



RIGSADVOKATEN

DATO 7. december 2010

JOURNAL NR.

RA-2010-609-0081

RIGSADVOKATEN

FREDERIKSHOLMS KANAL 16  
1220 KØBENHAVN K

TELEFON 33 12 72 00  
FAX 33 43 67 10

### Notat om visse spørgsmål vedrørende branden på Scandinavian Star

#### 1. Indledning

1.1. Den 7. april 1990 opstod der brand på skibet Scandinavian Star, som sejlede mellem Oslo og Frederikshavn. Under branden omkom 158 mennesker.

Efter branden blev der iværksat et omfattende udrednings- og efterforskningsarbejde for at klarlægge årsagerne til branden og vurdere ansvarsforholdene omkring ulykken.

Umiddelbart efter branden blev der fra den 11. april 1990 og over i alt 11 retsdage gennemført søforklaring ved Sø- og Handelsretten i København, hvor en lang række personer blev afhørt med henblik på at fastlægge omstændighederne i forbindelse med branden.

Få dage efter branden aftalte regeringerne i Norge, Sverige og Danmark at nedsætte et særligt undersøgelsesudvalg (Granskningsudvalget), som afgav rapport i januar 1991 (NOU 1991:1A). Udvalget skulle bl.a. vurdere ulykkens årsag, skibets tekniske standard, udrustning, besætning, drift og redningsberedskab i forhold til gældende regler.

Det blev endvidere mellem de norske, svenske og danske myndigheder aftalt at opdele efterforskningen i sagen således, at branden og dens umiddelbare årsag blev efterforsket af de norske myndigheder, brandslukningsarbejdet og de tekniske forhold på skibet blev undersøgt af de svenske myndigheder, og skibets ejer- og forsikringsforhold samt skibets almindelige sødygtighed og overensstemmelse med den søretlige lovgivning blev efterforsket af de danske myndigheder.

De norske myndigheders undersøgelser pegede på, at branden var påsat, og at den mest sandsynlige brandstifter var en dansk passager, der selv omkom ved branden. Der er således ikke rejst en straffesag mod nogen personer for brandstiftelse i anledning af branden på Scandinavian Star.

I Danmark førte efterforskningen til, at der blev rejst tiltale mod skibets reder, direktøren i rederiet og skibets kaptajn for overtrædelse af den dagældende lov om skibes sikkerhed. Denne sag blev endeligt afgjort ved Højesterets dom af 22. november 1993, hvor de pågældende blev idømt 6 måneders hæfte – som på daværende tidspunkt var den højeste straf, der kunne idømmes for overtrædelse af lov om skibes sikkerhed – bl.a. for ikke at have sørget for, at skibet var i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand.

RIGSADVOKATEN

SIDE 2

Efterfølgende har Rigsadvokaten og Justitsministeriet behandlet en række anmodninger om genoptagelse af den danske del af efterforskningen. Senest har Rigsadvokaten (i 2005) og Justitsministeriet (i 2006) afgjort, at der ikke er grundlag for at genoptage den del af sagen, som har været efterforsket af de danske myndigheder.

1.2. I den seneste tid har sagen om branden på Scandinavian Star på ny været genstand for offentlig omtale. Der har i den forbindelse navnlig været rejst spørgsmål om betydningen af en norsk dom fra 2005 afsagt i en civil sag vedrørende krav om erstatning efter branden og om betydningen af visse udtalelser vedrørende de brandtekniske forhold i sagen, som er afgivet efter 2005 af norske og svenske brandteknikere. Hverken den norske dom eller de brandtekniske udtalelser indgik i grundlaget for Rigsadvokatens seneste afgørelse i 2005 om genoptagelse af sagen.

På denne baggrund har Justitsministeriet ved brev af 13. april 2010 anmodet Rigsadvokaten om at vurdere, om det ovennævnte materiale giver anledning til yderligere initiativer i sagen.

Rigsadvokaten har i den anledning udarbejdet dette notat om visse spørgsmål vedrørende branden på Scandinavian Star. Notatet indeholder i afsnit 2 en kort gennemgang af den oprindelige efterforskning mv. af sagen. I afsnit 3 omtales de tidligere afgørelser, der er truffet af Rigsadvokaten og Justitsministeriet vedrørende genoptagelse af efterforskningen. Afsnit 4 og 5 omhandler det ovennævnte nye materiale, som Justitsministeriet har anmodet Rigsadvokaten om at vurdere (afsnit 4 omhandler den norske dom, og afsnit 5 vedrører de brandtekniske oplysninger). I afsnit 6 omtales en drøftelse af visse spørgsmål på et nordisk rigsadvokatsmøde i juni 2010. Afsnit 7 indeholder mine sammenfattende synspunkter.

I notatet indgår oplysninger fra bl.a. Rigsadvokatens og Justitsministeriets seneste afgørelser fra 2005 og 2006 om genoptagelse af sagen og fra den danske straffesag i øvrigt, herunder rapporten fra det fællesnordiske Granskningsudvalg (NOU 1991:1A).

Det tilføjes i den forbindelse, at de nævnte afgørelser fra Rigsadvokaten og Justitsministeriet indeholder en omfattende gennemgang af sagen, herunder de forskellige spørgsmål, som er blevet rejst i forbindelse med de tidligere genoptagelsesansøgninger.

I forbindelse med udarbejdelsen af dette notat har der endvidere været afholdt et møde i rigsadvokaturen med bl.a. Mike Axdal, der er overlevende og pårørende efter branden, og som er repræsentant for den danske støttegruppe efter Scandinavian Star. Jeg har desuden modtaget henvendelser om sagen fra bl.a. Mike Axdal, tidligere dommerfuldmægtig Johan Berg, den norske stiftelse "etterforskning av mordbranden Scandinavian Star" samt den norske støttegruppe efter Scandinavian Star. Den norske stiftelse og den norske støttegruppe har i den forbindelse fremsat selvstændige begæringer om genoptagelse af efterforskningen i sagen, herunder med henblik på en fornyet efterforskning af brandens årsager og dens udvikling. Jeg forventer snarest at træffe afgørelse i disse genoptagelsessager.

RIGSADVOKATEN

SIDE 3

## 2. Den oprindelige efterforskning og den strafferetlige behandling af sagen i Danmark

2.1. Dette afsnit indeholder en kort gennemgang af resultaterne af den oprindelige efterforskning i sagen.

Som nævnt i afsnit 1 stod de norske myndigheder for efterforskningen af selve branden og dens umiddelbare årsager. De norske myndigheder forsøgte bl.a. ved afhøringer af de overlevende (som i gennemsnit hver blev afhørt tre gange) at kortlægge hver enkelt passagers og hvert enkelt mandskabsmedlems færden lige før branden. Det fremgår af sagen, at de norske myndigheder også overvejede, om et eventuelt motiv til branden kunne være forsikringsbedrageri.

På grundlag af efterforskningen fastslog de norske myndigheder, at branden ombord på Scandinavian Star var påsat, og at gerningsmanden måtte være en person, der selv var ombord på skibet. Det var de norske myndigheders vurdering, at en dansk passager, der omkom ved branden, var den mest sandsynlige gerningsmand. Der er således ikke rejst en straffesag mod nogen personer for brandstiftelse i anledning af branden på Scandinavian Star.

Det kan tilføjes, at de norske myndigheder efter det oplyste i første omgang koncentrerede efterforskningen mod mulige gerningsmænd blandt de overlevende efter branden og for så vidt arbejdede ud fra den hypotese, at alle personer ombord på skibet var mulige gerningsmænd. Da efterforskningen ikke gav grundlag for at antage, at gerningsmanden skulle findes blandt de overlevende, rettede man efterforskningen mod en eller flere af de omkomne som mulige gerningsmænd.

2.2. Den danske efterforskning angik som nævnt dels skibets ejer- og forsikringsforhold, dels skibets almindelige sødygtighed og overensstemmelse med den søretlige lovgivning. Efterforskningen blev varetaget af Politimesteren på Frederiksberg med udgangspunkt bl.a. i de oplysninger, som kom frem under den søforklaring, der blev gennemført ved Sø- og Handelsretten i København.

Bl.a. Rigsadvokatens seneste afgørelse fra 2005 om genoptagelse af sagen indeholder en nøje gennemgang af de foreliggende oplysninger om ejerforholdene mv. til Scandinavian Star, jf. også afsnit 4 nedenfor. Under efterforskningen kom det bl.a. frem, at der nogle måneder inden branden var indgået en aftale om salg af Scandinavian Star fra selskabet SeaEscape Cruises Ltd. til det danske kommanditselskab K/S Scandinavian Star. Dette kommanditselskab var gennem en række selskabskonstruktioner reelt ejet af Henrik Johansen, og direktør i kommanditselskabet var Ole B. Hansen.

RIGSADVOKATEN

SIDE 4

Scandinavian Star blev den 30. marts 1990 fysisk overtaget af K/S Scandinavian Star og sat i drift den 1. april 1990 på ruten mellem Oslo og Frederikshavn. Da skibet, der var registreret på Bahamas, brændte den 7. april 1990, var ejerskiftet endnu ikke registreret i Bahamas skibsregister, fordi købesummen ikke var betalt fuldt ud. Registreringen blev efterfølgende gennemført den 30. august 1990 med virkning fra den 5. april 1990.

Den danske efterforskning i sagen førte til, at der blev rejst tiltale mod Henrik Johansen og Ole B. Hansen samt skibets kaptajn Hugo Larsen for overtrædelse af den dagældende lov om skibes sikkerhed.

Tiltalen mod Henrik Johansen og Ole B. Hansen blev rejst efter § 23 i den dagældende lov om skibes sikkerhed. Efter denne bestemmelse skal rederen sørge for, at fejl og mangler, som han bliver bekendt med, udbedres, og han skal påse, at skibet gennemgår de lovpligtige syn og er forsynet med gyldige certifikater. Rederen skal tillige sikre, at skibsføreren (kaptajnen) har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler ham.

Lov om skibes sikkerhed indeholder ikke en definition af, hvad der skal forstås ved en reder. Det fremgår af lovens forarbejder, at der ved afgørelsen af, hvem der må betragtes som reder, normalt må lægges vægt på ejerforholdet, men at andre forhold såsom dispositionsretten over skibet også kan få betydning for vurderingen af, hvem rederansvaret påhviler.

Baggrunden for, at anklagemyndigheden rejste tiltale mod Henrik Johansen som reder, var, at alle væsentlige beslutninger, som en reder træffer vedrørende et skib, i relation til Scandinavian Star blev truffet af Henrik Johansen. Han besluttede således, at der

skulle købes et skib, hvem det skulle chartres til og på hvilke vilkår, hvor skibet skulle sejle, og hvornår det skulle sættes i drift. Det var således anklagemyndighedens opfattelse, at Henrik Johansen reelt havde dispositionsretten over skibet og udøvede alle de beføjelser, som en reder udøver, uanset at han ikke personligt var ejer af skibet.

Henrik Johansen gjorde under straffesagen gældende, at han ikke var reder, og at rederansvaret i stedet påhvilede et af selskaberne i selskabskonstruktionen omkring Scandinavian Star.

Ved Sø- og Handelsrettens dom af 3. december 1992 blev Henrik Johansen fundet skyldig i overtrædelse af § 23 i den dagældende lov om skibes sikkerhed. Sø- og Handelsretten fandt, at Henrik Johansen måtte anses for reder og lagde bl.a. vægt på, at Henrik Johansen var bestemmende i økonomisk henseende ved beslutningen om indkøb af skib og valg af det tidspunkt, hvor det blev sat i drift. Retten fandt, at Henrik Johansen måtte anses som den, der som reder havde truffet beslutningen om at sætte skibet i drift den 1. april 1990, og derfor tillige havde pligt til at sørge for, at kaptajnen havde mulighed for at opfylde sine sikkerhedsmæssige forpligtelser. Dette blev ved dom af 22. november 1993 (UfR 1994.62 H) tiltrådt af Højesteret, der under henvisning til Henrik Johansens beføjelser med hensyn til indkøbet og driften af Scandinavian Star anså ham som reder.

RIGSADVOKATEN

SIDE 5

Både Sø- og Handelsretten og Højesteret dømte desuden rederidirektør Ole B. Hansen og kaptajn Hugo Larsen for overtrædelse af den dagældende lov om skibes sikkerhed. Højesteret udtalte vedrørende alle tre tiltalte, at de havde udvist en sådan mangel på ansvarsfølelse for passagerers og besætningsmedlemmers sikkerhed, at straffen måtte fastsættes til 6 måneders hæfte, der var den maksimale straf for overtrædelse af lov om skibes sikkerhed på gerningstidspunktet.

Som det fremgår, var det afgørende for domstolenes vurdering af Henrik Johansens ansvar, at han måtte anses for at være reder – dvs. den, som havde dispositionsretten over og traf alle væsentlige beslutninger vedrørende købet og driften af Scandinavian Star. Det var således ikke afgørende for domstolenes strafferetlige vurdering af sagen, hvem der måtte anses for at være ejer af skibet på ulykkestidspunktet. Hverken Sø- og Handelsretten eller Højesteret gik derfor ind i en nærmere civilretlig vurdering af, hvem der var juridisk ejer af skibet.

Det tilføjes, at rederidirektør Ole B. Hansen og kaptajn Hugo Larsen efterfølgende i henholdsvis 1997 og 2006 har ansøgt Den Særlige Klageret om genoptagelse af Højesterets dom af 22. november 1993. Hugo Larsen anførte bl.a., at han på tidspunktet for branden ikke var ansvarlig kaptajn på Scandinavian Star, fordi han ikke havde indgået kontrakt med skibets reelle ejere. Den Særlige Klageret fandt ikke grundlag for at genoptage sagen.

### 3. Tidligere anmodninger om genoptagelse af efterforskningen

3.1. Efter afsigelsen af Højesterets dom i 1993 har Rigsadvokaten og Justitsministeriet behandlet en række anmodninger om genoptagelse af efterforskningen i sagen. Disse genoptagelsesansøgninger har navnlig været fremsat af den danske støttegruppe efter Scandinavian Star samt Mike Axdal. Fælles for anmodningerne har været, at ejerforholdene til Scandinavian Star efter de pågældendes opfattelse burde efterforskes yderligere. Det er navnlig gjort gældende, at de reelle ejere af Scandinavian Star ikke blev draget til ansvar for ulykken, og at de reelle ejere stod bag branden som led i forsikringsbedrageri.

RIGSADVOKATEN

SIDE 6

Rigsadvokaten og Justitsministeriet har i henholdsvis 1996-1997, 1999-2000 og senest i 2005-2006 truffet afgørelse om, at der ikke var tilvejebragt oplysninger, som gav grundlag for at genoptage sagen og iværksætte yderligere efterforskning.

Endvidere har den norske rigsadvokat i 2002 truffet afgørelse om, at der ikke var grundlag for at genoptage den del af efterforskningen, der blev varetaget af de norske myndigheder – dvs. vedrørende branden og dens umiddelbare årsager.

3.2. De anmodninger om genoptagelse af efterforskningen, som Rigsadvokaten behandlede og vurderede i forbindelse med afgørelsen fra 2005, angik som nævnt navnlig ejerforholdene til Scandinavian Star samt skibets salgspris og forsikringsforhold. Det blev i anmodningerne bl.a. anført, at der var oplysninger, som kunne tyde på, at branden blev påsat af et eller flere besætningsmedlemmer efter aftale med skibets reelle ejer og personerne bag dette selskab, og at motivet til branden skulle være at få skibet totalskadet for derved at få skibets forsikringssum udbetalt. Det blev også anført, at der var oplysninger, som kunne tyde på, at skibet var overforsikret, dvs. at forsikringssummen oversteg skibets reelle værdi på ulykkestidspunktet.

Rigsadvokatens afgørelse fra 2005 indeholder en omfattende gennemgang og vurdering af de foreliggende oplysninger om bl.a. skibets ejerforhold, salgspris og forsikringsforhold med henblik på at vurdere, om disse oplysninger sammenholdt med de forhold, som blev påberåbt i genoptagelsesansøgningerne, kunne begrunde en genoptagelse af efterforskningen.

Det fremhæves i Rigsadvokatens afgørelse fra 2005, at formålet med gennemgangen af sagen og genoptagelsesansøgningerne var at belyse, om der var en formodning for, at der ved yderligere efterforskning ville kunne peges på en eller flere nulevende gerningsmænd, som i givet fald ville kunne straffes for overtrædelse af straffelovens § 180 om forsætlig brandstiftelse af særlig grov karakter. Det bemærkes i den forbindelse, at andre muligt relevante lovovertrædelser var forældede i 2005.

3.3. I anmodningerne om genoptagelse blev det bl.a. gjort gældende, at det ikke var K/S Scandinavian Star, men derimod selskabet SeaEscape Cruises Ltd. og personerne bag dette selskab, som på ulykkestidspunktet var de reelle ejere af Scandinavian Star.

Rigsadvokatens afgørelse fra 2005 indeholder (i afsnit 6.2.) en nærmere gennemgang af oplysningerne vedrørende ejerforholdene til Scandinavian Star.

Det fremgår heraf bl.a., at der i månederne inden branden blev indgået en aftale om salg af skibet fra selskabet SeaEscape Cruises Ltd. til det danske kommanditselskab K/S Scandinavian Star. Herudover var flere andre selskaber – som følge af bl.a. en forkøbsrettighed – involveret i aftalen om køb og salg af skibet til K/S Scandinavian Star.

RIGSADVOKATEN

SIDE 7

Den 30. marts 1990 blev skibet fysisk overdraget til K/S Scandinavian Star, og det fremgår af en "protokol om levering og accept", at skibet skulle forblive registreret i sælgers navn, indtil købesummen var betalt fuldt ud, eller der var stillet sikkerhed herfor. Endvidere skulle udbetaling fra købers forsikring vedrørende skibet tilfalde sælgeren, indtil der var stillet sikkerhed for købesummen. Købesummen skulle oprindeligt være betalt senest den 6. april 1990, men der blev indgået en aftale om at forlænge fristen til den 9. april 1990.

Scandinavian Star var registreret på Bahamas, og på ulykkesdagen den 7. april 1990 var det fortsat selskabet SeaEscape Cruises Ltd., der i Bahamas skibsregister var registreret som ejer af skibet. Parterne i salgsaftalen forsøgte den 9. april 1990 at få registreret overdragelsen til K/S Scandinavian Star, men dette blev på daværende tidspunkt afvist af Bahamas skibsregister, da det var uklart, om skibet var så skadet, at det skulle slettes af registret. Overdragelsen blev efterfølgende registreret den 30. august 1990 med virkning fra den 5. april 1990.

Rigsadvokaten anførte i sin afgørelse fra 2005, at det ud fra de foreliggende oplysninger ikke med fuldt tilstrækkelig sikkerhed endeligt kunne fastlægges, hvem der var ejer af skibet på tidspunktet for branden. Efter de foreliggende oplysninger var det imidlertid Rigsadvokatens opfattelse, at salget af Scandinavian Star mellem SeaEscape Cruises Ltd. og K/S Scandinavian Star var et reelt salg, som havde til formål at indsætte et nyt skib på ruten Frederikshavn-Oslo. Rigsadvokaten var endvidere mest tilbøjelig til at antage, at K/S Scandinavian Star på tidspunktet for branden måtte anses som ejer af skibet, uanset at dette endnu ikke var blevet registreret i Bahamas skibsregister. Det fremgik samtidig af afgørelsen, at der ikke herved var taget stilling til, om dette også ville være resultatet efter en nærmere civilretlig vurdering.

Rigsadvokaten fandt endvidere, at der ikke var grundlag for at antage, at oplysninger om ejerforholdene bevidst var søgt slørede, herunder at dette skulle være sket som led i planlægningen af et strafbart forhold. Rigsadvokaten bemærkede også, at selv om det eventuelt måtte lægges til grund, at SeaEscape Cruises Ltd. var den reelle ejer af skibet på brandtidspunktet, skabte dette ikke i sig selv en begrundet formodning om, at dette selskab eller personer hos selskabet skulle stå bag branden.

Rigsadvokaten bemærkede i den forbindelse, at det i relation til den danske straffesag mod bl.a. Henrik Johansen i første række var af betydning at få fastlagt, hvem der rent faktisk havde dispositionsretten over skibet og dermed havde ansvaret som reder på brandtidspunktet, jf. afsnit 2 ovenfor.

RIGSADVOKATEN

SIDE 8

3.4. I anmodningerne om genoptagelse blev det endvidere gjort gældende, at det var mistænkeligt, at SeaEscape Cruises Ltd. var medforsikret på ulykkestidspunktet, og at salgsprisen og forsikringssummen var fastsat for højt i forhold til skibets reelle værdi med henblik på, at de reelle ejere af skibet (SeaEscape Cruises Ltd. og personer bag dette selskab) ville få en økonomisk gevinst ved branden.

Rigsadvokatens afgørelse fra 2005 indeholder (i afsnit 6.3.) en nærmere gennemgang af de foreliggende oplysninger om salgsprisen for skibet og skibets forsikringsforhold.

Det fremgår heraf bl.a., at SeaEscape Cruises Ltd. i forbindelse med salget af Scandinavian Star til K/S Scandinavian Star havde fået salgspant i skibet, fordi købesummen endnu ikke var betalt fuldt ud, jf. også afsnit 3.3. ovenfor. Forsikringsdokumenterne afspejlede således, at SeaEscape Cruises Ltd. var medforsikret for at sikre sit salgspant, hvis der indtrådte en forsikringsbegivenhed, før K/S Scandinavian Star havde betalt hele købesummen.

Om salgsprisen og forsikringssummen anførte Rigsadvokaten efter en gennemgang af oplysningerne omkring salget og forsikringstegningen, at der ikke var oplysninger i sagen, som støttede, at salgsprisen (21,7 mio. USD) ikke skulle svare til skibets reelle værdi på salgstidspunktet, eller at forsikringssummen for skibets skadesforsikring (24 mio. USD) ikke skulle svare til salgsprisen med tillæg af de omkostninger, som ville være forbundet med at klargøre skibet til sejlads mellem Oslo og Frederikshavn. Der blev herved bl.a. lagt vægt på, at forsikringssummen var godkendt af forsikrings-selskabet Fjerde Sø, som altså måtte have vurderet, at skibet var 24 mio. USD værd.

Rigsadvokaten fandt således, at heller ikke de foreliggende oplysninger om salgspris og forsikringsforhold gav grundlag for en formodning om, at branden var planlagt og gennemført som led i forsikringsbedrageri.



3.5. Det blev endelig i anmodningerne om genoptagelse bl.a. gjort gældende, at flere navngivne besætningsmedlemmer ombord på Scandinavian Star efter aftale og "i ledtog" med skibets reelle ejere skulle have påsat branden og forsøgt at sænke skibet som led i forsikringsbedrageri, jf. ovenfor.

Rigsadvokaten afviste i sin afgørelse fra 2005, at disse påstande, som ikke kunne dokumenteres eller nærmere sandsynliggøres, gav grundlag for at genoptage efterforskningen i sagen.

Det bemærkes, at der i genoptagelsesansøgningerne tillige fremkom forskellige oplysninger og hypoteser om selve ildspåsættelsen og brandens udvikling. Denne del af efterforskningen blev som nævnt varetaget af de norske myndigheder, og den norske rigsadvokat fandt i 2002, at der ikke var anledning til at genoptage denne efterforskning. Rigsadvokaten foretog på den baggrund ikke en nærmere vurdering af disse spørgsmål i sin afgørelse fra 2005.

RIGSADVOKATEN

SIDE 9

3.6. Sammenfattende blev anmodningerne om genoptagelse afvist. Rigsadvokaten fandt således, at oplysningerne i sagen ikke gav grundlag for at antage, at yderligere efterforskning ville kunne føre til, at der ville kunne rejses en straffesag mod nulevende personer for overtrædelse af straffelovens § 180 om forsætlig brandstiftelse.

Rigsadvokaten bemærkede endvidere, at der ikke på baggrund af de foreliggende oplysninger kunne sandsynliggøres et økonomisk motiv bag branden på Scandinavian Star, og at det ikke kunne antages, at der ved fornyet efterforskning ville kunne tilvejebringes yderligere oplysninger, der kunne bestyrke påstanden om et sådant motiv.

Rigsadvokaten anførte desuden i afgørelsen, at der ikke ville være grundlag for at genoptage efterforskningen alene for at afklare tvivlsspørgsmål vedrørende ejer- eller forsikringsforholdene, og at en genoptagelse for så vidt angår disse spørgsmål alene ville kunne ske, hvis der var en formodning om, at der herigennem ville kunne peges på en eller flere gemingsmænd til ildspåsættelsen.

Justitsministeriet tiltrådte i 2006 Rigsadvokatens afgørelse om ikke at genoptage efterforskningen.

#### **4. De norske afgørelser i en civil erstatningssag vedrørende branden**

Som anført i afsnit 1 har Justitsministeriet anmodet Rigsadvokaten om at vurdere, om dommene i en norsk civil erstatningssag vedrørende branden ombord på Scandinavian Star, som ikke indgik i Rigsadvokatens afgørelse fra 2005, giver anledning til yderligere initiativer i sagen. Nedenfor redegøres i afsnit 4.1 for de norske domme, og afsnit 4.2 indeholder Rigsadvokatens bemærkninger.

#### 4.1. De norske domme

I den pågældende sag blev der afsagt dom den 25. maj 2005 af Oslo Tingrett (byretten), hvis afgørelse blev anket til Borgarting Lagmannsrett (landsretten), der ved dom af 31. oktober 2006 stadfæstede tingrettens dom, men med en delvis anden begrundelse.

Der er tale om en civil erstatningssag anlagt af Mike Axdal mod et norsk forsikrings-selskab, Assuranceforeningen Skuld Gjensidig ("Skuld"), med påstand om yderligere erstatning for de skader, som han pådrog sig i forbindelse med branden på Scandinavian Star.

RIGSADVOKATEN

SIDE 10

Det fremgår af de norske domme, at de skadelidte efter branden bl.a. rejste spørgsmål om, hvorvidt selskabet SeaEscape Cruises Ltd. var erstatningsansvarligt i anledning af branden. K/S Scandinavian Star havde forud for branden i forbindelse med aftalen om købet af Scandinavian Star tegnet ansvarsforsikring hos Skuld, og SeaEscape Cruises Ltd. var som sælger af skibet medforsikret, indtil ejerskiftet var registreret. Ansvarsforsikringen dækkede skader på passagerer og gods, der måtte opstå om bord på skibet.

Efter branden fremsatte Skuld i juni 1990 tilbud om erstatning til de skadelidte. Mike Axdal accepterede tilbuddet i november 1990. Efterfølgende rejste Mike Axdal krav om yderligere erstatning på grund af såkaldte senskader, og han blev ved en norsk voldgiftskendelse fra juni 1996 tilkendt yderligere erstatning som følge af disse skader.

Mike Axdal anlagde i 2004 ved Oslo Tingrett en civil erstatningssag mod Skuld med påstand om yderligere erstatning. Under sagen gjorde han gældende, at SeaEscape Cruises Ltd. var den reelle ejer af Scandinavian Star på ulykkestidspunktet, og at erstatningskravet på grundlag af ansvarsforsikringen kunne fremsættes direkte over for Skuld, idet SeaEscape Cruises Ltd. efterfølgende var gået konkurs.

Tingretten udskilte spørgsmålet om forældelse af erstatningskravet, således at dette spørgsmål blev behandlet forlods. Mike Axdal gjorde bl.a. gældende, at kravet om yderligere erstatning ikke var forældet, idet fristen for forældelse først begyndte at løbe i 2003, hvor han fik kendskab til, hvem der var den reelle ejer af Scandinavian Star.

Ved Oslo Tingretts dom af 25. maj 2005 blev Skuld frifundet for yderligere erstatningskrav, idet retten fandt, at et muligt krav var forældet. Retten fandt, at Mike Axdal i 1996 havde tilstrækkelige oplysninger til, at han kunne rette sit krav mod Skuld.

I forbindelse med afgørelsen om sagsomkostningerne i sagen anførte retten bl.a., at der – baseret på og begrænset til det materiale, som blev fremlagt under sagen – efter rettens opfattelse var grund til at sætte spørgsmålstegn ved, om de ansvarlige for skibet var blevet stillet til ansvar. Retten bemærkede, at "[d]et kan synes som om det er grundlag for å hevde at skipets reelle eierforhold ikke er lagt til grunn i myndighetens behandling av saken og i de straffesaker som fulgte". Et andet sted i dommen anføres det, at de oplysninger, som dansk politi modtog om ejerforholdene til skibet, som retten opfatter det, aldrig blev efterprøvet af politiet, men "ukritisk lagt til grunn".

Mike Axdal ankede tingrettens dom til Borgarting Lagmannsrett, som ved dom af 31. oktober 2006 stadfæstede, at kravet var forældet, dog med en delvis anden begrundelse.

RIGSADVOKATEN

SIDE 11

Lagmannsretten lagde til grund, at støttegrupperne for de efterladte både i Danmark og Norge allerede i 1990 havde vurderet, om SeaEscape Cruises Ltd. skulle sagsøges i USA, eller om Skulds erstatningstilbud skulle accepteres. Lagmannsretten fandt det tilstrækkeligt sandsynliggjort, at Mike Axdal fra støttegruppens danske advokatforbindelse fik information herom, selv om dette blev bestridt af Mike Axdal. Lagmannsretten bemærkede, at Mike Axdal også gennem Granskningsudvalgets rapport fra 1991 (NOU 1991:1A) fik adgang til information om ulykken og de selskaber, som var involveret i Scandinavian Star på ejer- og driftssiden. Retten fandt ikke at kunne lægge Mike Axdals forklaring om, at han først blev bekendt med rapporten i 1997-98, til grund. Lagmannsretten bemærkede endvidere, at der i 1990-91 blev gjort store bestræbelser for at skabe klarhed over, om nogen kunne gøres ansvarlig for brandens konsekvenser.

Lagmannsretten anførte, at de oplysninger, som havde dannet grundlag for en retlig vurdering af ejerforholdene og den betydning, som dette måtte have for ansvarsspørgsmålet, var tilgængelige i 1990-91, og at retlig tvivl om ejerforholdene eller ansvarsgrundlaget ikke kunne påberåbes som undskyldelig grund for, at Mike Axdal først efter 13 år rejste erstatningssag mod Skuld.

Lagmannsretten tilsluttede sig med denne begrundelse, at kravet var forældet. I forbindelse med fastsættelse af sagsomkostningerne i sagen bemærkede retten, at sagen var godt belyst gennem tilgængeligt materiale fra 1990-91, og at sagen ikke for retten havde rejst vanskelige bevismæssige eller retlige problemstillinger. Lagmannsrettens dom indeholder ingen bemærkninger om myndighedernes efterforskning af ejerforholdene mv.

#### **4.2. Rigsadvokatens bemærkninger**

Som det fremgår, gjorde Mike Axdal under erstatningssagen gældende, at selskabet SeaEscape Cruises Ltd. var den reelle ejer af skibet. Det svarer til de synspunkter, som

han tidligere har gjort gældende i forbindelse med anmodningerne om genoptagelse af efterforskningen af ejerforholdene til skibet.

Hertil skal jeg indledningsvis bemærke, at oplysningerne om ejerforholdene vedrørende Scandinavian Star ved en række lejligheder er blevet indgående behandlet af den danske anklagemyndighed, bl.a. som led i vurderingen af de fremførte synspunkter om forsikringsbedrageri.

Rigsadvokaten har således senest i 2005 foretaget en nøje gennemgang af de foreliggende oplysninger om ejerforholdene til Scandinavian Star på tidspunktet for branden og har vurderet, at der ikke ud fra disse oplysninger var grundlag for at genoptage efterforskningen i sagen, jf. afsnit 3 ovenfor.

RIGSADVOKATEN

SIDE 12

Spørgsmålet er herefter, om de norske afgørelser i den civile erstatningssag anlagt af Mike Axdal giver anledning til at ændre denne vurdering.

Som der nærmere er redegjort for i Rigsadvokatens afgørelse fra 2005, blev Scandinavian Star solgt af selskabet SeaEscape Cruises Ltd. til det danske kommanditselskab K/S Scandinavian Star. På brandtidspunktet den 7. april 1990 var SeaEscape Cruises Ltd. imidlertid fortsat registreret som ejer af skibet i Bahamas skibsregister, og ejerskiftet blev først registreret den 30. august 1990 (men med virkning fra den 5. april 1990). Ejerskiftet blev forsøgt registreret umiddelbart efter branden, hvilket imidlertid blev afvist af skibsregistret, da det var uklart, om skibet var så skadet, at det skulle slettes af registret. Disse oplysninger har været kendt siden den oprindelige efterforskning af branden.

Som anført i Rigsadvokatens afgørelse fra 2005 er der fortsat uafklarede spørgsmål vedrørende salget af Scandinavian Star. Rigsadvokaten har tidligere givet udtryk for, at flere oplysninger peger på, at ejeren af skibet på brandtidspunktet var K/S Scandinavian Star, men Rigsadvokaten har ikke herved taget stilling til, om dette også ville være resultatet af en nærmere civilretlig vurdering.

Heller ikke Højesterets dom af 22. november 1993 i sagen mod bl.a. rederen Henrik Johansen tog stilling til det civilretlige spørgsmål om ejerforholdet. Det afgørende i straffesagen var som nævnt ikke, hvem der var juridisk ejer af skibet, men hvem der – uanset ejerforholdet – rent faktisk havde dispositionsretten over skibet og dermed havde ansvaret som reder efter lov om skibes sikkerhed. Henrik Johansen blev således ikke dømt som ejer af skibet, men som reder som følge af sin faktiske adgang til at disponere over skibet.

Spørgsmålet om ejerforholdet til Scandinavian Star ville som nævnt kunne have betydning, hvis det – som anført i de tidligere anmodninger om genoptagelse af efter-

forskningen – f.eks. kunne lægges til grund, at ejerforholdene til skibet bevidst var forsøgt sløret som led i forsikringsbedrageri, hvor skibets forsikringssum oversteg den reelle værdi af skibet med henblik på, at de reelle ejere af skibet efter branden fik en økonomisk gevinst. Som der nærmere er redegjort for i Rigsadvokatens afgørelse fra 2005, er der imidlertid ikke tilvejebragt oplysninger, som kan underbygge en sådan påstand, jf. også afsnit 3 ovenfor.

Dommen fra Oslo Tingrett indeholder enkelte bemærkninger om myndighedernes vurdering af ejerforholdene til Scandinavian Star og behandlingen af oplysningerne herom. Det fremgår så vidt ses ikke af dommen, hvad baggrunden er for disse bemærkninger, der ikke har betydning for sagens afgørelse, og som ikke blev gentaget af lagmannsretten.

RIGSADVOKATEN

SIDE 13

Det bemærkes desuden, at der er tale om en civil erstatningssag, hvor retten alene baserer sig på det materiale og de oplysninger, som fremlægges af sagens parter, hvilket udtrykkeligt anføres i dommen fra Oslo Tingrett. Hverken de norske eller danske myndigheder har således været involveret i erstatningssagen.

De nævnte bemærkninger i dommen fra Oslo Tingrett synes navnlig at knytte sig til, at SeaEscape Cruises Ltd. på brandtidspunktet var registreret som ejer af skibet, og at K/S Scandinavian Star først senere – den 30. august 1990 – blev registreret som ejer, men med virkning fra den 5. april 1990. Som anført ovenfor er dette ikke nye oplysninger. Det er oplysninger, som har været kendt siden den oprindelige efterforskning i 1990-91. I overensstemmelse hermed anførte Skuld under sagen, at "[m]an bestrider ikke, og har heller aldrig bestridt, at SeaEscape Cruises Ltd. var registreret eier av båten" (rigsadvokaturens understregning).

Jeg finder på den anførte baggrund, at det, der er kommet til udtryk i Oslo Tingretts dom, og som ikke er gentaget i lagmannsrettens dom, ikke giver grundlag for en ændret vurdering af oplysningerne om ejerforholdene til Scandinavian Star på brandtidspunktet eller for at genoptage efterforskningen af sagen.

Jeg har herved navnlig lagt vægt på, at der i de norske afgørelser ikke er peget på nye oplysninger, som ikke allerede har været fremme og er blevet undersøgt. Jeg har endvidere lagt vægt på, at det under straffesagen i Danmark mod bl.a. rederen Henrik Johansen ikke var afgørende at fastlægge ejerforholdet til skibet, som der derfor heller ikke er taget endelig stilling til. Efter reglerne i lov om skibes sikkerhed er det rederen – dvs. den, som rent faktisk har adgang til at disponere over skibet – som har ansvaret for skibets sikkerhed. Det centrale under straffesagen var derfor at få fastlagt, hvem der var skibets reder, uanset hvem der var ejer af skibet.

Det tilføjes i øvrigt, at der efter min opfattelse ikke er grund til at tro, at det i dag mere end 20 år efter branden vil være muligt ved fornyet efterforskning at fremskaffe oplysninger til belysning af ejerforholdene, som ikke allerede har været fremlagt, og som samtidig kan føre til en ændret strafferetlig vurdering af sagen.

Selv om det f.eks. måtte være muligt at fremskaffe nye oplysninger om ejerforholdene, som måtte pege på, at SeaEscape Cruises Ltd. i civilretlig forstand måtte have været ejer af Scandinavian Star på tidspunktet for branden, er det vanskeligt at se, hvad sådanne oplysninger i dag skulle kunne føre til. En endelig afklaring af ejerforholdene vil således ikke i sig selv kunne føre til, at der ville kunne rejses en straffesag mod nulevende personer i anledning af branden.

RIGSADVOKATEN

SIDE 14

## **5. De brandtekniske oplysninger**

I det følgende redegøres for visse udtalelser om branden på Scandinavian Star, der efter 2005 er fremsat af henholdsvis svenske og norske brandsagkyndige. Det drejer sig dels om en rapport udarbejdet af to svenske brandingeniører fra det svenske firma Sweco Brand- og Riskteknik (afsnit 5.1.), dels en udtalelse fra to norske brandsagkyndige, som begge deltog i den oprindelige undersøgelse af branden i 1990 (afsnit 5.2.). Hertil kommer en udtalelse fra Ingvar Brynfors, som var indsatsleder under brandslukningen på skibet (afsnit 5.3.). Afsnit 5.4. indeholder Rigsadvokatens bemærkninger.

### **5.1. Forstudie fra to svenske brandingeniører**

I april 2008 og juli 2009 har det svenske firma SWECO Brand- og Riskteknik fremlagt en rapport – benævnt forstudie – vedrørende branden på Scandinavian Star. Rapporten er bl.a. sendt til Folketingets Retsudvalg. Det fremgår af rapporten, at den er udarbejdet som et internt projekt på eget initiativ af to brandingeniører, der er ansat i SWECO. Rapporten angiver at være en udvikling af et tidligere forstudie fra august 2006 udarbejdet af de samme brandingeniører.

Det fremgår, at forstudiet er udarbejdet på grundlag af Granskningsudvalgets rapport (NOU 1991:1A) samt visse nærmere angivne oplysninger vedrørende branden ombord på Scandinavian Star. Forstudiet indeholder en vurdering af branden og dens forløb, der samlet beskrives som seks påsatte eller sandsynligvis påsatte brande, hvoraf flere skulle være opstået efter selve hovedbranden, som forårsagede de mange dødsfald ombord på skibet.

Det anføres i forstudiet bl.a., at den ene af de efterfølgende brande sandsynligvis opstod i forbindelse med en lækage på et hydraulikolierør, og at denne lækage sandsynligvis skyldes, at en person havde bøjet røret. Det anføres endvidere, at den sidste

brand opstod mange timer efter, at brandslukningsarbejdet var begyndt, og efter at den formodede gerningsmand var afgået ved døden.

Det anbefales i forstudiet, at der iværksættes en fornyet brandteknisk undersøgelse af brandforløbet ombord på Scandinavian Star. Formålet hermed skulle primært være at fastlægge, hvordan skibets ventilationssystem har indvirket på brandforløbet, i hvilken udstrækning en brandpåvirkning kan føre til den nævnte lækage af et hydraulikolierør, og i hvilken udstrækning den sidste brand kunne være opstået som følge af naturlig spredning af branden, eller om også denne brand skulle være påsat. Forstudiet indeholder et forslag til en projektorganisation, der kan stå for det videre arbejde.

RIGSADVOKATEN

## 5.2. Udtalelse fra to norske brandsagkyndige

SIDE 15

Ud over det svenske forstudie foreligger der en udtalelse af 5. maj 2008 fra to norske brandsagkyndige. Denne udtalelse er også sendt til Folketingets Retsudvalg. De to brandsagkyndige deltog i de norske myndigheders oprindelige undersøgelse af branden på Scandinavian Star, men udtaler sig nu som privatpersoner.

Udtalelsen koncentrerer sig om, hvorvidt der om bord på Scandinavian Star opstod flere uafhængige brande, og hvilke forhold der påvirkede brandens hastighed. Det anføres i udtalelsen, at formålet med den del af undersøgelsen, som de to norske brandsagkyndige deltog i, var at fastlægge starttidspunkt, årsag, arnested og forløb for branden indtil det tidspunkt, hvor kaptajnen gik fra borde.

Det anføres endvidere, at de to norske brandsagkyndige ikke har undersøgt, om der var flere uafhængige brande om bord på skibet fra det tidspunkt, hvor kaptajnen gik fra borde, og indtil branden var endelig slukket. Det fremgår også, at man i forbindelse med den oprindelige brandtekniske undersøgelse var opmærksom på det bøjede hydraulikolierør, der havde lækket olie. Det blev dengang konkluderet, at røret var bøjet som følge af varmepåvirkning. Dette underbygges af efterfølgende beregninger, men det er dog ifølge udtalelsen fortsat uafklaret, om nogen har pumpet olie ud gennem røret, og om olien kan være årsag til en kraftig brandudvikling om morgenen den 7. april 1990.

Det anføres endvidere, at forholdene omkring brandens hastighed ombord på skibet bør undersøges nærmere for at fastlægge betydningen af, hvilke branddøre der blev lukket, og om der var ændret ved ventilationssystemet.

De to norske brandteknikere anbefaler, at der foretages nye brandtekniske undersøgelser med henblik på at belyse disse spørgsmål.

### 5.3. Udtalelse fra daværende svensk brandmester

Ingvar Brynfors, der som daværende brandmester ved brandvæsenet i Göteborg deltog i slukningsarbejdet ombord på Scandinavian Star, har i en udtalelse af 29. maj 2008 til Folketingets Retsudvalg tilsluttet sig ønsket om yderligere undersøgelser.

Ingvar Brynfors anfører bl.a., at skibets maskinchef, der sammen med skibets chefelektriker kom om bord på Scandinavian Star under slukningsarbejdet, ikke gav sandfærdige oplysninger om skibets maskiner mv., hvilket havde betydning for slukningsarbejdet. Det anføres desuden, at chefelektrikeren flere gange fjernede kiler, som skulle holde branddøre åbne for brandfolkene, ligesom der henvises til den ovennævnte lækage af et hydraulikolierør.

RIGSADVOKATEN

SIDE 16

### 5.4. Rigsadvokatens bemærkninger

5.4.1. De ovennævnte brandtekniske udtalelser mv. angår primært forhold omkring selve branden og dens udvikling ombord på Scandinavian Star. Efterforskningen af ildspåsettelsen og brandens udvikling er som nævnt varetaget af de norske myndigheder, og den norske rigsadvokat har i 2002 vurderet, at der ikke var grundlag for at genoptage efterforskningen i sagen. Spørgsmålet om eventuel genoptagelse af efterforskningen vedrørende ildspåsettelsen og brandens udvikling ombord på Scandinavian Star hører således i første række under de norske myndigheder (den norske rigsadvokat).

I lyset af, at Justitsministeriet har anmodet mig om at vurdere, om de nævnte brandtekniske udtalelser giver anledning til yderligere initiativer i sagen, har jeg imidlertid fundet det rigtigst at knytte nogle bemærkninger til de pågældende brandtekniske udtalelser.

5.4.2. De brandtekniske udtalelser mv., som er nævnt ovenfor i afsnit 5.1.-5.3., indeholder ikke nye brandtekniske undersøgelser af branden ombord på Scandinavian Star. Navnlig forstudiet fra de to svenske brandingeniører rejser på grundlag af en gennemgang af visse af de oprindelige oplysninger i sagen en række hypoteser og spørgsmål, som efter ingeniørernes opfattelse bør undersøges nærmere, og det foreslås, at der iværksættes nye brandtekniske undersøgelser af brandens årsager og udvikling ombord på skibet. Det drejer sig først og fremmest om, hvorvidt der efter hovedbranden var tale om flere selvstændigt påsatte brande, eller om der var tale om brandspredning fra den oprindeligt påsatte hovedbrand.

Som der nærmere er redegjort for i bl.a. Granskningsudvalgets rapport (NOU 1991:1A), blev der af de norske myndigheder foretaget en omfattende efterforskning for at fastlægge årsagen til branden ombord på Scandinavian Star og brandens udvikling ombord på skibet. Der blev bl.a. foretaget en række brandtekniske undersøgelser og afhørt et stort antal vidner.



Det fremgår, at der blev foretaget en omfattende undersøgelse af det fysiske brandforløb, og at alle brandskader på skibet blev registreret. Man fastlagde desuden det sandsynlige brandforløb, nemlig at hovedbranden – efter en mindre påsat brand, som hurtigt blev opdaget og slukket, før den spredte sig – var påsat i nærheden af en kahyt, hvorfra branden udviklede sig med katastrofale følger. Den oprindelige brandtekniske undersøgelse af skibet førte så vidt ses ikke til en antagelse om, at brandens udvikling skulle skyldes flere selvstændigt påsatte brande. Der har så vidt ses ikke tidligere været oplysninger om, at der som anført i det svenske forstudie kunne være tale om seks selvstændige brande.

RIGSADVOKATEN

Det fremgår endvidere, at de oprindelige brandtekniske undersøgelser også omfattede forhold omkring brandens hastighed ombord på skibet, herunder branddørenes og ventilationssystemets betydning for brandens udvikling. Man var i forbindelse med de brandtekniske undersøgelser også opmærksom på den nævnte beskadigelse af et hydraulikolierør, som blev nærmere undersøgt, uden at dette gav anledning til en antagelse om mistænkelige forhold. Disse forhold, som nævnes i de nye brandtekniske udtalelser, var man således allerede opmærksom på i forbindelse med de oprindelige brandtekniske undersøgelser af Scandinavian Star.

SIDE 17

Oplysningerne om, at skibets maskinchef og chefelektriker bevidst skulle have modarbejdet brandslukningen ombord på Scandinavian Star, har også tidligere været fremme og blev bl.a. gjort gældende i forbindelse med den seneste genoptagelsesansøgning. Der blev også dengang henvist til oplysninger fra den svenske brandmester. Der kan herom navnlig henvises til afsnit 6.5. i Justitsministeriets notat af 13. juli 2006 om sagen.

Det fremgår af sagen, at bl.a. den svenske brandmester, to svenske brandingeniører, som forestod den overordnede ledelse af brandslukningsarbejdet, maskinchefen og chefelektrikeren blev afhørt under søforklaringen ved Sø- og Handelsretten. Maskinchefen og chefelektrikeren forklarede bl.a. om deres forsøg på at begrænse ilden, inden de gik i redningsbådene, ligesom de efterfølgende vendte tilbage til skibet for at yde teknisk bistand i forbindelse med brandfolkernes slukningsarbejde. Maskinchefen forklarede bl.a. om skibets pumpekapacitet i forbindelse med brandslukning. De forklarede begge, at de var uenige i brandfolkernes beslutning om at holde branddøre åbne, hvilket de gav udtryk for over for brandfolkene, og chefelektrikeren forklarede i den forbindelse, at han lukkede nogle branddøre, som var blevet åbnet af brandfolkene.

Hverken den svenske brandmester, de to brandingeniører eller andre personer gav under søforklaringen udtryk for, at maskinchefen eller chefelektrikeren skulle have forsøgt at sabotere brandslukningen ombord på Scandinavian Star.

5.4.3. Ved vurderingen af de brandtekniske udtalelser må det efter min opfattelse også tages i betragtning, hvad der i givet fald ville kunne komme frem ved at iværksætte nye brandtekniske undersøgelser af brandens årsager og udvikling.

Der har som nævnt ikke været rejst en straffesag mod personer for brandstiftelse i anledning af branden på Scandinavian Star, og ingen personer er dømt for at have påsat branden. Selv om det skulle vise sig, at der ved yderligere brandtekniske undersøgelser fremkom nye oplysninger om brandens opståen og udvikling, ville det ud fra en strafferetlig vurdering fortsat være afgørende, om der kunne tilvejebringes oplysninger, som peger på en eller flere nulevende personer som gerningsmænd til ildspåstelsen på Scandinavian Star.

RIGSADVOKATEN

SIDE 18

Det skal i den forbindelse fremhæves, at de brandtekniske undersøgelser i sagen hverken under den oprindelige efterforskning eller ved en eventuel fornyet undersøgelse 20 år senere kan stå alene, når det handler om at fastlægge, hvem der kan være mulig gerningsmand til branden. De brandtekniske oplysninger om, at branden f.eks. er opstået på en bestemt måde eller et bestemt sted, kan ikke i sig selv fastslå, hvem der kan være gerningsmand, men oplysningerne må ses i sammenhæng med det øvrige materiale i sagen, herunder navnlig forklaringerne fra de overlevende passagerer og besætningsmedlemmer fra Scandinavian Star.

Der blev under den oprindelige efterforskning både af de norske myndigheder og i forbindelse med søforklaringen i Sø- og Handelsretten foretaget omfattende afhøringer i sagen. Sådanne forklaringer er – ligesom i andre straffesager – af væsentlig betydning for at fastlægge et nærmere begivenhedsforløb, herunder pege på mulige gerningsmænd. Der er efter min opfattelse i den forbindelse ikke grund til at tro, at der i dag mange år efter branden vil fremkomme væsentlige oplysninger, som ikke allerede har været fremme tidligere, og som kan føre til en ændret strafferetlig vurdering af sagen, dvs. som vil kunne pege på en eller flere nulevende personer som gerningsmænd til branden.

Selv om eksempelvis nye brandtekniske studier – i modsætning til, hvad der blev antaget under de oprindelige brandtekniske undersøgelser af skibet – skulle pege på, at lækagen af et hydraulikolierør måtte antages at skyldes menneskelig påvirkning, ville der således stadig udestå en række spørgsmål. Det ville f.eks. stadig være uafklaret, hvem der ødelagde røret, hvordan det skete, og hvad formålet var. Der er efter min opfattelse ikke grund til at tro, at der i så fald ved yderligere efterforskning i form af nye afhøringer mv. 20 år efter branden ville kunne tilvejebringes væsentlige nye oplysninger til belysning af disse spørgsmål. En afklaring af spørgsmålene ville imidlertid være afgørende for, om der i givet fald kunne rejses en straffesag mod nulevende personer i anledning af branden.

Det bemærkes i øvrigt, at det ikke er muligt at foretage brandtekniske undersøgelser af selve skibet, som ikke længere eksisterer. Eventuelle nye brandtekniske undersøgelser må således i givet fald basere sig på de oplysninger, som allerede foreligger, samt supplerende modelberegninger mv.

5.4.4. Samlet finder jeg ikke grund til at tro, at der i dag ved nye brandtekniske undersøgelser – selv om der måtte komme nye oplysninger frem om brandens opståen og udvikling – kan tilvejebringes oplysninger, som peger på en eller flere nulevende personer som gerningsmænd til ildspåsættelsen på Scandinavian Star. Det må også i den forbindelse indgå, at der – som anført i afsnit 3 ovenfor – ikke i øvrigt foreligger oplysninger, der f.eks. kan tyde på, at branden var påsat af de tidligere ejere af Scandinavian Star med henblik på forsikringsbedrageri.

RIGSADVOKATEN

SIDE 19

Da branden og dens umiddelbare årsag har været efterforsket af de norske myndigheder, har jeg imidlertid fundet det rigtigst at orientere den norske rigsadvokat om de nye brandtekniske udtalelser i sagen. Den norske rigsadvokat vil herefter kunne vurdere, om udtalelserne eventuelt måtte give de norske myndigheder anledning til yderligere initiativer. Den norske rigsadvokat har oplyst, at han i løbet af kort tid vil tage stilling til, hvordan udtalelserne videre skal håndteres, herunder om der skal indhentes en redegørelse fra norsk politi.

#### 6. Drøftelse på nordisk rigsadvokatmøde i juni 2010

Det fremgår af Justitsministeriets brev af 13. april 2010, at der i forbindelse med omtalen af sagen om Scandinavian Star gennem årene også har været rejst spørgsmål om hensigtsmæssigheden af den aftale om efterforskning af sagen, som efter branden blev indgået mellem myndighederne i Norge, Sverige og Danmark, jf. afsnit 1 ovenfor, og at Rigsadvokaten vil tage dette spørgsmål op til drøftelse på et kommende nordisk rigsadvokatmøde.

Jeg kan i den forbindelse oplyse, at spørgsmålet blev drøftet på det nordiske rigsadvokatmøde i juni 2010. Der var på mødet bl.a. enighed om, at man i eventuelle fremtidige sager af lignende karakter selvsagt må inddrage de praktiske erfaringer fra sagen om Scandinavian Star. Der var også enighed om, at det må afhænge af en konkret vurdering af den enkelte situation, hvordan en efterforskning af f.eks. en større ulykke, som involverer flere nordiske lande, bør tilrettelægges. Der blev dog under drøftelserne peget på, at det formentlig ofte vil være mest hensigtsmæssigt, at ansvaret for sagens behandling forankres hos én myndighed, der i relevant omfang kan få bistand til efterforskningen mv. fra andre landes myndigheder.

Jeg kan henholde mig til det anførte. Jeg kan samtidig tilføje, at den aftale om efterforskning i sagen om Scandinavian Star, som blev indgået mellem myndighederne i Norge, Sverige og Danmark, efter min opfattelse ikke kan antages at have ført til, at væsentlige spørgsmål i sagen ikke er blevet tilstrækkeligt undersøgt og afdækket.

## **7. Sammenfattende synspunkter**

Justitsministeriet har ved brev af 13. april 2010 anmodet mig om at vurdere, om en norsk dom fra 2005 og nogle norske og svenske udtalelser vedrørende brandtekniske forhold giver mig anledning til yderligere initiativer i sagen om branden den 7. april 1990 på Scandinavian Star.

RIGSADVOKATEN

SIDE 20

Justitsministeriet har i brevet endvidere bedt om en orientering om en drøftelse på et nordisk rigsadvokatmøde i juni 2010 om hensigtsmæssigheden af den aftale om efterforskning af sagen, som efter branden blev indgået mellem de norske, svenske og danske myndigheder, og som indebar, at de enkelte dele af efterforskningen blev opdelt mellem de pågældende lande.

Jeg har naturligvis stor forståelse for, at de overlevende og pårørende efter branden på Scandinavian Star kan have et ønske om at søge samtlige spørgsmål i forbindelse med branden undersøgt og afklaret. Der har da også gennem årene været gennemført særdeles indgående undersøgelser, og bl.a. den danske anklagemyndighed har bestræbt sig på at give så fyldige og dækkende svar på de forskellige spørgsmål, som det overhovedet har været muligt. Rigsadvokaten har senest i 2005 afgivet en omfattende redegørelse om en række spørgsmål, der til dels er sammenfaldende med de spørgsmål, som nu er rejst.

Som det fremgår af det, der er anført i afsnit 4 og 5 ovenfor, giver det omtalte materiale mig som udgangspunkt ikke anledning til yderligere initiativer. Mine synspunkter med hensyn til det nævnte materiale – og en række af sagens generelle problemstillinger i øvrigt – kan i den forbindelse i kort og noget forenklet form sammenfattes således:

- Efter indgående afhøringer og undersøgelser fastslog de norske myndigheder – der havde ansvaret for efterforskning af selve branden og dens umiddelbare årsager – i sin tid, at branden var påsat, og at gerningsmanden måtte være en person, der selv var ombord på skibet. Det måtte anses for mest sandsynligt, at gerningsmanden var en dansk passager, der selv omkom ved branden.
- Der er ikke efterfølgende fremkommet oplysninger i sagen, der mere konkret kan pege på andre personer som mulige eller sandsynlige gerningsmænd. Det gælder også med hensyn til de navngivne personer, der bl.a. i anmodninger

om genoptagelse af efterforskningen er blevet anført som mulige gerningsmænd.

- Retsforfølgning af dem, der efter dansk ret havde ansvar for sikkerheden på Scandinavian Star, er sket i Danmark og afsluttet ved Højesterets dom af 22. november 1993. Her blev skibets reder og kaptajn samt direktøren i rederiet idømt den dagældende lovs maksimumsstraf. Det havde ikke betydning for denne sag – og blev derfor ikke nærmere vurderet af domstolene – hvem der i juridisk forstand måtte anses for ejer af skibet.
- Der har efterfølgende været rejst spørgsmål om de nærmere ejerforhold til skibet på tidspunktet for branden. Dette er sket i tilknytning til en række påstande bl.a. om, at det skulle være en tidligere ejer af skibet (SeaEscape Cruises Ltd.), som stod bag branden, og at dette skulle være sket med henblik på forsikringsbedrageri. Disse påstande forudsætter således, at det skulle have været nøje planlagt at nedbrænde skibet på åbent hav, mens der befandt sig knap hundrede besætningsmedlemmer og hundredvis af passagerer om bord.
- Der har ved en række lejligheder været gennemført omfattende undersøgelser og vurderinger af disse spørgsmål og påstande. Rigsadvokaten har i den forbindelse givet udtryk for, at en række oplysninger peger på, at skibet på tidspunktet for branden måtte anses for ejet af K/S Scandinavian Star (og ikke af SeaEscape Cruises Ltd.), men at der ikke herved er taget stilling til, om dette også ville være resultatet af en endelig civilretlig vurdering. Spørgsmålet må imidlertid efter Rigsadvokatens vurdering anses for at være uden reel betydning. Det skyldes navnlig, at salget af Scandinavian Star fra SeaEscape Cruises Ltd. til K/S Scandinavian Star under alle omstændigheder må anses for at have været et reelt salg, at der ikke er grundlag for at antage, at oplysninger om ejerforholdene bevidst har været slørede, og at der ikke er grundlag for at antage, at skibet har været overforsikret, eller at de nævnte selskaber i øvrigt skulle have haft økonomisk fordel af branden.
- Jeg kan fortsat henholde mig til disse vurderinger, og de nu foreliggende norske domme ændrer ikke på dette. Jeg har i den forbindelse bl.a. lagt vægt på, at der er tale om nogle enkeltstående og ikke nærmere begrundede synspunkter i byrettens dom, som ikke er gentaget af landsretten, at udtalelserne ikke synes at have haft betydning for sagens afgørelse, at byretten alene har baseret sig på materiale, der er fremlagt af sagens (private) parter, og at der ikke er tale om oplysninger, som ikke tidligere har været fremme.
- Med hensyn til de brandtekniske udtalelser mv., som er nævnt i Justitsministeriets brev, er der efter min opfattelse en række forhold, som taler

RIGSADVOKATEN

SIDE 21

for, at heller ikke yderligere brandtekniske undersøgelser vil kunne bringe en endelig afklaring af hændelsesforløbet på Scandinavian Star nærmere. Jeg har imidlertid anset det for rigtigst at orientere den norske rigsadvokat om de pågældende udtalelser, da det har påhvilet de norske myndigheder at efterforske selve branden og dens umiddelbare årsager. Den norske rigsadvokat vil herefter kunne vurdere, om udtalelserne eventuelt måtte give de norske myndigheder anledning til yderligere initiativer. Den norske rigsadvokat har oplyst, at han i løbet af kort tid vil tage stilling til, hvordan udtalelserne videre skal håndteres, herunder om der skal indhentes en redegørelse fra norsk politi.

RIGSADVOKATEN

- I forbindelse med et nordisk rigsadvokatomøde i juni 2010 blev hensigtsmæssigheden af den ovenfor nævnte aftale mellem de norske, svenske og danske myndigheder drøftet. Der var på mødet bl.a. enighed om, at man i eventuelle fremtidige sager af denne karakter selvsagt må inddrage de praktiske erfaringer fra sagen om Scandinavian Star, men at det må afhænge af den konkrete situation, hvordan en sådan efterforskning bedst tilrettelægges. Det er samtidig vigtigt at fremhæve, at den nævnte aftale efter min opfattelse ikke har haft den konsekvens, at væsentlige spørgsmål i sagen ikke er blevet tilstrækkeligt undersøgt og afdækket.

SIDE 22

Det bemærkes endelig, at den danske anklagemyndigheds undersøgelser i sagen – herunder det foreliggende notat – selvsagt i første række har haft til formål at afklare, om der kan være grundlag for at genoptage efterforskningen af sagen med henblik på at gøre yderligere strafferetligt ansvar gældende mod en eller flere nulevende personer.

Jeg kan imidlertid tilføje, at jeg på det foreliggende grundlag har vanskeligt ved at se, at yderligere undersøgelser af sagen i øvrigt ville kunne tjene noget væsentligt reelt formål. Uanset de uklarheder vedrørende bl.a. ejerforhold, som på visse punkter fortsat knytter sig til sagen, er det således min opfattelse, at der ikke gennem de senere år er fremkommet oplysninger, der giver grundlag for en anden vurdering end den, som myndighederne tidligere – efter særdeles indgående og omfattende undersøgelser – er nået frem til. I den forbindelse skal jeg særligt fremhæve, at de rejste spørgsmål om ejerforhold af de grunde, der er anført ovenfor, må anses for at være uden reel betydning.