



Folketingets Erhvervsudvalg

ERHVERVSMINISTEREN

4. december 2024

Vedlagt fremsender jeg til udvalgets orientering samrådstalen som jeg brugte ved besvarelsen af samrådspørgsmål B, C og D den 2. december 2024.

Jeg gør opmærksom på, at det talte ord gælder.

Under oplæsning af talen forekom to talefejl vedr. hhv. dato for offentliggørelsen af Scandinavian Star Taskforcens redegørelse og ulykken på Scandinavian Star. De korrekte datoer fremgår af oversendte talepapir.

Med venlig hilsen

Morten Bødskov

ERHVERVSMINISTERIET

Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Tlf. 33 92 33 50
Fax. 33 12 37 78
CVR-nr. 10092485
EAN nr. 5798000026001
em@em.dk
www.em.dk



TALEPUNKTER TIL SAMRÅD OM SCANDINAVIAN STAR 2. DECEMBER 2024

2. december 2024

Samrådsspørgsmål B

Vil ministeren redegøre for, hvem der bestilte, og hvem der modtog det fortrolighedsstemplede dokument fra den 28. januar 1991, der omtales på s. 283 i Scandinavian Star Taskforcens "Redegørelse vedrørende branden ombord på Scandinavian Star" af 13. september 2024? Det bedes desuden oplyst, hvilke ministerier og/eller ministre, der var bekendt med dokumentet, og hvem der traf beslutningen om at fortrolighedsstemple dokumentet.

Samrådsspørgsmål C

Vil ministeren redegøre for, hvor det fortrolige dokument efterfølgende har været placeret, siden det aldrig har indgået i nogle af de såkaldte "undersøgelser", som myndighederne gennem årene har hævdet er blevet gennemført om Søfartsstyrelsens eventuelle tilsynspligt med Scandinavian Star? Der henvises til Scandinavian Star Taskforcens "Redegørelse vedrørende branden ombord på Scandinavian Star" af 13. september 2024.

Samrådsspørgsmål D

Hvad er regeringens holdning til konklusionen i den 2 år gamle juridiske undersøgelse "Undersøgelse af Søfartsstyrelsens rolle forud for branden på Scandinavian Star", der blev offentliggjort den 5. september 2022 på Erhvervsministeriets hjemmeside, hvor det konkluderende hedder: "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" (s. 54)?

Tak for det, formand, og tak til spørgerne for indledningen og tak til dem der måtte se med hjemmefra, så at sige, og virtuelt.

Tak for ordet i øvrigt.

Natten til den 7. april 1990 bliver aldrig glemt. Branden på Scandinavian Star er en af de mest tragiske hændelser i nyere dansk tid.

159 mennesker mistede livet i et mareridt på havet.

De var ikke blot en del af et selvfølgelig meget voldsomt højt tabstal.

De var jo fædre, mødre, døtre, sønner, venner og kolleger. Som aldrig nogensinde kom hjem i live.

For de mange overlevende, ja der gav tragedien jo så også traumer for livet og helt forståelige, dybe ar på sjælen.

Og for de mange pårørende, ja der blev livet aldrig det samme. Sorgen og savnet vil jo selvfølgelig aldrig gå væk.

Der er siden hændelsen lavet en række undersøgelser, rapporter og redegørelser for at belyse, hvad der skete.

Blandt andet Granskningsudvalgets rapport fra 1991, rapporten fra 2022 – bestilt af Erhvervsministeriet – som spørgerne spørger ind til i dag. Og senest Scandinavian Star Taskforcens redegørelse fra september i år.

Således er der igennem en lang årrække taget forskellige skridt til at komme nærmere svar på de spørgsmål, der er rejst om den forfærdelige ulykke. Ligesom domstolene tilbage i 1993 har forholdt sig til spørgsmål om ansvar i forbindelse med katastrofen. Tre personer blev dømt for overtrædelse af loven om skibes sikkerhed.

Inden jeg svarer på dagens samrådsspørgsmål, så vil jeg gerne understrege, at jeg faktisk er glad for at være indkaldt i samråd her i dag og fortsat kan bidrage til oplysninger i og med oplysninger om den her tragiske sag.

Jeg er dog også nødt til at sige, at der spørges til dokumenter, som ligger næsten 35 år tilbage i tid, og derfor håber jeg, at der er forståelse for begrænsninger i Erhvervsministeriets detailviden om dokumenterne i sagen her.

Men for dog at sikre et bedre fælles udgangspunkt for samrådet og besvarelse af spørgsmålene, så vil udvalgsmedlemmerne jo så have set, at jeg har valgt at oversende 5 fortroligstemplede dokumenter til udvalget.

Erhvervsministeriet har gennemgået et omfattende materiale fra Rigsarkivet. Baseret på beskrivelsen af dokumentet i Taskforcens rapport af 13. september 2024 – helt nøjagtigt på side 283 – ja så er det Erhvervsministeriets vurdering, at der *kan* være tale om et af de 5 fortroligstemplede dokumenter fra januar 1991, som blev identificeret ved ministeriets gennemgang.

Samtidig, ja så må en præmis for mine svar i dette samråd nødvendigvis også være, at der verserer to retssager om sagen. Det begrænser selvsagt mine muligheder for at besvare spørgsmål, der kan forventes at indgå i retssagerne.

Jeg vil nu forholde mig nærmere til de spørgsmål, som handler om det fortroligstemplede dokument fra januar 1991.

I spørgsmål B, ja der bedes ministeren redegøre for, hvem der bestilte, og hvem der modtog det fortroligstemplede dokument fra 28. januar 1991. Det omtales på side 283 i Scandinavian Star Taskforcens ”Redegørelse vedrørende branden ombord på Scandinavian Star” af 13. september 2024. Det bedes desuden oplyst, hvilke ministerier og/eller ministre, der var bekendt med dokumentet, og hvem der traf beslutningen om at fortroligstemple dokumentet, som spørgsmålet lyder.

I spørgsmål C spørges der til, om ministeren vil redegøre for, hvor det fortrolige dokument efterfølgende har været placeret,

siden det aldrig har indgået i nogle af de såkaldte ”undersøgelser”, som myndighederne gennem årene har hævdet er blevet gennemført om Søfartsstyrelsens eventuelle tilsynspligt med Scandinavian Star. Der henvises til Scandinavian Star Taskforcens ”Redegørelse vedrørende branden ombord på Scandinavian Star” af 13. september 2024.

Det var spørgsmålene.

Jeg vil nu gå til mit svar på dem.

Der er som nævnt fem fortroligstemplede dokumenter, som Taskforcen omtaler i sin redegørelse. De er alle dateret til januar 1991. Dokumenterne er som nævnt oversendt til udvalget her inden samrådet.

Dokumenterne er udarbejdet af Søfartsstyrelsen og indsendt til det daværende Industriministerium.

Det er Erhvervsministeriets bedste vurdering, at dokumenterne er bestilt af Industriministeriet forud for Granskningsudvalgets rapport, der udkom den 31. januar 1991. Erhvervsministeriet kan dog ikke sige dette med sikkerhed.

Erhvervsministeriet formoder ligeledes, at dokumenterne er blevet fortroligstemplede, da de beskriver indholdet i Granskningsudvalgets rapport, før den udkom. Men Erhvervsministeriet kan

heller ikke sige dette med sikkerhed ud fra gennemgangen af dokumenterne.

Erhvervsministeriet kan heller ikke med sikkerhed sige, hvem der tog beslutningen om at fortroligstemple dokumenterne.

På baggrund af dokumenterne fra Søfartsstyrelsen blev der udarbejdet en sag til den daværende industriminister Anne Birgitte Lundholt.

Der findes flere versioner af ministersagen.

Den version af ministersagen, der er dateret den 29. januar 1991, er stemplet ”Set af Ministeren”, i citationstegn her.

Ministersagen beskriver indholdet af Granskningsudvalgets rapport, samt hvordan Industriministeriet kan forholde sig til rapporten.

Dokumenterne er – i overensstemmelse med arkivloven – blevet overført til Rigsarkivet efter i en periode at have været opbevaret i det daværende Industriministerium.

Erhvervsministeriet kan se, at Rigsarkivet den 14. august 2015 har kvitteret for at have modtaget det daværende Industriministeriums dokumenter fra denne tidsperiode.

Jeg vil nu forholde mig til samrådsspørgsmål D om rapporten fra den 5. september 2022 igangsat af den daværende erhvervsminister.

Spørgerne spørger til, hvad regeringens holdning er til konklusionen i den 2 år gamle juridiske undersøgelse "Undersøgelse af Søfartsstyrelsens rolle forud for branden på Scandinavian Star", der blev offentliggjort den 5. september 2022 på Erhvervsministeriets hjemmeside, hvor det konkluderende hedder, og nu citerer jeg: "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", citat slut. Og det står på side 54.

Rapporten indeholder en undersøgelse af Søfartsstyrelsens rolle forud for branden på Scandinavian Star. Og er udarbejdet af juraprofessor Vibe Ulfbeck og lektor Ole Terkelsen.

Det indebar efter deres opfattelse, at der efter reglerne i 1990 – kombineret med krav om forsvarlig forvaltning – skulle have været foretaget en havnestatskontrol af Scandinavian Star, inden første afgang med passagerer.

Der verserer som bekendt i øjeblikket to retssager ved domstolene, som formentlig vil omfatte en juridisk vurdering af de forhold, som belyses i rapporten.

Jeg vil på den baggrund ikke her forholde mig nærmere til rapportens konklusioner, da de elementer rapporten indeholder, må forventes at indgå i de verserende retssager.

Jeg vil slutte med at sige, at vi i regeringen aktuelt er ved at overveje, hvordan vi skal forholde os til Kammeradvokatens vurdering af de verserende retssager på baggrund af Taskforcens redegørelse.

Derudover, ja så vil jeg slutte, som jeg indledte: Selvom det er snart 35 år siden, at den tragiske hændelse fandt sted, ja så lever mange stadig i dag med konsekvenserne og ikke mindst med sorgen.

Det er alvorligt. Og det skal vi tage seriøst.

I snart 35 år har branden på Scandinavian Star natten til den 7. april stået tilbage som et åbent sår i vores fælles historie. Ikke mindst for de familier, der i årtier har skullet leve med sorg og traumer. Og et fortsat uopklaret spørgsmål om, hvem der antændte branden.

Ingen af os kan undgå at blive påvirket af og nære den dybeste medfølelse for dem, der har mistet deres kære eller på anden vis har måtte levet med de ar, som katastrofen har givet.

Og derfor er det vigtigt, at vi i dag kan have en dialog om sagen.

Tak for ordet.