

DERES REF

VÅR REF
1998/1789/D24168

ANSVARLIG PARTNER
Espen Kohnæs

Oslo, 8. juli 2016

INFORMASJONSSKRIV TIL PÅRØRENDE OG ETTERLATTE ETTER SCANDINAVIAN STAR-KATASTROFEN

Her er nok en oppdatering om status i etterforskningen av mordbrannen om bord på Scandinavian Star. Som opplyst i forrige skriv er etterforskningen nå avsluttet. Selv om politiet skal slutføre noe etterarbeid i løpet av sommeren, vil vi oppsummere status for etterforskningen. Faktaopplysninger om omfanget av etterforskningen mv er hentet fra en oppsummering som politiet selv har utarbeidet.

Politiets endelige konklusjoner, med en påtaleavgjørelse, forventes i første halvdel av august i år. Politiet har invitert bistandsadvokatene til et informasjonsmøte hos politiet den 9. august 2016.

Etterforskningen ble gjenåpnet den 27. juni 2014. Innenfor et avgrenset mandat har etterforskningen vært rettet inn mot to hovedtemaer: Brannen, og et mulig økonomisk motiv.

Den brannfaglige delen omhandler i hovedsak brannforløpet/brannspredning, herunder å avklare om brennbar væske har medvirket i brannen, samt avklare forhold vedrørende et rørbrudd i et hydraulikkør.

Økonomidelen omhandler i all hovedsak å søke avklart om det er rimelig grunn til å tro at skipet ble satt i brann med økonomiske interesser som motiv. Politiet har sett på blant annet avtaleforhold, eier- og forsikringsforhold og verdivurdering, med hovedvekt på salgspriser og leieavtaler for sammenliknbare skip, dokumentasjon av salget av Scandinavian Star fra Stena Line til SeaEscape i 1990, regnskapsopplysninger og forsikring.

Det er viktig å merke seg at eventuelle straffbare forhold som ikke med rimelig grunn kan knyttes inn som mulig motiv for brannen vil være foreldet etter norsk lov. Forhold som er foreldet, har ikke inngått politiets etterforskning. Formålet er å avgjøre spørsmålet om tiltale.

I forbindelse med etterforskningen i 1990 fikk en dansk statsborger status som mistenkt i saken. I 1991 ble saken mot han henlagt etter bevisets stilling. Dette betyr at det den gang ikke ble avklart hvem som var ansvarlig for brannen.

Av Riksadvokatens beslutning fremgår blant annet følgende:

"Politimesteren har ikke foreslått iverksettelse av konkrete, taktiske etterforskningskritt med sikte på enten å avkrefte eller styrke mistanke mot den danske statsborger. Riksadvokaten er enig i denne vurdering. En ser i dag heller ikke reelle muligheter for å iverksette en nærmere etterforskning om dette".

Videre fremgår:

"Men det må tilføyes at en brannteknisk sakkyndig utredning av brannen på Y-bor dekk, etter at vedkommende avgikk med ved døden, utvilsomt vil kunne være egnet til å opplyse dette spørsmålet bedre".

I dette ligger hypotesen om at dersom "brannen på Y-bor dekk", ca 12 timer etter brannstart på dekk C (arnested B), kun kan forklares som en separat brann som ble påsatt, så vil dette kunne være egnet til påvirke spørsmålet om hvem som kan mistenkes for å være de(n) ansvarlige for brannen(e) på skipet.

Enken etter den danske statsborgeren som var mistenkt har gjennom sin norske bistandsadvokat arbeidet for å få mistanken også formelt avkreftet, hvilket vi som koordinerende bistandsadvokater har forståelse for.

Danske myndigheter etterforsket og irettførte den såkalte sjøfartsdelen av saken, herunder forhold knyttet til skipets sjødyktighet og straffeansvar i den forbindelse. Behandlingen i Sjø- og Handelsretten i 1992, samt i dansk Højesteret i 1993, endte blant annet med at en dansk statsborger ble tiltalt og dømt som skipets reder. Hva som ble lagt til grunn for at han ble definert som reder, fremgår av Sjø- og Handelsrettens dom av 3. desember 1992. Denne delen av saken har ligget utenfor rammene for den norske etterforskningen, både i 1990 og nå i nyere tid.

Et eventuelt økonomisk motiv for å sette skipet i brann knytter seg blant annet til hvem som potensielt sett kunne ha noe å tjene på å skade skipet, eksempelvis ved en urettmessig forsikringsutbetaling. Følgelig har det i 2014-2016 vært nødvendig å etterforske både reder-, eier- og forsikringsforhold, selv om avklaring av hvem som hadde rederansvaret ikke har vært en primær del av etterforskningen.

Etterforskningsgruppen har for utvalgte temaer og etterforskningskritt hatt et samarbeid med Økokrim og Kripos. Videre har det vært et tett samarbeid med både svenske og danske myndigheter på politi- og påtalesiden. Dansk og svensk politi og påtalemyndighet har bistått de norske etterforskerne.

Totalt sett har den norske etterforskningen etter gjenåpning involvert 18 ulike land/nasjoner (i fem ulike verdensdeler) gjennom anmodninger, korrespondanse, dokumentinnhenting og avhør.

Alle dokumenter, inklusiv dokumentbeslag, utgjør per dags dato over 60 000 pdf-sider.

Til sammen er 70 personer avhørt. (Noen er avhørt flere ganger, slik at det totale antall avhør er mer enn 70). De fleste avhør har strukket seg over flere dager og består av flere titals sider protokoll per avhør. Avhørene er gjennomført i 13 forskjellige land.

Som ledd i etterforskningen er innhentet flere sakkyndige uttalelser knyttet til de sentrale temaene i etterforskningen.

- Sakkyndig uttalelse vedrørende branntekniske forhold ombord på skipet i forbindelse med brannen, herunder brannspredning/brannforløpet og spørsmålet om involvering av brennbar væske.

- Sakkyndig uttalelse vedrørende hydraulikksystem for skip, herunder å søke en nærmere avklaring vedrørende rørbruddet i 300-seksjonen på Ybor dekk.
- Sakkyndig uttalelse vedrørende avtalemessige forhold rundt kjøp/salg av skipet, samt eier- og forsikringsforhold.
- Sakkyndig uttalelse vedrørende informasjon man kan hente ut av å observere brannrøyken.

Politiet har mottatt flere innspill til etterforskningen. Mordbrannen på Scandinavian Star 7. april 1990 har utløst et sterkt engasjement fra mange om å finne svar på hva som faktisk hendte. Da politimesteren i Oslo gikk inn for, senere med Riksadvokatens støtte, å gjenåpne etterforskningen, var hovedbegrunnelsen nettopp å finne flere svar. Behovet for å vite sannheten, hva som faktisk hendte og hvordan, har vært et gjennomgående tema i sakens mediedekning og i den offentlige debatten.

19. juni 2015 sendte politiet ut et brev til alle bistandsadvokatene hvor politiet ba om innspill til etterforskningen. Politiet mottok flere innspill og opplyser at disse er gjennomgått og vurdert i henhold til føringer gitt i mandat fra riksadvokaten og politimesteren, samt en etterforskningsfaglig vurdering.

Politiet uttaler at innspillene har vært betydningsfulle som bidrag til avklaring av sentrale forhold i etterforskningen. Momentene berører både sentrale temaer relatert til brannforløp og brannspredning, samt spørsmålet om et mulig økonomisk motiv.

Det er gjennomført flere avhør av personer som er utpekt til å skulle være i besittelse av relevant kunnskap om brannforløpet og slukningsarbeidet ombord på skipet. Det er videre gjennomført avhør av personer som etter sigende skal besitte informasjon om eier- og forsikringsforholdene knyttet til skipet. I tillegg kommer bilder og video knyttet til brannen, samt lydopptak av samtaler fra ulike situasjoner.

Bistandsadvokatene har løpende hatt tilgang til etterforskningsmaterialet. Etter regler for oppbevaring av politidokumenter er bistandsadvokatene avskåret fra å distribuere disse dokumentene. Imidlertid kan, som nevnt i tidligere skriv, pårørende og overlevende få en orientering om materialet etter nærmere avtale med oss, eller via egen bistandsadvokat.

Som koordinerende bistandsadvokater vil vi berømme engasjementet og arbeidet fra ulike grupper, enkeltpersoner og bistandsadvokater. Vi har etter beste evne forsøkt å formidle synspunkter til politiet, i tillegg til den direkte kontakten andre bistandsadvokater har hatt med politiet. Nå gjenstår det å se hvilke endelige konklusjoner politiet vil trekke. Det synes dessverre allerede å være på det rene at det ikke vil være mulig å utpeke en eller flere direkte ansvarlige for mordbrannen.

Vi vil rapportere til dere straks politiets konklusjoner er tilgjengelige.

Oslo, den 7. juli 2016

Med vennlig hilsen

Advokat Siv Hallgren
(Sign.)

Advokat Espen Komnæs
(Sign.)