

Danmarks Erhvervsministerium  
Att.: Erhvervsminister Simon Kollerup

Folketinget  
Att.: Erhvervsudvalget v/ medlemmene

Oslo, 12. september 2022

## SCANDINAVIAN STAR

Støttegruppen etter Scandinavian Star viser til «*Undersøgelse af Søfartsstyrelsens rolle forud for branden på ScandinavianStar*», rapport utarbeidet av lektor, ph.d. Ole Terkelsen og professor, dr. jur. Vibe Ulfbeck. Offentliggjort av Erhvervsministeriet mandag 5. september 2022. Den samlede utredningen noteres, og i særdeleshet rapportens avsluttende og oppsummerende konklusjonen:

*Samlet set er det således vores vurdering, at det eksisterende regelsæt kombineret med krav om forsvarlig forvaltning indebar, at der skulle have været foretaget havnestatskontrol af Scandinavian Star inden første afgang med passagerer.*

**Undersøgelse af Søfartsstyrelsens rolle forud for branden på Scandinavian Star, side 54**  
<https://em.dk/nyhedsarkiv/2022/september/erhvervsministeriet-offentliggøer-undersøegelse-af-soefartsstyrelsens-rolle-i-scandinavian-star/>

### LOVSTRIDIG OPERASJON

Støttegruppen har siden april 1990 hevdet at Scandinavian Star ikke var i en tilstand, og heller ikke ble operert, i samsvar med IMO-konvensjoner for sjøsikkerhet, og dermed heller ikke dansk og norsk lovgivning for skibes sikkerhet. Skipet hadde dessuten misvisende sertifikater utstedt av Lloyds Register of Shipping, både på vegne av klassen og ved delegert myndighet for flaggstaten Bahamas.

Dansk politi utarbeidet anklageskrift mot skipets kaptein, reder og rederens direktør. Det er aldri etterforsket eller gransket hvem som faktisk var skipets reelle eier og heller ikke hvem som var skipets reder med ansvaret for skipets operasjon. Dette tema er først tema i kommissorium datert 12. mai 2021 til en uavhengig task force, som kom i virksomhet i overgangen 2021 – 2022.

**Task Force Scandinavian Star / Hjemmeside og kommissorium**  
<https://sstaf.dk/>

<https://www.justitsministeriet.dk/wp-content/uploads/2021/05/Kommissorium-om-task-force-for-Scandinavian-Star-sagen-D1979672.pdf>

Uavhengig av om politiet og domstolene identifiserte korrekt rederi og reder i 1990 – 1993, så førte politiet bevis for overtredelse av *lov om skibes sikkerhet*. Det ble avsagt fellende dom i Sø- og handelsretten i 1992 og Højesteret i 1993. Sø- og Handelsretten og Højesteret dokumenterer at både tekniske og operasjonelle forhold ved Scandinavian Star var lovstridig og derfor medførte straff.

I Højesteret kom også dansk straffelov til anvendelse, ved *frakendelse av «retten til at udøve rederivirksomhet og erhvervsmæssigt at disponere – bortset fra den nødvendiggjorte afhændelse – over skibe i øvrigt eller medvirke hertil under nogensom helst form»*.

**Højesterets dom 22. november 1993, m/ dom fra Sø- og Handelsretten 3. desember 1992**  
[http://sqaqerrak.org/wp-content/uploads/2022/09/u19940062-01\\_r\\_def\\_20021124-scan-star-hojesteret-dom-1993.pdf](http://sqaqerrak.org/wp-content/uploads/2022/09/u19940062-01_r_def_20021124-scan-star-hojesteret-dom-1993.pdf)

## LOVBRUDD VAR TEMA FOR SKIPSKONTROLL

Operasjon av Scandinavian Star var brudd på dansk lov, som reflekterte IMO-konvensjoner, som SOLAS, og internasjonal forståelse for sikker operasjon av skip. Domstolene vurderte at skipets manglende sjødyktighet, både teknisk og operasjonelt, ble dokumentert ved bevis.

De samme forholdene ved skipets tekniske og operasjonelle standard som medførte dom i Sjø- og Handelseretten, og senere Høyesteret, var del av rutinene og kontrolltema ved havnestatskontroll.

Denne kombinasjonen av faktum: Domstolenes vurdering av bevis, og tema ved kontroll og tilsyn med skip, tilsier at unnlattelse av kontroll og tilsyn med Scandinavian Star før skipet ble satt i drift med passasjerer, dessverre ble en forutsetning for brannkatastrofen og dens konsekvenser.

## KRITIKK AV MANGLENDE KONTROLL

Støttegruppen forholdt seg etter 1990 til norske og danske myndigheter, som begrunnet manglende kontroll med Paris MOU og 25 prosents regelen. Dette var også forklaringen som ble gjengitt i rapporten fra det Skandinaviske granskingsutvalget. Støttegruppen engasjerte seg derfor for bedre havnestatskontroll, med obligatorisk forhåndskontroll og utvidelse av kontrolltema. Henvisningene til Paris MOU kunne ikke dokumenteres. Støttegruppen søkte derfor at granskning både fra danske og norske myndigheter, også skulle sikre korrekt og troverdig forklaring på manglende kontroll.

**Det skandinaviske granskingsutvalget, hovedrapport, NOU 1991: 1A, fra side 154**

[https://www.regjeringen.no/contentassets/2d46c50e08c3476e93772b75e7908e59/nou1991199100\\_01000dddpdfs.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/2d46c50e08c3476e93772b75e7908e59/nou1991199100_01000dddpdfs.pdf)

**Støttegruppens magasin, Støttebulletinen, vinter 1991/92, side 7 / kommentarer til NOU 1991: 1A**

<http://skagerrak.org/wp-content/uploads/2022/09/scan-star-bulletin-nr-05-vinter-1991-92.pdf>

**Støttegruppens brev til Stortingets Scandinavian Star kommisjon, februar 2017 / se tekst i grønt**

<https://skagerrak.org/wp-content/uploads/2017/11/stttegruppen-brev-til-kommisjonen-18-februar-2017.pdf>



Støttegruppen var tilstede utenfor IMO i London 6. april 1992, med kritikk av manglende havnestatskontroll av Scandinavian Star. Støttegruppens leder holdt samtidig tale til Maritime Safety Committee i plenumssalen, som første skadelidte etter sjøulykke.

## DANSK SVIKT BURDE MEDFØRE NORSK KONTROLL

Da Scandinavian Star ble satt inn på rute mellom Danmark og Norge, ble begge land havnestater. Det er ikke foretatt noen undersøkelse i Norge, tilsvarende i Danmark, av begrunnelsen for å ikke gjennomføre tilsyn. Danmark hadde det primære ansvaret for kontroll, bl.a. fordi skipet ble satt i drift med utgangspunkt i Frederikshavn, og fordi det antatte rederiet var lokalisert i København. Det faktum at Danmark sviktet sitt ansvar for å gjennomføre havnestatskontroll burde tilsi at norske tilsynsmyndigheter kompenserte den danske svikten ved å foreta norsk havnestatskontroll.

## STORTINGETS GRANSKING SCANDINAVIAN STAR

Det norske Stortinget vedtok i 2015 å oppnevne en uavhengig granskingskommisjon for Scandinavian Star. Kommisjonen kom i arbeid fra 2016 og leverte sin rapport i juni 2017. Kommisjonens mandat var delt i 3, hvorav kontroll av den informasjon som var gitt til Stortingets hadde prioritet:

*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.*

**Rapport fra Stortingets Scandinavian Star kommisjon, 2017, mandat gjengitt på side 24**  
<https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/scandinavian-star/scandinavian-star-rapporten.pdf>

Kommisjonens rapport pkt. 2.5 dokumenterer at kommisjonen, på tross av mandatet, unnlot å foreta undersøkelser av informasjon som ved en rekke anledninger var gitt til Stortinget.

Kommisjonens rapport henviser kun til de dokumentene som mandatet nevner som eksempel, selv om disse ikke var noen uttømmende oversikt. Kommisjonen undersøkte uansett heller ikke den informasjonen som de nevnte dokumentene hadde gitt til Stortinget. Mandatet ble ikke ivaretatt.

**Rapport fra Stortingets Scandinavian Star kommisjon, pkt. 2.5, side 22 - 23**  
<https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/scandinavian-star/scandinavian-star-rapporten.pdf>

Støttegruppen trodde at kommisjonen ville foreta utredninger i samsvar med mandatet. I februar 2017 leverte Støttegruppen en bred gjennomgang av Stortingets behandlinger av Scandinavian Star i perioden 1990 – 1997. Gjennomgående temaer i informasjonen som ved disse anledningene ble formidlet til, og lagt til grunn av Stortinget, var eierskap, økonomi, rederi, operasjon, sjø sikkerhet og havnestatskontroll. Støttegruppen påviste at informasjon om disse temaene var uten grunnlag.

**Støttegruppens brev til Stortingets Scandinavian Star kommisjon, februar 2017 / se tekst i grønt**  
<https://stottegruppene.no/wp-content/uploads/2022/09/SCAN-STAR-KOMMISJONEN-180217-DK-SEPTEMBER-2022.pdf>

Støttegruppens kommentarer til Scandinavian Star kommisjonens rapport, uttrykker skuffelse over at kommisjonen ikke foretok utredninger som beskrevet i mandatet, bl.a. vedr. havnestatskontroll:

**Støttegruppens kommentarer til Scandinavian Star kommisjon, havnestatskontroll s. 26, 27, 32, 42**  
<https://skagerrak.org/wp-content/uploads/2017/11/scan-star-kontroll-og-konstitusjon-hst-2017-37.pdf>

## ÉN STEMME

Overlevende og etterlatte ved Scandinavian Star har en udelt og felles interesse i full kartlegging av katastrofens fullstendige hendelsesforløp, forhistorie og etterspill. Støttegruppen har i alle år siden 1990 arbeidet for at samtlige ansvarsforhold blir klarlagt og korrekt plassert.

En samlet og udelt gruppe av overlevende og etterlatte, både i Norge, Danmark og andre land, har interesse i at rapporten fra Terkelsen og Ulfbeck legges til grunn for videre oppfølging.

Dette understrekes for å avvise påstander om at rapporten, med tilhørende mandat og konklusjon, er uten relevans for hvordan Scandinavian Star-katastrofen, og ansvaret for denne, skal forstås.

### KONSEKVENSER: • POLITISK • JURIDISK • MORALSK • SJØSIKKERHET

Rapporten fra Terkelsen og Ulfbeck til Erhvervsministeriet krever en rekke oppfølginger av politisk, juridisk, moralsk og sjø sikkerhetsmessig karakter:

**POLITISK / SIKKERHET:** Rapporten og dens konklusjon må legge premiss for videre behandling av dansk og nordisk sjø sikkerhet og skipskontroll, både som havnestater og flaggstater, og dansk og nordisk deltagelse og bidrag til Paris MOU, IMO og EMSA.

Noen umiddelbare forslag:

- **Eierskap / operasjon / management:** Skandinavisk havnestatskontroll må ha skipets eierskap og operasjon som kontrolltema ved havnestatskontroll. Registrert informasjon må representere skipets reelle eierskap og operasjon. Eksempel: Sommer 2022 ble MS OCEAN ATLANTIC, med IMO nr.: 8325432 tilbakeholdt i Scotland, og senere Svalbard. Norsk Port State Control registrerte CRUISE MANAGEMENT som «ISM Company» og «MLC SHIPOWNER». I media ble rederiet opplyst å være «ALBATROSS EXPEDITION». Selskapet SUNSTONE har samme skip listet som et av sine skip på egne hjemmesider. Søk på skipets IMO number gir informasjon om at eier er OCEAN ATLANTIC PARTNERS Ltd.
- **All forvaltning av havnestatskontroll** i Norge, Sverige og Danmark må følge rutiner der gjennomføring, eventuelt ikke gjennomføring, av havnestatskontroll, følger av vedtak med etterfølgende notoritet. Systemet og rutinen må ivareta slik forsvarlig vurdering av ethvert anløp av skip der havnestaten ikke er flaggstat. Ferdige vedtaks kategorier med tilhørende hjemmel bør foreligge, slik at saksbehandling og vedtak blir systematisk, kvalitetssikret og praktiske gjennomførbar, med etterprøvbar vurdering av vedtaket ved hvert enkelt anløp.
- **Før et passasjerskip settes i fast rute** på dansk, norsk eller svensk havn, eventuelt mellom skandinaviske havner, skal det uansett foretas havnestatskontroll. Dersom det er uklart hvilket av de skandinaviske lands tilsyn som skal foreta kontroll, så tas det felles avgjørelse.
- **Delegasjon av flaggstatens kontrollansvar til classeselskap** ble avviklet for passasjerskip som et tiltak etter Scandinavian Star. Tiltaket må opprettholdes for de skandinaviske land som flaggstater. Anløp av utenlandsk passasjerskip eller cruiseskip hvor flaggstatens kontroll av konvensjonskrav er utført ved delegasjon, bør vektes for havnestatskontroll.

Passasjerskip i fast rute på skandinavisk havn, uansett flaggstat, kan ikke ha delegert kontroll av flaggstatens ansvar for tilsyn og kontroll med konvensjonskrav.

**JURIDISK / MORALSK:** Det følger et alvor med utredningen fra Terkelsen og Ulfbeck. Støttegruppen tar stilling i denne henvendelsen til om det foreligger en direkte juridisk forpliktelse hos danske og/eller norske myndigheter for å kompensere overlevende og etterlatte.

Vårt anliggende har sitt eget politiske og moralske mandat. Erkjennelse av et slik ansvar vil også understreke betydningen av sikkerhet, beredskap og forsvarlige rutiner for alle de skandinaviske sjøfartsadministrasjoner, skipskontroll og politiske myndigheter og folkevalgte.

Dette følger av at omfattende prosesser gjennom 32 år, siden natten til 7. april 1990, ble utløst av brann som kunne vært unngått, eller avgrenset til et betydelig mindre skadeomfang, dersom skipet var kontrollert før det ble satt i rute. Det politiske og moralske ansvaret understrekes ved at de nevnte prosesser har vært grunnlagt på til dels mangelfull og feil premisser og informasjon:

- Politisk oppfølging, systemer og rutiner for havnestatskontroll av skip har ikke hatt korrekte premisser
- Dansk, norsk og svensk policy i IMO, Nordisk Råd, EMSA og Paris MOU har ikke hatt korrekt grunnlag i de sammenhenger der Scandinavian Star har lagt grunnlag
- Det pågår fortsatt undersøkelser av forhold som skulle vært avklart før behandling i Sjø- og handelsretten og Høyesteret i 1992 og 1993
- Etterforskning og gransking har lagt til grunn informasjon som korrigeres først i 2022
- Støttegruppen og undertegnede engasjement er siden 1992 møtt med ukorrekt informasjon
- Overlevende og etterlattes forhold er siden 1990 håndtert på grunnlag av premisser som først i 2022 blir korrigert.

Uansett om det foreligger noen udiskutabel og åpenbar juridisk hjemmel for den danske stat til å kompensere overlevende og etterlatte, så foreligger det et politisk og moralsk ansvar.

Dette ansvaret har også en dypere moralsk, rettssikkerhetsmessig, demokratisk og genuin forankring i menneskerettighetenes og all lovgivnings intensjon.

Det er en forutsetning for borgernes lojalitet og aksept av statens rett til å kreve loyldighet og innkreving av skatt, at staten anerkjenner menneskeverdet og leverer rettssikkerhet, beskyttelse av individet og demokratiet, og grunnleggende tjenester tilbake til alle.

Dette er en forutsetning for statens legitimitet.

I situasjoner hvor disse verdiene ikke er ivaretatt, påhviler det derfor staten å gå inn i ærlige prosesser for å gjenopprette tilliten.

I en slik situasjon er Danmark nå, og etter vår mening også Norge.

## MÜNCHEN 1972 / HILLSBOROUGH 1989 / SØR KOREA 2014

Disse vurderingene støttes av flere saker, både i og utenfor Europa, der statlige myndigheter og institusjoner, til dels etter svært mange år, har gått i dialog med overlevende og etterlatte og gjort avtale om kompensasjon. Støttegruppen viser til noen eksempler, fra en liste som kan utvides:

- MÜNCHEN 1972:** De siste ukene ble det markert 50 år siden gisselaksjonen mot israelske idrettsutøvere under OL i München i 1972. For noen dager siden ble det kjent at Tyskland og etterlatte har inngått avtale om ytterligere kompensasjon:

<https://www.nrk.no/nyheter/tyskland-betaler-300-mill.-i-erstatning-1.16092919>  
<https://nyheder.tv2.dk/udland/2022-09-05-tyskland-beder-om-tilgivelse-50-ar-efter-munchen-massakre>  
<https://www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/olympia-attentat-warum-zahlt-deutschland-28-millionen-euro,TGIaP51>
- HILLSBOROUGH 1989:** I fjor, 2021, ble det kjent at britisk politi har avtalt kompensasjon med flere hundre personer på bakgrunn av katastrofen på

<https://www.vg.no/nyheter/utenriks/i/qAj0k0/over-600-faar-kompensasjon-etter-hillsborough-skandalen>  
<https://www.theguardian.com/football/2021/jun/04/south-yorkshire-police-agree-payouts-for-hillsborough-cover-up>  
<https://www.bbc.com/news/uk-england-merseyside-57356486>
- SØR-KOREA 2014:** Fergekatastrofen med «SEWOL» ble utløsende for omfattende samfunnskritikk og svekket tillit til myndighetene i Sør-Korea. Et nytt erstatningsoppgjør i 2018 var riktignok domstolens avgjørelse, men SEWOL illustrerer myndighetenes ansvar:

<https://www.bbc.com/news/world-asia-44881841.amp>  
<https://www.nytimes.com/2018/07/19/world/asia/ferry-sinking-south-korea-compensation.html>

### ANMODNING OM DIALOG

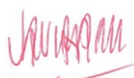
Denne henvendelsen er uten hat, bitterhet eller tilsvarende sterke følelser. 32 års engasjement for korrekt informasjon og erkjennelse av ansvar, gir en nøktern, saklig og objektiv motivasjon, fundert i livet slike det har blitt. Dette er grunnlaget for krav om at Danmark og Norge må erkjenne ansvar.

Støttegruppen og undertegnede sender derfor dette foreløpige forslaget:

***Det innledes dialog mellom Danmark og overlevende og etterlatte om kompensasjon.***

Med vennlig hilsen

STØTTEGRUPPEN ETTER SCANDINAVIAN STAR



Jan Harsem, talsperson for styret

**KOPI TIL:** • Justitsminister Mattias Tesfaye / • Folketingets Retsudvalg

### STØTTEGRUPPEN ETTER SCANDINAVIAN STAR

POST: POSTBOKS 23 • 1371 ASKER • NORGE

WEB: [www.scandinavianstar.no](http://www.scandinavianstar.no) / [www.facebook.com/groups/scandinavianstar](https://www.facebook.com/groups/scandinavianstar)

EPOST: [jan@harsem.no](mailto:jan@harsem.no) (Jan Harsem) / [kurt.evert@live.no](mailto:kurt.evert@live.no) (Kurt Evert Stenbakk)

TLF.: +47 - 95771199 (Jan) / +47 - 98 600 260 (Kurt)