

Til:

Justisdepartementet
Att.: Statsråd Grete Faremo
Epost: postmottak@jd.dep.no

Nærings- og handelsdepartementet
Att.: Statsråd Trond Giske
Epost: postmottak@nhd.dep.no

Sveriges regjering
v/ Statsrådsberedningen
Epost: statsradsberedningen.registrator@regeringskansliet.se

Danmarks regjering
v/ Statsministeriet
Epost: stm@stm.dk

Oslo, 24. april 2013

SCANDINAVIAN STAR • ANMODNING OM OPPNEVNING AV GRANSKINGSUTVALG OG FORSLAG TIL MANDAT FOR DETTE

Støttegruppen etter Scandinavian Star anmoder om at det nedsettes et granskningsutvalg med mandat til å utrede følgende forhold relatert til brannkatastrofen i 1990:

1. Samlet brannforløp fra første branntilløp til all brann var endelig slukket
2. Eierforhold og rederansvar for Scandinavian Star på tidspunktet for katastrofen

Vedlagt følger brev fra Kjell Schmidt Pedersen og Øystein Jæger Meland med støtte og forslag til gjennomføring av punkt 1. De to var brannteknisk sakkyndige for det skandinaviske granskningsutvalget i 1990-1991 og bisto politiet.

Undersøkellesmyndighet ved sjøulykker skal ikke vurdere sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Det foreligger derfor ingen hindringer for politisk behandling av denne anmodningen.

I det etterfølgende gjennomgår vi bakgrunn og begrunnelse for denne anmodningen. Vi peker dessuten på enkelte andre momenter som også er av interesse for videre undersøkelser.

Vi supplerer gjerne med utfyllende dokumentasjon, og stiller med glede i møte om saken.

Med vennlig hilsen
STØTTEGRUPPEN ETTER SCANDINAVIAN STAR

Jan Harsem,
Overlevende og styremedlem
Tlf.: 0047 95 771199

Kurt Evert Stenbakk
Overlevende og styremedlem
Tlf.: 0047 98 600 260

Torbjørn Kalberg
Overlevende og styremedlem
Tlf.: 0047 908 70 963

Vedlegg:

- Notat fra Kjell Schmidt Pedersen og Øystein Jæger Meland

STØTTEGRUPPEN ETTER SCANDINAVIAN STAR

POST: Postboks 23. 1371 Asker. Norge

WEB: www.scandinavianstar.org

EPOST: jaharsem@online.no • kurt.evert@live.no • tokalb@broadpark.no

BAKGRUNN

Passasjerfergen Scandinavian Star ble satt i trafikk mellom Oslo og Frederikshavn den 1. april 1990. Natt til 7. april 1990 ble skipet satt i brann. Det hersker ingen tvil om at dette skyldtes brannstiftelse. Det offisielle antall omkomne er 158. Med tap av ufødt liv og dødsfall etter skade er antall omkomne høyere.

Polititekniske undersøkelser ble først utført i Lysekil av svensk politi. Ved henvendelse datert 10. april 1990 fra politimester Willy Haugli i Oslo til dansk politi, ble det avtalt en arbeidsdeling mellom politiet i Norge og Danmark for den videre etterforskningen. Arbeidsdelingen innebar at forhold vedr brannstiftelsen ble etterforsket i Norge, mens forhold vedr sjøsikkerheten ble etterforsket i Danmark.

Norsk politi konkluderte i mars 1991 at en navngitt dansk statsborger var å anse som mistenkt brannstifter. Saken ble henlagt da vedkommende selv hadde omkommet i brannen.

Dansk politi tok ut tiltale mot kaptein Hugo Larsen, reder Henrik Johansen og rederidirektør Hans Ole Busch Hansen for brudd på lov om skibes sikkerhet. Rettsforhandlingene fant sted i Sjø- og handelsretten med dom den 3. desember 1992, og Høyesteret med endelig dom den 22. november 1993.

Få dager etter ulykken ble det truffet avtale mellom regjeringene i Norge, Sverige og Danmark om å nedsette et felles granskningsutvalg. Utvalget ble oppnevnt av den norske regjeringen, og fikk høyesterettsdommer Tore Schei som leder. Granskningsutvalgets rapport forelå i januar 1991 i norsk og engelsk versjon: NOU 1991: 1A "Scandinavian Star"-ulykken, 7. april 1990.

Støttegruppen for overlevende og etterlatte etter Scandinavian Star ulykken ble etablert umiddelbart etter katastrofen. Støttegruppen vedtok følgende formål ved stiftelsen i 1990:

Å arbeide for full klarlegging av det fullstendige hendelsesforløp knyttet til ulykken, dens forhistorie og etterspill.

Støttegruppens vedtekter – se www.scandinavianstar.no

Støttegruppen ønsker en så uttømmende beskrivelse av det faktiske årsaks- og hendelsesforløp som mulig.

For enkelte punkt i mandatet må alle instanser som undersøkelsesmyndigheten ønsker å innhente informasjon fra ha forklaringsplikt. Undersøkelsesmyndigheten må dessuten ha anledning til å foreta eksaminasjon.

BRANNFØRLØPET

Uavhengige brannfaglige miljøer har de senere år gjennomgått det samlede brannforløpet gjennom helgen 7 – 8. april 1990. Det vises til rapporter av hhv svenske SWECO v/ Pierre Palmberg og norske Skansen Consult v/ Håkon Winterseth. Begge utredninger konkluderer at brannforløpet bare kan forklares med at det har vært en rekke brannstiftelser om bord i skipet. Det begrunnes også at det observerte brannforløpet forutsetter manipulasjon ved handlinger som må være foretatt i den hensikt å maksimere skaden.

Dersom Sweco og Skansen har rett, så utelukker dette at vedkommende politiet mistenkte ved henleggelsen i mars 1991 kan ha vært brannstifter. I hvertfall for de brannene som er antent etter kl. 0200 natt til 7. april 1990.

Politiet og det skandinaviske granskningsutvalget har ikke grunnlag for å avvise disse vurderingene. Mandatet til granskningsutvalgets havariutredningen i 1990 - 1991, var begrenset til å utrede brannforløpet frem til kaptein Hugo Larsen forlot skipet. Det skjedde ca kl. 0320 natt til lørdag 7. april. Halvannet døgn før all brann var endelig slukket.

Rapportene fra Sweco og Skansen inngikk i grunnlaget som Riksadvokaten i Norge hadde til vurdering ved behandling av gjenopptagelsesbegjæringene som ble avslått i vedtak datert 30. januar 2012.

Riksadvokaten begrunnet vedtaket i proporsjonalitetsvurderingen som la større vekt på å unngå stigmatisering av personer fra Sea Escape som var om bord da nye brannstiftelser eventuelt ble utført, enn å avklare holdbarheten ved konklusjonene til Skansen og Sweco. De sakkyndige uttalelsene er altså verken undersøkt eller etterforsket.

Støttegruppen har vært i kontakt med Kjell Schmidt Pedersen, som var oppnevnte brannteknisk sakkyndig for det skandinaviske granskningsutvalget med hjemmel i kongelig resolusjon av 20. april 1990. Kontakten har også omfattet Øystein Jæger Meland, som bisto i den branntekniske utredningen, og således var omfattet av det samme mandatet.

Kjell Schmidt Pedersen og Øystein Jæger Meland beskriver i det vedlagte notatet datert 17. april 2013 hvordan en undersøkelse i forbindelse med en eventuelt ny granskning kan gjennomføres. Herunder hvilket omfang prosjekt- og kostnadsmessig som kan påregnes ved en slik undersøkelse.

Støttegruppen mener det er helt avgjørende å iverksette faglig funderte undersøkelser for å avklare hvorvidt det samlede brannforløpet på Scandinavian Star kan forklares med én brann som forløp med en rekke oppblussinger på forskjellige steder, eller om brannforløpet bare kan forklares med at det er foretatt flere brannstiftelser, slik Skansen og Sweco konkluderer i sine rapporter.

Forhold vedr hydraulikkørets / hydraulikksystemets / hydraulikkoljens beskaffenhet, må undersøkes som et separat prosjekt. Dette vil kunne avgrenses til informasjonsinnhenting fra aktuelle fag- og bransjemiljøer.

EIERFORHOLD OG REDERANSVARET

Spørsmålet om hvem som eide Scandinavian Star den 7. april 1990, og hvem som var reder for skipet på samme tidspunkt, er ikke klarlagt. Eierskapet til Scandinavian Star ble vurdert å falle utenfor mandatet til det skandinaviske granskningsutvalget. Dette er faktum som utvalget selv redegjorde for i sin rapport:

Fremstillingen under dette punktet bygger på sjøforklaringen, politiforklaringene og opplysninger fra rederiet.
NOU 1991 1A. Side 85

Hvem av dem som skal anses som eier er et spørsmål som i det alt vesentlige dreier seg om økonomiske forhold og rettigheter mellom private parter. Det ligger åpenbart utenfor granskningsutvalgets oppgave å ta stilling til dette.

NOU 1991 1A. Side 87

På tross av utvalgets presisering av at eierskapet ikke var undersøkt, så hadde ikke aktoratet annen dokumentasjon enn nettopp utvalgets rapport å vise til da straffesaken startet i SØ- og Handelsretten i 1992.

Det er anerkjent i Norge at eierskapet til Scandinavian Star aldri er avdekket. Både politiske myndigheter og påtalemyndighetens egne representanter benytter Scandinavian Star som eksempel og referanse:

I Scandinavian Star-ulykken var eierforholdene meget uryddige og skjult bak selskaper i skatteparadis, noe som førte til at det var nesten umulig å få full oversikt over eierforholdene.
Førstestatsadvokat Morten Eriksen i intervju med Dagens Næringsliv den 16. juni 2009 vedr hemmelig eierskap i luftfarten

Tidligere statsråd Erik Solheim skrev følgende i en kronikk i Dagens Næringsliv i juni 2009:

Scandinavian Star»-ulykken er et godt eksempel på hvordan skatteparadis skjuler eierskap og dermed gir mulighet for å komme seg unna både erstatningsansvar og straff. Til dags dato vet ingen hvem som eide båten.

Kampen mot skatteparadis. Kronikk i Dagens Næringsliv 15. juli 2009

Scandinavian Star benyttes som eksempel i den norske utredningen om Skatteparadis og utvikling:

Scandinavian Star: Natt til 7. april 1990 brøt det ut brann på fergen Scandinavian Star. Skipet var på vei fra Oslo til Fredrikshavn. 158 mennesker døde i brannen, og én person døde to dager senere på grunn av skader påført under brannen. Senere ble det fastslått at skipet hadde mangler og at sikkerhetsbestemmelsene ikke ble fulgt. En dansk statsborger stod fram som reder og eier bak skipet. Endelig eierskap er imidlertid ikke blitt fastslått. Skipet var registrert på Bahamas. Det er begrunnet mistanke om at et amerikansk selskap (SeaEscape Cruises Ltd) var den reelle eieren av Scandinavian Star.

Hvis de etterlatte hadde fremmet en erstatningssak mot selskapet i USA, kunne de kanskje ha oppnådd betydelig høyere erstatningssummer enn gjennom dansk rett. De fleste pårørende aksepterte imidlertid et forlik om erstatningen, og det kom aldri til noen erstatningssak mot SeaEscape Cruises Ltd.

Disse sakene viser hvordan eiere av rederier bruker lukkede jurisdiksjoner til å sikre seg mot å bli stilt til ansvar for kriminalitet i forbindelse med sjøtransport og fiske. I maritime næringer har man i tillegg et problem med at mange flaggstater (dvs. land der skipet er registrert) i realiteten ikke fører kontroll med at data knyttet til skip i deres skipsregistre er korrekte. Skip kan omregistreres på få timer uten å inspiseres av representanter for flaggstaten. Mange flaggstater, som tilbyr registrering uten kontroll, er ikke lukkede jurisdiksjoner. Til en viss grad er det de samme statene som går igjen både i forbindelse med beskatning, hvitvasking og manglende oppfyllelse av forpliktelsene som flaggstat.

NOU 2009: 19 Skatteparadis og utvikling. Boks 3.4, side 37

Erfaringene etter Scandinavian Star-katastrofen og anbefalingene fra granskningsutvalget har vært viktige premisser for utviklingen av SOLAS-konvensjonen i årene etter 1990. Særlig oppmerksomhet er viet betydningen av sikkerhetskultur i hele rederiorganisasjonen. Dette er nedfelt i ISM-koden, som ble innført i 1998.

ISM-koden er senere implementert i nasjonal lovgivning. I Norge har dette ført til full revisjon av sjøsikkerheten, med vedtak av en helt ny skipssikkerhetslov. Skipssikkerhetslovens kapittel 2 er viet til rederiets plikter og sikkerhetsstyring. Det fremgår av loven at det er rederiet som har det overordnede ansvaret for sikkerheten:

Rederiet har en overordnet plikt til å påse at byggingen og driften av skipet skjer i samsvar med reglene gitt i eller i medhold av denne loven, herunder at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord, etterlever regelverket.

Skipssikkerhetslovens § 6 om rederiets alminnelige plikter

Det er av stor betydning at Norge, og øvrige skandinaviske myndigheter, viser vilje til å avdekke reelt eierskap og ansvar for operasjon av skip, slik det er beskrevet i ISM-koden og skipssikkerhetsloven.

Dette fremgår for eksempel ved Morten Eriksens uttalelser i nevnte intervju, hvor han også Arne å henviser til Arisan-ulykken utenfor Runde, som medførte store miljøskader. Eierne unngikk økonomisk ansvar fordi de ikke ble funnet – godt skjult i skatteparadiser. Morten Eriksen sier at det er overdokumentert gjennom utallige saker, at skjulte eierskap i skatteparadiser misbrukes til å unndra ansvar fra offentlige og private forpliktelser av enhver art.

Støttegruppen viser i denne sammenheng også til Vest Tank ulykken i Sløvåg i 2007, med fengselsdom for enkelte involverte i Norge. Det har imidlertid ikke vært tilsvarende interesse for rederiet som opererte skip som fraktet koksbensin til Vest Tank i Sløvåg.

Vi viser også til Full City-ulykken i Bamble den 31. juli 2009. Etterfølgende straffesaker viste at påtalemyndigheten opprettholdt det tradisjonelle og ensidige fokuset på besetningsmedlemmer. Rederiet er ikke stilt til ansvar.

Beskrivelsene av ugjennomtrengelige og hemmelige eierskap gir inntrykk av at flaggstat, havnestat, skadelidte, påtalemyndighetene og undersøkelsesmyndigheter står maktesløse overfor avklaring av ansvaret som eier og reder har, slik det er hjemlet i SOLAS konvensjonen, ISM-koden og skipssikkerhetsloven.

Den hittil foretatte granskning etter Scandinavian Star viser at problemet først og fremst er at eierskap og operasjon ikke blir gjenstand for etterforskning og undersøkelse. Dette er en unnlattelse som svekker skadelidtes stilling, enten skadelidte er passasjerer, etterlatte, besetning eller miljøet.

Støttegruppen aksepterer ikke at ukklarhetene om eierskapet og ansvaret for driften av Scandinavian Star den 7. april 1990 skal forbli historisk fasit for skandinaviske myndigheters beskrivelse av Scandinavian Star. Det er i 2013 mulig å iverksette nye undersøkelser for å avdekke de aktuelle ansvarsforholdene, dersom myndighetene ønsker dette.

Vedtaket om ny granskning av dette temaet vil gi et viktig signal om at norske og skandinaviske myndigheter prioriterer en reell implementering av ISM-koden og skipssikkerhetslovens kapittel 2 om reder og sikkerhetsstyring. For orden skyld: Dette innebærer ikke å plassere ansvar med tilbakevirkende kraft. Rederiansvaret var lovregulert også i 1990.

Avdekking av eierskap og ansvar for operasjoner med konsekvenser for liv, helse og miljø er like relevant i dag som i 1990. Vilje til korrekt og mer utfyllende klargjøring av hvem som eide og hvem som sto ansvarlig for driften av Scandinavian Star i 1990, vil ha betydning for samfunnets generelle forebygging og håndtering av maritim sikkerhet og beredskap. Hittil er temaet aldri etterforsket av politiet eller gransket av noen undersøkelsesmyndighet.

I tilknytning til dette punktet, legger vi til at det er behov for å avklare hvordan begrepet "reder", slik det anvendes i skandinavisk regulering, skal forstås i relasjon til internasjonal shipping og internasjonale konvensjoner og hvordan skipene og rederiene i praksis opereres.

IMO-koden anvender begrepet Company, med stor C, for å angi ansvarlig for skipets operasjoner. Næringen benytter gjerne begreper som "commercial operator", "technical operator", "owner" og "managing owner" for å angi aktørene. Det finnes flere og mer nyanserte begreper.

Hele den juridiske strukturen rundt eierskapet: Kontrakter og avtaler, drift, eierskap og kommersiell virksomhet, må forstås for å kunne klargjøre ansvar. Dette er et myndighetsansvar.

For dette punkt i mandatet må alle instanser som undersøkelsesmyndigheten ønsker å innhente informasjon fra ha forklaringsplikt. Undersøkelsesmyndigheten må dessuten ha anledning til å foreta eksaminasjon.

ØVRIGE MOMENTER

Utover brannforløpet og eierforhold / rederansvaret, er det grunnlag for nærmere undersøkelser av følgende:

- Avklaring av regelverk for havnestatskontroll av nye passasjerferger i rute i Skandinavia i 1990 og i 2013
- Hvilke prosedyrer og retningslinjer fulgte Lloyd's Register ved utstedelse av sertifikater til Scandinavian Star
- Hvilke prosedyrer og retningslinjer fulgte Fjerde Sjø og Skuld ved Hull insurance og P&I for Scandinavian Star
- Status for skipssikkerheten i skandinaviske farvann som konsekvens av Scandinavian Star
- Status for skadelidtes rettssituasjon ved sjøulykker i skandinaviske farvann og på skandinavisk registrert skip
- Status for kunnskap om helsesituasjonen til de overlevende fra Scandinavian Star

HAVNESTATSKONTROLL I 1990 OG 2013

Det fremgår av granskningsutvalgets rapport at Scandinavian Star ikke ble kontrollert av danske eller norske sjøfartsmyndigheter før den ble satt i drift. Utvalget var blitt informert om den såkalte 25-prosentsregelen, som følger av det europeiske havnestatssamarbeidet - Paris MOU. Utvalget mener derfor at kritikk av havnestatskontrollen i Skandinavia, også innebærer kritikk av systemet som SOLAS-konvensjonen og Paris MOU synes å legge opp til.

NOU 1991 1A, side 160 - 161

Det er hevdet overfor Støttegruppen at det allerede pr. 1. april 1990 – i hvert fall i Danmark - forelå befølgelser og plikt til å sikre at passasjerferger ikke ble satt inn i trafikk før etter avholdelse av skipskontroll. Sjøfartsstyrelsens bekendtgørelse nr. 463 af 29. juli 1988 om syn og sertifikater er nevnt som aktuell referanse.

En ny granskning bør avklare hvorvidt skandinaviske regler - evt nasjonale regler – ble fulgt, da Scandinavian Star ble satt inn i passasjertrafikk mellom Norge og Danmark uten forhåndskontroll av skandinavisk kontrollmyndighet.

For dette punkt i mandatet må alle instanser som undersøkelsesmyndigheten ønsker å innhente informasjon fra ha forklaringsplikt. Undersøkelsesmyndigheten må dessuten ha anledning til å foreta eksaminasjon.

LLOYDS REGISTER OF SHIPPING

I følge granskningsutvalgets rapport ble flaggstatskontrollen av Scandinavian Star gjennomført i perioden 2 – 5. januar 1990 av en inspektør ved Miami-kontoret til Lloyd's Register of Shipping.

I tillegg til inspeksjon med delegert myndighet fra flaggstaten, ble det også gjennomført lastelinjebesiktigelse og klassebesiktigelse. Det ble også gjennomført periodiske besiktigelser i februar og mars 1990.

Granskningsutvalget sier at det *"etter brannen ikke er funnet kritikkverdige forhold omkring selve klassebesiktigelsen av skipet og den måten selve klassingen er fulgt opp på"*. Det pekes likevel på at en rekke forhold vedr brannsikkerheten, og den generelle sikkerheten om bord, burde vært avdekket ved inspeksjonen.

NOU 1991 1A side 57

Det er ikke samsvar mellom den overflatiske og lette kritikken av Lloyds register of Shipping, og de feil og mangler som utvalget selv påpeker at burde vært avdekket. Denne kontrasten understrekes i og med bevisene som ble lagt til grunn i den etterfølgende straffesaken, med dom for at Scandinavian Star ikke var sjødyktig.

Granskningsutvalgets rapport er basert på informasjon som fremkom ved sjøforklaringen i København. Støttegruppen mener at det fortsatt er relevant å undersøke hvilke rutiner for besiktigelse, dokumentgjennomgang og øvrige tiltak som ble fulgt av Lloyd's Register of Shipping i forbindelse med utstedelse av sertifikater til Scandinavian Star.

For dette punkt i mandatet må alle instanser som undersøkelsesmyndigheten ønsker å innhente informasjon fra ha forklaringsplikt. Undersøkelsesmyndigheten må dessuten ha anledning til å foreta eksaminasjon.

FJERDE SØ / CODAN OG ASSURANCEFORENINGEN SKULD

Scandinavian Star hadde hull & machinery insurance i Fjerde Sø, senere Codan. P&I var i Assuranceforeningen Skuld.

Skadelidte ved sjøulykker kan omfatte passasjerer, etterlatte, besetningsmedlemmer og evt. miljø som forurenses. Mulige skadelidte ønsker at sikkerheten er god og at risiko for ulykker forebygges. Det antas at forsikringsselskaper som må svare for betydelige utbetalinger etter skade, bør være interessert i å forebygge risiko.

I og med at Scandinavian Star ikke var sjødyktig da skipet ble satt i trafikk mellom Norge og Danmark den 1. april 1990, er det av interesse å undersøke hvilke prosedyrer, rutiner og tiltak som ble fulgt før det ble inngått avtaler om forsikringsmessig dekning for hull & machinery i Fjerde Sø og P&I i Assuranceforeningen Skuld.

For skadelidte var det forvirrende at Skuld i 1994 / 1995 truet med å reversere erstatningsoppgjøret fra 1990/91, dersom vi fullførte et søksmål mot classeselskapet Lloyd's register of Shipping. Det ble imidlertid ikke noe av det aktuelle søksmålet, fordi retten i Florida på feilaktig grunnlag henviste krav mot Lloyd's til skandinavisk rett.

Det er av interesse å få innsikt i hvorfor et forsikringsselskap som belastes økonomisk – og dermed burde ha felles interesser med øvrige skadelidte i å ansvarliggjøre den instans som ga alle sertifikater til et ikke-sjødyktig skip – likevel gjør felles sak med sin egen motpart.

For dette punkt i mandatet må alle instanser som undersøkelsesmyndigheten ønsker å innhente informasjon fra ha forklaringsplikt. Undersøkelsesmyndigheten må dessuten ha anledning til å foreta eksaminasjon.

SKIPSSIKKERHETEN I SKANDINAVISKE FARVANN ETTER SCANDINAVIAN STAR

Umiddelbart etter brannkatastrofen på Scandinavian Star ble det nedsatt et utvalg av det norske Sjøfartsdirektoratet med oppgave å vurdere sikkerheten på passasjerskip. Utvalget ble ledet av assisterende sjøfartsdirektør Emil Jansen og leverte sin rapport i oktober 1990. Vi har forstått at Sjøfartsstyrelsen i Danmark hadde et tilsvarende utvalg. Vi er ikke kjent med om også svenske sjøfartsmyndigheter etablerte et eget nasjonalt utvalg etter Scandinavian Star.

I tillegg til nasjonale utvalg, gjorde regjeringene i Norge, Sverige og Danmark avtale om det felles skandinaviske granskningsutvalget, som ble supplert med deltager oppnevnt av flaggstaten Bahamas. Utvalget ble ledet av den norske høyesterettsdommeren Tore Schei.

Utvalgets innstilling forelå i norsk og engelsk versjon den 31. januar 1991 som NOU 1991: I.A. Utvalget ga mer enn 30 anbefalinger for bedre sikkerhet på passasjerskip. En del anbefalinger var allerede berørt av Jansen-utvalget.

I forbindelse med markeringen av 20 år etter Scandinavian Star, henvendte Stiftelsen Skagerrak seg den 4. mars 2010 til de skandinaviske sjøfartsmyndighetene og anmodet om oppdatert status for anbefalingene i granskningsrapporten etter Scandinavian Star. Ved behandlingen av denne anmodningen har sjøfartsmyndighetene allerede gjort en omfattende saksbehandling av det tema for granskning som vi her foreslår.

En utredning av dette temaet bør omfatte en gjennomgang av hvordan sjøsikkerheten har utviklet seg i perioden etter Scandinavian Star, og frem til dags dato. Skandinavia har i denne perioden vært rammet av flere alvorlige sjøulykker, som Estonia, Jan Heweliusz, Sleipner og brannen på Nordlys, hvor 2 av mannskapet omkom og flere passasjerer ble alvorlig skadet. Det har også vært hendelser som ikke fikk katastrofalt omfang, men som hadde potensiale til dette. Dessuten har det vært skipsulykker med store miljøskader.

Ref.: Navigare necesse est? Hva skjedde med Berge Istra, Rocknes og Bourbon Dolphin: Arne Sagen, Kolofon forlag 2012

Internasjonalt har det vært en positiv utvikling, med revisjoner av flere konvensjoner. ISM-koden og fokuset på landbasert driftsorganisasjon er etter vår mening spesielt viktig. Norge har vedtatt en ny skipssikkerhetslov. Maritime havariutredninger er lagt til den felles havarikommisjonen, og EU har etablert sitt maritime byrå.

Ref.: The ISM Code in practice: Arne Sagen, Tano • Aschehoug 1999

En dokumentgjennomgang av havariutredninger, anbefalinger, status for gjennomføring av anbefalingene og identifisering av hvilke barrierer som møter eventuell gjennomføring av anbefalinger, vil gi et meget godt og systematisk bilde av sikkerheten til sjøs i Skandinavia. Dette vil også gi et godt grunnlag for politiske prioriteringer i fremtiden når det gjelder skipssikkerheten og dens betydning for passasjerer, besetning, miljøet og materielle verdier.

SKADELIDTE RETTIGHETER OG STILLING VED SJØULYKKER

Det lå utenfor granskningsutvalget mandat i 1990 å vurdere erstatningsoppjøret etter Scandinavian Star.

NOU 1991 1A, side 185

Utvalget beskrev hovedtrekkene ved ansvarsreguleringen med utgangspunkt i daværende lovgivning. Utvalget mente at P&I- forsikringen i 1991 ikke innebar noe fullgod sikkerhet for at skadelidte får dekket sitt økonomiske tap, og reiser spørsmålet om en tvungen ansvarsforsikring, evt andre mulige forsikringsordninger. Støttegruppen tok på 1990-tallet til orde for obligatorisk ansvarsforsikring uten ansvarsbegrensning i flere høringsuttalelser.

Skadelidte passasjerer og etterlattes mulighet til å få dekket økonomiske tap bør undersøkes. Utredning må også omfatte besetningsmedlemmer og deres etterlatte. Utredningen må omfatte alle skip, uansett flagg.

Skadelidtes rettigheter omfatter mer enn økonomisk kompensasjon ved skade. Helseoppfølging både umiddelbart og ved eventuelle senskader er viktig. Vi har dessuten registrert uklare retningslinjer for hvordan skadelidte ved sjøulykker inkluderes som part i forbindelse med havariutredningen.

Aktuelle temaer for de skadelidte kan være:

- Informasjon om havariutredningen og dialog med undersøkelsesmyndigheten
- Informasjon om mulig helserisiko og mulige senskader med forebyggende formål
- Informasjon om hvilke erstatningsrettslige ordninger som er utløst ved aktuell ulykke
- Tilrettelegge for skadelidtes bidra til evaluering av hendelsesforløp og redningsoperasjon
- Tilrettelegge for at skadelidtes erfaringer kan systematiseres til helse og omsorgstjenesten
- Vurdere å gi skadelidte formelle partsinteresser på linje med kommersielle aktører

HELSESITUASJON FOR OVERLEVENDE

Det skandinaviske granskningsutvalget anbefalte at de sentrale helsemyndighetene i Norge og Danmark skulle tilby samtlige overlevende etter Scandinavian Star medisinske undersøkelser med henblikk på fastleggelse av eventuelle senskader forårsaket av brannegasser. Helsemyndighetene avviste dette i høringsuttalelse til granskningsutvalget, men i april 1992 ble det likevel besluttet å åpne for en senskadeundersøkelse av norske overlevende.

Bakgrunnen var at Støttegruppen pekte på det urimelige i at det - prisverdig - ble bevilget penger til å avdekke skadeomfanget på sjøfuglene ved Runde etter forliset og oljesølet fra Arisan, mens det ble avvist å gjøre undersøkelser av mulige senskader for overlevende etter Scandinavian Star.

Oppmerksomheten med dette utgangspunktet beveget Helsedepartementet til å endre syn på spørsmålet om senskadeundersøkelser, og det ble vedtatt å gjennomføre slike ved flere avdelinger på Rikshospitalet.

Undersøkelsen ble avgrenset i omfang. Støttegruppen kjenner ikke det endelige omfanget, men anslagsvis 30 – 35 personer ble undersøkt. Endelige rapporter fikk status som sakkyndige erklæringer, og ble ferdigstilt i 1995. Det er aldri foretatt noen systematisk gjennomgang av de konklusjoner som ble gjort i de aktuelle erklæringene.

Noen av de overlevende deltok i samme periode i en bredere og mer generell undersøkelse som omfattet nevrologiske forhold. Vi har ikke her referanse til det aktuelle prosjektet og dets konklusjoner.

Senere har forskere ønsket å kartlegge sykkelighet hos overlevende etter Scandinavian Star i forhold til kontrollgrupper i samfunnet. Det ble gjort forberedelser, og metode ble godkjent i etisk råd. Prosessen stanset imidlertid opp. For 5 – 6 år siden ble det tatt initiativ fra daværende helseminister Sylvia Brustad til å komme videre. Forberedende møter er avholdt ved Rikshospitalet, men fortsatt er det aktuelle forskningsprosjektet ikke gjennomført.

Det er en balanse mellom fokus på helse og eventuell risiko som kan skape uro, og behovet for ny kunnskap om helse for overlevende etter en omfattende katastrofehendelse. Vi mener at behovet for kunnskap må tillegges vekt. Nøktern og saklig kunnskap, som tar nødvendige forbehold, er i samfunnets og skadelidtes interesse.

Anbefalingen om senskadeundersøkelser er ikke gjennomført. Kunnskap om helse for overlevende etter Scandinavian Star kan nå innhentes. Eventuelt ved prosjekt som ikke krever innkalling av overlevende til medisinske undersøkelser.

GRANSKNING • ETTERFORSKNING

Den norske sjølovkomiteen leverte sin innstilling i NOU 1999: 30 Undersøkelse av sjøulykker. Komiteen viser til at generalforsamlingen i IMO i november 1997 vedtok en kode for etterforskning etter sjøulykker. Sjølovkomiteen gir en oversikt over innholdet i IMO-koden, som forøvrig også er inntatt i som vedlegg til utredningen:

IMO-koden gir regler om undersøkelser etter ulykker og hendelser til sjøs som foretas for å fremskaffe informasjon om omstendigheter omkring og årsaker til ulykkene/ hendelsene, herunder hvordan flere berørte stater bør samarbeide om dette arbeidet. Hensikten er å legge til rette for iverksettelse av forebyggende tiltak slik at sikkerheten til sjøs og vernet om det marine miljøet styrkes. IMO-koden utelukker ikke undersøkelser med andre formål som f.eks å klarlegge ansvarsforholdene eller fordele skyld. Ideelt sett bør disse likevel skilles ut fra, og foretas uavhengig av undersøkelser hvor siktemålet er å bedre sikkerheten til sjøs.

NOU 1999: 30, side 44

Grensedragningen mot sivilrettslig eller strafferettslig skyld er tydeligere presisert i sjølovens § 473, som regulerer at:

Undersøkelsesmyndigheten skal klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, utrede forhold av betydning for å forebygge sjøulykker og bedre sjøsikkerheten, og avgi og offentliggjøre en rapport med sine eventuelle tilrådninger når undersøkelsen er avsluttet. Undersøkelsesmyndigheten skal ikke vurdere sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar.

Sjøloven § 473

Grensedragningen mot å vurdere sivilrettslig eller strafferettslig skyld er også presisert i EUs regelverk, som det henvises til i forskrift om undersøkelse av sjøulykker. Vi viser særlig til EU-direktiv 2009/18/EC om grunnleggende prinsipper for undersøkelse av sjøulykker, hvor det presiseres i artikkel 4 om "status of safety investigations":

1. Member States shall ensure, in accordance with their legislation and, where appropriate, through collaboration with the authorities responsible for the judicial inquiry, that safety investigations are:

- a) independent of criminal or other parallel investigations held to determine liability or apportion blame; and

- b) *not unduly precluded, suspended or delayed by reason of such investigations.*
DIRECTIVE 2009/18/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 23 April 2009, article 4

Brannstiftelsen på Scandinavian Star ble henlagt i mars 1991. Brannstiftelsen rammes av straffelovens § 148, den såkalte mordbrannparagrafen. Straffeansvaret har en foreldelse på 25 år, og vil således være foreldet i april 2015.

Støttegruppen understreker den klare grensen mellom undersøkelse av sjøulykke og eventuelt sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar, for å unngå at noen politisk myndighet viker tilbake fra å vurdere vår anmodning med begrunnelse at saken fortsatt kan ha et strafferettslig aspekt.

-

Støttegruppens siste gjenopptagelsesansmodning til danske myndigheter ble sendt til Justitsministeriet den 31. oktober 2010. Det fremgikk av vår anmodning at uansett om det iverksettes politimessig etterforskning eller ikke, så må det iverksettes en fornyet granskning av eierskap - rederansvar og forsikring knyttet til Scandinavian Star.

På tross av at vår anmodning presiserte behovet for granskning, så ble all saksbehandling lagt til anklagemyndigheten og Rigsadvokaten. Den 9. desember 2010 sendte Rigsadvokaten ut en pressemeddelelse med overskriften "Ingen ny straffesag om Scandinavian Star". Støttegruppen mottok Rigsadvokatens svar i februar 2011.

Rigsadvokatens gjennomgang av de vurderinger som var foretatt, viste en gjennomgående manglende forståelse av skillet mellom tiltak i regi av anklagemyndigheten og undersøkelser med et politisk mandat. Saken avdekket at danske myndigheter / anklagemyndigheter ikke har den nødvendige kompetanse på området. Danmark brøt dermed etter vår mening både IMO-koden og EU-direktivet i forbindelse med avslaget på vår anmodning av 31. oktober 2010.

-

Støttegruppens anmodning av dags dato om oppnevning av et granskningsutvalg, og vårt forslag til mandat for dette behandles uavhengig av eventuelle initiativer og tiltak relatert til mulig straffeansvar og sivilrettslige ansvar.

UNDERSØKELSESMYNDIGHET

Norsk forskrift om fastsetting av undersøkelsesmyndighet etter sjøloven § 473 regulerer at undersøkelsesmyndighet etter sjøloven § 473 skal være Statens havarikommisjon for transport.

Det mandatet vi her foreslår, avviker på enkelte punkter fra det som vanligvis er tema ved undersøkelser etter § 473. Det er imidlertid ikke uvanlig ved større katastrofehendelser at mandatet til undersøkelsesmyndigheten omfatter forhold utover det som vanligvis inngår i havarirapporter fra Statens havarikommisjon for transport.

I dette tilfellet så er den aktuelle hendelsen dessuten utredet tidligere. Det at en ulykke er utredet tidligere avskjærer ikke politisk myndighet fra å vedta ytterligere utredning. Dette har skjedd flere ganger tidligere.

Scandinavian Star berører flere lands statsborgere og jurisdiksjon. Det kan derfor være et godt forslag at undersøkelsesmyndigheten har deltagelse fra både Norge, Sverige og Danmark.

Dokumentasjon som i dag foreligger på tilknytning til cruisenæringen i Florida, tilsier at føderal amerikansk myndighet bør delta i utvalget. Gjerne representant fra National Transportation Safety Board eller / og Coast Guard. Vi har heller ikke motforestillinger mot at flaggstaten Bahamas også denne gangen konsulteres av undersøkelsesmyndigheten.

Vi har ingen innvendinger mot at Statens havarikommisjon - i samsvar med forskriften - gis undersøkelsesmyndighet med det mandatet vi her foreslår. Havarikommisjonen kan da suppleres for å ivareta den bredden vi foreslår.

Alternativt kan det oppnevnes et helt nytt utvalg med hjemmel i sjølovens § 473. Hvorvidt dette vil kreve en egen forskrift, eller hvilken øvrig juridisk avklaring som må foretas i forbindelse med granskningen, har ikke vi forutsetning til å beskrive. Poenget er at det finnes både hjemmel og praksis for å imøtekomme Støttegruppens anmodning.

-

VEDLEGG: BREV FRA KJELL SCHMIDT PEDERSEN & ØYSTEIN JÆGER MELAND

Trondheim 2013-04-17

Støttegruppen etter Scandinavian Star
v/ Jan Harsem

Kjell Schmidt Pedersen
Kristiansfeldgt. 5C
7013 Trondheim
Email: kjellsp@petrell.no
Tlf: +47 93059255

Øystein Jæger Meland
Johan Bojers vei 30
7021 Trondheim
Email: ojmel@online.no
Tlf: +47 91867514

Forslag til undersøkelse i forbindelse med eventuelt en ny gransking av katastrofen på Scandinavian Star 7 april 1990

Vi viser til henvendelse fra Støttegruppen/v Jan Harsem i begynnelsen av mars i år vedrørende undersøkelser som kan fastlegge om brannen, rapportert av Gøteborg brannvesen, i 300- seksjonen på Y-bor dekk, styrbord side, ca. kl. 14:00 – 15:00 7. april var en separat brann uavhengig av mordbrannen som startet ca. kl. 02:05 samme dag eller om den oppstod som en følge av denne. Forespørselen nå har utgangspunkt i våre tidligere forslag til bl. a. Støttegruppen i brev av 21. januar 2011 og brev til det danske Folketinget, hvor vi uttaler at det vil kunne være mulig å gi svar ved bruk av beregninger og datasimuleringer av tilstanden i denne korridoren over tid. Forespørslene og svarene fra oss har utgangspunkt i vårt arbeide for SINTEF i henhold til det mandatet som ble gitt av den interskandinaviske undersøkelseskommissjonen.

Et svar på det ovenforstående spørsmål vil kunne være vesentlig for å bekrefte eller avkrefte om det var andre brannstifere om bord enn den mistenkte danske statsborgeren.

Brannen i 300-seksjonen var, ifølge innsatsstyrkene, svært intens og avga mye varme, slik at den settes i forbindelse med brann i lekkasje av hydraulikkolje fra hydraulikksystemet. Returoljerøret, som det lekket ut av, var plassert bak himlingsplater i korridoren av laminat og asbest. Ved granskingen utført av den interskandinaviske kommissjonen og etterforskningen utført av Oslo Politikammer fremstod returoljerøret med en utbøyning og utglidning fra festet, slik at lekkasje var mulig.

Dantest utførte på oppdrag fra Oslo Politikammer en undersøkelse av røret og leverte rapport 25 juni 1990, hvor det ble konkludert med at røret ble bøyd som følge av varmpåvirkning og utglidning i flensforbindelsen, som følge av nedkjøling. Med bakgrunn i denne rapporten er det

grunn til å tro at brannen i korridoren var et resultat av at brannen spredte seg fra trappeløpet aktenfor korridoren og nedkjølingen pga. slukkeinnsats fra Gøteborg brannvesen.

Brannen som inntraff i denne korridoren ca. kl 14:00 – 15:00 7. april er aldri blitt undersøkt eller analysert av kommisjonen eller politiet. SINTEFs mandat omfattet brannens start og utvikling fram til kapteinen forlot skipet.

En viktig oppgave i forbindelse med spørsmålet om ny gransking eller ikke er å fastlegge om hydraulikkoljebrannen umulig eller høyst sannsynlig ikke kan ha utgangspunkt i brannen som startet kl. 02:05 eller være en fortsettelse av denne. Vi har kommet frem til at fremgangsmåten må være å bevise eller motbevise det følgende nødvendige scenario for fortsettelse etter hovedbrannen ved å anvende analyser, beregninger og datasimuleringer:

Brannen sprer seg inn i 300- seksjonen ca. kl. 02:15 -20. Brannen pågår først og fremst i korridoren, men må også ha spredt seg til en eller flere lugarer, hvis dette scenariet skal fortsette.

Brannen kan ha omfattet en eller flere lugarer i løpet av tiden frem til kl.14:00 – 15:00 ved at lugardører kan ha blitt stående åpne som følge av søk og innsats av Gøteborg brannvesen.

Eksempler på aksjoner og observasjoner nevnt i innsatsloggen, skrevet av Yngvar Brynfors:

I perioden kl. 05:26 (ankomst Gøteborg brannvesen) – kl. 06:20:

«Efter återförening i det fria på Gulf däck, och där byten av luftpaket företogs, går grupperna in för att söka på nytt Denna gång längre ner i fartyget. Grupp 2 söker på Ybor däck, och grupp 1 på C däck.»

I perioden kl. 08:30 -11:30:

«Branden som var ganska dämpad förut, har nu åter full styrka p.g.a. bruten vattentillförsel. Detta fenomen skedde för övrigt ett antal gånger under dagen, 3-4 gånger, med samma resultat.»

I loggen rapporteres det om flere oppblussinger av brannen, både på Gulfdekk og lengre ned i fartøyet, med påfølgende innsats fra brannvesenet, fram til tidspunktet hvor det rapporteres om sterk varme fra Y-bor, 300-seksjonen kl. 14:00 – kl. 15:00.

Sengemadrassene var av polyuretanskum, dvs. et materiale som er egnet til å starte og underholde ulmebranner. Ulmebranner kan ha blitt underholdt i mange timer. En rekke rapporterte oppblussinger av brannen(e) kan ha bakgrunn i gløde-eller ulmebranner, som foregår etter slukkeinnsats.

Returoljerøret for hydraulikksystemet blir varmpåkjent som følge av brannen som har spredt seg til korridoren fordi himlingsplater har fallt ned og blir deretter utsatt for avkjøling ved innsats fra brannvesenet. Når hydraulikksystemet ikke opereres er oljen i returløpet ikke under trykk. Oljen i røret kan drives tilbake til lagertanken som følge av fordampning ved oppvarmingen. Røret glir ut av sitt feste slik som beskrevet av Dantest. Ved operering av hydraulikksystemet kl. 08:00 -9:00 lekker oljen ut uten at man oppdager dette. Det er rapportert oppfylling av 400 liter olje i Lysekil. Korridoren er fremdeles oppvarmet pga. oppmagasinert varme. Slukkevann og olje fordamper. Fordampet olje antennes etter en tid, enten pga. høy temperatur eller av ulmebrannene, direkte eller ved at dannet CO antennes. Det egentlige spørsmål blir da: Er tilstanden slik i korrididoren ved kl. 14:00 – 15:00 at tilstrekkelig hydraulikkolje fordampes, slik at antennelse kan finne sted og hydraulikkoljebrannen blir et faktum?

Datasimulering kan anvendes for å gi svar på dette spørsmålet. Flere trinn i det foran beskrevne scenariet må kontrolleres og flere simuleringer må utføres med utgangspunkt i flere utgangstemperaturer etter slukkeinnsats. Er nedkjølingen så stor at en brann er umulig eller lite sannsynlig? Et annet spørsmål i neste omgang er om hydraulikkoljebrannen er av en slik karakter at glasset i køyene ødelegges av temperaturspenninger.

Det foreslås derfor at det utføres et forprosjekt som skal utarbeide en kravspesifikasjon for et prosjekt hvor analyser og simuleringer blir foretatt. En slik kravspesifikasjon vil inneholde beskrivelse av geometri, innhold i seksjonen, nødvendige og kjente materialdata, hvilke data som ikke er kjent og som må utprøves ved simuleringer, krav til følsomhetsbetraktninger av data, type resultater som er ønsket og mulig tidspunkt for ferdigstilling.

Vi har kommet frem til at et forprosjekt med utarbeidelse av en kravspesifikasjon vil koste i størrelsesorden kr. 80.000,- og at hovedprosjektet vil koste i størrelsesorden kr. 800.000,- - 1.000.000,-. Et forprosjekt vil kunne utføres i løpet av 1- 2 måneder.

Med vennlig hilsen

Kjell Schmidt Pedersen

Øystein Jæger Meland