



FOLKETINGET

Folketingets behandling af Scandinavian Star-sagen – forespørgsler, åbne samråd, lov- og beslutningsforslag mv. (version 1)

20. oktober 2020

Indledning

Dette dokument er udarbejdet som baggrundsdokument til Retsudvalgets høring den 21. oktober 2020 om efterforskningen af branden på Scandinavian Star i april 1990 og en kommende forespørgselsdebat om samme emne.

J.nr.: 18-001121-16

Dokumentet indeholder en oversigt over diverse debatter mv., som har været afholdt i Folketinget, vedrørende efterforskningen. Dette omfatter forespørgselsdebatter og forslag til vedtagelse, åbne samråd samt 1. behandlinger af lovforslag og beslutningsforslag. Desuden indeholder dokumentet en kortfattet beskrivelse af notater fra Rigsadvokaten samt Justitsministeriet om overvejelser i forbindelse med en eventuel genoptagelse af efterforskningen. Endelig indeholder dokumentet nogle udvalgte nyere skriftlige svar på spørgsmål fra justitsministeren til Retsudvalget.

I dokumentet er der indsat links til de enkelte debatter mv. Der er desuden indsat længere citater fra de enkelte debatter mv., med det formål at give et overblik over, hvad skiftende ministre siden 1990 har oplyst til Folketinget vedrørende den danske efterforskning, herunder særligt arbejdsfordelingen mellem danske, norske og svenske myndigheder, danske myndigheders undersøgelse af ejer- og forsikringsforhold omkring Scandinavian Star samt hvilke efterforskningsskridt der har været foretaget af danske myndigheder.

Under 1. behandlingen af L 171, 2015-16, gav justitsminister Søren Pind et overblik over de danske og til dels de svenske og norske myndigheders efterforskningen af branden. Ministerens udtalelser fremgår nedenfor under punkt 9.

Rigsadvokatens redegørelse af 28. januar 2005 indeholder en beskrivelse af vurderingen af muligheder for at genoptage efterforskningen af sagen (punkt 3).



Følgende debatter og skriftlige besvarelser er gennemgået nedenfor:

1. Beslutningsforslag B 73, 1989-90 om sikkerheden på passagerskibe i dansk rute fart.
2. Forespørgsel F 68, 1996-97 om »Scandinavian Star«
3. Rigsadvokatens redegørelse af 28. januar 2005 for samt Justitsministeriets notat af 13. juli 2006 om behandlingen og vurderingen af anmodningerne om genoptagelse af efterforskningen vedrørende branden på Scandinavian Star den 7. april 1990
4. Beslutningsforslag B 92, 2007-08 (2. samling) om nedsættelse af en uvildig kommission til undersøgelse af sagen om »Scandinavian Star«
5. Forespørgsel F 35, 2009-10 om »Scandinavian Star«-ulykken (blev tilbagetaget)
6. Rigsadvokatens brev og notat af 7. december 2010 om visse spørgsmål vedrørende branden på Scandinavian Star, jf. REU alm. del 2010-11 (1. samling), bilag 130
7. Åbent samråd af 31. marts 2016 om opklaringsarbejdet af mordbranden på Scandinavian Star, samrådsspørgsmål AÆ, REU alm. del 2015-16
8. Åbent samråd af 25. maj 2016 om Søfartsstyrelsens rolle i forhold til Scandinavian Star, samrådsspørgsmål BJ, REU alm. del 2015-16
9. Lovforslag L 171, 2015-16 til lov om nedsættelse af en hurtigarbejdende undersøgelsesgruppe vedrørende branden på »Scandinavian Star«
10. Åbent samråd af 30. august 2016 om Scandinavian Star og Flemming Thue Jensens henvendelse, samrådsspørgsmål BX, REU alm. del 2015-16
11. Forespørgsel F 32, 2018-19 (1. samling) om status for »Scandinavian Star«-sagen
12. Forespørgsel F 63, 2019-20 om opklaringsarbejdet om mordbranden på »Scandinavian Star« (bortfaldt)
13. Udvalgte skriftlige besvarelser (REU alm. del, svar på spm. 1253 (berigtiget) og 1546)



1. Beslutningsforslag B 73, 1989-90¹

Forslag til folketingsbeslutning B 73, 1989-90 om sikkerheden på passagerskibe i dansk rutefart.

Af: Nyrup Rasmussen (S), Svend Andersen (S), Ole Espersen (S), Lissa Mathiasen (S), Tove Lindbo Larsen (S) og Kelm-Hansen (S)

Med beslutningsforslag ville regeringen bl.a. blive pålagt at tage de nødvendige initiativer til at sikre:

- at danske sikkerheds- og arbejdsmiljøbestemmelser som et minimum omfatter alle passagerskibe, som sejler mellem danske havne i fast rutefart,
- at misbrug af bekvemmelighedsflag blev imødegået ved, at passagerskibe i fast rutefart på danske havne blev påbudt at føre et af anløbslandenes flag.
- at samtlige passagerskibe i rutefart, som anløb danske havne, blev gennemgået hurtigst muligt for at sikre, at gældende sikkerhedskrav opfyldtes.

¹ <https://www.folketingstidende.dk/ebog/19891A?s=5605#>



2. Forespørgsel F 68, 1996-97²

Forespørgsel F 68, 1996-97 om »Scandinavian Star«.

Af Tommy Dinesen (SF) og Steen Gade (SF).

Til justitsminister Frank Jensen

Forespørgslen: Hvad agter regeringen af foretage sig på baggrund af Jyllands-Postens artikler om »Scandinavian Star« samt støttegruppens afsløringer af, at de dømte redere kun var stråmænd for de egentlige ejere af rederiet?

Forhandling foretaget den 22. maj 1997

2.1. Udvalgte citater fra forhandlingen

Justitsministeren Frank Jensen udtalte bl.a. følgende under besvarelsen af forespørgslen:

"[...] Jeg vil derfor kort redegøre for sagens omfattende forløb, fortrinsvis med hensyn til de punkter, der især er relevante for debatten i dag: Straks efter branden natten mellem den 6. og den 7. april 1990 blev der fremsat en anmodning om gennemførelse af en søforklaring til fastlæggelse af alle omstændighederne i forbindelse med branden.

Efter sølovens regler påhviler det skibsføreren eller rederiet at fremsætte begæring om en søforklaring, og i »Scandinavian Star«-sagen var det advokaten for rederiet K/S Scandinavian Star, der fremsatte begæring over for Sø- og Handelsretten i København. Selskabet K/S Scandinavian Star, der havde fået overdraget skibet »Scandinavian Star« den 30. marts 1990, var ét af selskaberne i en større gruppe af selskaber, der var kontrolleret af Henrik Johansen.

Søforklaringen påbegyndtes den 11. april 1990, men allerede den 10. april blev der indgået en aftale mellem det danske og det norske politi om, hvem der skulle varetage den politimæssige efterforskning i sagen, og hovedansvaret for den videre efterforskning blev tillagt det norske politi, men med tilsagn om, at det danske politi i nødvendigt omfang skulle yde bistand. Det danske politi skulle således efter aftale varetage den videre undersøgelse i spørgsmålet om skibets sødygtighed, redningsarbejdet og lign. Og om det mulige ansvar i den forbindelse.

Og få dage efter ulykken blev der endvidere truffet aftale mellem Sverige, Danmark og Norge om at nedsætte et fælles såkaldt Granskningsudvalg,

² <http://webarkiv.ft.dk/?samling/19961/forespoergsel/f68.htm>
www.folketingstidende.dk/samling/19961/forespoergsel/F68/index.htm



som skulle udnævnes af den norske regering. Granskningsudvalget blev nedsat ved kongelig resolution af 20. april 1990 med en norsk højesteretsdommer som formand. Udvalget fik et meget bredt mandat, der skulle vurdere ulykkens årsag, skibets tekniske standard, udrustning, besætning, drift og redningsberedskab i forhold til gældende regler. Udvalget kunne tage andre forhold op til vurdering, hvis man fandt anledning til det. Granskningsudvalgets rapport, der er på over 200 sider, forelå i januar 1991.

Der blev altså udfoldet meget store bestræbelser for at få klarlagt alle omstændigheder omkring ulykken, umiddelbart efter at den var sket. Det synes jeg er værd at huske på, nu hvor der er gået mere end syv år efter ulykken. Ser vi herefter nærmere på den straffesag, som blev gennemført her i Danmark mod tre personer, er det meget, meget vigtigt at holde sig for øje, at den strafferetlige vurdering af sagen er sket i forhold til ansvarsreglerne i lov om skibes sikkerhed. Skibsføreren pålægges et ansvar efter lov om skibes sikkerhed. Han skal sørge for, at skibet er i sikkerhedsmæssigt forsvarlig stand, og at arbejdet om bord tilrettelægges således, at det kan udføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Det var efter denne bestemmelse, at den norske kaptajn på »Scandinavian Star« blev dømt.

Men mere relevant i forhold til denne debat er rederansvaret efter § 23 i lov om skibes sikkerhed. Ifølge denne bestemmelse skal rederen sørge for, »at fejl eller mangler, som han bliver bekendt med, udbedres, og skal påse, at skibet gennemgår de lovpligtige syn og er forsynet med gyldige certifikater. Rederen skal tillige sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler ham«. Efter loven er der altså et ansvar for rederen. Hvem er så reder, kan man spørge. Loven indeholder ingen definition. I bemærkningerne til § 23 anføres bl.a. følgende:

»Ved bestemmelsen af, hvem der må betragtes som reder, må der i første række lægges vægt på ejerforholdet, men der vil kunne tænkes en række situationer, som ikke på forhånd vil kunne afgrænses, hvor også andre forhold såsom dispositionsretten over skibet vil få betydning. Således vil en korresponderende reder samt en bareboat charterer, der selv ansætter mandskabet, under visse omstændigheder kunne betragtes som reder.«

I forbindelse med straffesagen var der enighed mellem anklagemyndigheden og Søfartsstyrelsen om, at der skulle rejses tiltale mod Henrik Johansen og Ole B. Hansen for overtrædelse af § 23 om rederansvar. Søfartsstyrelsen henledte dengang opmærksomheden på, at begrebet reder foruden den egentlige ejer tillige kan omfatte den, der har dispositionsretten over skibet.

Som bekendt blev Henrik Johansen og Ole B. Hansen fundet skyldige som henholdsvis reder og rederens nærmeste medarbejder både ved Sø- og



Handelsrettens dom af 3. december 1992 og ved Højesterets dom af 22. november 1993.

Begge blev ved Sø- og Handelsrettens dom idømt hæfte i 40 dage. Højesteret forhøjede straffen til hæfte i seks måneder, den maksimale straf på gerningstidspunktet efter lov om skibes sikkerhed. Henrik Johansen og Ole B. Hansen blev endvidere frakendt retten til at udøve rederivirksomhed.

Sø- og Handelsretten har i sin dom udtalt følgende med hensyn til Henrik Johansens stilling som reder:

»Tiltalte var repræsentant for sin hustru og sine børn i den selskabskonstruktion, han havde valgt af skattemæssige, registreringsmæssige og andre grunde og var bestemmende i økonomisk henseende ved beslutning om indkøb af skib og valg af det tidspunkt, på hvilket det blev sat i drift. Dette må medføre, at tiltalte må anses som den, der som reder har truffet beslutning om at sætte skibet i drift den 1. april 1990, hvorfor han tillige havde pligt til at sørge for, at skibsføreren havde mulighed for at opfylde sine sikkerhedsmæssige forpligtelser.«

Sø- og Handelsretten og Højesteret kom således frem til, at rederansvaret efter § 23 påhviler den, der reelt driver skibet, uafhængig af, om ejendomsretten er gået over eller ej, og uafhængig af, hvilke selskabskonstruktioner man har valgt. Det må være rigtigt, at den, der har ansvaret for driften og dermed mulighed for at bestemme over forholdene om bord på skibet også er den, der skal straffes, hvis forholdene er for dårlige og skibet ikke er i sikkerhedsmæssigt forsvarlig stand.

I relation til netop denne problemstilling har Erhvervsministeriet i en udtalelse til brug for denne forespørgselsdebat peget på, at det af det norske Granskningsudvalgs rapport fremgår, at man var fuldt opmærksom på, at registreringerne i det bahamanske skibsregister ikke svarede til de faktiske forhold på ulykkestidspunktet, og at der var tvivl om de reelle ejerforhold på skibet, idet det ikke var klarlagt, om ejendomsretten til skibet var gået over til et selskab, der var ejet eller administreret af Henrik Johansen.

[...]

Vender vi os herefter til det forløb af »Scandinavian Star«-sagen, som har udspillet sig inden for det sidste år i forhold til støttegruppen for pårørende og overlevende efter ulykken, kan jeg oplyse følgende:

Spørgsmålet om en genoptagelse af »Scandinavian Star«-sagen blev i efteråret 1996 behandlet af Rigsadvokaten på baggrund af en henvendelse fra støttegruppen. Rigsadvokaten afviste anmodningen om genoptagelse under henvisning til, at et eventuelt strafansvar ville være forældet, hvorfor yderligere personer og/eller selskabet allerede af den grund ikke ville kunne strafforfølges.



Rigsadvokatens afgørelse blev påklaget til Justitsministeriet. Justitsministeriet modtog under behandlingen af sagen en hel del yderligere materiale, som de pårørende og overlevende ønskede inddraget i vurderingen. På møder i ministeriet fik repræsentanter for de pårørende og overlevende endvidere mulighed for at redegøre for deres synspunkter. Støttegruppen fremførte i den forbindelse ønsket om yderligere undersøgelser i sagen, uanset om der forelå forældelse i relation til et strafferetligt ansvar og uafhængigt af en politimæssig efterforskning.

Den 29. januar 1997 traf Justitsministeriet afgørelse i sagen. Justitsministeriet vurderede ikke kun spørgsmålet om forældelse. Ministeriet var enig med Rigsadvokaten i, at et eventuelt strafansvar i dag må anses for forældet, men man fandt det alligevel rigtigst at gennemgå det materiale, som var blevet fremlagt. Efter en meget omhyggelig gennemgang var det Justitsministeriets vurdering, at også selv om der ikke var indtrådt forældelse i sagen, ville det fremlagte materiale ikke give grundlag for at genoptage efterforskningen. Materialet gav efter Justitsministeriets opfattelse ikke en formodning om, at yderligere efterforskning kunne have fået betydning for anklagemyndighedens vurdering af, hvem der måtte anses for ansvarlig reder for »Scandinavian Star« på ulykkestidspunktet.

Justitsministeriet tog ved afgørelsen den 29. januar 1997 også stilling til støttegruppens generelle ønske om yderligere undersøgelser i sagen uafhængig af en politimæssig efterforskning. Det var Justitsministeriets konklusion, at iværksættelse af yderligere undersøgelser så lang tid efter ulykken vil savne et klart formål. I

Justitsministeriets vurdering af dette spørgsmål indgik bl.a., at der på baggrund af ulykken på »Scandinavian Star« som tidligere nævnt er gennemført og planlagt en række initiativer med henblik på forbedringer af passagerskibes sikkerhed. Samtidig ville det være meget svært at vurdere værdien af nye undersøgelser i forhold til de omfattende undersøgelser, der allerede er gennemført, og som jeg allerede har omtalt her i dag.

Jeg håber, at det med al ønskelig tydelighed er fremgået af min redegørelse, at »Scandinavian Star«-sagen har været behandlet med megen omhyggelighed både i det oprindelige forløb, hvor tre mennesker blev fundet skyldige ved to retsinstanser og idømt maksimumstraf, og i det senere forløb, hvor Justitsministeriet har vurderet det fremlagte materiale, uanset at der ikke kan gøres noget yderligere strafansvar gældende.

[...]

2.2. Forslag til vedtagelse

Under forhandlingen blev to forslag til vedtagelse fremsat.



D 112. Af Tommy Dinesen (SF), Tom Behnke (FP), Søren Søndergaard (EL) og Ole Donner (DF):

"Det pålægges regeringen - at foretage en undersøgelse af, om de to dømte redere var de egentlige ejere af »Scandinavian Star«, - at fremsætte et lovforslag, inden slutningen af 1997, der åbner mulighed for forlængelse af forældelsesfristen i særligt grove tilfælde, - at iværksætte krav til alle danskejede skibe om at offentliggøre ejerkredsen bag skibene til Søfartsstyrelsen. Herefter går Folketinget over til næste sag på dagsordenen."

D 113. Af Poul Andersen (S) og Bjørn Elmquist (RV):

"Folketinget tager justitsministerens redegørelse til efterretning og noterer sig ministerens udtalelse om, at eventuelt nyt materiale af betydning for sagen vil blive forelagt de relevante myndigheder til vurdering. Herefter går Tinget over til næste sag på dagsordenen."

D blev vedtaget med 92 stemmer (S, V, KF, RV og CD) mod 16 (SF, FP, EL og DF). D 112 var hermed bortfaldet.



3. Rigsadvokatens redegørelse af 28. januar 2005 og Justitsministeriets notat af 13. juli 2006 om genoptagelse

Den 2. maj 2002 modtog Rigsadvokaten en henvendelse fra den norske rigsadvokat, som oplyste, at en række personer havde begæret efterforskningen af sagen vedrørende Scandinavian Star genoptaget. Den norske rigsadvokat fandt ikke grundlag for at genoptage den norske del af efterforskningen men oplyste, at en del af materialet i anmodningerne om genoptagelse var knyttet til ejer- og forsikringsforhold for Scandinavian Star, som havde været efterforsket i Danmark.

Den 28. januar 2005 traf Rigsadvokaten afgørelse om, at der ikke var grundlag for at genoptage den danske del af efterforskningen af branden på Scandinavian Star i 1990.³ Den 13. juli 2006 tiltrådte Justitsministeriet denne afgørelse.⁴

Det fremgår bl.a. af Rigsadvokatens redegørelse, at det i anmodningerne om genoptagelse hævdedes, at der var indikationer på, at branden blev påsat af besætningsmedlemmer efter aftale med skibets reelle ejer, og at motivet til branden kunne have været forsikringssvind. Rigsadvokaten fandt ikke, at det på baggrund af de foreliggende oplysninger med tilstrækkelig sikkerhed kunne fastlægges, hvem der var ejer af skibet på tidspunktet for branden. Det var Rigsadvokatens opfattelse, at salget af Scandinavian Star var et reelt salg, som havde til formål at indsætte et nyt skib på færgeruten mellem Frederikshavn-Oslo. Rigsadvokaten fandt heller ikke, at der var uklarheder vedrørende forsikringsforholdene, som gav anledning til at iværksætte yderligere efterforskning, ligesom det var tvivlsomt, om der kunne fremkomme nye afgørende oplysninger ved gennemførelse af efterforskning.

Det fremgår bl.a. af Justitsministeriets notat af 13. juli 2006, at Justitsministeriet var enig med Rigsadvokaten i, at der ikke forelå oplysninger i sagen, som gav grundlag for at antage, at der ved yderligere efterforskning ville kunne peges på en eller flere nulevende personer, som med rimelig grund kunne mistænkes for overtrædelse af straffelovens § 180 om forsætlig brandstiftelse. Justitsministeriet var desuden enig i, at selv om det kunne fastslås, at et selskab eller personer har haft eller kan have haft en økonomisk fordel af branden, ville dette ikke i sig selv være tilstrækkeligt grundlag for at genoptage sagen.

³ 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. <http://ftbib/dok/JM/2005/ScandinavianStar.pdf>

www.ft.dk/samling/20131/almindel/reu/spm/368/svar/1139749/1374211.pdf

www.ft.dk/samling/20131/almindel/REU/spm/368/index.htm

⁴ www.ft.dk/samling/20051/almindel/REU/bilag/736/295594.pdf



4. Beslutningsforslag B 92, 2007-08, 2. samling⁵

Forslag til folketingsbeslutning B 92, 2007-08, 2. samling om nedsættelse af en uvildig kommission til undersøgelse af sagen om »Scandinavian Star«.

Af: Martin Henriksen (DF), Morten Messerschmidt (DF), Peter Skaarup (DF) og Søren Espersen (DF)

1. behandlet / henvist til udvalg den 9. maj 2008

Med beslutningsforslag B 92, 2007-08, 2. samling ville Folketinget pålægge regeringen at nedsætte en uvildig kommission til undersøgelse af forløbet i sagen om »Scandinavian Star«, som skulle tilrettelægges i henhold til beslutningsforslagets bemærkninger og ske efter reglerne i lov om undersøgelseskommissioner.

4.1. Udvalgte citater fra 1. behandlingen af lovforslaget

Justitsminister Lene Espersen udtalte bl.a. følgende under 1. behandlingen af beslutningsforslaget:

[...]

Under skiftende regeringer er der besvaret et endog meget betydeligt antal spørgsmål fra Folketinget om sagen, og som jeg vil vende tilbage til, har Rigsadvokaten og Justitsministeriet i tre omgange truffet afgørelse om, at der ikke er grundlag for at genoptage sagen. Disse afgørelser er hver gang truffet på grundlag af en nøje gennemgang af det særdeles omfattende sagsmateriale og efter grundige overvejelser.

Det siger sig selv, at der på intet tidspunkt har været nogen anden tænkelig interesse for de involverede myndigheder end at sikre den bedst mulige behandling af sagen, og derfor har skiftende regeringer som nævnt også brugt rigtig mange ressourcer på at sikre, at alle relevante spørgsmål er blevet vendt. Vi er imidlertid nu nået til et punkt, hvor det er nødvendigt at erkende, at uanset hvor ulykkelig denne sag er på det personlige plan, er der ikke grundlag for at iværksætte yderligere offentlige undersøgelser, endsige nedsætte en egentlig undersøgelseskommision. Regeringen kan derfor ikke støtte beslutningsforslaget, og jeg vil i det følgende helt overordnet redegøre for, hvorfor der efter regeringens opfattelse hverken er behov for en kommissionsundersøgelse af den strafferetlige efterforskning eller af de privatretlige spørgsmål, sagen måtte kunne rejse for berørte enkeltpersoner.

[...]

Færgen »Scandinavian Star« brød som bekendt i brand den 7. april 1990 på vej fra Oslo til Frederikshavn, og 158 mennesker omkom. Umiddelbart

⁵ <https://www.ft.dk/samling/20072/beslutningsforslag/B92/index.htm>



efter branden blev der fremsat en anmodning om gennemførelse af en søforklaring til fastlæggelse af alle omstændigheder i forbindelse med branden, og søforklaringen blev afholdt den 11. april 1990 i Sø- og Handelsretten i København.

Få dage efter ulykken aftalte regeringerne i Danmark, Norge og Sverige at nedsætte et uvildigt undersøgelsesudvalg, det såkaldte fællesnordiske granskningudvalg. Granskningsudvalget skulle bl.a. vurdere ulykkens årsag, skibets tekniske standard, udrustning, besætning, drift og redningsberedskab i forhold til de gældende regler, og udvalget afgav rapport i 1991.

Efter branden indgik regeringerne i Danmark, Sverige og Norge endvidere en aftale om at opdele den strafferetlige efterforskning i sagen. 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.

De norske myndigheders undersøgelse pegede på, at branden var påsat, og at den mest sandsynlige brandstifter var en dansk passager, der selv omkom ved branden. Det viste sig dog aldrig muligt endeligt at få fastslået, hvem der var skyldig i brandens påsættelse, og den norske rigsadvokat traf i 2002 afgørelse om, at der ikke var grundlag for at genoptage de norske myndigheders efterforskning af branden og dens umiddelbare årsag.

I 1993 resulterede den danske del af efterforskningen i, at Højesteret fandt tre personer, nemlig skibes kaptajn, skibets reder og rederiets direktør, skyldige i overtrædelse af lov om skibes sikkerhed. Højesteret idømte dem alle 6 måneders hæfte, hvilket dengang var den maksimale straf i loven. Siden højesteretsdommen har Rigsadvokaten og Justitsministeriet som nævnt i tre omgange haft lejlighed til at vurdere, om der er grundlag for at genoptage de danske myndigheders efterforskning af sagen. Rigsadvokaten og Justitsministeriet har således ved afgørelser i både 1996-97, 1999-2000 og 2005-06 vurderet, at der ikke er grundlag for at genoptage den strafferetlige efterforskning.

Det anføres i bemærkningerne til beslutningsforslaget, at disse afgørelser er truffet, uden at Rigsadvokaten og Justitsministeriet har foretaget en prøvelse af sagens realiteter. Den påstand vil jeg gerne på det kraftigste afvise. Sagen om »Scandinavian Star« har hver eneste gang været genstand for en omfattende og samvittighedsfuld indsats både hos Rigsadvokaten og i Justitsministeriet. Det vil både min forgænger på posten som justitsminister og de mange medarbejdere, der sammenlagt har lagt hundredvis af ti-



mer i sagen, kunne bevidne, og skulle man stadig være i tvivl, vil en gennemlæsning af det 62 sider lange notat fra Justitsministeriet og det næsten lige så lange notat fra Rigsadvokaten, som blev udarbejdet i 2005-06, til fulde illustrere, hvor tilbundsgående undersøgelser der faktisk er foretaget. Både Rigsadvokatens og Justitsministeriets notat om sagen blev sendt til Retsudvalget i henholdsvis 2005 og 2006.

Spørgsmålet om genoptagelse af sagen har altså været grundigt behandlet gentagne gange af skiftende regeringer, og resultatet har hver gang været, at der ikke er fundet grundlag for nye undersøgelser. Ved Justitsministeriets seneste afgørelse fra 2006 blev det således på ny konkluderet, at der ikke foreligger oplysninger, der giver grundlag for at antage, at der ved yderligere efterforskning vil kunne peges på en eller flere nulevende personer, som med rimelig grund kan mistænkes for forhold, der kan straffes.

Hovedparten af de påstande og teorier, der peges på i beslutningsforslaget, blev rent faktisk inddraget og behandlet ved Justitsministeriets seneste afgørelse i 2006. I Justitsministeriets 62 sider lange notat fra 2006 er der derfor detaljeret redegjort for vurderingen af de fleste af de spørgsmål og hypoteser, der blev anført som begrundelse for anmodningen om genoptagelse af sagen, og som nu er anført som begrundelse for forslaget om at nedsætte en undersøgelseskommision. Jeg vil i den forbindelse knytte et par korte bemærkninger til de to hovedtemaer i disse nye spørgsmål og hypoteser, nemlig ejer- og forsikringsforholdene på brandtidspunktet og brandårsagen.

Ejer- og forsikringsforholdene blev som bekendt undersøgt i forbindelse med den oprindelige efterforskning, der ledte frem til Højesterets dom i 1993. Rigsadvokaten og Justitsministeriet har senest ved afgørelserne i 2005 og 2006 konstateret, at det næppe vil være muligt at afklare ejerforholdene yderligere ved en fornyet undersøgelse. Der er samtidig blevet redegjort udførligt for, hvorfor yderligere undersøgelse af ejer- og forsikringsforholdene ikke vurderes at have nogen relevans for den strafferetlige vurdering af sagen, og her har Rigsadvokaten altså været usædvanlig klar i mælet om, at der intet grundlag er for at antage, at en eller flere af de personer, der er fremsat hypoteser om, skulle have haft en økonomisk interesse i branden og have været involveret i brandstiftelsen.

Hvad angår selve brandårsagen, var det som bekendt de norske myndigheder, der efterforskede denne del af sagen, så det kan danske myndigheder selvfølgelig ikke blande sig i. Men som nævnt traf den norske rigsadvokat i 2002 afgørelse om, at der ikke var grundlag for at undersøge brandårsagen på ny.



Som det gerne skulle stå klart, vil en ny undersøgelse altså ikke bidrage yderligere til belysning af den strafferetlige vurdering af sagen, der vel at mærke blev behandlet af Højesteret i 1993. Rigsadvokaten og Justitsministeriet har således flere gange konstateret, at de påstande og spekulationer, der er gengivet i beslutningsforslaget, ikke vil påvirke den strafferetlige vurdering af sagen.

De spørgsmål og hypoteser, som en undersøgelseskommision ifølge beslutningsforslaget skal afdække, vil med andre ord hovedsagelig kunne have relevans for gennemførelsen af et eventuelt privatretligt erstatningsspørgsmål. Her vil jeg gerne knytte en bemærkning til det indtryk, som en umiddelbar læsning af beslutningsforslaget kan give af, at der skulle foreligge en mere eller mindre bevidst modarbejdelse fra myndighedernes side af mulighederne for at søge eventuelle privatretlige krav gennemført i denne sag.

Det siger sig selv, at ingen myndigheder har haft nogen interesse i på nogen måde at lægge hindringer i vejen for de overlevendes og efterladtes erstatningskrav i anledning af branden. I efteråret 1990 blev der i øvrigt indgået forlig mellem de skadelidte ved branden og det forsikringsselskab, hvor »Scandinavian Star« var ansvarsforsikret. Jeg har også forstået, at i 2006 fastslog de norske domstole, at muligheden for et privat søgsmål om yderligere erstatning var afskåret på grund af forældelse efter både norsk, amerikansk og bahamisk ret. Domstolene fandt nemlig, at der allerede i 1996 forelå tilstrækkelige oplysninger til at anlægge en erstatningssag og afbryde forældelsesfristen.
[...]"

Under 1. behandlingen stillede Morten Messerschmidt (DF) følgende spørgsmål til justitsministeren:

"Jeg mindes, at vi i forbindelse med et af de mange spørgsmål, som jeg har stillet gennem Retsudvalget, netop har fået at vide, at der ikke har været nogen nye undersøgelser af det, og det på trods af at man rent faktisk fra en norsk tingsret og fra en norsk landsret har behandlet de her ting og er kommet frem til nogle andre konklusioner end det, som Højesteret lagde til grund i 1993. Så vil justitsministeren ikke på den baggrund genoverveje, hvorvidt det ikke måtte være rimeligt alligevel at få en ekstra granskning af alle de data, som vi har i dag, men som man altså ikke havde i 1993?"

Hvortil justitsminister Lene Espersen bl.a. svarede:

"Nu ved jeg ikke, hvad det er, hr. Morten Messerschmidt henviser til, men hvis det er Oslo Tingsrets dom fra 2005, angår det jo en civilretlig sag om erstatning mellem to private parter. Det betyder, at retten alene har taget stilling til parternes påstande, og det alene på grundlag af parternes egen bevisførelse og anbringender. Retten har med andre ord ikke foretaget en selvstændig undersøgelse af ejerforholdene, og ved ankeinstansens dom i



2006 fandt retten i øvrigt ikke anledning til at gentage tingsrettens udtalelser om ejerforholdene omkring »Scandinavian Star«. [...]”

Line Barfod (EL) stillede følgende spørgsmål til justitsministeren

”Jeg har altså svært at forstå, at ministeren kan sige, at alle sten er vendt, og at myndighederne har gjort alt, hvad de kunne for at undersøge sagen. Det er jo ikke myndighederne, der har lavet nye brandtekniske undersøgelser, det er et privat firma, som synes, at det her ser så mærkeligt ud, og at det var så stor en tragedie, at de frivilligt gik ind og betalte af egen lomme for at få lavet en kæmpe undersøgelse af det her, som peger på, at det ikke hænger sammen.

Vi har fået et brev fra to af de kriminalteknikere, der i sin tid lavede undersøgelsen for myndighederne. De siger, at der var en lang række ting, som de ikke fik lov at undersøge dengang, og som de mener bør undersøges i dag. De er enige i vurderingerne af, at der er ting, der ikke hænger sammen i den forklaring, man lagde frem dengang. Så der er da klart noget, der tyder på, at der er behov for at lave nogle undersøgelser og for, at det er en uafhængig kommission, der sørger for, at tingene bliver undersøgt, og ikke hverken private eller de tidligere myndigheder, der skal undersøge det.”

Hvortil justitsministeren svarede:

Jeg vil sige til fru Line Barfod, at det er jeg altså helt og aldeles uenig i. Jeg mener, at hvis man ser på den gennemgang, der har været af materialet, og på de påstande, der har været op igennem tiden, som jo for en meget stor dels vedkommende er påstande, der har været gentaget næsten helt fra starten, så har der altså været en meget, meget grundig behandling af det fra myndighedernes side. Og regeringens konklusion er, at der ikke er nye undersøgelser, som ville medvirke til, at man strafferetligt kunne genoptage sagen.

Som opfølgende spørgsmål spurgte Line Barfod (EL):

”Med hensyn til de undersøgelser, der er gennemført, er det jo altså først i 2006, at der er et dokumentarprogram, der påviser, at noget er helt galt, og hvor der så er et stort svensk firma - dem, der plejer at bistå svensk politi med at lave kriminaltekniske undersøgelser - der helt af sig selv går ind og betaler for at lave en undersøgelse, og som peger på, at der er noget helt galt i den forklaring, man lægger til grund.

Det er også først nu - lige her og nu - at vi har fået brev fra dem, der stod for den kriminaltekniske undersøgelse dengang, hvori de siger, at der var ting, de ikke fik lov at undersøge, og at de klart mener, at der er ting, der skal undersøges.

Så det er da ikke noget, der har været igennem, jeg ved ikke hvor mange justitsministre, ligesom de forskellige justitsministre jo heller ikke har lavet nogen tekniske undersøgelser. Det er jo ikke det, man har været inde at kigge på; det, der er blevet afvist gang på gang, drejer sig om det juridiske



grundlag og ejerforhold, som jo altså er blevet underkendt af det norske domstolssystem.

Så jeg synes bestemt, der er grundlag for at gå ind og se på, hvad sandheden er. Om man så ender med at finde nogen, man strafferetligt kan dømme, er noget andet, men jeg mener, vi har behov for at finde ud af: Hvad skete der egentlig i den her sag, og hvorfor har det været så svært for de her forskellige myndigheder i tre forskellige lande at finde frem til sandheden?”

Hvortil justitsministeren svarede:

”Jeg vil sige til fru Line Barfod, at efter ulykken blev der lavet en aftale mellem tre lande om at dele opgaverne imellem sig. Det går jeg ud fra at fru Line Barfod respekterer.

I forhold til det, der har været den danske del af aftalen, mener jeg, at det er meget vanskeligt at pege på, at der overhovedet skulle være mere at undersøge endnu en gang, men jeg vil sige til fru Line Barfod, at hvis hun har modtaget nyt materiale inden for de seneste par dage, må det jo indgå i udvalgsbehandlingen efterfølgende, og så må man jo se på, om der er noget af det, der er relevant i forhold til danske myndigheders vurdering af sagen. Det ser vi meget gerne på.

Mit ærinde er ikke at stå heroppe og bare sige: Nej, nej, nej. Mit ærinde er af et oprigtigt hjerte at sige, at det var en frygtelig tragedie, og at jeg godt kan forstå, at tiden aldrig læger de sår, men at mange af de påstande, der også fremgår af beslutningsforslaget her, altså er nogle, som danske myndigheder samvittighedsfuldt har undersøgt, og som de nu har undersøgt tre gange.”



5. Forespørgsel F 35, 2009-10⁶

Forespørgsel F 35, 2009-10 om »Scandinavian Star«-ulykken.

Af: Karina Lorentzen Dehnhardt (SF), Pia Adelsteen (DF), Lone Dybkjær (RV) og Line Barfod (EL)

Til: Justitsminister Lars Barfoed (KF)

Forespørgslen: Hvad kan ministeren oplyse om »Scandinavian Star«-ulykken og de nye oplysninger, der er kommet frem i de senere år om bl.a. årsagen til ulykken, nye ejerforhold, retssager i de nordiske lande og forældelsesfrister i mulige retssager?

Forespørgslen blev tilbagetaget.

⁶ <https://www.ft.dk/samling/20091/foespoergsel/f35/index.htm>



6. Rigsadvokatens notat af 7. december 2010

Den 13. april 2010 anmodede justitsminister Lars Barfoed bl.a. Rigsadvokaten om at vurdere, om en norsk dom i en civil sag vedrørende krav om erstatning og nogle udtalelser vedrørende brandtekniske forhold gav anledning til yderligere initiativer i sagen om branden på Scandinavian Star den 7. april 1990, jf. REU alm. del 2009-10, bilag 442.⁷

Rigsadvokaten besvarede henvendelsen i et brev og notat af 7. december 2010 om visse spørgsmål vedrørende branden på Scandinavian Star, jf. REU alm. del 2010-11 (1. samling), bilag 130.⁸

Rigsadvokaten konkluderede i notatet, at den norske dom og de brandtekniske udtalelser som udgangspunkt ikke gav anledningen til yderligere initiativer. Særligt i forhold til ejer- og forsikringsforholdene fremgik følgende af Rigsadvokatens brev:

"Der har efterfølgende været rejst spørgsmål om de nærmere ejerforhold til skibet på tidspunktet for branden. Dette er sket i tilknytning til en række påstande bl.a. om, at det skulle være en tidligere ejer af skibet (SeaEscape Cruises Ltd.), som stod bag branden, og at dette skulle være sket med henblik på forsikringsbedrageri. Disse påstande forudsætter således, at det skulle have været nøje planlagt at nedbrænde skibet på åbent hav, mens der befandt sig knap hundrede besætningsmedlemmer og hundredvis af passagerer om bord.

Der har ved en række lejligheder været gennemført omfattende undersøgelser og vurderinger af disse spørgsmål og påstande. Rigsadvokaten har i den forbindelse givet udtryk for, at en række oplysninger peger på, at skibet på tidspunktet for branden måtte anses for ejet af K/S Scandinavian Star (og ikke af SeaEscape Cruises Ltd.), men at der ikke herved er taget stilling til, om dette også ville være resultatet af en endelig civilretlig vurdering. Spørgsmålet må imidlertid efter Rigsadvokatens vurdering anses for at være uden reel betydning. Det skyldes navnlig, at salget af Scandinavian Star fra Sea Escape Cruises Ltd. Til K/S Scandinavian Star under alle omstændigheder må anses for at have været et reelt salg, at der ikke er grundlag for at antage, at oplysninger om ejerforholdene bevidst har været slørede, og at der ikke er grundlag for at antage, at skibet har været overforsikret, eller at de nævnte selskaber i øvrigt skulle have haft økonomisk fordel af branden."

⁷ www.ft.dk/samling/20091/alm.del/REU/bilag/442/index.htm

⁸ www.ft.dk/samling/20101/alm.del/REU/bilag/130/index.htm



7. Åbent samråd 31. marts 2016⁹

Åbent samråd af 31. marts 2016 med Justitsminister Søren Pind om opklaringsarbejdet af mordbranden på Scandinavian Star.

Samrådsspørgsmål AÆ, REU alm. del 2015-16, stillet af Søren Søndergaard (EL):¹⁰

"Vil ministeren redegøre for opklaringsarbejdet af mordbranden på Scandinavian Star, og oplyse hvilke nye initiativer ministeren vil tage for et komme en fuldstændig opklaring nærmere?"

Følgende er et uddrag af justitsministerens talepapir fra samrådet:¹¹

" [...]

Efter branden blev der iværksat et omfattende udrednings- og efterforskningsarbejde for at klarlægge årsagerne til branden og vurdere ansvarsforholdene omkring ulykken. Det blev i den forbindelse aftalt mellem de norske, svenske og danske myndigheder at opdele efterforskningen i sagen. Branden og dens umiddelbare årsag blev således 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 almindelige sødygtighed og overensstemmelse med den søretlige lovgivning blev efterforsket af de danske myndigheder.

De norske myndigheders efterforskning pegede på, at branden var påsat, og at den mest sandsynlige brandstifter var en dansk passager, der selv omkom ved branden. Der blev således ikke rejst en straffesag mod nogen personer for brandstiftelse.

I Danmark førte efterforskningen af bl.a. skibets almindelige sødygtighed og overensstemmelse med den søretlige lovgivning til, at der blev rejst tiltale mod skibets reder, direktøren i rederiet og skibets kaptajn for overtrædelse af den dagældende lov om skibes sikkerhed.

Denne sag blev endelig afgjort ved Højesterets dom af 22. november 1993, hvor de pågældende blev idømt 6 måneders hæfte bl.a. for ikke at have sørget for, at skibet var i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand.

4. Efterfølgende har Rigsadvokaten og Justitsministeriet behandlet en række anmodninger om genoptagelse af den danske del af efterforskningen. Rigsadvokaten har senest i december 2010 afgjort, at der ikke er grundlag for at genoptage den del af sagen, som har været efterforsket af de danske myndigheder.

⁹ www.ft.dk/udvalg/udvalgene/reu/kalender/14857/samraad.htm

¹⁰ www.ft.dk/samling/20151/alm.del/REU/samspm/AÆ/1602680.pdf

¹¹ Talepapiret er tilgængeligt her: www.ft.dk/samling/20151/alm.del/REU/spm/465/index.htm



5. I Norge blev efterforskningen af sagen om brandstiftelse henlagt af den norske rigsadvokat i 1991 på bevisets stilling. Den norske rigsadvokat har efterfølgende flere gange afvist at genoptage efterforskningen, hvilket senest skete i januar 2012.

På baggrund af oplysninger fra stiftelsen "Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star" traf den norske rigsadvokat imidlertid i april 2013 beslutning om, at Oslo Politi, som oprindeligt stod for efterforskningen af den norske del af sagen, skulle foretage en grundig vurdering af, om der var grundlag for at iværksætte en ny efterforskning af brandstiftelsen ombord på Scandinavian Star.

Politimesteren i Oslo nedsatte herefter en projektgruppe, som har foretaget en gennemgang af det foreliggende efterforskningsmateriale, herunder materialet fra den danske sag, der gennem den danske rigsadvokat er blevet stillet til rådighed for projektgruppen.

Politimesteren i Oslo anbefalede på baggrund af projektgruppens arbejde, at efterforskningen af sagen delvis blev genoptaget med henblik på at undersøge, om der eventuelt kan have været økonomiske motiver til brandstiftelsen.

Den norske rigsadvokat tiltrådte den 27. juni 2014 politimesterens indstilling. Den norske rigsadvokat traf endvidere beslutning om, at Oslo Politi i forbindelse med genoptagelse af efterforskningen skulle tage kontakt til to navngivne brandteknisk sagkyndige, som skal vurdere, om der bør gennemføres en ny udredning af en brand, der opstod på et dæk på skibet om eftermiddagen den 7. april 1990.

Det fremgår endvidere af den norske rigsadvokats brev, at den danske passager, der i forbindelse med den oprindelige efterforskning i Norge blev anset for at være den mest sandsynlige gerningsmand, efter Oslo Politis opfattelse med rette havde været mistænkt for brandstiftelsen, men at de momenter, der pegede på pågældende, godt kunne fremstå som bevismæssigt utilstrækkelige. Oslo Politi fandt dog ikke grundlag for at iværksætte konkrete efterforskningskridt med henblik på at afkræfte eller styrke mistanken mod den pågældende.

Den norske rigsadvokat var enig heri, idet man anførte, at der i dag ikke fandtes at være reelle muligheder for at iværksætte en nærmere efterforskning af dette spørgsmål.

Rigsadvokaten tilføjede dog, at en ny udredning af den brand, der opstod på et dæk på skibet om eftermiddagen den 7. april 1990, på hvilket tids-



punkt den mistænkte danske passager var død, kunne få betydning for vurderingen af mistanken mod denne. Ansvar for den nye efterforskning blev placeret hos Oslo Politi. Den norske rigsadvokat anførte dog, at eventuelle efterforskningskridt i Danmark skulle udføres med bistand fra dansk politi og anklagemyndighed.

6. Oslo Politi rettede herefter i august 2014 henvendelse til Rigsadvokaten med anmodning om bistand under den efterforskning, der skulle iværksættes. Rigsadvokaten anmodede på den baggrund ved brev af 11. september 2014 Københavns Politi om at yde bistand til de norske myndigheder, hvis det blev behov herfor, f.eks. i form af bistand til at foretage konkrete efterforskningsskridt i Danmark eller besvarelse af konkrete forespørgsler, som Oslo Politi måtte have.

Siden efteråret 2014 har Københavns Politi i forbindelse med den verserende norske efterforskning af branden på Scandinavian Star bistået norsk politi og anklagemyndighed med en række efterforskningsskridt. På foranledning af de norske myndigheder er følgende efterforskningsskridt foretaget:

I perioden fra den 22. oktober 2014 til den 25. februar 2016 har Københavns Politi afhørt i alt 22 vidner i Danmark, ligesom der den 5. januar 2015 er indhentet en editionskendelse i relation til et vidne.

Den 19. januar 2015 blev der foretaget en indenretlig afhøring af vidnet Mike Axdal. I forbindelse med retsmødet blev der givet tilladelse til ransagning på to adresser tilhørende henholdsvis Mike Axdal og formanden for den danske pårørende forening, Oluf Husted. Københavns Politi og norsk politi foretog herefter ransagning samme dag. Der blev ved ransagningerne beslaglagt en større mængde dokumenter (i størrelsesordenen 100.000) og flere computere. I dagene efter blev materialet gennemgået og kopieret af norsk politi i København, ligesom de beslaglagte computere blev spejlet. Efterfølgende blev det beslaglagte materiale og computerne udleveret til ejerne igen.

Ligeledes er der efter anmodning fra den norske politi og anklagemyndighed blevet foretaget en indenretlig afhøring af tidligere skibsinspektør Flemming Thue Jensen. Afhøringen fandt sted den 16. marts 2016 i Københavns Byret under deltagelse af norsk politi, den norske anklagemyndighed samt en række norske bistandsadvokater.

7. Herudover kan jeg oplyse, at Rigsadvokaten har besvaret konkrete forespørgsler fra Oslo Politi. Oslo Politi har bl.a. ønsket at få foretaget en ny sagkyndig vurdering af en af de brande, der opstod ombord på skibet. I den forbindelse blev Rigsadvokaten spurgt til muligheden for at overlade dele af



det danske efterforskningsmateriale – som Oslo Politi allerede havde modtaget kopi af til brug for deres efterforskning – til de eksperter, der skulle foretage den nye sagkyndige vurdering, hvilket Rigsadvokaten gav sit samtykke til.

Endvidere har Oslo Politi ønsket at få foretaget en sagkyndig vurdering af de specielle søretlige forsikrings- og kontraktforhold, der var tilknyttet salget af Scandinavian Star til den ejer- og redergruppe, der var ansvarlig for skibet ved brandens opståen. I den forbindelse er Rigsadvokaten blevet spurgt til sit eventuelle kendskab til eller præferencer for eventuelle eksperter i søretlige forhold, som kunne foretage en sådan sagkyndig vurdering.

Rigsadvokaten oplyste hertil, at man ikke umiddelbart har kendskab til eksperter på søretsområdet, men henviste i stedet Oslo Politi til at rette henvendelse til Det Juridiske Fakultet ved Københavns Universitet, som har større indsigt i, hvem der kan nævnes som danske eksperter på søretsområdet.

Oslo Politi har også kontaktet Rigsadvokaten angående anmodninger om aktindsigt i sagen, som man har modtaget. Baggrunden herfor er, at det danske materiale som nævnt ovenfor indgår i den norske sag.

Endelig kan jeg oplyse, at Rigsadvokaten den 23. februar 2016 kontaktede Oslo Politi med henblik på at sikre, at de norske myndigheder var blevet gjort bekendt med at den ovennævnte tidligere medarbejder i Søfartsstyrelsen Flemming Thue Jensen over for offentligheden havde tilkendegivet, at han havde oplysninger om branden ombord på Scandinavian Star, som ikke tidligere var kommet frem.

Rigsadvokaten har endvidere fra Søfartsstyrelsen modtaget oplysning om yderligere to medarbejdere, herunder ovennævnte Knud Skaareberg Jensen, samt en person, der på daværende tidspunkt arbejdede i Farvandsvæsenet, som alle har været involveret i sagen om branden ombord på Scandinavian Star. Kontaktoplysningerne på disse personer er ligeledes givet videre til de norske myndigheder.

8. I forhold til anden del af samrådsspørgsmålet – altså om der skal tages nye initiativer – har Rigsadvokaten oplyst, at Rigsadvokaten bl.a. henset til den igangværende efterforskning hos de norske myndigheder ikke finder grundlag for på ny at overveje spørgsmålet om genoptagelse af sagen i Danmark.

9. Jeg er sådan set enig i, at det er svært at se nytten af, at Danmark laver en undersøgelse parallelt med de undersøgelser, som Norge er i gang



med. Og jeg synes derfor under alle omstændigheder, at vi skal afvente resultatet af de norske undersøgelser. Jeg forstår, at den norske politiefterforskning forventes afsluttet inden sommer, mens den norske granskningskommission forventes at være afsluttet i sommeren 2017.

[...]"

I løbet af samrådet spurgte Søren Søndergaard (EL):

"Eksisterer der stadigvæk den aftale om, at de tre lande har de tre ansvarsområder inden for de forskellige felter, eller hvornår er den aftale i givet fald blevet opsagt?"

Hvortil justitsminister Søren Pind svarede:

"Som jeg forstår det, så er aftalen ikke umiddelbart opsagt, så er det sådan, som forholdene ligger. "

Søren Søndergaard (EL) stillede herefter et opfølgende spørgsmål vedrørende efterforskningen af ejer- og forsikringsforholdene omkring Scandinavian Star, som påhviler de danske myndigheder:

"Hvis det ansvar påhviler Danmark, hvordan kan det så være, at en norsk domstol har truffet en anden afgørelse end Danmark i spørgsmålet om ejerforholdet, og hvordan kan det være, at det norske politi beslaglægger i Danmark, der vedrører ejerforholdet, og ønsker efterforskning i Danmark om ejerforholdet."

Hvortil justitsministeren svarede:

"Altså det man kan konstatere, det er jo, at nordmændene nu leder efter eventuelle økonomiske motiver for branden, og det indgår i deres efterforskning. Så på den måde har de jo altså følt, at der var et behov for at se på motiverne fra de forskellige vinkler, og det er det, vi kan konstatere. Det udelukker den pågældende aftale, vi har indgået, jo ikke."

Søren Søndergaard (EL) spurgte opfølgende:

"Jeg går ud fra, at når ministeren siger, som han siger, så er det fordi, at man i Danmark har adgang til alle relevante oplysninger fra Norge omkring ejerforhold. Fordi det er jo Danmarks ansvar. Man kan jo ikke sige, ja det er jo Danmarks ansvar at efterforske ejerforholdene og at efterforske forsikringsdelen, og når Norge så gør det, så lader vi bare dem gøre det, men interesserer os ikke for, hvad der sker. Hvis det er vores ansvar, så er man jo tvunget til fra dag et at aftale med nordmændene, hvordan den undersøgelse foregår. Fordi jeg går jo ud fra, at man i Danmark har en viden, som man ikke har i Norge, da det er Danmark, der har foretaget efterforskningen. Eller er det sådan, at Danmark, ikke med den nuværende justitsministers billigelse, har udliciteret efterforskningen også på ejerforholdet og forsikringsforholdet til Norge?"



Justitsministeren svarede hertil:

"Jeg synes ikke, at der er noget unaturligt i, at hvis nordmændene interesserer sig for motivforskning, at man i forhold til at undersøge et eventuelt økonomisk motiv også interesserer sig for ejerforhold, og det har danske myndigheder bistået de norske myndigheder med. De har jo valgt at kaste et nyt blik efter en lang række fortrædeligheder på den her sag. Og derfor har vi i hvert fald ikke ønsket at stå i vejen for, at de norske myndigheder havde den pågældende mulighed."

Søren Søndergaard (EL) spurgte endvidere:

"[Har] man lavet en plan, som sikrer ikke alene at alle papirer uden undtagelse, også papirer man synes er meget generelle, kommer til nordmændenes kendskab, at man har fundet frem til det personale, som har arbejdet med de her sager, har stillet dem til rådighed for nordmændene, altså sådan så at al den ekspertise, der var i Danmark, indgår?"

[...]

Det norske Storting har jo nedsat en undersøgelseskommission, som laver en undersøgelse af hele opklaringsarbejdet, som sådan set omfatter det hele. Og der vil jeg bare spørge, om Justitsministeriet også til den undersøgelseskommission har overleveret alle materialer?"

Hvortil justitsministeren svarede:

"Altså, jeg kan sådan set sige det meget enkelt: Danmark har lavet en undersøgelse af det her. Den undersøgelse den vedstår vi. Vi ser ikke noget nyt behov for en undersøgelse af ejerforholdene. Vi mener at de danske myndigheder har foretaget en sådan undersøgelse, og den er afsluttet. Så har de norske myndigheder så fundet behov for og ud fra et økonomisk motivforskningsspørgsmål at kaste et nyt blik på det her. I den sammenhæng har vi stillet de informationer til rådighed og bistået de norske myndigheder i det omfang, det var ønsket. [...] Jeg har det sådan, at jeg ikke ved, om det er ny og afgørende information, der er kommet frem i den pågældende sammenhæng, som er nævnt her. Jeg ved at folk, som har været dybt involveret i sagen, ikke mener, at det er nye informationer. Det har man i hvert fald sagt til mig, at det ikke var, men nu har norsk politi i hvert fald de pågældende informationer, og så må det jo indgå i den videre sagsgang deroppe."

I forhold til spørgsmålet om den parlamentariske undersøgelseskommission i Norge, svarede justitsministeren:

"Umiddelbart er vi ikke bekendt med, at vi har fået nogen henvendelse. Men vi bistår og står til rådighed for de norske myndigheder i den her sag, det gælder selvfølgelig også undersøgelseskommissionen."



8. Åbent samråd 25. maj 2016¹²

Åbent samråd af 25. maj 2016 med erhvervs- og vækstminister Troels Lund Poulsen (V) om Scandinavian Star.

Samrådsspørgsmål BJ, REU alm. del 2015-16 stillet af Søren Søndergaard (EL):¹³

"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?"

Følgende er et uddrag af erhvervs- og vækstministerens talepapir fra samrådet.¹⁴

"[...]

[Generelt om Søfartsstyrelsens virke]

[...]

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. [...]

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.

[...]

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.

¹² www.ft.dk/udvalg/udvalgene/REU/kalender/14878/samraad.htm

¹³ www.ft.dk/samling/20151/alm.del/reu/samspmbj/1615736.pdf

¹⁴ Talepapiret er tilgængeligt her: [www.ft.dk/samling/20151/alm-del/reu/spm/635/svar/1329641/1641143.pdf](http://www.ft.dk/samling/20151/alm.del/reu/spm/635/svar/1329641/1641143.pdf)



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.

[...]

[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.

[...]

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

Derimod er der udsagn i arkivmaterialet, som siger, at man ikke 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 sejladserne.

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.

[...]

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.

[...]

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.

[...]

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 dels 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 tiltalerejsning 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.

[...]

[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 skibsinspektør 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.
[...]"



9. Lovforslag L 171, 2015-16¹⁵

Lovforslag L 171, 2015-16 til lov om nedsættelse af en hurtigtarbejdende undersøgelsesgruppe vedrørende branden på »Scandinavian Star«

Af: Lisbeth Bech Poulsen (SF), Jonas Dahl (SF) og Karsten Hønge (SF)

1. behandlet / henvist til udvalg den 27. maj 2016

Lovforslag L 171, 2015-16 havde til formål at nedsætte en hurtigtarbejdende undersøgelsesgruppe, som skulle undersøge visse forhold i tilknytning til branden på skibet »Scandinavian Star«. Gruppen skulle bestå af 3 medlemmer udpeget af justitsministeren efter indstilling fra Advokatrådet og universiteternes juridiske fakulteter.

Undersøgelsesgruppen skulle have til opgave at undersøge og klarlægge:

- 1) Ejerforholdene omkring skibet »Scandinavian Star«.
- 2) Omstændighederne ved Søfartsstyrelsens undersøgelse af sagen og de efterfølgende udtalelser, hvor ledende ansatte har udtrykt mistillid til processen.
- 3) Omstændighederne ved øvrige danske myndigheders rolle i sagen.
- 4) Hvorvidt resultaterne af de under nr. 1-3 foretagne undersøgelser bør give anledning til nedsættelse af en undersøgelseskommision.

9.1. Udvalgte citater fra 1. behandlingen af lovforslaget

Justitsminister Søren Pind udtalte bl.a. følgende under lovforslagets 1. behandling, hvor han beskrev efterforskningen af branden:

”Efter den tragiske hændelse blev der iværksat et omfattende udrednings- og efterforskningsarbejde for at klarlægge årsagerne til branden og vurdere ansvarsforholdene ved ulykken. Der blev i den forbindelse indgået en aftale mellem Danmark, Norge og Sverige om at nedsætte en fælles undersøgelseskommision, Granskningsudvalget. Granskningsudvalget havde bl.a. til opgave at vurdere årsagerne til ulykken og skibets tilstand, men ikke at foretage en egentlig strafferetlig vurdering. Granskningsudvalget afgav i januar 1991 sin rapport til det norske justitsministerium.

Der blev ligeledes efter ulykken indgået en aftale mellem de norske, svenske og danske myndigheder om at opdele efterforskningen i sagen. Branden og dens umiddelbare årsag blev således efterforsket af de norske myndigheder, brandslukningsarbejdet og de tekniske forhold på skibet blev undersøgt af de svenske, og skibets ejer- og forsikringsforhold samt skibets almindelige sødygtighed og overensstemmelse med den søretlige lovgivning blev efterforsket af de danske.

¹⁵ www.ft.dk/samling/20151/lovforslag/L171/index.htm



Herhjemme førte den danske efterforskning af bl.a. skibets almindelige sødygtighed og overensstemmelse med den søretlige lovgivning til, at der blev rejst tiltale mod skibets reder, direktøren i rederiet og skibets kaptajn for overtrædelse af en 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.

Efterfølgende har Rigsadvokaten og Justitsministeriet behandlet en række anmodninger om genoptagelse af den danske del af efterforskningen. Rigsadvokaten har senest i december 2010 afgjort, at der ikke er grundlag for at genoptage den del af sagen, som har været efterforsket af danske myndigheder.

I Norge blev efterforskningen af sagen om brandstiftelsen henlagt af den norske rigsadvokat i 1991 på bevisets stilling. De norske myndigheders efterforskning pegede på, at branden var påsat, og at den mest sandsynlige brandstifter var en dansk passagerer, der selv omkom ved branden. Der blev således ikke rejst en straffesag mod nogen personer. Den norske rigsadvokat har efterfølgende flere gange afvist at genoptage efterforskningen af branden og dens umiddelbare årsag, hvilket senest skete i januar 2012.

På baggrund af oplysninger fra Stiftelsen efterforskning av mordbrannen Scandinavian Star traf den norske rigsadvokat imidlertid i april 2013 beslutning om, at politiet i Oslo, som oprindeligt stod for efterforskningen af den norske del af sagen, skulle foretage en ny grundig vurdering af, om der var grundlag for at iværksætte ny efterforskning af brandstiftelsen om bord. Politimesteren i Oslo nedsatte herefter en projektgruppe, som har foretaget en gennemgang af det foreliggende efterforskningsmateriale, herunder materialet fra den danske sag, der blev stillet til rådighed for projektgruppen. Efter gennemgang af materialet nåede gruppen frem til ikke at anbefale en ny efterforskning af sagen.

Politimesteren i Oslo tilkendegav imidlertid, at projektgruppens gennemgang viste, at mulige økonomiske motiver kun blev efterforsket i begrænset omfang. De norske myndigheder har på den baggrund i 2014 delvis genoptaget efterforskningen med henblik på at undersøge, om der kan have været økonomiske motiver til brandstiftelsen. Rigsadvokaten i Danmark har i den forbindelse stillet alt materiale til rådighed og har også bistået nordmændene med en række efterforskningsskridt og besvarelser af konkrete forespørgsler. Ansvar for den nye efterforskning er placeret hos politiet i Oslo, som i efterforskningen bl.a. også har inddraget de oplysninger, der har været offentligt omtalt i de danske medier i foråret.



Ved siden af den strafferetlige efterforskning er der i Norge desuden på baggrund af en stortingsbeslutning af 12. maj i fjor nedsat en uafhængig granskningskommission vedrørende »Scandinavian Star«-sagen. Granskningskommissionen har til formål at vurdere, om de faktiske forhold, som er blevet fremlagt i forbindelse med Stortingets tidligere behandling af sagen, herunder altså oplysninger i Granskningsudvalgets rapport fra januar 1991, giver et korrekt og fyldestgørende billede af sagen i lyset af den information, som senere er kommet frem. Kommissionen skal endvidere vurdere de offentlige myndigheders opfølgning. Der foregår således for tiden to undersøgelser i Norge.

Jeg forstår til fulde ønsket om en afklaring, og jeg er enig i, at en så alvorlig sag naturligvis skal undersøges til bunds. Når det er sagt, må jeg indrømme, at det er vanskeligt at se formålet med, at Danmark parallelt med tiltagene i Norge laver en selvstændig undersøgelse.

Vi bør derfor under alle omstændigheder afvente resultaterne heraf, og på den baggrund kan regeringen ikke støtte lovforslaget."

Lisbeth Bech Poulsen (SF) stillede følgende spørgsmål til justitsministeren:

"Tak. Der er jo kommet nye oplysninger frem. I hvert fald har en tidligere skibsinspektør, Flemming Thue Jensen, som er meget central i sagen, været ude og sige, at han har oplysninger, der vedrører sagen. Det har Rigsadvokaten jo anerkendt. Der er gået 1 ½ år, siden han første gang henvendte sig til Søfartsstyrelsen, hvorfra sagen så blev sendt videre til Rigsadvokaten, som ikke gik videre med de her oplysninger. Det er jo fuldstændig grotesk, at det ikke bliver ført videre, hvis man er centralt placeret i en sag og har været skibsinspektør og siger: Jeg har afgørende viden om den her sag. Det er jo helt absurd, at det så bliver lukket ned.

Der er så mange uafklarede spørgsmål i den her sag, specielt i forhold til det, som blev Danmarks rolle i opklaringsarbejdet dengang: ejerforhold, motiv osv. Synes ministeren, at vi kan sige til de danske ofre og deres pårørende, at vi ikke vil lave en selvstændig dansk undersøgelse, hvor danske myndighedspersoner kan blive afhørt under vidneansvar?"

Justitsminister Søren Pind svarede følgende:

"Jeg tror ikke, at jeg har lagt skjul på, at jeg synes, det er bemærkelsesværdigt, at den pågældende har ventet så lang tid på at fremkomme med de informationer, han mener at have. Det er der også nogle af de pårørende der har givet udtryk for. Det forstår jeg heller ikke. Men sagen er jo sådan set den, at de pågældende oplysninger også indgår i den genoptagne efterforskning i Norge. Flemming Thue Jensen og den daværende chef i Søfartsstyrelsen er i den forbindelse blevet afhørt – de er blevet afhørt – ved



en indenretlig afhøring den 16.marts, hvor også norsk politi og den norske anklagemyndighed og en række norske bistandsadvokater var til stede.

Så nej, det synes jeg ikke. Jeg mener, at vi bør afvente resultatet af de norske undersøgelser. Det ville være meget mærkeligt, synes jeg, hvis vi skulle til at foretage en parallel undersøgelse. Det er så også det, jeg har sagt om den sag. Jeg har ikke konkluderet, hvad der så skal ske, når de norske resultater foreligger.”

Lisbeth Bech Poulsen (SF) spurgte opfølgende bl.a., om det var korrekt, at norske myndigheder ikke kan afhøre danske myndighedspersoner under vidneansvar, og at de ikke kan kræve alt materiale udleveret, hvortil justitsministeren bl.a. svarede:

”Den pågældende er afhørt af danske myndigheder, mens norske myndigheder var til stede. Jeg kan bare sige, at jeg ikke har konkluderet andet, end at vi skal afvente de norske undersøgelser, som snart vil være færdiggjort. Jeg kan ikke se formålet med en parallel dansk undersøgelse i den her sammenhæng. [...]”

Efter ordførerrunden anmodede justitsminister Søren Pind igen om ordet, hvor han bl.a. udtalte følgende om Oslo Politis afhøring af Flemming Thue Jensen:

”[...] det foregik på den måde, at Søfartsstyrelsen, efter det var kommet frem, at norsk politi i 2014 havde genoptaget efterforskningen af sagen, rettede telefonisk henvendelse til Justitsministeriet om den genoptagne efterforskning. Og i forlængelse af det kontaktede rigsadvokaturen telefonisk Søfartsstyrelsen, som oplyste, at nogle medarbejdere i Søfartsstyrelsen var interesserede i at bistå med opklaring af sagen. Det, Rigsadvokaten oplyste om det, var, at der var tale om en henvendelse af mere overordnet karakter og f.eks. ikke oplysninger om konkrete bevisfund m.m., og derfor fandt Rigsadvokaten ikke anledning til umiddelbart at rette henvendelse til Oslo Politi. Alligevel kontaktede Rigsadvokaten den 23. februar 2016 Oslo Politi med henblik på at sikre, at de norske myndigheder var blevet gjort bekendt med oplysningerne. Det skete, efter at Flemming Thue Jensen i februar 2016 over for offentligheden havde tilkendegivet, at han havde oplysninger i sagen, som ikke tidligere var kommet frem. Og Rigsadvokaten har oplyst, at de pågældende oplysninger indgår i den genoptagne efterforskning i Norge, og at bl.a. Flemming Thue Jensen den 16. marts 2016 blev afhørt – jeg kan forstå, at der er nogle, der siger, at det kan man ikke, men det blev han altså – ved en indenretlig afhøring under deltagelse af norsk



politi, den norske anklagemyndighed og en række norske bistandsadvokater.”

Efterfølgende bad Peter Kofod Poulsen (DF) ministeren bekræfte, at ”såfremt de norske myndigheder måtte kontakte de danske myndigheder for at få oplysninger udleveret, så vil Danmark selvfølgelig udlevere alle slags oplysninger, som nordmændene måtte være interesseret i”, hvortil ministeren bl.a. svarede:

”Tak til spørgeren for at stille spørgsmålet, for ja, det vil de danske myndigheder. Det har jeg sagt under ministeransvar under et samråd, og nu siger jeg det også i Folketingssalen.”



10. Åbent samråd 30. august 2016¹⁶

Åbent samråd af 30. august 2016 med justitsminister Søren Pind om Scandinavian Star.

Samrådsspørgsmål BX, REU alm. del 2015-16, stillet af Søren Søndergaard (EL)¹⁷:

"Hvad kan ministeren oplyse om Justitsministeriets og/eller Rigsadvokatens rolle i forhold til den manglende videregivelse til de norske myndigheder af Flemming Thue Jensens henvendelse fra juli 2014 vedrørende mordbranden på Scandinavian Star?"

Følgende er et uddrag af justitsministerens talepapir fra samrådet:¹⁸

" [...]

3. Justitsministeriet har gennem den seneste tid givet udvalget en række skriftlige svar på spørgsmål, som har en nær sammenhæng med det spørgsmål, som er stillet til mundtlig besvarelse i dag. Justitsministeriet og Rigsadvokaten har foranlediget af dagens samråd derfor også undersøgt, om der er grundlag for at supplere de oplysninger, som udvalget allerede har fået om forløbet. Det er der ikke. Derfor vil min besvarelse i dag også gengive de oplysninger, som udvalget allerede er bekendt med.

[Justitsministeriets rolle i forbindelse med Søfartsstyrelsen henvendelse i august 2014]

4. For så vidt angår Justitsministeriets kontakt med Søfartsstyrelsen i august 2014, kan jeg bl.a. henvise til de e-mails og notitser, som er blevet oversendt til udvalget i forbindelse med besvarelsen den 24. juni 2016 af udvalgets spørgsmål nr. 673.

Det fremgår heraf, at en vicedirektør fra Søfartsstyrelsen telefonisk kontaktede Justitsministeriet den 5. august 2014. Efter det oplyste vedrørte telefonopkaldet norsk politis beslutning om at genoptage efterforskningen i Scandinavian Star-sagen.

Det fremgår endvidere, at den telefoniske henvendelse efterfølgende blev drøftet mellem en medarbejder og en kontorchef i Justitsministeriet. Den pågældende kontorchef erindrer i dag ikke, hvad medarbejderen nærmere gengav fra sin samtale med Søfartsstyrelsen, men er dog sikker på, at det ikke var "noget opsigtsvækkende".

¹⁶ Samrådet kan ses her: www.ft.dk/udvalg/udvalgene/REU/kalender/14657/samraad.htm

¹⁷ www.ft.dk/samling/20151/almdel/REU/samsp/BX/1645383.pdf

¹⁸ Talepapiret er tilgængeligt her: www.ft.dk/samling/20151/almdel/reu/spm/854/index.htm



Det fremgår endvidere, at kontorchefen var bekendt med, at Rigsadvokaten var i dialog med norsk politi om Scandinavian Star-sagen, hvorfor kontorchefen samme dag rettede henvendelse til Rigsadvokaten og aftalte, at Rigsadvokaten skulle kontakte Søfartsstyrelsen. Det sidste Justitsministeriet foretog sig i anledning af Søfartsstyrelsens henvendelse var derfor at videresende de relevante kontaktoplysninger på vicedirektøren fra Søfartsstyrelsen til Rigsadvokaten.

Herefter hører Justitsministeriet ikke yderligere om Flemming Thue Jensens henvendelse til Søfartsstyrelsen, før Flemming Thue Jensen holder sit pressemøde i Oslo den 21. februar 2016.

Jeg kan i forlængelse heraf tilføje, at Justitsministeriet ikke ses at have modtaget materiale eller henvendelser om Scandinavian Star direkte fra Flemming Thue Jensen.

[Rigsadvokatens rolle i forbindelse med Søfartsstyrelsens henvendelse i august 2014]

5. Med hensyn til Rigsadvokatens kontakt med Søfartsstyrelsen vil jeg i det følgende henholde mig til de oplysninger, som jeg har modtaget fra Rigsadvokaten i forbindelse med mine besvarelser den 24. juni 2016 af blandt andet spørgsmål 672 og 673 fra udvalget.

Rigsadvokaten har således oplyst, at Rigsadvokaten i forlængelse af samtalen mellem Justitsministeriet og Søfartsstyrelsen i august 2014 telefonisk kontaktede Søfartsstyrelsen. Søfartsstyrelsen oplyste over for Rigsadvokaten, at nogle medarbejdere i Søfartsstyrelsen var interesserede i at bistå med opklaringen af sagen, hvis der var behov for det.

Rigsadvokaten har endvidere oplyst, at henvendelsen var af mere overordnet karakter og f.eks. ikke omhandlede oplysninger om konkrete bevisfund mv. I det lys fandt Rigsadvokaten ikke anledning til umiddelbart at rette henvendelse til Oslo Politi, ligesom Rigsadvokaten af samme grund heller ikke udfærdigede et telefonnotat vedrørende samtalen.

Rigsadvokaten har desuden oplyst, at Oslo Politi samme måned – dvs. i august 2014 – rettede henvendelse til Rigsadvokaten med anmodning om bistand under den efterforskning, som Oslo Politi på daværende tidspunkt ville iværksætte.

Rigsadvokaten anmodede herefter ved brev af 11. september 2014 Københavns Politi om at yde bistand til de norske myndigheder, hvis der blev behov for det, f.eks. i form af bistand til at foretage konkrete efterforskningskridt i Danmark.



6. Som jeg også har tilkendegivet i min besvarelse af spørgsmål 672 fra udvalget, så var det Rigsadvokaten, som besluttede, at der ikke umiddelbart var grundlag for at kontakte Oslo Politi på baggrund af de oplysninger af mere overordnet karakter, som Rigsadvokaten modtog telefonisk fra Søfartsstyrelsen.

7. Jeg hæfter mig i øvrigt ved, at Rigsadvokaten og dansk politi efter det oplyste har haft et godt samarbejde med Oslo Politi i forbindelse med den genoptagne norske efterforskning. De danske myndigheder har således på anmodning fra Oslo Politi bistået med en række efterforskningsskridt, herunder bl.a. afhørt vidner, indhentet editionskendelser samt foretaget ransagninger.

Flemming Thue Jensen er desuden blevet indenretligt afhørt i Danmark. Det skete den 16. marts 2016 i Københavns Byret. Vi må på den baggrund antage, at Flemming Thue Jensen nu har videregivet den viden, han måtte have haft, og at disse oplysninger er indgået i Oslo Politis netop afsluttede efterforskning.

Tak for ordet.”

Under samrådet udtalte justitsministeren bl.a. vedr. notatpligt som svar på et spørgsmål fra Søren Søndergaard (EL):

”Ift. notatpligt, så er det så sådan efter offentlighedslovens § 13, at den notatpligt den gælder kun for sager, hvor en myndighed skal træffe afgørelser. Der er også på ulovbestemt grundlag en notatpligt i visse andre sager. Det kan jeg henvise spørgeren til en nærmere redegørelse for, som Justitsministeriet har gjort af 18. november 2018 i spørgsmål nr. 75 i forhold til Folketingets Retsudvalg. I forhold til den konkrete sag vil jeg henholde mig til, at Rigsadvokaten har tilkendegivet, at man ikke fandt anledning til at gøre et notat efter samtalen med Søfartsstyrelsen, da man som sagt vurderede, at henvendelsen fra Søfartsstyrelsen var af mere overordnet karakter.”



11. Forespørgsel F 32, 2018-19 (1. samling)¹⁹

Forespørgsel F 32, 2018-19 (1. samling), om status for »Scandinavian Star«-sagen.

Af: Peter Kofod (DF), Lise Bech (DF), Susanne Eilersen (DF), Dennis Flydtkjær (DF), Hans Kristian Skibby (DF) og Peter Skaarup (DF)

Til: Justitsminister Søren Pape Poulsen (KF)

Forespørgslen: Vil regeringen give en status for »Scandinavian Star«-sagen og oplyse, hvilke initiativer regeringen påtænker at iværksætte?

Forhandling foretaget den 28. marts 2019

Afstemning foretaget den 2. april 2019

11.1. Udvalgte citater fra forhandlingen

Justitsminister Søren Pape Poulsen udtalte bl.a. følgende under besvarelsen af forespørgslen:

”Desværre er det jo ikke lykkedes at finde den eller de skyldige, på trods af at de danske, norske og svenske myndigheder fra 1990 og frem til 2017 har udført en lang række undersøgelser af sagen.

Jeg tror roligt, jeg kan sige, at der er tale om omfattende og grundige undersøgelser af branden og dens umiddelbare årsag, de tekniske forhold på skibet, skibets ejer- og forsikringsforhold samt skibets sødygtighed. Senest har den norske granskningskommission offentliggjort sin rapport i juni 2017. Rapportens hovedkonklusioner svarer grundlæggende til det, som myndighederne tidligere har konkluderet. Det er derfor min opfattelse, at der ikke er grundlag for at igangsætte yderligere danske undersøgelser af sagen. Jeg ved ganske enkelt ikke, hvad det skulle være.

Men det er også vigtigt at understrege, at en mordbrand jo aldrig forældes. Der skal ikke være tvivl om, at hvis nogen på et senere tidspunkt skulle erkende ildspåsættelsen, eller hvis der skulle komme afgørende nye oplysninger frem, ja, så vil sagen naturligvis kunne genoptages.

[...]

Men lige så vigtigt er det også at sige, at den her sag aldrig kan forældes. Kommer der noget, så kan den tages op igen. Men da skal der selvfølgelig være et grundlag for at gøre det, og det må politiet jo vurdere, efterhånden som de måtte få eventuelle anmeldelser ind. Tak.”

Adspurgte af Peter Kofod (DF), om ministeren synes, at hele ejer- og forsikringsdelen er efterforsket tilfredsstillende af dansk politi indtil videre, svarede justitsminister Søren Pape Poulsen bl.a.:

¹⁹ www.ft.dk/samling/20181/foresporgsel/f32/index.htm



"Når vi så taler ejerforhold og den slags ting, har Rigsadvokaten jo i forbindelse med genoptagelsesansøgningerne i 2005 og 2010 vurderet, at salget af »Scandinavian Star« var et reelt salg. Rigsadvokaten har endvidere også sagt, at selv om det måtte være muligt at fremskaffe nye oplysninger om ejerforholdene, så vil det jo ikke i sig selv være tilstrækkeligt til at rejse en straffesag. Begrundelsen er, at nye oplysninger om ejerforhold jo ikke i sig selv udgør det nødvendige bevis for, at den eller de pågældende personer i 1990 måtte have planlagt eller påsat branden på anden måde, og det er også det, granskningskommissionen har lagt til grund i sin rapport, nemlig at »Scandinavian Star« var reel ejer af skibet på tidspunktet for branden."

Adspurgte af René Gade (ALT), om sporet omkring forsikringssvindel har været undersøgt, svarede justitsminister Søren Pape Poulsen:

"Det, jeg ved om det, er, at Rigsadvokaten i sine meget omfattende undersøgelser – navnlig tilbage i 2005 – vurderede, at der ikke er forhold, som giver anledning til at iværksætte yderligere efterforskning. Og så har granskningskommissionen endvidere konkluderet, at der ikke er noget, der tyder på, at der blev tegnet en gunstig høj forsikring. Altså, der har været en reel handel, hvor forsikringssummen ikke var unormalt høj, og derfor har konklusionerne i granskningskommissionens rapport vedrørende forsikringsforholdene svaret til det, som danske myndigheder tidligere har konkluderet."

11.2. Forslag til vedtagelse

Under forhandlingen blev forslag til vedtagelse V 85, 2018-19 (1. samling) fremsat. Forslaget blev efterfølgende vedtaget med 103 stemmer for (S, DF, V, EL, LA, ALT, RV, SF og KF). Ingen stemte imod eller hverken for eller imod.

Forslaget til vedtagelse havde følgende ordlyd:

"Folketinget konstaterer, at mordbranden på Scandinavian Star natten til den 7. april 1990, hvor 159 voksne og børn omkom, stadig er uopklaret. Det er først og fremmest dybt smertefuldt for de mange efterladte, men også for samfundet som helhed, at det endnu ikke er lykkedes at finde og straffe de ansvarlige for den største mordbrand i Skandinavien efter anden verdenskrig. Ansvar for en sådan forbrydelse forældes aldrig, og hvis politiet får nye oplysninger i sagen, skal de fortsat vurderes med henblik på eventuel undersøgelse med henblik på opklaring."



12. Forespørgsel F 63, 2019-20²⁰

Forespørgsel F 63, 2019-20 Om opklaringsarbejdet om mordbranden på »Scandinavian Star«.

Af: Af: Søren Søndergaard (EL), Jeppe Bruus (S), Peter Skaarup (DF), Jens Rohde (RV), Karina Lorentzen Dehnhardt (SF) og Torsten Gejl (ALT)

Til: Justitsminister Nick Hækkerup (S)

Forespørgslen: Hvad kan regeringen oplyse om status for opklaringsarbejdet af mordbranden på »Scandinavian Star«, hvor 159 personer blev dræbt, og i forlængelse heraf redegøre for, hvad regeringen agter at gøre, for at en opklaring kommer nærmere?

Forespørgslen bortfaldt og forventes genstillet i folketingsåret 2020-21.

²⁰ www.ft.dk/samling/20191/foespoergsel/f63/index.htm



13. Udvalgte skriftlige besvarelser

13.1. Berigtiget besvarelse af REU alm. del spm. 1253, 2019-20²¹

Den 12. oktober 2020 oversendte Justitsministeriet en berigtiget besvarelse af REU alm. del spm. 1253, 2019-20. Følgende fremgår af berigtigelsesbrevet:

"Berigtigelse af besvarelse af 16. juni 2020 af spørgsmål nr. 1253 (Alm. del) fra Folketingets Retsudvalg

Det fremgår af Justitsministeriets besvarelse af 16. juni 2020 af spørgsmål nr. 1253 (Alm. del) fra Folketingets Retsudvalg, at Københavns Politi har oplyst, at spørgsmålet om, hvorvidt skibet "Scandinavian Star" var forsikret for cirka det dobbelte af skibets reelle værdi, har været fremsat flere gange, og at politiet har gennemført omfattende undersøgelser heraf. Det fremgår endvidere, at politiets efterforskning ikke førte til, at spørgsmålet om overforsikring kunne bevises.

I forbindelse med besvarelsen af spørgsmål nr. 1546 (Alm. del) fra Folketingets Retsudvalg er Justitsministeriet imidlertid blevet opmærksom på, at Justitsministeriet ved en fejl har skrevet, at det var politiet, som forestod de omfattende undersøgelser. Det bør derfor berigtiges, at der i forhold til de nævnte undersøgelser rettelig henvises til den omfattende redegørelse, som Rigsadvokaten i forbindelse med en tidligere anmodning om genoptagelse af sagen udarbejdede i 2005, og som bl.a. omfattede ejer- og forsikringsforholdene, samt de undersøgelser, der blev foretaget af de norske myndigheder.

Justitsministeriet skal beklage, at besvarelsen fejlagtigt angiver, at det var politiet, der foretog de omfattende undersøgelser.

Justitsministeriet fremsender på den baggrund en berigtiget besvarelse af spørgsmål nr. 1253 (Alm. del) til Folketingets Retsudvalg.

Nick Hækkerup / Thomas Højgaard"

Spørgsmål 1253, REU alm. del, 2019-20 samt den berigtigede besvarelse fra justitsminister Nick Hækkerup lyder således:

"Spørgsmål nr. 1253 (Alm. del) fra Folketingets Retsudvalg:

Vil ministeren oplyse, om Justitsministeriet var bekendt med, at kilder helt tæt på forsikringen af "Scandinavian Star" bl.a. Svein Dammen, som stod for kaskoforsikringen af skibet indtil godt en uge før branden den 7. april 1990, anså både salgsprisen på 21,7 millioner dollar og forsikringssummen

²¹ www.ft.dk/samling/20191/almindel/REU/spm/1546/index.htm



på 24 millioner dollar for urealistisk højt sat, da daværende justitsminister Søren Pape (KF) i et svar til Folketinget afviste, at der var noget som helst grundlag for at antage, at skibets salgsværdi og forsikringssum "skulle være kunstigt højt sat". Der henvises til svar på REU alm. del - spørgsmål 1120 (2017-18).

Svar:

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

"Rigsadvokaten har til brug for besvarelsen indhentet en udtalelse fra Københavns Politi via Statsadvokaten i København, som har oplyst følgende:

"Spørgsmålet om, hvorvidt skibet "Scandinavian Star" ved en forsikringssum på 24 mio. USD var forsikret for cirka det dobbelte af skibets reelle værdi, har været fremsat flere gange, og både Rigsadvokaten og de norske myndigheder har gennemført omfattende undersøgelser heraf. Disse undersøgelser har imidlertid ikke ført til, at spørgsmålet om overforsikring har kunnet bevises.

Københavns Politi kan i den forbindelse uddybende henvise til, at Rigsadvokaten i 2005 udarbejdede en omfattende redegørelse om bl.a. ejer- og forsikringsforhold, herunder om mulig overforsikring af skibet, som led i behandlingen og vurderingen af, om efterforskningen i straffesagen om branden ombord på Scandinavian Star skulle genoptages. Det fremgår bl.a. af redegørelsen, at Rigsadvokaten på baggrund af de foreliggende oplysninger var af den opfattelse, at der ikke var grundlag for at antage, at skibets salgsspris på 21,7 mio. USD skulle være kunstigt højt sat, og at tilsvarende gjorde sig gældende for så vidt angår forsikringssummen på 24 mio. USD.

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 forsikrings-svig. Oslo Politi gennemgik i perioden fra den 30. juni 2014 til den 30. juni 2016 både den tidligere efterforskning, herunder også det danske materiale, samt nye oplysninger i sagen.

Efterforskningen af det økonomiske motiv omfattede blandt andet ejerforholdene, salgstransaktionen (herunder prisvurdering/værdivurdering af Scandinavian Star) samt forsikringsforholdene (herunder spørgsmålet om eventuel overforsikring af skibet).



Oslo Politi traf den 9. august 2016 afgørelse om, at sagen på ny skulle henlægges. Oslo Politi konkluderede 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. Afgørelsen blev påklaget til statsadvokaten for Oslo-området, som den 2. maj 2017 tiltrådte afgørelsen.

Den granskningskommission, som Stortinget i Norge nedsatte i 2015, og som afgav sin rapport den 1. juni 2017, har heller ikke fundet holdepunkter for, at der skulle have været tale om overforsikring af skibet som led i forsikringsbedrageri.

Det kan endelig tilføjes, at Københavns Politi ikke som led i sagens behandling har haft kontakt med Svein Dammen, og Københavns Politi er heller ikke bekendt med, om oplysninger fra Svein Dammen er indgået i norsk politis undersøgelser. Som nævnt ovenfor er spørgsmålet om, hvorvidt Scandinavian Star var overforsikret, dog langt fra nyt, men har tværtimod tidligere været genstand for omfattende undersøgelser i både Danmark og Norge. På den baggrund giver oplysningerne fra Svein Dammen efter Københavns Politis opfattelse ikke umiddelbart anledning til fornyede undersøgelser.”

Jeg vil gerne understrege – som jeg også tilkendegav i min besvarelse af 17. marts 2020 af spørgsmål nr. 979 (Alm. del) fra Folketingets Retsudvalg – at det strafferetlige ansvar for en mordbrand aldrig forældes, hvilket også blev fastslået i Folketingets vedtagelse nr. V 85 af 2. april 2019 (1. samling 2018-2019). Hvis der kommer nye oplysninger frem i sagen, så vil Københavns Politi således fortsat foretage en vurdering af de pågældende oplysninger med henblik på at vurdere, om der er grundlag for at genoptage efterforskningen af sagen.”

13.2. REU alm. del svar på spm. 1546²²

”Vil ministeren oplyse, om materialet fra politiets ”omfattende undersøgelser” af f.eks. forsikringssummen på Scandinavian Star, jf. svar på REU alm. del - spørgsmål 1253, er indeholdt i de 18 arkivkasser eller er denne undersøgelse journaliseret et andet sted?”

”Svar:

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

²² www.ft.dk/samling/20191/alm.del/REU/spm/1546/index.htm



"Københavns Politi har oplyst, at undersøgelserne af ejer- og forsikringsforholdene foretaget af Frederiksbergs Politi i forbindelse med den oprindelige straffesag ligger i de 18 arkivkasser."

Justitsministeriet skal desuden bemærke, at der i forbindelse med besvarelsen af dette spørgsmål er sket en samtidig berigtigelse af besvarelsen af 16. juni 2020 af spørgsmål nr. 1253 (Alm. del) fra Folketingets Retsudvalg."