

er gennemført undervisning i, hvis den vil oppebære statstilskud.

Med hensyn til muligheden for at tilbagebetale de ekstra opkrævede beløb i form af ekstra aktiviteter såsom ekskursioner eller lignende kan jeg bekræfte, at skolen har mulighed for at beslutte at indpasse eventuelle ekstra aktiviteter. Det skal dog ske inden for rammerne af det fastlagte kursusforløb. I henhold til daghøjskolelovens § 2 kan daghøjskoletilbud bl.a. omfatte projektorienteret undervisning, studieture og ekskursioner m.v.

I øvrigt henviser jeg til svarene på spørgsmål nr. S 2013 og S 2014 af 18. april 1996.

Spm. nr. S 2157

Til erhvervsministeren (6/5 96) af:

Annette Just (FP):

»Kan ministeren oplyse, hvornår det vil blive obligatorisk med vandtætte skotter i passager-skibe?«

Begrundelse

Det bliver nu oplyst, at det fra efteråret 1996 vil blive obligatorisk med vandtætte skotter i norske fartøjer, medens det først skulle blive et krav fra dansk side om tre år. Dette lyder ikke til umiddelbart at være i harmoni med forestillinger om fair konkurrence eller om godt samarbejde i Norden.

Svar (14/5 96)

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

De norske regler er nationale særregler udstedt som teknisk forskrift af 14. august 1995. Reglerne gælder kun for norske færger i udenrigsfart. Opfyldelsen af reglerne skal ske i 2 faser, hvor fase 1, der vedrører krav om skotter på vogndækket, skal være opfyldt inden 1. maj 1996, og fase 2, der vedrører opfyldelsen af et nærmere angivet stabilitetskriterium, skal opfyldes inden 1. maj 1997.

Indbygning af vandtætte skotter på vogndækket (fase 1) vil i de fleste tilfælde medføre en forbedring af sikkerheden for en færge. Det er dog vanskeligt konkret at udtale sig om størrel-

sen af den sikkerhedsmæssige gevinst, idet denne vil afhænge af de mange andre forhold, der gælder for det konkrete skib.

På et møde i Stockholm i februar 1996 mellem 18 lande blev der opnået enighed om en regional aftale vedrørende forbedring af sikkerheden ved vandindtrængning på vogndækket. Aftalen forudsætter, at alle de skibe, der bliver omfattet af aftalen, opfylder de skærpede krav senest 1. oktober 2002. Norge tilsluttede sig denne aftale. Fortolkningen af aftalens bestemmelser er stadig under udarbejdelse og bliver formentlig først færdig med udgangen af indeværende måned. Det norske krav af 14. august 1995 afviger på nogle væsentlige punkter fra kravene i den regionale aftale. De norske regler sigter mod, at den sikkerhedsmæssige forbedring bør opnås primært ved anvendelsen af en bestemt metode, nemlig indbygning af skotter på vogndækket. I »Stockholmaftalen« er der lagt vægt på, at det er rederiet, der vælger, hvilken metode man vil tage i anvendelse for at opnå den krævede sikkerhedsmæssige forbedring, når man ser på skibet som helhed. Princippet om valgfrihed med hensyn til metoden blev støttet fra dansk side, idet forskellen mellem de aktuelle danske skibe forventes at betyde, at forskellige metoder i forskellige kombinationer bliver taget i anvendelse.

For Danmarks vedkommende er det planen, at Stockholmaftalen bliver ratificeret hurtigst muligt, efter at IMO inviterer til ratifikation af denne. Dette forventes at ske i juli måned.

Opfyldelsen af Stockholmaftalen vil for danske roropassagerskibe betyde, at i alt 12 skibe skal gennemgå en ombygning for at forbedre sikkerheden ved vandindtrængning på vogndækket. I aftalen indgår en implementeringsplan, der for de danske skibe vil betyde, at hvert år skal 2-3 skibe startende fra 1. april 1997 bringes til at opfylde de nye skærpede krav.

Spørgsmålet om en eventuel fremskydelse af opfyldelsen af de omhandlede krav forventes snarest taget op på et møde i Skibstilsynsrådet.

Eventuel fremskyndelse af tidspunktet har dog allerede været drøftet mellem de nordiske lande, England, Irland og Tyskland. Bortset fra Norge har de øvrige lande oplyst, at der ikke er planer om at fremskynde implementeringstidspunktet, eller at man endnu ikke har taget stilling til dette spørgsmål.
