

Folketingets Retsudvalg

**Folketinget Christiansborg
1240 København K**

15 april 2016

Vedr.:Scandinavian Star.

Da denne henvendelse til Folketingets Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalg også omhandler lovstof, indenfor Justitsministeriets ansvarsområde, informeres Retsudvalget, med kopi af min skrivelse, af dd. til Folketingets Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalg.

Venlig Hilsen

Scandinavian Stars Danske Støtteforening

v.

Mike Axdal

Kjærsvvej 106

4220 Korsør

**Folketingets Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalg
Folketinget Christiansborg
1240 København K**

15 april 2016

Vedr. Mordbranden på skibet Scandinavian Star 7 april 1990 ct. Søfartsstyrelsens ansvar.

Jeg skal venligst anmode udvalget, foranledige ministerens, reaktion, på de af mig i denne skrivelse anførte forhold.

Spørgsmål om søfartsstyrelsens kontrol, af skibet MV Scandinavian Star i tiden fra 30 marts 1990 hvor skibet ankom til Frederikshavn, og frem til skibet brændte natten til den 7 april 1990

Søfartsstyrelsen, har siden 1990 oplyst at styrelsen have en ret men ikke pligt til at hjem søge skibet Scandinavian Star før skibet gik i drift, og efter skibet gik i drift, d 1 april 1990. Og som bekendt skete dette heller ikke.

Søfartsstyrelsen har siden 1990 henvist til lovbekendtgørelser og vejledninger om syn og kontrol samt havnestats aftalen om port State kontrol, der således også er urigtige og vildledende, for modtagerne af sådanne fejlagtige oplysninger. (folketinget) Mfl.

Det fremgår af Lov om skibes sikkerhed af 12 marts 1980 at Søfartsstyrelsen varetager administrationen af loven og påser at loven og de i medfør af denne udstedte regler overholdes.

Loven indeholder en række bestemmelser der er gældende for både danske og udenlandske skibe i dansk havn eller på dansk søterritorium.

I forlængelse heraf, henvises der til Lovbekendtgørelse nr 463 af 29 juli 1988 der omhandler syn af skibe enten som nybygget eller indkøbt fra udlandet

Det fremgår heraf at :

§1 Et passagerskib er et skib der befordrer mere end 12 personer, - det gjorde Scandinavian Star.

§3 Ethvert skib skal forinden det går i fart som nybygget eller indkøbt fra udlandet være godkendt af Søfartsstyrelsen efter forud afholdt hovedsyn. Henrik Johansen hævder han er ny ejer/reder og bliver dømt som sådan.

Stk. 4. Intet passagerskib må gå i fart uden den i stk. 1 nævnte tilladelse eller udenfor det i tilladelsen nævnte farts område eller med flere passagerer end angivet deri. Det er i denne sammenhæng ligegyldigt hvad flag skibet fører, da der er tale om en generel regel.

Betingelse for at udskyde kontrolsyn på Scandinavian Star , beror på at Søfartsstyrelsen i sin syns og kontrol forpligtelse, skal være sikker på.

1. Hjem søge skibet for gennemgang af skibets certifikater og øvrige godkendelser.
2. Hvem der er ejer af Scandinavian Star.
3. Hvem der er reder af Scandinavian Star.
4. I hvilket land er skibet registreret.
5. Er skibet i gang med at flytte registreringsland.

I medfør af § 1 stk. 2, i lov nr. 98 af 12. marts 1980 om skibes sikkerhed m.v. fastsættes:

§ 1. Lov nr. 98 af 12. marts 1980 om skibes sikkerhed m.v. og de i medfør af denne udstedte forskrifter finder anvendelse på udenlandske skibe i dansk havn eller på dansk søterritorium.

Stk. 2. Statens skibstilsyn kan, når det skønnes rimeligt og forsvarligt, fravige bestemmelsen i stk. 1 for udenlandske skibe, der opfylder de i deres hjemland gældende krav.

Når der henvises til stk. 2. er det her betinget, at Søfartsstyrelsen skulle have hjem søgt Scandinavian Star, for igennem skibets certifikater mv, at kunne konstatere om man kunne tillade at udskyde et syn/hovedsyn. Dette skete som bekendt ikke.

Havde Søfartsstyrelsen som forskrevet udført sin ret og pligt, ville man have konstateret at, der på Scandinavian Star ikke fantes nogen certifikater på skibet i det hele taget, fra Flagstaten eller et classeselskab om godkendelse af skibet, dertil ville man også, have konstateret flere fejl og mangler,

omkring manglende instruks af ny besætning, bla, manglende træning i båd og brandøvelser.osv osv.
Og så have skibet ikke fået tilladelse til at gå i fart, med passagerer 1 april 1990.

På begrund af ovenstående er det indlysende at Søfartsstyrelsen have både pligt og ret til at gennemføre kontrol og hovedsyn på Scandinavian Star før skibet gik i rutefart d 1 april 1990

Søfartsstyrelsens gentagne påstande med henvisning til Paris MOU, der er et helt andet regelsæt om Internationalt samarbejde, er rent bortforklaring på at Søfartsstyrelsen tillod at Scandinavian gik i fart som det skete. Jeg påpeger heri både den danske straffelov søloven samt øvrig nationale love og regler gældende for Søfartsstyrelsen.

Spørgsmålet er derfor.

Hvorfor undlod Søfartsstyrelsen at kontrollere Scandinavian Star, før d 1 april 1990 og ikke senere end, den 6 april 1990

Hvis der var planlagt syn eller kontrol af skibet, efter skibet gik i drift d 1 april 1990 bedes det oplyst, Hvem der i søfartsstyrelsen traf beslutning, om det planlagte syn/kontrol.

Hvornår (dato.) blev beslutningen, taget om at fortage syn/kontrol af Scandinavian Star.

Hvornår skulle syn/kontrol af Scandinavian Star have været fortaget.

Hvem som skibsinspektører og hvilket synskontor skulle udføre syn og kontrol af Scandinavian Star.

Jeg imødeser Søfartsstyrelsen samt ministeriets svar herpå.

Venlig Hilsen
Scandinavian Stars Danske Støtteforening
v.
Mike Axdal
Kjærvej 106
4220 Korsør