

Til samtlige folketingsmedlemmer
FOLKETINGET Christiansborg
1240 København K

Skibsfartspolitik ud fra Danmarks interesser som havnestat

Støttegruppen for pårørende og overlevende efter *Scandinavian Star* ulykken henvender sig med dette til dig som politisk beslutningstager. Vi anser det for vigtigt at formidle en del af vore erfaringer til den politiske proces, således at dansk miljø og danske passagerers sikkerhed kan være udgangspunkt for praktisering af *dansk skibsfartspolitik* i fremtiden. En fælles platform for skibskontrol på regional *Skandinavisk* basis kan være en god løsning.

TO PRINCIPPER

Der er to måder at se *Danmarks* tilknytning til skibsfarten. Den ene er *flagstatsprincippet*. For de skibe som er registreret i *danske registre* er *Danmark* flagstat. For skibe under f.eks. *Bahamas*-, *Panama*- eller *Liberia*flag stoler vi på, at disse lande følger deres kontrolansvar op, og vi anerkender deres suverenitet.

Den anden måde er at se *Danmark* som havnestat, og gerne *Skandinavien* som havnestatsregion. Vi er en nation med omfattende trafik på vore havne. Millioner af passagerer rejser hvert år med passagerfærger. Der er også et ansvar for besætningsmedlemmernes arbejdsforhold.

Traditionelt har flagstatsprincippet været fremtredende i søfartspolitikken. Myndighederne har lagt forholdene til rette for rederierhvervet. Dette har bidraget til arbejdspladser og dermed haft positiv virkning på hele samfundsøkonomien. Nu er begrundelsen for et ensidigt flagstatsprincip på retur.

Skibsfarten og den kapital som investeres i erhvervet er internationaliseret med stor professionalisme. De søfolk, som får hyre ombord på skibe, og de maritime erhverv, som i dag får opgaverne, får hyre og opgaver fordi de er konkurrencedygtige på et internationalt marked.

STÆRKE HAVNEINTERESSER

En folkevalgt som går ind for en relevant miljøpolitik kommer ikke udenom at inkludere skibsfarten. Sikkerheden for passagerer og besætning er det andet hovedargument for at etablere et havnestatsprincip vedrørende skibsfartspolitikken. De store passagerfærger har stor vækst i skibstrafikken. Vi beder dig, som *politisk beslutningstager*, hævde din ret til at have en mening om forholdene ombord på skibe, som sejler i *danske farvande*, uanset hvilket flag de sejler under.

FLAGSTATSINTEGRITETEN UDHULES

Ensidig flagstatsuverenitet er vanskelig at forstå, når vi ser hvordan mange af disse registre fungerer. Flagstatens integritet bliver stadigt mere udhulet af bekvemlighedsregistre og skjult ejerskab. Mange registre drives ikke engang af de nationer, der giver registret navn. *Liberia*-registret drives fra *New York* af tidligere *Coast-Guard* folk.

Verdens største register, *Panama*, har en søfartsadministration på 12 personer. De nationale administrationer fungerer som kassekontor for afgiftsindbetaling fra dem, der i realiteten driver registret. Flagstatens ansvar for kontrol af skibene, som de har i registret, bliver uddelegeret til classeselskaberne.

I praksis vil rederiet selv kunne påvirke, hvilket classeselskab og endog, hvilken personlig kontrollant, der, på skibets flagstats vegne, skal udføre kontrollen. Skibene skal uanset register have en klasse. Derved bliver det samme classeselskab som udfører både klassekontrollen og flagstatskontrollen.

Classeselskabernes inhabilitet ville være åbenbar i enhver anden sammenheng. På denne baggrund vil det være meningsløst at afvise et fremskudt for at bedre sikkerheden i *danske havne*, for miljøet langs kysterne eller for passagerer og besætningsmedlemmer med argumenter om, at det alene er nationen, hvor skibet er registreret, som har ret til at fastsætte standard for skibets drift og tekniske udrustning.

AMERIKANSK LOVFORSLAG, NORDISK ARBEJDSGRUPPE OG SCANDINAVIAN STAR

Vi vil tage nogle resultater op af det stærke flagstatsprincip *Danmark* praktisere i dag. I *USA* har en del kongresmedlemmer fremlagt et lovforslag, som indebærer at *amerikansk arbejds-miljølovgivning* skal gælde som en minimum standard for besætninger på alle skibe, som er i fast trafik på *amerikanske havne*. Dette er begrundet som modvægt mod udnyttelse af billig arbejdskraft, samt ud fra sikkerheden til sjøs.

Norge har taget et internationalt initiativ til en protest mod det *amerikanske lovforslag*. *Danmark* har også undertegnet protesten. Begrundelsen er flagstatens suverenitet til at fastsætte reglerne ombord i skibene under nationens flag. Dette viser, hvor grundfæstet flagstatsforståelsen er i *Skandi-*

navien. Til og med så langt at vi aktivt modarbejder andres forsøg på at etablere en havnestatsindflydelse. Protesten blev sendt til de *amerikanske myndigheder* den 29. april i år. *Støttegruppen* har på det sterkeste beklaget protesten overfor de *amerikanske myndigheder*.

I efteråret 1991 blev der etableret en *nordisk arbejdsgruppe* med *Norge, Sverige, Danmark, Finland og Island* som deltagere. Formålet med gruppen var at samordne skibskontrollen i de *nordiske lande*. *Danmark* præsenterede allerede på første møde et ønske om at afvise passagerskibe, som ikke tilfredsstiller internationale konventioner på et lavere niveau end *SOLAS-1974*. *Norge*, som efter *Scandinavian Star* ulykken endda ikke har ændret sin liberale holdning, var negativ overfor den *danske* stramning og arbejdsgruppen blev stoppet i sit videre arbejde. Hvert *skandinavisk* land udarbejder derfor i disse dage deres egne regler for drift af passagerskibe. *Søfartsstyrelsen* og *Industriministeriet* vil antagelig acceptere både lavere standarder end de først annoncerede.

Scandinavian Star illustrerer også det emne vi tager op. Dette skib var *USA-ejet, Bahamas-registreret og under dansk operatør*. Arbejdsforholdene ombord var forferdelige. Besætningsmedlemmernes forsøg på at gøre de *norske myndigheder* opmærksom på forholdene førte ikke til noget.

Med samme krav til alle skibe i *danske havne*, gerne i et *skandinavisk samarbejde*, kan ingen skibe undslippe *danske myndigheder*, selvom de sejler under et fremmed flag. Den *skandinaviske undersøgelsesrapport efter Scandinavian Star-ulykken* havde klare analyser af disse forhold, og konkluderede at et stærkere havnestatsengagement kunne bringe dynamikken ind i en proces for bedre sikkerhed, også internationalt.

HAVNESTATSENGAGEMENT FØRER IKKE TIL KAOS

Fra *rederierhvervet og Søfartsadministrationen* er det blevet påstået at egne havnestatskrav vil skabe kaos, idet skibene så skulle tilfredsstille forskellige krav i forskellige farvande. Dette er ikke rigtigt. Vi taler ikke om parallelle standarder, men forskellige niveauer.

Hvis f.eks. *USA og Skandinavien* sammen indfører visse krav til røgvarsling- eller sprinklerfunktioner for alle skibe i deres farvande, vil andre (f.eks. *Italien eller Grækenland*) selvfølgelig ikke kræve at sprinkleranlægget sættes ud af drift, eller at varslingerne bliver taget ud og erstattet med mindre effektive varmevarslere, hvis skibet senere kommer til deres havne.

HAVNESTATSPRINCIPPET SOM GRUNDLAG FOR VIDERE SKIBSFARTSPOLITIK

En vigtig vurdering i dag er ikke bare at diskutere detaljerede tekniske sikkerhedstiltag eller automatisk at bevillige flere penge til skibskontrollen. Et afgørende politisk initiativ vil være at etablere havnestatsprincippet som grundlag for videre skibsfartspolitik. I dag vil det være et gennembrud hvis *Folketinget* sagde:

«Vi vil have ret til at have en mening om forholdene på skibe, som sejler i vore farvande, uanset hvilket flag de fører.»

Det er denne meget vigtige principielle vurdering, som må gøres. Når det gælder sikkerhed på passagerskibe, kan dette bedst ske ved at acceptere det *skandinaviske undersøgelsesudvalgs anbefalinger efter Scandinavian Star ulykken*.

Lykke til med *din* indsats!

De bedste hilsner

Støttegruppen efter Scandinavian Star ulykken

Jan Harsem,

leder Postboks 184,
Vindern 0319 Oslo, Norge
tlf. 009 47 66 84 80 07
fax: 009 47 66 84 89 05

Bent Hansen

Strandvej 75
9500 Hobro, Danmark
tlf. 98 52 10 03
fax: 98 52 18 94