

af Forurening fra Skibe (MARPOL) og Lasteli-
niekonventionen (ILL), påhviler det myndighe-
derne i det land, hvor skibet er registreret (flag-
staten) at sikre, at skibet underkastes syn.

Det kan oplyses, at passagerskibet SCANDI-
NAVIAN STAR hverken på tidspunktet for
ulykken eller senere har været registreret under
dansk flag.

I henhold til konventionerne, har de lande,
som skibet anløber (havnestaten), en ret, men
ikke en pligt, til at udføre havnestatskontrol. En
sådan kontrol består i, at havnestaten sikrer sig,
at skibet er synet og godkendt af myndigheder-
ne i flagstaten. Derudover har havnestaten ret til
at foretage en inspektion af skibet og dets ud-
styr, når der er særlige årsager hertil.

Bekendtgørelse nr. 463 af 29. juli 1988 om syn
og certifikater m.v. er udstedt i medfør af lov om
skibes sikkerhed m.v. Denne lov blev vedtaget i
1980 bl.a. med henblik på at gennemføre inter-
nationale konventioner i dansk ret. Formålet
hermed var at etablere en samlet lovgivning for
afholdelse af syn og certificering af dansk regi-
strerede skibe.

Med hjemmel i loven om skibes sikkerhed er
der endvidere udstedt en bekendtgørelse om an-
vendelse af loven på udenlandske skibe, hvori
det er fastsat, at loven, og de i medfør af loven
udstedte forskrifter, finder anvendelse på uden-
landske skibe i dansk havn eller på dansk søter-
ritorium.

Sigtet med bekendtgørelsen var, at udenland-
ske skibe, der anløb danske havne eller befandt
sig på dansk søterritorium, som minimum skul-
le 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. Det var således med
bekendtgørelsen ikke tanken, at udenlandske
skibe skulle opfylde ethvert dansk nationalt
krav, eller at de danske myndigheder skulle
foretage de syn på udenlandske skibe, som på-
hviler flagstaterne.

På det tidspunkt, der spørges om, foretog Sø-
fartsstyrelsen alene havnestatskontrol af uden-
landske skibe, herunder udenlandske passager-
skibe, som stikprøvekontrol. Der var derfor ikke
et krav om forudgående kontrol, førend skibet
blev sat i drift og ikke anledning til at give dis-
pensation.

Dette er efterfølgende blevet ændret som føl-
ge af ulykken, således at der nu foretages en
kontrol af alle passagerskibe i fast rute på dansk

havn, før de går i fart. Denne praksis er senere
blevet EU-ret.

Såfremt spørgeren har interesse heri, vil jeg
gerne vende tilbage over for ham med et notat,
der angiver de tiltag, der er blevet gennemført
efter ulykken, og som Folketingets Erhvervsud-
valg har modtaget orientering om.

Spm. nr. S 935

Til økonomi- og erhvervsministeren (15/2 02) af:
Søren Søndergaard (EL):

»Hvad kan ministeren oplyse om de selskabs-
mæssige forhold i forbindelse med driften af ski-
bet Scandinavian Star i perioden fra den 30.
marts 1990 og til den 7. april 1990?«

Begrundelse

Efter det oplyste, var ejerselskabet bag skibet
Scandinavian Star et kommanditselskab med
adresse på Gl. Kongevej 102, 1850 Frederiksberg.
Det er nærliggende at tro, at dette selskab må
have været registreret i et eller flere danske regi-
stre, for eksempel hos Told & Skat eller andre.

Svar (25/2 02)

**Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt
Bendtsen):**

Idet der henvises til besvarelsen af spørgsmål
S 934 kan det oplyses, at passagerfærgen SCAN-
DNAVIAN STAR ikke var registreret under
dansk flag. Spørgsmålet om de selskabsmæssige
forhold i relation til drift af skibet blev som følge
af den ulykkelige brand om bord i skibet den 7.
april 1990 undersøgt af det af Sverige, Norge og
Danmark nedsatte granskningsudvalg.

For så vidt angår driften af skibet kan jeg cite-
re følgende fra side 86-87 i granskningsudval-
gets rapport NOU 1991 1 A:

»... Den 30. marts ble »Scandinavian Star«
overtatt av kjøperne. Rent teknisk ble dette gjort
slik at kl. 1702 ble skipet overført fra Stena
Cruise Line til SeaEscape Ltd. Stena Cruise Line
opptrådte som *disponent owners* for Stena Cargo
Line Ltd. Denne overdragelsen ble registrert i
skipsregisteret i Bahamas.