



JUSTITSMINISTERIET

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K

- 9 DEC. 2010

Dato:
Kontor: Politikonkoret
Sagsbeh: Jean Elisabeth Her-
dum
Sagsnr.: 2010-945-1864
Dok.: JEE43837

Afsend med
E-Post ✓

Til Retsudvalgets orientering vedlægges Søfartsstyrelsens notat af d.d. om syn af Scandinavian Star i 1990 og efterfølgende skærper af sikkerheden på passagerskibe, som Justitsministeriet har modtaget i dag med henblik på oversendelse til Retsudvalget.


Lars Barfoed


Carsten Kristian Vollmer

Storholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk



SØFARTSSTYRELSEN

NOTAT

8. december 2010
Vores referencen:
Sag 201004348
Arkivkode 30.00.06
Center for Maritim Regulering
/AVL/JLO

Notat om spørgsmålet om syn af SCANDINAVIAN STAR i 1990 og efterfølgende skærper af sikkerheden på passagerskibe

SCANDINAVIAN STAR blev indsat på ruten mellem Frederikshavn og Oslo den 1. april 1990. Branden om bord udbrød om natten d. 7. april 1990.

SCANDINAVIAN STAR blev bygget i 1971 og var på tidspunktet for ulykken indregistreret i Bahamas. Skibet var således ikke under dansk flag på ulykkestidspunktet.

Søfartsstyrelsen har som led i udarbejdelsen af nærværende notat på ny gennemgået lovgrundlaget, herunder de internationale konventioner, lov om skibes sikkerhed m.v. og forarbejderne hertil samt de tilhørende bekendtgørelser, ligesom styrelsen har gennemgået sagsakterne vedrørende SCANDINAVIAN STAR-ulykken.

Det fremgår af sagen, at der efter ulykken rejstes spørgsmål ved Søfartsstyrelsens kontrol af passagerskibe under udenlandsk flag, der gik i fast rutefart på danske havne. Søfartsstyrelsen finder efter denne fornyede gennemgang af sagen, at styrelsens daværende havnestatskontrol var i overensstemmelse med både den danske lovgivning, de internationale konventioner og Paris memorandummet om havnestatskontrol (jf. nærmere herom nedenfor).

Regelgrundlaget for Søfartsstyrelsens synsvirksomhed i 1990 *Danmarks internationale forpligtelser*

I henhold til de internationale konventioner, konventionen om Sikkerhed for Menneskeliv til Søs (SOLAS), konventionen om Forebyggelse af Forurening fra Skibe (MARPOL) og Lasteliniekonventionen (ILL), påhviler det myndighederne i det land, hvor skibet er registreret (flagstaten), at sikre, at skibet underkastes regelmæssige syn.

SCANDINAVIAN STAR var på tidspunktet for ulykken ikke registreret under dansk flag, men under Bahamas flag.

Det er et fundamentalt, folkeretligt princip, at det er flagstatens opgave at sikre, at skibe, der fører dens flag, er såvel teknisk som operationelt for-

SØFARTSSTYRELSEN
Vemundsgade 30 C
2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00
Fax 39 17 44 01
CVR-nr. 29 83 16 10
EAN-nr. 6798000023000
ofs@dma.dk
www.sofartsstyrelsen.dk

ØKONOMI- OG
ERVERVSDIREKTORATET

svarlige. Det er også et princip, som anerkendes i Granskningsudvalgets¹ rapport, hvoraf det fremgår, at den primære varetagelse af et skibs sikkerhed påhviler flagstaten.

I henhold til konventionerne har de lande, som skibet anløber (havnestaten), i overensstemmelse med dette princip en ret, men ikke en pligt, til at udføre havnestatskontrol efter princippet "no more favourable treatment"². En sådan kontrol består som udgangspunkt i, at havnestaten sikrer sig, at skibet er synet og godkendt af myndighederne i flagstaten, dvs. er forsynet med de internationale certifikater til dokumentation for, at f.eks. SOLAS-reglerne om bygning og udstyr af skibet er overholdt. Derudover har havnestaten ret til at foretage en inspektion af skibet og dets udstyr, når der er særlige grunde hertil. Disse regler var også gældende i 1990.

I henhold til SOLAS-reglerne³ (kapitel I, regel 19) skal et skibs certifikater anerkendes som bevis på, at skibet har en tilstrækkelig god standard, medmindre der er åbenbare grunde ("clear grounds") til at antage, at skibets eller udstyrets forfæjning ikke i det væsentlige lever op til det, som er anført i certifikaterne. Princippet om, at certifikatet som udgangspunkt skal anses som bevis for, at skibet lever op til reglerne, er også fastslået i nyere konventioner, herunder f.eks. konventionen om søfarendes arbejdsforhold fra 2006.

Allerede i 1982 blev der etableret et europæisk samarbejde mellem søfartsadministrationerne – det såkaldte Paris Memorandum⁴ – om samarbejde om havnestatskontrollen. Både Danmark og Norge, som SCANDINAVIAN STAR skulle sejle imellem, deltager i dette samarbejde. Samarbejdet har til formål at sikre en effektiv havnestatskontrol, bl.a. ved at fastlægge visse mål for, hvor mange skibe, der skal udføres havnestatskontrol på. Der blev således fastlagt et mål om, at hvert land skulle inspicere 25 % af de udenlandske skibe, der anløb landets havne – da skibe ofte anløber havne i flere lande, vil den overordnede inspektionsgrad reelt være en del højere end 25 %. Der etableredes også en fælles database for at sikre overblik over, hvilke skibe der blev inspiceret.

Danske regler

Lov om skibes sikkerhed m.v. blev vedtaget i 1980 (lov nr. 98 om skibes sikkerhed m.v. af 12. marts 1980), bl.a. med henblik på at gennemføre in-

¹ Jf. nærmere herom nedenfor.

² Princippet om "no more favourable treatment" indebærer, at skibe fra et land, som ikke tiltræder en international konvention, alligevel skal leve op til konventionens regler, når skibet sejler til et konventionsland. Skibet skal altså ikke behandles lempeligere, blot fordi det er registreret i et land, som ikke har tiltrådt den pågældende konvention.

³ SOLAS-konventionen fra 1974 er i dag tiltrådt af 159 lande. Der er lavet nogle ændringer til konventionen i form af protokoller. 1978-protokollen er tiltrådt af 159 lande og 1988-protokollen af 96 lande.

⁴ En bred kreds af lande både inden for og uden for EU deltager i Paris-memorandummet (Memorandum of Understanding on Port State Control).

ternationale konventioner i dansk ret. Bestemmelserne om syn fulgte af lovens § 12, hvorefter Søfartsstyrelsen⁵ skulle foretage

- 1) fuldstændigt syn af hele skibet (hovedsyn),
- 2) delvist eftersyn af skibet (kontrolsyn),
- 3) undersøgelse og opmåling til ansættelse af lastelinjer samt kontrol af forhold i forbindelse med fribord (fribordssyn).

Efter lovens § 12, stk. 2, kunne industriministeren fastsætte regler for, hvornår og efter hvilke retningslinjer et skib skulle synes, og om rederens og skibsførerens pligter i forbindelse hermed. Bekendtgørelse nr. 463 af 29. juli 1988 om syn og certifikater m.v. var udstedt i medfør heraf.

I henhold til § 1, stk. 2, i lov om skibes sikkerhed m.v. kunne industriministeren fastsætte regler om, at loven og de i medfør af denne udstedte forskrifter helt eller delvis skulle bringes til anvendelse på udenlandske skibe i dansk havn eller på dansk søterritorium.

Med hjemmel i den nævnte bestemmelse i lov om skibes sikkerhed m.v. udstedtes bekendtgørelse nr. 475 af 11. oktober 1983 om anvendelse af loven på udenlandske skibe.

Økonomi- og erhvervsministeren oplyste ved besvarelsen af spørgsmål S 934 af 15. februar 2002, at sigtet med bekendtgørelsen var, at udenlandske skibe, der anløb danske havne eller befandt sig på dansk søterritorium, som minimum skulle opfylde kravene i de gældende internationale konventioner, som måtte finde anvendelse på det pågældende skib i kraft af skibets størrelse, type eller fartsområde m.v., jf. kravet om anerkendelse af udenlandske certifikater i SOLAS.

Det var således sigtet med bekendtgørelsen at skabe en hjemmel til, at de danske myndigheder kunne gå om bord på udenlandske skibe, men der var intet krav i loven om, at dette skulle ske.

Tanken med bekendtgørelsen var derimod ikke, at udenlandske skibe skulle opfylde ethvert dansk nationalt krav, eller at de danske myndigheder skulle foretage de syn på udenlandske skibe, som påhviler flagstaterne.

Også i den lovgivning, som lå forud for lov om skibes sikkerhed m.v. (lov nr. 117 om tilsyn med skibe af 28. marts 1951), var der i § 3, stk. 2, en tilsvarende bestemmelse om, at udenlandske skibe med de begrænsninger, som fulgte af international ret og med passende lempelser kunne omfattes af lovgivningen. Det har således hele tiden været en forudsætning, at udenlandske skibe ikke i fuldt omfang skulle omfattes af samtlige de bestemmelser, som var gældende for danske skibe, men at dette alene skulle kunne være tilfældet med de fornødne tilpasninger.

⁵ På tidspunktet for lovens ikrafttræden Statens Skibtilsyn. Søfartsstyrelsen blev dannet i 1988.

SCANDINAVIAN STAR sejlede på tidspunktet for ulykken under Bahamas flag, og skibet var således i Danmark (og Norge) underlagt havnestatskontrolreglerne. Der var – som anført oven for – som følge heraf ikke et krav om forudgående kontrol, førend skibet blev sat i drift.

På tidspunktet for ulykken foretog Søfartsstyrelsen alene havnestatskontrol af udenlandske skibe, herunder udenlandske passagerskibe, efter de retningslinjer, som fulgte af konventionerne og Paris-memorandummet, jf. ovenfor. Der var ikke fastsat nærmere retningslinjer for, hvilke skibe der skulle udtages til kontrollen, bortset fra at udenlandske passagerskibe, som gik i rute på dansk havn, blev søgt kontrolleret en gang om året⁶. Udtagelsen af skibe til kontrol havde karakter af stikprøvekontrol. SCANDINAVIAN STAR blev ikke udtaget til kontrol inden ulykken.

Granskningsudvalgets rapport

Få dage efter ulykken om bord på SCANDINAVIAN STAR besluttede Sverige, Norge og Danmark at lade den norske regering nedsætte et fælles, uafhængigt såkaldt "Granskningsudvalg".

Udvalgets opgave var at vurdere ulykkens årsag og omfang, skibets tekniske standard og besætning, internationale og nationale regler samt interne rutiner for skibsdrift og redningsberedskab.

Udvalget fik følgende sammensætning:

- Højesteretsdommer Tore Schei, Norge, formand.
- Professor Stian Erichsen, Norge.
- Overskibsinspektør Knud Skaareberg Eriksen, Danmark.
- Generaldirektør Olof Forsberg, Sverige.
- Divisionschef Svend Bojesen, Danmark.
- Professor Knut Kaasen, Norge, efter forslag fra Bahamas.

Granskningsudvalgets rapport fremkom i januar 1991 og blev oversendt til Folketingets Erhvervsudvalg den 20. marts 1991 (Alm. del – bilag 92).

Inden da havde et af de norske myndigheder nedsat udvalg, det såkaldte Jansen-udvalg, i en rapport fra 19. oktober 1990 vurderet passagerskibes sikkerhed, ligesom det danske Skibstilsynsråd⁷ den 9. november 1990 afgav et idékatalog over samme emne. Granskningsudvalget blev, inden det afgav sin rapport, gjort bekendt med forslagene fra Jansen-udvalget og Skibstilsynsrådet.

⁶ Der henvises til det nedenfor omtalte granskningsudvalgs rapport s. 156.

⁷ Skibstilsynsrådet er nedsat af økonomi- og erhvervsministeren og har bl.a. til opgave at rådgive Økonomi- og Erhvervsministeriet og Søfartsstyrelsen vedrørende sikkerhed til søs. En række organisationer, der repræsenterer henholdsvis rederierne og de søfarende, er medlem af rådet.

Det forhold, at hverken de danske eller de norske myndigheder havde foretaget kontrol af skibet (havnestatskontrol), er udførligt omtalt i rapporten, jf. nedenfor og jf. vedlagte uddrag af rapportens kapitel 10.

Ud over spørgsmålet om havnestatskontrollen behandlede udvalget også spørgsmålene om flagstatskontrollen og klassifikationsselskabernes⁸ rolle.

Granskningsudvalgets anbefalinger findes samlet i rapportens kapitel 13.

Havnestatskontrollen

I afsnittet om havnestatskontrollen gennemgik udvalget de to vigtigste internationale grundlag for havnestatskontrol: SOLAS og det ovennævnte Paris Memorandum.

Udvalget slog i den forbindelse fast, at den måde, som havnestatskontrollen blev praktiseret på i Danmark og Norge forud for ulykken, var på linje med den daværende havnestatskontrol i de fleste øvrige lande, som deltog i Paris-memorandummet.

At SCANDINAVIAN STAR ikke blev kontrolleret af de danske myndigheder, forinden skibet blev sat i fart, var en konsekvens af havnestatskontrollsystemet, således som det var udformet på daværende tidspunkt i henhold til Paris memorandsummet og SOLAS (jf. afsnit 10.4.3.2.7. i udvalgets rapport).

Udvalget konkluderede imidlertid også, at der var en række forhold, som tilsagde, at den havnestatskontrol for passagerskibe, som blev praktiseret i Danmark og Norge forud for ulykken, ikke var tilstrækkelig, selvom den var i overensstemmelse med de internationale regler og den internationale praksis på området. Udvalget anbefalede en væsentlig omlægning i retning af hyppigere og grundigere kontrol. Som udgangspunkt blev selve regelgrundlaget for havnestatskontrollsystemet kritiseret, men udvalget fandt dog, at de nationale søfartsadministrationer ikke var helt uden ansvar, idet der efter udvalgets opfattelse måtte påhvile myndighederne et eget ansvar for at registrere kontrolbehovet og udforme forsvarlige kontrolordninger, medmindre der forelå et klart politisk direktiv om det modsatte⁹.

Udvalget anbefalede på den baggrund, at alle passagerskibe skulle godkendes af havnestaten, før de gik i fast rutefart, kombineret med regelmæssige, uanmeldte, senere kontrolsyn.

⁸ Klassifikationsselskaberne er private virksomheder, som bl.a. foretager kontrol af skibe på flagstaternes vegne.

⁹ Som anført nedenfor udstedte Søfartsstyrelsen meget kort tid efter ulykken en teknisk forskrift om kontrol af udenlandske passagerskibe. Forskriften indebar, at alle passagerskibe, som blev sat i fast rutefart på dansk havn, skulle forhåndsgodkendes. Allerede før Granskningsudvalgets efterfølgende anbefaling om forhåndskontrol forelå, havde Søfartsstyrelsen således reageret i overensstemmelse hermed.

Af udvalgets rapport fremgår af afsnit 10.4.3.2.3, at udvalget vedrørende den praktiske udførelse af havnestatskontrollen i Danmark fik oplyst, at Danmark arbejdede for at nå målet i Paris-memorandummet om kontrol af 25 % af udenlandske skibe, som anløb dansk havn. Der var ikke noget mønster eller instruktioner med hensyn til, hvilke skibe der skulle kontrolleres, bortset fra at alle udenlandske passagerskibe, som gik i rute på Danmark, skulle kontrolleres én gang om året.

Søfartsstyrelsens brev af 16. november 1990 til Granskningsudvalget er vedlagt. I brevet redegøres bl.a. for den danske havnestatskontrol.

Initiativer til forbedring af sikkerheden umiddelbart efter ulykken
Søfartsstyrelsen udstedte allerede den 4. maj 1990 en teknisk forskrift om kontrol af udenlandske passagerskibe. Forskriften, som trådte i kraft den 1. juni 1990, foreskrev, at alle passagerskibe, som blev sat i rutefart på danske havne, skulle godkendes af Søfartsstyrelsen, forinden de blev sat i fart. Synet i den forbindelse skulle følges op med et senere uanmeldt syn. Der henvises i øvrigt til vedlagte besvarelse af 18. maj 1990 på spørgsmål 128 fra Folketingets Erhvervsudvalg.

Herudover blev der hurtigt udstedt en række nye regler, bl.a.:

- Teknisk forskrift om ekstra brandudstyr i skibe
- Teknisk forskrift om optælling og registrering af passagerer
- Teknisk forskrift om brandpatuljering i passagerskibe

Endvidere blev der umiddelbart efter ulykken i FN's internationale søfartsorganisation, IMO¹⁰, vedtaget en række skærper af de internationale regler om brandsikring. De sidste af disse ændringer trådte i kraft i 2010.

Ovenstående initiativer er nærmere beskrevet i et notat, som Folketinget blev orienteret om ved besvarelsen af et spørgsmål fra Folketingets Erhvervsudvalg (Afm. del – bilag 503 i 1997), jf. vedlagte notat fra Søfartsstyrelsen af 17. december 1996. Det fremgår af notatet, at der fra dansk side på flere sikkerhedsmæssige områder blev stillet krav, udover hvad der fulgte af de gældende internationale regler. Der skulle endvidere som nævnt ske forhåndsgodkendelse af udenlandske passagerskibe, der efter ikrafttrædelsen af forskriften om udenlandske passagerskibe blev sat i regelmæssig fart på danske havne. Det fremgår af notatet, at "De danske krav er næppe helt medholdelige ifølge internationale konventioner, men dette er hidtil ikke blevet problematiseret".

Endvidere kontrollerede Søfartsstyrelsen umiddelbart efter SCANDINAVIAN STAR-ulykken alle danske passagerskibe samt udenlandske passagerskibe i rutefart på danske havne med hensyn til evakue-

¹⁰ International Maritime Organization

rings- og brandøvelser. Lignende kontrol gennemføres fortsat af Søfartsstyrelsen.

Som anført i førnævnte og vedlagte brev af 16. november 1990 til Granskningsudvalget gennemførte Søfartsstyrelsen herudover i sommeren 1990 kampagnesyn, der først og fremmest blev koncentreret om – gennem realistiske øvelser – at vurdere beredskabet, operationelle forhold og samtlige besætningsmedlemmers kvalifikationer om bord på skibe, der anløber danske havne.

Senere initiativer til forbedring af søsikkerheden efter ulykken
Der er – bl.a. på baggrund af ulykkerne på SCANDINAVIAN STAR og ESTONIA – ud over ovennævnte initiativer, som blev gennemført ganske kort tid efter katastrofen på SCANDINAVIAN STAR, gennemført en række initiativer med henblik på forbedring af passagerskibes sikkerhed.

Den internationale kode for sikker drift af skibe og forebyggelse af forurening – ISM-koden¹¹ – har udbygget de særlige danske regler om sikker skibsdrift og indebærer bl.a., at der stilles krav til besætningens kvalifikationer på det operationelle område.

Kontrol af skibe under udenlandsk flag i dansk havn (havnstatskontrol) foregår med hjemmel i lov om sikkerhed til søs og havmiljøloven. Kontrollen udføres i dag i henhold til et EU-direktiv og i henhold til ovennævnte Paris Memorandum og omfatter også operationelle forhold, herunder at ISM-kodens krav herom er overholdt.

Havnstatskontrol har især til formål at forebygge overtrædelser af de sikkerhedsmæssige bestemmelser samt at sikre overholdelsen af de internationale konventionskrav til skibes udstyr, bygning, miljø og besætningens kvalifikationer m.v. Siden vedtagelsen af EU-direktivet om havnstatskontrol er der sket væsentlige ændringer i kontrollen, idet søfartsadministrationerne i høj grad har rettet kontrollen mod de skibe, der udgør den største risiko.

Det kan nævnes, at der som led i gennemførelsen af ISM-koden bliver stillet omfattende krav til de operationelle forhold ikke kun om bord, men også hos rederens landorganisation. Dette gælder også for udenlandske passagerskibe i rutefart på Danmark.

Den lange række af tiltag, som Søfartsstyrelsen gennemførte efter ulykken på SCANDINAVIAN STAR, er Folketinget flere gange orienteret om. Det skete allerede lige efter ulykken, hvor den daværende industri-

¹¹ International Safety Management-Code (ISM-koden). ISM-koden, som blev vedtaget i IMO i 1993, blev oprindeligt gennemført i dansk ret inden for rammerne af lov om sikkerhed til søs. Efterfølgende er den også gennemført som en EU-forordning, oprindeligt i 1995, og er dermed direkte bindende i alle EU-lande.

minister kommenterede på beslutningsforslag B 73 af 26. april 1990, jf. Folketingstidende af 10. maj 1990, spalte 9354 ff.

Også efterfølgende er der givet en omfattende orientering til Folketinget om både de danske og de internationale krav til forbedring af passagerskibes sikkerhed og kontrol. Der henvises til vedlagte besvarelse af et spørgsmål fra Folketingets Erhvervsudvalg (Alm. del – bilag 503 i 1997) samt til de vedlagte notater fra Søfartsstyrelsen af henholdsvis 15. april 1997 og 17. december 1996, som Erhvervsudvalget modtog i forbindelse med besvarelsen af spørgsmålet. Som nævnt ovenfor blev Folketinget herved orienteret om bl.a. de skærpede krav vedrørende brandudstyr, krav om optælling og registrering af passagerer og sprogkrav til besætningen samt om fæmævnte forhåndsgodkendelse af udenlandske passagerskibe, der indsættes i regelmæssig fart på danske havne. Endvidere blev der oplyst om den særlige gruppe af skibsinspektører i Søfartsstyrelsen, der i forlængelse af ulykken i en årrække gennemførte en skærpet kontrol med passagerskibe, ligesom der blev orienteret om, at der stilles krav om, at der på hver enkelt passagerfærge skal findes en godkendt redningsplan, som er udarbejdet i samarbejde med eftersøgnings- og redningsmyndigheder.

Folketinget blev i samme forbindelse endvidere orienteret om den række af tiltag, der på internationalt niveau blev gennemført til skærpelse af sikkerhedskravene for passagerskibe. Det drejer sig om ekstra brandsikring af eksisterende passagerskibe og om skærpede konstruktionsmæssige krav til nye passagerskibe, vedtagelse af den internationale kodeks for sikker skibsdrift og gennemførelse af denne for passagerskibe samt indførelse af kontrol med den virksomhed, som udføres af klassifikationselskaberne.

Det er væsentligt at bemærke, at en række af de danske og øvrige skandinaviske initiativer, som blev iværksat efter katastrofen på SCANDINAVIAN STAR, efterfølgende er gennemført som international regulering. Således er der også på EU-plan efterfølgende sket markante skærpelser af sikkerheden på passagerskibe. Det angår dels de generelle regler om havnestatskontrol af udenlandske skibe, dels indførelsen af særlige obligatoriske, periodiske syn af alle ro-ro-færger¹² og højhastigheds-passagerfartøjer, der udfører sejlads i fast rutefart på en havn i en medlemsstat, uanset hvilket flag de fører. De skærpede EU-krav er i dag indeholdt i Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 6 af 27. oktober 2003 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro færger og højhastighedspassagerfartøjer samt Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 7 af 15. juli 2004 om havnestatskontrol af skibsfart.

Konklusion

SCANDINAVIAN STAR sejlede på ulykkestidspunktet ikke under dansk flag, men under Bahamasflag.

¹² Roll-on, roll-off-færger – dvs. bilfærger, hvor bilerne selv kører af og på.

Søfartsstyrelsen finder efter denne fornyede gennemgang af sagen, at styrelsens daværende havnestatskontrol var i overensstemmelse med både den danske lovgivning, de internationale konventioner og Paris memorandummet om havnestatskontrol.

Det forhold, at skibet ikke blev kontrolleret af de danske myndigheder, forinden det blev sat i fart, var en følge af kontrolsystemet, således som det var udformet på daværende tidspunkt.

Den måde, som Søfartsstyrelsen praktiserede havnestatskontrollen på forud for ulykken på SCANDINAVIAN STAR, var således – som det også fremgår af Granskningsudvalgets rapport – i overensstemmelse med de internationale konventioner samt på linje med den daværende havnestatskontrol i de fleste øvrige lande, som deltog i Paris-memorandummet.

Folketinget er, bl.a. i forbindelse med oversendelsen af Granskningsudvalgets rapport, blevet orienteret herom.

Ulykken har givet anledning til, at kontrollen er blevet ændret, således at passagerskibe i fast rute fart på danske havne, skal underkastes et syn inden farten påbegyndes.

Folketinget har modtaget orientering om de forbedringer af sikkerheden, som siden ulykken er sat i værk, herunder f.eks. kravet om forhåndsgodkendelse af alle passagerskibe, som går i fart på dansk havn, og om de internationale krav til besætningens kvalifikationer på det operationelle område. Der er endvidere indført skærpede regler om bl.a. ekstra brandudstyr i skibe, optælling og registrering af passagerer og brandpatuljering i passagerskibe.

Det er Søfartsstyrelsens opfattelse, at den meget tragiske ulykke på SCANDINAVIAN STAR har givet anledning til væsentlige sikkerhedsmæssige tiltag, herunder en ændring af kontrollen med udenlandske passagerskibe. En lang række af disse initiativer er endvidere efterfølgende gennemført på internationalt plan og i EU-retten. Med de ændringer, der løbende er sket siden ulykken, er det styrelsens opfattelse, at sikkerheden om bord på passagerskibe er forbedret markant siden branden på SCANDINAVIAN STAR den 7. april 1990.