

Søfartsstyrelsen

Carl Jacobsens Vej 31

2500 Valby

Att.: Nanna Bille Adamsen

-----  
Erhvervsministeriet

Slotsholmsgade 10-12

1216 København K

NINA LIDMAN BORGSMIDT

Specialkonsulent

-----  
Folketingets Reusudvalg

Folketinget

1216 København K

Sag.: Scandinavian Star.

28. december 2016

**Nu må det være nok!**

Idet vi viser til Søfartsstyrelsens svar af 22. december 2016, må vi konstatere, at Søfartsstyrelsen på 26ende år, ikke blot forsøger, at fastholde usandheden om "fortolkningen" af egne regler og love vedr. Søfartsstyrelsens pligt til, i 1990 at fortage kontrol af passagerskibe, der indsættes på fast rutefart fra dansk havn uanset om der er tale om et udenlandsk skib eller et dansk skib. Den uklarhed, som overlevende, pårørende og folkettinget har været kastebold for igennem 26 år, er Søfartsstyrelsens egen fortolkning eller forståelse/misforståelse ud fra en eller anden tåget definition, som nu ender ud, at man lyver om fakta. Det er uholdbart i en så alvorlig drabssag som Scandinavian Star.

**Hvad er et dansk skib og hvad er et udenlandsk skib**

Igennem mange år har vi hørt fra Søfartsstyrelsen og medarbejderne på Søfartsstyrelsens kontorer, at man ikke var bekendt med, at et skib, MV, Scandinavian Star, skulle ankomme til Frederikshavn 30. marts 1990 og ej kendskab til, at skibet MV, Scandinavian Star lå i havnen fra 30. marts 1990 til 1. april 1990. Og heller ikke kendskab til, at samme skib, MV, Scandinavian Star, dagligt havde afgang eller anløb til Frederikshavn i perioden fra 1. april 1990 til skibet sidste gang forlader Frederikshavn 6. april 1990.

**Den ene usandhed overuler den anden**

Hvis man ikke var bekendt med MV Scandinavian Stars ankomst eller tilstedeværelse i Frederikshavn fra 30. marts 1990 og frem til skibet sidste gang inden mordbranden forlader Frederikshavn 6. april 1990,

hvordan kan Søfartsstyrelsen så, nu på seksogtyvende år, fortsat påstå, at skibet var udenlandsk, om, man som led i, at skibet var udenlandsk havde en ret men ikke en pligt til, at gå ombord på skibet. Med andre ord var man, forud for MV Scandinavian Stars ankomst til Frederikshavn 30. marts 1990, bekendt med skibets eksistens!

### **Hvordan kan man så vide om et skib er udenlandsk eller dansk**

Hvordan kan man konstatere, at et skib er udenlandsk eller dansk. Det kræver man har kendskab til et skib eksistens. Ved indenretslig afhøring af skibsinspektør Flemming Thue Jensen marts 2016, fortalte Jensen, at han ikke havde kendskab til MV. Scandinavian Stars eksistens, forud for branden 7. april 1990. Ja, med tiden kan man godt blive glemsom. Fakta er, at Jensens chef, Allan Hessing Simonsen, blev i 1992 afhørt i sagen om Scandinavian Star. Der i afhøringen kunne fortælle, at to af hans kollager, Jensen og Hansen, godt vidste om skibets ankomst til Frederikshavn og, at skibet skulle indsættes i rutefart fra Frederikshavn. Men hvilken viden fik Jensen og Hansen så, og hvorfra fik de den fra. I Afhøringen fra Simonsen var Jensen og Hansen informeret via pressen i de nordjyske aviser, og det blev der talt om på kontoret i Frederikshavn. Men man havde oven i også fået listen fra Søfartsstyrelsens kontor i København omkring PSC, Port State Control, altså er vi inde i både lovgivning og eget regelværk. Chef, Allan Hessing Simonsen, har endvidere i et notat, videregivet oplysning om, at man fra de PSC ansvarlige i København var bekendt med, at der skulle udføres et PSC syn på skibet inden skibet gik i fart. Dette ville Allan Hessing Simonsen overlade til regionschef P. Bendix Jensen, formentlig Århus kontoret.

Et udenlandsk passagerskib, der sejler i fast rutefart mellem danske havne eller mellem danske og udenlandske havne skal godkendes af Søfartsstyrelsen, inden det sættes i fart. Dette er uomtvisteligt, og søfartsstyrelsen lærer åbenbart af egen dyrbare fejl, der 7. april 1990 kostede 159 passager livet, idet man mindre end en måned efter mordbranden, 4. maj 1990, laver en passus i egne regler. Citat;” *Søfartsstyrelsen kan fravige bestemmelserne for et enkelt udenlandsk skib, eller for skibe registreret i nærmere angivne lande.*”Citat slut.

Denne passus har man siden 1990 gradbøjet Søfartsstyrelsens svigt med, men man kan ikke bruge reglerne/loven med tilbagevirkende kraft, og ikke tidligere end fra 4. maj 1990. Vi må således kaste øjne på daggældende love og regler før 4. maj 1990.

På åbent samråd med Erhvervsministeren 25. maj 2016 bliver det oplyst;

1. *ikke kendte til Scandinavian Stars eksistens før branden.*
2. *Ikke skulle kontrollere udenlandske skibe, da Danmark og Norge kun var havnestater, mens at kontrolstaten var Bahamas.*

Til punkt 1. skal det oplyses, at det er uomtvisteligt, nogen fra Søfartsstyrelsen viste besked om og havde kendskab til Scandinavian Star's eksistens, i tiden fra 30. marts 1990 og frem til mordbranden natten til 7. april 1990.

Både, Allan Hessing Simonsen, Flemming Thue Jensen, Valter Merill Hansen og regionleder P. Bendix Jensen mfl. vidste besked. Men der er nogen, der beviser undlader, at afgive korrekte oplysninger. Med andre ord, fik Folketinget usande oplysninger 25. maj 2016!

Til pkt. 2. skal det fremføres, at Søfartsstyrelsen ikke bare havde en ret men også pligt til, at have været ombord på Scandinavian Star.

2.2. Bekendtgørelse nr. 463 af 29. juli 1988 om syn og certifikater m.v.

Passagerskibe Loven skeler ikke mellem danske og **ikke** danske skibe.

§ 1.stk.9. „Passagerskib“: Et skib, der beforder flere end 12 passagerer.

§ 4. Passagerskibe i international fart og passagerskibe på 20 tons og derover i indenrigsfart skal

underkastes hovedsyn med mellemrum af højst 12 måneder regnet fra sidste hovedsyn.

§ 3. Ethvert skib skal, jf. dog stk. 4, forinden det går i fart enten som nybygget eller som indkøbt fra udlandet, være godkendt af Søfartsstyrelsen efter forud afholdt hovedsyn.

Stk. 4. Bestemmelserne i stk. 1 og 3 finder ikke anvendelse på lastskibe og fiskeskibe under 5 tons og på fritidsfartøjer under 20 tons. Altså fastholdes passagerskibe under denne bestemmelse.

Er der undtagelser. NEJ!

Det fremgår til § 3. Ethvert skib skal, jf. dog stk. 4, forinden det går i fart enten som nybygget eller som indkøbt fra udlandet, være godkendt af Søfartsstyrelsen efter forud afholdt hovedsyn.

Stk. 3. Søfartsstyrelsen kan tillade, at de i stk. 1 og 2 nævnte hovedsyn udskydes i indtil 3 måneder.

Hvornår er et skib dansk og eller udenlandsk, og hvorfra kan Søfartsstyrelsen vide, om skibet er indkøbt fra udlandet, når de ikke har undersøgt forholdet omkring skibet.

Udskydelse af syn og kontrol, er betinget af at medarbejderen fra søfartsstyrelsen enten visuelt, havde været gået ombord, for derigennem, at konstatere, via skibets certifikater og dokumenter, hvor skibet var hjemhørende. Eller ud fra MOU udsendelsen i Paris, hvor lister blev udsendt fra medarbejderne Flemming Kjær eller Erna Rudbjerg i Søfartsstyrelsen, som sad med Port State Control listerne fra Paris. "Denne liste var også udsendt til både P. Bendix Jensen Regionskontoret i Århus og Allan Hessing Simonsen distriktskontoret i Frederikshavn" mens, Scandinavian Star lå i Frederikshavn FØR branden uden, nogen foretog sig noget.!!

1. Var skibet dansk ejet- eller ved at blive dansk ejet men registreret på Bahamas.

Forsøger Søfartsstyrelsen i virkeligheden at sige, at en dansk ejer af et skib, bevist lader sit skib registrere på Bahamas, mens skibet sejler på dansk havn med tusind passager dagligt kan undlade, at blive kontrolleret af danske myndigheder, og kaste ansvaret tilbage på Bahamas myndigheder, mens skibet sejler videre uden, at blive kontrolleret.

Spørgsmål er, hvordan kan Søfartsstyrelsen vide om skibet var dansk og eller udenlandsk, når de ikke kendte til skibets eksistens før ved branden 7. april 1990.

Søfartsstyrelsen har, senest under åbent samråd 25. maj 2016 i et talepapir til ministeren anført, at Scandinavian Star var et udenlands skib, og derfor havde man ikke pligt til, at kontrollere skibet. Men dette alene var flagstaten Bahamas` ansvar. Også dette svar er bevist forkert, idet vi henviser til:

#### **Bekendtgørelse om anvendelse af lov om skibes sikkerhed**

##### **m.v. på udenlandske skibe (\* 1)**

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.

§ 2. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. november 1983. Samtidig bortfalder anordning nr. 163 af 29. marts 1951 angående anvendelsen af lov nr. 117 af 28. marts 1951 om tilsyn med skibe på fremmede skibe og bekendtgørelse nr. 394 af 17. november.

Det i stk. 2 anførte, 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- en sådan fravigelse, vil som minimum være betinget af en visuel inspektion af skibets certifikater og dokumenter. Altså med andre ord skulle man have været ombord på skibet. Dette undlod skibsinspektørerne.

**Hvad ville en visuel kontrol have udvist.**

1. I perioden fra 30. marts 1990 og frem til branden 7. april 1990 fandtes skibets certifikater og logbøger ikke på Scandinavian Star.

Alene af den grund var skibet blev tilbageholdt.

2. Visuel kontrol vil have afsløret, at skibet bestod af ny besætning som ikke havde været trænet i brand redning samt bådøvelse.

Alene af samme grund var skibet blevet tilbageholdt.

3. Ved konstatering af 1-2 vil en gennemgang have påberåbt sig en total gennemgang af brand og redningsmateriel.  
3.1. Manglende branddøre, manglende motorer i redningsbåde, blokerede flugtveje osv.

Vi finder Søfartsstyrelsens bortforklaringer om udenlandske skibe osv. irrelevante i den sammenhæng.

Vi er dog opmærksomme på, at Søfartsstyrelsen i kølvandet på Scandinavian Star, var opmærksom på, at Søfartsstyrelsen indirekte var skyld i, at skibet Scandinavian Star fik lov til at gå i fast rutefart uden forudgående kontrol, og gjorde alt for at skubbe ansvaret fra sig ved, at lave egne fortolkning af regler for danske og udenlandske skibe, og som man, siden april 1990, har forsøgt at gemme sig bag. Hvilket da også vises ved, at Søfartsstyrelsen i en hastesag, ændrede teknisk forskrift mindre end en måned efter branden.

**Teknisk forskrift om kontrol af udenlandske passagerskibe (\* 1)**

*I medfør af §§ 1, stk. 2, 11, stk. 2, 12, stk. 2, og 28 i lov skibes sikkerhed m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 584 af 29. september 1988, fastsættes:*

**1. Et udenlandsk passagerskib, der sejler i fast rutefart mellem danske havne eller mellem danske og udenlandske havne skal godkendes af Søfartsstyrelsen, inden det sættes i fart.**

**2. Søfartsstyrelsen kan fravige bestemmelserne i pkt. 1. for et enkelt skib, eller for skibe registreret i nærmere angivne lande.**

**3. Med bøde eller hæfte straffes den, der overtræder pkt. 1.**

**4. Forskriften træder i kraft den 1. juni 1990.**

**Søfartsstyrelsen, den 4. maj 1990.**

**Niels J. Bagge**

Man må undres over denne dobbelte lov, der allerede eksisterer. Den eneste forskel er, at Søfartsstyrelsen nu beskytter sig med teksten. Søfartsstyrelsen kan fravige bestemmelserne i pkt. 1. for et enkelt skib, eller for skibe registreret i nærmere angivne lande. Det er netop fra 1. juni 1990, at Søfartsstyrelsen "nu har en ret men ingen pligt." og dermed tilladelse til, at undlade kontrol. Men før 4. maj 1990 havde Søfartsstyrelsen både en PLIGT OG RET til, at have kontrolleret skibet Scandinavian Star før skibet gik i fart 1. april 1990.

### **Sagsakter**

Vi skal udbede os aktindsigt i **alle** notater og sagsakter omhandlende sagen MV. Scandinavian Star beroende i Erhvervsministeriet samt Søfartsstyrelsen, herunder i Søfartsstyrelsens regions- og distriktskontoer fra 1. januar 1990 og frem til 20. april 1990, herunder dokumentliste over notater og telefonnotater samt øvrige interne og eksterne dokumenter. Endvidere anmodes der om en kopi af de åstedsrapporter der blev udfærdiget mellem 7. og 11. april 1990 ombord på skibet.

Anmodning om aktindsigt i notater og breve omhandlende information til og fra Industriminister Anne Birgitte Lundholdt samt Statsministeren og Justitsministeren 7. april 1990 bl.a. omhandlende Søfartsstyrelsens rolle forud for selve branden 7. april 1990.

Aktindsigt i notater og breve, PSC lister omhandlende, hvorfra Søfartsstyrelsens modtog viden om, at Scandinavian Star var udenlands skib, samt viden om ejerskabet til skibet, og hvornår man i Søfartsstyrelsen modtog oplysningerne.

### **Søfartsstyrelsens indhentelse af oplysninger fra nuværende og tidligere medarbejdere**

Ministeriet samt Søfartsstyrelsen anmodes om en redegørelse for, hvor mange ansatte nuværende og tidligere, der er blevet kontaktet om sagen, efter samrådet 25. maj 2016.

Oplysning om samlet antal ansatte i Søfartsstyrelsen herunder på regions og distriktskontorer, regelkontor teknisk kontor mv, samlet set i hele organisationen i Søfartsstyrelsen, der har modtaget en henvendelse i sagen, efter samrådet 25. maj 2016.

Oplysning om antallet af svar der er kommet retur fra nuværende og tidligere ansatte.

Oplysning om hvilke svar der er kommet retur, herunder indhold af besvareelserne.

### **Anmodning om oplysning af den daværende gældende pr. 1. april 1990 organisation i Søfartsstyrelsen, der overordnet havde ansvaret for syn og kontrol af skibe.**

Hvilken enhed under Søfartsstyrelsens hovedkontor i København havde pr. 1. april 1990 det overordnede ansvar for tilsyn og instrukser til regionskontorer og distriktskontor i kongeriget Danmark, omhandlende syn og hovedsyn på skibe.

Hvad var enhedens navn og hvem var chef for enheden 1. april 1990.

Hvem refererede enheden og enhedens chef til overordnet 1. april 1990.

Knud Skaarberg Eriksen blev 1. januar 1990 chef for en i styrelsen nyoprettet enhed " Opklarings og kontrolenheden". Dette fremgår også af meddelelser fra Søfartsstyrelsen nr. 1 1990.

Søfartsstyrelsen har siden 1990 benægtet, at Knud Skaarberg Eriksen var chef og eller ansvarlig i forbindelse med syn og kontrol af skibe og derfor havde Knud Skaarberg Eriksen ikke noget med skibet Scandinavian Star at gøre.

Men den 16. marts 2016 forklarede skibsinspektør, under en inderretslig afhøring i Københavns byret, at han lørdag 7. april 1990, tidligt om morgenen, blev kontaktet af "sin chef Knud Skaarberg Eriksen". Dette blev gentaget i supplerede spørgsmål.

Søfartsstyrelsen har dog afgivet helt andre oplysninger til både NOU Granskningsudvalget, Folketinget samt de skadeslidte. Medlemmer i NOU Granskningsudvalget har dog, til trods for ordlyden i NOU 1991a, den klare holdning, at Knud Skaarberg Eriksen var ansvarlig for syn og kontrol af skibe pr. 1-7. april 1990, oveni ansvaret for opklaringsenheden og derfor anså NOU udvalget også Knud Skaarberg Eriksen værende inhabil til, at deltage i udvalgets arbejde omkring ansvaret for syn og kontrollen af Scandinavian Star.

En række tidligere ansatte i Søfartsstyrelsen, herunder også chefer fra regions og distriktskontorerne bekræfter da også, at Knud Skaarberg Eriksen var deres nærmeste chef, som der blev refereret til og fra i april 1990.

Af samme grund, er det påfaldende, at Knud Skaarberg Eriksen, lørdag morgen 7. april 1990 kl. 07.30, ud af hundrede ansatte skibsinspektører på landsplan, lige og præcist tilkaldte skibsinspektørerne Flemming Thue Jensen og Valter Merrill Hansen fra Frederikshavn for, at bede dem rejse til Lysekil i Sverige for, at lave en brandefterforskning på det skib, som de dagene samt timerne før branden, selv jf. loven, havde haft ansvaret for at skulle have været kontrolleret. Nemlig skibsinspektører Flemming Thue Jensen og Valter Merrill Hansen begge fra Frederikshavnkontoret.

#### **Høring og eller en domstolsprøvning om ansvaret**

Dersom Ministeriet og eller Søfartsstyrelsen ikke nu anerkender sit ansvar for svigt i forbindelse med kontrollen af skibet Scandinavian Star, er det vores håb, at tvisten om rigtigheden af dette, alene kan og skal afgøres objektivt af en hørring eller en kompetent domstol, der således skal afgøre, hvilke love og regler der galt for syn og kontrol af skibe, uanset om der var tale om udenlandske eller danske skibe pr. 1. april 1990.

Både Søfartsstyrelsen og de skadeslidte skal acceptere en objektiv dom. En rets behandling er dog betinget af, at Søfartsstyrelsen samt ministeriet fremlægger alle oplysninger i sagen og giver vidner ret til, at udtale sig, uanset om der kan være tale om tavshedspligt i forbindelse med tjenesten i Søfartsstyrelsen og ministeriet.

Fra de skadeslidtes side, skal det gøres gældende, at vi søger at få sagen belyst, herunder årsagen til, at Søfartsstyrelsen, efter vores opfattelse igennem alle de år siden branden på Scandinavian Star, har fortiet sandheden, overfor de skadeslidte, Folketinget og offentligheden.

Venligst

Scandinavian Stars Danske Støtteforening



v. Mike Axdal

Kjærsvvej 106

4220 Korsør