



JUSTITSMINISTERIET

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K
DK Danmark

Dato: 13. april 2018
Kontor: Politikontoret
Sagsbeh: Hanna Giørtz Behrens
Sagsnr.: 2018-0030-0803
Dok.: 657086

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 431 (Alm. del), som Folketingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 9. februar 2018. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Peter Kofod Poulsen (DF).

Søren Pape Poulsen

/

Lisbeth Gro Nielsen

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

T +45 7226 8400
F +45 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 431 (Alm. del) fra Folketingets Retsudvalg:

”Kan ministeren oplyse, om ministeren fortsat har den holdning ministeren gav udtryk for som ordfører til førstebehandling den 27. maj 2016 af lovforslag nr. L 171 (folketingsåret 2015-16) (om nedsættelse af en hurtigarbejdende undersøgelsesgruppe vedrørende branden på Scandinavian Star) (SF), hvor ministeren som ordfører udtalte: Derfor synes jeg, at forslaget om en hurtigarbejdende undersøgelsesgruppe er rigtig godt. Lad os få afklaret de tre punkter, som SF lægger op til, og så tage stilling til den videre proces. Jeg synes, det er rigtig klogt, at vi i stedet for at starte et kæmpe arbejde lige får afklaret de her ting og så tager den videre proces. Så vi støtter forslaget.”

Svar:

1. Den 7. april 1990 opstod der brand på skibet Scandinavian Star, der sejlede mellem Oslo og Frederikshavn. I forbindelse med den dybt tragiske hændelse omkom 159 mennesker.

Der er efterfølgende fra 1990 og frem til 2017 af myndighederne i Danmark, Sverige og Norge foretaget en lang række undersøgelser af branden og dens umiddelbare årsag, brandslukningsarbejdet og de tekniske forhold på skibet, skibets ejer- og forsikringsforhold samt skibets sødygtighed. Senest har den norske anklagemyndighed og den norske granskningskommissionen afsluttet deres undersøgelser i 2017.

2. Det kan for så vidt angår de indledende dispositioner efter branden den 7. april 1990 oplyses, at der ved Sø- og Handelsretten umiddelbart efter branden den 7. april 1990 blev gennemført søforklaring til fastlæggelse af alle omstændighederne i forbindelse med hændelsen.

Få dage efter branden blev det endvidere aftalt mellem regeringerne i Norge, Sverige og Danmark at nedsætte et særligt undersøgelsesudvalg (Granskningsudvalget), som bl.a. skulle vurdere ulykkens årsag, skibets tekniske standard, udrustning, besætning, drift og redningsberedskab i forhold til gældende regler. Herudover blev det mellem de norske, svenske og danske myndigheder aftalt at opdele efterforskningen i sagen således, at branden og dens umiddelbare årsag blev efterforsket af de norske myndigheder, brandslukningsarbejdet og de tekniske forhold på skibet blev undersøgt af de svenske myndigheder, og skibets ejer- og forsikringsforhold samt skibets sødygtighed i overensstemmelse med den søretlige lovgivning blev efterforsket af de danske myndigheder.

3. For så vidt angik de danske myndigheders undersøgelser førte efterforskningen til, at der blev rejst tiltale mod skibets reder, direktøren i rederiet og skibets kaptajn for overtrædelse af den dagældende lov om skibes sikkerhed. Retssagen blev endeligt afgjort ved Højesterets dom af 22. november 1993 (UfR 1994.62 H), hvor de pågældende blev idømt 6 måneders hæfte – som på daværende tidspunkt var den højeste straf, der kunne idømmes for overtrædelse af lov om skibes sikkerhed – bl.a. for ikke at have sørget for, at skibet var i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand.

Efter § 23 i den dagældende lov om skibes sikkerhed pålagdes rederen det overordnede ansvar for lovens opfyldelse. Rederen skulle således påse, at skibet levede op til lovgivningens krav, og at driften af skibet skete i overensstemmelse med loven, herunder sørge for at udbedre fejl og mangler som den pågældende blev bekendt med. Lov om skibes sikkerhed indeholder ikke en nærmere definition af, hvad der forstås ved en reder. Det fremgår af lovens forarbejder, at der ved afgørelsen af, hvem der må betragtes som reder, normalt må lægges vægt på ejerforholdet, men at andre forhold så som dispositionsretten over skibet også kan få betydning for vurderingen af, hvem rederansvaret påhviler.

Det fremgår at domsudskifterne fra sagen – jf. også UfR 1994.62 H – at det var afgørende for domstolenes vurdering af den domfældte reders ansvar, at han havde dispositionsretten over Scandinavian Star og traf alle væsentlige beslutninger vedrørende købet og driften af skibet. Det var således ikke afgørende for domstolenes strafferetlige vurdering af sagen, hvem der måtte anses for at være ejer af skibet på ulykkestidspunktet. Hverken Sø- og Handelsretten eller Højesteret gik derfor ind i en nærmere civilretlig vurdering af, hvem der var juridisk ejer af skibet på tidspunktet for branden.

Der har efterfølgende været rejst tvivl om, hvorvidt det var den rette person, der blev dømt som reder, hvilket er blevet indbragt for Den Særlige Klageret. Den Særlige Klageret traf i henholdsvis 1997 og 2006 afgørelse om, at der ikke var grundlag for at genoptage Højesterets dom af 22. november 1993.

Efter afslutningen af straffesagen har Rigsadvokaten og Justitsministeriet løbende behandlet en række anmodninger om genoptagelse af efterforskningen i sagen (Rigsadvokaten i 1996, 1999, 2005, 2010 og 2011 og Justitsministeriet i 1997, 2000 og 2006). Det har i anmodningerne navnlig været gjort gældende, at ejer- og forsikringsforholdene til Scandinavian Star burde ef-

terforskes yderligere, og at de reelle ejere af Scandinavian Star stod bag branden som led i forsikringsbedrageri. De danske myndigheder har ikke i forbindelse med anmodningerne om genoptagelse fundet, at der var tilvejebragt oplysninger, som gav grundlag for at genoptage sagen og iværksætte yderligere efterforskning.

Det bemærkes i tilknytning hertil, at Rigsadvokaten i 2005 og 2010 som led i behandlingen af anmodningerne om genoptagelse af efterforskningen i sagen udarbejdede omfattende redegørelser om bl.a. skibets ejer- og forsikringsforholdene. Tilsvarende har Justitsministeriet i 2006 i forbindelse med vurderingen af anmodningerne om genoptagelse udarbejdet et længere notat vedrørende de samme temaer. De tre notater er offentlig tilgængelige samt vedlagt nærværende besvarelse.

For så vidt angår ejer- og forsikringsforholdene vedrørende Scandinavian Star kan det videre bemærkes, at konklusionerne i Granskningskommissionens rapport om skibets ejer- og forsikringsforhold er i overensstemmelse med indholdet af de undersøgelser, som tidligere er foretaget i sagen fra dansk side.

For så vidt angår Søfartsstyrelsens undersøgelse af sagen bemærkes det, at skiftende erhvervsministre siden branden på Scandinavian Star i 1990 har besvaret en meget lang række folketingsspørgsmål vedrørende Søfartsstyrelsens rolle forud for og efter branden.

Senest er der i 2016 og 2017 besvaret adskillige spørgsmål fra Folketingets Retsudvalg, ligesom der er oversendt en række dokumenter, notater og rapporter om forhold og undersøgelser vedrørende branden til Folketinget. Som led i besvarelsen af et af disse spørgsmål blev der i sommeren 2016 iværksat en rundspørge til relevante nuværende og tidligere medarbejdere i Søfartsstyrelsen med henblik på at afdække medarbejdernes eventuelle kendskab før og efter den 1. april 1990 til indsættelsen af Scandinavian Star, herunder om medarbejdere ved Søfartsstyrelsen ved selvsyn konstaterede skibets tilstedeværelse i Frederikshavn forinden branden natten til den 7. april 1990.

Af erhvervsministerens svar på spørgsmål nr. 665 (Alm. del) fremgår bl.a., at ingen nuværende medarbejdere, der var ansat på det tidspunkt, hvor rundspørgen blev igangsat, og heller ingen relevante tidligere medarbejdere, der var udvalgt ud fra deres daværende stilling og mulige kendskab til sagen, svarede ja til, at de havde været bekendt med indsættelsen af Scandinavian

Star, eller at de ved selvsyn havde konstateret skibets tilstedeværelse i Frederikshavn inden branden. På baggrund af svarene fandt erhvervsministeren ikke grundlag for at foretage yderligere undersøgelser af de nuværende og tidligere medarbejderes kendskab til Scandinavian Star.

Endvidere har Folketingets Retsudvalg som led i erhvervsministerens besvarelse af spørgsmål nr. 668 og 669 (Alm. del) modtaget en redegørelse vedrørende Søfartsstyrelsens kontrolpraksis og regelgrundlaget herfor, således som dette tog sig ud i tiden op til april 1990, hvor ulykken på Scandinavian Star fandt sted. Konklusionen i redegørelsen er, at den kontrolpraksis, som blev anvendt i Danmark i forhold til udenlandske passagerskibe i april 1990, var i overensstemmelse med dansk ret og Danmarks internationale forpligtelser.

4. Med hensyn til de norske myndigheders undersøgelser kan Justitsministeriet oplyse, at Granskningsudvalget, der som nævnt ovenfor blev nedsat kort efter branden, afgav rapport i sagen i januar 1991. Udvalget havde som led i sit arbejde foretaget en omfattende efterforskning for at fastlægge årsagen til branden og dens udvikling ombord på skibet. Udvalget konkluderede bl.a., at det var overvejende sandsynligt, at branden var påsat. De strafferetlige norske undersøgelser af branden og dens umiddelbare årsag pegede på, at den mest sandsynlige brandstifter var en dansk passagerer, der selv omkom ved branden. Der blev på den baggrund ikke rejst en straffesag mod nogen personer for brandstiftelse. Den norske rigsadvokat henlagde sagen på bevisets stilling i 1991.

I 2014 besluttede den norske rigsadvokat, at straffesagen skulle genåbnes særligt med henblik på at undersøge det såkaldte ”økonomiske spor”, dvs. spørgsmålet om der kunne være tale om forsikringssvig.

Oslo Politi har i perioden fra den 30. juni 2014 til den 30. juni 2016 gennemgået både den tidligere efterforskning, herunder også det danske materiale, og nye oplysninger i sagen.

I august 2016 traf Oslo Politi afgørelse om, at sagen på ny skulle henlægges. Oslo Politi bemærkede i den forbindelse, at efterforskningen ikke kunne dokumentere, at der skulle være et økonomisk motiv som baggrund for branden. Endvidere kom efterforskningen ikke nærmere en afgørelse af, hvem der havde påsat branden. Norsk politi fandt samtidig ved den nye undersøgelse, at der ikke var et fuldt tilstrækkeligt grundlag for at udpege den ovenfor omtalte danske passager som gerningsmand, men samtidig fandt man

heller ikke beviser, der med sikkerhed kunne udelukke ham som gerningsmand. Afgørelsen blev påklaget til statsadvokaten for Oslo-området, der den 2. maj 2017 tiltrådte afgørelsen.

Herudover nedsatte Stortinget i Norge i maj 2015 en såkaldt granskningskommission, der havde til formål at vurdere, om de faktiske forhold, som de var blevet fremlagt i forbindelse med bl.a. Granskningsudvalgets tidligere behandling af sagen, gav et korrekt og fyldestgørende billede af sagen i lyset af den information, som senere var kommet frem. Endvidere har kommissionen vurderet de norske myndigheders opfølgning på sagen.

Granskningskommission offentliggjorde sin rapport den 1. juni 2017. Rapportens hovedkonklusioner svarer grundlæggende til det, som både danske og norske myndigheder tidligere har konkluderet. Rapporten er vedlagt nærværende besvarelse.

5. Det er på denne baggrund min opfattelse, at der – både af de norske, svenske og danske myndigheder – er udført omfattende, grundige og gentagne undersøgelser af alle relevante forhold omkring den tragiske brand på Scandinavian Star den 7. april 1990.

Derfor er det også min opfattelse, at der ikke skal igangsættes yderligere danske undersøgelser i sagen om Scandinavian Star. Jeg vil dog gerne understrege, at mordbranden er uforældelig. Skulle nogen således f.eks. på et senere tidspunkt erkende ildspåsættelsen, vil sagen kunne genoptages af anklagemyndigheden.