



ØKONOMI- OG
ERHVERVSMINISTEREN

11. februar 2011

Besvarelse af spørgsmål 554 alm. del stillet af udvalget den 24. januar 2011 efter ønske fra Per Clausen (EL).

ØKONOMI- OG
ERHVERVSMINISTERIET
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Spørgsmål:

Vil ministeren, set i lyset af den påsejlingsulykke, der natten mellem 18. og 19. januar 2011 skete ved Hjelm i Kattegat, skærpe tilsynet med skibe, der sejler i danske farvande, og især når det gælder skibe, hvor der tidligere har været problemer på grund af manglende sikkerhed, opfyldelse af krav til teknik, sødygtighed mv.?

Tlf. 33 92 33 50
Fax 33 12 37 78
CVR-nr 10 09 24 85
oem@oem.dk
www.oem.dk

Svar:

Søfartsstyrelsen har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

”Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed undersøger i øjeblikket de nærmere omstændigheder ved påsejlingen natten mellem den 18. og 19. januar 2011. Søfartsstyrelsen kan derfor endnu ikke kommentere på årsagen til ulykken. Når ulykkesrapporten fra Opklaringsenheden foreligger, vil Søfartsstyrelsen i henhold til sædvanlig praksis tage stilling til, om der er behov for nye tiltag eller initiativer. Rapporten vil ligeledes blive tilsendt de svenske myndigheder, der også får mulighed for at vurdere, om ulykken giver dem anledning til nye tiltag.

Som udgangspunkt er det flagstaten, som er forpligtiget til at føre tilsyn med sikkerheden på skibe, der er registreret i det pågældende land. For VINGA's vedkommende er flagstaten Sverige. Det er dermed de svenske søfartsmyndigheder, der fører tilsyn med, at skibet lever op til de gældende sikkerhedskrav. Tilsynet omfatter i henhold til internationale konventioner regelmæssig kontrol af skibet.

Søfartsstyrelsens kontrol af udenlandske skibe i danske havne gennemføres ved de såkaldte havnestatskontroller. Reglerne om havnestatskontrol følger af et EU direktiv, der forpligter medlemslandene til at foretage kontrol med skibe, der anløber deres havne ud fra en særlig udvælgelsesmodel. Denne bygger bl.a. på, hvor mange fejl skibene har haft ved tidligere havnestatskontroller inden for EU. Det sikrer, at skibe med et større antal fejl udvælges hyppigere end skibe uden fejl og dermed, at EU-landene inspicerer de skibe, der udgør den største risiko. Direktivet er for nyligt tilpasset, således at EU-landene fokuserer yderligere på indsatsen mod risikoskibe. Denne ændring trådte i kraft 1. januar 2011.

Skibe, der sejler i danske farvande, vil være underlagt havnestatskontrol-ordningen, også selv om de ikke anløber dansk havn, idet for eksempel

alle lande i Østersøen udfører havnestatskontrol.”

På baggrund af ovenstående oplysninger finder jeg ikke, at den tragiske ulykke giver umiddelbar anledning til yderligere at skærpe tilsynet med skibe.