

Hvis et erstatningsansvar måtte blive fastslået over for den danske stat, vil regeringen naturligvis undersøge, i hvilket omfang der er mulighed for at kræve refusion, og i givet fald tage stilling til, om et sådant krav skal fremsættes.

Spm. nr. S 407

Til erhvervsministeren (8/12 94) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Ager ministeren at stille forslag om skærpelse af sikkerhedsreglerne for lodser og bådførere under udførelse af deres arbejde på baggrund af ulykken den 17. marts 1993, hvor en lods under ombordsætning på det græske skib »Alexandros« faldt i vandet og døde?«

Begrundelse

På baggrund af omtalte ulykke kom Søfartsstyrelsens opklarings- og kontrolenhed med anbefalinger til forbedring af sikkerheden under sejlads med lodsfartøjer, bl.a. at der under visse forhold burde ske en besætningsforøgelse.

Det er ikke spørgeren bekendt, om anbefalingerne fra Søfartsstyrelsen er blevet fulgt op fra lodsernes side.

Svar (16/12 94)

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Forsvarsministeriet, der har oplyst følgende, hvortil jeg henviser:

»Forsvarsministeriet kan på baggrund af udtalelser fra Farvandsvæsenet oplyse, at anbefalingerne i Søfartsstyrelsens Opklarings- og Kontrolenheds søulykkesrapport af 15. august 1994 vil blive fulgt og forventes implementeret den 1. januar 1995.

Farvandsvæsenet har – hvor Søfartsstyrelsen ikke har fastsat særlige bemandingsforskrifter – fundet anledning til at revidere og præcisere de gældende regler for lodsfartøjer. Den hidtidige retstilstand for disse fartøjer har som udgangspunkt været, at disse har været bemandede med 1 bådsmand/lodsmedhjælper. Den pågældende fører har dog efter drøftelse med lodsformanden kunnet forøge besætningen, når særlige forhold har gjort sig gældende.

Det foreliggende udkast til revision af regler-

ne præciserer nærmere førerens ansvar, ligesom det fremgår af udkastet, hvilke faktorer (sigtbarehed, vindstyrke, sø, risiko for overisning, vandtemperatur, sejladsens og opgavens art og varighed samt lokale forhold) der skal overvejes i de konkrete tilfælde. Det er forudsat, at den nye instruks udfyldes ved det enkelte lodseri i samarbejde mellem lodsformand og de ansatte, og at den derefter oplås i fartøjet.

Udkastet har været drøftet ved lodserierne og med Sømændenes Forbund i Danmark (båds-mænd), der også har repræsenteret Inspektør- og Funktionærforbundet (lodsmedhjælpere). Lodsernes organisation (Dansk Navigatorfor-ening) har godkendt instruks. Det forventes, at båds-mændenes og lodsmedhjælpernes orga-nisationer godkender instruks i indeværende måned, således at den vil være gældende fra 1. januar 1995.

Endelig har Farvandsvæsenet oplyst, at mulighederne for bjærgning af overbordfaldne personer forbedres væsentligt ved udarbejdelsen af nye projekter til lodsbåde, uanset bemanningen af lodsfartøjet under den konkrete sejlads.«

Søfartsstyrelsen har på baggrund af konklusionerne i søulykkesrapporten af 15. august 1994 vedrørende ulykken den 17. marts 1994, indledt en undersøgelse af besætningsfastsæt-telsen samt af lodseriernes bestemmelser og in-strukser for sejlads med lodsfartøjer. Styrelsen deltager ligeledes i lodseriernes forsøg med nye former for udstyr til indbjærgning af overbord-faldne personer. Disse undersøgelser forventes at tage 3-4 måneder, og da forsøgene foretages i samarbejde med erhvervets parter, og da eventuelt nyt udstyr må udformes efter de enkelte fartøjer, kan et samlet resultat ikke forventes førend i 2. kvartal i det nye år.

Spm. nr. S 467

Til sundhedsministeren (15/12 94) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Vil ministeren oplyse konklusionen af de mange sundhedsundersøgelser af Thulearbejderne, med henblik på en eventuel erstatning til disse arbejdere, der deltog i oprydningen efter nedstyrtningen af det brintombærende fly B 52 den 21. januar 1968?«