

så kaldte STCW-konvention, revideret. Sigtet hermed har været at højne sikkerheden til søs gennem mere detaljerede uddannelseskra­v til de søfarende, skærpede krav til certificering, skærpet kontrol af »fremmede« søfarende og bedre kontrol med, at de kontraherende stater faktisk lever op til konventionen. Konventionen kom med udgangspunkt i forslag fra IMO's ekspertpanel også til at indeholde nye regler for uddannelse af besætningen på Ro/Ro-skibe.

Det udvalg om Danmarks fremtid som søfartsnation, som regeringen nedsatte i maj i år, har bl.a. til opgave at overveje uddannelses­spørgsmål, fordi en vel tilrettelagt uddannelse er et væsentligt element i handelsflådens konkurrence­dygtighed.

Regeringen forventer, at udvalget vil beskrive de hovedlinjer, hvorefter uddannelse af søfarende i Danmark efter udvalgets opfattelse bør foregå.

Det er regeringens hensigt, når disse hovedlinjer er kendt, at foretage en fuldstændig gennemgang af alle danske søfartsuddannelser. Specielt en revision af navigatøruddannelserne har trængt sig på i nogen tid, men det har været rigtigt at afvente hovedlinjerne i de nye internationale regler. Det er målet at færdiggøre gennemgangen af de danske uddannelser, således at nye og moderniserede uddannelser vil kunne påbegyndes i midten af 1996 – omkring det tidspunkt, hvor den nye marinesimulator vil kunne tages i brug som et andet vægtigt bidrag til at sikre, at danske søfartsuddannelser fortsat tåler sammenligning med de bedste.

Eventuel etablering af en havarikommission

Regeringen har overvejet, om der kunne være behov for en egentlig havarikommission. Den eksisterende ordning med hensyn til opklaring af ulykker til søs er tilrettelagt på en måde, der er både betryggende og hensigtsmæssig. Alle alvorlige ulykker skal efter søloven undersøges gennem en søforklaring, som normalt sker for en dommer. Søfartsstyrelsens egne undersøgelser er henlagt til en særlig opklaringsenhed, der refererer direkte til styrelsens direktør. Opklaringsenheden arbejder uafhængigt af de personer, der syner skibe. Søfartsstyrelsen har i forbindelse med opklaringsenhedens arbejde oprettet et særligt kontaktpanel, hvor erhvervets repræsentanter deltager med henblik på at følge undersøgelserne og løbende fremkomme med forslag til forbedringer af enhedens arbejde.

Regeringen tillægger det betydning, at erhvervets parter i størst muligt omfang bliver inddraget i opklaringen af ulykker. En uafhængig havarikommission ville næppe kunne fungere på denne måde. Der er i øvrigt hos erhvervets parter flertal for at bevare den gældende ordning samtidig med, at man går ind for nøje at følge opklaringsenhedens arbejde med henblik på eventuelle forbedringer.

I lyset heraf finder regeringen ikke, at der er dokumenteret behov for en uafhængig havarikommission.

Øvrige initiativer, der fremover bør iværksættes for at forbedre sikkerheden til søs

Udvikling af bedre regler for sikkerheden om bord i skibe er i al væsentlighed baseret på de erfaringer, der indvindes ved ulykker og forlis. Forliset af MS »Herald of Free Enterprise« i 1987, hvor 191 passagerer omkom, og branden om bord i MS »Scandinavian Star« i 1990, hvor 158 passagerer mistede livet, har således hver for sig givet anledning til revision af gældende regler. Tilsvarende vil såvel det nationale opfølgingsarbejde med implementeringen af anbefalingerne fra Udvalget vedrørende Færge­ sikkerhed som det internationale opfølgings­arbejde efter kæntringen af MS »Estonia« i 1994, hvor 852 passagerer og besætningsmedlemmer omkom, i en rum tid præge dagsordenen.

En sådan arbejds­metode har imidlertid sine begrænsninger, idet den er reaktiv, fokuserer på enkelthændelser og afgrænsede risikoområder og samtidig har et tilfældigt og subjektivt præg. Man er derfor i IMO-regi i færd med at udvikle en metode, der skal gøre det muligt at lave tekniske sikkerhedskrav til skibe på et mere rationelt og objektivt grundlag, så en given investering i sikkerhed kan give den størst mulige forbedring af den totale sikkerhed.

Den sikkerhed, der bygges ind i skibet, enten i form af en sikker konstruktion med en rigelig sikkerhedsmargin eller i form af tekniske sikkerhedssystemer såsom overvågnings-, alarm­erings-, brandsluknings- og rednings­systemer, er selvsagt af stor betydning for sikkerheden. Men med den viden, vi råder over i dag, er vi nået til det punkt, hvor forbedringer på de konstruktive områder kun bidrager marginalt til den totale sikkerhed.

Det vigtigste element for sikkerheden er uden nogen tvivl, at de, der har ansvar for driften af