

[Industriministeren]

bedring af sikkerheden med særlig vægt på brandsikkerheden.

Søfartsadministrationerne og skibsfartserhvervet er opmærksom på, at verdensflåden af olietankskibe ikke længere er af nyere dato, og at risikoen for miljø og menneskeliv dermed øges. Derfor har Danmark også støttet de nyligt vedtagne ændringer i den internationale konvention om forebyggelse af forurening – den, der hedder MARPOL – om dobbeltskrogede olietankskibe. Disse skrog giver en større beskyttelse mod forurening af havmiljøet end de traditionelle enkeltskrogede skibe.

Ændringerne betyder, at alle nye tankskibe med en dødvægt på 5.000 t og derover, der leveres efter juli 1996, skal konstrueres med dobbeltskrog, mens mindre tankskibe, dvs. skibe mellem 600 og 5.000 t dødvægt, skal være konstrueret med dobbelt bund.

Ændringerne betyder også, at eksisterende enkeltskrogede skibe vil skulle ombygges eller udfases, senest når de når en levealder på 25-30 år.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at gennemsnitsalderen for tankskibe er ca. 17 år. Der vil altså reelt blive tale om meget hurtig udskiftning af store dele af tankskibsflåden.

Ændringerne betyder endelig, at tankskibe skal underkastes forstærket periodisk tilsyn. De nærmere regler for dette tilsyn forventes vedtaget på et møde i IMO i juli 1993.

Også her er det væsentligt, at Danmark sammen med de øvrige Fællesskabslande sikrer, at denne vedtagelse sker, og at de nye synsregler gennemføres hurtigt og effektivt i egne skibe. Gennem havnestatskontrol kan det efterfølgende sikres, at reglerne også reelt og ensartet bliver gennemført i andre landes skibe.

Uanset en forbedring af reglerne og uanset et forstærket tilsyn er en forbedring af sikkerheden stærkt afhængig af, at skibets reder og skibets fører ansvarsbevidst og løbende oprettholder skibets sikkerhedsmæssige stand.

I den forbindelse har Danmark i IMO deltaget aktivt i udarbejdelsen af en international kode, der præciserer reglerne om sikker skibsdrift, den såkaldte Safety Management Code. Det forventes, at koden bliver godkendt i IMO her i maj måned i år.

En sikker skibsdrift kan heller ikke opnås uden at tage hensyn til det menneskelige element. Den teoretiske uddannelse inden for sø-

farten har i Danmark inden for de seneste år gennemgået væsentlige strukturændringer. Uddannelserne opfylder både de internationale krav og erhvervets krav, for så vidt angår teoretiske færdigheder. De bliver løbende derudover revideret og ajourført.

De stadig mere specialiserede skibe rejser behov for særlig uddannelse, så opgaverne kan varetages på en sikkerhedsmæssigt forsvarlig måde. F.eks. gennemgår alle tankskibsofficerer som led i uddannelsen en grundig indføring i tankskibes særlige tekniske udstyr og drift, så ulykker og forurening fra skibet kan undgås.

Hvis danske søfarende fortsat skal kunne klare den stigende internationale konkurrence, er det nødvendigt at give nyuddannede officerer operationel erfaring. Dette kan foreløbig opnås ved at indføre træning i moderne simulatoranlæg. En væsentlig fordel ved simulering er, at anvendelsen ikke påfører person eller skib nogen skade selv ved alvorlige fejltagelser, og at brugeren ved afspilning af de foretagne manøvrer vil kunne analysere forløbet og erkende eventuelle fejl.

Udviklingen af simulatorer inden for skibsfarten har været meget langsom, men det er nu teknisk muligt at foretage edb-baseret simulering af skibes sejlads i åbent farvand og deres manøvrer i havneområder og af skibsmaskineriets drift og overvågning. Danmark er med i forreste række i denne udvikling. Træning ved hjælp af simulatorer er en hensigtsmæssig måde at forbedre de søfarendes færdigheder på, og vi er derfor i Industriministeriet i færd med at undersøge de økonomiske muligheder for at udvikle og anskaffe sådanne simulatorer i større omfang.

Det maritime miljø i danske farvande sikres også gennem regulering af sejladsen. Af særlige forholdsregler kan jeg i den forbindelse nævne radiomeldetjeneste, forskellige sejlruiter, bestemmelse om lodsvang samt grundig orientering ad relevante kanaler om alle forhold, der har betydning for skibes sikre gennemsejling af danske farvande. I de danske gennemsejlingsfarvande anvender næsten alle større skibe dansk lods i overensstemmelse med de anbefalinger, der på dansk foranledning er vedtaget herom i IMO.

Da vi af folkeretlige grunde ikke har mulighed for at påbyde anvendelse af lods i gennem-