

Scandinavian Star kommisjonen

Oslo, 18. februar 2017

## KOMMENTARER TIL SCANDINAVIAN STAR KOMMISSJONEN

Støttegruppen leverer her kommentarer med relevans for punkt 1 i kommisjonens mandat. Brevet sendes etter intern høring med styret og et utvidet nettverk av personer i Støttegruppen.

Dette supplerer innspill til justisministeren, Stortingets presidentskap og kommisjonen. Tidligere anmodninger og korrespondanse med norske og danske myndigheter ved anmodninger om gjenopptagelse, samt klager på henleggelsen i 2016, må inngå i grunnlaget for mandatets pkt 1.

### STORTINGETS BEHANDLING

Når det gjelder vurderingen av om de faktiske forhold som det er blitt redegjort for i Stortinget gir et korrekt og fyllestgjørende bilde av saken, så er noen temaer i denne kommentaren gjennomgående:

- Ansvar for eierskap og drift er identifisert uten at dette har vært gransket eller etterforsket
- Årsak til manglende havnestatskontroll er ikke fyllestgjørende gjort rede for
- Brannforløpet presenteres som ett samlet brannforløp, selv om dette ikke var utredet
- Erik Mørk Andersen opplyses å være eneste å mistenke, selv om dokumentasjon manglet

### MYNDIGHETENS OPPFØLGING

Når det gjelder myndighetens oppfølging, så omfatter denne gjennomgangen følgende:

- Oppfølging av anbefalingene i NOU 1991: 1A og dokumenter til Stortinget
- Ivaretagelse av overlevende og pårørende
- Vurdering av etterforskningen / politiet og påtalemyndigheten i Norge og Danmark
- Vurdering av hvordan anmodninger om gjenopptagelse og klagen i 2016 er håndtert

I forbindelse med denne gjennomgangen anmoder Støttegruppen på en rekke områder Stortingets kommisjon om å foreta vurderinger av nærmere angitte forhold.

### ANBEFALINGER

Støttegruppen håper at Stortingets kommisjon i sin rapport vil gi anbefalinger. Dette kan f.eks omfatte:

- Videre oppfølging av anbefalingene i NOU 1991:1A
- Oppfølgende ivaretagelse av overlevende og etterlatte der grunnlag for dette evt avdekkes
- Anbefalinger vedr etterforskning og gransking ved sjøulykker
- Anbefalinger fra kommisjonen kan være relevante for ny straffeprosesslov som er på høring

Med vennlig hilsen

#### STØTTEGRUPPEN ETTER SCANDINAVIAN STAR

POST: POSTBOKS 23 • 1371 ASKER • NORGE

WEB: [www.scandinavianstar.no](http://www.scandinavianstar.no) / [www.facebook.com/groups/scandinavianstar](https://www.facebook.com/groups/scandinavianstar)

EPOST: [jan@harsem.no](mailto:jan@harsem.no) (Jan Harsem) / [kurt.evert@live.no](mailto:kurt.evert@live.no) (Kurt Evert Stenbakk)

TLF.: +47 - 95771199 (Jan) / +47 - 98 600 260 (Kurt)

## BEHANDLING I STORTINGET

Kommisjonen skal vurdere om de faktiske forhold som det er blitt redegjort for under Stortingets tidligere behandling av brannen på Scandinavian Star gir et korrekt og fyllestgjørende bilde av saken.

Under dette avsnittet tar vi også med rapportene fra Jansen-utvalget og det skandinaviske granskingsutvalget, da disse inngår i grunnlaget for informasjon til Stortinget, og NOU 1991:1A dessuten er eksplisitt omtalt i kommisjonens mandat.

Gjennomgangen av behandlingen i Stortinget omfatter følgende hovedoverskrifter:

- Handelsministerens redegjørelse, 1990
- Jansen-utvalget, 1990
- NOU 1991: 1A: Rapport fra det skandinaviske granskingsutvalget, 1991
- Stortingsmelding nr 63 (1992-93) Om Scandinavian Star, 1992-93
- Stortingsmelding nr 28 (1995-96) Hvor fartøy flyte kan, 1996
- Interpellasjon og Dok. 8 i 1997
- Forhold vedr Lloyd's Register
- Forhold vedr Assuranceforeningen Skuld

Støttegruppen går ikke inn på behandlinger og informasjon til Stortinget etter 1997. Temaene vil være de samme som allerede er beskrevet. Dessuten har Stortinget de senere årene erkjent at grunnlaget for det bildet som tidligere har vært etablert, kanskje må korrigeres. Det er også uttalt beklagelse.

Kriteriene for kommisjonens vurdering må ha et videre perspektiv enn kun hvorvidt Stortingets grunnlag harmonerer med utvalgsrapporter og domstolenes konklusjoner.

Kommisjonen kan f.eks ikke la dommen i dansk Højesteret avgjøre om de redegjørelser Stortinget har fått og har lagt til grunn i spørsmålet om hvem som var reder for Scandinavian Star i april 1990, gir et korrekt og fyllestgjørende bilde av dette temaet.

Spørsmålet om havnestatskontroll dreier seg ikke bare om hvorvidt det ble gitt ukorrekt informasjon til Stortinget (Riksdagen og Folketinget) da det ble vist til den europeiske avtalen om havnestatskontroll.

Det er også vesentlig å avklare om Stortinget fikk forståelse av handlingsrom – kriterier for utvelgelse til kontroll – og rutiner for saksbehandling, for havnestatskontroll som forelå i april 1990, og hvorfor dette eventuelle handlingsrommet ikke førte til kontroll av Scandinavian Star.

Variierende forutsetninger, politiske prioriteringer, hensyn og partsinteresser, kan påvirke vurderinger og konklusjoner i de spørsmål som inngår i kommisjonens mandat. Kommisjonens vurderinger av tilgjengelige kilder og materiale, vil forutsette tolkning av begreper, konvensjoner, nasjonalt handlingsrom, tidligere vedtak og prosesser.

Flere forhold kan derfor være vanskelig å kategorisere som enten definitivt korrekt eller definitivt ukorrekt redegjort for. Mandatets presisering av at de faktiske forhold ikke bare skal være korrekt, men også fyllestgjørende redegjort for, er derfor viktig.

## 1990: HANDELSMINISTERENS REDEGJØRELSE

- Stortingstidende 1990, side 3307, sak nr 1: Handelsministerens redegjørelse
- Innst. S. nr. 235 (1989 -90)
- Stortingstidende 1990, side 4079, sak nr. 6: Behandling av Innst. S. nr. 235

Handelsminister Kaci Kullmann Five ga en redegjørelse i Stortinget den 2. mai 1990. Redegjørelsen ble behandlet av sjøfarts- og fiskerikomiteen sammen med stortingsmeldingen om Sjøfartsdirektoratets virksomhet, Innst. S. nr. 235 (1989 – 1990). Stortingets sluttbehandling fant sted 11 juni 1990 og er referert i Stortingstidende samme år side 4079 - 4110.

### EIERSKAP

Handelsministeren opplyste i Stortinget at «skipet nylig ble overtatt av danske eierinteresser».

Eierskap og drift av Scandinavian Star omfattet handlinger som var under etterforskning for brudd på sjøsikkerheten med mulig straffeansvar. Informasjon om eierskap og rederi/drift/operasjon burde derfor vært undersøkt ved gransking og etterforskning før den versjon partene selv formidlet ble lagt til grunn for informasjon til Stortinget.

Både ved denne behandlingen, og ved senere behandlinger er det lagt til grunn at Scandinavian Star ikke var norsk og at rederiet som sto for driften var dansk.

***Stortingets kommisjon bes vurdere om redegjørelsen i Stortinget 2. mai 1990 ga informasjon om ansvarsforhold, uten at disse forholdene var undersøkt ved gransking eller politiets etterforskning.***

### MOU OG 25 PROSENT REGELEN

I redegjørelsen 2. mai og ved den etterfølgende behandlingen ble det vist til den europeiske avtalen om havnestatskontroll «Memorandum of Understanding on Port State Control» (Paris MOU).

Det ble opplyst at MOU forpliktet kontroll av minst 25 prosent av alle anløpte skip under utenlandsk flagg. Var 25 prosent minimums omfang av havnestatskontroll, slik det ble sagt til Stortinget, eller var 25 prosent en avgrensning for å unngå gjentatt kontroll og evt. tilbakeholdelse av samme skip?

*Each Authority will achieve, within a period of 3 years from the coming into effect of the memorandum, an annual total of inspections corresponding to 25% of the estimated number of individual foreign merchant ships, hereinafter referred to as «ships» which entered the ports of its State during a recent representative period of 12 months.*

***Paris MOU pkt. 1.3 side 2***

MOU pr april 1990 formulerer følgende vedr kriterier for utvelgelse av skip til havnestatskontroll:

*3.3 In selecting ships for inspection, the Authorities will pay special attention to:*

*a: ships which may present a special hazard, for instance oil tankers and gas and chemical carriers*

*b: Ships which have had several recent deficiencies*

***Paris MOU pkt. 3.3 side 3***

Brannen på Scandinavian Star 15. mars 1988 var utredet av National Transportation Safety Board, og det forelå havarirapport med anbefalinger. Sea Escape hadde historikk med flere branner.

I 1988 hadde det også vært brann om bord i Holger Danske, som seilte den aktuelle ruten.

Kriteriene burde tilsi at Scandinavian Star ble tatt ut til havnestatskontroll.

Spørsmål som burde ha inngått i Handelsministerens redegjørelse var derfor:

- Ble det vurdert å foreta havnestatskontroll av Scandinavian Star?
- Hvilke kriterier ble vektlagt da det eventuelt ble besluttet å ikke foreta havnestatskontroll?
- Hvilke saksbehandlingsrutiner lå bak utvelgelsen av skipene til havnestatskontroll?

Støttegruppen kan ikke se at henvisningen til 25 prosentregelen i Paris MOU forklarer hvorfor det ikke ble foretatt havnestatskontroll av Scandinavian Star.

Det savnes redegjørelse for hvordan anløp av skip ble meldt, og hvem dette ble meldt til. Det savnes informasjon om hvordan melding om anløpne skip ble håndtert administrativt, og hvordan det ble vurdert om skip skulle tas ut til havnestatskontroll ref Paris MOU eller ikke.

Det er ikke redegjort for om det finnes dokumentasjon med et tilhørende vedtak om hvorvidt det skulle gjennomføre havnestatskontroll eller ikke av Scandinavian Star.

#### JØRGEN KONGSTAD OM SEGLINGSRÄTTIGHETER

I avhør viser Jørgen Kongstad til «seglingsrettigheterna». Dersom operasjon av Oslo – Frederikshavn var omfattet av seilingsrettigheter, så er dette ikke opplyst i annet materiale.

Forelå det noen form for konsesjon på ruten? Var det spesielle havnerettigheter / langsiktige avtaler om benyttelse av havn i Oslo og/eller Frederikshavn knyttet til operasjon av ruten? Dersom det var knyttet spesielle rettigheter / avtaler til operasjon av ruten og anvendelse av havnefasiliteter i Oslo og/eller Frederikshavn, så tilsier også dette at skifte av skip skulle ha utløst kontroll av det nye skipet.

#### HAVNESTATSKONTROLL I DANMARK

Også i Danmark ble det vist til Paris MOU som forklaring på manglende havnestatskontroll av Scandinavian Star. Kommentarene ovenfor er derfor relevante også i forhold til danske myndigheter.

Henrik Berlau i fagforeningen 3F har ved flere anledninger fremmet innvendinger mot at Paris MOU og 25-prosent regelen ga hjemmel for manglende havnestatskontroll.

I brev 13. september 2010 til Rigsadvokaten peker Berlau på Bekendtgørelse nr. 475 af 11. oktober 1983 og Bekendtgørelse nr. 463 af 29. juni 1988. Søfartsstyrelsen både hadde hjemmel til, og under alle omstendigheter burde ha foretatt en vurdering av om det skulle foretas kontroll eller ikke.

***Stortingets kommisjon bes vurdere om redegjørelse om grunnlaget for at det ikke ble foretatt havnestatskontroll av Scandinavian Star gir et korrekt og fyllestgjørende bilde. Undersøkelsene må omfatte hvilke saksbehandlingsrutiner som ble anvendt ved utvelgelse av skip til havnestatskontroll.***

## 1990: JANSEN-UTVALGET

Etter brannen oppnevnte Sjøfartsdirektoratet et utvalg til å vurdere passasjerskips sikkerhet, Jansen-utvalget. Anbefalingene fra Jansen-utvalget la et viktig grunnlag for det skandinaviske granskingsutvalget, som igjen var grunnlaget for stortingsmeldingen og behandlingen av denne.

Assisterende sjøfartsdirektør Emil Jansen ledet utvalget som 19 oktober 1990 avga rapport med vurdering av passasjerskips sikkerhet. Utvalget ble:

*Oppnevnt av Sjøfartsdirektoratet etter brannkatastrofen 7. april 1990 om bord i det Bahamas-registrerte, danskeide passasjerskipet «Scandinavian Star».*

Henvisningen til skipets eierskap fremgår også av rapportens innledning:

*«Etter det Bahamas-registrerte, danskeide Scandinavian Star's katastrofale brannhavari...*

Jansen-utvalget, også omtalt som sikkerhetsutvalget, ble konstituert ved sitt første møte 30. april 1990. På dette tidspunktet ville konsultasjon med skipsregisteret på Bahamas opplyse at skipet sto registrert med Sea Escape som eier.

For øvrig er det grunn til å anerkjenne Emil Jansen for utvalgets arbeid. En rekke vesentlige temaer for bedre sikkerhet ble identifisert for videre behandling i det skandinaviske granskingsutvalget.

Emil Jansen var også personlig positiv til at Støttegruppen v/ Jan Harsem fikk delta i den norske delegasjonen til IMOs maritime safety committee i april 1992, og der fikk avgi et statement til fordel for skjerpet sikkerhet, i tråd med norske og skandinaviske forslag. Dette ble opplyst å være første gang i IMOs historie at skadelidt fra en sjøulykke på denne måte fikk bidra i plenums møte i MSC.

***Stortingets kommisjon bes vurdere om Jansen-utvalget la til grunn og videreformidlet informasjon om ansvarsforhold, uten at disse forholdene var opplyst ved gransking eller politiets etterforskning.***

## 1991: NOU 1991: 1A

Det skandinaviske granskingsutvalget presiserer at kapitlet om rederiet og overdragelsen bygger på sjøforklaringen, bilagene til sjøforklaringen, politiforklaringene og opplysninger fra VR DaNo-gruppen. Med opplysninger fra rederiet menes opplysninger mottatt fra VR DaNo-gruppens advokat.

### EIERSKAP OG REDERI

Om den landbaserte organisasjonen i rederiet, skriver utvalget:

*Fremstillingen under dette punktet bygger på sjøforklaringen, politiforklaringene og opplysninger fra rederiet*

**NOU 1991: 1A, kap. 5.2, side 85**

Granskingsutvalget mente at spørsmålet om eier i det vesentlige dreier seg om økonomiske forhold og rettigheter mellom private parter, og at dette lå utenfor granskingsutvalgets oppgave å ta stilling til.

Støttegruppen mente den gang, og mener fortsatt, at dette var en feilvurdering av granskingsutvalget, og dermed en mangel ved havarirapporten. Det er likevel positivt at Granskingsutvalget åpent presiserer at uavhengige undersøkelser av hvem som var eier og reder ikke er foretatt.

Gransking skal avgrenses mot etterforskning av straffeansvar, men det verken var eller er forbud mot at faktum som fremkommer ved gransking kan anvendes av politiet og påtalemyndigheten.

Granskingsutvalget stilte sine egne brannsakkyndige til disposisjon for politiet.

På dette grunnlaget hadde det det vært naturlig for granskingsutvalget å gjøre seg kjent med Riksadvokatens rundskriv R. 77/73 om brann – etterforskning og behandling, hvor det fremgår:

*Eier- og leier/bruker-forhold må klarlegges.*

**Riksadvokatens rundskriv R. 77/73, side 3**

En rekke formål også ved gransking, tilsier at rett beskrivelse av hendelsesforløp og årsaksforhold, og korrekt faktagrunnlag for å forebygge tilsvarende hendelser i fremtiden, forutsetter korrekt og fyllestgjørende informasjon om hvem som er skipets eier og hvem som sto bak operasjon av skipet.

En slik klarlegging som Riksadvokatens rundskriv forutsetter, burde være grunnleggende også ved gransking, selv om formålet for et granskingsutvalg ikke er å plassere straffeansvar.

Da straffesaken ble åpnet ved Sø- og handelsretten i København i oktober 1992, ble det likevel henvist til NOU 1991: 1A som grunnlag for identifisering av de personer som hadde rederansvaret.

Granskingsutvalget som kilde, tross manglende etterforskning og gransking av hvem som var skipets eier og sto for skipets operasjoner, bekreftes ved behandling i Stortinget i 1997.

*Granskingen førte til at personer i rederiet som var ansvarlig for driften av skipet, ble stevnet for dansk rett og dømt.*

**Fra Innst. S. nr. 223 (1996-97)**

Stortingsbehandlingen i 1997 er nærmere omtalt senere.

**Stortingets kommisjon bes vurdere granskingsutvalget som kilde for å identifisere eier og reder.**

## HAVNESTATSKONTROLL

I kap. 10.4.3 redegjør granskingsutvalget om havnestatskontrollen, med referanse til internasjonale regler og konvensjoner, Paris MOU og gjeldende regler i de skandinaviske land og en rekke andre land.

Utvalget oppsummerer at manglende havnestatskontroll av Scandinavian Star var en konsekvens av den havnestatskontrollordning som til da hadde vært praktisert. Utvalget skriver:

*Utvalget vil peke på at en havnestatskontroll overfor «Scandinavian Star» etter de retningslinjer som er skissert foran, ville ha avslørt bl.a. besetningens inkompetanse når det gjaldt å utføre viktige sikkerhetsmessige funksjoner. Dersom en kontrollordning hadde vært etablert, må man imidlertid anta at skipet hadde blitt klargjort på en tilfredsstillende måte og at besetningen hadde gjennomgått nødvendige øvelser og trening m.v., nettopp med henblikk på en slik kontroll.*

**NOU 1991: 1A, side 161**

Utvalgets konklusjon, om at havnestatskontroll ville ha medført tiltak for å unngå tilbakeholdelse, og utbedring av de forhold som dessverre medvirket til katastrofen, er det vesentlig at uklarheter om dette temaet nå undersøkes. Havnestatskontroll var også tema i handelsministerens redegjørelse.

***Stortingets kommisjon bes vurdere om NOU 1991:1A gir et korrekt og fyllestgjørende bilde om grunnlaget for at det ikke ble foretatt havnestatskontroll av Scandinavian Star. Undersøkelsene må avklare hvordan kriteriene i Paris MOU ble anvendt ved den norske skipskontrollens administrasjon og saksbehandling, herunder utvelgelse av skip til havnestatskontroll.***

## BRANNFORLØP

NOU 1991: 1A kapittel 8 beskriver brannens utvikling og konsekvenser. Brannforløpet er beskrevet i fire faser. Se nærmere om dette i avsnitt nedenfor vedr stortingsmeldingen.

I sin bok «Mordbrann med statsstøtte» beskriver Mike Axdal en konflikt han hadde med Hans Ole Busch Hansen i forbindelse med pålegg om å påføre overflatene en type maling, som Axdal mente var brannfarlig og i strid med forskriftene. Dette forholdet og i hvilket omfang overflatene i skipets innredning ble påført denne malingen, er ikke beskrevet i NOU 1991:1A

***Stortingets kommisjon bes vurdere om NOU 1991:1A hadde foretatt nødvendige undersøkelser som ga grunnlag for å beskrive brannforløpet slik fremgår av rapporten. Det må i denne forbindelse undersøkes om utsagn vedr påføring av brannfarlig maling i deler av innredningen i dagene før brannen er korrekt, og om dette i så fall hadde betydning for brannforløpet.***

## 1992 – 1993: ST.MELD.NR 63 (1991-92)

- St.meld. nr. 63 (1991-92)
- Innst. S. nr. 108 (1992-93)
- Stortingstidende 1993, side 2972: Behandling av Innst. S. nr. 108 (1992-93)

Jansen-utvalgets rapport og granskingsutvalgets rapport NOU 1991: 1A la grunnlaget for deler av stortingsmeldingen om Scandinavian Star, St.meld.nr 63 (1991-92), som ble lagt frem i 1992.

Meldingen ble behandlet i sjøfarts- og fiskerikomiteen, med innstilling Innst. S. nr. 108 (1992-93) og sluttbehandling i Stortinget 18. mars 1993, referert i Stortingstidende 1993 side 2971 – 2988.

### EIERSKAP OG DRIFT

Fra meldingen siteres:

*Det danske rederiet VR DaNO-gruppen overtok 30 mars 1990, I Frederikshavn, passasjerskipet Scandinavian Star fra rederiet Sea Escape Ltd, registrert på Bahamas.*

**St. meld. Nr. 63 (1991-92), side 5**

Komiteinnstillingen og avsluttende forhandlinger i Stortinget legger til grunn en beskrivelse av eierskap og operasjon som politiet i Oslo senere har bekreftet at aldri ble etterforsket:

*Mulige økonomiske motiv for brannen har i liten grad vært gjenstand for etterforskning*

**Oslopolitiets rapport 2014**

*Sakens dokumenter inneholder ikke bevis som avklarer spørsmålet om mulige økonomiske motiv for brannen, eller andre straffbare handlinger i forbindelse med det etterfølgende erstatningsoppgjøret.*

**Oslopolitiets rapport 2014**

*Det kan reises spørsmål ved om en del av avtaleverket er tilbakedatert*

**Oslopolitiets rapport 2014, side124**

*Sjøforklaringen i Sjø- og handelsretten, politietterforskningene i Norge og Danmark, og granskingsutvalget, ser i stor grad til å bygge på samme kilder i og med at disse bygger på hverandres arbeid*

**Oslopolitiets rapport 2014, side 112**

*Det er vårt klare inntrykk at partenes forklaringer i liten grad er søkt bekreftet gjennom alternative undersøkelser*

**Oslopolitiets rapport 2014, side 114**

Politiets vurdering i 2014 er ikke endret i 2016. Politiets økonomiske sakkyndige Scheel og Wilhelmsen viser til at det må foreligge en eller flere avtaler som de ikke har sett.

**Stortingets kommisjon bes vurdere om Stortingsmeldingen, og Stortinget ved sin behandling av meldingen, hadde grunnlag for å identifisere eier av Scandinavian Star.**



## HAVNESTATSKONTROLL

Fra meldingen siteres:

*«Scandinavian Star» ble ikke kontrollert av danske eller norske sjøfartsmyndigheter. Dette må ses som en konsekvens av den havnestatskontrollordning som har vært praktisert.*

**St. meld. Nr. 63 (1991-92), side 13 (sitat fra NOU 1991: 1A)**

*... Hun ber også Sjøfartsdirektøren om å vurdere hvorledes vi kan sikre oss at båter som settes inn i fergetrafikk fra Norge har gjennomgått norsk kontroll før slik trafikk kan starte.*

**St. meld. Nr. 63 (1991-92), side 14 (sitat fra regjeringens pressemelding 7 april 1990)**

Det henvises til hvordan havnestatskontrollordningen har vært praktisert, men det gis ikke konkret opplysning om saksbehandlingsrutinene. NOU 1991:1A opplyser, side 157, at det før Scandinavian Star ikke var noe system som sørget for at Sjøfartsdirektoratet eller inspektørene ble orientert om skipsanløp. Støttegruppen savner en konklusjon om hvorvidt MOU-avtalen ble fulgt opp av Norge eller ikke. Hvordan kunne Paris MOU følges opp dersom det ikke forelå noen saksbehandling med vedtak om skip som skulle kontrolleres eller ikke kontrolleres, med henvisning til kriteriene i MOU?

De refererte strakstiltakene og forslagene om forhåndskontroll av passasjerskip, har som referanse den forståelse at Paris MOU og 25 prosent regelen før 7 april 1990 ikke forutsatte havnestatskontroll før utenlandsk passasjerskip ble satt i rute. Dette fremgår også av behandlingen i Stortinget.

**Stortingets kommisjon bes vurdere om stortingsmeldingen og Stortinget la til grunn en korrekt / fyllestgjørende forståelse av de begrensningene/mulighetene i internasjonale avtaler og regelverk, som medførte at Scandinavian Star ikke ble kontrollert før 1 april 1990. Det må inngå i vurderingen om administrasjonen av havnestatskontrollen i april 1990 ivaretok forpliktelsene til Paris MOU.**

## IDENTIFISERING AV ENESTE PERSON Å MISTENKE

Meldingen siterer fra Riksadvokatens påtegnning datert 11. mars 1991:

*Etterforskingen har avdekket at det bare er en person som kan mistenkes for ildspåsettelse, nemlig dansk statsborger., f. (her følger den del av dansk personnummer som omfatter fødselsdato) omkom i brannen, og det er ikke mulig å komme videre i etterforskingen mot ham. I forhold til brannstiftelsen blir saken derfor å henlegge etter bevisets stilling.*

**St. meld. Nr. 63 (1991-92), side 14**

*158 mennesker omkom i brannen, hvorav 2 besetningsmedlemmer. Det regnes som overveiende sannsynlig at brannen ble påsatt av en passasjer som selv omkom.*

**Innstilling fra sjøfarts- og fiskerikomiteen. Innst. S. nr. 108 (1991-92), fra sammendraget på side 1**

*Politiets etterforskning avdekket at det var overveiende sannsynlig at brannen ble påsatt av en person som selv omkom.*

**Innstilling fra sjøfarts- og fiskerikomiteen. Innst. S. nr. 108 (1991-92), om hendelsesforløpet side 1**

*Det regnes som sannsynlig at brannen ble påsatt av en av passasjerene som selv omkom*

**Fra stortingets forhandlinger 18 mars 1993, behandlingen av Innst. S. nr. 108 (1991-92). Innledende innlegg av saksordfører Jan Elvheim, Stortingstidende 1993 side 2972**

Politiets prosjektrapport fra 2014 har en bred gjennomgang av forhold vedr både Erik Mørk Andersen og andre prosjekter som ble skilt ut i en tidlig fase av etterforskingen i 1990.

Fra prosjektrapporten:

*De indisiene som politiet har lagt til grunn har imidlertid ikke tilstrekkelig bevisverdi til å kunne utpeke Erik Mørk Andersen som gjerningsmann «med stor grad av sannsynlighet»*

**Oslopolitiets prosjektrapport 2014, side 87**

*Prosjektrapporten finner ikke et bevismessig grunnlag til å kunne konkludere med at Erik Mørk Andersen «med stor grad av sannsynlighet» er gjerningsmannen, og kan følgelig ikke stille seg bak konklusjonen fra etterforskingen i 1990/1991.*

**Oslopolitiets prosjektrapport 2014, side 87**

I følge prosjektrapporten hadde etterforskingen i 1990/1991 utskilt flere prosjekter som omfattet identifiserte personer. Dette var «personer som av en eller annen grunn virket mistenkelige», ref prosjektrapporten side 89 med sitat fra opprinnelige etterforskningsdokumenter.

I følge rapporten savnes notoritet som sammenfatter hvordan eller hvorfor aktuelt prosjekt ble avsluttet. Eksempelvis ville aktuelt prosjekt i dag (2014) kunne utløst status som mistenkt i avhør.

Påtalemyndigheten behandler fortsatt klager på henleggelsen i august 2016, men det er ikke grunn til å anta at politiet har endret de vurderinger som ble meddelt i 2014 og ved henleggelsen i 2016: Politiet stiller seg ikke bak konklusjonene konklusjonen fra etterforskingen i 1990/1991.

Opplysningene som regjeringen formidlet til Stortinget i stortingsmeldingen, og som Stortingets la til grunn ved sin videre behandling, bygger etter det Støttegruppen kan forstå på et grunnlag som politiet langt på vei har trukket tilbake.

***Støttegruppen ber Stortingets kommisjon vurdere den informasjon som er gitt til Stortinget, og som Stortinget har lagt til grunn, vedr det sannsynlige ansvaret for brannstiftelsen, i lys av hvordan politiet i dag omtaler dette forholdet.***

## **BRANNFORLØP**

Fra meldingen siteres:

*Havaristen tas under slep til Lysekil hvor brannen er slukket først 8. april kl. 1600.*

**St. meld. Nr. 63 (1991-92), side 5**

*Brannen ble endelig slukket først 8. april kl. 1600 etter at skipet ble lagt til kai i Lysekil 7. april kl. 2117.*

**St. meld. Nr. 63 (1991-92), side 8**

15 år etter brannkatastrofen ble det reist spørsmål fra fagmiljøer om det var ett gjennomgående brannforløp fra ca kl. 0200 natt til lørdag 7 april til all brann var slukket ca kl. 1600 søndag 8 april, eller om det er foretatt nye og separate brannstiftelser i denne perioden.

Mandat for oppgaven som brannteknisk sakkyndige for det skandinaviske granskingsutvalget er gjengitt på side 346, vedlegg 16 i NOU 1991: 1B:

*... Oppgaven består i å fastlegge det fysiske brannforløp fra brannstart til det øyeblikk hvor skipets kaptein går fra borde ...*

**NOU 1991: 1B, side 346, vedlegg 16**

Logg fra MRCC Gøteborg er gjengitt fra side 679 i NOU 1991: 1B vedlegg 25:

*Kl. 0323 melder Scandinavian Star til Stena Saga at alle har gått i livbåtene. Kommunikasjon videre skjer med håndapparat...*

Tidspunktet som avgrenser de sakkyndiges mandat tidsmessig, er altså kl. 0323. Dette betyr at utredningen omfatter mindre enn halvannen time fra første brannstart, ikke 36,5 timer deretter.

De brannsakkyndige for granskingsutvalget ble etter det vi forstår også benyttet som sakkyndige for politiet i deres etterforskning.

***Stortingets kommisjon bes vurdere om stortingsmeldingen hadde grunnlag for å beskrive brannforløpet slik at det fremstår som et gjennomgående forløp***

**1996: ST.MELD.NR. 28 (1995-96)**

Stortingsmeldingen «*Hvor fartøy flyte kan*» var en bred politisk behandling av de maritime næringer. Støttegruppen bidro som høringsinstans til tema sikkerhet.

Støttegruppen hadde på dette tidspunkt anmodet danske og norske myndigheter om ny gransking og etterforskning av eier- og rederansvaret. Hovedaktiviteten var i Danmark, i og med at politiets arbeidsdeling fra 1990 plasserte tema sjøsikkerhet, og aktørene med ansvar for dette, i Danmark.

I den politiske debatten i Norge, og dessuten overfor Sverige og Danmark og Nordisk Råd, var vi aktive bl.a for skjerpet havnestatskontroll, som også måtte omfatte informasjon om skipets eierforhold.

Stortingsrepresentant Erling Folkvord fremmet følgende forslag ved behandlingen 13 juni 1996:

*Stortinget ber Regjeringa arbeide for at eigarskap til utenlandske skip må komme inn som kontrolltema ved norsk flaggstatkontroll. Dette må også innebære at flaggstaten forpliktes til å redegjøre for eiere bak selskaper som i skipsregisteret er oppført som skipets eier.*

Ved Forslaget ble bifalt med 91 mot 31 stemmer

***Stortingstidende 1996, side 4240***

Forslaget ble ikke gjennomført.

Året etter, i 1997, behandlet Stortinget en interpellasjon av Erling Folkvord og et representantforslag / Dok. 8, fra Reidar Johansen og Lisbeth Holand. I forbindelse med denne behandlingen reverserte Stortinget vedtaket fra 1996. Se nærmere om dette i neste avsnitt.

## 1997: INTERPELLASJON OG DOK. 8

- Interpellasjon nr 43 (1996-97) Om eigar- og ansvarsforholda m.v i «Scandinavian Star»- saka
- Stortingstidende 1997 fra side 3147: Hele interpellasjonsdebatten
- Dokument nr. 8:51 (1996-97). Forslag fra Reidar Johansen og Lisbeth Holand
- Innst. S. nr. 223 (1996-97): Forslagene i Dok 8: 51 og Folkvords forslag fra interpellasjonen
- Stortingstidende 1997 fra side 4077: Behandlingen av Innst. S. nr. 223 (1996-97)

Våren 1997 publiserte Bergens Tidende og Jyllandsposten resultatet av omfattende research vedr eierskap og operasjon. Støttegruppens engasjement og de aktuelle avisreportasjene var bakgrunn for initiativene som ble tatt i Stortinget.

Støttegruppens oppfølgende krav om ny etterforskning og ny gransking av eierskap og operasjon, gjorde at interpellasjonen og Dok.8 forslaget ble del av en viktig debatt i Norge og Danmark på den tiden.

Støttegruppens koblet kravet til en bredere anmodning til skandinaviske myndigheter om bedre havnestatskontroll som også måtte omfatte eierskap og operasjon, og større vilje til å skape dynamikk og fremdrift for sikkerhet ved vilje til nasjonale evt. regionale særkrav.

### GRANSKING VS ETTERFORSKING

Statsråd Grete Knudsen uttalte i interpellasjonsdebatten, 30 april 1996:

*Danske myndigheter etterforsker forhold knyttet til skipets sjødyktighet og redningsforhold. I 1991 ble det avtalt at dansk påtalemyndighet skulle føre sak overfor de personer som etterforskningen utpekte som ansvarlige personer. Det var dansk etterforskning som hadde identifisert disse.*

**Stortingstidende 1997, statsråd Grete Knudsen, side 3149**

Statsråden viste til brev fra stortingsrepresentant Reidar Johansen og fra Støttegruppen. Hun avgrenset Stortingets behandling mot forhold som hører til påtalemyndigheten. Spørsmål om hvem som var eier og hvem som var reder oppgis å berøre erstatningsforhold, og dermed være et tema for private parter.

Statsråden opplyser om de juridiske forskjellene mellom eier og reder:

*Justisministeren mottok et brev fra representanter for Støttegruppen i januar 1996. I brevet ble det anmodet om ny gransking av eierforholdene. I sitt svar uttrykte Justisdepartementet forståelse for behovet for å komme til bunns i de aspekter som ikke var kommet frem. Videre ble det fremholdt at departementet hadde respekt for Støttegruppens arbeid med å bringe frem opplysningene. Men etter en grundig vurdering av ulike hensyn som taler for og imot en ny gransking, kom Justisdepartementet til at man ikke kunne tilrå en ny gransking. Ut fra skillet mellom eier og reder ble dette avgjørende i vurderingen, da det ikke er holdepunkter for at en ny gransking kan føre til en ny straffesak.*

**Stortingstidende 1997, statsråd Grete Knudsen, side 3149-3150**

Den informasjon som statsråden med dette ga til Stortinget, var verken korrekt eller fyllestgjørende i forhold til det temaet som ble diskutert. Støttegruppen oppfattet dette som en misforståelse av vår anmodning om gransking, og vår begrunnelse for dette.

Støttegruppen var kjent med at brudd på sjøsikkerheten allerede var foreldet i april 1992. Dette på bakgrunn av at de lovbrudd anklageskriftet i Danmark i 1992 bygget på, hadde en strafferamme på inntil 2 år. Foreldelsesfristen fulgte av strafferammen, og var på det tidspunkt 2 år.

Støttegruppen hevdet det korrekt kunnskap om eier og reder ikke kunne anses som foreldet, da dette åpenbart burde inngå i etterforskning av straffeansvaret for brannstiftelsen, som ikke var foreldet.

I og med at dette poenget ikke ble erkjent av noen myndigheter, var Støttegruppens hovedbudskap på denne tiden anmodning om gransking, begrunnet i andre forhold enn forventning om at gransking skulle medføre nye siktelsener og nye dommer for brudd på sjøsikkerheten.

Støttegruppens begrunnelse var at korrekt kunnskap om hvem som var eier og hvem som var reder for Scandinavian Star var viktig både av hensyn til korrekt beskrivelse og forståelse av brannkatastrofen, men også som premiss for skandinaviske myndigheters sjøfartspolitikk og skipskontroll.

Det samme fremgår også av forslagsstiller Erling Folkvords interpellasjon:

*Ei slik ny gransking vil bli ein premiss for både lovgiving og myndigheitsavgjerder i framtida.*

***Stortingstidende 1997, statsråd Erling Folkvord, side 3149***

Anmodning om gransking var altså verken av interpellanten eller Støttegruppen begrunnet med forventning om ny plassering av straffeansvar, men ble likevel avvist med slik begrunnelse.

Et halvt år senere vedtok IMO resolusjon A.849(20) av 27. november 1997: «IMO-kode vedrørende undersøkelse av ulykker og hendelser til sjøs». IMO-koden er grunnlag for Europaparlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF med prinsipper for undersøkelse av sjøulykker.

Det siteres fra EU-direktivet Art. 4, dansk tekst:

*Medlemsstaterne definerer i overensstemmelse med deres retssystemer sikkerhedsundersøgelsens retlige status således, at sådanne undersøgelser kan foretages så effektivt og hurtigt som muligt.*

*Medlemsstaterne sikrer i overensstemmelse med deres lovgivning og i givet fald i samarbejde med de myndigheder, der er ansvarlige for den retslige undersøgelse, at sikkerhedsundersøgelser:*

*a) holdes adskilt fra strafferetlige eller sideløbende undersøgelser, der har til formål at placere ansvar eller skyld, og*

*b) ikke i urimelig grad hindres, suspenderes eller forsinkes på grund af sådanne undersøgelser.*

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0018&from=EN>

Selv om IMO-koden og EU-direktivet ikke var vedtatt da interpellasjonsdebatten fant sted, så var det prinsipielle skillet mellom gransking og etterforskning av mulig straffeansvar godt kjent og etablert.

Statsråden ga derfor ukorrekt – og/eller ikke fyllestgjørende - informasjon til Stortinget, da det ble opplyst at gransking måtte avvises fordi ny gransking ikke kunne føre til en ny straffesak.

***Stortingets kommisjon bes vurdere om Stortinget i april 1997 ble korrekt informert da avgjørelse om evt ny gransking ble opplyst å være avhengig av om dette kunne føre til ny straffesak eller ikke.***

## HAVNESTATSKONTROLL

Ved forhandlingene i Stortinget 12 juni 1997, da Innst. S. nr. 223 (1996-97) ble behandlet, uttalte saksordfører Peter Angelsen følgende om det forslaget som Stortinget hadde vedtatt i 1997:

*På det tidspunkt var jeg ikke klar over at Norge var bundet av et internasjonalt samarbeid om havnestatskontroll, som innebærer at vi ikke kan innføre nasjonale regler uten å tre ut av dette samarbeidet. Forslaget i Dokument nr 8:51 vil således være i strid med det samarbeid som er opprettet mellom 17 europeiske land og Canada om felles standarder ved havnestatskontroll. Å bryte ut av et slikt internasjonalt samarbeid for Norges del vil svekke det etablerte flernasjonale samarbeid om kontrollordninger overfor den internasjonale skipsfarten.*

**Stortingstidende 1997, saksordfører Peter Angelsen side 4078**

Allerede umiddelbart etter brannkatastrofen ble det debatt om nasjonale tiltak kunne iverksettes før det aktuelle tiltaket var tatt inn i IMO-konvensjoner eller ikke. Dette ble diskutert både av det skandinaviske granskingsutvalget og ved behandlingen av stortingsmeldingen.

Tilknytningen til den europeiske avtalen om havnestatskontroll var også godt kjent. Det var først ved stortingsforhandlingene i juni 1997 vi ble klar over den påstand at nasjonale særkrav, f.eks krav om eierkontroll slik det ble vedtatt av Stortinget i juni 1996, ville medføre oppsigelse og uttreden av internasjonalt samarbeid. Da granskingsutvalget diskuterte tema nasjonale særkrav, så nevnes det ikke som en konsekvens at dette ville medføre et brudd med Paris MOU.

**Stortingets kommisjon bes undersøke hvorfor Stortinget fikk den informasjon at vedtak om eierkontroll ville medføre et norsk brudd med Paris MOU. Kommisjonen anmodes også om å vurdere hvorvidt denne oppfatningen var korrekt.**

## EIERSKAP OG DRIFT

Peter Angelsen uttalte også:

*Skipet var ifølge St.meld nr. 63 for 1991-92, Om brannulykken på passasjerferjen Scandinavian Star, eid og drevet av et dansk rederi.*

**Stortingstidende 1997, saksordfører Peter Angelsen side 4078**

*Forholdene omkring ansvaret for ulykken har vært gransket av danske sjøfartsmyndigheter og behandlet av dansk sjørett. Personer er idømt straff i den forbindelse. Ulykken har således vært gjenstand for en omfattende gransking, og ansvarsforhold har vært behandlet for dansk rett. I tillegg er det sannsynliggjort at brannen ble påsatt av en person som omkom under brannen*

**Stortingstidende 1997, saksordfører Peter Angelsen side 4078-4079**

Arbeiderpartiets Gunnar Halvorsen, som representerte regjeringspartiet, uttalte:

*Jeg slutter seg til alt det som den dyktige saksordføreren, representanten Angelsen, har sagt.*

**Stortingstidende 1997, Gunnar Halvorsen side 4079**

Høyres Svein Ludvigsen uttalte:

*Stortinget kan ikke la være å ta innover seg at skipet ikke var norsk, det var klasset i utlandet, og rederiet som sto for driften, var dansk.*

**Stortingstidende 1997, Svein Ludvigsen side 4080**

*I og med at det er de som forestår driften, som også er reelt ansvarlig og kan trekkes til ansvar, er det der det interessante ligger i en rettslig sammenheng. Det er allerede gjort i «Scandinavian Star»-saken i og med at saken allerede er behandlet i dansk rettsvesen og ansvarlige er dømt.*

**Stortingstidende 1997, Svein Ludvigsen side 4081**

*Jeg vil gjenta for ørtende gang overfor Reidar Johansen at det var et utenlandskeid skip, klasset i et utenlandsk selskap, som anløp norsk havn. Man kan kanskje si at svikten i det norske kontrollsystemet var at havnestatskontrollen ikke fanget opp at det var mangler ved skipet...*

**Stortingstidende 1997, Svein Ludvigsen side 4085**

William Engseth, som også representerte regjeringspartiet, uttalte:

*Den konklusjonen som flertallet i komiteen har kommet til, er klart begrunnet. Det står i innstillingen: det var et utenlandskeid skip, rederiet som sto for driften av skipet, var dansk, forholdene knyttet til ansvaret for driften av skipet da ulykken inntraff, har vært fremmet for dansk rett, og personer har blitt dømt.*

**Stortingstidende 1997, William Engseth side 4087**

**Stortingets kommisjon bes vurdere om Stortinget i 1997 hadde korrekt/fyllestgjørende grunnlag for å beskrive eierskap og drift av Scandinavian Star slik det fremkommer. Kommisjonen anmodes også om å merke seg at gransking avvises med henvisning til avsluttede straffesaker, og vurdere om dette uttrykker en korrekt / fyllestgjørende forståelse at granskingsinstituttets tema og formål og granskingsinstituttets avgrensing mot etterforskning av straffeansvar.**

## **PRIVATISERING AV MYNDIGHETSANSVAR**

Peter Angelsen uttalte også:

*Brannen om bord på passasjerfergen «Scandinavian Star» er den største og mest tragiske ulykke til sjøs som har skjedd i norske farvann i fredstid. Det er derfor forståelig at enkelte mennesker ikke blir helt ferdig med denne saken og ønsker ny gransking av forhold en mener ikke er godt nok besvart.*

**Stortingstidende 1997, saksordfører Peter Angelsen side 4078**

William Engseth uttalte også:

*Erstatningene er gjort opp. Hva er det da man er ute etter, bortsett fra å arbeide for å få til en bedre ordning når det gjelder eierskap til skip? Og her må man arbeide internasjonalt. Jeg må ærlig talt si at jeg skjønner ikke det råkjøret, å prøve å gi dette et skjær at vi andre ikke er interessert i å arbeide for selve saken. Selvsagt er vi det. Men det er også slik at det er viktig å bli ferdig med ulykken for de pårørende. Det er uhyre viktig en gang å bli ferdig, og så gripe fatt i saken fra et annet utgangspunkt og arbeide for det som egentlig hele denne saken går ut på.*

**Stortingstidende 1997, William Engseth side 4087**

Støttegruppen viser til vedtektene som ble vedtatt i 1990 om formålet:

*A. Arbeide for full klarlegging av det fullstendige hendelsesforløp knyttet til ulykken, dens forhistorie og etterspill / B. Arbeide for at samtlige ansvarsforhold blir klarlagt og ansvaret plassert med henblikk på erstatningsmessige og straffmessige konsekvenser.*

**Fra Støttegruppens vedtekter:**

<http://www.scandinavianstar.no/pdf/plattform.pdf>



Uttalelsene til Peter Angelsen og William Engseth var krevende. Støttegruppen og dens talspersoner handlet på vegne av gruppens ideelle formål, tross personlige belastninger.

Privatisering av forhold som 15 - 20 år senere har vist seg å være godt begrunnet, var etter vår oppfatning upassende, og hørte ikke hjemme i en debatt om de forslagene som var til behandling.

En rettsstat kan ikke henvide oppklaring av katastrofehendelser som er utløst og forsterket ved straffbare handlinger, til privat bearbeiding. Rettsstaten skal etterforske og dømme, granske, etablere korrekt kunnskap, forebygge og regulere - på bakgrunn av ny innsikt.

Det grenser mot overgrep når skadelidtes engasjement for korrekt kunnskap som grunnlag for beskrivelse av hendelsesforløp og årsak, og premisser for kvalitetssikring og HMS i et moderne samfunn, blir forklart som et personlig følelsesmessig anliggende.

En holdning som det Angelsen og Engseth uttrykker er en risikofaktor i kontrast til dagens forståelse av samfunnsikkerhet og beredskap. Det står også i kontrast til den erkjennelse at det ofte dessverre er ulykker og erfaringene fra disse som driver sikkerhetsarbeidet fremover.

***Stortingets kommisjon bes vurdere de utsagn som er referert og de holdninger disse representerer.***

## **FARVANN OG JURISDIKSJON**

Peter Angelsen uttalte også

*Ulykken inntraff i norsk farvann*

***Stortingstidende 1997, saksordfører Peter Angelsen side 4078***

Ved utarbeidelse av Støttegruppens anmodning i april 2013 om ny gransking, ble det undersøkt med norske og svenske myndigheter hvilken jurisdiksjon posisjonen posisjon 58°34' N, 10° 34' tilhører.

Dette var skipets posisjon da meldte mayday. I følge Kartverket var dette i farvann under svensk jurisdiksjon. Støttegruppen vurderte at dette bekreftet svensk tilknytning, og derfor styrket anmodningen også til svenske myndigheter. Utover det har vi lagt til grunn at de skandinaviske påtalemyndighetene avklarte spørsmål vedr jurisdiksjon i 1990. Det antas også at det er forskjellige nivåer av suverenitet og anledning til å anvende nasjonal lovgivning i forskjellige soner, avstander fra nasjonalstatens kyst. Utsagnet om at ulykken inntraff i norsk farvann synes uansett ikke å være korrekt.

***Stortingets kommisjon anmodes om å avklare i hvilket farvann katastrofen inntraff, og hvilken jurisdiksjon den aktuelle posisjonen var omfattet av.***

## LLOYD'S REGISTER

Et gjennomgående tema i det som er beskrevet ovenfor, er spørsmålet om hvem som var eier og hvem som var reder, og hvilken informasjon om dette som er lagt til grunn av Stortinget og Folketinget.

Støttegruppen forsøkte å stille klasseselskapet Lloyd's Register til ansvar for forsømmelsene ved den delegerte flaggstatskontrollen og klassifiseringen. Saken ble aldri realitetsbehandlet i Florida. Retten vurderte at det var sterkere tilknytning til andre land.

Det var, og er, et paradoks at norske regjeringer og folkevalgte så iherdig understreket Scandinavian Stars manglende tilknytning til Norge hva angår eierskap, drift, operasjon og klassifisering, når retten i Florida ikke fant tilstrekkelig tilknytning til å åpne for domstolsbehandling der.

Støttegruppen la til grunn at skipets eier var i Florida. Sterk indikasjon, som i 2017 fortsatt ikke er etterforsket, taler for at drift ble ivaretatt av person- og selskapskrets tilknyttet Sea Escape og International Shipping Partners. Både flaggstatskontroll og klassebesiktigelsen ble utført i USA av Miami-kontoret til Lloyd's Register. Denne vurderingen av tilknytning til USA og Florida er ikke svekket av den etterforskningen som har funnet sted i 2013 – 2016.

Den beskrivelse av eier og reder som ble presentert i NOU 1991:1A ble aldri gjenstand for uavhengige undersøkelser, verken av politiet, granskingsmyndigheten, sjøforklaringen, eller ved behandling av gjenopptagelsesansmodninger. Partenes egne forklaringer fremsto som objektiv avklaring av ansvaret både for eierskap og operasjon av Scandinavian Star.

***Stortingets kommisjon bes vurdere hvorvidt den informasjon om eierskap og operasjon som ble lagt til grunn for Regjeringens redegjørelse til Stortinget i mai 1990, Jansen utvalget, det skandinaviske granskingsutvalgets rapport i 1991 og stortingsmeldingen og behandlingen av denne i 1992 – 1993, kan ha bidratt til å gi domstolen i Florida argumenter som svekket norske skadelidtes forsøk på å stille Lloyd's Register til ansvar for sine forsømmelser, ved domstol i Florida.***

***Det må inngå i vurderingen om Stortinget har hatt forståelse av den betydning myndighetenes identifisering av eier og reder kunne ha i forhold til norske skadelidtes posisjon i rettslige prosesser.***

## ASSURANCEFORENINGEN SKULD

Forfatter og journalist Lars Halskov intervjuet i 2015 tidligere havarisjef i Skuld, Erik Stein. Det fremkom at Stein hadde besiktiget skipet i Cuxhaven før skipet ble satt i rute. Han ga en rekke pålegg som måtte gjennomføres før skipet kunne settes i trafikk med passasjerer. På tross av dette ble Scandinavian Star satt i rute 1 april 1990 uten at Stein var klar over dette, og uten at tiltakene var gjennomført.

Da denne saken ble kjent i september 2015 sa Skuld at det skulle gjennomføres intern gransking. I november 2015 meddelte Skuld at de ikke kom videre med interne undersøkelser. Beslutningen om å forsikre Scandinavian Star ble fattet av daværende leder av Skuld Danmark, Hans Levy personlig.

Støttegruppen finner ingen redegjørelse i noe tilgjengelig materiale som er levert til Stortinget om at Skuld hadde gjennomført kontroll før skipet ble satt i trafikk med passasjerer, med etterfølgende pålegg som ikke ble tatt til følge før skipet ble satt i trafikk med passasjerer.

Støttegruppen antar at denne informasjonen hadde vært relevant for danske politi som etterforsket brudd på sjøsikkerheten, og kanskje medført anklageskrift etter strengere lovhjemler enn det som lå til grunn for endelig dom i 1993.

Informasjonen burde også vært relevant for danske og norske myndigheters vurdering av hvorvidt Scandinavian Star skulle gjennomgå havnestatskontroll med referanse til Paris MOU-kriteriene.

Eventuelt videre omfang av de konsekvenser kunnskapen om Skulds forsømmelser ved å unnlate å etterleve pålegg fra selskapets egen havarisjef, har ikke Støttegruppen grunnlag for å kartlegge her.

Det legges uansett til grunn at manglende informasjon om forholdene som er avdekket vedr Skuld, bekrefter at vesentlige forhold ikke er fyllestgjørende redegjort for overfor Stortinget.

***Stortingets kommisjon bes vurdere at Skuld påtok seg P&I for Scandinavian Star og lot skipet settes i trafikk med passasjerer, på tross av at Skulds havarisjef Erik Stein i Cuxhaven hadde gitt en rekke pålegg om tiltak som skulle gjennomføres før skipet kunne settes i trafikk med passasjerer. Det må inngå i vurderingen hvilken relevans informasjon om dette forholdet kunne hatt for Stortinget.***

## MYNDIGHETENES OPPFØLGING

Kommisjonen skal vurdere de offentlige myndigheters oppfølging av saken.

Støttegruppens innspill til dette omfatter:

- Oppfølging av anbefalinger i NOU 1991:1A, kap 13
  - Opplistede anbefalinger for bedre sikkerhet
  - Anbefaling om lagring av materialer
  - ISM-koden
  - Nasjonal eller internasjonal regulering
  - Praktisering av havnestatskontroll
  - Oppgradering av eldre skip til nyere konvensjonskrav – grandfather clause
  
- Ivaretagelse av overlevende og pårørende
  - Medisinske undersøkelser av overlevende - senskadeundersøkelse
  - Registerundersøkelse
  - Besetningen
  - NKVTS
  - Voldsoffererstatning
  - Bistandsadvokatordningen
  - Støttegruppen - minnesmerket
  
- Evaluering av politiet og påtalemyndigheten – Norge og Danmark
  - Evaluering av etterforskningen i 1990 – 92 og 2013 – 2017 i Norge og Danmark
  - Evaluering av behandling av Støttegruppen og andres anmodninger om gjenopptagelse

## ANBEFALINGER I NOU 1991: 1A

NOU 1991: 1A ga en rekke anbefalinger som omfattet både tekniske forhold og operasjonelle forhold. I tillegg diskuterte utvalget verdier som styrer reguleringen av sikkerhet til sjøs. Spørsmålet om nasjonal regulering versus å avvete utviklingen av IMO-konvensjoner er eksempel på dette.

### ANBEFALINGER LISTET OPP I KAP 13.2

Stiftelsen Skagerrak anmodet i 2010 Sjøfartsdirektoratet om status for anbefalingene i NOU 1991:1A. I april 2010 gjorde det danske Justitsministeriet en tilsvarende henvendelse til Sjøfartsstyrelsen.

Etter korrespondanse mottok Stiftelsen Skagerrak endelig svar i februar 2011. Svaret var samordnet med den danske saksbehandlingen. Sjøfartsstyrelsens svar til Justitsministeriet er relevant for kommisjonen, men er antakelig tilsvarende brev til Stiftelsen Skagerrak.

Korrespondansen er ikke uttømmende for de anbefalinger som fremkommer i NOU 1991:1A, kap. 13.

***Støttegruppen anmoder Stortingets kommisjon om å foreta en oppdatert vurdering, slik det fremgår av mandatet, av anbefalingene i NOU 1991: 1A. Vurderingen må avklare om tiltak er gjennomført på bakgrunn av vedtak i IMO, eller om det er gjennomført som nasjonal / regional regulering. Tiltak som evt er gjennomført ved nasjonal / regional regulering, må avklares om omfatter alle skip i norsk / skandinavisk farvann, uansett flagg, eller kun skip registrert i NOR / NIS.***

### LAGRING AV MATERIALER

Støttegruppen viser til anbefalingen 13.3.10.5 vedr senskader og anbefalingen om lagring av materialer for eventuelle senere laboratorieundersøkelser. Senskadeanbefalingen tas opp i etterfølgende avsnitt.

***Stortingets kommisjon bes undersøke om det er inngått avtale om lagring av materialer for eventuelle senere laboratorieundersøkelser.***

### OPERASJONELL STANDARD - ISM

Granskingsutvalget beskrev på en god måte betydningen av ikke bare god teknisk standard, men også operasjonelle forhold. Bedre sikkerhetsopplæring var derfor en av anbefalingene.

Utvalget understreket at operasjonell standard og rutiner ikke bare gjelder forholdene om bord, men i hele rederiorganisasjonen. Ulykken med «Herald of Free Enterprise» i 1987 hadde allerede satt søkelys på dette. Resolusjon A.647 (16) i IMO markerte starten på utviklingen ISM-koden.

Stortingets kommisjon er gitt en unik anledning i sitt mandat til å vurdere status for ISM-koden i dag. Kommisjonens undersøkelse av dette temaet, og eventuelle anbefaling, vil være et viktig signal også internasjonalt. Noen aktuelle problemstillinger til kommisjonens undersøkelser:

- Fungerer ISM i praktisk hverdag for passasjer- cruiseskip i dag slik det var forutsatt?
- Hvilke erfaringer har myndigheter og næring med ISM?
- Bidrar ISM til å balansere hvordan besetning / kaptein og rederiet ansvarliggjøres?
- I hvilken grad har granskingsinstanser og påtalemyndigheten forstått og implementert ISM?
- Er lovgivning om foretaksstraff samordnet med ISM?

En relevant referanse for kommisjonen kan være britiske Craig Laverick, som forsker på ISM-koden. Kontakt: Craig Laverick. Associate Law Lecturer & PhD Candidate. Lancashire Law School. University of Central Lancashire. EMail: [claverick@uclan.ac.uk](mailto:claverick@uclan.ac.uk). Tel: +44 (0)1772 89 3075

***Stortingets kommisjon bes vurdere implementeringen av ISM-koden i den maritime næringen, norske sjøfartsmyndigheters flaggstats- og havnestatskontroll, ved havariutredninger og politiets og påtalemyndighets arbeid.***

## **NASJONAL ELLER INTERNASJONAL GJENNOMFØRING**

Granskingsutvalget presenterte i kap. 13.1.2 en viktig diskusjon om forholdet mellom å avvente internasjonal utvikling eller å åpne for nasjonale, evt regionale særkrav.

Utvalget lanserte begrepet «passasjerstat». Begrepet havnestat var og er godt kjent. Passasjerstat var et nytt begrep som møtte mye motstand. Norges interesser som passasjerstat er ikke fulgt opp senere.

Utvalget kom til at nasjonal / regional regulering kan være riktig, ikke minst for å fremme dynamikk i den internasjonale utviklingen i regi av IMO. Inntrykket er likevel at Norge fortsatt, i 2017, har en sterk vektlegging av IMO-konvensjonene og flaggstatens suverenitet.

Anbefalingene om vilje til nasjonal regulering var ikke avgrenset til anbefalingene etter Scandinavian Star, med var en generell anbefaling til hvordan sikkerhet skal reguleres.

***Stortingets kommisjon bes undersøke i hvilke grad anbefaling om nasjonal regulering har fått gjennomslag i norsk sjøfartspolitik og regulering. Det må inngå hvorvidt evt nasjonale / regionale særkrav kun omfatter skip i NOR / NIS, eller også skip under utenlandsk flagg i norske farvann.***

## **HAVNESTATSKONTROLL**

Granskingsutvalgets anbefalinger vedr havnestatskontroll er etter Støttegruppens vurdering aktuelle også i dag. Norge er fortsatt tilknyttet Paris MOU, hvor seneste MOU er datert 2016.

Det bør undersøkes om denne avtalen oppfyller de anbefalinger som ble gitt i NOU 1991:1A.

Det bør også undersøkes hvilke konkrete saksbehandlingsrutiner som praktiseres

***Stortingets kommisjon bes vurdere Paris MOU norsk forvaltning av havnestatskontroll.***

## **OPPGRADERING AV ELDRE SKIP**

NOU 1991: 1A og stortingsmeldingen pekte på den problemstilling at skip som var godkjent etter eldre konvensjoner ikke ble oppgradert til nyere konvensjonskrav. Overgangsordninger for eldre skip burde oppheves så snart som mulig. Denne ordningen for eldre skip omtales som «*grandfather clause*».

***Stortingets kommisjon bes vurdere i hvilket omfang skip under norsk flagg, eller utenlandske skip i norske farvann, har anledning til å operere under eldre konvensjonsbestemmelser.***

## IVARETAKELSE AV OVERLEVENDE OG PÅRØRENDE

Det skandinaviske granskingsutvalget anbefalte medisinske undersøkelser av samtlige overlevende. I 1997 tok Rikshospitalet initiativ til en registerundersøkelse. Den norske besetningen ble over en kort periode fulgt opp i et eget prosjekt. I Danmark har Ask Elklit gjort undersøkelser.

Støttegruppen organiserte oppfølging og sorggrupper de første årene etter brannen. Liv Wergeland Sørbye tilrettela senere mulighet for at overlevende og pårørende kunne henvises videre. Stortingets kommisjon har gitt et eget oppdrag til Nasjonalt kunnskapssenter om vold og traumatisk stress.

Da Riksadvokaten besluttet å åpne ny etterforskning, åpnet Oslo tingrett for at overlevende og etterlatte kunne få oppnevnt bistandsadvokat. Det ble oppnevnt to koordinerende bistandsadvokater.

Etter mye motgang og mange år, gikk finansiering og lokalisering av minnesmerke i orden.

Det er gjort enkelte forskningsbaserte undersøkelser av erfaringer med organisering av støttegrupper.

### SENSKADEUNDERSØKELSE

Helsemyndighetene var i høringsuttalelse negative til anbefalingen 13.3.10.5 om å gjennomføre medisinske undersøkelser av overlevende. Støttegruppens initiativ i april 1992 endret denne vurderingen, og det ble lovet gjennomføring i Norge slik det var anbefalt. Forhold vedr Rikshospitalets finansiering brakte Skuld inn i prosjektet. Dette medførte nye problemer. I Støttebulletinen nr 8 fra 1994 på sidene 40 – 47 beskrives undersøkelsene i Norge og Danmark og problemene som oppsto.

I 2017 er det fortsatt ikke foretatt medisinske undersøkelser i det omfang som ble anbefalt i NOU 1991:1A. Støttegruppen er ikke kjent med det endelige antallet overlevende som gjennomgikk medisinske undersøkelser i prosjektet i 1992, men antar at det dreier seg om mellom 30 – 35 personer.

Det er heller ikke foretatt noen systematisk gjennomgang av konklusjonene for det utvalget som gjennomgikk medisinske undersøkelser. Dermed er det ikke grunnlag for å uttale noe om brannkatastrofens medisinske konsekvenser for de overlevende.

### REGISTERUNDERSØKELSE

I 1997 ble Støttegruppen kontaktet av fagpersoner ved Rikshospitalet som vurderte å iverksette et forskningsprosjekt der registrert sykdom og død i gruppen overlevende skulle undersøkes mot to kontrollgrupper valgt ut av SSB. Støttegruppens styre var positive til en slik registerundersøkelse.

Støttegruppen bidro til nødvendige godkjennelser, bl.a til at passivt samtykke kunne gi grunnlag for å hente ut nødvendige data. Sykdom og andre personalmessige forhold ved Rikshospitalet bidro til å prosjektet ikke ble iverksatt som planlagt. Flere år senere ble saken tatt opp med daværende helseminister Sylvia Brustad og daværende ekspedisjonssjef Per Bleikelia.

Ny vilje til gjennomføring av prosjektet ble bekreftet, og det ble avholdt et par planleggingsmøter ved Rikshospitalet. Status er likevel fortsatt at dette prosjektet ikke har kommet videre.

### DEN NORSKE BESETNINGEN

Stortingets kommisjon er kjent med at den norske besetningen ble fulgt opp av Lars Weisæth. Søknad om billighetserstatning ble avslått av Stortingets billighetserstatningsutvalg.

## NKVTS

Stortingets kommisjon har gitt NKVT et oppdrag knyttet til den del av mandatet som omfatter ivaretagelse av overlevende og pårørende. Støttegruppen ble invitert til planleggingsmøter i 2016 med mulighet til å gi innspill. Etter det vi forstår er det gjennomført intervjuer i stor bredde.

Støttegruppen har forventning til at delrapporten fra NKVTS vil gi kunnskap som tidligere ikke har fremkommet av systematisk og forskningsbaserte undersøkelser.

Støttegruppens inntrykk er at denne delen av mandatet er ivaretatt på en god måte i og med oppdraget som er gitt til Nasjonalt kunnskapssenter om vold og traumatisk stress.

***Stortingets kommisjon anmodes om å vurdere ivaretagelsen av overlevende og pårørende med utgangspunkt i delrapport fra NKVTS og anbefaling 13.3.10.5 i NOU 1991:1A.***

***Vurderingen må også omfatte ivaretagelsen av den norske besetningen, med henvisning til den Lars Weisæth hadde med gruppen, gjorde etter sin kontakt, og den prosessen og argumentene vedr besetningens søknad, behandling og avslag vedr billighetserstatning.***

***Kommisjonen anmodes om å vurdere å anbefale en registerundersøkelse som kan gi systematisk kunnskap om sykkelighet og død på et annet grunnlag enn metoden NKVTS har anvendt.***

## VOLDSOFFERERSTATNING

Skadelidte etter Scandinavian Star organiserte selv forhandlinger om erstatning. Etter 22. juli 2011 ble det oppmerksomhet om ordningen med voldsoffererstatning, og Støttegruppen ble kjent med at denne ordningen hadde eksistert siden 1975. Da Scandinavian Star ble satt i brann var ordningen regulert av en forskrift fra 1981. Skadelidte etter Scandinavian Star ble ikke informert om ordningen, og vet heller ikke om den hadde relevans for de skader som var påført ved straffbar handling.

***Stortingets kommisjon anmodes om å vurdere hvorvidt daværende forskrift om voldsoffererstatning i 1990 hadde bestemmelser som kunne ha kommet til anvendelse for overlevende og/eller etterlatte etter Scandinavian Star. Dersom det vurderes at ordningen kunne ha kommet til anvendelse, må det vurderes hvorfor dette likevel ikke skjedde.***

## BISTANDSADVOKATORORDNINGEN

Da Riksadvokaten i juni 2014 gjenåpnet etterforskningen, besluttet Oslo tingrett å åpne for at overlevende og pårørende kunne få oppnevnt bistandsadvokat. Advokatene Siv Hallgren og Espen Komnæs ble oppnevnt som koordinerende bistandsadvokater.

Ordningen med bistandsadvokat er regulert i straffeprosessloven. Advokatforeningen har utviklet egne retningslinjer for bistandsadvokater. Oppnevningen av bistandsadvokater er antakelig den mest omfattende direkte oppfølgingen av skadelidte etter brannkatastrofen, og bør derfor evalueres.

***Stortingets kommisjon anmodes om å vurdere hvordan overlevende og pårørende er ivaretatt ved oppnevning av bistandsadvokater. Vurderingen må vurdere om straffeprosesslovens regulering av ordningen og advokatforeningens retningslinjer er ivaretatt.***



## STØTTEGRUPPEN - MINNESMERKET

Overlevende og etterlatte organiserte seg umiddelbart etter katastrofen i Støttegruppen. Det ble avholdt årlige årsmøter frem til 1992. Ved markering i april 1995 ble det gjort vedtak om ikke lenger å ha årlige årsmøter, men styret fikk mandat til videre engasjement i det omfang det var behov.

Etter 1995 er det avholdt markeringer hvert 5 år. Personer er veiledet ved senskader. Det har vært engasjement for gjenopptagelse av etterforskning og gransking, og engasjement for skjerpet sikkerhet etter de anbefalinger som ble gitt av det skandinaviske granskingsutvalget. Minnesmerket kom på plass i 2006. Markeringen i 2015 hadde deltakelse av Dronning Sonja, og statsminister Erna Solberg.

Norske myndigheter bidro med startkapital til Støttegruppen i april 1990. Mindre beløp til dekning av utgifter er bevilget ved markeringer i 1995 og 2015. En del kommuner og fylkeskommuner der omkomne bodde bevilget på midten av 90-tallet penger til minnesmerket. Dette sto på låst konto til Ansgar Gabrielsen som næringsminister besluttet å fullfinansiere minnesmerket.

Lokalisering av minnesmerket ble løst ved personlig engasjement av Oslo kommunes tidligere ordfører Albert Nordengen og kommandanten ved Akershus festning.

***Når Stortingets kommisjon skal vurdere ivaretagelsen av overlevende og pårørende, anmodes det om at også Støttegruppen og Støttegruppens tillitsvalgte og formål inngår i vurderingen.***

## POLTIET OG PÅTALEMYNDIGHETEN

Vurdering av politiets og påtalemyndighetens håndtering er ikke direkte nedfelt i mandatet, men Støttegruppen legger til grunn at dette inngår i «*de offentlige myndigheters oppfølging av saken*».

### ETTERFORSKING – GJENOPPTAGELSESANMODNINGER – KLAGER PÅ HENLEGGELSE

Støttegruppen håper at kommisjonen vil undersøke politiets og påtalemyndighetenes håndtering av Scandinavian Star, herunder etterforskning i Norge og Danmark og 1990 – 91/92, ny undersøkelse og etterforskning i 2013 – 2017 og behandlingen av Støttegruppens og andre parters anmodninger om ny etterforskning til både norske og danske myndigheter.

Ansaret for etterforskning ble som kjent delt. Politiet i Oslo etterforsket brannstiftelsen. Videre etterforskning ble 11. mars 1991 henlagt etter bevisets stilling. Flere anmodninger om å gjenoppta etterforskningen av brannstiftelse(n) ble avslått. Seneste avslag i januar 2012. I juni 2014 uttalte Riksadvokaten i TV2 at avslaget i 2012 var feil.

Etter initiativ fra politiet i Oslo, åpnet Riksadvokaten for et prosjekt med «*formål om å tilegne seg kunnskap for å kunne anbefale prosjekteier om det bør gjøres undersøkelser eller etterforskning i anledning den henlagte saken...*» (sitat fra Oslopolitets prosjektrapport 2014).

Riksadvokaten besluttet i juni 2014 å åpne ny etterforskning, som pågikk frem til ny henleggelse i august 2016. Støttegruppen, Stiftelsen og andre har påklaget henleggelsen. Klagen er fortsatt til behandling.

Dansk etterforskning av sjøsikkerheten førte til rettssak mot Hugo Larsen, Hans Ole Busch Hansen og Henrik Johansen ved Sjø- og Handelsretten. Endelig dom i Høyesteret i november 1993. Oslopolitets prosjektrapport gjennomgikk det danske etterforskningsgrunnlaget.

Dansk politi og anklagemyndighet / Rigsadvokaten, har vært premissleverandør til politiske myndigheter ved behandling og avslag på anmodninger om gjenopptagelse. De siste årene har danske myndigheter / Justitsministeriet sluttet å besvare brev fra Støttegruppen.

Støttegruppen har levert følgende anmodninger om gjenopptagelse:

- 1996: Danmark. Endelig avslag av justisminister Frank Jensen i januar 1997
- 1996/97: Norge: Arbeid for ny gransking, ref behandling i Stortinget
- 2002: Danmark. Avslag fra Rigsadvokaten i 2005, bekreftet av Justitsministeriet i 2006
- 2010: Danmark. Avslag fra Rigsadvokaten i desember 2010, Justitsministeriet i 2011
- 2011: Norge. Avslag fra Riksadvokaten i januar 2012
- 2013: Norge, Sverige og Danmark. Anmodning om ny gransking

Også andre har levert anmodninger om gjenopptagelse til både danske og norske myndigheter. Det fremgår av mottatte avslag hvilke begrunnelser som er gitt. Støttegruppen gjentar ikke her begrunnelse for anmodningene som er levert.

***Stortingets kommisjon bes undersøke politiets og påtalemyndighetenes håndtering av Scandinavian Star i 1990 – 1992, ved anmodninger om gjenopptagelse og ved ny undersøkelse og etterforskning i perioden 2013 til dags dato. Undersøkelsene må omfatte dansk politi og anklagemyndighet. Klager på politiets henleggelse i august 2016 må inngå i kommisjonens undersøkelser.***

## SKULDS ØKONOMISKE BIDRAG

Oslopolitiets etterforskning i 1990 – 91 medførte kostnader som ikke ble dekket ved ekstra tildelinger fra Justisdepartementet. VG skrev 8. mars 1993 at Assuranceforeningen Skuld dekke kostnader knyttet til politiets utgifter til etterforskningen. Støttegruppen hevder ikke at dette uansett er problematisk. Det er argumenter for at skadeforvolder har ansvar, også økonomisk.

***Stortingets kommisjon anmodes om å vurdere Skulds økonomiske bidrag til politiet i Oslo i forbindelse med etterforskningen i 1990 – 91.***

## UTTRANSPORT AV BESETNINGSMEDLEMMER

Flere av besetningsmedlemmer ble ikke avhørt av politiet. Den portugisiske besetningen bodde på Hotel Royal Christiania og var tilgjengelig for avhør. Hvorfor ble de hentet av politiet og transportert til Fornebu, før mange av dem hadde gjennomgått avhør? Med forbehold om korrekt gjengivelse.

***Stortingets kommisjon anmodes om å vurdere hvorfor ikke alle medlemmer av den portugisiske besetningen ble avhørt før de forlot Norge. Dersom det er korrekt at det var politiet som hentet besetningsmedlemmene som bodde på Royal Christiania og fraktet dem til Fornebu for utreise fra Norge, må bakgrunnen for dette undersøkes.***

## 0-DOKUMENTER

Det er opplyst at en del dokumentasjonen i Scandinavian Star saken foreligger ved 0-dokumenter. Kjell Ola Dahl hevder i sin siste bok at det ikke er tillatt å opprette 0-dokumenter.

***Stortingets kommisjon bes undersøke hvorvidt det er anvendt 0-dokumenter i Scandinavian Star saken, i hvilket omfang dette evt har funnet sted, og om det er noe kontroversielt ved dette.***

-

Støttegruppen håper dette er til hjelp for Stortingets kommisjon ved undersøkelsene som skal føre til en rapport som oppfyller det mandatet som er gitt av Stortinget. Vi følger gjerne opp med et møte.

-

### STØTTEGRUPPEN ETTER SCANDINAVIAN STAR

POST: POSTBOKS 23 • 1371 ASKER • NORGE

WEB: [www.scandinavianstar.no](http://www.scandinavianstar.no) / [www.facebook.com/groups/scandinavianstar](https://www.facebook.com/groups/scandinavianstar)

EPOST: [jan@harsem.no](mailto:jan@harsem.no) (Jan Harsem) / [kurt.evert@live.no](mailto:kurt.evert@live.no) (Kurt Evert Stenbakk)

TLF.: +47 - 95771199 (Jan) / +47 - 98 600 260 (Kurt)