

med et år til at få det nødvendige apparat i gang i stedet for de 3½ år, som de internationale regler giver.

Det var lidt om arbejdet i de fire arbejdsgrupper.

Andre tiltag vil kunne iværksættes hurtigt, og arbejdet er faktisk godt i gang. Det drejer sig f.eks. om styrket uanmeldt kontrolvirksomhed. Den uanmeldte kontrol er et supplement til den konventionsbestemte periodiske synsvirksomhed, og en væsentlig del af kontrollen med skibe udføres af de anerkendte klassifikationsselskaber på vegne af Søfartsstyrelsen.

Erfaringer såvel her som i udlandet viser desværre, at disse selskaber ikke altid udfører en tilfredsstillende kontrol. Det blev sidst bekræftet ved den nylig afholdte synskampagne for bovporte, og jeg har derfor besluttet, at der for passagerskibes vedkommende skal ske en skærpeelse af kontrollen med klassifikationsselskaberne. Jeg kan oplyse, at jeg på rådsmødet i forgårs gjorde mine europæiske kolleger opmærksom på de erfaringer, vi har gjort i Danmark med hensyn til klassifikationsselskaberne. Jeg vil gerne understrege, at den skærpede kontrol med klassifikationsselskaberne ikke bare bliver en papirkontrol, men en stikprøvevis fysisk kontrol af det udførte arbejde om bord.

Endelig har Søfartsstyrelsen og ministeriet modtaget mere end hundrede henvendelser fra mennesker med eller uden faglig tilknytning til søfart. Henvendelserne, der tilsammen rummer flere hundrede detailforslag til forbedring af sikkerheden om bord i passagerskibe, bliver alle registreret, og de vil alle blive grundigt behandlet i udvalget eller dets arbejdsgrupper.

Som jeg tidligere har givet udtryk for, vil jeg sørge for, at Søfartsstyrelsen i 1995 og fremover selvfølgelig får de øgede ressourcer, der er behov for til at gennemføre alt det her. Det drejer sig om 10½ årsværk for primært højtuddannede skibskyndige.

Så lidt om det nordiske arbejde.

I det nordiske arbejde er der foreløbig nedsat tre arbejdsgrupper. Disse skal se på henholdsvis styrkekrav til bov- og hækporte, stabilitetskrav til eksisterende rorofærger og redningsmidler. En fjerde arbejdsgruppe forventes nedsat om evakuering. Danmark har formandskabet i arbejdsgruppen vedrørende redningsmidler.

Den første arbejdsgruppe har udarbejdet udkast til nye regler for bovportes styrke, og udkastet er nu sendt til høring i de enkelte lande.

Den anden gruppe har udarbejdet det vel nok mest vidtrækkende nordiske initiativ, nemlig et udkast til nye stabilitetskrav for eksisterende rorofærger. De nye krav skal bl.a. sætte eksisterende rorofærger i stand til i skadet tilstand at overleve med en betydelig mængde vand på vogndækket. Reglerne vil i givet fald få meget betydelige konsekvenser for de berørte skibe, som enten vil skulle ombygges for betydelige beløb eller ligefrem vil skulle erstattes af ny tonnage. Ophobning af store vandmængder på vogndækket forudsætter bl.a. bølger af en vis højde, hvorfor denne del af forslaget ikke skal finde anvendelse for skibe i beskyttet farvand.

Forslaget er nu sendt til høring i alle fire lande med en svarfrist til den 31. januar 1995. Formålet med høringen er først og fremmest at skabe et bedre overblik over konsekvenserne ved at gennemføre det nævnte krav. Det antages, at omkring 15 danske skibe i givet fald vil blive berørt.

Arbejdet i den tredje arbejdsgruppe handler om redningsudstyr, og det vil naturligvis blive tæt koordineret med den danske arbejdsgruppe, som vi selv har nedsat, og som jeg allerede har omtalt.

Sverige har fået ansvaret for den sidste og fjerde arbejdsgruppe, der skal gennemgå evakueringsprocessen.

Endvidere har regeringen fundet, at vi bør bidrage med ca. 1 mio. kr. til et fællesnordisk forskningsprojekt om sikkerheden i nye roropassagerskibe. Jeg er vidende om, at også administrationerne i Norge, Sverige og Finland vil være med, ligesom rederiforeningerne i alle fire lande har meldt sig som sponsorer. Endvidere bidrager klassifikationsselskabet Det Norske Veritas. Det samlede budget er foreløbig på 6 mio. kr., og forskningsprojektet retter sig særligt mod at identificere og afprøve midler til, at skibe i deres konstruktion og indretning i endnu højere grad bliver i stand til at kompensere for konsekvenserne af eventuelle tekniske og menneskelige fejl.

Også i EU-arbejdet har rorofærgerne, som jeg før nævnte, været på dagsordenen, nemlig på rådsmødet den 22. november. Rådet blev enig om en resolution, der fokuserer på behovet for at forbedre sikkerheden på passagerfærger af rorotypen især med hensyn til konstruktion og udstyr, besætningernes kvalifikationer og redernes og operatørernes ansvar. Kommissionen og medlemsstaterne opfordres til at fremsætte forslag eller aktivt støtte forskellige tiltag i IMO.