



JUSTITISMINISTERIET

Politi- og Strafferetsafdelingen

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Dato: 12. maj 2016
Kontor: Politikontoret
Sagsbeh: Ditte Refsgaard
Sagsnr.: 2016-0030-4422
Dok.: 1934516

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 511 (Alm. del), som Folketingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 14. april 2016. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Søren Søndergaard (EL).

Søren Pind

/

Jesper Jarnit

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 511 (Alm. del) fra Folketingets Retsudvalg:

”Vil ministeren, i forlængelse af Politikens artikler af 10. april 2016 om, at skibe tilhørende selskaberne bag Scandinavian Star forud for mordbranden den 7. april 1990 havde haft en række skibsbrande, som udløste store forsikringssummer, oplyse, om disse oplysninger indgik i den danske del af undersøgelsen, som bl.a. havde til opgave at afdække ejer- og forsikringsforholdene bag Scandinavian Star, og i bekræftende fald oplyse om disse oplysninger blev videregivet til de norske myndigheder eller i benægtende fald oplyse, hvorfor disse fuldt tilgængelige oplysninger ikke indgik i undersøgelsen?”

Svar:

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Rigsadvokaten, der har oplyst følgende:

”1. Det fremgår af de i spørgsmålet nævnte artikler, at Scandinavian World Cruises – der indtil 1985 var 100 procent ejet af DFDS – i 1982 indsatte skibene ’Scandinavia’, ’Scandinavian Sea’ og ’Scandinavian Sun’ i rute i USA. Endvidere fremgår det, at ’Scandinavian Star’ i 1985 blev en del af Scandinavian World Cruises’ flåde i USA.

Herudover fremgår det af artiklerne, at selskabet SeaEscape i 1985 trådte i stedet for Scandinavian World Cruises, og at DFDS i 1985 solgte 72 procent af aktierne i SeaEscape, men beholdt de resterende 28 procent frem til 1988, hvor DFDS afhændede yderligere aktier. I 1990 solgte DFDS de sidste aktier i SeaEscape.

Herudover fremgår det af artiklerne, at ’Scandinavian Sea’ udbrændte den 9. marts 1984, og at der var en brand ombord på ’Scandinavian Sun’ den 20. august 1984. Det vil sige på et tidspunkt, hvor de nævnte skibe efter det i artiklerne oplyste var 100 procent ejet af DFDS via datterselskabet Scandinavian World Cruises.

Endelig fremgår det af artiklerne, at der den 15. marts 1988 var en brand ombord på ’Scandinavian Star’.

Rigsadvokaten har forstået spørgsmålet således, at der sigtes til, om oplysningerne om de tre skibsbrande (i 1984 og 1988) indgik i de danske myndigheders efterforskning af branden den 7. april 1990 ombord på ’Scandinavian Star’.

2. I den forbindelse bemærkes, at det efter branden den 7. april 1990 ombord på ’Scandinavian Star’ mellem regeringerne i

Norge, Sverige og Danmark blev aftalt, at efterforskningen i sagen skulle opdeles således, at de norske myndigheder efterforskede branden og dens umiddelbare årsag, mens de svenske myndigheder efterforskede brandslukningsarbejdet og de tekniske forhold på skibet, og de danske myndigheder efterforskede skibets ejer- og forsikringsforhold samt skibets almindelige sødygtighed og overensstemmelse med den søretlige lovgivning.

Den danske del af efterforskningen blev varetaget af Politimesteren på Frederiksberg, og efterforskningen førte til, at der i februar 1992 blev rejst tiltale mod skibets reder, direktøren i rederiet (K/S Scandinavian Star) samt skibets kaptajn for overtrædelse af den dagældende lov om skibes sikkerhed. Sagen blev endeligt afgjort ved Højesterets dom af 22. november 1993, hvor de pågældende blev idømt 6 måneders hæfte for bl.a. ikke at have sørget for, at skibet var i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand.

Rigsadvokaten er ikke bekendt med, om oplysningerne om de tidligere skibsbrande i 1984 og 1988 indgik i de danske myndigheders efterforskning af sagen vedrørende branden den 7. april 1990 ombord på 'Scandinavian Star'. En afklaring heraf kræver en omfattende gennemgang af straffesagens akter, og jeg finder ikke grundlag for at foretage en sådan gennemgang.

Jeg finder i den forbindelse anledning til at fremhæve, at Rigsadvokaten i flere tilfælde – senest i henholdsvis 2005 og 2010 – har taget stilling til spørgsmålet om at genoptage efterforskningen i sagen. Rigsadvokaten har i alle tilfælde ikke fundet grundlag herfor. I den forbindelse skal jeg særligt fremhæve, at oplysninger om tidligere brande på skibe ejet af SeaEscape indgik i Rigsadvokatens redegørelse af 28. januar 2005 for behandlingen og vurderingen af anmodningerne om genoptagelse af efterforskningen vedrørende branden på Scandinavian Star den 7. april 1990. Af redegørelsens s. 71-72 – der vedlægges til orientering – fremgår bl.a. følgende:

”Det anføres [i genoptagelsesansøgningerne], at:
Flere andre skibe, som SeaEscape Cruises Ltd. har ejet, har været udsat for brande under mystiske omstændigheder

Jeg har forstået Mike Axdals bemærkninger således, at han mener, at den omstændighed, at der tidligere er opstået brande på skibe tilhørende SeaEscape Cruises Ltd., peger på, at det var SeaEscape Cruises Ltd., der stod bag branden på Scandinavian Star.

Mike Axdal har anført, at der i perioden fra 1984 til 2000 har været brand på 10 skibe udover Scandinavian Star, som ifølge Mike Axdals oplysninger er skibe med tilknytning til SeaEscape Cruises Ltd. Han har endvidere vedlagt en nyhedsartikel fra internettet (kilden er ikke oplyst), hvoraf det fremgår, at et skib SS Seabreeze, som er et af de 10 skibe, sank, men at det lykkedes at redde besætningen på 34 personer. Der var ingen passagerer om bord. I artiklen anføres det, at Niels-Erik Lund var ”managing owner” for skibet. Ifølge Mike Axdal skete ulykken i december 2000. Herudover har Mike Axdal fremsendt en rapport fra den amerikanske kystvagt dateret den 28. december 1985 vedrørende en brand på skibet Scandinavian Sea tilhørende DFDS Sea Cruises Ltd. Det fremgår af rapporten, at brandårsagen formentlig ikke bliver opklaret, men at den mest sandsynlige brandårsag var forsætlig eller hændelig antænding af noget materiale ombord. På baggrund af undersøgelserne i sagen indstillede kystvagten, at sagen blev henlagt.

Der foreligger ikke i øvrigt nærmere oplysninger om de påståede brande, og under alle omstændigheder vil forudgående eller efterfølgende brande på andre skibe ikke i sig selv være bevis for, at SeaEscape Cruises Ltd. også var den reelle ejer af Scandinavian Star på brandtidspunktet, og at skibet stod bag branden på skibet.”

Jeg kan endvidere pege på, at det fremgår af de i spørgsmålet nævnte artikler, at oplysningerne om de tidligere skibsbrande er overleveret til Oslo Politi af den norske stiftelse ”Etterforskningen av Mordbrannen på Scandinavian Star”. Dette har norsk politi ligeledes bekræftet over for Rigsadvokaten.”

Der kan i øvrigt henvises til Justitsministeriets besvarelse af 26. maj 2014 af spørgsmål nr. 368 (Alm. del) fra Folketingets Retsudvalg samt Rigsadvokatens redegørelse af 28. januar 2005, som var vedlagt besvarelsen.