

[Industriministeren]

EF, sker i overensstemmelse med de overordnede mål, der fastsættes i IMO, men Fællesskabet både kan og skal udøve indflydelse på arbejdet i IMO. Selv om det er de enkelte medlemslande og ikke Fællesskabet, der er medlem af IMO, udelukker det ikke en koordinering af synspunkter forud for drøftelser i IMO.

Det danske formandskab i EF har netop taget spørgsmålet om maritim sikkerhed og forureningsbekæmpelse op på et ekstraordinært rådsmøde for EF's miljø- og søtransportministre den 25. januar 1993. Et forslag til Rådets konklusion om sikkerhed til søs og bekæmpelse af forurening blev fremsat og drøftet. Jeg er glad for at kunne konstatere, at de øvrige medlemslande kunne tilslutte sig det danske oplæg, der blev vedtaget med ganske få ændringer.

Formålet med mødet var at fremskynde drøftelser mellem de europæiske miljø- og søtransportministre med henblik på at få en fælles holdning til, hvordan Fællesskabslandene kan medvirke til bedst muligt at nedsætte risikoen for lignende ulykker i fremtiden. Konklusionerne fra rådsmødet indeholder bl.a. en opfordring til, at Fællesskabet aktivt støtter det igangværende arbejde i IMO.

Det drejer sig navnlig om udarbejdelse af et minimumskrav for anerkendelse af klassifikationsselskaber og uddelegering af myndighedssyn til klassifikationsselskaber, udvikling af retningslinjer for forstærket syn af olietankskibe og reduktion af antallet af ulykker, der forårsages af menneskelige fejl.

Der var på rådsmødet enighed om også at opfordre medlemsstaterne til at intensivere havnestatskontrollen inden for den eksisterende aftale herom mellem en række europæiske lande, det såkaldte Paris-memorandum.

Denne intensivering skal også omfatte en operationel kontrol, der skal vise, om besætninger har de fornødne kvalifikationer til at varetage sikkerhedsmæssige opgaver.

Ligeledes er der opfordret til at udvikle procedurer med ensartede retningslinjer for tilbageholdelse af substandardskibe, således at også denne kontrol udføres effektivt og ensartet overalt i Europa.

Det er regeringens opfattelse, at en intensiveret, effektiv og ensartet kontrol i forbindelse med større åbenhed omkring de skibe, der ikke lever op til reglerne, i høj grad vil kunne påvir-

ke såvel skibsførere som skibsredere og måske ikke mindst de involverede flaglande til at forbedre sig.

Rådskonklusionerne er også udarbejdet i lyset af Fællesskabets øvrige igangværende arbejder, herunder en hvidbog om den fremtidige udvikling af en fælles transportpolitik, udarbejdet af Kommissionen, og en bebudet redegørelse fra Kommissionen om søsikkerhed og forureningsforebyggelse.

Rådet har opfordret Kommissionen til at udarbejde et handlingsprogram for prioriterede foranstaltninger, som Fællesskabet og dets medlemsstater skal træffe til forbedring af sikkerheden og forureningsforebyggelsen. Handlingsprogrammet forventes bl.a. at indeholde forslag til forbedring af sejladssikkerheden samt forslag til, hvordan der ved anløb af Fællesskabets havne kan gives økonomiske fordele, der fremmer brugen af nye, forbedrede skibstyper frem for gamle skibe.

Endvidere opfordres medlemsstaterne til at ratificere allerede vedtagne internationale konventioner på området, i det omfang dette ikke er sket.

Med min gennemgang af indholdet i rådskonklusionen har jeg antydnet, at forebyggelse af eventuelle skibsuplykker med miljøkatastrofer og tab af menneskeliv til følge i store træk kan opdeles i tre hovedområder: Det drejer sig om skibenes udstyrsmæssige og konstruktionsmæssige forhold, skibenes besætning og skibenes sejlads, herunder sikring af sejladsen. Ingen af områderne kan stå alene.

I Danmark er lov om skibes sikkerhed lovgrundlaget for skibes tekniske sikkerhed. Regelsættet, der i øvrigt er detailudarbejdet i tæt samarbejde med erhvervsparter i Skibstilsynsrådet, bygger i vidt omfang på internationalt vedtagne regler og danner et godt grundlag for en sikker dansk handels- og fiskeriflåde. Vi opfylder de internationale regler og går i visse tilfælde længere i vore krav til danske skibe. Der foregår til stadighed en løbende revision og opdatering af reglerne i trit med den teknologiske udvikling.

Når søulykker indtræffer, undersøger Søfartsstyrelsen de nærmere omstændigheder grundigt med henblik på overvejelse af, om reglerne er tilstrækkelige. Efter branden på »Scandinavian Star« i 1990 fremsatte Danmark således en række forslag i IMO til for-