

[Industriministeren]

Svar på dette spørgsmål er omfattet af mit svar på spørgsmål nr. 589.

Spm. nr. S 598

Til *industriministeren* (4/2 83) af:

Knud Lind (FP):

»Ministeren bedes udlevere de rapporter, som statens skibstilsyn har udfærdiget vedr. »Activ«, og samtidig oplyse om de nye skærpede regler vedr. skoleskibe.

Begrundelse

Topsejlskonnernten »Activ« har tidligere været ude for forlis, ligesom skibet tidligere har været i havsnød.

Man må derfor gå ud fra som givet, at statens skibstilsyn nøje har undersøgt skibets sødygtighed, herunder skibets manøvreedygtighed i hårdt vejr både med sejl og med maskinkraft som drivmiddel, og i særdeleshed når man tager i betragtning, at skibet skulle benyttes som skoleskib for uerfarne unge mennesker.

Besvarelse (11/2 83):

Industriministeren (Stetter):

Skonnernten »Activ« blev den 1. april 1981 overtaget af Tvindskolerne og blev i perioden indtil begyndelsen af oktober 1981 ombygget, først ved Troense Træskibsværft og senere i Nyborg.

De af statens skibstilsyn udarbejdede rapporter for perioden, hvor skibet har tilhørt Tvindskolerne, er udleveret til spørgeren.

Om de nye skærpede regler vedrørende socialpædagogiske skibsprojekter kan jeg oplyse, at statens skibstilsyn i samarbejde med socialstyrelsen med hjemmel i bekendtgørelse nr. 525 af 30. oktober 1981 har ladet udarbejde foreløbige forskrifter for socialpædagogiske skibsprojekter. Herved forstås skibe, der er indrettet til at medtage flere end 3 personer, der befinder sig om bord som led i en socialpædagogisk behandling via bistandsloven.

Disse nye, særlige regler for socialpædagogiske skibsprojekter vil indtil videre blive fastsat individuelt for hvert enkelt projekt. Reglerne er i høj grad baseret på erfaringer fra en række hændelser i 1981 på skibe tilhørende Tvindsamvirket, som i særlig grad sej-

lede med stærkt socialt belastede elever, hvor formålet med opholdet mere var en social revalidering end en sømandsuddannelse.

De særlige krav til socialpædagogiske skibsprojekter er derfor bygget på det hovedprincip, at skibe skal have en besætning, der uden bistand fra eleverne er i stand til forsvare sig at sejle skibet. Der skal endvidere være et antal lærere, der er i stand til at tage vare på eleverne under alle forhold. Endvidere er elevantallet begrænset til maksimalt 10.

Som eksempel på supplerende krav, som skibstilsynet har fundet det nødvendigt at stille med hensyn til det socialpædagogiske tilsyn, vedlægges kopi af skrivelse af 20. januar 1983 vedrørende sejlaskib med hjælpemotor »Activ« samt kopi af skrivelse af 4. februar 1983 vedrørende sejlaskib med hjælpemotor »Fylla«. For begge skibes vedkommende var der tale om en række betingelser, som skulle opfyldes, før de kunne anvendes som socialpædagogiske skibsprojekter.

Det bemærkes hertil, at kravet til sådanne skibes bemanning såvel kvalitativt som kvantitativt ligger over bemandingslovens krav til lastskibe af samme størrelse.

Skibstilsynet har endnu ikke kunnet fastlægge endelige regler før en passende afprøvning. En i sommeren 1982 gennemført prøve-sejlsads med »Activ« i danske farvande har ikke kunnet tjene som endelig afprøvning af reglerne, bl. a. fordi den af Tvind udpegede elevgruppe efter socialstyrelsens opfattelse ikke kunne anses for at være repræsentativ.

Om skibets manøvreedygtighed, specielt i hårdt vejr, bemærkes, at udstedelse af fartstilladelse som udtryk for, at skibet opfylder de i lovgivningen stillede krav, også indebærer, at skibet er manøvreedygtigt.

Skibets manøvreedygtighed, specielt i hårdt vejr, vil bero ikke blot på skibets konstruktion og tilstand, men også på vind- og søforhold samt den ombordværende besætning.

Lovgivningen indeholder ikke krav til et skibs manøvreevne i hårdt vejr, og det vil næppe være muligt i lovgivningen at fastsætte særlige bestemmelser herfor.