



INSPIRATIONSPUNKTER

19. april 2016

Samråd i REU den 25. maj 2016, kl. 10.00-11.30

Samrådsspørgsmål BJ alm. del stillet den 1. april 2016 efter ønske fra Søren Søndergaard (EL) om SCANDINAVIAN STAR

[Kun det talte ord gælder]

Spørgsmål BJ

Hvad kan ministeren oplyse om Søfartsstyrelsens rolle i forhold til SCANDINAVIAN STAR før, under og efter mordbranden natten mellem den 6. og 7. april 1990?

Svar:

[Indledning]

Tak for invitationen til at komme her i dag.

Det er et relativt bredt spørgsmål der er stillet, og jeg skylder måske også bare at sige, at på det tidspunkt, hvor branden fandt sted i 1990 var jeg 14 år. Så jeg har ikke det ikke fuldstændig præsent, og jeg var heller ikke på det tidspunkt i en alder af 14 år minister for Søfartsstyrelsen.

Jeg har i den redegørelse, jeg giver nu måtte forholde mig til, hvad der er blevet oplyst ift. sagen, og derfor gør jeg det også klart fra starten, at jeg beror mig på oplysninger, der er kommet til mig fra Søfartsstyrelsen. Men lad mig gå til besvarelsen.

SCANDINAVIAN STAR brød i brand natten til den 7. april 1990 på vej fra Oslo til Frederikshavn. Denne forfærdelige hændelse førte til, at 159 mennesker omkom.

Tragedien for 26 år siden står stadig skarpt i vores bevidsthed. Jeg har stor medfølelse for dem, der blev personligt ramt af ulykken. Mange oplevede tab af familie og venner. Tab der stadigvæk mærkes i dag.

Sagen har siden 1990 været genstand for stor opmærksomhed både fra offentlighedens og fra Folketingets side.

Og det vil jeg gerne sige, at det synes jeg er meget naturligt, at det er på den måde, for det er som spørgeren også selv indleder med at sige. Det var en meget meget alvorlig sag.

Der er gennem årene besvaret mange folketingsspørgsmål om sagen, herunder også om Søfartsstyrelsens rolle. Og mange sten er i den sammenhæng også blevet vendt.

Udvalget har bedt mig om at redegøre for Søfartsstyrelsens rolle før, under og efter branden på SCANDINAVIAN STAR.

Til brug for samrådet har jeg indhentet bidrag fra Søfartsstyrelsen, som jeg nu vil forholde mig til. Jeg vil i den forbindelse nævne det samme, som også er fremgået af min besvarelse af Retsudvalgets spørgsmål 319, nemlig at Søfartsstyrelsens viden om sagen fra dengang beror på de oplysninger, der kan

findes i arkiverne. Der er jo tale om en ulykke og en sagsbehandling, som fandt sted for 26 år siden.

Søfartsstyrelsen har derfor også gennemgået arkiverne i forbindelse med de spørgsmål, der er blevet rejst.

[Generelt om Søfartsstyrelsens virke]

Med hensyn til samrådsspørgsmålet. Overordnet set så synes jeg det giver god mening at give en generel opridsning af de opgaver og det ansvar, Søfartsstyrelsen har.

Som jeg oplyste i min besvarelse af udvalgets spørgsmål 377, varetager Søfartsstyrelsen i praksis Erhvervs- og Vækstministeriets opgaver vedrørende søfartslovgivningen.

Det gælder blandt andet kontrol og håndhævelse af regler om sikkerhed om bord på skibene, sejladsikkerhed og farvandsafmærkning i danske og grønlandske farvande. Søfartsstyrelsen kontrollerer og håndhæver også regler om sikkerhed og sundhed om bord, ligesom styrelsen har ansvar for reglerne på det søfartssociale område.

Søfartsstyrelsen arbejder derudover både nationalt og internationalt med udvikling af erhvervstiltag og rammebetingelser for søfartserhvervet. Endelig arbejder Søfartsstyrelsen med at sikre velfungerende internationale regler om sikkerhed, arbejdsvilkår og miljøbeskyttelse til søs. Det vil typisk være nye

regler i IMO (FN's Søfartsorganisation), i ILO, (FN's arbejdstagerorganisation) samt i EU.

Da ulykken på SCANDINAVIAN STAR fandt sted i 1990, havde Søfartsstyrelsen også til opgave at undersøge ulykker til søs. Denne opgave varetages i dag af Den Maritime Havarikommission, der er en selvstændig enhed under Erhvervs- og Vækstministeriet.

Men dengang foregik det i den såkaldte Opklarings- og Kontrolenhed, som bedst kan sammenlignes med en Havarikommission. Opklaringsenheden havde direkte reference til Søfartsstyrelsens direktør. Enhedens undersøgelser var også adskilt fra styrelsens øvrige funktioner og virksomhed.

Generelt om Opklaringsenhedens arbejde gjaldt, at de skulle indsamle oplysninger om de faktiske omstændigheder ved søulykker og klarlægge de årsager og begivenhedsforløb, som havde ført til ulykken.

Arbejdet var baseret på enhedens egne undersøgelser om bord, interview af involverede personer, søforklaringer, politirapporter samt andre oplysninger fra inden- og udenlandske kilder. Opklaringsarbejdet blev afsluttet med en Søulykkesrapport, som blev sendt til parterne og brugt til undervisning og anden forebyggende virksomhed.

Målet var også dengang, at man skulle lære af ulykker. Rapporterne skulle danne grundlag for, at man kunne vurdere, om der var behov for at tage nye initiativer, som kunne forbedre sikkerheden så fremtidige ulykker kunne forebygges.

I Søfartsstyrelsen blev Opklaringsenhedens Søulykkesrapporter også brugt til at vurdere, om der var sket overtrædelser af søfartslovgivningen. Hvis det var tilfældet, blev sagen politianmeldt, og så var det op til politiet at foretage en strafferetlig udredning.

Når det gælder opklaring og efterforskning af kriminelle handlinger til søs, så som fx vurdering af mulige gerningsmænd og motiver bag ildspåsættelse eller andre lovovertrædelser, er det fuldt ud politiets opgave og ansvar. Det var det også, da SCANDINAVIAN STAR brændte i 1990.

Når jeg fremhæver dette, er det fordi, jeg finder det vigtigt, at alle er opmærksomme på, at Søfartsstyrelsen hverken i 1990 eller i dag har til opgave at foretage strafferetlig efterforskning af forbrydelser, herunder vurdering af motiver og tekniske beviser. Det er som sagt ene og alene politiets opgave og ansvar.

Søfartsstyrelsens kerneområde i forhold til ulykker og hændelser til søs er det søsikkerhedsmæssige, og det, Søfartsstyrelsen kan vurdere er, om skibet og dets operationer foregår sikkerhedsmæssigt forsvarligt og i overensstemmelse med reglerne på søfartsområdet.

[Søfartsstyrelsens rolle før branden]

I samrådsspørgsmålet spørges først til Søfartsstyrelsens rolle i forhold til SCANDINAVIAN STAR før branden.

Det fremgår af arkivmaterialet, at Søfartsstyrelsen ved flere lejligheder har analyseret de danske og internationale regler, som var gældende i 1990. Disse oplysninger findes også i Granskningsudvalget rapport fra 1991. Folketinget har også flere gange modtaget orientering om praksis og regler, som situationen var i 1990.

Her fremgår det, at SCANDINAVIAN STAR sejlede under Bahamas flag. Det var derfor søfartsmyndighederne i Bahamas, som havde den egentlige tilsynspligt, og det var også Bahamas, som skulle godkende skibet.

Dermed var hverken Danmark eller Norge flagstater. Danmark og Norge var alene havnestater, da skibet sejlede i fart mellem Danmark og Norge. Søfartsstyrelsens rolle var derfor begrænset til at optræde som havnestat efter de internationale konventioner herom.

Det fremgår også, at det i henhold til de internationale konventioner påhvilede myndighederne i det land, hvor SCANDINAVIAN STAR var registreret at sikre, at skibet havde gennemgået de relevante syn - det vil sige Bahamas.

I henhold til konventionerne, havde de lande, som et skib anløb - det vil sige havnestaterne - en ret, men ikke en pligt, til at udføre havnestatskontrol.

På daværende tidspunkt udførte Søfartsstyrelsen kun havnestatskontrol af udenlandske passagerskibe på stikprøvebasis. Det var på linje med den praksis, der var etableret i andre søfartslande, som vi sammenligner os med, for eksempel UK, Norge, Sverige og Finland.

Der var ikke dengang fastsat nærmere retningslinjer for, hvilke skibe der skulle udtages til kontrollen bortset fra, at udenlandske passagerskibe, som gik i rute på dansk havn, blev kontrolleret en gang om året.

Dengang var der altså ikke et lovkrav og heller ikke praksis for, at man skulle forhåndsgodkende udenlandske passagerskibe, inden de gik i drift.

Der er ikke fundet noget materiale, der viser andet end, at Søfartsstyrelsens daværende kontrol med udenlandske skibe var i overensstemmelse med både den danske lovgivning og de internationale konventioner. Det er også blevet oplyst til Folketinget tidligere. Dette er senest sket i mit svar af 11. november 2015 på udvalgets spørgsmål 200 alm. del. Som bilag til svaret modtog udvalget også et notat fra Søfartsstyrelsen fra december 2010, som i øvrigt også dengang - det vil sige i december

2010 - blev oversendt til udvalget af den daværende justitsminister.

Det var også den konklusion, som det fællesnordiske Granskningsudvalg nåede frem til. Granskningsudvalget anbefalede dog samtidig, at havnestatskontrollen skulle styrkes. Det skete også efterfølgende.

Som nævnt har Folketinget tidligere modtaget oplysninger, som beskriver den daværende retsstilling. Dem genfremsender jeg gerne.

Som følge af ulykken blev kontrolpraksis ændret kort tid efter branden. Siden maj 1990 har det således været et krav, at udenlandske passagerskibe, som sættes i fast rutefart på dansk havn, skal kontrolleres, inden farten påbegyndes. Denne praksis er senere blevet EU-ret.

Der har været forlydender om, at Søfartsstyrelsen skulle have været i kontakt med rederiet om SCANDINAVIAN STAR, skulle have været om bord på skibet eller skulle have set færgen i Frederikshavn. Der har også fra Folketinget været rejst spørgsmål om dette.

Til det kan jeg sige, at Søfartsstyrelsen har gennemgået det arkivmateriale, de har. Som det fremgår af mit svar på udvalgets spørgsmål 319, er der ikke noget, der indikerer, at Søfarts-

styrelsens distriktskontor i Frederikshavn var i kontakt med SCANDINAVIAN STAR inden ulykken.

Derimod er der udsagn i arkivmaterialet, som siger, at man ik-ke konstaterede skibets tilstedeværelse i Frederikshavn i perioden den 30. marts til den 1. april 1990, og at skibet ikke blev synet, inden det gik i drift.

[Søfartsstyrelsens rolle under og efter branden]

Jeg vil nu forholde mig til spørgsmålet om Søfartsstyrelsens rolle i forhold til SCANDINAVIAN STAR under branden natten mellem den 6. og 7. april 1990.

Søfartsstyrelsen havde ikke en rolle under selve branden. Søfartsstyrelsen var ikke og skulle ikke være om bord under sejladsen.

Det fremgår af arkivmaterialet, at da Søfartsstyrelsen blev bekendt med ulykken, sendte man to medarbejdere til det sted i Sverige (Lysekil), hvor skibet blev bragt hen efter branden. De skulle gå om bord og se på SCANDINAVIAN STAR efter ulykken.

Som det nu er de fleste bekendt, var der tale om to - nu tidligere - skibsinspektører i Søfartsstyrelsen Flemming Thue Jensen og Valter Merrild-Hansen.

De to skibsinspektører var første gang om bord i skibet den 8. april 1990, dvs. dagen efter branden. De pågældende medarbejdere udarbejdede en rapport, hvor det fremgår, at de gennemførte undersøgelser frem til den 10. april 1990. [Denne er tilsendt Folketingets Erhvervs-, og Vækst- og eksportudvalg ved min besvarelse af spørgsmål 143]

De to medarbejders inspektion af skibet var en sædvanlig del af Søfartsstyrelsens opgave med at undersøge søulykker. Som jeg omtalte indledningsvis skete det som udgangspunkt i den såkaldte Opklarings- og Kontrolenhed. De to skibsinspektører var dog ikke en del af Opklaringsenheden, men kom fra Søfartsstyrelsens regionskontor i Frederikshavn.

Søforklaring

Umiddelbart efter branden blev der gennemført en søforklaring i Sø- og Handelsretten i København.

Søforklaringen vedrørende SCANDINAVIAN STAR foregik under ledelse af Sø- og Handelsrettens daværende retspræsident.

Søforklaringer var i 1990 et centralt led i opklaringsarbejdet i forbindelse med søulykker. Formålet med søforklaringen var blandt andet at finde frem til de nærmere omstændigheder ved ulykken. Søfartsstyrelsen havde derfor under søforklaringen lejlighed til at stille spørgsmål om de søsikkerhedsmæssige forhold til de personer, som afgav vidneforklaringer.

Under søforklaringen blev der afgivet forklaring af en række personer - herunder skibets kaptajn, medlemmer af skibets besætning og overlevende passagerer.

Flemming Thue Jensen, som jeg omtalte før, afgav også forklaring. Han oplyste om den inspektion, som han og en anden medarbejder havde foretaget af SCANDINAVIAN STAR, efter at skibet var blevet bragt til Sverige.

Folketinget har tidligere fået søforklaringen vedrørende SCANDINAVIAN STAR. Hvis udvalget har interesse i det, skal jeg gerne sørge for, at den bliver oversendt på ny.

Granskningsudvalget

Som det fremgår af tidligere besvarelser til Folketinget, aftalte regeringerne i Danmark, Norge og Sverige få dage efter ulykken, at der skulle nedsættes et fællesnordisk granskningsudvalg. Granskningsudvalget skulle bl.a. vurdere ulykkens årsag, skibets tekniske standard, udrustning, besætning, drift og redningsberedskab i forhold til de gældende regler.

Fordi opgaven med at vurdere ulykkens årsag blev givet til Granskningsudvalget, stoppede Søfartsstyrelsens undersøgelse af ulykken. Det fremgår af et brev i arkivmaterialet, at det materiale, som Søfartsstyrelsens inspektører havde udarbejdet ved deres inspektion af skibet, blev stillet til rådighed for Granskningsudvalget.

Søfartsstyrelsens arbejde med sagen var dog ikke afsluttet, idet styrelsen nu arbejdede med forbedring af de danske og internationale regler og herudover bistod det danske politi med den danske sag vedrørende overtrædelse af de tekniske søsikkerhedsregler. Det vil jeg komme ind på om lidt.

Fra dansk side blev der udpeget en teknisk sagkyndig til at deltage som den ene af de to danske repræsentanter i Granskningsudvalget. Det var den daværende chef for Søfartsstyrelsens Opklarings- og Kontrolenhed, Knud Skaareberg Eriksen.

Nogle uger efter Granskningsudvalgets etablering blev også Divisionschef Svend Bojesen fra det daværende Farvandsvæsen udnævnt som medlem fra dansk side.

Knud Skaareberg Eriksen deltog dog ikke i Granskningsudvalgets undersøgelser af de danske og norske myndigheders havnestatskontrol af skibe under udenlandsk flag, herunder SCANDINAVIAN STAR.

Da Knud Skaareberg Eriksen tidligere havde været chef for det kontor i Søfartsstyrelsen, der stod for kontrollen med skibe, ville man undgå eventuelle spørgsmål om inhabilitet i forhold til undersøgelserne af havnestatskontrollen af skibe under udenlandsk flag.

Der er i Granskningsudvalgets rapport redegjort for medlemmernes baggrund og årsagen til, at det ene danske medlem ikke deltog i udvalgets arbejde vedrørende havnestatskontrollen.

Folketinget har tidligere modtaget kopi af Granskningsudvalgets rapport. Hvis udvalget har interesse i det, skal jeg gerne sørge for, at den bliver oversendt på ny.

Overtrædelser af søsikkerhedslovgivningen

Efter branden indgik regeringerne i Danmark, Sverige og Norge endvidere en aftale om at opdele den strafferetlige efterforskning i sagen. Denne aftale er tidligere oversendt til Folketinget.

De norske myndigheder efterforskede selve branden og dens umiddelbare årsag; de svenske myndigheder efterforskede brandslukningen og de tekniske forhold på skibet, og de danske myndigheder efterforskede skibets ejer- og forsikringsforhold samt skibets sødygtighed i overensstemmelse med den søretlige lovgivning.

Den strafferetlige efterforskning hørte som tidligere nævnt under politiet og dermed Justitsministeriet. For den danske del vedkommende blev straffesagen i praksis håndteret af politiet på Frederiksberg.

Søfartsstyrelsen bistod dansk politi og anklagemyndigheden med skibsrelaterede forhold samt med forståelsen af relevant

søfartslovgivning i relation til spørgsmålet om eventuel tiltale-rejsning i sagen om overtrædelse af søfartslovgivningen.

Den danske del af efterforskningen førte til, at der ved Sø- og Handelsretten blev rejst tiltale mod tre personer – skibets reder (Henrik Johansen), skibets kaptajn og direktøren i rederiet – for overtrædelse af den dagældende lov om skibes sikkerhed.

Kaptajnen blev tiltalt for ikke at have sørget for, at skibet var i sikkerhedsmæssigt forsvarlig stand, og at arbejdet om bord kunne udføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Rederen og direktøren blev tiltalt for ikke at have sikret, at kaptajnen havde mulighed for at opfylde sine sikkerhedsmæssige forpligtelser.

Sagen blev endeligt afgjort i Højesteret i november 1993, hvor de tre personer hver blev idømt 6 måneders hæfte, bl.a. for ikke at have sørget for, at skibet var i en sikkerhedsmæssig forsvarlig stand. Det var den dagældende lovs højeste straf. Senere er denne strafferamme hævet.

Nye søsikkerhedsmæssige tiltag

Det er vigtigt, at vi dengang som i dag altid lærer af alvorlige ulykker for at forbedre sikkerheden. Søfartsstyrelsen havde efter ulykken en central rolle i at forbedre det danske og internationale regelgrundlag om passagerskibes sikkerhed og kontrol heraf.

Ulykken på SCANDINAVIAN STAR gav anledning til væsentlige sikkerhedsmæssige tiltag, herunder en ændring af kontrollen med udenlandske passagerskibe, der går i rutefart på dansk havn.

Søfartsstyrelsen kontrollerede umiddelbart efter ulykken alle danske passagerskibe samt udenlandske passagerskibe i rutefart på dansk havn med hensyn til evakuerings- og brandøvelser. En lignende kontrol gennemføres fortsat af Søfartsstyrelsen.

Kort tid efter ulykken udstedte Søfartsstyrelsen en række nye regler om blandt andet ekstra brandudstyr i skibe, om brandpatruljering i passagerskibe og om optælling og registrering af passagerer.

En lang række af tiltagene er efterfølgende gennemført på internationalt plan og i EU-retten. Det drejer sig b.l.a. om kontrol af udenlandske passagerskibe, inden de går i rutefart.

Der blev taget vigtig læring den meget tragiske ulykke, og kontrollen er blevet skærpet på en række områder. Med de ændringer, der løbende er sket siden ulykken på SCANDINAVIAN STAR, er sikkerheden om bord på passagerskibe forbedret markant.

Folketinget har tidligere modtaget notater, som mere indgående beskriver de tiltag, som er blevet gennemført efter ulykken. Dem vil jeg også gerne genfremsende.

[Søfartsstyrelsens kommunikation med tidligere medarbejdere om sagen]

Jeg er opmærksom på, at der ikke med samrådsspørgsmålet lægges op til, at jeg kommenterer de tilkendegivelser, som tidligere medarbejdere i Søfartsstyrelsen i den senere tid har fremsat om ulykken og dens årsager. Jeg har allerede besvaret spørgsmål fra udvalget herom.

Jeg vil alligevel gerne knytte et par bemærkninger hertil - ikke mindst til sagen om de henvendelser, som tidligere skibsinpektør Flemming Thue Jensen rettede til Søfartsstyrelsens direktion i sommeren 2014, og som udvalget fik oversendt med min besvarelse af spørgsmål 486.

Der er tale om interne mails, som jeg har ment, burde fremlægges, i lighed med de interne optegnelser, der blev lavet i Søfartsstyrelsen. Så nu er det interne materiale, som Søfartsstyrelsen havde, også lagt frem.

Hvorvidt Flemming Thue Jensen her i 2016 i medierne og under den indenretlige afhøring for nogle uger siden har fremlagt nye oplysninger eller bevisfund, er noget politiet og anklagemyndigheden skal tage stilling til.

[Afslutning]

For så vidt angår mit ansvarsområde – det søsikkerhedsmæssige – er der efter SCANDINAVIAN STAR taget en række skridt til at forbedre sikkerheden.

Det er også det jeg har gennemgået i min besvarelse.

SCANDINAVIAN STAR var en forfærdelig ulykke, som altid vil stå stærkt i hukommelsen hos os alle. Som udvalget er bekendt med foretager Norge en række undersøgelser, og jeg er også bekendt med at udvalget har haft justitsministeren i samråd. Jeg vil ligesom justitsministeren også se frem til at se resultaterne heraf.

Jeg oversender gerne de notater, jeg har nævnt, ligesom jeg også gerne fremsender mit talepapir til udvalget.

Og hvis der er yderligere vil jeg gøre alt for at jeg kan oversende det til udvalget, med respekt for at meget af det materiale vi har er gammelt arkivmateriale, som ikke nødvendigvis findes i elektronisk form.

Tak for ordet.