

[Knud Lind]

ninger om årsagen til Tvindskoleskibet Activs forlis i Nordsøen den 1. februar 1983, samt klarlægge skibets sødygtighed på rejsen fra Svendborg til Dover og fra Dover indtil forliset?»

Begrundelse

Efter søforklaringen i Nyborg den 4. februar 1983 er der fremkommet et nyt vidne, som har skabt splid om skibets sødygtighed bl.a. med hensyn til skibets tæthed og manøvreedygtighed på udrejsen fra Svendborg til Dover, der tog 24 dage mod normalt 3-4 dage. På udturen skulle skibet således under passage i Kielerkanalen pludselig have lagt sig på tværs af sejlretningen, fordi skibet ikke lystrede roret og man måtte rigge nødror til, ligesom man under sejladsen måtte pumpe 20-30 minutter hver time på grund af utætheder i kalfatringen. Endvidere blev dækhuset smadret. Det er derfor vigtigt at få klarlagt, om skibets daværende skibsfører, Fritz Hansen, som foreskrevet i søloven har foranstaltet søforklaring, når der i forbindelse med skibets drift er voldt eller må antages at være voldt skade af nogen betydning på skibet. En sådan søforklaring skal normalt finde sted i den første havn, skibet anløber; udsættes søforklaringen, skal rederen eller skibsføreren straks underrette industriministeriet. En anden vigtig årsag til nedsættelse af en undersøgelseskommission kan læses i søforklaringen fra søforhøret i Göteborg den 16. oktober 1981, hvoraf det fremgår, at skibet efter en ombygning af lastrum og motor m.v. kom i havsnød. I en vindstyrke på 6-8 var skibet slet ikke manøvreedygtigt, hverken med motor eller sejl, ligesom maskinpumpens sugerør var fejlplaceret, så det ikke nåede ned i skibets bund. Topsejlskonnernten Activ har været i havsnød og er forlist flere gange. Det er derfor vigtigt, at undersøgelseskommissionen får klarlagt, om skibets stabilitet, tyngdepunkt eller dybgående har ændret sig efter ombygningen. Det er også vigtigt at få konstateret, om statens skibstilsyn har afprøvet skibets manøvreedygtighed i hårdt vejr.

Besvarelse (16/2 83):

Industriministeren (Stetter):

Omstændighederne omkring Activs forlis er endnu ikke endeligt klarlagt, idet søforklaringen, der blev påbegyndt ved retten i Nyborg den 4. februar 1983 er blevet udsat og afventer supplerende materiale, herunder oplysninger fra de hollandske myndigheder om redningsaktionens forløb.

Industriministeriet har i øvrigt i skrivelse af 11. februar 1983 anmodet politimesteren i Nyborg om at drage omsorg for, at de matroser, der var forhyret på Activ under skibets rejse fra Nyborg til Dover i november-december 1982, aflægger forklaring under sagens behandling ved retten i Nyborg.

Ifølge sølovens § 311 kan der nedsættes en undersøgelseskommission, såfremt der hverken gennem søforklaringen eller gennem andre undersøgelser er tilvejebragt fyldestgørende oplysning om ulykkens årsag.

Da det ikke er muligt at vide, hvilke oplysninger der kommer frem under søforklaringen og under eventuelle yderligere undersøgelser, finder jeg ikke, at jeg på nuværende tidspunkt kan tage stilling til, om der måtte være behov for at nedsætte en undersøgelseskommission.

Spm. nr. S 646

Til *landbrugsministeren* (14/2 83) af:

Stavad (S):

»Vil ministeren undersøge og oplyse, i hvilket omfang der er indgået leasingkontrakter omfattende produktionsudstyr, som tidligere har fået støtte i henhold til projektstøtteordningen?»

Begrundelse

I ministerens svar på spørgsmål S 579 oplyses, »at der er rimelig grund til at antage, at der er indgået leasingkontrakter også om produktionsudstyr, som har fået støtte i henhold til projektstøtteordningen«.

Det må være i alles interesse, at disse forhold afdækkes. Forudsætningen for at opretholde fornuftige investeringsvilkår for erhvervslivet er, at folketinget forhindrer misbrugsmuligheder.

Besvarelse (25/2 83):

Landbrugsministeren (Niels Anker Kofoed):