

NOTAT

Dato: 5. desember 2010
Fra: Støttegruppen etter Scandinavian Star v/ Jan Harsem
Til: Møtedeltakere i Danmark: 8 - 10. desember 2010

Scandinavian Star: Status for sikkerhet og ny granskning/ etterforskning

På bakgrunn av Justitsministeriets brev datert 13. april 2010 til Rigsadvokaten, har Støttegruppen den 7. november 2010 anmodet Justitsministeriet og Rigsadvokaten om ny granskning og/eller etterforskning.

ETTERFORSKNING / GRANSKNING

1. **Anmodning om etterforskning:** Støttegruppen anmoder med dette om at det iverksettes ny etterforskning med formål å avdekke straffeansvar for mordbrannen natt til 7. april 1990.
2. **Anmodning om granskning:** Støttegruppen anmoder om ny granskning av Scandinavian Star. En granskning har et politisk mandat og hindres ikke foreldelse eller strafferettslige initiativer.

Det foreligger informasjon som ikke var kjent i forbindelse med straffesakene i 1992 - 1993 eller ved den skandinaviske havariutredningen i 1990 - 1991, og heller ikke ved tidligere gjenopptagelsesvurderinger:

- Branntekniske sakkyndige som hevder at brannforløpet i mer enn halvannet døgn hadde flere uavhengige brannstarter, også etter at Erik Mørk Andersen hadde omkommet. Etterforskningen og granskningen et mandat som avgrenset vurdering av brannforløpet fram til kaptein Hugo Larsen gikk fra skipet, ca kl. 0330 - halvannet døgn før brannen var endelig slukket ved kai i Lysekil.
- Dokumentasjon som tilsier at Scandinavian Star hadde andre eiere og redere enn det som tidligere er lagt til grunn. Eier- og rederspørsmålet er aldri gransket eller etterforsket

STATUS FOR SIKKERHET

Vi legger her også ved dokumentasjon på at skandinaviske sjøfartsmyndigheter ikke er i stand til å besvare spørsmålet om konkret status for de 34 sikkerhetsanbefalingene fra det skandinaviske granskningsutvalget i januar 1991. Norske myndigheter besvarer våre spørsmål av mars 2010 i koordinasjon med myndighetene i Sverige og Danmark. Siste beskjed er at svar kan forventes i februar 2011.

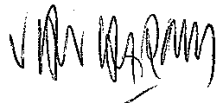
TAKK

På vegne av de skadelidte etter mordbrannen på Scandinavian Star takker jeg for deres oppmerksomhet!

Med vennlig hilsen

STØTTEGRUPPEN ETTER SCANDINAVIAN STAR

Jan Harsem, for styret



Vedlegg:

- Brev fra Justitsministeriet datert 13. april 2010
- Korrespondanse med Sjøfartsdirektoratet i Norge - som er koordinert med Sjøfartsstyrelsen

- For mer utførlig opplysning, vises det til vår anmodning datert 7. november 2010 med vedlegg.

STØTTEGRUPPEN ETTER SCANDINAVIAN STAR

Kontor: Gml. Drammens vei 227 - Asker sentrum / Post: Postboks 23. 1371 Asker, Norge

Internett: www.scandinavianstar.no / Epost: jan@harsem.no

Telefon: +47-66 900451 / +47-95 771199 / Telefaks: +47-66 795736



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Rigsadvokaten
Frederiksholms Kanal 16
1220 København K

13 APR. 2010

Dato:
Kontor: Politikontoret
Sagsbeh: Carsten Madsen
Sagsnr.: 2010-1591-0021
Dok.: CMA40658

1. Sagen om branden på Scandinavian Star den 7. april 1990 har gennem årene været genstand for meget omfattende undersøgelser fra både danske og udenlandske myndigheders side.

Der er i den forbindelse ved flere lejligheder blevet taget stilling til spørgsmålet om genoptagelse af den strafferetlige efterforskning af sagen. Senest traf Rigsadvokaten den 28. januar 2005 afgørelse om, at der ikke var grundlag for at genoptage den danske del af efterforskningen af sagen. Justitsministeriet tiltrådte den 13. juli 2006 Rigsadvokatens afgørelse.

I den seneste tid har sagen om branden på Scandinavian Star på ny været genstand for offentlig omtale. Der har i den forbindelse særligt været rejst spørgsmål om betydningen af en norsk dom afsagt i 2005 i en civil sag vedrørende krav om erstatning og om betydningen af nogle udtalelser vedrørende de brandtekniske forhold i sagen, som er afgivet efter 2005 af henholdsvis norske og svenske brandteknikere.

Den norske dom og de pågældende udtalelser indgik ikke i grundlaget for Rigsadvokatens afgørelse i 2005.

På den baggrund skal Justitsministeriet anmode Rigsadvokaten om at vurdere, om det fremkomne materiale giver anledning til yderligere initiativer.

Justitsministeriet skal anmode Rigsadvokaten om en udtalelse herom inden den 1. oktober 2010.

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

2. I forbindelse med omtalen af sagen om Scandinavian Star har der gennem årene også været rejst spørgsmål om hensigtsmæssigheden af den aftale om efterforskning af sagen, som efter branden blev indgået mellem regeringerne i Danmark, Norge og Sverige. Aftalen indebar, at efterforskningen blev opdelt, således at de norske myndigheder efterforskede branden og dens umiddelbare årsager, at de svenske myndigheder efterforskede brandslukningsarbejdet, og at de danske myndigheder efterforskede skibets ejer- og forsikringsforhold samt skibets almindelige sødygtighed og overensstemmelse med den søretlige lovgivning.

Justitsministeriet er bekendt med, at Rigsadvokaten på et kommende nordisk rigsadvokatmøde i juni 2010 vil tage disse spørgsmål op til drøftelse.

Rigsadvokaten har i den forbindelse oplyst over for Justitsministeriet, at drøftelsen bl.a. vil omfatte vigtigheden af, at man i eventuelle fremtidige tilfælde af den foreliggende karakter inddrager praktiske erfaringer fra tidligere sager, herunder Scandinavian Star-sagen.

Justitsministeriet skal anmode om, at Rigsadvokaten ligeledes inden den 1. oktober 2010 orienterer Justitsministeriet om resultatet af denne drøftelse.

3. I den seneste tid har der tillige været rejst spørgsmål om Søfartsstyrelsens kontrol med Scandinavian Star inden ulykken den 7. april 1990. Justitsministeriet kan til orientering oplyse, at Søfartsstyrelsens direktør over for Justitsministeriet har oplyst, at Søfartsstyrelsen vil udarbejde et notat om spørgsmålet om syn af skibet i 1990, og hvad der efterfølgende er gjort for at skærpe sikkerheden på passagerskibe.

Søfartsstyrelsen har oplyst, at notatet forventes at foreligge inden den 1. oktober 2010.


Lars Barfoed


Carsten Kristian Vollmer



www.skagerrak.org

Dato: Asker, 4. mars 2010
Fra: Stiftelsen Skagerrak
Til: Sjøfartsdirektoratet. Postboks 2222. N-5509 Haugesund. Norge
Epost: postmottak@sjofartsdir.no / Tlf.: +47- 52 74 50 00

Sjøfartsstyrelsen. Vermundsgade 38 C. 2100 København Ø. Danmark
Epost: sfs@dma.dk / Tlf.: +45-39 17 4400

Sjøfartsverket. 60 178 Norrköping. Sverige
Epost: hk@sjofartsverket.se / Tlf.: +46- (0) 11 19 10 00

Sak: Status for sikkerhet på passasjerferger - 20 år etter Scandinavian Star

Tirsdag 6. april i år er det 20 år siden passasjerfergen Scandinavian Star seilte ut fra Oslo med Frederikshavn som ankomsthavn dagen etter. Etter midnatt den 7. april ble skipet satt i brann og forliste, med tap av 160 liv som tragisk resultat.

Umiddelbart etter ulykken ble det nedsatt et utvalg av det norske Sjøfartsdirektoratet med oppgave å vurdere sikkerheten på passasjerskip. Utvalget ble ledet av assisterende sjøfartsdirektør Emil Jansen og leverte sin rapport i oktober 1990. Vi har forstått det slik at også Sjøfartsstyrelsen i Danmark hadde et tilsvarende utvalg. Dersom også svenske sjøfartsmyndigheter etablerte et eget nasjonalt utvalg etter Scandinavian Star, vil vi gjerne få nærmere informasjon om dette.

I tillegg til nasjonale utvalg, gjorde regjeringene i Norge, Sverige og Danmark avtale om en felles skandinavisk oppfølging. Avtalen regulerte etterforskningsmessig arbeidsdeling, og etableringen av et skandinavisk granskningsutvalg som ble ledet av den norske høyesterettsdommeren Tore Schei. Etter anmodning fikk flaggstaten Bahamas oppnevnt en representant i utvalget.

Den 31. januar 1991 forelå utvalgets innstilling, publisert på norsk og engelsk som NOU 1991: I.A. Utvalgets innstilling konkluderte i 30 anbefalinger for å bedre sikkerheten på passasjerskip. En del av anbefalingene var allerede berørt av Jansen-utvalget. Anbefalingene hadde disse overskriftene:

1. Sprinkleranlegg i hele innredningen, både på nye og eksisterende skip
2. Automatisk brannoppdagelsessystemer/røykvarslere i hele innredningen
3. Myndighetsgodkjent sikkerhetsopplæring for besetningen på passasjerferger
4. Forhåndskontroll av alle skip i fast passasjerrute på skandinavisk havn, operasjonelle forhold.
5. Etablering av forskrift med krav til rederiorganisasjonen med hensyn til sikker drift i overensstemmelse med IMO- resolusjon.
6. Påvirke endringer i SOLAS-konvensjonen slik at besetningens operasjonelle sikkerhetsmessige ferdigheter blir kontrolltema

7. Etablering av klarhet rundt hva som er klasseselskapenes kontrollansvar, samt overføring av materiale ved klaseskifte.
8. Skjerpet krav til brannpatuljering ombord. Alle brandetektorer må være adresserbare, og innføring av TV- overvåking i alle salonger, ganger, korridorer og trappeløp.
9. Hovedalarmsystemet skal fortsette å gi signal inntil det blir manuelt slått av. Utred dessuten automatisk utløsning.
10. Lydnivå på alarmene må være minst 75 dba, og minst 10 dba over bakgrunnsstøy
11. Innredningsarrangement må være slik at alle dekk på samme skip gis samme prinsipielle utforming. Rømningsvei fra lugardør til utgang / dekk skal ha maks en retningsendring. Forbud mot blindkorridorer.
12. Ventilasjonsanlegg: Ventilasjon i hver enkelt seksjon bør kunne styre separat. Forslag om felles skandinaviske prosedyrer for styring av ventilasjonsanlegg.
13. Skilting av rømningsveier: Forslag om enhetlig skilting. Dessuten etablering av lydkilde ved utgangsdørene i rømningsveiene.
14. Iverksette arbeid for å finne egnede masker eller apparater til bruk ved rømning i røyk.
15. Sikkerhet for funksjonshemmede (bl.a lugar på dekknivå for rullestolbrukere)
16. Branndører og himlingsplater. Røykmeldere koples mot branndører. Indikasjon til bro om branndører står åpen / lukket. Røykdører mellom branndørene i områder med brennbare himlingsplater. Vindu i brann & røykdører - forsøk for å finne frem til selvlukkende branndører som kan stå i permanent lukket stilling.
17. Vesentlig flere andedrettsapparater og røykdykkerutsyr om bord.
18. Strengere krav til bruk av ubrennbare materialer. Etabler begrensninger i kledningens avgivelse av giftige gasser ved brann.
19. Internasjonal konvensjon for vakthold (STCW) suppleres med krav om godkjent brannutdannelse for offiserer & besetningsmedlemmer i branngruppen.
20. Beredskapsøvelser før skipet forlater havn & minst to ganger årlig.
21. Felles skandinavisk standardisering av beredskapsopplegg. Fremme det samme i IMO
22. System for registrering av personer og kvalitetssikret informasjon om at alle er reddet.
23. System for utdanning av navigatører til ledelse av redningsinnsats på skadestedet
24. Hver hovedredningssentral utarbeider plan for å sende ut redningsleder med stab til skadested
25. Tilføre de skandinaviske hovedredningssentralene nødvendig kommunikasjonsutstyr og organisasjon for å kunne avlytte og kommunisere på nødkanalene.
26. Bedre koordinering og fordeling av kompetanse mellom redningsenhet på havaristedet og koordinator for overflatesøk. Innarbeid dette i sjøredningskonvensjonen.

27. Utred en egnet organisasjon for bistand fra land til brannbekjempelse på skip.
28. Få på plass en avtale mellom de skandinaviske land om sjøredningsgrenser mellom landene.
29. Dataregistrator: Krav om registrering som dekker forhold av betydning på passasjerskip.
30. Arbeidstid: Krav om at alle skip i passasjerrute skal ha arbeidsavtale som sikrer besetningen søvn og annen hvile slik at arbeidsoppgaver kan ivaretas på sikker måte.
31. Sikkerhetsveiledning til passasjerene.
32. Krav til språkkunnskap: Besetning i nødsituasjon må kunne skandinavisk språk
33. Vurder å pålegge eier eller reder å tegne ulykkesforsikring til fordel for passasjerene.
34. Alle overlevende bør tilbys medisinske undersøkelser for å fastlegge eventuelle senskader. Materialer fra skipet bør lagres ved Sintef for eventuelle senere laboratorieundersøkelser.

Anbefalingene er her gjengitt i kortfattet oppsummerende form. Vedlagt følger de aktuelle sidene fra granskningsutvalgets rapport, hvor utvalgets anbefalinger er gjengitt i sin helhet.

I relasjon til anbefaling med nummer 5 ovenfor, antar vi at innføring av ISM-koden i SOLAS-konvensjonen er en sentral del av oppfølgingen. Status for implementering av ISM-koden, både nasjonalt i lovverk, næring og rettsapparatet - vil vi derfor imøtese med særlig interesse.

Det skandinaviske granskningsutvalget identifiserte en sentral diskusjon om hvorvidt skjerpet sikkerhet skal gjennomføres internasjonalt, eller om det kan bli nødvendig med nasjonal regulering.

Etter ulykken med Scandinavian Star i 1990 har Skandinavia hatt ytterligere alvorlige ulykker med passasjerferger, ved Jan Heweliusz i 1993, Estonia i 1994 og Sleipner i 1999. Vi imøteser gjerne også en oppdatering av hvilken regelutvikling som har funnet sted knyttet til stabilitet og hurtigbåter.

Oppsummering:

Stiftelsen Skagerrak anmoder om følgende:

1. Status for anbefalingene fra det skandinaviske granskningsutvalget etter Scandinavian Star
2. Særlig tilbakemelding på status for implementering av ISM-koden
3. Status for de sentrale anbefalingene knyttet til stabilitet og hurtigbåter etter nevnte ulykker

Med vennlig hilsen

STIFTELSEN SKAGERRAK

Jan Harsem, informasjonsansvarlig



Stiftelsen Skagerrak arbeider for å redusere samfunnets sårbarhet for katastrofer og ulykker med alvorlige konsekvenser for liv, helse, miljø og materielle verdier. Stiftelsen Skagerrak kan eventuelt også bistå skadelidte med rådgivning. Stiftelsen Skagerrak er etablert av personer med personlig erfaring fra Scandinavian Star-ulykken i 1990.

STIFTELSEN SKAGERRAK

Kontor: Gml. Drammens vei 227 - Asker sentrum / **Post:** Postboks 23. 1371 Asker. Norge

Internett: www.skagerrak.org

Tlf: +47-66 90 04 51 / +47-95 77 11 99 / **Faks:** +47-66 79 57 36



Stiftelsen Skagerrak
Postboks 23
1371 ASKER

Status for sikkerhet på passasjerferger - 20 år etter Scandinavian Star

Det vises til Stiftelsen Skageraks (SK) brev av 4. mars d.å., også stilet til danske og svenske sjøfartsmyndigheter. I så måte er dette et koordinert tilsvar med nevnte myndigheter.

SK viser til Schei-utvalgets innstilling gjengitt i NOU 1991: I. A og de 30 anbefalingene som fremkommer i rapporten. Videre etterspør SK utfyllende opplysninger om

1. Status for anbefalingene fra det skandinaviske granskningsutvalget;
2. Status for implementering av ISM-koden; og
3. Status for de sentrale anbefalingene knyttet til stabilitet og hurtigbåter etter nevnte ulykker.

Innledningsvis skal det nevnes at en rekke av de 30 anbefalingene som det vises til har vært gjenstand for behandling og beslutning i IMO med tilhørende endringer i SOLAS. IMO har bl.a. etablert ISM-koden som bindende kode, innført i Norge for passasjerskip i 1999 og det er gjennomført en fullstendig revisjon av HSC 1994, nå kjent som HSC 2000. Videre har IMOs bindende koder for FSS (brannsikringssystem), FTP (branntestprosedyre) og LSA (livredningsutstyr) vært gjenstand for en rekke revisjoner. Dette er forhold som tør være kjent for alle som arbeider med sjøsikkerhet.

I europeisk regi er tilsvarende, og til dels mer utfyllende bestemmelser, kommet gjennom forordninger og direktiv fra EUs side, bl.a. direktiv 2002/25 som avløste 98/18 om passasjerskipssikkerhet og standarder, direktiv 2002/84 som avløste direktiv 1999/35 om vertsstatskontroll, direktiv 2002/59 som avløste direktiv 93/75 om trafikkovervåking og informasjonssystem (AIS og VDR), direktiv 725/2004 hhv. 884/2005 om maritim security, forordning 336/2006 om sikkerhetsstyringssystem som avløste forordning 3051/95, direktiv 2001/106 om havnestatskontroll og utvidet havnestatskontroll, direktiv 2002/84 om automatisk endring av EU-direktiv ved SOLAS- og MARPOL-endringer, direktiv 96/98 om skipsutstyr, direktiv 98/41 om passasjerregistrering, direktiv 2003/24 om utfasing av passasjerskip pga manglende stabilitetstilfredsstillelse og samt tilpasning for personer med nedsatt mobilitet, for å ha nevnt noen.

Det ligger utenfor Sjøfartsdirektoratets forvaltningsområde å kommentere rundt pkt. 21, 24, 25, 26, 27, 28 og 33.

Hva angår de konkrete spørsmål SK stiller kan anføres som følger:

Ad 1: Etter de nevnte myndigheters syn har anbefalingene fra Schei-utvalget, som naturlig ligger under de samme myndigheters forvaltningsområde, blitt adressert internasjonalt. Ikke alle punktene har man fått fullstendig gjennomslag for som beskrevet i rapporten, men det vesentligste har man vunnet frem med.

Dette er i tråd med synet om at regler for skipsfart skal fastsettes av IMO og at nasjonale særregler skal unngås om mulig.

AD 2: Det er noe underlig at SK ber om status for implementering av ISM-koden nærmere 10 år etter at kravet trådte i kraft, særlig når SK har hatt flere innlegg i sakens anledning.


SK må vite at alle rederier har dette og er sertifisert, skipene likeså, men det er fortsatt mulig å ytterligere forbedre eksisterende systemer.

AD 3: Det er uklart hva SK sikter til når det vises til de "sentrale anbefalingene", det foreligger som kjent mye materiale knyttet til de nevnte ulykkene.

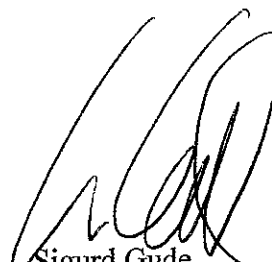
Hva gjelder ro-ro fergene er trolig SK kjent med at det er krav til oppdeling av ro-ro dekkene, og kravene for disse skipene hva gjelder vann på dekk; jf. Stockholmsavtalen. For øvrig førte de nevnte ulykkene til at ro-ro passasjerskip behandles særskilt når internasjonalt regelverk for passasjerskip fastsettes.

Sleipner-ulykken medførte ingen oppfølging som berørte danske eller svenske myndigheter særskilt. Derfor begrenses vår kommentar til å vise til den omfattende dekningen av oppfølgingspunktene fra Sleipner-kommisjonen som referert i Haugesunds Avis onsdag 25. november 2009.

Med hilsen,



Olav Akselsen
sjøfartsdirektør



Sigurd Gude
ass. sjøfartsdirektør

Kopi til:
Nærings- og handelsdepartementet
Søfartstyrelsen, Danmark
Transportstyrelsen, Sverige



www.skagerrak.org

Dato: Asker, 30. oktober 2010
Fra: Stiftelsen Skagerrak
Til: Sjøfartsdirektoratet, Postboks 2222, N-5509 Haugesund, Norge
Epost: postmottak@sjofartsdir.no / Tlf.: +47- 52 74 50 00

Søfartsstyrelsen, Vermundsgade 38 C, 2100 København Ø, Danmark
Epost: sfs@dma.dk / Tlf.: +45-39 17 4400

Sjøfartsverket, 60 178 Norrköping, Sverige
Epost: hk@sjofartsverket.se / Tlf.: +46- (0) 11 19 10 00

Sak: Status for sikkerhet på passasjerferger - 20 år etter Scandinavian Star

Det vises til vårt brev datert 4. mars 2010 med anmodning om følgende:

1. Status for anbefalingene fra det skandinaviske granskningsutvalget etter Scandinavian Star
2. Særlig tilbakemelding på status for implementering av ISM-koden
3. Status for de sentrale anbefalingene knyttet til stabilitet og hurtigbåter

Vår anmodning ble besvart i brev datert 6. april 2010 fra det norske Sjøfartsdirektoratet v/ ass. sjøfartsdirektør Sigurd Gude og sjøfartsdirektør Olav Akselsen. Det fremgår at svarbrevet er koordinert mellom norske, svenske og danske sjøfartsmyndigheter.

Svaret er ikke tilfredsstillende. Svaret er dessuten avgitt i en tone og form som vi finner upassende.

Vi forventet et svar som gjennomgikk anbefalingene fra granskningsutvalget (NOU 1991: 1A) med en beskrivelse av konkret status for hel - delvis - eller mangelfull oppfyllelse av den enkelte anbefaling.

I stedet har vi mottatt en generell henvisning til at en rekke av anbefalingene er behandlet i IMO, med tilhørende endringer i konvensjoner som er nevnt med navn. I stedet for å motta svar på våre spørsmål, har vi mottatt et brev som henviser oss konvensjoner, koder og regelverk, som vi selv må finne frem til, lese og tolke. Det henvises eksempelvis til:

- HSC 1994, nå kjent som HSC 2000
- IMOs bindende koder for FSS, FTP og LSA
- Direktiv 2002/25 som avløste 98/18
- Direktiv 2002/84 som avløste direktiv 1999/35
- Direktiv 2002/59 som avløste direktiv 93/75
- Direktiv 725/2004 hhv 884/2005
- Forordning 336/2006 som avløste forordning 3051/95
- Direktivene 2001/106, 2002/84, 96/98, 98/41 og 2003/24

Vi setter pris på denne rekken av nyttige henvisninger, men vi søker myndighetenes gjennomgang av hva disse innebærer for konkret status for den enkelte sikkerhetsanbefaling etter Scandinavian Star.

Sjøfartsdirektoratet kommenterer at det er underlig at vi etterspør status for implementering av ISM-koden. Vi forstår begrunnelsen for slike negative kommentarer. Vi søker ganske enkelt informasjon om hvordan myndighetene selv evaluerer status for implementering av ISM-koden. Dette spørsmålet er veldig relevant selv om vi er kjent med at det er 10 år siden ISM-koden trådte i kraft. Det er ikke relevant svar på vår etterlysning av status for implementeringen, å få opplyst når koden trådte i kraft og at alle rederier og skip nå "har dette, og er sertifisert". Foreligger ingen mer inngående evaluering?

Avslutningsvis i sitt svarbrev mener Sjøfartsdirektøren at det er uklart hva vi mener med "sentrale anbefalinger knyttet til stabilitet og hurtigbåter etter nevnte ulykker".

Dette var spørsmål nr. 3 i vårt brev, og viser til at Skandinavia i tiden etter Scandinavian Star i 1990 opplevde ulykker med passasjerfergene Jan Heweliusz i 1993, Estonia i 1994 og Sleipner i 1999.

Disse ulykkene ble etterfulgt av utredninger som konkluderte i anbefalinger om hvordan sikkerheten kunne skjerpes. Vi etterlyser fortsatt informasjon om status for gjennomføring av disse anbefalingene.

På bakgrunn av at vårt brev datert 4. mars 2010 ikke er besvart med de konkrete informasjonen som vi har anmodet om, tillater vi oss på ny om imøtekommende og tilfredsstillende svar på våre spørsmål.

Med vennlig hilsen
STIFTELSEN SKAGERRAK



Jan Harsen, informasjonsansvarlig

Vedlegg:

- Stiftelsen Skagerrak datert 4. mars 2010
- Sjøfaretsdirektoratet, herunder også Sjøfartsværket og Søfartsstyrelsen, datert 6. april 2010

Stiftelsen Skagerrak arbeider for å redusere samfunnets sårbarhet for katastrofer og ulykker med alvorlige konsekvenser for liv, helse, miljø og materielle verdier. Stiftelsen Skagerrak kan eventuelt også bistå skadelidte med rådgivning. Stiftelsen Skagerrak er etablert av personer med personlig erfaring fra Scandinavian Star-ulykken i 1990.

STIFTELSEN SKAGERRAK

Kontor: Gml. Drammens vei 227 - Asker sentrum / **Post:** Postboks 23, 1371 Asker, Norge

Internett: www.skagerrak.org

Tlf: +47-66 90 04 51 / +47-95 77 11 99 / **Faks:** +47-66 79 57 36



SJØFARTSDIREKTORATET
Norwegian Maritime Directorate

Vår dato
18.11.2010
Deres referanse
Harsem Jan

Vår referanse og arkivkode1
201006156-5/660
Vår saksbehandler / Direkte telefon
Sigurd Gude 52 74 51 11

Stiftelsen Skagerrak
Postboks 23
1371 ASKER

Foreløpig svar Brev fra stiftelsen Skagerrak vedr sikkerhet etter SCANDINAVIAN STAR

Det bekreftes herved at vi har mottatt Deres henvendelse.

Sjøfartsdirektoratet har fortsatt stor arbeidsmengde. Dette medfører at saksbehandlingstiden dessverre i en del saker er lenger enn det som er normalen i forhold til forvaltningsloven. Saksbehandlingstiden vil variere en del mellom de ulike sakstypene, både på grunn av ulik saksmengde og kompleksitet. Vi ber om forståelse for at dette, men understreker at vi har kontinuerlig fokus på å få ned saksbehandlingstiden.

For denne henvendelsen gjelder at det dels kreves en fornyet gjennomgang av Schei-rapporten, dels at myndigheter i Danmark og Sverige skal konsulteres.

I tillegg skal undertegnede delta i to internasjonale møter før jul samt avholde juleferie.

Svar i saken kan forventes innen 1. februar 2011.

Med hilsen

Sjøfartsdirektoratet