

Folketingets Retsudvalg

Oslo, 19. oktober 2020

FORESPØRSEL OM SCANDINAVIAN STAR

Kommentarer til Retsudvalgets høring 21 oktober 2020 om F 35:

«Hvad kan regeringen oplyse om status for opklaringsarbejdet af mordbranden på »Scandinavian Star«, hvor 159 personer blev dræbt, og i forlængelse heraf redegøre for, hvad regeringen agter at gøre, for at en opklaring kommer nærmere?»

Til forespørgselen vil jeg kort oppsummere:

Det er ikke oppklart hvem som satte ild på Scandinavian Star. Det er ikke oppklart hvem som var ansvarlig for driften av Scandinavian Star. Ingen av disse forholdene er til dags dato tilfredsstillende undersøkt verken ved etterforskning eller gransking.

Danske avslag på anmodninger om etterforskning er feilaktig begrunnet med at saken allerede har vært undergivet omfattende og grundige undersøgelser. Etterforskning og gransking i Norge i 2014-2017 undersøkte ikke skipets operasjon. Det er ikke gjort relevante undersøkelser av økonomi, verdier, transaksjoner og forsikringsoppgjøret.

Ny etterforskning og gransking er både i Norge og Danmark avvist med henvisning til en påstått avtale deling av etterforskningen. Dette er en feil fremstilling av politiets notat fra april 1990 for koordinering. Politiets notat skulle sikre effektiv koordinering av den samlede etterforskningen, ikke hindre etterforskning.

Folketinget har nå anledning til å fremheve de beste kvaliteter ved en demokratisk rettsstat, ved å kreve svar på spørsmål som myndighetene aldri har stilt, og heller ikke søkt å besvare.

Med vennlig hilsen

Jan Harsem

VEDLEGG

1. STATUS FOR OPKLARING / HVA BØR DANMARKS REGJERING GJØRE? - SIDE 2
2. STØTTEGRUPPENS TILTAK FOR GJENOPPTAGELSE – SIDE 3
3. AKTUELL BAKGRUNNSINFORMASJON – SIDE 11
4. NOTAT DATERT 10. APRIL 1990 OM KOORDINERING AV ETTERFORSKING – SIDE 15
5. BAHAMAS REGISTRERING AV NIELS-ERIK LUND SOM MANAGER – SIDE 17
6. OSLO-POLITIETS PÅTEGNING 13. FEBRUAR 2017 OM REDERANSVARET – SIDE 18
7. AKTUELLE LENKER VIDERE – SIDE 19

JAN HARSEM

POST: Postboks 23 • 1371 Asker • NORGE
EPOST: jan@harsem.no / **TLF.:** +47 - 95 771199

VEDLEGG 1: HVA ER STATUS I SAKEN OG HVA BØR DANMARKS REGJERING GJØRE?

STATUS FOR OPKLARINGSARBEJDET

1. Skipets antatte reder, rederiets direktør og skipets kaptein ble i 1993 dømt i Høyesteret
2. Tross dommene: Det er det aldri etterforsket eller gransket hvem som var skipets reder
3. Skipets finansiering, forsikring, verdi og økonomiske transaksjoner er aldri undersøkt
4. Det er ikke oppklart hvem som satte ild på Scandinavian Star
5. Politiet hadde i 1990 – 91 en rekke prosjekter utover EMA. Disse er aldri etterforsket
6. Det er ikke undersøkt hvorfor Scandinavian Star ikke ble kontrollert av havnestat
7. Etterforskning og gransking avvises med feilaktig henvisning til politiets koordinering

HVA BØR DANMARKS REGERING GJØRE?

GRANSKING

Regjeringen må å iverksette gransking av følgende tema:

- Hvem var reder for Scandinavian Star?
- Alle økonomiske verdier, transaksjoner og forsikringsoppgjøret
- Hvorfor har ofre og Folketinget mottatt feil informasjon om at saken er undersøkt?
- Hvorfor er det feilaktig opplyst at Paris MOU / 25 prosent regelen hindret kontroll?
- Rigsadvokatens avslag siden 1996 på krav om gjenopptagelse må undersøkes
- Har danske og norske myndigheter svekket ofrenes posisjon? Saken mot Lloyd's?
- Kompetent og uavhengig instans bør evaluere alle sakkyndige brannrapporter

ETTERFORSKING

Politiet og Anklagemyndigheden må iverksette etterforskning:

- Hvem var reder for Scandinavian Star?
- Alle økonomiske verdier, transaksjoner, finansiering og forsikring må opplyses
- Politiets prosjekter fra 1990 – 91, utover EMA, må etterforskes
- Politiet kan samarbeide med granskingen om å evaluere brannrapportene

VEDLEGG 2: STØTTEGRUPPENS TILTAK FOR GJENOPPTAGELSE

TIDLIGERE ANMODNINGER

Støttegruppen har ved flere anledninger anmodet danske myndigheter om å ny gransking og/eller etterforskning av Scandinavian Star. Årstallet refererer til dato for anmodningen:

- 1996: Avvist av Riksadvokaten og deretter av Justitsministeriet
- 2002: Avvist av Riksadvokaten og deretter av Justitsministeriet
- 2010: Avvist av Riksadvokaten og deretter av Justitsministeriet

GRUNNLAG FOR AVVISNING

Argumentene for avvisning kan samles i følgende hovedkategorier:

- **INTET NYTT:** Saken er godt opplyst tidligere. Kom gjerne tilbake hvis der er noe nytt
- **ANSVARSEDELINGEN FRA 1990:** Støttegruppen har feil adressat. Kontakt Norge
- **FORELDELSE:** I følge dansk lov i 2010 var sjøsikkerheten foreldet etter 2 år
- **NORGE HAR UNDERSØKT:** I 2020 hevdes det at Norge har etterforsket og undersøkt

Alle 4 begrunnelser for avvisning er ukorrekte:

INTET NYTT?

Støttegruppen dokumenterte i 1996 ansvarlige for driften av Scandinavian Star, utover de som ble dømt i Sjø- og Handelsretten og Højesteret. Ingen av avslagene i 1996, 2005 eller 2010 har undersøkt dokumentasjonen. Det vises til søforklaringen i 1990, rapport fra granskingen i 1991 og dommene i Sjø- og Handelsretten i 1992 og Højesteret i 1993. Ingen av disse bygget på egne og uavhengige undersøkelser eller etterforskning.

ANSVARSEDELING?

Politiet i Oslo, Sverige og Danmark avtalte i april 1990 hvordan etterforskningen kunne koordineres. Notatet om koordinering er senere misvisende fremstilt som en avtale om en deling av ansvaret for hva hvert enkelte land kunne etterforske og ikke etterforske.

FORELDELSE?

Brudd på sjøsikkerheten var foreldet etter 2 år. Støttegruppen har derfor anmodet om gransking, som ikke foreldes. Temaer for sjøsikkerheten må inngå i etterforskning av ildspåsettelsen: • Hvem er eier? • Hvem er reder/manager? • Økonomi og forsikring? Uten korrekt informasjon om dette er heller ikke brannstiftelsen undersøkt.

NORGE HAR UNDERSØKT?

Den nye etterforskning og gransking i Norge konsulterte ikke sentrale aktører og temaer, som heller ikke er undersøkt i Norge: Reder, management, drift, økonomi og forsikring.

RIGSADVOKATEN OG JUSTITSMINISTERIET I 1996 - 2010

Her er en kort orientering om Støttegruppens 3 anmodninger til Danmark om gjenopptagelse:

1996

Støttegruppen avdekket et annet rederi enn det som beskrives av det skandinaviske granskingsutvalget og dommene i Sø- og handelsretten og Højesteret. Danmark skulle etterforske tema berørte Sjø sikkerheten. Anmodning ble derfor sendt til Rigsadvokaten i Danmark. Rigsadvokaten meddelte at sjøsikkerheten var foreldet. Støttegruppen var uenig, fordi ansvaret for drift også er relevant for ildspåsettelsen som ikke er foreldet. Vi la ikke mye vekt på denne uenigheten og anmodet Justitsministeriet om gransking, som ikke har foreldelse. Det ble avholdt to møter med daværende justitsminister Bjørn Westh. I 1997 meddelte den nye justitsminister Frank Jensen at saken var avvist.

2002

Den norske Riksadvokaten hadde i mai 2002 avvist anmodning om ny etterforskning av brannstiftelsen. Riksadvokaten opplyste i sitt avslag at Støttegruppens opplysning om rederiet, overdragelsen og økonomi var ny informasjon, men dette var dansk ansvar:

For opplysningene knyttet til overdragelse, eier- og forsikringsforhold knyttet til skuppet, stiller saken seg noe annerledes. Etterforskning knyttet til slike forhold ble i 1990 etter avtale lagt til dansk politi og påtalemyndighet.

Sitater fra påtegningsark datert 2 mai 2002 fra den norske riksadvokaten

Etter denne erkjennelsen fra den norske riksadvokaten sendte Støttegruppen på nytt et krav til Danmark om gjenopptagelse. Dette skjedde 5. september 2002 til Statsadvokaten for København, Frederiksberg og Tårnby. Den 22. september 2003 møtte Støttegruppen Rigsadvokat Henning Fode i København. Avslag fra Rigsadvokaten ble mottatt i 2005 og stadfestet av Justitsministeriet i 2006.

2010

I 2010 var det tett på et flertall i Folketinget for en ny gransking. Justitsministeren forfattet da en skrivelse datert 13. april 2010 til Rigsadvokaten og Søfartsstyrelsen.

Justitsministeriet anmodet om Rigsadvokatens vurdering av «om det fremkomne materiale giver anledning til yderligere initiativer».

I samme brev ble Søfartsstyrelsen anmodet om å utarbeide et notat om hva som hadde skjedd for å skjerpe sikkerheten på passasjerskip.

Støttegruppen sendte da vår tredje anmodning om gjenopptagelse. Rigsadvokaten svarte Justitsministeriet i brev og notat datert 7. desember 2010 og pressemeddelelse datert 9. desember 2010. Beslutningen var at det ikke ville bli noen ny etterforskning.

KORREKTIV TIL RIGSADVOKATEN OG JUSTITSMINISTERIET

Flere kilder korrigerer informasjon fra Danmarks Rigsadvokat og Justitsministerium:

STØTTEGRUPPEN 1996

Støttegruppen notat i desember 1995 til Rigsadvokaten og Justitsministeriet:

I ettertid må det beskrives som en sterkt kritikkverdig mangel ved sjøforklaringen, de skandinaviske regjeringenes egen gransking og informasjon til nasjonalforsamlingene, samt politietterforskningen, at de som selv kom i søkelyset for lovbruddet, sammen med enkelte sentrale forretningsaktører som unnsjapp søkelyset, fikk skrive den offisielle versjonen om eier- og ansvarsforholdene.

Støttegruppen: Eier- og ansvarsforhold Scandinavian Star, s. 2, desember 1995

NORSK POLITI 2014

Riksadvokatens og politiets beslutning i 2014 om ny etterforskning var begrunnet i undersøkelser siden 2013 som også omfattet alt dansk etterforskningsmateriale:

Sjøforklaringen i Sjø- og handelsretten, politietterforskningene i Norge og Danmark, og granskningsutvalget, ser i stor grad til å bygge på samme kilder i og med at disse bygger på hverandres arbeid.

Oslopolitets utredningsgruppe, datert mars 2014, publisert juni 2014, side 112

Det er vårt klare inntrykk at partenes forklaringer i liten grad er søkt bekreftet gjennom alternative undersøkelser.

Oslopolitets utredningsgruppe, datert mars 2014, publisert juni 2014, side 114

Informasjon fra Rigsadvokaten og Justitsministeriet om at alt er undersøkt står i kontrast til Oslopolitets konklusjon i 2014 etter nesten 1 års undersøkelser.

MEDIA • 2020

Media dokumenterer at Danmarks Rigsadvokat, Justitsministerium og Sjøfartsstyrelsen i alle år har gitt ukorrekt opplysning om at Scandinavian Star er undersøkt. Det vises særlig til Lars Halskov og Politiken, den danske norske TV-dokumentaren «*Scandinavian Star*» fra 2020, og prosjektet i 1996 – 97 av Jyllands-Posten og Bergens Tidende. Det har også vært artikler i Information, Ekstrabladet og tidligere oppslag i «*Den Røde Tråd*» og nyhetsoppslag i Danmarks Radio. Ingen informasjon om eier, rederi, økonomi og forsikring har fremkommet ved uavhengig gransking eller politiets etterforskning.

DET MARITIME ERHVERV • SKANDINAVIA • FLORIDA

Det er vårt inntrykk at et samlet maritimt erhverv har en mer korrekt forståelse av organisasjonen som eide og opererte Scandinavian Star enn danske myndigheter.

NORSK POLITI 2014 - 2017

Retsudvalget vil sannsynligvis bli opplyst om at Scandinavian Star ble etterforsket på nytt i Norge i 2014 – 2016, og at det derfor ikke er grunnlag for nye undersøkelser i Danmark.

En slik informasjon er ikke korrekt. Det må derfor presiseres:

Da norsk politi gjenopptok etterforskningen i 2014 ble tema for etterforskningen avgrenset til å undersøke om motivet for ildspåsettelsen kunne være økonomiske forhold og forsikringen.

Etterforskningen ble endelig henlagt i mai 2017 etter klager. Politiet mente at det ikke var grunnlag for å hevde at ildspåsettelsen hadde motiv i økonomi og forsikringsoppgjøret.

Det er store svakheter ved politiets etterforskning, og dermed også henleggelsen:

DET BLE IKKE ETTERFORSET HVEM SOM VAR SKIPSREDER / MANAGER

Politiet bekrefter at det aldri ble etterforsket hvem som var skipsreder / manager:

Operasjonelle ansvaret og rederiansvaret

Det er anført at man ikke i tilstrekkelig grad har etterforsket det operasjonelle ansvaret og rederiansvaret. Dette er forhold som en mener faller klart utenfor det mandat som er gitt i saken. Dette er videre forhold som er dekket av den danske saken og rettsprosessen som gikk mot rederiet og Kaptein Larsen i Danmark.

Også dette er forhold som tidligere er påklaget/begjært gjenopptatt og som den danske Riksadvokaten av slo i sin beslutning av 28. januar 2005. Det vises her til den danske Riksadvokat vurdering under særlig pkt. 6.

VEDLEGG 6: Påtegningsark datert 13 februar 2017 fra politiet i Oslo til Støttegruppens klage på henleggelse av etterforskningen i 2016

KASKOFORSIKRINGEN BLE REDUSERT GRUNNET OPERASJONELLE FORHOLD

Politiet og Stortingets granskingsutvalg i 2017, bekrefter at utbetalingen til Sea Escape av kaskoforsikringen fra Fjerde Sø ble betydelig redusert fordi katastrofebrannens omfang ikke ble tilstrekkelig begrenset.

Reduksjonen er altså begrunnet i operasjonelle forhold på Scandinavian Star. Når politiet har unnlatt å etterforske ansvaret for driften av skipet, så kan de dermed heller ikke ha etterforsket forsikringsoppgjøret.

Hvem hadde ansvaret for operasjonelle forholdene som medførte av kaskoforsikringen ble redusert? Hvordan ble reduksjonen av kaskoforsikringen fordelt på hvilke parter?

Forsikringsoppgjøret er verken etterforsket eller gransket.

STORTINGETS KOMMISSJON 2016 - 2017

Retsudvalget vil sannsynligvis bli opplyst om at Scandinavian Star ble gransket på nytt i Norge i 2016 – 2017, og at det derfor ikke er grunnlag for nye undersøkelser i Danmark.

En slik informasjon er ikke korrekt. Det må derfor presiseres:

En rekke forhold skapte uro i det norske Stortinget:

- Ubesvarte spørsmål i politiets etterforskning i Norge og Danmark i 1990 – 1992
- Ubesvarte spørsmål i rapporten fra det skandinaviske granskingsutvalget i 1991
- Ubesvarte spørsmål i dommene fra Danmark i 1992 og i 1993
- Uklart om Stortinget siden 1990 har mottatt korrekt informasjon om Scandinavian Star

Dette førte i 2015 til at Stortinget nedsatte en parlamentarisk granskingskommisjon.

Kommisjonen, som startet sitt arbeid i januar 2016, fikk følgende mandat:

1. *Kommisjonen skal vurdere om de faktiske forhold som det er blitt redegjort for under Stortingets tidligere behandling av brannen på Scandinavian Star (jf. bl.a. Innst. S. nr. 235 (1989–1990), St.meld. nr. 63 (1991–1992), jf. NOU 1991:1 a og b, samt Innst. S. nr. 108 (1992–1993)) gir et korrekt og fyllestgjørende bilde av saken.*

Kommisjonen skal videre vurdere de offentlige myndigheters oppfølging av saken, herunder oppfølgingen av de anbefalinger som ble gitt i ovennevnte dokumenter, samt ivaretagelsen av overlevende og pårørende.

2. *Kommisjonen skal ikke ta stilling til spørsmål om strafferettslig ansvar.*
3. *Kommisjonen kan benytte både nasjonal og internasjonal fagkompetanse i den grad dette anses nødvendig. Det forutsettes at kommisjonen oppretter dialog med personer og instanser som kan opplyse saken, herunder overlevende og pårørende.*

Offentlige myndigheter forutsettes å stille til rådighet for kommisjonen alt materiale som kommisjonen anser kan være av interesse for saken.

I den grad granskingen medfører kontakt med fremmed makt, skal Utenriksdepartementet orienteres og deretter koordinere kontakten.

4. *Kommisjonen starter sin gransking så snart som mulig og utarbeider innen 1. juni 2017 en rapport med sine konklusjoner til Stortingets presidentskap.*

Kommisjonen antar selv den sekretærhjelp den anser nødvendig.

Mandat for den parlamentariske granskingskommisjonen om Scandinavian Star
<https://www.stortinget.no/no/Hva-skjer-pa-Stortinget/Nyhetsarkiv/Hva-skjer-nyheter/2015-2016/gransking-av-scandinavian-star-brannen/>

MANGLER I STORTINGETS SCANDINAVIAN STAR-KOMMISJON

Det er flere mangler ved rapporten fra Stortingets Scandinavian Star-kommisjon:

INFORMASJON TIL STORTINGET

Kommisjonen har ikke vurdert om Stortinget har mottatt korrekt informasjon når Scandinavian Star har vært til behandling i Stortinget. Dette gjelder flere forhold:

- Hvem var skipets eier og reder?
- Hvorfor var det ikke avholdt havnestatskontroll i Danmark eller Norge?
- Grunnlaget for å identifisere EMA som eneste mistenkte for brannstiftelse

POLITIETS ETTERFORSKING

Kommisjonens evaluering av politiets etterforskning i 2013 – 2017 unnlater å påpeke at politiet ikke har etterforsket ansvaret for skipets operasjon - hvem som var reder.

ØKONOMI • FORSIKRING • FINANSIERING

Kommisjonen legger til grunn en rekke antagelser av skipets verdi og økonomiske forhold, uten at det er foretatt undersøkelser som gir grunnlag for konklusjonene.

Kommisjon har ikke levert rapport i henhold til mandatet fra Stortinget Presidentskap.

BRANNFORLØPET

Skipet ble først satt i brann i Skagerrak ca kl. 0200 natt til lørdag 7. april 1990. All brann var endelig slukket i Lysekil ca kl. 1600 søndag 8. april 1990. Altså et samlet forløp på 38 timer.

Det er hevdet at brannforløpet beviser separate brannstiftelser lenge etter skipets evakuering på tidspunkter da kun besetningsmedlemmer og brannmannskaper var om bord. Det hevdes at slukningsoperasjonen ble sabotert av besetningen, at spredning av brannen ble styrt via ventilasjonsanlegget, at det ble tilført brennbart materiale og at gassflasker var lagret med intensjon om å eksplodere. Det påstås at Scandinavian Star var rigget for ødeleggelse.

Dersom Folketinget vil undersøke brannforløpet, anbefales det å innhente ekstern ekspertise som kan evaluere alle tidligere undersøkelser og rapporter. Uavhengig ekspertise kan f.eks være NTSB (USA) eller Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (Tyskland).

Denne kommentaren forutsetter ingen påstand om at sabotasje og forsikringssvindel. Det er en stor svikt at dette ikke er tilstrekkelig etterforsket eller gransket, men kravet om gransking og etterforskning forutsetter ikke at det foreligger forsikringssvindel som nå skal bekreftes.

Påstander om besetningens rolle ved brannen må ikke gi et tunnelsyn og hindre undersøkelse av andre mulige scenarier for hva som skjedde på Scandinavian Star. Myndighetene må uansett ha innsikt i økonomi, eierskap og operasjon av hensyn til regulering av HMS.

EIER • REDER • ØKONOMI • FORSIKRING • FINANSIERING

Både sjøsikkerheten og brannen krever at grunnleggende forhold er opplyst: • Hvem eier skipet? • Hvem står for drift av skipet (reder/manager)? • Hvilke økonomiske verdier og transaksjoner er relatert til skipet? • Skipets forsikring og forsikringsoppgjør? • Skipets finansiering? Ingen av disse temaene er på noe tidspunkt opplyst av verken dansk eller norsk politi, anklagemyndighet eller granskingsorgan. Heller ikke Danmarks Rigsadvokat eller Justitsministerium har siden 1997 foretatt elementære undersøkelser:

BAHAMAS / FLAGGSTATEN

Som flaggstat har Bahamas ansvar for den informasjon som etterlyses. Hvis Danmark har undersøkt Scandinavian Star slik Rigsadvokaten og Justitsministeriet hevder, bør det fremlegges dokumentasjon på dialog med Bahamas med svar på:

- Hvem var eier av Scandinavian Star natt til 7 april 1990?
- Hvem hadde management/operasjon for Scandinavian Star 1 – 7 april 1990?

Niels-Erik Lund er registrert «*managing owner*» i «*Memorandum as to the Registration of Managing Owners &c.*» fra flaggstaten, men hevder selv at han var kontaktperson. Det kan bety at det er anvendt feil skjema for management i stedet for skjema for registrering. Hvis dette er tilfelle må Bahamas opplyse hvem som var manager. Hvis skjemaet er korrekt så var Lund reder, men søker i ettertid distanse fra skipet.

FORSIKRING • CODAN • FJERDE SØ

Hvis forsikringsoppjøret er undersøkt må følgende undersøkelser dokumenteres:

- Myndighetenes kontakt med de som har informasjon om forsikringen
- Verdivurderingene som ligger til grunn for forsikringen?
- Hvem mottok utbetaling av kaskoforsikringen?
- Hvis utbetalingen ble redusert i forhold til polisen:
 - Hvorfor ble kaskoutbetalingen redusert?
 - Hvor mye ble kaskoutbetalingen redusert?
 - Hvordan ble ansvaret for kaskoutbetalingen fordelt på hvilke aktører?

FINANSIERING • SCANDINAVIAN BANK • SKANDINAVISKA ENSKILDA BANKEN

Hvis økonomien er undersøkt slik Rigsadvokaten og Justitsministeriet hevder, bør det fremlegges dokumenteres fra banken som finansierte og hadde pant i skipet:

- Hvordan var Scandinavian Star finansiert i fra 1. april 1990 til skipet brant?
- Hvordan var bankens pant i Scandinavian Star 1 – 7 april 1990 organisert?
- Hva hadde Scandinavian Bank av dokumentasjon på eierskap da de ga lån?
- Hva hadde Scandinavian Bank av dokumentasjon på management da de ga lån?
- Hvilke personer og instanser har danske myndigheter kontaktet i banken?

DE UTSKILTE PROSJEKTENE SKAL ETTERFORSKES

Politiet identifiserte i 1990 en rekke scenarier for hva som kunne ha skjedd. Disse ble samlet omtalt som «*de utskilte prosjektene*». Da politiet i Oslo i 2013 – 2014 undersøkte grunnlaget for ny etterforskning, avdekket de at det ikke finnes notoritet for de utskilte prosjektene som ble lagt vekk. Det var heller ingen notoritet for at EMA sto igjen som eneste mistenkte.

Riksadvokaten i Norge besluttet derfor i 2014 å gjenåpne etterforskningen. Støttegruppen anmodet da om at etterforskningen også skulle omfatte de utskilte prosjektene som aldri er etterforsket. Dette ble ikke imøtekommet. Etterforskningen ble avgrenset til økonomi.

Politiets prosjekter fra 1990 – 91 skal etterforskes!

KONSEKVENSER AV MANGLENDE OG FEILAKTIG INFORMASJON

Det har store konsekvenser at opplysninger om operasjon, eierskap, økonomi og forsikring forblir uten opplysning mer enn 30 år etter katastrofen med Scandinavian Star:

1. Overlevende og etterlatte tvinges til engasjement over meget lang tid
2. Stortingets kommisjon avdekket i 2017 at manglende oppklaring gir senskader
3. Myndighetenes feilinformasjon svekker rettssikkerheten og pressefriheten:
 - Fogedforbud mot dokumentarfilm i 2000 i Fogdretten i Gladsaxe
 - Pressenævnet kritiserte DR for innslag om Scandinavian Star, sagsnr.: 2000-0067
 - Overlevende og etterlattes posisjon overfor skadevolder svekkes, jf. Lloyds Register
 - Verken sjøsikkerheten eller brannstiftelsen blir etterforsket på korrekt grunnlag
5. Skandinaviske nasjonalforsamlinger mottar feil premissgrunnlag for regulering
6. De ansvarlige for brudd på sjøsikkerheten fortsetter sin virksomhet uten konsekvens
7. Ildspåsettelsen etterforskes uten korrekt og utfyllende grunnlag
8. Støttegruppens avvises med feil henvisning til undersøkelser som ikke har funnet sted

VEDLEGG 3: AKTUELL BAKGRUNNSINFORMASJON

Det er mer enn 30 år siden Scandinavian Star. Her følger derfor noe bakgrunnsinformasjon:

ILDSPÅSETTELSE • SJØSIKKERHET

Undersøkelser av katastrofer vil avdekke en rekke bakenforliggende og direkte utløsende årsaker, som sammen fører til katastrofen. Brannkatastrofen på Scandinavian Star natt til 7. april 1990 har sin årsak i særlig 2 forhold, som begge medfører straffeansvar:

1. Ildspåsettelse
2. Brudd på sjø sikkerheten

Etterforskning av både ildspåsettelse og brudd på sjø sikkerheten krever korrekt kunnskap om alle økonomiske interesser, eierskap, drift og forsikring.

BRANNSTIFTELSEN ER IKKE FORELDET

Norge og Danmark har ingen foreldelse for mordbrann. Dersom politiet kan bevise hvem som satte ild på Scandinavian Star så kan det felles dom for mordbrann.

FORELDELSE - SJØSIKKERHET

Brudd på sjø sikkerheten var etter dansk lov foreldet etter 2 år, altså i 1992. Dette følger av strafferammene for de paragrafene dansk anklagemyndighet la til grunn i 1992 og 1993.

POLITIETS ETTERFORSKING I NORGE 1991: MORDBRANN

Politiets etterforskning og det skandinaviske granskingsutvalget avdekket at brannene skyldes ildspåsettelse. Det var ingen ulykke eller tekniske problemer som utløste brann.

Hovedansvaret for etterforskning av brannen ble lagt til politiet i Oslo. Etterforskningen ble henlagt i 1991. I 2014 ble etterforskningen gjenopptatt, men henlagt på nytt i 2016. Etter flere klager ble saken endelig henlagt i 2017.

Ingen er dømt for ildspåsettelse.

POLITIETS ETTERFORSKING I DANMARK 1993: SJØSIKKERHETEN

Dansk politi etterforsket skipets sjødyktighet og redningsarbeidet. Skipets kaptein, reder og rederens direktør ble siktet, tiltalt og dømt i Sjø- og Handelsretten i 1992 og Højesteret i 1993.

GRANSKING • ETTERFORSKING

Gransking og etterforskning er atskilte prosesser. Gransking skal ikke ta stilling til skyld og straff, kun hendelsesforløp, utløsende og bakenforliggende årsaker, og gi anbefalinger og innsikt for tryggere skipsfart i fremtiden. Etterforskning søker å avdekke lovbrudd og ansvar for dette. Etterforskning er politiets ansvar.

GRANSKING 1991

Det skandinaviske granskingsutvalget gransket Scandinavian Star i 1990 – 91. Skipet hadde Bahamas-flagg, men Bahamas overførte sitt ansvar for gransking til det skandinaviske utvalget.

Utvalgets rapport, NOU 1991: 1A, ble publisert i 1991 i norsk og engelsk versjon.

GRANSKING 2017

Støttegruppen har siden 1996 anmodet danske og norske myndigheter om ny gransking av forhold som var mangelfullt opplyst i NOU 1991: 1A.

I 2015 vedtok Stortinget å nedsette en parlamentarisk granskingskommisjon som startet sitt arbeid i januar 2016. Rapporten ble levert i juni 2017 og behandlet i Stortinget i mars 2018.

GJENOPPTAGELSE ETTERFORSKING

Etter politiets henleggelse av brannetterforskningen i 1991 har det vært fremmet flere krav i både Norge og Danmark om å gjenoppta etterforskningen.

Ny etterforskning i Norge fra 2014 ble endelig henlagt etter klage i 2017.

Fortsatt er helt grunnleggende temaer holdt utenfor politiets etterforskning.

GJENOPPTAGELSE GRANSKING

På tross av gransking i 1991 og 2017 er en rekke forhold av vesentlig betydning fortsatt ikke gransket. Formålet med gransking er å gi politiske myndigheter korrekt informasjon om de forhold som granskes, og korrekt beslutningsgrunnlag for den fremtidige reguleringen av helse, miljø, sikkerhet og beredskap. Dette er ikke ivare tatt etter Scandinavian Star.

EIER • REDER • MANAGER

Eier og reder kan være samme eller forskjellige person / virksomheter.

En rent finansiell eier kan outsource drift til et management, som da er skipet reder.

Straffeansvar for brudd på sjøsikkerheten ligger hos skipets reder.



Den danske skipsreder Niel-Erik Lund forklarer på en god måte at ansvaret er hos den der står for driften av skibet. Bilde: Fra dokumentaren «Scandinavian Star».

Internasjonalt innen det maritime erhverv så kan det skandinaviske begrepet «reder» være noe uklart, og blir kanskje forstått som «shipowner». Ansvaret for teknisk og operasjonell drift av skipet ligger hos en «shipmanager» eller «manager». I Skandinavia er dette rederen.

Den norske skipssikkerhetsloven fra 2007 anvender begrepet «rederi» om det driftsansvarlige selskapet. Sjø- og Handelsretten i 1992 og Høyesteret i 1993 anvender begrepet «reder» og «rederens direktør» som ansvarlige for sikkerheten ved skipets tekniske og operasjonelle drift.

Det vesentlige poenget for Retsudvalget er at myndighetene må ha kunnskap både om hvem som eier skipet og hvem som opererer skipet. Etter Scandinavian Star er det til dags dato verken etterforsket eller gransket hvordan noen av disse funksjonene var organisert.

FLAGGSTAT • HAVNESTAT

Den nasjon som registrerer skipet er flaggstat. Flaggstaten fører tilsyn med at skipets tekniske og operasjonelle tilstand oppfyller de internasjonale kravene til skip og skipsfart.

De farvann, nasjoner og havner hvor skipet faktisk seiler, kan også gjennomføre tilsyn. Slik havnestatskontroll erstatter ikke flaggstatens ansvar for tilsyn.

Over hele kloden er det etablert regionale organisasjoner og rutiner for havnestatskontroll. De såkalte MOUene (memorandum of understanding) ivaretar felles database for havnestatens tilsyn, tilbakeholdelse av skip og rutiner for å unngå at samme skip tas ut til gjentatt kontroll.

Den europeiske havnestatssamarbeidet er organisert ved Paris MOU.

Danske og norske myndigheter har siden 1990 hevdet at Paris MOU, og regelen kontroll av maksimalt 25 prosent av skip som anløper, var årsaken til at det ikke ble ført tilsyn med Scandinavian Star før skipet ble satt i rute 1. april 1990. Både i Danmark og Norge er denne forklaringen avvist. Henrik Berlau har særlig påpekt dette, men saken er aldri undersøkt.

LLOYD'S REGISTER

Klassifikasjonsselskapene har en betydelig kompetanse og viktig funksjon i internasjonal shipping. Det er avgjørende at rederne, flaggstatene, havnestatene, besetningen, befraktere, passasjerer og miljøinteressene kan ha tillit til classeselskapenes ivaretagelse av sin funksjon.

Lloyd's Register var classeselskapet for Scandinavian Star. I tillegg til classeselskapets egne funksjoner var Lloyd's delegert flaggstaten Bahamas' kontrollansvar.

Det heftet betydelig svikt ved det tilsynet Lloyd's hadde utført før Scandinavian Star ble satt i rute i Skandinavia. Flere hundre overlevende og etterlatte forsøkte derfor på 1990-tallet å stille Lloyd's til ansvar ved domstol i Florida. Søksmålet ble avvist uten bevisførsel, fordi domstolen mente at saken hadde tettere tilknytning til Skandinavia enn til USA / Florida.

Støttegruppen mener det er åpenbart at fraværet av etterforskning og gransking av eierskap, management / operasjon, økonomi og forsikringsoppgjøret, etablerte en feilaktig fremstilling av ansvaret for Scandinavian Star. Dette var en fremstilling som partene selv hadde regissert, og som derfor styrket deres interesser som motpart til de overlevende og etterlatte.

Danske og norske myndigheter har ved sin unnlattelse av etterforskning og gransking svekket ofrenes posisjon overfor skadevolder, og tilsvarende styrket skadevolders posisjon.

IMO


Sjøfartspolitikken i Norge, Sverige og Danmark bygger på flaggstatens suverenitet. Helse, miljø, sikkerhet og beredskap reguleres i samarbeidet i FNs sjøfartsorganisasjon IMO.

De skandinaviske land har liten vilje til nasjonal eller regional regulering. Skandinavisk havnestatskontroll har dette grunnlaget. Siden Scandinavian Star har EUs maritime byrå, EMSA, blitt etablert, men også EU / EMSA prioriterer IMO-konvensjoner uten særkrav.

DET SKANDINAVISKE GRANSKINGSUTVALGET 1991 • ANBEFALINGER

Den skandinaviske granskingsrapporten i 1991 leverte en rekke meget godt begrunnede anbefalinger om sjøsikkerhet. Utvalget anbefalte de skandinaviske land å regulere nasjonalt eller regionalt dersom viktige tiltak tar for lang tid i IMO. Denne anbefalingen er fortsatt ikke tatt til følge av skandinaviske myndigheter.

VEDLEGG 4: NOTAT OM KOORDINERING AV POLITIETS ETTERFORSKING

	LYSEKILS KOMMUN	548 PØ2				
OSLO POLITIKAMMER	Vår dato 10.4.90	— referanse VPH-008 AH/gc				
Saksbehandler/Innvalgtelefon	Deres dato	— referanse				
Rikspolitichefen Postboks 379 1505 KØBENHAVN		SENDES PR TELEFAX HASTER MEGET				
Lenspolismestaren i Gøteborg Postboks 429 401 26 GØTEBORG		KOPPI				
BRANNKATASTROFE OMBORD PÅ PASSASJERFERGEN "SCANDINAVIEN STAR" NATT TIL LØRDAG 7. APRIL 1990 - KOORDINERING AV ETTERFORSKINGEN						
Jeg viser til dagens telefonsamtale med Rikspolitichefen i København og Lenspolismestaren i Gøteborg.						
Katastrofebrannen ombord på "Scandinavian Star" blir nå etterforsket av politimyndighetene i de tre berørte land, Sverige, Danmark og Norge. Forsåvidt gjelder Norge har Riksadvokaten besluttet at Oslo politikammer skal ha ansvaret for etterforskningen. Identifiseringsarbeidet er tillagt IU-gruppen ved Kriminalpolitisen i Oslo.						
Som nevnt i dagens telefonsamtale er det viktig at det skjer en koordinering av den samlede etterforskningsinnsats i de tre land, særlig hensett til det omfang etterforskningen synes å ville få. En tenker da spesielt på den delen av etterforskningen som knytter seg til opplysningene om en mulig brannstiftelse ombord.						
For å få en mest mulig sikker håndtering av den videre etterforskning bør hovedansvaret legges til en av de innvolverte lands politimyndigheter. Oslo politikammer har som tidligere nevnt sagt seg villig til å påta seg denne oppgaven. I den forbindelse har en lagt vekt på at den største andel av passasjerene ombord kommer fra Norge, samt at den skandinaviske del av mannskapet også for en stor del er norske statsborgere.						
Det er grunn til å fremheve det meget gode samarbeid som er etablert mellom de norske og svenske kriminalteknikere og en håper at det vil fortsette.						
For ordens skyld skal opplyses at Oslo politikammer har konferert med den norske Riksadvokat om evt. norsk overtakelse av etterforskningsansvaret.						
En ber om skriftlig bekreftelse, helst pr. telefax, om at dansk og svensk politi gir sin tilslutning til forslaget om at hovedansvaret for den videre etterforskning tillegges Norge og derved Oslo politikammer. Samtidig håper vi på bistand fra Danmark og Sverige der hvor det er nødvendig.						
Postadresse Postboks 3101 Dep 00332 Oslo 1	Kontoradresse Grenlandsallé 44	Telefon (02) 60 90 80	Telefax (02) [REDACTED]	Teleprinter 71427/18660	Bankgiro 0626 06 78413	Postgiro 5 21 42 00
01-001 80 800 Løbe Ordfak.						

- 2 -

I følge opplysninger i pressen skal det finne sted sjøforklaringer i København Sjø- og handelsrett onsdag 11. april d.å. En tillater seg i den anledning å be Rikspolitichefen i København om en omgående bekreftelse på dette, samt å videreformidle ønske fra Oslo politikammer om å få anledning til å være tilstede under opptak av sjøforklaringene

Når det gjelder forhold knyttet til skipets sjødyktighet, regningsarbeidet o.l. og mulig straffeansvar i den forbindelse, forutsetter en at disse forhold vil bli fulgt opp og ivaretatt av danske politimyndigheter.



Arne Huuse
visepolitimester

Kopi: Justisdepartementet
Riksadvokaten
Førstestatsadvokat i Eidsivating
Kriminalpolitisenralen
Rikspolisstyrelsen, Stockholm

VEDLEGG 5: FLAGGSTATEN BAHAMS REGISTRERING AV NIELS-ERIK LUND SOM MANAGER

Bilag 119

2 Misc. Remarks on Ship Date: 27/08/90

L1 YEAR: 1984 OFFICIAL #: 399804 NAME: SCANDINAVIAN STAR
 NIELS-ERIK LUND OF 1080 PORT BOULEVARD, MIAMI, FLORIDA 33132, USA
 DESIGNATED MANAGER. ADVICE UNDER THE HAND OF THE AUTHORISED OFFICER
 RECEIVED THIS 30TH DAY OF MARCH, 1990.

ANTIS SHIP MANAGEMENT LTD. OF PREMIER HOUSE, 150 SOUTHAMPTON ROW,
 LONDON WC1 5AT ENGLAND DESIGNATED MANAGER. ADVICE UNDER THE HAND OF
 AUTHORISED OFFICER RECEIVED THIS 30TH DAY OF AUGUST, 1990.



COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS

MEMORANDUM as to the Registration of Managing Owners &c.

It is requested that the information required by Section 51 of the Merchant Shipping Act, 1976, as to the appointment of Managing Owner, or Manager, or Ship's Husband, may be supplied to the Registrar as indicated below.

Port of Nassau

London Registrar of Bahamian Ships

Name of Vessel	Official Number	Port, Number, and Year of Registry	Full name and address of the person who has been appointed Managing Owner, Manager, or Ship's Husband. (Strike out words that do not apply, or alter to the plural if necessary)
SCANDINAVIAN STAR	399804	L1 - 1984 NASSAU	NIELS-ERIK LUND 1080 PORT BOULEVARD MIAMI FLORIDA 33132 UNITED STATES (The appointment of a Firm is unacceptable)

Date.....30.3.90..... Signature of Owner (transferee).....
Per Niels Erik LUND
Solicitor
London

VEDLEGG 6: OSLO-POLITIETS PÅTEGNING 13. FEBRUAR 2017, SIDE 43 OM REDERANSVARET

13027858 49427/14-1/HFA009

Påtegningsark

Dok.nr.: 01,123

Situasjonen var følgelig at ved brannen og en tid deretter, hadde K/S Scandinavian Star besittelsen av skipet, de skyldte selger kjøpesummen, og ved betaling av denne ville de bli både reell eier og formell eier (ved registrering). SeaEscape Cruises Ltd. interesse i skipet var begrenset til å få utbetalt kjøpesummen, som rent faktisk var en selgerfinansiering, dvs. kjøpesummen skulle betales i henhold til lånevtaalen slik denne er beskrevet i salgsavtalen. Selskapet var også medforsikret, slik at de hadde en rimelig sikkerhet for sitt tilgodehavende. SeaEscape Cruises Ltd. kunne heve kjøpet, men så lenge dette ikke var gjort, var deres interesse i skipet begrenset til å få utbetalt et beløp tilsvarende kjøpesummen/lånet. I den forstand kan det være nærliggende å beskrive K/S Scandinavian Star som den reelle eier fra 30. mars 1990, som er tidspunktet for leveringsprotokollen. Fra 30. august 1990 var K/S Scandinavian Star også formell eier.

6.3 Operasjonelle ansvaret og rederiansvaret

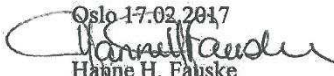
Det er anført at man ikke i tilstrekkelig grad har etterforsket det operasjonelle ansvaret og rederiansvaret. Dette er forhold som en mener faller klart utenfor det mandat som er gitt i saken. Dette er videre forhold som er dekket av den danske saken og rettsprosessen som gikk mot rederiet og Kaptein Larsen i Danmark.

Også dette er forhold som tidligere er påklaget/begjært gjenopptatt og som den danske Riksadvokaten av slo i sin beslutning av 28. januar 2005. Det vises her til den danske Riksadvokat vurdering under særlig pkt. 6.

7. KONKLUSJON

Det er i svært liten grad har fremkommet nye anførsler og at de forhold som er belyst i de ulike klagen i stor grad har vært fremsatt både forut for beslutningen om gjenopptagelsen og under selve etterforskningen. Det er ikke fremkommet noen nye opplysninger i klagen eller fremlagt noen ny dokumentasjon som taler for at etterforskningen helt eller delvis bør gjenopptas. Politiet finner derfor ikke at det er grunnlag for å oppheve henleggelsen eller at ytterligere etterforskningsskritt vil medføre en oppklaring av straffesaken.

Oslo 17.02.2017


Hanne H. Fauske
politivadokat

VEDLEGG 7: AKTUELLE LENKER

Her følger noen aktuelle lenker:

NOU 1991: 1A: DEN OPPRINNELIGE SKANDINAVISKE GRANSKINGSRAPPORTEN

<https://www.regjeringen.no/contentassets/2d46c50e08c3476e93772b75e7908e59/nou199119910001000dddpdfs.pdf>

RAPPORT FRA DEN PARLAMENTARISKE GRANSKINGSKOMMISJONEN I NORGE 2017

<https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/dokumentserien/2016-2017/dok18-201617.pdf>

SAMMENDRAG AV DOM FRA SØ- OG HANDELSRETTEEN, DESEMBER 1992:

<https://skagerrak.org/wp-content/uploads/2017/11/vedlegg-1-dom-s-og-handelsretten-1992-trykk-bulletin.pdf>

HØJESTERETS DOM NOVEMBER 1993

<https://skagerrak.org/wp-content/uploads/2017/11/vedlegg-1-dom-s-og-handelsretten-1992-trykk-bulletin.pdf>

STØTTEGRUPPENS BREV TIL POLITIETS GJENÅPNEDE ETTERFORSKING 2015

<https://skagerrak.org/wp-content/uploads/2017/11/scan-star-politiet-130215.pdf>

STØTTEGRUPPENS BREV TIL STORTINGETS KOMMISJON MED INNSPILL 2016

<https://skagerrak.org/wp-content/uploads/2017/11/stttegruppen-brev-til-kommisjonen-13-januar-2016.pdf>

STØTTEGRUPPENS KOMMENTARER TIL DEN PARLAMENTARISK KOMMISJONENS RAPPORT

<https://www.scandinavianstar.no/pdf/SCAN%20STAR%20KONTROLL%20OG%20KONSTITUSJON%20H%D8ST%202017%20-%2034.pdf>