagerskibe, der efter reglerne ikrafttræden i august 1990 indsættes i regelmæssig fart på danske havne. Denne forhåndskontrol omfatter også en kontrol af besætningens evne til at betjene ombordværende udstyr, en såkaldt operationel kontrol.

Ved tilrettelæggelsen af såvel denne som anden synsvirksomhed på norske og svenske skibe lægges det til grund, at norske og svenske myndigheder tager sig af teknisk kontrol af egne skibe, hvorfor man her fra dansk side almindeligvis begrænser sig til den operationelle kontrol. De norske og svenske myndigheder gør det tilsvarende, for så vidt angår danske skibe. De danske krav på området er næppe helt medholdelige ifølge internationale konventioner, det må jeg jo røbe over for Tinget, men dette er hidtil ikke blevet problematiseret.

Som det fremgår af det, jeg har sagt, arbejdes der altså løbende med at forbedre sikkerheden, men det er helt naturligt, at der efter »Estonia«s forlis er sat et yderligere arbejde i gang på mange fronter. Ethvert forlis giver jo nye om end tragiske erfaringer, og man ville vel være uansvarlig, hvis man ikke tog enhver af disse erfaringer op til ny overvejelse om, hvad der kan gøres.

Jeg vil gerne kort redegøre for dette arbejde og samtidig understrege, at sikkerheden på danske færger allerede i dag er god, men at det selvfølgelig altid er muligt at gøre den endnu bedre.

De opfølgende initiativer sker på fire niveauer: nationalt, nordisk, europæisk i EU og internationalt i IMO, og vi er fra dansk side aktive på alle fire niveauer.

Jeg vil gerne komme med nogle hovedlinjer fra de fire niveauer.

Først om det danske arbejde:

Som det er sædvane i Danmark, er erhvervets parter med i hele processen, og de har dermed også mulighed for at præge arbejdet i de øvrige fora. Det praktiske arbejde foregår nu i et særligt hurtigtarbejdende udvalg, Udvalget vedrørende færgesikkerhed. Udvalget har nedsat fire arbejdsgrupper, og spørgsmål, der ikke detaljebestemmes i arbejdsgrupperne, behandles direkte i udvalget.

Den ene arbejdsgruppe ser på uddannelsesspørgsmål i bredeste forstand. Man vil her drøfte, hvordan man kan nedbryde kulturforskellene mellem besætningskategorierne med henblik på at involvere alle i søsikkerhedsspørgsmål. Gruppen skal også se på, hvordan man gør det helt klart, at sikkerhedsarbejdet om bord ikke kun og ikke alene skal beskæftige sig med arbejdsmiljøet, men også tage sig af de egentlige søsikkerhedsspørgsmål. Endelig vil man se på behovet for obligatorisk uddannelse og efteruddannelse, ikke mindst af cateringpersonalet. Det drøftes også, hvorvidt besætningsmedlemmer skal have en særlig supplerende uddannelse for at gøre tjeneste i roropassagerskibe.

En anden arbejdsgruppe skal se på evakueringsprocessen og alle beredskabsspørgsmål med tilknytning hertil. Man vil her gennemgå spørgsmål som rollefordeling og evakueringsveje, også med udgangspunkt i de værst tænkelige situationer.

En tredje arbejdsgruppe skal se på udvikling af redningsmidler, som kan virke i en pludselig og kaotisk situation, hvor det beredskab, der er beskrevet i de eksisterende regler, helt eller delvis er sat ud af spillet. Dette udviklingsarbejde er godt i gang, og jeg forventer, det kan ende med en eller flere udviklingskontrakter. Jeg skal ikke foregribe resultatet af arbejdet, men min forventning er, at vi måske kunne få gang i 2-3 udviklingskontrakter, f.eks. om en ny redningsvest, overlevelseshjelm og flydemidler. Arbejdsgruppen skal desuden se på, hvordan det vil være muligt at forbedre muligheden for at bjerge eller assistere personer i vandet eller i redningsmidler fra de store roropassagerskibe med den velkendte høje overbygning.

Den fjerde og sidste arbejdsgruppe skal tage stilling til, hvordan vi kan gennemføre en tidlig dansk implementering af IMO's internationale kode om sikker skibsdrift, den ISM-kode, som jeg omtalte før. Udvalget arbejder for, at koden skal træde i kraft for passagerskibe allerede den 1. januar 1996, og erhvervet og styrelsen får der-