



Folketingets Retsudvalg

ERHVERVS- OG
VÆKSTMINISTEREN

11. november 2015

Endelig besvarelse af spørgsmål 200 alm. del stillet af udvalget den 22. september efter ønske fra Søren Søndergaard (EL).

ERHVERVS- OG
VÆKSTMINISTERIET

Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Spørgsmål:

Vil ministeren indhente oplysninger fra Søfartsstyrelsen om hvorvidt det er korrekt, at Søfartsstyrelsen befandt sig på kajen den 30. marts 1990, da SCANDINAVIAN STAR første gang anløb Frederikshavn, men udskød inspektion, fordi skibet slet ikke var klargjort, og såfremt dette er korrekt, bedes ministeren indhente en fyldestgørende begrundelse fra Søfartsstyrelsen for, at der ikke blev nedlagt sejlforbud mod et skib, som end ikke var i en stand, hvor det kunne inspiceres af Søfartsstyrelsen?

Tlf. 33 92 33 50
Fax. 33 12 37 78
CVR-nr. 10092485
EAN nr. 5798000026001
evm@evm.dk
www.evm.dk

Svar:

Søfartsstyrelsen har oplyst følgende, hvortil jeg henviser.

”SCANDINAVIAN STAR ulykken skete for 25 år siden. Det fremgår af styrelsens arkivmateriale, at SCANDINAVIAN STAR op til og på ulykkestidspunktet den 7. april 1990 ikke førte dansk flag, og at skibet derfor ikke blev kontrolleret af Søfartsstyrelsen som havnestatsmyndighed, inden det gik i fart. Endvidere fremgår det, at dette var en følge af kontrolsystemet, som det var udformet på daværende tidspunkt.

Spørgsmålet om havnestatskontrol indgik i Granskningsudvalgets rapport fra 1991, som var den officielle norske udredning over ulykken. Udvalget var uafhængigt og nedsat af Norge, Sverige og Danmark. Det fremgår af udvalgets rapport, at både de danske og norske søfartsmyndigheder havde hjemmel dvs. en ret, til at udføre havnestatskontrol, men ikke en pligt til at udføre denne kontrol, og at hverken Danmark eller Norge havde kontrolleret skibet inden ulykken.

I rapporten oplyses det for Søfartsstyrelsens vedkommende, at der ikke var noget mønster eller instruktion med hensyn til, hvilke skibe, som skulle kontrolleres, bortset fra at alle udenlandske passagerskibe, som gik i rute på Danmark, skulle kontrolleres én gang om året. Endvidere er det oplyst, at den havnestatskontrol, som blev udført både i Danmark og Norge, som udgangspunkt var en certifikatkontrol dvs. en kontrol af, om skibet havde de nødvendige internationale certifikater, og kun hvis der var

åbenbare grunde til at antage, at de faktiske forhold ikke stemte med certifikatet, var der en mere vidtgående kontrol.

Det fremgår også af rapporten, at de fleste lande, som havde tiltrådt den internationale aftale om havnesatskontrol (Pariser MOU), så langt udvalget havde materiale til at bedømme det, har praktiseret en havnestatskontrol på linje med Danmark og Norge. Udvalgets konklusioner går derfor blandet andet ud på, at havnestatskontrollen må lægges væsentligt om.

Som tidligere oplyst er der i Danmark sket en omlægning af havnestatskontrollen efter ulykken med SCANDINAVIAN STAR. Der kom krav om, at passagerskibe i fast rutefart på danske havne skulle underkastes et syn, inden farten påbegyndes. Oplysningerne om Granskningsudvalget, havnestatskontrol, skærper i sikkerheden mv. fremgår af vedlagte notat af 8. december 2010, som den daværende justitsminister ved skrivelse af 9. december 2010 fremsendte til Folketingets Retsudvalg.”

Med venlig hilsen

Troels Lund Poulsen