

Justisdepartementet
Att.: Justisminister Anders Anundsen

Oslo, 25. november 2014

STØTTEGRUPPEN ETTER SCANDINAVIAN STAR • MØTE MED JUSTISMINISTER ANDERS ANUNDSSEN • TIRSDAG 25. NOVEMBER 2014 KL. 1200

Støttegruppen takker for anledningen til å møte justisminister Anders Anundsen.

Budskapet i møtet er vår forventning og statens forpliktelse til å gi svar, så langt det lar seg gjøre, på spørsmål som tidligere ikke er tilfredsstillende besvart etter Scandinavian Star-katastrofen.

Det er et politisk ansvar å innhente og erkjenne ny kunnskap om hendelsesforløp og årsaksforhold.

Overlevende og pårørende etter Scandinavian Star har siden 1990 stort sett stått alene om alle forhold og all oppfølging etter katastrofen. Opplevelsen av staten som motpart forsterker utstøtingen og smerten som ble utløst i april 1990. Støttegruppen ønsker at alle forhold som berører Scandinavian Star beskrives så korrekt som mulig. Vårt anliggende er ikke først og fremst skyld, straff og hevn.

Bare ved å snakke sant om katastrofen og dens forutsetninger kan kunnskapen om Scandinavian Star gi nødvendig læring for ettertiden, og den oppfølging av skadelidte som er en rettsstat verdig.

Politiet og påtalemyndigheten viser nå ansvar for å rette opp tidligere feil, i den grad det lar seg gjøre, ved de tiltak som er iverksatt. Støttegruppen forventer at en tilsvarende prosess også må finne sted i det politiske systemet og forvaltningen.

Dette krever ny gransking.

Scandinavian Star ble i 1990 utredet av en arbeidsgruppe ledet av assisterende sjøfartsdirektør Emil Jansen. Rapporten konkluderte i en rekke viktige forslag. Jansen-utvalgets anbefalinger ble tatt med i den videre utredningen til det skandinaviske granskingsutvalget i NOU 1991: 1A. Både Jansen-utvalget og NOU 1991: 1A la viktig grunnlag for utviklingen av bedre sjøsikkerhet.

Støttegruppen anmodet den 24. april 2014 om ny gransking av Scandinavian Star-katastrofen i 1990, med forslag til mandat. Vi understreket at staten både har ansvar for etterforskning av straffeansvar, og for gransking etter lovhjemler, EU-direktiv og IMO-kode for undersøkelse av sjøulykker.

Vår anmodning om gransking er styrket etter Riksadvokatens vedtak 27. juni 2014 om ny etterforskning, og utredningen som lå bak Riksadvokatens avgjørelse. Vi nyanserer her vårt opprinnelige forslag til mandat, på bakgrunn av den utviklingen som har vært i saken siden april 2013.

Opplegget for en ny gransking må være realistisk, samtidig som regjeringen og Stortinget ikke kan handle på en måte som griper inn i politiet og påtalemyndighetens ansvar.

Vår anmodning i dag er ikke i konflikt med dette konstitusjonelle prinsippet.

Med henvisning til vår anmodning datert 24. april 2014 mener vi at følgende temaer bør inngå i mandat for en ny gransking av forhold knyttet til mordbrannen på Scandinavian Star:

OPERASJON, DRIFT OG EIERSKAP

Ansvar for eierskap og operasjon (rederansvar) for Scandinavian Star natt til 7. april 1990 er beskrevet i NOU 1991: 1 A, i anklageskrift og dommer fra Sjø- og Handelsretten i 1992, og av Høyesteret i 1993, som et avgrenset forhold mellom en amerikansk selger og en dansk kjøper.

Støttegruppen dokumenterer at relasjonen mellom disse partene var mer omfattende enn denne fremstillingen. Det foreligger sterke indisier på at også operasjonen (rederansvaret) lå hos andre enn det partene selv forklarte, som ble lagt til grunn i NOU 1991: 1A og for dommene i 1992 og 1993.

Politiet sier i sin utredningsrapport, som ligger til grunn for Riksadvokatens avgjørelse 27. juni:

Sjøforklaringen i Sjø- og Handelsretten i København, politietterforskningene i Norge og Danmark, og granskningsutvalget (NOU 1991: 1A), ser i stor grad til å bygge på samme kilder, i og med at disse bygger på hverandres arbeid.

Politiets prosjektrapport «Brannen på Scandinavian Star» vurdering av saken per 2014, side112

Både sjøforklaringen, de opprinnelige politietterforskningene, og undersøkelsene som er foretatt i forbindelse med de tidligere gjenåpningsbegjæringene, har det til felles at partene i selve transaksjonen, og deres advokater, fremstår som hovedkildene til informasjon om eierstruktur, forsikringsforhold og overdragelsen av skipet.

Politiets prosjektrapport «Brannen på Scandinavian Star» vurdering av saken per 2014, side113

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

Politiets prosjektrapport «Brannen på Scandinavian Star» vurdering av saken per 2014, side114

Støttegruppen har siden 1996 for at innsyn og korrekt informasjon om dette ansvaret er politisk relevant, selv om ansvaret for lovstridig operasjon av Scandinavian Star er strafferettslig foreldet.

Lovgivning og delegert regulering av slike forhold krever korrekt kunnskap.

Korrekt beskrivelse av ansvarsforholdene ved Scandinavian Star er dessuten en selvfølgelig forpliktelse overfor ofrene for katastrofen. Danmark og Norges fastholdelse av en beskrivelse av eierskapet og rederiet, som åpenbart ikke stemmer med tilgjengelig dokumentasjon, er i seg selv sykeligjørende for overlevende og pårørende, som med det opplever at staten ivaretar skadevolders interesser.

Dette oppleves som et overgrep.

Dersom staten mener at kunnskap om eier- og rederansvar kun er relevant for sivile parter, og for øvrig beskriver ansvarsforholdene uten egne undersøkelser, så styrker staten skadevolders posisjon og svekker skadelidtes posisjon.

Skadelidt kan i denne forbindelse også være stat, fylke og kommuner, i forbindelse med sjøulykker med miljøkonsekvenser.

Stortinget er ved flere anledninger orientert på en måte som vi mener er feilinformasjon:

- Handelsministerens redegjørelse til Stortinget: 2. mai 1990: Stortinget opplyses om eierforhold, et tema som berørte straffeansvar for lovstridig operasjon av skip:

Skipet ble nylig overtatt av danske eierinteresser

Forhandlinger i Stortinget nr. 224 (1989 – 1990) side 3307

- St.meld. nr. 63 (1991-1992) om Scandinavian Star opplyser Stortinget om rederiet:

Det danske rederiet VR DaNo-gruppen overtok 30. mars 1990, i Frederikshavn, passasjerskopet Scandinavian Star fra rederiet Sea Escape Ltd, registrert i Bahamas

- Innst. S. nr. 223 (1996-1997) Bekrefter at Stortinget legger til grunn gitt informasjon:

«Scandinavian Star» ble 30. mars 1990 overtatt av det danske rederiet VR DaNo-gruppen i Frederikshavn og førte Bahamas flagg.

Støttegruppen har siden 1995 hevdet det som politiets utredning nå bekrefter. Konklusjonen er relevant også for det politiske systemets vurdering av vår anmodning om ny gransking.

Også Folketinget i Danmark er feilinformert om eierskap og rederi og undersøkelsene som er foretatt av dette temaet. Vedlagte brev datert 24. september 2014 fra Støttegruppen til Danmarks daværende justisminister Karen Hækkerup omhandler denne feilinformasjonen.

ANBEFALING: Tema eierskap og rederi for Scandinavian Star natt til 7 april 1990 og må inngå i mandatet for ny gransking.

BRANNFORLØPET

Riksadvokaten avgjorde 27. juni ny etterforskning i større omfang enn det som ble anbefalt av politiet. Kjell Schmidt-Pedersen og Øystein Jæger Meland, som var sakkyndige for granskingsutvalget i 1990 – 91, er engasjert til å foreta ny utredning av brannen i 300-seksjonen på Y-bor dekk ca kl. 14 – 15 den 7. april 1990. Hensikten er å avklare om det var en separat brann uavhengig av hovedbrannen ca kl. 0205.

Støttegruppen vurderer at politiets utredning på dette punktet søker samme faktum som vil være aktuelt for gransking, uavhengig av straffeansvar. Utredningen og dens konklusjoner bør derfor kunne stilles til disposisjon også for granskingsformål. Vi ser derfor ikke grunn til å be om parallell gransking av samme tema som Riksadvokaten har fattet vedtak om, basert på etterfølgende forutsetninger:

Det vesentlige målet for Støttegruppen er at det gis svar i den utstrekning det er mulig å gi svar på spørsmål om det har vært gjentatte brannstiftelser om bord gjennom det samlede brannforløpet fra kl. 0200 natt til lørdag 8. april, til all brann var endelig slukket ca kl. 1600 søndag 8. april. Alternativt om det samlede brannforløpet er utløst av samme brannstiftelse ca kl. 0200 natt til lørdag 7. april.

Politigruppen hevdet 13. juni 2014 at det mangler kunnskap om vesentlige parametere som er en vesentlig forutsetning for å kunne modellere det samlede brannforløpet. Dersom dette er korrekt, så kan ikke vi som skadelidte kreve en annen virkelighet. En ny gransking må kvalitetssikre dette.

Når utredningen som nå skjer i regi av politiet blir stilt til disposisjon for et ny undersøkelsesmyndighet, så bør det foretas en faglig kvalitetssikring av utredningen og de kriteriene for som er lagt til grunn for denne. Dette er nødvendig for å gi svar på om det samlede brannforløpet er etterforsket / gransket i den utstrekning det er faglig forsvarlig å forvente.

ANBEFALING: En uavhengig og faglig kompetent instans må kvalitetssikre politiets utredning og konklusjoner vedr brannforløpet når dette foreligger.

FORHÅNDSKONTROLL I NORGE OG DANMARK

Etter katastrofebrannen ble det fra norske og danske myndigheter fremholdt at havnestatskontroll av Scandinavian Star var regulert av Paris MOU, det europeiske havnestatssamarbeidet, som regulerte en kontrollfrekvens på inntil 25 prosent av anløpte skip under fremmed flagg.

De senere årene har vi mottatt vurderinger som hevder at deltagelse i Paris MOU ikke kunne begrunne unnlatelse av forhåndskontroll av Scandinavian Star. Det hevdes at retningslinjer både i Norge og Danmark tilsa at Scandinavian Star skulle gjennomgått forhåndskontroll før skipet ble satt i rute.

ANBEFALING: Det undersøkes hvorvidt Scandinavian Star skulle vært kontrollert av havnestatsmyndighet i Norge og/eller Danmark før skipet ble satt i rute 1. april 1990.

STATUS FOR SIKKERHET / ANBEFALINGENE

Det skandinaviske granskingsutvalget gjorde en betydelig og prisverdig innsats ved å anbefale bedre sikkerhet på en rekke nivåer, både teknisk og operasjonelt.

Utvalget lot seg ikke forplikte av sjøfartspolitiske prioriteringer av flaggstatens suverenitet og sikkerhet kun på nivå med IMO-konvensjoner uten vilje til nasjonal regulering. Støttegruppen, og Stiftelsen Skagerrak, har i årene etter 1991 benyttet NO 1991: 1A som referanse for bedre sikkerhet.

Støttegruppen / Stiftelsen Skagerrak gjorde i 2010 henvendelse til skandinaviske sjøfartsmyndigheter med anmodning om status for disse anbefalingene. Svar ble mottatt i 2011. Det er krevende å vurdere hvorvidt en anbefaling er gjennomført eller ikke, eller i hvilken grad gjennomføring har funnet sted.

25 år etter Scandinavian Star vil et naturlig granskingsstema være status for sikkerhetsanbefalingene. Granskingsinstituttet har et forebyggende formål som med dette kan ivaretas.

Etter Scandinavian Star har det vært økt oppmerksomhet på den landbaserte driftsorganisasjonen, rederiet, med krav om at all operasjon, både om bord og landbasert, skal skje innenfor rammene av en sikkerhetskultur som systematisk identifiserer og reduserer risiko.

IMO vedtok i november 1993 ISM-koden om en slik helhetlig sikkerhetskultur. Den norske ISM-eksperten Arne Sagen, som har skrevet internasjonale fagbøker om ISM-koden og har representert IACS som controller, er bekymret for at ISM-koden ikke blir praktisert etter intensjonen.

Det må undersøkes om rederienes ansvar for eierskap og operasjon av skip er tilfredsstillende regulert i norsk skipsfart og havnestatskontrollen av utenlandske skip.

ANBEFALING: Det undersøkes status for anbefalingene fra det skandinaviske granskingsutvalget, NOU 1991: 1A, kapittel 13. Som del av dette utredes også om rederienes ansvaret for eierskap og operasjon av skip er tilfredsstillende regulert i norsk skipsfart og havnestatskontrollen av utenlandske skip.

HELSESITUASJON FOR DE OVERLEVENDE

En av granskingsutvalgets anbefalinger var at samtlige overlevende burde gjennomgå helseundersøkelser for å avdekke eventuelle senskader. Dette ble først avvist av helsemyndighetene i høringen. Helsedepartementet endret senere sin vurdering av dette i 1992.

Senskadeundersøkelsene ble komplisert da Assuranceforeningen Skuld ble trukket inn i finansieringen ved Rikshospitalet. Dette medførte at undersøkelsene skulle lede til sakkyndige erklæringer til eventuelle erstatningsformål. Etter dette var det kun en mindre andel av de overlevende, ca 30 – 35, som gjennomgikk de anbefalte helseundersøkelsene.

Resultatene er ikke systematisk evaluert med formål å etablere helhetlig kunnskap.

Det har senere vært planer om et forskningsprosjekt der registrert sykkelighet i gruppen overlevende ble vurdert mot kontrollgrupper. Prosjektet stanset opp for flere år siden, tross positiv viljen hos daværende helseminister Sylvia Brustad og engasjement fra daværende ekspedisjonssjef i Helsedepartementet, Per Bleikelia.

Status: Ingen har systematisk kunnskap om helsesituasjonen til de overlevende etter Scandinavian Star.

ANBEFALING: Det utredes hvordan det kan etableres systematisk kunnskap om helsesituasjonen for de overlevende etter Scandinavian Star. Gransking bør anbefale hvordan overlevende etter Scandinavian Star kan følges opp på individnivå.

SKADELIDTES SITUASJON

Overlevende og etterlatte etter Scandinavian Star har en dyp opplevelse av at alle prosesser for å ivareta våre interesser er drevet frem av eget engasjement. Helseoppfølging, krav om etterforskning og gransking, minnesmerke, forsikringsoppgjør etc.

Ikke i noen forhold har vi erfart myndighetene som drivkraft for å ivareta de interesser vi som ofre har. Gjenåpning av etterforskningen og politiets og påtalemyndighetens erkjennelser, har derfor vært positiv, selv om det kommer veldig sent.

Enken etter den eneste norske omkomne etter forliset til «Jan Heweliusz» i januar 1993 ble aldri kontaktet eller opplyst av forsikringsselskapet om hennes rettigheter, tross havarirapportens anbefaling om at slik informasjon skulle finne sted. Vedkommende kontaktet Støttegruppen etter Scandinavian Star, og ble veiledet videre til juridisk bistand kort tid før foreldelse av krav inntraff.

Etter ulykken med «Bourbon Dolphin» i 2007 satt de etterlatte på bakerste benk, mens kommersielle partene hadde formelle partsinteresser i granskingsutvalget. Initiativ fra Støttegruppen etter Bourbon Dolphin og Stiftelsen Skagerrak ga de etterlatte en tydeligere posisjon i de etterfølgende høringene.

Etter Scandinavian Star i 1990 møtte Støttegruppen flere ganger argumentet om at vårt krav om bedre skipskontroll og bedre innsyn i eier- og operatørforhold, var mindre relevant enn krav om objektiv ansvarsforsikring. Etter mange års utsettelse er dette nå innført i Sjølovens § 182 a på bakgrunn av implementering av direktiv 2009/20/EF og forordning 285/2010. Totalansvaret reguleres etter det vi forstår fortsatt etter internasjonale regler og konvensjoner for ansvarsbegrensning.

Det er uklart om hvilke rettigheter som utløses overfor ofre etter sjøulykker. Særlig gjelder dette norske passasjerer som rammes på skipet utenfor norsk farvann og der Norge ikke er flaggstat. Ved Scandinavian Star var Norge havnestat, uten at det utløste rettigheter eller myndighetsinitiativ.

Erstatningsoppgjør er et forhold som ikke bare berører skadelidte ved sjøulykker, men også andre skadelidte: Kapitaliseringsrenten som reduserer erstatningen for tap i fremtidig inntekt med bakgrunn i den fordel den skadelidte har ved å motta fremtidig inntekt her og nå og dermed kunne investere denne. Verdien av denne fordelten sette imidlertid altfor høyt, ved at det legges til grunn en kapitaliseringsrente som fordrer at skadelidte oppnår bedre avkastning enn profesjonelle forvaltere.

ANBEFALING: Skadelidtes rettigheter ved sjøulykker utredes med hensyn til: Sjørettslige erstatningsregler, partsinteresser i forhold til ved undersøkelsesmyndighet og andre juridiske prosesser som inntreffer etter sjøulykker.

BESETNINGEN PÅ SCANDINAVIAN STAR

Besetningen på Scandinavian Star, særlig den del som kom fra tidligere DaNo-linjen, har i liten grad vært gjenstand for oppfølging. Støttegruppen er kjent med at psykiater Lars Weisæth fulgte opp gruppen på midten av 1990-tallet. Gruppen var preget av betydelige belastninger.

Det er av interesse å ha kunnskap om hele besetningen, utover den del av besetningen som fulgte med fra tidligere DaNo-linjen. Støttegruppen anser at dette kan gjøre utredningen langt mer omfattende enn det er realistisk å gjennomføre. En betydelig del av besetningen var portugisisk. Det kan vurderes å gjøre henvendelse via den portugisiske ambassaden med formål å avdekke systematisk kunnskap om situasjonen til besetningen fra Scandinavian Star.

ANBEFALING: Utredningen bør omfatte situasjon og oppfølging for den norske besetningen / den del av besetningen som fulgte med over til Scandinavian Star fra tidligere DaNo-linjen.

EVALUERING AV ETTERFORSKNINGEN

Politiets utredning datert 14. mars 2014, publisert 13. juni 2014, har som en av sine konklusjoner:

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

Grunnlaget for hvordan eierskapet og rederiet er beskrevet av offentlige myndigheter, er beskrevet av politiet i de ovennevnte sitatene fra sidene 112 – 114 i politiutredningen.

Riksadvokat Tor-Aksel Busch uttalte til media den 27. juni 2014 en erkjennelse av at avgjørelsen den 30. januar 2012 om ikke å iverksette ny etterforskning, var feil.

Støttegruppen setter pris på politiets og påtalemyndighetens erkjennelse.

I lys av de kriminelle handlinger og konsekvensene av disse som denne saken berører, så begrunner politiets erkjennelse et selvstendig krav om en uavhengig gransking / undersøkelse av hvordan den samlede offentlige oppfølgingen av mordbrannen på Scandinavian Star har vært gjennomført.

Støttegruppen viser til den nye skipssikkerhetsloven der rederiets plikter og sikkerhetsstyring er mer presist regulert enn tidligere. På tross av dette er det grunnlag for å utrede hvorvidt intensjonen om bedre regulering og ansvarliggjøring av rederiet blir fulgt opp ved nye hendelser.

I tillegg til øvrige tema som er beskrevet her, må en ny gransking derfor omfatte:

- Politiets etterforskning og henleggelse av Scandinavian Star i 1991
- Ressursbruk, prioriteringer og kompetanse tildelt etterforskningen.
- Arbeidsdelingen mellom Norge, Sverige og Danmark, og hvordan denne er benyttet i årene etter 1990 for å avvise Støttegruppen og andre aktører hver gang det er fremmet gjenopptagelsesanmodninger i henholdsvis Danmark og Norge.
- Hvordan ivaretar politiet og påtalemyndigheten ISM-koden, Skipssikkerhetslovens kapittel 2 og annen relevant lovgivning og konvensjoner, med hensyn på å avdekke og stille til ansvar ikke bare besetning, men også rederiorganisasjonen.

NOU 2012: 14 «Rapport fra 22. juli-kommisjonen» gir betydelig oppmerksomhet til evaluering av beredskapsressursene og ledelse og styring av politiets ressurser. Kommisjonens hovedanbefalinger følger presist opp de konklusjonene utvalget har gjort i sin evaluering.

Støttegruppen forventer en tilsvarende offisiell evaluering av oppfølgingen etter Scandinavian Star. Dette berører tema som er aktuelt i 2014, og som ikke kan hevdes å tilhøre fortiden.

KONKLUSJON

Støttegruppen ber om ny gransking med mandat som omfatter følgende forhold:

1. **EIERSKAP OG REDERI:** Ny gransking må utrede, uavhengig av mulig straffansvar, hvem som var eier og hvem som var reder for Scandinavian Star natt til 7 april 1990.
2. **BRANNFORLØPET:** En uavhengig og faglig kompetent instans må kvalitetssikre politiets utredning og konklusjoner vedr brannforløp når dette foreligger.
3. **FORHÅNSKONTROLL:** Det utredes hvorvidt Scandinavian Star skulle vært kontrollert av havnestatsmyndighet i Norge og/eller Danmark før skipet ble satt i rute 1. april 1990.
4. **STATUS FOR ANBEFALINGEN I NOU 1991: 1A:** Det undersøkes status for anbefalingene fra det skandinaviske granskingsutvalget, NOU 1991: 1A, kapittel 13.

Som del av dette utredes også om rederienes ansvar for eierskap og operasjon av skip er tilfredsstillende regulert i norsk skipsfart og havnestatskontrollen av utenlandske skip.

5. **HELSESITUASJON FOR OVERLEVENDE:** Det utredes hvordan det kan etableres systematisk kunnskap om helsesituasjonen for de overlevende etter Scandinavian Star.

Granskingen bør også komme med en anbefaling om hvordan overlevende etter Scandinavian Star kan følges opp på individnivå.

6. **SKADELIDTES INTERESSER – HERUNDER PARTSINTERESSER:** Skadelidtes rettigheter ved sjøulykker utredes med hensyn til: Sjørettslige erstatningsregler, partsinteresser i forhold til undersøkelsesmyndighet og andre juridiske prosesser som inntreffer etter sjøulykker.
7. **BESETNINGEN:** Utredningen bør omfatte situasjon og oppfølging for den norske besetningen / den del av besetningen som fulgte med over til Scandinavian Star fra tidligere DaNo-linjen.
8. **EVALUERING AV POLITIET ETTER MAL FRA GJØRV-KOMMISJONEN:** Evaluering av politiets etterforskning, den skandinaviske arbeidsdelingen og status for politiets og påtalemyndighetens implementering av rederiansvaret i ISM-koden og den nye skipssikkerhetsloven av 1997.

Med vennlig hilsen

STØTTEGRUPPEN ETTER SCANDINAVIAN STAR

Jan Harsem, overlevende, etterlatt og styremedlem

Trond Dolva, pårørende og medlem i Støttegruppen

Kurt Evert Stenbakk, overlevende og styremedlem med webansvar

Grete Forslund, overlevende, purser på Scandinavian Star og styremedlem

Torbjørn Kalberg, overlevende og styremedlem

Ole Arne Westberg, pårørende og medlem i Støttegruppen

Kai-Arne Schie, pårørende og medlem i Støttegruppen

KOPI:

Sveriges Försvarsdepartement

Att.: Karolina Lemoine

Epost.: karolina.lemoine@regeringskansliet.se

Danmarks Justitsministerium

Att.: Justitsminister Mette Frederiksen

Epost.: jm@jm.dk

Stortinget v/ Kontroll og konstitusjonskomiteen, Justiskomiteen, Næringskomiteen

VEDLEGG:

Brev datert 24. september 2014 til Danmarks justisminister

STØTTEGRUPPEN ETTER SCANDINAVIAN STAR

KONTOR: Gml. Drammensvei 227 • Asker Sentrum / **POST:** POSTBOKS 23 • 1371 ASKER • NORGE

WEB: www.scandinavianstar.no

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

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