



ØKONOMI- OG
ERHVERVSMINISTEREN

29. februar 2008

Besvarelse af spørgsmål 183 alm. del stillet af Trafikudvalget den 25. januar 2008.

ØKONOMI- OG
ERHVERVSMINISTERIET

Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Tlf. 33 92 33 50

Fax 33 12 37 78

CVR-nr 10 09 24 85

oem@oem.dk

www.oem.dk

Spørgsmål 183:

Ministeren bedes kommentere vedlagte omtaler i Vejle Amts Folkeblad den 18. og 19. januar 2008 "Terrorfrygt truer dampfestival" og "Dampfestival lander på trafikministerens bord" vedrørende usikkerheden omkring dampfestivalens gennemførelse.

Svar:

Søfartsstyrelsen oplyser, at den ikke har forholdt sig til risikoen for et terroranslag mod arrangementet, sådan som det fremgår af artiklerne i Vejle Amts Folkeblad.

Politiets Efterretningstjeneste vurderer løbende trusselsbilledet i Danmark med henblik på at imødegå eventuelle konkrete trusler. Politiets Efterretningstjeneste, der ikke har været inddraget i forbindelse med afviklingen af Dampfestivalen i Vejle, har over for Søfartsstyrelsen oplyst, at man ikke er bekendt med konkrete terrortrusler mod arrangementer af denne karakter. Det tyder på, at der i avisartiklerne er sket en sammenblanding af spørgsmålet om *maritim sikring* (sikring mod terror) og *maritim sikkerhed* (sikkerhed til søs).

I forhold til spørgsmålet om maritim sikkerhed, finder Søfartsstyrelsen, at passagerernes sikkerhed i de udenlandske dampskibe i tilfælde af kætning, kollision, brand om bord eller anden form for søulykke – i lighed med, hvad der gælder for danske skibe - må have den højeste prioritet. Dette er også i tråd med den internationale udvikling om skærpede krav til passagerskibe mere generelt.

Problemet med de historiske skibe er, at de grundet deres høje alder og konstruktionsprincipper rent sikkerhedsmæssigt er ringere, end hvad der kræves af et passagerskib i dag. På passagerskibe har man over en årrække forbedret sikkerheden, så skibene eksempelvis er i stand til at holde sig

flydende i længere tid ved kollision eller grundstødning. Det har stor betydning for muligheden for at kunne evakuere passagererne og dermed sikre, at flest muligt overlever. Et andet eksempel er den indsats, der er gjort for at brandsikre passagerskibene.

Disse sikkerhedsforbedringer er ofte udsprunget af erfaringer fra konkrete ulykker.

Historiske skibe vil ikke kunne ombygges til nye sikkerhedsstandarder.

For danske historiske skibe stilles derfor en række nationale krav for - så vidt muligt - gennem skærpede operative tiltag at kompensere for den lavere konstruktionsmæssige sikkerhed. Sådanne skibe skal have et sikkerhedsledelsessystem - det såkaldte ISM-system - og må eksempelvis kun sejle med et begrænset antal passagerer i kystnære danske farvande. Desuden skal de have særligt sikkerhedsudstyr om bord.

Danske historiske skibe kan kun efter en konkret vurdering få lov til at deltage i festivaler i udlandet, og Søfartsstyrelsen tillader ikke, at de optager passagerer i udenlandske havne.

Manglen på internationale særregler for historiske skibe, og det forhold, at skibene ikke direkte falder ind under de internationale regler, der gælder for nyere passagerskibe, medfører, at Søfartsstyrelsen ikke kender grundlaget for den tyske godkendelse af de historiske skibe. Styrelsen kan derfor ikke som sådan vurdere, om sikkerheden set i relation til danske forhold er i orden.

De kopier af certifikater fra de tyske dampskibe, som Søfartsstyrelsen har modtaget, er nationale certifikater, som alene dokumenterer, at dampskibene må anvendes til sejlads i tyske farvande.

En række europæiske lande, herunder England, Tyskland, Sverige, Norge og Danmark, har indgået et såkaldt Memorandum of Understanding (MoU) for historiske skibe. Sigtet hermed har været at skabe et fælles grundlag for, at sådanne skibe kunne anløbe udenlandske havne i forbindelse med internationale regattaer og havnefester. Aftalen indeholder en række forudsætninger, som flaglandet skal sikre, er i orden. For eksempel skal der ved sejlads i andre aftalelande være det førnævnte sikkerhedsledelsessystem med afsæt i den internationale kode om sikker skibsdrift (ISM-koden). Som dokumentation herfor skal skibet udstyres med et særligt MoU-certifikat.

Søfartsstyrelsen har netop fået oplyst fra de tyske søfartsmyndigheder, at de pågældende skibe - uanset at de er godkendt til sejlads i tyske farvande - ikke opfylder en af de grundlæggende forudsætninger i MoU-aftalen, idet de ikke har indført det krævede sikkerhedsledelsessystem efter principperne i ISM-koden. Hermed opfylder de heller ikke de operationelle

minimumsstandarder, som har været krævet for tilsvarende danske, historiske skibe i mange år.

MoU-aftalen giver ikke adgang til, at et udenlandsk historisk skib kan optage nye passagerer i dansk havn, og det har hidtil været en klar dansk forudsætning, at dette ikke kunne ske.

Søfartsstyrelsen vil nu kontakte de tyske myndigheder og Vejle Kommune med henblik på at se på, om skibene inden festivalen kan komme til at opfylde de krav, der følger af den regionale aftale. Herudover vil Søfartsstyrelsen ved en gennemgang af de samlede sikkerhedsforhold omkring skibene afgøre, i hvilket omfang de kan optage passagerer i dansk havn.