

Folketingets Retsudvalg

Folketinget
Christiansborg
1240 København

Offentligt bilag

Erhvervsminister

Simon Kollerup

Erhvervsministeriet
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Pressen

Scandinavian Star skandalen

D. 24 september 2022

Søfartsmyndigheder i Danmark og Norge har kollektivt ansvar for kontrolsvigt på skibet Scandinavian Star forud for, at skibet gik i rute fart i april 1990.

Støtteforeningerne efter Scandinavian Star har intet hørt fra den ansvarlige minister:

Nu reagerer Scandinavian Stars Danske Støtteforening.

**Når kendsgerningerne sættes i perspektiv
med 32 års forsinkelse.**

Regeringen i Danmark igangsatte, i december 2020, en ekstern juridisk undersøgelse af, om passagerfærgen Scandinavian Star skulle have været synet/kontrolleret efter de i 1990 dagældende regler, inden den sejlede fra Frederikshavn.

Undersøgelsen i Danmark har været gennemført af Vibe Garf Ulfbeck, juraprofessor og centerleder for jura på Københavns Universitet, og Ole Terkelsen, lektor på Aarhus Universitet, og resultatet af undersøgelsen forelå d. 5. september 2022.

Konklusionerne er klare.

Undersøgelsen finder, at Søfartsstyrelsen ikke havde organiseret havnestatskontrollen på en sådan måde, at man generelt tilsikrede kontrol af passagerskibe, der sejlede under bekvemmelighedsflag, inden de blev sat i fast rutefart fra dansk havn. Undersøgelsen finder, at styrelsen efter det eksisterende regelsæt kombineret med krav om forsvarlig forvaltning, skulle have foretaget havnestatskontrol, inden skibet sejlede med passagerer første gang i Danmark.

Undersøgelsen afspejler også, tilsvarende ansvar hos norske Søfartsmyndigheder, som på samme måde har været passiv i sit kontrolansvar.

Havnestatskontrol af Scandinavian Star ville have medført, at skibets sejltilladelser var blevet inddraget og medført, at Scandinavian Star skulle have været underkastet et fuldstændigt nyt hovedsyn for derefter, at kunne blive godkendt af Søfartsstyrelsen ved udstedelse af ny certifikatrække.

Alternativet var, Scandinavian Star fik udstedt begrænset tilladelse til, at sejle som fragtskib med begrænset besætning til, at sejle skibet til et forudbestemt værft og eller ophug i indien. Men en tilladelse som fragtskib med begrænset besætning, ville også kræve, at skibet var i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand, og at alene Søfartsstyrelsen kunne give skibet grønt lys for, at skibet kunne forlade dansk havn, og det samme gælder for den norske Søfartsmyndighed.

Det er uomtvisteligt, at Søfartsstyrelsen brød loven, da styrelsen undlod, at kontrollere Scandinavian Star, i en såkaldt havnestatskontrol, inden skibet sejlede fra Frederikshavn mod Oslo i april 1990. Ved havnestatskontrol forstås en kontrol af skibets certifikater, hvor der kun blev foretaget yderligere inspektion, såfremt, der var åbenbare grunde til at antage, at skibet trods certifikater, ikke levede op til kravene.

De åbenbare grunde stod i kø.

Søfartsstyrelsen i København og kontoret i Frederikshavn var bekendte med rederne bag det tidligere Dano Linjen og deres måde, at agere på i forhold til skibets tekniske og sikkerhedsmæssige forhold, og eller mangel på samme.

I den forbindelse blev rederne også dømt for tilsidesættelse af sikkerhedsbestemmelser i forbindelse med driften af Vognmandsruten Korsør Nyborg.

Det fremgår også ved afhøring af Vicedirektør Hans Christensen d. 17. august 1992, at Søfartsstyrelsen nærmest blev brugt som konsulenter i perioden fra 1983 og frem til 1990, og det fremgår endvidere af afhøringerne, at rederen bag Vognmandsruten ikke havde forstand på sikkerhed og Søfartsstyrelsen, et antal gange, måtte tilbageholde skibe under udenlandsk flag.

Vicedirektør Hans Christensen oplyste endvidere, at rederne aldrig selv henvendte sig men, det var Søfartsstyrelsen som selv måtte konstatere og påtale fejl og mangler.

Vicedirektør Hans Christensen kritiserede også i sin afhøring, at rederne ikke havde en sikkerhedsorganisation bag skibene.

Afhøringerne følger denne skrivelse.

En anden skibsinspektør, ansat i Søfartsstyrelsen Lars Leander, blev i 1990 opdaget i, at lave sidemand's opgaver. Ud over sit arbejde som skibsinspektør i Søfartsstyrelsen, lavede Lars Leander også skibstekniske opgaver for "rederne" bag Scandinavian Star, så med andre ord, var der flere som kendte til redernes bedrifter og måder, at tackle sikkerheden på.

Avis omtale af Lars Leanders tjenestemand's sag i kølvandet på Scandinavian Star, er påført denne skrivelse.

En åbenbar grund mere.

Da Forsvarsadvokaterne, for de påståede ejere/redere, inden kapløbet om behandling af straffesagen, bad forsvarsadvokaterne Henrik Steen Andersen & Jakob Arevad om, at afhøre skibsinspektørerne som havde haft ansvaret for, at kontrollere Scandinavian Star i Frederikshavn. Søfartsstyrelsen gik i selvsving, og afviste alle muligheder for at få gennemført afhøring af styrelsens ansatte. Og hvis nogen skulle afhøres, var det styrelsen der bestemte hvem der kunne svare på de spørgsmål som fremkom. Men de ansvarlige skibsinspektører og regionschefen modsatte styrelsens direktør sig, i at blive afhørt. Søfartsstyrelsens direktør, T. Funder, skrev til Politimester Lemming på Frederiksberg, hvor på Funder bad Lemming om, at afvise kravet om denne afhøring, og i givet fald, nedlægge protest i retten. Hvorpå Lemming tilskrev Sø- og Handelsretten og bad retten afvise de tiltaltes anmodning om afhøring af de navngivne personer fra Søfartsstyrelsen. Søfartsstyrelsen var tydeligvis bange for, at skulle inkriminere sig selv og havne i straffesager for embedssvigt.

Det bærer korrespondancen mellem Funder, Lemming og Rigsadvokaten tydeligt spor af. Men de tiltalte sad tilsyneladende fast i struben på Søfartsstyrelsen og styrelsens svigt, at der blev lavet forhandlinger om, at indsnævre anklageskrifterne og undlade, påtale af skibets tekniske fejl og mangler og alene køre efter Lov om skibes sikkerhed § 23 for at undlade, at afholde båd brand samt evakueringsøvelser. Og dermed blev straffelovens § 252 fjernet, der siger, "at den der for vindings skyld udsætter nogen for nærliggende fare, straffes med op til 6 års fængsel".

Havde søfartsstyrelsen og anklagemyndigheden fastholdt § 252, havde forsvaret kommet med et retsligt modsvar, på den manglende havnestatskontrol.

Og tilbage i historikken.

Certifikaterne på Scandinavian Star levede ikke op til kravene, hvorfor der var åbenbare grunde til, at iværksætte en fysisk og omfattende kontrol af skibet.

Dels var Scandinavian Stars passenger ships safety certifikat, gældende for sejlads mellem Bahamas og Miami i Florida med en opgivet besætning på 240, og hvor besætnings antallet, er retningsvisende for

passagerantallet på godt 1400. En ændring af besætningsantallet d. 1 april 1990 til kun 100, vil derfor også have indflydelse på passagerantallet, og især i nødsituationer, idet ansvarsfordelingen skal fordeles mellem besætningsmedlemmer, som har gennemgået båd brand samt evakueringsøvelser mv.

Var man nåde dertil, skulle Søfartsstyrelsen have sikret sig, at der på Scandinavian Star var en nødplan, alle havde forstået deres sikkerhedspladser og de var indøvet i skibets nødberedskab.

Og da Søfartsstyrelsen i perioden fra d. 30 marts 1990 og frem til seneste afgang fra Frederikshavn d. 6 april 1990, ikke kunne finde dokumentation for afholdt båd, brand samt evakueringsøvelser, ville dette skulle gennemføres under søfartsstyrelsens tilstedeværelse og slutteligt godkendes.

Ved brandøvelserne skulle Søfartsstyrelsen sikre sig, at alt brandmateriel virkede, herunder skibets alarm, sprinklerudstyr og ikke mindst branddøre samt brandspjæld.

Skibets alarmer, sprinklerudstyr, branddøre, samt brandspjæld havde defekter eller var ikke funktionelle.

Ingen besætningsmedlemmer var instrueret i deres roller og ansvar i en nødsituation. Ingen vidste hvor redningsudstyret var og hvordan dette skulle betjenes.

Ved båd øvelser skulle Søfartsstyrelsen sikre sig, at redningsbåde samt redningsveste var i god og forsvarlig stand, at besætningen var uddannet i at sætte redningsbådede ud, og betjene redningsbådenes motorer mv.

Der var 10 redningsbåde på Scandinavian Star. 2 manglede motorer og de øvrige 8 redningsbåde, var der defekter ved samtlige motorer og omfattende råd og fejl. Flere af redningsbådene manglede vitale dele, så som bundpropper, årer og åregafler. Ved alle motorer var der fejl og ingen kunne startes.

Evakueringsøvelser er afgørende. Men der blev ikke afholdt øvelser på Scandinavian star. Enkelte iblandt besætningen kunne skandinavisk sprog. Skiltningen på skibet var på enten spansk eller engelsk og da

besætningen ikke deltog i evakuering eller redning af liv under branden, var passagerne overladt til sig selv.

Så ud fra åbenbare grunde, og i øvrige forhold ville dette også have været afdækket under Søfartsstyrelsens kontrol under besætningens rolle og ansvar. Her svigtede Søfartsstyrelsen også.

Efter mordbranden d. 7. april 1990, viste undersøgelser af Scandinavian Star, at der på skibet fandtes 36 fejl og mangler. De fleste fejl var alvorlige fejl på rednings og sikkerhedsudstyr.

Det er uomtvisteligt, at Søfartsstyrelsen, allerede ved den indledende certifikatkontrol, havde konstateret forhold "åbenbare grund" til, at gå dybere i Scandinavian Stars fejl og mangler. Derved kunne man konstatere, at en række fejl og mangler (36) på skibet ikke var nye opstået fejl og mangler. Men fejl og mangler, som også var på skibet før de seneste certifikater fra Klasseselskabet Lloyds blev udstedt i perioden fra januar 1990 og frem til marts 1990, hvor ingen fejl eller mangler forekom, hvorfor skibets certifikater var helt uden anmærkninger fra Lloyds. Scandinavian Star fremstod som ny renoveret og certificeret skib d. 1. april 1990 jf. Lloyds.

Risikoen var i udgangspunktet, at skibet kunne gå under myndighedernes radar i en inkompetent kontrol, hvor kontrolmyndigheden alene havde fået forevist godkendelserne på agter rampen eller ved oversendelse pr. telefax inden skibets ankomst. Alternativt kunne kontrolmyndighederne have foretaget opslag i Lloyds eget register samt i IMO og se der, at skibet var ny klasset og derfor vurderet, at der ikke var grund til, at kontrollere skibet. Men dette fritager ikke Søfartsmyndighederne i Danmark og Norge for det fysiske kontrolansvar under en havnestatskontrol.

Søfartsstyrelsen havde ikke organiseret havnestatskontrollen på en sådan måde, at man tilsikrede kontrol af passagerskibe, som Scandinavian Star der sejlede under bekvemmelighedsflag inden de blev sat i fast rutefart fra dansk havn. Om Søfartsstyrelsen bag de mørke tæpper har forholdt sig til klasseselskabets kontrol og certifikater, og derved undlod, at følge reglerne i en fysisk havnestatskontrol, er uvist. Men sandheden er, at både Danmark og Norge havde kontraheret med 6 klasseselskaber om, at de på Søfartsmyndighedernes både i Danmark og Norge var certificeret

til, at foretage kontrol og syn af skibe på vegne af både Danmark og Norge og med ansvar overfor Søfartsmyndighederne i Danmark og Norge i udøvelsen af kontrol og syn så alle kontrolsyn og hovedsyn levede op til de to landes nationale love og regler. Netop classeselskabet Lloyds, var ét ud af 6 classeselskaber, som Erhvervsministeren i Danmark, havde anerkendt og kontraherede med men, som også svigtede i sin kontrol af Scandinavian Star da skibet, på vegne af Bahamas, blev certificeret i perioden fra januar til april 1990. Lloyds udstedte certifikater, hvis indhold ikke levede op til sølovens regler. Certifikaterne var mangelfulde. Alt indhold var mangelfuldt og urigtigt, og skibet burde ikke have været godkendt af Lloyds.

Undersøgelsen af Søfartsstyrelsen udtaler skarpt, at styrelsen brød loven og de eksisterende regelsæt kombineret med krav om forsvarlig forvaltning, skulle have foretaget havnestatskontrol inden skibet sejlede med passagerer første gang i Danmark d. 1. april 1990.

Få dage efter mordbranden på Scandinavian Star stoppede, Industriminister Anne Birgitte Lundholdt, den ellers planlagte udlicitering af kontrol og syn til classeselskaberne efter, at ministeren fra Søfartsstyrelsen kunne konstatere, at kontrolansvaret for syn og kontrol havde vist, at classeselskabet Lloyds ikke levede op til det ansvar som var betingelserne. Men på tidspunktet for Scandinavian Star branden var kontrakterne med classeselskabet endnu ikke underskrevet, så ansvaret for syn og kontrol lå udelukkende i Søfartsstyrelsen i perioden.

Ingen kan bebrejde Søfartsmyndighederne, at nogen påsætter brande på et skib, som Scandinavian Star. Men Søfartsmyndighederne har det fulde ansvar for manglende lovpligtig kontrol.

Hvis kontrollen var iværksat og gennemført, som forudsat af reglerne, ville følgende have været konstateret og afkrævet udbedret og forhindret påsatte brande blive til en katastrofe, der sendte 159 mennesker direkte i døden.

Skibets certifikater

1. Skibets manglende tilladelse til at sejle internationalt.
2. Skibets visuelle tilstand ud og indvendigt.
3. Besætningens uddannelser og roller.
4. Beredskabsplaner for nødsituationer.
5. Båd, brand samt evakueringsøvelser.
6. Redningsbådendes tilstand.
7. Redningsudstyr og flugtveje.
8. Branddøre flugtveje og brandspjæld.
9. Alarmer, skiltning og brandudstyr.

Osv.

Ingen af de 9 punkter ville leve op til skibets certifikater.

De 9 punkter skulle have været konstateret under Søfartsstyrelsens kontrol.

Søfartsstyrelsens inaktive kontrol medførte, at et stort antal passagerer og besætningsmedlemmer omkom og et stort antal passagerer blev udsat for nærliggende fare, som følge af Søfartsstyrelsens undladelser.

Et stort antal overlevende er ved branden, påført fysiske, psykisk og livslange skader, som led i Søfartsstyrelsens undladelse.

Pårørende til omkomne, er som følge af tab af nært forestående, blevet påført livslange psykiske mén, som følge af Søfartsstyrelsens undladelser i deres ansvar i kontrolsvigt.

Scandinavian Stars Danske Støtteforening, som blev stiftet i maj 1990, skal anføre, at Støtteforeningen finder, at Søfartsstyrelsen har handlet ansvarspådragende, og har et medvirkeansvar for omfanget af dødsfald og tilskadekomne personer ombord på Scandinavian Star ved at undlade, at føre kontrol forud for mordbranden d. 7. april 1990.

Danmark

Støtteforeningen vil derpå have pålagt Søfartsstyrelsen ansvaret overfor omkomne, overlevende og pårørende.

Søfartsstyrelsen, Erhvervsministeriet og Staten skal udrede godtgørelse til de omkomne og forurettede og offentligt påtage sig det fulde ansvar.

Godtgørelse bør følge reglerne i den danske erstatningsansvarslov og man i godtgørelsen ser bort fra erstatningsforhold, som har været rettet imod skibets forsikringsselskab for 32 år siden.

Norge

Støtteforeningen vil derpå have pålagt norske Søfartsmyndigheder og den norske stat ansvaret overfor omkomne, overlevende og pårørende.

Støtteforeningen vil derpå have pålagt norske Søfartsmyndigheder og den norske stat, at udrede godtgørelse til de omkomne og forurettede og offentligt påtage sig det fulde ansvar.

Godtgørelse bør i Norge følge reglerne i den norske erstatningsansvarslov og, at man i godtgørelsen ser væk fra erstatningsforhold, som har været rettet imod skibets forsikringsselskab for 32 år siden.

Scandinavian Stars Danske Støtteforening stiftet maj 1990

CVR.



Mike Axdal fungerende formand

Kjærsvej 106

4220 Korsør

Danmark

bravogruppen1@mail.dk

45-31225500 – 45-23909088