

Støttegruppens høringsuttalelse om brannulykken på Scandinavian Star

STØTTEGRUPPEN FOR PÅRØRENDE OG OVERLEVENDE:

(Støttegruppens høringsuttalelse til behandlingen av stortingsmelding nr 63 (1991- 92), «Om brannulykken på passasjerfergen Scandinavian Star». Levert Stortinget 18. desember 1992

- Legg ned Sjøfartsdirektoratet. Direktoratets oppgaver kan bedre ivaretas av andre
- Skipskontrollen legges inn under Miljøverndepartementet
- Sterk kritikk av norsk påtalemyndighet. Det viktige spørsmålet om medvirkning, etter norsk straffelovs § 304 om sjøudyktighet, har aldri blitt etterforsket og vurdert som tiltalegrunn
- Stortinget bes vurdere kritikk av norsk skipskontroll fordi Scandinavian Star aldri ble kontrollert og dermed ikke hindret i å seile. Også dansk skipskontroll brøt egne forskrifter om forhåndskontroll
- Stortinget må be regjeringen trekke tilbake den norske protesten mot amerikansk lovforslag som skal sikre arbeidstakere på skip i trafikk på amerikanske havner
- Passasjerskip må defineres som særskilt brannobjekt etter norsk brannvernlov
- Ingen tekniske sikringstiltak er ennå gjennomført etter Scandinavian Star. Krav til patruljering er lempet igjen. Stortinget må si ja til granskningsutvalgets to år gamle anbefalinger, bl.a. røykvarsling, sprinkling, sikre innredningsarrangementer, skjerpede krav til materialenes brannverdier og røykavgivelse, samt skilting av rømningsveier med skilt som har egen strømkilde

Støttegruppen har sett frem til Stortingets behandling av hvilke konsekvenser erfaringene fra brannulykken på Scandinavian Star skal få for skipsfarten i fremtiden. Stortingsmeldingen bærer navnet Scandinavian Star, men innholdet er regelverket inn i overskuelig fremtid. Norge er det eneste skandinaviske land som gir sikkerheten på passasjerskip behandling i nasjonalforsamlingen. Vi ber om at anledningen benyttes til en grundig gjennomgang, og ikke bare konstatering av de internasjonale konvensjoner Norge likevel er forpliktet på.

De mange anbefalingene som ble presentert for snart to år siden, og som Stortinget nå får til behandling, aktiviserer spørsmål innenfor tre kategorier:

- De tekniske forutsetningene i skipet og dets utrustning.
- Skipets operasjonene standard, dvs. den kompetanse og de rutiner som skipets besetning, operatørselskap og eiere driver etter.
- Rammeverket som nasjonale og internasjonale myndigheter og institusjoner tilrettelegger for skipsfarten. Heri inngår en vurdering av kontrollrutiner og spørsmål om flaggstatmyndighet kontra havnestatmy-

dighet. *Klasseselskapenes og forsikrings-selskapenes funksjoner vil være avhengig av hvordan dette rammeverket legges opp.*

Til grunn for hvordan disse punktene blir vurdert, ligger holdningen til myndighetsavgivelse til andre land, skipets flaggstat, opp mot viljen til å etablere nasjonal myndighet for å sikre norske havnestatinteresser (personsikkerhet, materielle verdier, miljø).

HAVNESTATINTERESSER ELLER FLAGGSTATENS SUVERENITET ?

Støttegruppen fremmer i denne høringen forslag som berører alle tre kategorier. Enkelte forslag er direkte knyttet til teknisk brannsikring av passasjerferger. Oppfølgingen av forslagene er avhengig av hvordan norske havnestatinteresser vurderes i forhold til prinsippet om flaggstatens suverenitet. Andre forslag tar for seg operasjonene forhold som sikkerhetsopplæring og driftsrutiner.

Kan vi fortsatt leve med at skip som er brannfeller eller miljøbomber skal seile uanfektet på norske havner? Erfaringene viser at vi må ta mer aktive skritt enn bare å henvise til internasjonale prosesser i IMO, hvis man vil bli trodd på et oppriktig ønske om å bedre sikkerheten. SOLAS og MARPOL er de

to helt sentrale internasjonale konvensjonene knyttet til spørsmålene om sikkerhet til sjøs.

Denne stortingsbehandlingen berører først og fremst SOLAS i spørsmålene, som angår teknisk sikring og operasjonelt standard. Spørsmål om tilrettelegging av rammeverket og norsk havnestatmyndighet og jurisdiksjon, er imidlertid helt sentrale for hele komplekset «Sikkerhet til sjøs».

Støttegruppen ser det internasjonale arbeidet i *IMO* som svært viktig. Vi er positive til arbeidet for å utvikle de internasjonale konvensjonene. *IMO* er imidlertid et *FN-organ*, der det som kommer ut av forhandlingene ofte er kompromissløsninger. Det blir derfor snakk om minimumsstandarder. Om lovens intensjoner likevel følges opp, ville imidlertid sikkerheten være langt bedre i verdensflåten enn det som er dagens virkelighet.

FLAGGSTATENE SVIKTER SIKKERHET I KONKURRANSE OM BEKVEMMELIGHET

Uansett hvordan man ideelt ser på konvensjonene, altså som mangelfulle eller helt OK, er virkeligheten at flaggstatene ikke makter å etablere tillit til at flåtens kvalitet engang holder konvensjonens nivå.

Vi kan ikke lukke øynene for problemet med bekvemmelighetsregistre. *Panama* har en sjøfartsadministrasjon på 12 personer. *Liberia* har ingen stat administrasjon som fungerer.

Bahamas har gjennom sin passivitet etter *Scandinavian Star* vist hvor lite alvorlig de tar sitt flaggstatansvar og jurisdiksjon. *Hellas* er redd for utflagging, og planlegger videre rendyrking av bekvemmeligheten i sitt register, bl.a. ved å tillate at skipseiere og operatørselskaper skal kunne være representert overfor registret kun med en engasjert advokat.

Støttegruppen består av overlevende og pårørende fra *Norge, Sverige, Danmark, Portugal, Filippinene, USA* og flere andre land, som har kjent konsekvensene av denne lovløsheten på kroppen. Vi ser kun en vei videre for å skape ny dynamikk i en prosess mot bedre sikkerhet: **Havnestatene må definere sine interesser som brukere av skipsfartstjenester**, og etablere et regelverk slik man har gjort det for andre næringer søm veitransport, industri og offshore. Forhold som vanskelig kan detaljreguleres, må sikres ved funksjonskrav til organiseringen og rammeverket.

NORSKE PRODUKTER OG KOMPETANSE I FRONT

Støttegruppen vil sterkt understreke at norske interesser på produsentsiden innen skipsfartsnæringen, ikke bare er en liten eiergruppe som man frykter vil slutte å tilføre samfunnet de store verdiene man antar at de gjør idag. *Norge* er helt i front i verdensmålestokk innen forskning og

teknologisk kunnskap på områder som brannsikring, skipsbygging / ombygging samt kompetansemiljøer innen kvalitetssikring og driftsrutiner. Her finnes et omfattende næringsliv og kunnskapsmiljø som vil stå klar til å «gå ombord», bokstavelig talt, hvis skipsfarten etterspør deres tjenester.

DAGENS DYNAMIKK LIGGER I ULYKKER

Det er et uhyggelig perspektiv som har tegnet seg for *Støttegruppen* gjennom vårt engasjement i snart tre år. All utvikling av internasjonale konvensjoner og sikkerhetsarbeidet, føres tilbake til ulykker som har funnet sted. Nye forslag i *IMO* føres tilbake til *Herald of Free Enterprise, Scandinavian Star, Exxon Valdez* eller andre ulykker. ***Støttegruppen ber Stortinget avvise de grunnprinsippene om flaggstatens enerådende suverenitet, og uvilje til nasjonal innflytelse, som har hindret regjeringen i å fremme de mange gode anbefalingene fra Granskningsutvalget for Stortinget.*** Det er nasjoner som setter selvstendige kvalitetskrav, som kan bryte den negative utviklingen innenfor sikkerheten til sjøs.

Støttegruppens forslag innebærer både en innskjerping av det som foreligger i internasjonale konvensjoner, men også muligheter for bedre overvåking av de regler som allerede foreligger. *Stortingsmeldingens* kapittel 8 lister opp anbefalingene som ble fremmet av det skandinaviske *Granskningsutvalget*, og til en viss grad *Jansenutvalget*. Høringsuttalelsen vil ta opp hver av de 34 anbefalingene. Deretter vil vi redegjøre for andre forslag og anbefalinger vi håper *Stortinget* vil ta stilling til.

OPPFØLGING AV FORSLAGENE

Dessverre er nesten ingen av anbefalingene fra *Granskningsutvalget* hittil fulgt opp. ***Det gjennomgående er at framkritt som er gjort i det viktige IMO-arbeidet fremmes for Stortinget, mens anbefalinger som vil kreve særnorske regler ikke fremmes for Stortinget.***

Det er derfor pr. i dag ***ikke innført et eneste tekniske sikringstiltak etter ulykken!*** En rekke anbefalinger som omhandler rutiner for kontroll og drift av skipet er enten ikke fulgt opp, eller innføringen er heftet med store uklarheter.

Det må derfor karakteriseres som grov feilinformasjon overfor opinionen, når *Sjøfartsdirektøren* i kjølvannet av dommen i *København* 3. desember uttaler til *Dagsnytt-radio* at de fleste svakheter ved regelverket nå er rettet opp, og at han ikke kan se hva som skulle stå igjen for å bedre sikkerheten. Også *statssekretæren* i *Handelsdepartementet* skaper et feilaktig inntrykk av markert innskjerping av regelverket.

KOMMENTAR TIL ANBEFALINGENE I SCHEI-RAPPORTEN

1 Sprinkleranlegg

Stortingsmeldingen informerer feil om at flere ferger har den foreslåtte utrustningen. Det riktige er at ingen ferger i rute på norske havner har sprinkleranlegg av det omfang som ligger til grunn for anbefalingen, nemlig i hele innredningen. Fristen som foreslås til 1996, gjelder skip som er godkjent i henhold til SOLAS 1960. Støttegruppen mener at skip som ikke minst tilfredsstillende SOLAS 1974 bør avises fra norske havner. Sverige har slik praksis. En frist for installasjon på SOLAS 1974-skip i år 2005 er uakseptabel. Vi kan ikke vente i 13 år til.

Sprinklersystemer har blitt kritisert utfra problem med utløsning først ved svært høye temperaturer, og mulige stabilitetsproblemer som kan oppstå ved store vannmengder flytende ukontrollert i skipet. Begge disse innvendingene avvises av fagfolk på området.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Passasjerskip som anløper norsk havn i fast rute pålegges å ha installert sprinkleranlegg som dekker hele innredningen, også den enkelte lugar, senest innen 1. juni 1996.

2 Automatisk brannoppdagelse

Stortingsmeldingen gir feil informasjon om dagens tilstand også på dette punkt. Anbefalingene har hatt som forutsetning et system som dekker hele innredningen, også den enkelte lugar. Ingen av de fergene stortingsmeldingen hevder dekker de kommende kravene, har slik utrustning. Det vanlige er røykmeldere i enkelte fellesarealer, mens hovedtyngden avvarslingen fra innredningen er basert på varmedetektorer.

Mange skip har ikke krav om røykdetektorer i det hele tatt. Varmedetektorene krever full overtenning før de gir alarm, og kan ikke lenger aksepteres. Innvendinger mot røykdetektorer utfra problemer med uønskede alarmer er reist, men problemet er løst gjennom produkter basert på analog, adresserbar deteksjon. Flere norske selskaper leverer slike systemer.

Det må klart fremgå av det norske regelverket at de nye SOLAS-bestemmelsene tolkes slik at brannoppdagelsen skal være basert på røykvarslerer i hele innredningen, og at varslingen skal være adresserbar til den enkelte detektor.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Det stilles krav om automatisk brannoppdagelsessystem for alle passasjerskip i fast rute på norsk havn. Slik utrustning må være installert senest innen 1. juli 1993. Det kan eventuelt gis dispensasjon frem til 1. oktober 1994, hvis rederiet

kan dokumentere at installasjoner er under planlegging, og manglende varsling kompenseres med økt patruljering.

Det automatiske brannoppdagelsesanlegget skal installeres i innredningen (fellesrom, trappeløp, lugarseksjoner med korridorer og enkeltlugarer) og må være basert på røykdetektorer. Systemet skal være adresserbar til den enkelte detektor.

3 Sikkerhetsopplæring

Sikkerhetsopplæringen innen skipsfarten har inntil 1990 vært knyttet til den offentlig godkjente opplæringen innen offshorenæringen. Støttegruppen er positive til at sikkerhetsopplæring nå blir obligatorisk også for cateringpersonalet. Stortingsmeldingen sier at slik opplæring allerede skjer på alle norsk-registrerte passasjerskip. Støttegruppen spør om man da legger den generelle øvelsesaktivitet ombord til grunn. I såfall er stortingsmeldingen misvisende i forhold til anbefalingen om sikkerhetsopplæring. De nye forskriftene som er basert på IMO-krav, er nemlig først nå til avsluttende behandling i Sjøfartsdirektoratet. Vi er opptatt av at besetningen også på utenlandske skip får sikkerhetsopplæring.

Stortingsmeldingen henviser til et opplæringsopplegg i regi av Norges Rederiforbund. Støttegruppen kritiserer at tidligere praksis, som forutsatte opplæring ved et av de 11 autoriserte sikkerhetssentrene, ber i landet, dermed er fraveket. Ingen av disse sentrene er orientert eller tatt med på høring om nye forskrifter.

Konsekvensen av nye IMO-krav om 45 timers sikkerhetsopplæring for cateringbesetningen, som nå blir norsk forskrift, ser ut til å bli at tidligere krav om 80 timers kurs for offiserene reduseres til den samme 45 timers opplæringen. Dette er en uakseptabel reduksjon av grunnopplæringen.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Krav om sikkerhetsopplæring også for cateringbesetningen blir innført som krav for alle passasjerskip, både norske og utenlandske, fra 1. januar 1993. Opplæringen forutsettes å finnes sted ved de autoriserte sikkerhetssentrene i Norge. For personell som fremlegger dokumentasjon fra annet land på å ha nødvendig kompetanse, må stedet hvor sikkerhetsopplæringen har funnet sted være godkjent som tilfredsstillende opplæringssted i henhold til norske krav. Skipsoffiserer og annet personell som tidligere hadde krav til grunnleggende sikkerhetsopplæring på 80 timer ved autorisert senter, må fortsatt ha dette som minimum grunnutdanning.

4 Havnestatkontroll

Norsk flaggstatkontroll har ansvar for skip under norsk flagg. Havnestatkontrollen har ansvaret for skip som trafikkerer norske havner, uansett hvor

disse skipene er registrert. Selv om vi argumenterer for at sikkerheten på skip som kommer til våre farvann må bedres, ønsker vi ikke at norske skip andre steder skal unngå det samme kvalitetsnivået. Vi har ikke tillit til at dagens kontroll makter å sikre at skip som seiler i rute på norske havner tilfredsstillende krav vi setter til sikker skipsdrift. Det mangelfulle kontrollklimaet illustrerer at det ikke er nok å pøse ut millioner av kroner til skipskontrollen etter ulykker.

I dag vet vi ingenting om hvem som eier skipet, hvem som driver det, hvor det er forsikret, hvem som fører skipet, eller hvor det er klassifisert. Kontrollens grunnlag må gjennomgås, og bedres der det er for svakt. Havnestatkontrollen må ta for seg både flaggstatmyndighetens og classeselskapets kontrollansvar. Myndighetene må sikre seg hjemmel for slik kontroll, som hindrer søksmål fra reder som mener skip er urettmessig holdt tilbake.

Støttegruppen minner om *straffelovens* § 304, som omtaler unnløstelse av å hindre et sjøudyktig skip i å seile, for medvirkning til at skipet seiler. En slik bestemmelse ansvarliggjør etter vår mening vårt nasjonale kontrollsystem. Det er et spørsmål om bestemmelsen i det europeiske havnestatsarbeidet om kontroll av 25% av skip i norske havner, gir rett til å unnløse å kontrollere enkelte skip.

Vi er glad for ordningen som ble innført kort tid etter ulykken, med forhåndskontroll av nye passasjerskip før de settes i rute. I vår opprinnelige høringsuttalelse til *Granskningsutvalget* gikk vi inn for at det måtte innføres en konsesjonsordning for passasjerskip. Hvis anbefalingene om operasjonelt standard i besetningen og rederorganisasjonen samt innføring av tekniske sikringstiltak blir gjennomført og overvåket, er vi likevel ikke så opptatt av selve konsesjonsordningen. Useriøs drift bør kunne hindres ut fra sikkerhetsforskrifter, og ikke konsesjonsordninger som kan komme strid med frihandelsprinsipper.

Støttegruppen ønsker at norsk kontrollmyndighet må ha den best mulige kompetanse, og ressurstilgang som er nødvendig for å utøve god havnestatkontroll. Vi tror ikke dagens organisering er den beste. Det kan være ressurser å spare, og effektivitet og kvalitet å hente, på å trekke nye fagmiljøer inn i kontrollen. Det finnes en rekke institusjoner som utøver kontrollfunksjoner på land. Bl.a. *Statens Forurensningstilsyn*, *Arbeidstilsynets avdelinger for overvåking av arbeidsmiljøet og kjelekontroll*, og instanser som utøver brannsyn på land, bør kunne bidra til mer effektiv utnyttelse av ressurser og kvalitet i havnestatkontrollen. Våre vurderinger omkring å trekke andre instanser inn i skipskontrollen vil vi komme tilbake med som eget forslag.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Norsk havnestatkontroll av passasjerskip skal alltid finnested før et nytt skip får settes inn i rute med passasjerer. Kontrollen skal utover å se til at klassens regler og norsk regelverk er overholdt, også bringe klarhet i eierforholdene til skipet. Det må være klart hvem som eier og driver skipet, hvor det er klassifisert, og at forsikringsforholdene er ordnet.

5 Krav til rederienes organisasjon med hensyn til sikker drift

Utviklingen i IMO har satt sterkere fokus på rederiorganisasjonens ansvar for driften av skip. *Svensk og dansk lovgivning* er ikke like sterk på dette området som den norske. *Scandinavian Star-saken* viste at *norsk påtalemyndighet* dessverre ikke ønsker å bruke den lovgivning som er tilgjengelig. De nye forskriftene for driftssystemer for sikker drift, definerer dette ansvaret. Vi er noe bekymret over at classeselskapene nå utarbeider konsepter for slike driftssystemer med en ansvarsdelegering som i for sterk grad skjer alene mot besetningen ombord.

Det må klart fremgå i styringssystemer hvem som er eier, og øverste ansvarlig for organisasjonen som driver skipet fra land. Disse gruppene må bli mer synlige, og stå ansvarlig for skipet de driver. Vi er glade for at *norsk forskrift* allerede har virket i over ett år, men ifølge våre informasjoner er det ennå ikke gjort opp status over hvem som har sendt inn sine driftssystemer for godkjenning, og etter hvilke kriterier de er godkjent.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget følge Granskningsutvalgets anbefalinger vedr. krav til rederienes organisasjon med hensyn til sikker drift Retningslinjer for sikker drift av skip må involvere rederiorganisasjonen. Det må aldri være tvil om hvem som er erstatningsmessig og strafferettslig ansvarlig for skipets operasjoner

6 Kontroll av besetningens operasjonene ferdigheter

Støttegruppen mener at flaggstaten allerede har et ansvar for å påse at mannskapet på skipene kan utføre sikkerhetsfunksjoner.

Deler av mannskapet skal ha sikkerhetsopplæring, og er sertifikatpliktige hvis de har oppgaver i henhold til nødplanene. Det må hele tiden ha vært en oppgave for flaggstaten å påse at besetningen har den kompetanse som er påkrevet. En klarere understrekning av denne oppgaven er vi positive til. Skipets operasjonelle standard bygger også på de rutineene for drift av skipet som pkt. 5, sikker drift, omhandlet. Flaggstatkontrollen må derfor påse at rederiorganisasjonen drives forsvarlig (jfr. forrige forslag).

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget følge Granskningsutvalgets anbefalinger om kontroll av besetningens operasjonelle ferdigheter.

7 Delegering av kontrollmyndighet

I både offentlig og privat sektor har vi de senere årene hatt stor oppmerksomhet rettet mot spørsmål knyttet til habilitet og etablering av etiske retningslinjer. Kontrollrutinene innen skipsfarten har ikke vært gjenstand for tilsvarende søkelys og vurderinger. Klaseselskapenes avgjørende innflytelse, samtidig som de er i et forretningsmessig forhold til skipets eier, kommer antakelig i konflikt med habilitetsregler på alle andre samfunnsområder. Når de samme klaseselskapene også blir delegert myndighetskontrollen, er det etablert alvorlige strukturelle feil i skipskontrollen.

Det Norske Veritas markedsfører «The New Classification Concept», som går ut på at klassekontrollen og myndighetskontrollen (IMO-konvensjonene) integreres. Generelt kan det sies at det er ikke noe nytt at klaseselskapene profiterer på overlapping av sin egen kontroll og flaggstatkontrollen.

De har i en årrekke kunnet fakturere to ganger det de gjør én gang. Det nye er at dette nå presenteres som et gjennombrudd for mer effektiv skipskontroll. Støttegruppen oppfatter en slik utvikling som inhabilitet satt i system. Faren er stor for at grunnleggende strukturelle feil stadig vil synliggjøres i enkelttilfeller der skip godkjennes uten at feil og mangler blir påpekt og krevd utbedret før sertifikater utstedes.

Støttegruppen har ingen tro på at man nasjonalt eller internasjonalt i IMO skal gi spesielle privilegier til enkelte klaseselskaper ut fra et rykte eller tradisjonell anerkjennelse disse har. Dette vil bare øke en monopol tendens, og tvert imot kunne skade sikkerheten.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Det settes igang arbeid for å utrede habilitetsspørsmålene knyttet til nasjonal og internasjonal skipskontroll. Retningslinjer for habilitet må bygge på samme prinsipper som generelle habilitetsregler vi kjenner fra samfunnet ellers. Offentlige inspektørers funksjon gjøres til gjenstand for samme vurdering. Klaseselskapenes kontrollansvar må ikke komme i konflikt med slike regler.

Granskningsutvalgets anbefaling om overføring av materiale fra et klaseselskap til et nytt støttes.

8 Brannoppgivelse

Støttegruppen beklager at Stortingsmeldingen også på dette punkt er misvisende. Krav om økt

patroljering er **ikke** gjort gjeldende inntil brannoppgivelsesplanlegg er montert. Økt patroljering skulle skje på alle passasjerskip i rute på norske havner. På danske skip ble imidlertid kravet lempet igjen fra 1. august i år. Konsekvensen er at DFDS-båtene med 1500 passasjerer har to mann på nattvakt. Tidligere var de tre mann. De patroljerer nå kun en gang i timen, mens det tidligere var hver halvtime.

Peter Wessel (Larvik- Line) har et TV-overvåkingssystem av den typen Granskningsutvalget foreslår. Dette gir en god oversikt utenom patroljeringstidspunktene. Vi snakker om flytende hoteller med opp mot 2000 mennesker ombord på nattetid. Gode oppdagelsesrutiner må være en selvfølge.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi støtter Granskningsutvalgets anbefalinger om TV-overvåking og at manuelle meldere må være koplet til en sløyfe. Manuelle meldere må ikke være alternativ til automatisk brannoppgivelse basert på røykdetektorer. Kravet om patroljering skjerpes igjen, og gjøres permanent.

9 Hovedalarmsystem

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi støtter Granskningsutvalgets anbefaling vedr. hovedalarmsystem. Tidsfrister for innføring av nye regler vedr. hovedalarmsystem samkjøres med pkt. nr 2, automatisk oppdagelse basert på røykdetektor.

10 Lydnivå på alarmer

Hvis det er tilfelle at alle ferger i dag tilfredsstillende kravene vedr. lydnivå, er det ingen grunn til å sette en frist først til 1. oktober 1994.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Granskningsutvalgets anbefalinger om lydnivå på alarmer gjøres gjeldende for alle passasjerskip i rute på norske havner fra 1. juli 1993.

11 Innredningsarrangement

Støttegruppen reagerer på at departementet ikke vurderer anbefalingen. Realiteten er at anbefalingen hverken er brakt videre til internasjonale fora eller fulgt opp i nasjonal lovgivning. Konsekvensen er at ingenting er gjort for å rette opp rene labyrinter med blindkorridorer og felleliggende konstruksjoner.

Forskning på hvordan mennesker lettere og mer effektivt kan evakuere er viktig, men denne konkrete anbefalingen handlet om selve konstruksjonen. Vi minner om at det ble avdekket en utglidning av gjeldende regelverk på *Scandinavian Star*, idet et helt trappesystem med vestibyle var bygget inn i samme innhegning (jfr. Granskningsutvalgets vedlegg, side 44). Det må markeres at hver brannsoner skal ha to utganger, og at innhegnet og brannisolert trapp skal være den ene.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Granskningsutvalgets anbefaling, med bl.a. forbud mot blindkorridorer, tas til følge. Tidsfristene for gjennomføring av anbefalingene kan være fleksible etter hvilket dekk i skipet det er snakk om. Dekk som ligger under nivå for utgang til åpent dekk, må ha kortere frist enn dekk høyere opp i skipet. Det understrekes at norsk fortolkning av dagens IMO-regler er at hver brannsoner skal ha to utganger, hvorav innhegnet og brannisolert trapp skal være den ene.

12 Ventilasjonsanlegg

Norske fagmiljøer, bl.a. ved SINTEF i Trondheim og en rekke rådgivende ingeniører, har levert mye kunnskap om røykventilering. Støttegruppen mener det er nødvendig å overføre disse kunnskapene også til passasjerskip.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget følge Granskningsutvalgets anbefalinger vedr. ventilasjonsanlegg.

13 Skilting av rømningsveier

Skilting er svært viktig. Det er i fagmiljøene for brannsikring ingen som omtaler selvlysende lister som noe alternativ til skilt med egen lyskilde. Ved forsøk i røykkammer er det påvist at selvlysende - fluoriserende lister har minimal effekt. Det er uforsvarlig at ikke stortingsmeldingen krever skilt og nødbelysning tilknyttet nødstrømforsyning.

Støttegruppen vil også understreke behovet for at språket på skiltene må være relevant for den ruten skipet går i. All nødskilting på passasjerskip i fast rute på norsk havn må bygge på et skandinavisk språk og engelsk. Vi ønsker også at standardiseringen av nødskiltsymbolene må forseres. Norge kan være pådrivere for et tettere samarbeid mellom ISO og IMO.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Skilting av rømningsveiene må skje med skilt som har egen elektrisk lyskilde. Utrustning av rømningsveier med f. eks. retningsvisende rekkverk eller lyskilde ved utgangene, må også vurderes ut fra hvilken effekt evakueringsstudier av menneskelige reaksjoner i en evakuerings situasjon avdekker at slikt utstyr har. Slike hjelpemidler er ikke alternativ til skilt med egen lyskilde. Nødskiltingen må skje på et skandinavisk språk og engelsk. Norge tar initiativ for å forserer det internasjonale standardiseringsarbeidet vedr. symbolbruk.

14 Fluktmasker / fluktapparater

Det finnes flere fluktmasker på markedet idag som ikke skaper noen vedlikeholdsproblemer. Det kan nevnes at Color-Line for tiden investerer i slike masker til alle sine passasjerer. Andre masker konstrueres med egen oksygenbeholder. Bahrluftgruppen utvikler for tiden en flukthjelm med oksygenbeholder i samarbeid med SINTEF. Departementets innvending mot slik utrustning er ikke noe avgjørende problem.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget følge Granskningsutvalgets anbefalinger om fluktapparater / fluktmasker.

15 Evakuerings- og sikkerhetsanalyse

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget følge Granskningsutvalgets anbefalinger om evakuerings- og sikkerhetsanalyser.

16 Sikkerhet for funksjonshemmede

Stortingsmeldingen gir feil informasjon om at krav og retningslinjer for funksjonshemmede er under innarbeidelse i gjeldende forskrifter.

Virkeligheten er at anbefalingene på dette punktet ikke er fulgt opp. Ingenting innarbeides noe sted. Sjøfartsdirektoratet har sendt en henstilling til Arbeidsgiverforeningen for Skip og Offshorefartøyer om tilrettelegging for funksjonshemmede.

Funksjonshemmedes organisasjoner har ikke på noe tidspunkt blitt tatt med på høring i forbindelse med anbefalingene som forelå fra granskningsutvalget.

Støttegruppen har informert Norges Handikapforbund, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon og Rådet for Funksjonshemmede om forholdet, og regner med at organisasjonene selv vil ta opp disse spørsmålene.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget følge Granskningsutvalgets anbefalinger om sikkerhet for funksjonshemmede, og oppfordrer til at funksjonshemmedes organisasjoner tas med i arbeidet.

17 Branndører og himlingsplater

Denne anbefalingen må ses i sammenheng med spørsmålet om innredningsarrangementer, brennbarhet og røykavgivelse i materialer og regelverket som angir brannsikre soner. Vi er sterkt tvilende til departementets uttalelser om at selvlukkende branndører skal være en sikkerhetsrisiko. Dører som automatisk lukkes etter utløsning fra skipets automatiske brannoppdagelsessystem, kan f.eks.

utstyres med såkalt «panikkbeslag», og bør kunne åpnes begge veier. En rekke norske fagmiljøer utenfor *Sjøfartsdirektoratet* arbeider med slike spørsmål i landbaserte bygningskonstruksjoner.

Lettvint avfeiing bør ikke være grunnlaget for at disse anbefalingene blir avvist.

Med dagens mikroprosessorstyrte brannoppdagelsessystemer, gjerne med analoge røykdetektorer som kan operere med trinnvis utløsning ettersom forskjellige grenseverdier overskrides, vil det være fullt mulig å kople utløsning av brannrør og røykdører seksjonsvis til de områdene hvor detektorene har løst ut.

Støttegruppen nevner at dagens forskrifter, som begrenser omfanget av arealene sløyfene tillates å gå over og antall detektorer på samme, sløyfe, har bakgrunn i gammeldagse systemer hvor alarmering kun angir hvilken sløyfe, og dermed hvilket område, det brenner i.

Med moderne adresserbare systemer vil det ikke være noe i veien for å kople opp til 99 detektorer på samme sløyfe. Dette reduserer installasjonskostnadene. Utløsning av brann- og røykdører kan programmeres inn i sentralen for et slikt system.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget følge Granskningsutvalgets anbefalinger vedr. brannrør, røykdører og himlingsplater

18 Røkdykkerutstyr

Støttegruppen ser anbefalingen om å øke utrustningen av åndedrettsapparater og røkdykkerutstyr i sammenheng med kravet om sikkerhetsopplæring også av cateringbesetningen, som trer i kraft fra 1. januar 1993.

Opplæringen gir nye besetningsgrupper kompetanse til å utføre redningsarbeid. Kravet om utrustning til å utføre arbeidet bør ha samme tidsfrist. Vi kan ikke akseptere at departementet på den ene side er enige i behovet, men kun innfører kravet på norske skip. Alle skip i rute på norsk havn må selvfølgelig ha den nødvendige utrustning!

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget følge granskningsutvalgets anbefalinger om røkdykkerutstyr. Frist for å tilfredsstille nye forskrifter om røkdykkerutrustning, radiokommunikasjonsutstyr samt ekstra luftmasker og kompressorer for etterfylling, settes til 1. januar 1993. Kravet gjøres gjeldende for både norske og utenlandske passasjerskip i fast rute på norsk havn.

19 Materialer i innredningen

Støttegruppen viser til den kunnskap man idag har om materialer, brannverdier og røykavgivelse. *Norges Branntekniske Laboratorium* har gjort en rekke forsøk med materialene fra *Scandinavian Star*. Konklusjonene er at dagens tillatte grenser for brannverdier er satt for høyt. Grenser for avgivelse av giftige gasser må innføres.

Støttegruppen har fra den danske Søfartsstyrelsen fått vite om at det er lite gjennomslag for de danske forslagene om innskjerping i *IMO*. Det ser ut til at kravene om skjerpede brannverdier vil ende med en svak skjerpelse av brannverdiene som kompromiss. Grenser for røykavgivelse er ikke på trappene. *Norske myndigheter* må her ta selvstendig initiativ.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget følge Granskningsutvalgets anbefalinger vedr. skjerpede brannverdier og innføring av grenser for røykavgivelse i materialene.

20 Utdannelse i brannslukking

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget følge Granskningsutvalgets anbefalinger vedr. utdanning i brannslukking.

21 Beredskapsøvelser

Støttegruppen vil sterkt understreke behovet for at øvelse må finne sted før skipet settes i rute.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget følge Granskningsutvalgets anbefalinger vedr. beredskapsøvelser

22 Standardisering av beredskapsopplegg

I forbindelse med vår støtte til denne anbefalingen, vil vi vise til våre vurderinger og forslag når det gjelder *Sjøfartsdirektoratet*. Dette nevnes her, da *Granskningsutvalgets* anbefaling tar utgangspunkt i at administrasjonene i *Skandinavia* skal stå for standardiseringen.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget følge Granskningsutvalgets anbefalinger vedr. standardisering av beredskapsopplegget.

23 Registrering av passasjerer

Registrering av passasjerene, for å vite hvem som er omkommet eller savnet i tilfelle en ny ulykke skulle inntreffe, er en av de få anbefalingene fra *Granskningsutvalget* som foreløpig er innført som gjeldende forskrift.

24 Ledelse av redningsinnsats på skadestedet

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget følge Granskningsutvalgets anbefalinger om redningsinnsats på skadestedet.

25 Sjøredningskonvensjonen

Støttegruppen savner konkret informasjon i Stortingsmeldingen, om hvordan departementet arbeider for å gjennomføre anbefalingen. Anbefalingen om skandinavisk samarbeid er i tråd med vår generelle oppfatning, nemlig at den oppgradering Stortinget nå bør gjøre, også søkes gjennomført i samarbeid med de andre skandinaviske landene.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget følge Granskningsutvalgets anbefalinger om koordinering av redningsarbeidet på skadestedet og ansvaret for overflatesøket.

26 Assistanse fra land

Fergetrafikken innenlands i Norge og mellom de skandinaviske land, skjer i geografiske områder hvor det er fullt mulig å ha rutiner for hjelp fra landbaserte brannvesen.

En rapport fra Direktoratet for Brann- og Eksplosjonsvern om disse spørsmålene har vært klar siden februar 1991. Rapporten, som er overlevert Kommunaldepartementet, bør vurderes i sammenheng med Scandinavian Star-meldingen.

Sverige har allerede i et par år har hatt en organisering av brannvesenet i regioner kysten rundt, med tanke på innsats til sjøs. Norge bør også i IMO eller evt. andre internasjonale organer arbeide for at nasjonale redningsmannskaper kan settes inn på skip.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget følge Granskningsutvalgets anbefaling om etablering av en landbasert organisasjon med tanke på brannbekjempelse til sjøs.

27 Dataregistrator

Anbefalingen om å installere dataregistrator bør sees i sammenheng med rapporterings- og oppfølgingsrutiner av uhell til sjøs. Fra luftfarten kjenner vi ordninger med egen havarikommisjon og meldepikt av nestenulykker. Branntilløp og andre mindre ulykker rapporteres ikke systematisk fra skip.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget følge Granskningsutvalgets anbefalinger om dataregistrator. Det vurderes også om

meldingsrutiner for ulykker og tilløp til ulykker bør opprettes i tråd med det man har i luftfarten.

28 Arbeidstid

Denne anbefalingen omhandler en del av skipets operasjonelle standard. Hvis besetningen ikke er stor nok, og de ikke har skikkelige arbeids- og hvileforhold, blir de ikke i stand til å utføre effektiv organisering av redningsarbeid. Støttegruppen viser til det amerikanske lovforslaget som tar sikte på å regulere lignende forhold på skip i amerikanske havner.

Støttegruppen vil sterkt kritisere at norske myndigheter, uten tanke til forholdene på Bahamas-registrerte Scandinavian Star i våre egne farvann, og før Granskningsutvalgets anbefaling er behandlet av Stortinget, tar initiativ til en internasjonal protest mot dette amerikanske lovforslaget, eller Clay Bill, som det kalles. Da Støttegruppen ble klar over den skandaløse norske protesten, sendte vi umiddelbart vår sterke beklagelse av denne til en rekke amerikanske instanser, deriblant forslagstillerne i kongressen, media og regjeringen.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget følge Granskningsutvalgets anbefalinger om Arbeidstid. Vi ber også Stortinget anmode regjeringen om å trekke tilbake protesten mot Clay Bill.

29 Sikkerhetsveiledning til passasjerer

Dette er ingen anbefaling det er grunn til å vente lenger med. Alle skip i rute på norsk havn må pålegges å informere passasjerene om hvilke sikkerhetsrutiner man har ombord.

Enkelte skip har videoprogrammer som startes når folk kommer ombord. Andre muligheter er høytalerinformasjon, plakatoppslag og utdeling av enkle brosjyrer. Slik veiledning må ikke være alternativ til den generelle skiltingen ombord. Denne type informasjon behøver ikke å ta lang tid å utarbeide. Man kan derfor ganske raskt innføre krav om at slik informasjon skal gis passasjerene.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget følge Granskningsutvalgets anbefaling om sikkerhetsveiledning som krav til alle passasjerskip i fast rute på norsk havn, og foreslår fristen satt til 1. juli 1993.

30 Avtrekk fra bysse

Støttegruppen forstår ikke hvorfor en frist for innføring av dette kravet skal settes først to år inn i fremtiden, hvis det er riktig at alle aktuelle skip tilfredsstillers kravet i dag.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget innføre Granskningsutvalgets anbefalinger om avtrekk fra bysse som krav til alle passasjerskip i fast rute på norsk havn og foreslår fristen satt til 1. juli 1993.

31 Styring av heiser

Et bærende prinsipp for Granskningsutvalget var at innføring av nye regler skal gjelde alle skip i fast rute på norsk havn, uansett hvor skipet er registrert. Stortingsmeldingen fanger ikke opp dette pøenget, og avviser bl.a. denne anbefalingen utfra at det ikke er gitt aksept i IMO.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget følge Granskningsutvalgets anbefalinger om styring av heiser

32 Krav til språkkunnskap

Støttegruppen savner en klarere definisjon fra departementet på hvem man mener er den del av besetningen som har betydning for passasjerenes sikkerhet. Språkkunnskap bør sees i sammenheng med kravet om sikkerhetsopplæring. De gruppene man mener bør ha opplæring, bør også beherske et skandinavisk språk. For å sikre god kommunikasjon bør 90% av besetningen totalt, beherske engelsk og et skandinavisk språk.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget følge Granskningsutvalgets anbefalinger om å innføre krav til språkkunnskap. Samtlige besetningsmedlemmer som er underlagt krav om sikkerhetsopplæring etter nye forskrifter fra 1. januar 1993, må beherske både engelsk og et skandinavisk språk. Minst 90% av hele besetningen under ett må beherske både engelsk og et skandinavisk språk. Kravet gjøres gjeldende fra 1. januar 1993. Kontroll av språkkunnskaper inngår i havnestatkontrollen.

33 Bildekk

Vi er negative til at anbefalingen kun foreslås innført som forskrift på norske skip.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget følge Jansen-utvalgets anbefalinger vedr. stenging og merking av bildekket, og å gjøre kravet gjeldende også for utenlandske skip i rute på norsk havn.

34 Ordensvern

Anbefalingen bør innføres som forskrift for alle skip, ikke bare norske, hvis man først aksepterer behovet for skjerpelse. Berusede personer er en sikkerhetsrisiko for seg selv, og kan være det for andre. For

ferger i trafikk mellom Norge og et annet land, må det være mulig å inngå avtale om restriksjoner som innebærer samme virkning som norsk alkohollovgivning.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Alkoholovens § 811, om forbud mot servering av åpenbart berusede personer, eller avtale med aktuell flaggstat eller havnestat, som regulerer servering med samme restriktive innhold, gjøres gjeldende for alle passasjerskip i rute på norsk havn.

Nei til Pre SOLAS-1974 skip

1960-konvensjonen av SOLAS hadde flere alternative metoder for godkjennelse av passasjerskip. Senere ble det klart at hver enkelt metode isolert ikke var tilstrekkelig for å sikre skipet.

Samvittighetsfull oppfølging av lovens intensjon vil gi god sikkerhet, men mange legger seg på et risikofylt minimumsnivå.

Vedtakene i IMO i april i år bryter med de såkalte «Grandfather rules», idet de innebærer oppgradering av eksisterende skip.

Dette er et gledelig. Tidsfristene er imidlertid så lange at vi ikke kan vente. Selv om Stortinget skulle legge seg på et annet nivå enn regjeringen, og gå inn for anbefalingene fra Granskningsutvalget, vil ikke SOLAS-1960, eller evt. SOLAS 1948, kunne aksepteres.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget markere at Passasjerskip sont er godkjent i henhold til SOLAS-konvensjoner tidligere enn 1974, ikke får seile i fast rute på norsk havn.

Gjennomgang av sjørettslige ordninger

Støttegruppen mener at ordninger som har stor innflytelse over de juridiske prosessene i norsk sjørett, bl.a. med sjøfartsinspektører og sjøforklaringer, bør gjennomgås. Samfunnet må være sikret uhildet behandling av skipsfartssaker. Det må ikke herske tvil om at de som innstiller til påtalemyndigheten om tiltale skal finne sted, er påtalemyndighetens folk, og ikke skipsfartens.

På samme måte må sjøforklaringsinstituttet ikke kunne oppfattes som et internt maritimt anliggende. Ved sjøforklaringene fremskaffes dokumentasjon som kan bli avgjørende ved senere prosess.

Ved større ulykker vil det være behov for uhildet granskning. Vi har vært inne på forslag om egen *havarikommisjon*, men er redd for at vi kun får et nytt internt maritimt organ, som ikke kan sikre samme kvalitet over oppfølgingen og anbefalingene som *Granskningsutvalget* under ledelse av høyesterettsdommer *Tore Schei*.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Det tas initiativ til å gjennomgå norsk sjørett, for å se om vanlige rettsprinsipper er ivaretatt i alle forhold. Spesielt bør det sees på ordningene med sjøfartsinspektører og sjøforklaringsinstituttet.

Straffeansvar for medvirkning ikke etterforsket, og kritikk av skipskontrollen

Støttegruppen ønsker å markere at vi oppfatter det som en ansvarsfraskrivelse av det norske samfunnet å ikke ville etterforske *Scandinavian Star-brannen* ut fra § 304 i norsk straffelov. Dette førte til at et helt vesentlig og særdeles viktig moment aldri ble etterforsket, nemlig eventuell medvirkning til at sjøudyktig skip seilte. Dansk lov har ingen bestemmelser om medvirkning. I vår egen straffelov regnes det for å være medvirkning til den straffbare handlingen å seile med sjøudyktig skip, hvis man unnlater å hindre at skipet seiler.

Vi spør oss om et mulig ansvar i forvaltningen, og derigjennom de politiske konsekvenser dette ville fått, var årsaken til at denne, del av ansvaret foreløpig ikke er etterforsket, og at tiltale ikke ble tatt ut i *Norge*.

Dansk rett har 3. desember 1992 konstatert at *Scandinavian Star*, i den perioden skipet seilte mellom *Danmark* og *Norge*, ikke var sjødyktig. Vi forstår at *Stortinget* ikke kan dirigere påtalemyndigheten i denne saken, men ønsker å meddele vår holdning med dette.

Det er et spørsmål om en begrensning av skipskontrollen til 25% av skipene (jfr. det *europaiske havnestatsamarbeidet*) er lovlig, hvis det kan medføre unnløstelse av å hindre sjødyktige skip fra å seile.

Denne ordningen gjaldt alle skip frem til *Scandinavian Star-ulykken*. Etter ulykken er det forhåndskontroll av passasjerskip, men for andre skip gjelder fortsatt begrensningen.

Danske myndigheter hevder at også de har innført forhåndskontroll av passasjerskip etter *Scandinavian Star-ulykken*. Støttegruppen har imidlertid dokumentasjon (Sjøfartsstyrelsens vejledning nr. 1 af 29. juli 1988) som viser at **forhåndskontroll har vært gjeldende dansk**

regelverk i to år før ulykken. Likevel ble *Scandinavian Star* aldri kontrollert.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

*Vi ber Stortinget vurdere om det er grunnlag for å kritisere forvaltningen av norsk skipskontroll på bakgrunn av at norske myndigheter unnlot å hindre *Scandinavian Star* å seile i tiden 1. april 1990 til ulykken skjedde 7. april 1990, da skipet gikk i fast rute på norsk havn uten å være sjødyktig.*

Norsk jurisdiksjon

Scandinavian Star-ulykken synliggjorde problemer knyttet til jurisdiksjon og tiltalekompetanse. Et *Bahamas-skip* i internasjonalt farvann mellom *Norge* og *Danmark* skapte store problemer. *Bahamas* flaggstatsansvar har ikke vært reelt i denne saken.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget markere norsk rett og vilje til å følge opp rettslig ulykker og brudd på norsk lov knyttet til sjødyktighet, som skjer i internasjonalt farvann, dersom skip er på vei til eller fra norsk havn, og ulykken rammer norsk miljø eller norske passasjerer og besetningsmedlemmer. Hvis mulige lovbrudd skal etterforskes og / eller tiltales etter avtale med annet land, må det sikres at hele det etterforsknings- og tiltalepotensiale som ligger i en oppfølging etter norsk lov, blir dekket gjennom avtalen med andre land.

Passasjerskip som særskilt brannobjekt

Den norske brannvernløven av 1987 er et omfattende lovverk for å sikre liv og verdier. Lovens § 22 definerer spesielle bygninger, områder mv., også kalt særskilte brannobjekter. Støttegruppen mener at alle passasjerskip i fast rute på norsk havn må defineres som slikt særskilt brannobjekt. Dette behøver ikke å bety at passasjerskip underlegges de samme rutiner som loven trekker opp. Det kan henvises til det regelverket som er etablert spesielt for passasjerskip, og som Stortinget med denne behandlingen tar stilling til.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber Stortinget definere alle passasjerskip i fast rute på norsk havn som særskilt brannobjekt under § 22 i Lov om brannvern. I paragrafen kan det for passasjerskip henvises til det spesielle regelverk som gjelder for denne gruppen særskilte brannobjekter.

Vurdering av norsk sjøfartsadministrasjon og skipskontroll

To forhold er viktig når vi vurderer norsk sjøfartsadministrasjon og norsk skipskontroll. Det ene er at pengene søm bevilges utnyttet mest mulig effektivt.

Det andre er at kontrollen fyller målsettingene. Vårt inntrykk er at *Sjøfartsdirektoratet* idag skal ivareta mange oppgaver som har motstridende interesser. *Støttegruppen* mener tiden nå er inne for å vurdere om vi egentlig trenger et eget *Sjøfartsdirektorat*.

Direktoratets funksjoner bør nå analyseres, for å se om de kan legges til andre institusjoner som bedre kan rendyrke den enkelte funksjon. Dette er spørsmål som krever grundig utredning.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber *Stortinget* ta initiativ til å utrede en ny organisering av norsk sjøfartsadministrasjon med tanke på en nedleggelse av *Sjøfartsdirektoratet*. *Støttegruppen* antyder en mulig omorganisering slik:

- Oppgaver vedr. typegodkjenning kan f.eks. legges til *Direktoratet for Brann og Eksplosjonsvern*, uten at dette får konsekvenser for selve testprosedyrene, som fortsatt kan skje i samarbeid med *SINTEF*
- Personaloppgavene kan legges til *Arbeidstilsynet* eller *arbeidskontorene*, som allerede har overtatt funksjonen til de tidligere hyrekontorene.
- Forvaltningen av de næringspolitiske interessene fremmes i dag gjennom skipsfartspolitisk seksjon i *Handelsdepartementet* og *Sjøfartsdirektoratet*. Det er en uholdbar spenning mellom det som idag defineres som slike interesser, og kravet til sikkerhet. Vi foreslår at denne utformingen av politikk utfra norske interesser som flaggstat, legges til administrasjonen av de norske skipsregistrene, som for tiden bygges opp i *Bergen* i samarbeid med skipsfartspolitisk seksjon i *Handelsdepartementet*.
- *Skipsskontrollen* blir et selvstendig organ som legges inn under *Miljøverndepartementet* (se eget forslag om skipsskontrollen)

Skipsskontrollen **underlegges** **Miljøverndepartementet**

I dag er skipsskontrollen underlagt samme myndigheter som avveier mot norske rederes interesser i andre farvann rundt om på kloden. Denne organiseringen har ikke fremtiden for seg. *Scandinavian Star* burde avdekket problemene en gang for alle, senere har vi fått bl.a. *Arisan*, men fortsatt ser vi ikke tegn til endring. Det finnes en rekke høykompetente institusjoner i *Norge* som utøver kontroll i landbasert virksomhet.

Vi stiller spørsmålsteget ved om ressursene utnyttet best mulig ved at parallellkompetanse bygges opp i både skipsskontrollen og f. eks. *Arbeidstilsynet*, det regionale brannsynet, *Statens Forurensningstilsyn*,

Norsk Brannvernforening, *Forbrukerrådet*, *Direktoratet for Brann- og eksplosjonsvern* og andre.

Vi tror det kan gi nye impulser til det maritime miljøet å trekke slike instanser inn i arbeidet for å bedre sikkerheten og skipsskontrollen.

Personersikkerhet for passasjerer og besetning er *Støttegruppens* mandat, men miljøkonsekvensene av hvordan skipssfarten drives er overveldende. Skipsskontrollen skal forebygge negative utslag for begge områdene.

Støttegruppen mener den fremtidige kontroll av skipssfarten må knyttes nærmere mot de deler av offentlig forvaltning som ivaretar sikkerhet og miljøhensyn.

Statens Forurensningstilsyn og *Miljøverndepartementet* bør komme mye tyngre inn i arbeidet for å sikre norske havnestatinteresser. En av de sentrale internasjonale konvensjonene for skip og offshorenæringen er *MARPOL*, som skal virke forebyggende mot miljøforurensninger.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber *Stortinget* ta initiativ til å organisere norsk skipsskontroll tettere mot *Statens Forurensningstilsyn* og *Miljøverndepartementet*

Minnesmerke

Støttegruppen ønsker å reise et minnesmerke etter *Scandinavian Star-ulykken*. Det har vært såpass omfattende arbeidsoppgaver hittil, at spørsmålet om et minnesmerke har måttet få lavere prioritet.

Etter denne *Stortingsbehandlingen* blir det naturlig å forsere arbeidet med et slikt minnesmerke. Vi tenker ikke noe svært prangende monument, men en verdig fysisk markering av tragedien plassert i et maritimt miljø.

Støttegruppens danske kontakter vil ta opp denne saken også med danske myndigheter. *Støttegruppen* har ikke pr. idag et ferdig prosjekt for utormingen av et minnesmerke.

STØTTEGRUPPENS FORSLAG:

Vi ber *Stortinget* signalisere at man stiller seg positiv til et initiativ fra *Støttegruppen* for å reise et minnesmerke etter *Scandinavian Star-ulykken*.

(*Støttegruppens høringsuttalelse til behandlingen av stortingsmelding nr 63 (1991-92)*, «Om brannulykken på passasjerfergen *Scandinavian Star*». Levert *Stortinget* 18. desember 1992