

1990. 2. mai — Handelsministerens redegjørelse i forbindelse med
brannkatastrofen på «Scandinavian Star»

Møte onsdag den 2. mai kl. 11

President: Bjarne Mørk Eidem

Dagsorden (nr. 70):

1. Redegjørelse av handelsministeren i forbindelse med brannkatastrofen på passasjerskipet «Scandinavian Star»
2. Spørretime (nr. 20)
3. Referat

Presidenten: De innkalte vararepresentanter, for Hordaland fylke Paal A. Bjørnstad, og for Vestfold fylke Ellen Gjerpe Hansen, har tatt sete.

Fra representanten Tom Thoresen foreligger søknad om permisjon på vegne av den norske delegasjon til Europarådets 42. sesjon, 1. del i Strasbourg. Søknaden gjelder permisjon i tiden fra og med 7. mai til og med 9. mai for representanten Haakon Blankenborg, for representanten Ragnhild Queseth Haarstad fra og med 7. mai til og med 10. mai og for representantene Aud-Inger Aure, Hallgrim Berg, Inger Lise Gjerv, Kirsti Kolle Grøndahl, Fridtjof Frank Gundersen, Theo Koritzinsky, Tom Thoresen og Ingrid I. Willoch fra og med 7. mai til og med 11. mai.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:
For Akershus fylke: Bente Bjørnstad
For Buskerud fylke: Ulla Nævestad og Otto Engen
For Hedmark fylke: Torbjørn Almlid
For Møre og Romsdal fylke: Inger Håvik og Aage-Roar Aas
For Oppland fylke: Vigdis Magistad
For Oslo: Per Eggum Mauseth
For Nord-Trøndelag fylke: Aud Gaundal
For Vestfold fylke: Ellen Gjerpe Hansen
For Østfold fylke: Reidun Andreassen
3. Otto Engen innvelges i Lagtinget under representanten Kirsti Kolle Grøndahls permisjon.

Valg av settepresident

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det velges en settepresident for dette møtet. Presidenten ber om forslag på settepresident.

Gro Harlem Brundtland: Jeg foreslår Ernst Wroldsen.

Presidenten: Ernst Wroldsen er foreslått som settepresident — og anses enstemmig valgt.

Statsråd Else Bugge Fougner overbrakte 2 kgl. proposisjoner (se under Referat).

Sak nr. 1

Redegjørelse av handelsministeren i forbindelse med brannkatastrofen på passasjerskipet «Scandinavian Star»

Statsråd Kaci Kullmann Five: Den tragiske brannen om bord på «Scandinavian Star» rev brått og brutalt fra oss 158 medmennesker. 136 norske mistet livet i ulykken. Sorgen og savnet hos familie og venner kan vi knapt forestille oss, og ikke lindre. Men vi føler alle at tragedien angår oss, og denne ulykken vil i lang tid sette spor i vårt samfunn.

Det er lett å føle seg handlingslammet i møte med en slik tragedie. Som politikere har vi imidlertid et ansvar for å handle, et ansvar for å sørge for at vi gjør alt vi kan for at dette ikke skal skje igjen.

Ulykken stiller Norge som nasjon — og skipsfarten som næring — overfor betydelige utfordringer. Utfordringer vi skal møte med tiltak som fører oss til målet — økt sikkerhet på passasjerskip.

Regjeringen har funnet det riktig så raskt som mulig å orientere Stortinget om ulykken med det Bahamas-flaggete skipet «Scandinavian Star», om granskningen av ulykken og om en del spørsmål vedrørende kontroll og sikkerhet.

«Scandinavian Star» er bygd i Frankrike i 1971 som passasjer/ro-ro-ferge og hadde først navnet «Massalia». Skipet ble i 1985 solgt til Stena Cargo Line Limited og registrert på Bahamas under navnet «Island Fiesta». Samme år skiftet det først navn til «Stena Baltica» og deretter til «Scandinavian Star». Skipet ble nylig overtatt av danske eierinteresser, men har beholdt navnet og forblitt i Bahamas-registeret. Opprinnelig var skipet bygd for klasse i Bureau Veritas, men gikk i 1988 over til klassifisering i Lloyds Register of Shipping.

«Scandinavian Star» ble satt inn i ruten Fredrikshavn—Oslo i månedskiftet mars/april i år. Besiktigelse for passasjersertifikat ble utført av Lloyds 5. januar og klassebesiktigelse den 28. februar dette år. I forbindelse med anskaffelsen av «Scandinavian Star» ble skipet undersøkt i Cuxhaven i Tyskland for de nye

eierner, som ønsket å forvise seg om at alle dokumenter og sertifikater var i orden, ifølge det de selv har opplyst. Det ble ikke foretatt noen særskilt kontroll av redningsutstyr og brannteknisk utstyr.

Skipet var besiktiget av den amerikanske kystvakten så sent som 6. februar i år. US Coast Guard utstedte da et dokument omtalt som «Control Verification for Foreign Vessels», gyldig til 18. januar 1991. Alle passasjerskip over 100 brt. inspiseres av US Coast Guard uansett flaggtilhørighet. Dette for å stadfeste at skipet er i overensstemmelse med SOLAS — dvs. Safety of Life at Sea-konvensjonen. USA legger således ikke egne regler, men sin egen tolkning av SOLAS-konvensjonen til grunn når slike sertifikater utstedes.

Den danske skipskontroll besiktiget ikke skipet før det søndag 1. april gikk sin første tur i ruten Fredrikshavn—Oslo. Havnestatkontroll ble dermed ikke foretatt i Danmark. Skipet ble heller ikke kontrollert av Norge som havnestat den uken det var i drift. Skipet hadde da fire anløp i Fredrikshavn og fire i Oslo.

Ulykken med «Scandinavian Star» førte til en av de største sjøredningsaksjoner Norge har opplevd. Det deltok et betydelig antall redningsenheter og mannskaper fra flere land. Så kort tid etter ulykken er det vanskelig å ha et endelig bilde av hvorledes redningsapparatet fungerte i alle ledd.

Det foreløpige inntrykk er, slik Justisdepartementet vurderer det, at man ikke hadde noen mangel på eksterne ressurser som skip, fly, helikoptre, brannmannskaper og medisinsk personell m.v. Men muligheten for disse til å gjøre en effektiv innsats for å redde menneskeliv var begrenset, slik situasjonen på det brennende skipet raskt utviklet seg.

Hovedredningssentralen Sør-Norge mottok nødmelding kl. 02.30 den 7. april og iverksatte alle nødvendige tiltak i henhold til foreliggende planer. Det ble iverksatt varsling til aktuelle skip, fly og helikoptre i Danmark, Sverige og Norge. Det ble gjort avtale med svensk redningssentral og utpekt stedlige koordinatører for skips- og flyaktivitetene. Varsel ble videresendt, og fartøyer med kurs mot ulykkesposisjonen ble registrert. Både danske, svenske og norske redningsenheter reagerte omgående på anmodning om bistand og gjorde klart for mottak og bistand på land.

Hovedredningssentralen på Sola samordnet redningsaksjonen fra kl. 02.30 til kl. 12.00. I dette tidsrommet deltok omlag 20 skip, 8 helikoptre, et dansk C-130 fly samt et antall røykdykkere og medisinsk personell. Det første skip på ulykkesstedet var «Stena Saga», som ankom 30—40 minutter etter nødmeldingen.

Det første helikoptret nådde frem fra sin base på Torp etter ca. 60 minutter.

I en slik situasjon er det påkrevd å utpeke en koordinator på stedet — «On Scene Commander» — eventuelt å dele denne oppgaven på flere. Hovedredningssentralen utpekte «Stena Saga» som stedlig koordinator for skip som deltok. Det første danske helikopter som nådde frem, ble utpekt som stedlig koordinator for luftfartøyene. Senere ble det avtalt å overføre disse oppgavene til andre skip og fly. Ledelsen av redningsarbeidet ble overtatt av svenske myndigheter kl. 12.00.

Arbeidet med å vurdere gjennomføringen av redningsoperasjonen er ennå ikke avsluttet. En endelig rapport fra hovedredningssentralen vil bli sendt Justisdepartementet som rette vedkommende.

I samråd med Riksadvokaten ble ansvaret for den norske politietterforskningen den 7. april besluttet lagt til Oslo Politikammer. Gjennom kontakter til svenske og danske politi- og påtalemyndigheter ble man enige om en oppgavefordeling. I hovedtrekk innebærer denne at norsk politi har hovedansvaret for å bringe brannårsaken på det rene og finne en mulig brannstifter. Dansk politi har ansvaret for de øvrige sider ved etterforskningen.

Politiets etterforskningsarbeid er ikke avsluttet, og jeg vil ikke kommentere det som hittil er fremkommet.

Spørsmålet om i hvilket land eventuell straffesak skal reises, vil etter vanlig praksis mellom de nordiske lands myndigheter bli avklart dersom spørsmålet blir aktuelt.

Den sentrale norske identifiseringsgruppen er opprettet ved en kgl. resolusjon og gitt retningslinjer fra Riksadvokaten. Dette er en tverrfaglig gruppe rettsmedisinere, tannleger og politimenn med bred erfaring. Gruppen skal på anmodning bistå politiet i Norge med identifiseringsoppgaver.

Med utgangspunkt i slik bistandsanmodning etablerte gruppen straks kontakt med sine svenske og danske kolleger. Man ble raskt enig om at det ut fra forholdene ville være mest hensiktsmessig å foreta identifiseringsarbeidet samlet ved Rettsmedisinsk institutt i Oslo.

Det har med sikkerhet lyktes å identifisere samtlige 158 omkomne, takket være et nært og godt faglig samarbeid mellom de involverte fagfolk i Danmark, Sverige og Oslo.

Redningsledelse og senere politi stod overfor et meget omfattende og tidkrevende arbeid med å skaffe oversikt over de ombordværende på grunn av manglende personoversikter fra rederiet. Man søkte samtidig å prioritere informasjon og annen bistand til de mange pårørende. Dette gjaldt også dem som

ikke var sikre på hvilken ferge til Danmark deres egne familiemedlemmer hadde reist med fra Oslo den 6. april.

Fra norsk politisk side gir man meget positiv vurdering av det praktiske politisamarbeidet mellom de tre land. Justisdepartementet har hittil ikke registrert spesielle negative erfaringer som det er grunn til å ta opp.

Jeg vil på vegne av Regjeringen få rette en hjertelig takk til de mange som i kraft av sitt arbeid eller som frivillige har ytt en ekstraordinær innsats for å bistå under og etter brannen på «Scandinavian Star».

Sjøforklaringen etter ulykken har vært holdt i København. Pressen har referert inngående fra denne. Jeg finner grunn til å understreke at formålet med en sjøforklaring, i Danmark som i Norge, er å avhøre vitnene og klarlegge fakta straks etter ulykken. En sjøforklaring er ingen domstol som avgjør skyld, årsak og ansvar. Materialet fra sjøforklaringen brukes imidlertid til å avgjøre om straffesak skal reises. Det brukes også i erstatningsoppgjør mellom de private parter.

I regjeringskonferanse 9. april 1990 gikk Regjeringen inn for å oppnevne et eget granskingsutvalg etter fergeulykken, fortrinnsvis på skandinavisk basis. Justisministeren fikk fullmakt til å gå videre i saken. Mandat og sammensetning ble drøftet på et møte med representanter fra Danmark, Sverige og Norge den 10. april. Justisministeren traff foreløpig beslutning om nedsettelse av utvalget onsdag 11. april.

Ved kgl. resolusjon 20. april ble nedsettelsen av granskingsutvalget bekreftet av Regjeringen. Utvalget ledes av høyesterettsdommer Tore Schei, Norge. Det andre norske medlem som ble oppnevnt, er professor Stian Erichsen, Marinteknisk avdeling, NTH.

Videre ble oppnevnt sjefen for Søfartsstyrelsens Opklaringsenhet, overskipsinspektør Knud Skaareberg Eriksen etter forslag fra Danmark, og generaldirektøren i Statens havverikommisjon, Olof Forssberg etter forslag fra Sverige.

I henhold til fullmakt har justisministeren senere foretatt ytterligere oppnevning: Afdelingschef i Farvandsvæsenet Svend Bojesen etter forslag fra Danmark og professor Knut Kaasen, Nordisk Institutt for Sjørett ved Universitetet i Oslo etter forslag fra Bahamas. Bekreftelsen av oppnevningen av disse medlemmene vil bli foretatt i statsråd.

Ved at utvalget i Norge får status som regjeringsoppnevnt granskingsutvalg, kan utvalget begjære bevisopptak ved norske domstoler der dette er nødvendig eller hensiktsmessig.

Mandatet for utvalget er: Å vurdere ulykkens årsak og hvordan den kunne få et slikt

omfang. Utvalget skal vurdere om skipets tekniske standard, utrustning og personelloppsettning var tilfredsstillende og i overensstemmelse med internasjonale og nasjonale regler, videre hvorledes nasjonale og internasjonale regler og rutiner for skipets drift og redningsberedskap fungerte i den situasjon som forelå. Utvalget kan også vurdere andre forhold i tilknytning til ulykken dersom det finner grunn til dette, herunder redningsoperasjonens gjennomføring.

Utvalget har etablert et nært samarbeid med politi og andre myndigheter, og har bl.a. deltatt under deler av sjøforklaringen i København. Utvalget var forutsatt å ha kontakt og samarbeid med myndighetene i Bahamas. Som flaggstat har Bahamas en plikt til å klarlegge alle sider ved ulykken. Av praktiske grunner ønsket Bahamas derfor å delta i det skandinaviske granskingsarbeidet, og det er oppnådd enighet om at det oppnevnes ett medlem til kommisjonen etter forslag fra Bahamas. I likhet med de øvrige medlemmer i utvalget skal dette medlemmet stå helt fritt i forhold til alle impliserte interesser, parter og myndigheter i saken.

Utvalget skal utføre et omfattende arbeid. Utvalgets arbeid er gitt høyeste prioritet, og medlemmene og utvalgets sekretariat er fritatt for andre forpliktelser. Mandatet gir ingen uttrykkelig tidsramme for arbeidet.

Det er naturlig nok en serie spørsmål som reises etter en slik ulykke. All debatt kan ikke vente til granskingsutvalget er ferdig. De to viktigste spørsmål gjelder etter mitt syn regelverket for sikkerhet og spørsmål om kontroll og håndhevelse av dette regelverket.

Den 2. april, altså fem dager før katastrofen, holdt jeg et møte i Utenriksdepartementet om sikkerhet til sjøs. Sjøfartsdirektoratet, Kystdirektoratet, Det Norske Veritas, arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene deltok. Jeg tok dette initiativet på grunn av de ulykker som hadde funnet sted i norske farvann med utenlandske skip i de siste månedene forut for dette. Disse innebar en trussel mot miljøet i norske kystfarvann. Den stadig økende alderen på så vel norsk flåte som verdensflåten følte jeg også gav grunn til å se nærmere på sikkerhetssiden.

På møtet ble det ikke reist spesiell kritikk mot selve regelverket. Dette syntes i hovedsak tilfredsstillende, selv om det selvfølgelig alltid kan forbedres. Det var størst uro om rederienes etterlevelse av regelverket og myndighetenes og klasseselskapenes kontroll med skip under eget og andre lands flagg. Det fremkom nyttige opplysninger i møtet, bl.a. om muligheten for større samordning av kontrollarbeidet.

Det Norske Veritas redegjorde for sine pla-

ner om en klassifikasjon som ikke bare ser på de rent tekniske forhold, men også omfatter kvalitetskontroll av rederiets og skipets ledelse. Dette vil bringe inn den menneskelige faktor, som oftest viser seg å være årsak til ulykker.

Min hovedkonklusjon etter møtet var at jeg så et behov for å bedre havnestatskontrollen. Jeg bad derfor om at sjøfartsdirektøren vurderte hvorledes Norge som havnestat kunne forbedre og effektivisere kontrollen av utenlandske skip i norske havner. Passasjerskip ble ikke spesielt nevnt på møtet fra noe hold. Det var ikke alarmerende signaler som gav grunn til det. I Stortingets mange debatter om skipsfartsspørsmål har heller ikke dette vært et tema. I det nordiske skipsfartspolitiske samarbeid hvor man har drøftet skipsfartspolitikk før katastrofen, har ikke dette spesielle temaet vært satt på dagsordenen. Men katastrofen viste oss dessverre altfor tydelig at en skjerping også på dette feltet er helt nødvendig.

Hvorledes kunne det så skje at et passasjerskip settes inn i rute uten å være kontrollert av norske myndigheter? Dette er selvfølgelig det første vi alle har spurt oss om.

Hovedsvaret er at Norge i likhet med praktisk talt alle andre land aldri har hatt noen obligatorisk forhåndskontroll av utenlandske passasjerskip. «Scandinavian Star» var ikke norskflagget, og Norge var dermed ikke flaggstat med de plikter det medfører til å kontrollere at båten følger internasjonale og nasjonale regler.

I forhold til «Scandinavian Star» var vi havnestat og hadde dermed en rett til å kontrollere. Det finnes imidlertid ingen generell plikt for havnestatene til å kontrollere alle skip i deres havner, heller ikke passasjerskip. Gjennom en europeisk avtale er vi forpliktet til årlig å kontrollere minst 25 pst. av alle utenlandske skip som anløper norsk havn. USA er det eneste landet som har pålagt seg selv en særskilt plikt til kontroll av alle passasjerskip før disse tar om bord amerikanske passasjerer i amerikansk havn. Norge har aldri hatt noen slik bestemmelse.

Allerede samme dag som brannen fant sted, besluttet jeg derfor at sjøfartsdirektøren skulle vurdere et system som sikret at ingen passasjerbåt kunne gå fra norsk havn med norske passasjerer uten først å være kontrollert av norske myndigheter. Ordningen vil bli ikkediskriminerende med hensyn til flagg. Dette er en ordning av amerikansk type. Dette oppdraget redegjorde jeg for i en pressemelding jeg sendte ut samme ettermiddag.

Ordningen forutsetter selvsagt at norske myndigheter sikres et varsel om planlagt tra-

fikk og dermed får praktiske muligheter til å kontrollere slike skip.

Mandag 9. april bekreftet Regjeringen dette i en ekstraordinær regjeringskonferanse der man besluttet å be Sjøfartsdirektoratet utforme et slikt system.

Regjeringen vedtok samtidig å be Sjøfartsdirektoratet innføre systemer som sikrer at rederier som driver passasjerfart mellom norsk og utenlandsk havn, til enhver tid har full oversikt over passasjerenes antall og identitet. Dette har Norges Rederiforbund i brev av 10. april fulgt opp og meddelt at alle de norske fergerederiene som driver slik fart, nå har igangsatt et praktisk arbeid på dette punktet.

Videre holdt de nordiske sjøfartsdirektørene den 10. april et møte i København der ulykken ble drøftet. Man var enig om at de nordiske land i fellesskap måtte sikre seg mot lignende hendelser i fremtiden. En rekke konkrete tiltak ble besluttet iverksatt. På et nordisk stassekretærmøte for skipsfartsspørsmål i Stockholm den 17. april ble det uttalt støtte til dette arbeidet.

Arbeidet med å styrke det internasjonale sikkerhetsregelverket bør stå sentralt. Jeg har derfor bedt sjøfartsdirektøren utarbeide et utkast til henvendelse til den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMO for snarest mulig å få drøftet nødvendige endringer i de internasjonale regler for å få bedre trygghet mot brannkatastrofer som den vi nå har opplevd.

Sjøfartsdirektoratet bad allerede den 11. april IMO om å sette spørsmål som gjelder passasjerskips brannsikkerhet, på arbeidsprogrammet til IMOs sjøsikkerhetskomite.

I denne sammenheng må sjøfartsdirektøren bla. se på de unntaksbestemmelser for eldre passasjerskip som i dag finnes til SOLAS-konvensjonen av 1974, som gjelder innebygd brannsikkerhet i skip.

Behov for internasjonale krav for å sikre språkkunnskaper som gir tilstrekkelig kommunikasjon om bord i en krisesituasjon, mener jeg også må vurderes.

Alle norskflaggede skip, både NIS og NOR, er i dag underlagt krav om at alle ansatte om bord skal ha tilstrekkelige kunnskaper i engelsk, norsk, svensk eller dansk til å forstå kommandogivning, skriftlige alarm- og nødinstruksjoner, skriftlig informasjon vedrørende anvendelse og vedlikehold av redningsutstyr m.v.

Under ledelse av assisterende sjøfartsdirektør Jansen er det nå et hurtigarbeidende utvalg i gang i Sjøfartsdirektoratet, for raskest mulig å følge opp de arbeidsoppdrag Regjeringen og handelsministeren har gitt direktoratet, samt finne frem til eventuelle andre egne-

de strakstiltak som kan iverksettes for å forebygge slike branner. I mandatet heter det bl.a. at utvalget skal

— vurdere å kreve at rederier som opererer passasjerskip i fart til og fra norske havner, har utviklet og gjennomført ledelsestiltak i samsvar med IMO resolusjon A.647 (16) av 17. oktober 1989 som heter «Retningslinjer for ledelse med hensyn til sikker operasjon av skip og til hindring av forurensning.»

Denne resolusjonen innbefatter bl.a. rederienes

- beredskapsopplegg; beredskapsopplegg om bord, herunder
- mannskapets kjennskap til bruk av sikkerhetsutstyr og nødvendig trening av mannskapene; besetningens kvalifikasjoner, språkkunnskaper og evne til kommunikasjon om bord og med ledelsen i land.

Jeg understreker altså at dette er en resolusjon, ikke en konvensjonstekst.

Utvalget skal videre vurdere den praktiske gjennomføring av de tiltak som de nordiske sjøfartsdirektører har vedtatt, herunder:

- registrering på navn av alle ombordværende mannskaper, passasjerer og andre som medfølger skipet;
- krav om økt brannpatuljering.

Utvalget skal vurdere gjeldende nasjonale og internasjonale brannsikringsregler på bakgrunn av den senere tids utvikling og endring i bl.a. drifts- og eierforhold i passasjerskipsvirksomheten, og på den bakgrunn vurdere behovet for eventuelt å endre de internasjonale konvensjoner.

Utvalget forutsettes å avgi innstillinger til Sjøfartsdirektoratet i to etapper og vil under sitt arbeid holde kontakt med det regjeringsoppnevnte skandinaviske granskingsutvalg.

I Jansen-utvalget deltar representanter for berørte norske myndigheter og klasseselskaper samt nærings-, arbeidstaker- og brukerorganisasjoner.

Vi spør oss alle: Hvordan kunne denne ulykken få et slikt omfang? Var det reglene som var for dårlige, eller var det fordi reglene ikke ble overholdt, at dette skjedde? Jeg kan ikke gi svar på dette her i dag. De svarene skal granskingskommisjonen lete etter. Først når den har gjennomført sitt arbeid, har vi et bredt grunnlag for debatt om ytterligere tiltak for å redusere faren for slike ulykker.

Regjeringen og handelsministeren har imidlertid iverksatt strakstiltak for å sikre at ingen passasjerbåt i trafikk fra norsk havn skal slippe unna norsk kontroll. Vi har dessuten, som jeg nå har redegjort for, en rekke andre initiativ under bearbeidelse.

I debatten etter ulykken har også mange

skipsfartspolitiske spørsmål vært berørt, herunder opprettelsen av Norsk Internasjonalt Skipsregister. Jeg finner det riktig å kommentere noen av disse spørsmål her i dag, med de begrensninger i omfang redegjørelsesformen legger på slike kommentarer.

Spørsmål om å utelukke passasjertrafikk til og fra Norge på skip under såkalte bekvemmelighetsflagg, har vært berørt, bl.a. i et spørsmål til meg i Stortingets spørretime den 25. april. Jeg refererte der bl.a. følgende fra Innst. S. nr. 222 for 1988–89, fra sjøfarts- og fiskerikomiteen om den siste skipsfartsmelding som Stortinget har behandlet. Her sier en enstemmig komite:

«Komiteen vil peke på at norsk kystfart tradisjonelt har vært åpen for fremmede skip. Dette har sin bakgrunn i den norske liberale skipsfartspolitik, som man har ment også bør dekke kystfart. Komiteen ser det som meget beklagelig dersom Norge må oppgi sin liberale kystfartspolitik.

Komiteen viser til at det på grunn av norsk skipsfarts avhengighet av internasjonal markedsadgang, fra norsk side alltid har vært lagt stor vekt på å opptre på en måte som ikke kan skape tvil i utlandet om Norges skipsfartspolitiske linje eller undergrave Norges arbeid for slik internasjonal markedsadgang. Komiteen vil peke på at hel eller delvis stenging av norsk kystfart vil kunne få slike virkninger.»

La meg presisere at fergetrafikk ikke faller inn under begrepet kystfart. Men et bredt flertall i Stortinget slår i denne komitemerknaden fast grunnleggende norske skipsfartssynspunkter. Det er synspunkter også denne regjering bygger på.

Jeg kan ikke se at spørsmålet om hvilket flagg et skip fører, er vesentlig i arbeidet for å hindre en branntagedie slik vi opplevde på «Scandinavian Star». Det er den konkrete standard i det enkelte rederi, det enkelte skip og hos den enkelte sjømann som avgjør, ikke skipets eller mannskapets nasjonalitet i seg selv. Et annet spørsmål som har vært tatt opp, er krav til språkkunnskaper på skip med blandet besetning. Dette er et viktig spørsmål. Det er derfor nødvendig å se nærmere på hvordan våre gjeldende norske krav — som jeg tidligere har omtalt — praktiseres. Oppfølging av kontrollen av dette regelverket vil bli skjerpet. Det er som nevnt også igangsatt en vurdering av hvilke internasjonale initiativ Norge kan ta på dette området.

Mye tyder på at regelverket som gjelder sikkerhet for menneskeliv til sjøs, rent generelt er bra. Det er basert på internasjonale konvensjoner, der konvensjonen av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs er det sen-

trale instrument. Regelverket er opp gjennom årene blitt forbedret. Norge har ofte vært pådriver for å bedre reglene, ikke minst når det gjelder passasjerskip. Det har hendt mer enn én gang at det som opprinnelig har vært norske særkrav, senere er blitt gjort til internasjonale krav.

Det er min vurdering at det er positivt at dette arbeidet foregår i internasjonal regi, og at selve regelverket er internasjonalt. Nasjonale særkrav for båter som går i fart mellom flere nasjoner, kan fort skape uoverstigelige praktiske problemer. Hvis vi f.eks. — la oss gjøre et tankeeksperiment — fastsatte et norsk regelverk for hvorledes merking av fluktveier skulle være, og Tyskland fastsatte helt andre regler for dette, ville det raskt umuliggjøre fart mellom de to land. Skipet ville vanskelig kunne oppfylle betingelsene i begge land samtidig — og det går altså i fart mellom to ulike nasjoner. Skipsfarten er internasjonal, og det bør derfor også hovedtyngden av regelverket være.

Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMO er regnet for å være en av De forente nasjoners mest produktive og effektive organisasjoner. Jeg vil få lov til å nevne at jeg selv skal ha samtaler med IMOs generalsekretær i London i neste uke og der selvfølgelig vil ta opp sikkerhetsprosmålene på bred basis.

Prinsippet om havets frihet og om at bare flaggstaten som hovedregel har rett til å utøve jurisdiksjon over skip på det frie hav, har sitt motstykke i regler om flaggstatens plikt til å utøve effektiv jurisdiksjon over skip som fører deres flagg. Jeg synes det er viktig å øke oppmerksomheten om dette internasjonalt for at flaggstatene skal følge opp sitt ansvar. Både Genève-konvensjonen om det frie hav av 1958 og Havrettstraktaten av 1982 har slike krav til flaggstaten om effektiv jurisdiksjon og om kontroll med tekniske og sosiale spørsmål om bord. Det er utviklet et mønster for slik kontroll som bygger på inspeksjon av fartøyet og utstedelse av sertifikater som skal bekrefte at de internasjonale krav er oppfylt. Disse sertifikatene skal respekteres av andre lands myndigheter.

Det har imidlertid vist seg at enkelte redere har drevet skip som tross gyldige sertifikater ikke holder mål når de blir gått etter i sømmene. I Europa har havnestatenes myndigheter inngått et samarbeid for å gripe inn mot slike skip. Reglene om dette er nedfelt i et «Memorandum of understanding» fra 1981, hvor Norge deltar. Vi har forpliktet oss til å kontrollere minst 25 pst. av individuelle utenlandske skip som anløper norsk havn. Hvis et skip har vært kontrollert, av en av de øvrige havnestatene innenfor regionen i løpet av de

siste seks måneder, skal skipet i alminnelighet ikke kontrolleres på nytt ved anløp.

Omfanget av kontrollen skal i hovedsak omfatte kontroll med at skipet og mannskapet har gyldige sertifikater i henhold til internasjonale konvensjoner. Dersom inspektøren finner spesiell grunn til å foreta en mer omfattende inspeksjon av skipet, skal dette gjøres.

For Norges vedkommende har sjøfartsmyndighetene kontrollert gjennomsnittlig 25–28 pst. av fremmede skip de siste tre årene.

Hittil har utvelgelsen av skip foregått slik at Skipskontrollen selv gjennom henvendelse til havnemyndighetene, loser m.m. har skaffet seg informasjon om utenlandske anløp og foretatt havnestatskontroll uten utvelgelse på grunnlag av skipets alder eller tekniske standard. Hva angår varsling til Sjøfartsdirektoratet eller Skipskontrollen om fremmede skip som anløper norsk havn, har det hittil ikke vært etablert samarbeidsprosedyrer mellom berørte myndigheter for dette. Et slikt arbeid har nå i noen tid vært i gang, for bl.a. å få til en bedre datautveksling og koordinering mellom de ulike berørte myndigheter. Et nytt element i bedringen av datagrunnlaget er her bruken av Lloyd's Sea Data, som gir informasjon om ethvert skips totale forhistorie. Det vil som nevnt bli etablert et samarbeid mellom Kystdirektoratet og Sjøfartsdirektoratet. Dermed sikres også datateknisk tilgang på alle losbestillinger fra skip som skal inn i norske farvann. Losbestillingene skal skje senest 24 timer før skipet ønsker los. Dette vil gi Sjøfartsdirektoratet mulighet til å være bedre orientert om skip som er i vente, og kombinert med bruken av Lloyd's Sea Data har man en anledning til å single ut de skip som ut fra alder og antatt teknisk standard bør utsettes for kontroll.

Vi vil samtidig søke etablert en ordning med automatisk underretning fra Kystdirektoratet om dispensasjoner fra lospliktbestemmelsene. Det kan også nevnes at samarbeid med Kystdirektoratet forutsettes å omfatte rapportering fra losere som kommer om bord i skip som anses å være i en slik forfatning at det er grunn til nærmere undersøkelse fra Skipskontrollens besiktigelsesmenn. Avgjørelse om kontroll vil skje ved nært samarbeid mellom vedkommende los, nasjonal koordinator i Kystdirektoratet og Sjøfartsdirektoratet.

Regjeringen har altså allerede tatt skritt for å sikre at vår havnestatskontroll med utenlandske passasjerskip blir skjerpet, og arbeidet er i gang også for den øvrige havnestatskontroll. Settes det inn skip i passasjerfart til og fra norsk havn som norske myndigheter ikke har kontrollert, skal slik kontroll skje før

passasjerer tas om bord. Passasjerene skal gjøres kjent med hvilken standard skipet har, ved at rederiene pålegges en plikt til å offentliggjøre resultatet av kontrollvurderingen. Også dette skal selvfølgelig skje på ikke-diskriminerende basis med hensyn til flagg.

Sikkerhetskravene til NIS-skip er de samme som for skip i det ordinære norske registeret NOR. Vedrørende teknisk standard på NIS-skip, som også har vært et debatttema gjennom de siste ukene, vil jeg bemerke at tall som har vært referert i media de siste dagene over tilbakeholdelse av norske skip etter havnestatskontroll i Rotterdam, er gale. Generalkonsulatet i Rotterdam opplyser at presenten av norske skip tilbakeholdt på grunn av alvorlige mangler i Nederland, ligger under halvparten av det som er gjennomsnittet for alle skip undersøkt i Nederland — henholdsvis 2,6 pst. for Norge og 5,3 pst. for alle utenlandske skip.

Overfor Sjøfartsdirektoratet uttaler koordinatoren for kontrollvirksomheten i Nederland at norske skip som anløper deres havner, generelt sett betraktes som å representere en god sikkerhetsstandard. Det får stå for den nederlandske talsmanns regning, men jeg synes det er av interesse på bakgrunn av den debatt som har vært de siste dagene om disse opplysningene.

I møtet om sikkerhet i Utenriksdepartementet den 2. april konstaterte jeg at den faktiske dokumentasjon viser at den norske flåten har lave ulykkestall. Jeg snakket ikke der om tall for tilbakeholdelse — de tallene kom ikke frem i dette møtet. Jeg fremholdt at de tall vi til nå har fått, ikke viser noen forverring av ulykkestatistikken etter opprettelsen av NIS.

NIS er av storting og regjering forutsatt å være et kvalitetsregister. Det må selvsagt særlig gjelde krav til sikkerhet. Jeg håper at våre norske rederier er klar over dette. Opprettholdes ikke standarden på dette felt, vil norsk skipsfart risikere å miste års, ja tiårs opparbeidet tillit nasjonalt og internasjonalt. Svikt på sikkerhetssiden og når det gjelder kvaliteten av materiell og tjenester vil derfor ramme næringen selv aller hardest.

La meg så sterkt jeg kan, få understreke at «Scandinavian Star» ikke var en NIS-flagget båt. Spørsmål som gjelder NIS bør derfor holdes utenfor debatten om selve ulykken med «Scandinavian Star». Fergefart til og fra Norge er for øvrig som kjent ikke berørt av den omlegning som fant sted i 1987 og etableringen av NIS.

De mange pårørende etter «Scandinavian Star»-ulykken har som kjent dannet en egen støttegruppe. Dette ser jeg på som meget posi-

tivt. Gruppen bad om et møte med statsministeren og handelsministeren. Dette møtet fant sted den 10. april. Her fremhevet gruppens talsmenn som sitt viktigste mål å etablere et «nettverk» for å kunne fortsette å gi hverandre støtte i den vanskelige tiden de har foran seg.

Gruppen ønsket økonomisk støtte fra det offentlige for å få organisasjonen på beina. Statsministeren foreslo at Regjeringen stilte til disposisjon inntil 100 000 kr til støttegruppen for å etablere et gjensidig kontakt- og informasjonsnett mellom dem som er berørt av ulykken. Støttegruppen var glad for dette.

Ingen handling fra regjering eller storting kan lindre det tap, den sorg og det savn som de pårørende og venner av de 158 omkomne er stilt overfor. Men de skal vite at vi deler deres sorg, og at ulykken angår hele nasjonen.

Det gjenstår mye arbeid før vi kommer til bunns i tragedien med «Scandinavian Star». Som nevnt har Regjeringen i samråd med andre lands regjeringer oppnevnt et utvalg som skal gi oss svar på de spørsmål vi i dag stiller oss: Hva gikk galt, og hvordan skal vi hindre at slikt skjer igjen? Utvalgets rapport blir avgitt til justisministeren. Resultatet vil bli lagt frem for Stortinget i en egen stortingsmelding. Det er i dag umulig å si når denne vil være ferdig.

Selv om verken jeg eller Regjeringen i dag kan gi fullgode svar på de nevnte hovedspørsmål, fant vi det altså allikevel riktig å gi Stortinget en redegjørelse om ulykken med «Scandinavian Star» raskt. Men jeg må få understreke at redegjørelsen bygger på det materialet og den viten som det til nå har vært mulig å få frem for oss i departementet.

Når det gjelder arbeidet med sikkerhet på passasjerskip i fart på Norge og kontrollen av slik sikkerhet, vil handelsministeren så snart tilstrekkelig grunnlag foreligger, legge frem en stortingsmelding for å redegjøre for dette arbeidet i en annen og mer utdypet form enn det er mulig å gjøre i en redegjørelse.

Presidenten: Presidenten vil foreslå at handelsministerens redegjørelse sendes sjøfarts- og fiskerikomiteen. — Det anses enstemmig bifalt.

Sak nr. 2

Spørretime

Presidenten: Det blir en rekke endringer i den oppsatte spørsmålslisten, og presidenten viser til den oversikt som er omdelt på representantenes plasser i salen.