

IPS



Manden der ikke ville godkende dødsskibet

Assuranceforeningen Skulds tidligere havarichef Erik Stein undersøgte skibet 'Scandinavian Star', kort før en mordbrand i 1990 kostede 159 mennesker livet. Skibet havde så store mangler, at det ikke måtte sejle med passagerer, fortæller han i dette bearbejdede uddrag fra en ny bog, 'Branden - Gåden om Scandinavian Star'. Alligevel valgte Skulds ledelse uden hans viden at tegne en ansvarsforsikring på skibet.

SCANDINAVIAN STAR

Erik Stein var ved at vaske bil foran parcelhuset i Haslev på Sjælland. I Radioavisen havde assuranceforeningen Skulds tekniske chef hørt om et brændende passagerskib på vej fra Oslo til Frederikshavn - og han fortalte sin kone, Anne, at det var et skib, han havde undersøgt i Cuxhaven i Tyskland.

Det var forfærdelige nyheder, men han var i det mindste glad for, at han havde anbefalet Skuld ikke at forsikre skibet.

Pludselig kom Anne ud: »Hans Levy er i telefonen«.

Det var hans chef i norske Skulds afdeling i København. Erik Stein gik ind i huset og tog telefonen: »Ja?«.

»Har du hørt, at der er en færge i brand«, spurgte direktøren.

»Ja, det har jeg hørt i pressen her til

morgen. Det er 'Scandinavian Star'. Det er jo godt, at det ikke er vores«, svarede Erik Stein.

Der blev stille i den anden ende af røret: »Det er det. Kan du komme herind på kontoret med det samme?«.

Mordbranden på 'Scandinavian Star' for 25 år siden er Nordens største kriminalgåde. Katastrofen kostede 159 mennesker livet, mens skibet natten til 7. april 1990 var på vej fra Oslo til Frederikshavn. Flest nordmænd omkom, men også mange danskere mistede livet på skibet, som kun havde sejlet en uge på ruten.

Men danske og norske myndigheders efterforskning var fra begyndelsen overfladisk og gik aldrig for alvor i dybden med hele brandforløbet og de komplicerede ejerforhold bag skibet.

Først i juni 2014 erkendte norsk politi, at der ikke er beviser på, at katastrofen blev udløst af en enlig brandstifter, der døde i branden, og som politiet oprindeligt udpegede. Desuden erkendte norsk politi, at de økonomiske forhold bag skibet og brandene ikke er blevet tilstrækkeligt efterforsket.

Derfor er mordbranden på 'Scandinavian Star' stadig uopklaret, og i øjeblikket er norsk politi i gang med en ny efterforskning. Den skal også afklare, om der ligger økonomiske motiver bag brandstiftelsen.

Ifølge myndighederne blev skibskatastrofen værre af, at skibets sikkerhedsforhold var under al kritik - og at den nye besætning ikke havde gennemført den obligatoriske båd- og brandøvelse.

Som det senere hed i Sø- og Handelsrettens dom 3. december 1992: »Retten finder således, at 'Scandinavian Star' i perioden 1.-7. april ikke var klar til sejlads med passagerer«.

Men det vidste Skulds ledelse, allerede inden skibet blev indsat på ruten. Det havde selskabets tekniske chef, Erik Stein, meddelt foreningens kontor i København i slutningen af marts 1990.

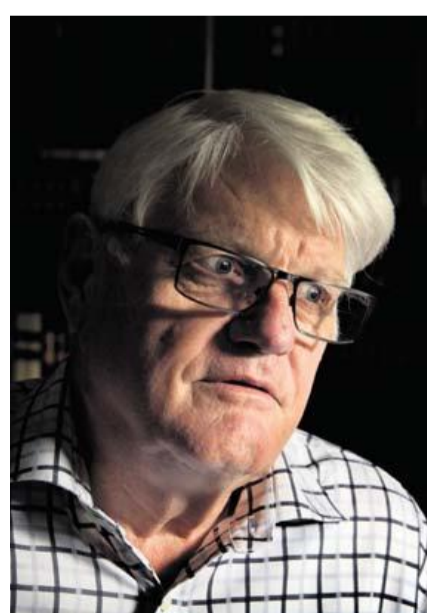
25 års tavshed

Men selv om Skuld deltog i søforklaringen i Sø- og Handelsretten og senere forhandlede erstatninger med de overlevende og efterladte til omkomne, fortalte selskabet aldrig offentligheden om den viden, som ledelsen sad inde med.

Men i dag efter 25 års tavshed har Erik Stein valgt at fortælle sin historie. Han vil ikke være illoyal over for sit tidligere selskab, men det er nødvendigt for ham at fortælle, hvad der skete dengang. Eller som han udtrykker det:

»Hvis historien skal fortælles i sin helhed, hører det jo med«.

Knap to uger før branden på skibet satte Erik Stein bilen i gear klokken 5 om morgenen. Det var i slutningen af marts 1990. Foran ham lå en over 5 timer lang



OVERRASKET. Skulds havarichef, Erik Stein, hørte først, at selskabet mod hans anbefaling havde forsikret 'Scandinavian Star', da det var brudt i brand.

Foto: Finn Frandsen

rejse til den tyske havneby Cuxhaven ved Elbens udløb i Nordsøen.

For en erfaren skibsekspert og teknisk leder i Skulds danske afdeling var det umiddelbart en mindre rutineopgave. På dage tidligere havde han fået at vide, at han skulle besigtige 'Scandinavian Star', der var ankommet fra Miami i USA.

Hans vurdering kunne afgøre, om Skuld ville ansvarsforsikre skibet, som skulle indsættes på ruten mellem Frederikshavn og Oslo.

To dage havde 51-årige Erik Stein afsat til

inspektionen. Den 193 centimeter høje mand er af den gamle skole. For ham var det en æressag at sikre en ordentlig kontrol af passagerfærgerne. Skibe var hele hans liv.

Oprindeligt havde han sejlet på verdenshavene som styrmand og skibsfører med ØK og andre danske rederier. Men nu rejste han rundt i verden som havarichef for Skuld for at besigtige de skibe, som det norske selskab forsikrede.

Branddøre virkede ikke

Skuld tager sig af skibes ansvarsforsikring. En såkaldt P&I-forsikring, som hovedsagelig dækker ansvaret for skader på andre - herunder passagerer og besætning - samt olieforurening. Den skulle Skuld tegne for 'Scandinavian Star'.

Derudover skulle skibet have en kaskoforsikring, der dækkede skader på skibet og bjærgning. Den blev tegnet i Fjerde Sø. Omkring klokken halv 11 om formiddagen parkerede Erik Stein bilen ved 'Scandinavian Star' på kajen i Cuxhaven.

For at få et førstehåndsindtryk gik han op ad de indvendige trapper til skibskontoret, hvor han skulle møde kaptajn Hugo Larsen. Allerede på vej op ad trapperne og på turen hen ad gangene testede han rutinemæssigt branddøre.

Flere branddøre fungerede ikke. I det hele taget var det umiddelbare indtryk ikke godt. Erik Steins rutinerede blik konstaterede, at skibet var dårligt vedligeholdt, og der var meget rodet. Eller som han i dag udtrykker det:

»Reelt kunne jeg bare være drejet om på hælen og have sagt: Ring til mig, når I er klar. I spiller min tid«.

BUGSERING. Det brændende skib 'Scandinavian Star' blev i løbet af lørdag 7. april 1990 bugseret ind til den svenske by Lysekil. Om bord lå mange omkomne i kahytter og korridorer.

Arkivfoto: Jens Dige/Polfoto

Det gjorde Erik Stein dog ikke. Han ville hellere fortælle kaptajnen, hvad rederiet skulle bringe i orden, før skibet kunne forsikres.

Skuld havde opbygget en fast procedure. Først blev skibets og besætningens certifikater undersøgt. Derefter skulle besætningen vise, hvordan de samarbejdede under en simuleret brand- og evakueringsøvelse. Endelig skulle han kigge på skibets tekniske tilstand for at sikre, at det fungerede. Kun hvis forholdene var i orden, ville skibet kunne godkendes med henblik på en ansvarsforsikring.

Han drak en kop kaffe med kaptajn Hugo Larsen. Kaptajnen fortalte, at hovedparten af besætningen var portugisiske søfolk, som først ville komme om bord i løbet af de følgende par dage.

Desuden var rederiet i gang med at udarbejde nye sikkerhedsprocedurer, og der var endnu ikke skrevet sikkerhedskort til besætningen. Det kort var afgørende. Mandskabet var afhængigt af det, fordi det beskrev den enkelte opgaver ved brand og evakuering.

Erik Stein fik mappen med certifikater og synsrapporter og konstaterede, at skibet sejlede under Bahama-flag. Men flere certifikater manglede. Han fik at vide, at de var i land for at blive omregistreret, så

Fortsættes side 4



hvor Skulds danske underdirektør, Anders Ulrik, underskrev policen?

Anders Ulrik har ikke ønsket at medvirke, men hans chef, Hans Levy, understreger, at han som øverste direktør havde det endelige ansvar for beslutningen om at forsikre 'Scandinavian Star'.

Hans Levy bekræfter, at Erik Stein anbefalede, at skibet ikke skulle forsikres, før forholdene på skibet var udbedret og en brand- og evakueringsøvelse var afholdt.

»Der var de forbehold. Jeg kan huske, at Erik sagde, at der er nogle ting, der skal gøres på skibet, og det bliver gjort i Frederikshavn, før de sætter skibet i drift«, siger Hans Levy.

Men hvorfor forsikrede Skuld 'Scandinavian Star', selv om det ikke var undersøgt, om forholdene på skibet var bragt i orden? Og når alle advarselslamper lyste? Ifølge Hans Levy skyldes det, at listen med fejl og mangler ikke var et stort sikkerhedsmæssigt problem: »Det var ikke nogen alvorlige ting. Vi så mere på det tekniske. Så kan man sige, at vi burde have været oppe i Frederikshavn og undersøge skibet igen. Men det var vi så ikke.«

Under pres

Under alle omstændigheder var der ikke mulighed for at fortryde lørdag 7. april. Skuld stod med ansvarsforsikringen, og Hans Levy var klar over, at erstatningerne til ofrenes familier og de overlevende kunne blive meget store.

Ikke kun Skulds pengetank var under pres. Andre assuranceforeninger ville også komme til at betale.

Hele P&I-systemet er baseret på, at assuranceforeninger over hele kloden tager en del af den økonomiske risiko. Verdensflåden er forsikringsmæssigt bundet sammen af gensidige forpligtelser mellem foreningerne.

Hver assuranceforening har en vis selvrisiko, som den selv skal betale, men hvis erstatningerne overstiger det beløb, skal andre foreninger også bidrage. Det kaldes en reassurance eller en genforsikring. »Jeg var klar over, at erstatningerne ville ryge langt op over Skulds egen risiko«, fortæller Hans Levy.

Det resterende beløb af de samlede erstatninger skulle dækkes af Skulds reassurandører, der bestod af de øvrige 15 internationale P&I-klubber samt Lloyd's - og der skulle ikke kunne rejse tvivl om, at ansvarsforsikringen dækkede.

»Ellers kunne vi risikere, at reassurandørerne sagde: Hov, skibet opfylder ikke kravene. Så er I efter Skulds vedtægter ikke forpligtet til at dække, og så kan I ikke komme til os og sige: Nu skal I reassurandører dække alt over jeres risiko«, siger Hans Levy.

Hvis den situation opstod, måtte Skuld sige til rederiet, at forsikringen ikke dækkede:

»Rederiet ville så selv skulle klare alle de erstatningskrav, der måtte komme. Derfor lå det mig utrolig meget på sinde, at vi hurtigt skulle være helt sikre på, at forsikringsvilkårene var opfyldt. Skibets tilstand var derfor meget væsentlig.«

Men Skuld fortalte aldrig offentligheden om Erik Steins kontrol af skibet i Cuxhaven.

Branddøre var utætte

Kort efter brandene havde den danske Søfartsstyrelse undersøgt skibet og lagt mærke til fejlene.

Fire branddøre blev ikke udløst, som de skulle, under branden. Fem branddøre lukkede ikke tæt og kunne derfor ikke stoppe den giftige røg. Desuden lukkede de fleste brandspjæld, som skulle bremse ildens spredning, ikke, som de skulle.

Skulds danske direktør, Hans Levy, deltog i søforklaringen lige efter branden. Spørgsmålet var, om Skuld var bundet af dækningen. I dag siger Hans Levy:

»Det væsentligste var de tekniske mangler på skibet og den manglende båd- og brandøvelse. Selve øvelsen var kaptajnens ansvar, og på det punkt var vi stadig forpligtet over for rederiet. Det var kun, hvis rederiet havde svigtet groft i forhold til selve skibets sikkerhed, at vi kunne sige fra i forhold til forsikringen.«

Men skyldtes hans ræsonnement også, at Skuld ikke havde sikret, at alt var i orden på skibet, inden foreningen tegnede ansvarsforsikringen?

For dermed havde Skuld selv et ansvar. Det afviser Hans Levy: »Det var ikke sådan, at skibet var i rigtig dårlig forfatning. Det var teknisk set i orden. Men de skulle have holdt båd- og brandøvelse, før de tog passagerer om bord. Det vidste vi ikke, at de havde undladt. Men det var ikke nok til at sige, at der ikke var forsikringsdækning, fordi skibet teknisk set var i orden bortset fra mindre ting.«

Han lægger især vægt på en udtalelse fra den danske Søfartsstyrelses direktør, Torkild Funder, der skulle være kommet på et lukket formøde under en af de første dage under søforklaringen.

»Torkild Funder kom med en erklæring om, at skibet havde nogle mangler, men de havde ikke betydning for brandens opståen og heller ikke for forløbet. Det gjorde det klart for mig, at der ikke var tvivl



om, at forsikringen var gældende«, siger Skulds daværende danske direktør.

Det har ikke været muligt i dag at finde denne erklæring i Sø- og Handelsrettens arkiv. Den er heller ikke nævnt i retsbogen med de mange timers båndudskrift af vidneforklaringerne fra søforklaringen.

Dømt for utilstrækkelig sikkerhed

Denne opfattelse blev kraftigt bestridt, da straffesagen i oktober 1992 begyndte mod kaptajn Hugo Larsen, rederidirektør Ole B. Hansen og rederiets pengemand, Henrik Johansen. De tre mænd blev anklaget efter lov om skibes sikkerhed.

► POLITIKEN.DK/TV

► SE TV-INDSLAG

Interview med forsikringselskabet Skulds tidligere havarichef Erik Stein, som i en ny bog fortæller, at han frarådede at forsikre 'Scandinavian Star'



Gå ind på politiken.dk/2847803 eller scan QR-koden

Alle tre erklærede sig uskyldige.

Anklageren fremlagde en vurdering fra Søfartsstyrelsen fra april 1991, hvor det blev påpeget, at evakueringskiltningen var mangelfuld og gav misvisende information. At passagererne ikke fik udleveret boardingkort, hvor de kunne se, hvor de skulle samles i en nødsituation.

Alarmplanen med evakueringsvejledningen i kahytterne var heller ikke på hverken dansk eller norsk, men på engelsk, spansk og portugisisk. Derfor burde kaptajnen inden eller lige efter afgang over højtalerne have givet passagererne en udførlig vejledning om, hvad de skulle gøre i en nødsituation, erklærede Søfartsstyrelsen.

»Undladelse heraf medførte, at passagererne under branden oplevede stor forvirring, og det er nærliggende at antage, at det har medført, at nogle af passagererne ikke i tide har fundet vejen frem til røgfrit område«, konkluderede styrelsen.

I sin procedure fremførte anklageren, at besætningens manglende kendskab til nødplanen kunne have været blevet udbedret, hvis der var blevet afholdt en båd- og brandøvelse.

Sø- og Handelsrettens dom 3. december 1992 slog fast, at 'Scandinavian Star' ikke var klar til sejlads med passagerer.

FORVIRRING. Da Erik Stein efter branden gik om bord på skibet, kunne han hurtigt konstatere, at skiltningen havde skabt forvirring. Han tog dette billede af to pile, der skulle vise vej i tilfælde af en nødsituation.

Privatfoto: Erik Stein

frakendt »retten til at udøve rederivirk-somhed«.

Etisk problem

Efter forhandlinger med de overlevende og efterladtes støttegruppe og deres advokater udbetalte Skuld ifølge direktør Hans Levy samlet omkring 114 millioner kroner i erstatning til overlevende og efterladte til omkomne. Heraf betalte Skuld knap 14 millioner kroner, mens de resterende cirka 100 millioner kroner blev dækket af de øvrige P&I-klubber som følge af Skulds reassuranceaftale.

I 1990 var nordmanden Espen Walstad talsmand for støtteforeningen af overlevende og efterladte. Han mistede sin mor og hendes mand på 'Scandinavian Star'. Han er meget overrasket over oplysningerne om Skulds viden om skibets sikkerhedsmæssige mangler, inden det blev sat i rute. Det fortalte selskabet aldrig under forhandlingsforløbet om erstatning.

»Så vidt jeg kan forstå, gjorde Skulds havarichef dengang sit arbejde ordentligt, så det er selskabets ledelse, som har et for-

HAVSNØD. Den første påsatte brand blev slukket af passagerer, mens den anden brand brød ud kort efter og førte til, at 159 mennesker omkom. Mange timer senere brød to yderligere store brande ud på skibet. Norsk politi undersøger nu, om de var en genopblussen af den anden brand – eller om de var nye påsatte brande. Arkivfoto: Polfoto

klaringsproblem. Det er etisk forkert at skjule den viden. Men penge har åbenbart været vigtigere end menneskeliv for Skuld«, siger Espen Walstad og tilføjer:

»I en sådan situation er det afgørende, at myndighederne gennemfører en grundig efterforskning og eventuelt retsforfølger, hvis samfundet skal beskyttes mod, at selskabers grådighed bliver prioriteret for menneskers sikkerhed.«

Den nuværende talsmand for den norske støtteforening, Jan Harsem, overlevede skibsbranden sammen med sin lille søn Halvor. Men han mistede sin gravide kone, Christine, på skibet.

»Det er et chok at få at vide, at Skuld havde en intern rapport og anbefaling om, at 'Scandinavian Star' ikke var klar til at sejle med passagerer. Rederiet og kaptajnen brød aftalen med Skulds tekniske chef. Vidste rederiet og kaptajnen, at Skulds ledelse ikke ville tage hensyn til sin egen interne rapport og pålæggene fra den tekniske chef, spørger Jan Harsem, der undrer sig over, at Skulds ledelse ikke fulgte selskabets tekniske chef.

»Indtrykket er, at Skuld har tilbageholdt væsentlig information om forhold, som berørte både straffeansvaret og præmierne for aftalen med os som overlevende og pårørende.«

Juraprofessor Lars Bo Langsted fra Aalborg Universitet mener, at de nye oplysninger først og fremmest er et etisk problemstilling for Skuld.

»Selvfølgelig er det her et moralsk spørgsmål. Umiddelbart efter branden handlede det om at få et ansvar placeret, og Skulds ledelse har nok tænkt, at det ikke var sjovt at have haft den samme viden om skibets manglende sikkerhed, som rederiets ejer, Henrik Johansen, blev dømt for at have ansvaret for«, siger Lars Bo Langsted: »Men selskabet har ikke et juridisk ansvar over for omverdenen. Skuld valgte at forsikre skibet, selv om selskabet havde kendskab til skibets mangler. Men de var ikke i sig selv livsfarlige. Skibets mangler udviklede sig først til et stort problem, da det gik galt.«

lars.halskov@pol.dk

Bogen 'Branden – Gåden om Scandinavian Star' af Lars Halskov udkommer 29. september på Politikens Forlag