

[Knud Lind]

I henhold til sølovens § 307 skal rederen ved anmeldelse om afgivelse af søforklaring fremlægge en fortegnelse over skibets mandskab og andre personer, der antages at kunne give oplysninger i sagen. Det er derfor mærkværdigt, at skibets tidligere dæksbesætning først er indkaldt som vidner i Nyborg ret, efter at pressen har omtalt deres vigtige udsagn om skibets tilstand på udturen fra Svendborg til Dover.

*Besvarelse (2/3 83):*

**Industriministeren (Stetter):**

Ved begæring om aflæggelse af søforklaring vedlagde rederiet en liste over de på forlistidspunktet ombordværende personer. Heraf fremgik, at der var 2 navigatører, 3 ubefarne matroser, 2 lærere og 1 person, der ikke var mønstret.

Denne person må betragtes som en passager. Såfremt der foreligger en befordringsaftale, falder den pågældende ind under definitionen i sølovens § 171, stk. 2. Det er fuldt lovligt at medtage passagerer, for så vidt det pågældende skib er forsynet med forskriftsmæssige redningsmidler til alle ombordværende. For så vidt passagertallet overstiger 12, træder skærpede regler i kraft, idet skibet da betragtes som værende et passagerskib.

I begæringen om aflæggelse af søforklaring blev der anført 4 personer, som rederiet antog kunne give oplysninger i sagen. Disse var:

Skibsmaskinchef Arne Krogh Petersen, c/o Provst Hjortsvej, 5800 Nyborg.

Forstander Poul Jørgensen, Tvind, 6990 Ulfborg.

Skibsfører Fritz Hansen, Lorensegade 9, 8900 Randers.

Forstander Hans Jørgen Lausten, Frisen-gårdsvej 92a, 5800 Nyborg.

Ved genoptagelsen af søforklaringen, der finder sted i Nyborg den 8. marts 1983, vil bl.a. besætningsmedlemmer, der var mønstret på rejsen til Dover, blive indkaldt for under vidneansvar at redegøre for den pågældende sejlad.

**Spm. nr. S 690**

Til *industriministeren* (23/2 83) af:

**Knud Lind (FP):**

»Kan ministeren oplyse årsagen til, at statens skibstilsyn ved sit hovedsyn på fartøjet Activ i oktober 1981 undlod at kontrollere kalfatringens tilstand og jernballastens placering?«

**Begrundelse**

I oktober 1981 blev Tvind-skonnerten Activ ombygget på Troense skibsværft. Værftet lagde et nyt trædæk, nye planker i skroget m.v. Det var imidlertid Tvind-elever, der kalfatrede hele skibet. Ifølge tilsynsrapporterne fra hovedsynet den 17. august og 2.-3. oktober 1981 blev kalfatringens tilstand ikke undersøgt, ligesom der ikke blev gjort bemærkninger om jernballasten, som Tvind-skolerne selv havde fyldt i skibet, uagtet at man ved hovedsynet konstaterede, at skibets stabilitetsoplysninger ikke fandtes om bord. Uagtet disse mangler udstedte skibstilsynet den 5. oktober 1981 farttilladelse til Activ som skoleskib til fart på alle have. Fem dage efter hovedsynet og udstedelse af farttilladelse kom skibet i havsnød ud for Anholt. Den 13. oktober foretog skibstilsynet kontrolsyn på Activ, og man begærede søforklaring i Göteborg. Ved søforklaringen konstaterede man, at skibet i vindstyrke 6-7 ikke var manøvre-dygtigt, samt at skibet var utæt. Uagtet disse oplysninger blev placeringen m.v. af skibets jernballast ikke kontrolleret på noget senere tidspunkt, jfr. tilsynsrapporterne. Få dage senere gik det galt igen, da Activ var ud for Hanstholm. Man måtte søge nødhavn. Den omtalte jernballast var skrotjern fra en møtrikfabrik. Det er vigtigt, at skibets ballast bliver konstant liggende i bunden af skibet af hensyn til krængningsstabiliteten. Derfor blander man ofte jernpartiklerne op med cement og planerer det ud i skibets bund. Det er derfor mærkeligt, at statens skibstilsyn ikke har gjort nogle bemærkninger om ballastens placering.

*Besvarelse (2/3 83):*

**Industriministeren (Stetter):**

Den skibsbygningskyndige skibsinspektør, der i 1981 foretog hovedsyn på Activ, har i skrivelse af 26. februar 1983 oplyst, at også skibets kalfatring blev grundigt kontrolleret ved synet. Jeg vedlægger skibsinspektørens skrivelse.