



Oslo, 10. november 1998

Noe redigert for presentasjon på Web. Undertitler er satt til i ettertid. K.E.S.

Ofre etter skipskatastrofe krever at Spania utleverer dømt reder til Danmark

Støttegruppen etter *Scandinavian Star*-ulykken i 1990 anklager *Spania* for å hindre gjennomføringen av dommen i dansk Høyesterett mot rederidirektøren.

BAKGRUNN FOR HENVENDELSEN

Bakgrunnen for denne henvendelsen til Dem er brannulykken på passasjerfergen *Scandinavian Star* natt til 7. april 1990. Skipet kom i brann mellom *Oslo* og *Fredrikshavn i Danmark*. Ulykken krevet 160 menneskeliv. Ulykkens katastrofale omfang skyldtes alvorlige brudd på sikkerheten om bord. Dette var bakgrunnen for at skipets kaptein, samt reder *Henrik Johansen* og rederidirektør *Hans Ole B. Hansen* ble tiltalt og senere dømt.

HANS OLE BUSCH HANSEN HAR FLYTTET TIL SPANIA OG HAR HITTIL UNNGÅTT DOM

Den ene av de dømte, *Hans Ole Busch Hansen*, har flyttet til *Spania*. Slik har han hittil unngått soning av den idømte straff. *Danmark* har henvendt seg til spanske myndigheter, men hittil er utlevering av *Busch Hansen* avvist. Det avvises også at *Bush Hansen* kan sone i *Spania*. Den 22. November 1998 er det fem år siden dommen i Høyesterett. Dommen vil da være foreldet, og *Busch Hansen* kan ikke lenger innkalles til soning. *Hans Ole B. Hansen* er den eneste av de tre dømte som ikke har møtt til soning av dommen på 6 måneders fengsel.

STØTTEGRUPPENS ROLLE

Overlevende og pårørende etablerte etter ulykken en gruppe som har arbeidet på mange plan for å ivareta de skadelidtes interesser etter ulykken. Vi har blant annet engasjert oss for å bedre sikkerheten på skip, og har i den anledning også deltatt ved en sesjon i sjøsikkerhetskomiteen i *IMO*. Vi ber spanske myndigheter forstå de følelser som er knyttet til denne ulykken, selv om den nå ligger flere år tilbake i tid. Med dette henstiller Støttegruppen for de overlevende og pårørende etter ulykken til Dem på det sterkeste å medvirke til at rettens avgjørelse kan bli gjennomført.

Danske justismyndigheter har ikke kunnet gi oss innsyn i forhandlingene som har pågått med *Spania* i denne saken, men vi forstår det slik at begjæring om utlevering er begrunnet i den europeiske konvensjon av 13. desember 1957 om utlevering av lovovertredere. Denne hjemmel bestrides av *Spania* med begrunnelse at konvensjonens krav om dobbelt straffbarhet ikke er oppfylt.

SIKKERHET MÅ HA FØRSTE PRIORITET

i moderne samfunn der kommunikasjoner hele tiden setter mennesker i avhengighet av teknologien. De normer for sikkerhet som fastsettes av nasjonale og internasjonale organer, enten det gjelder på land, i luften eller på sjøen, må etterfølges. Millioner av reisende i *Europa* må ha tillit til at transportmidlene drives i samsvar med de regler våre folkevalgte har vedtatt.

KAN STRAFFEDØMTE FLYTTE TIL SPANIA FOR Å UNNDRA SEG IDØMT STRAFF?

I tilfellet med *Scandinavian Star* ble konvensjoner også *Spania* har ratifisert i *IMO* brutt på en rekke punkter. Det vil være et meget oppsiktsvekkende signal fra spanske myndigheter også til egen befolkning, dersom ansvarlige for de mest grove brudd på sikkerhetsbestemmelser innen persontransport, kan flytte til *Spania* for å unndra seg straff de er i dømt i andre europeiske stater.

Etter vår oppfatning har *Spania* ikke noe grunnlag for å hindre gjennomføring av høyesterettsdommen. *Spania* er medlem av det europeiske havnestatsamarbeidet *Memorandum of Understanding*.

BRUDD PÅ SOLAS VAR ÅRSAKEN TIL DOMMEN ETTER SCANDINAVIAN STAR

Spania er også medlem av *International Maritime Organization*. *Spania* har ratifisert *SOLAS-konvensjonen* med de senere protokoller. Det var de grove bruddene på *SOLAS-konvensjonen* som i retten begrunnet og dokumenterte at dansk lov om skibes sikkerhet var brutt i forbindelse med driften av *Scandinavian Star*.

INTERNASJONALE KONVENSJONER OG NASJONALT LOVVERK

Et sentralt argument i det internasjonale sjøfartssamarbeidet er at skipsfarten skal reguleres gjennom internasjonale avtaler. Dette har ført til utviklingen av konvensjoner som *MARPOL*, *SOLAS*, *ISM-coden* og *STCW*. Ved alvorlige sjøulykker vil det være den nasjonale implementering av disse konvensjonene som utgjør referansen når *nasjonal lovgivning* benyttes ved etterforskning, og eventuell senere påtale og rettsprosess mot de ansvarlige.

Støttegruppen var selv tilstede ved rettssakene i 1992 og 1993. Den *danske lovgivningen* som lå til grunn for straffeprosessen baserte sin juridiske, anklagende kraft fra bruddene på den *danske* implementering av *SOLAS*-konvensjonen. Den samme konvensjonen vil den *spanske sjøfartsadministrasjonen* kunne dokumentere at er implementert i *spansk* havnestat og flaggstatkontroll.

HVA OM SCANDINAVIAN STAR-ULYKKEN SKJEDDE I SPANSK FARVANN?

Støttegruppen er overbevist om at en tilsvarende katastrofe med samme årsaksbakgrunn som *Scandinavian Star*, ville ført til reaksjon fra *spansk påtalemyndighet* dersom ulykken hadde inntruffet i *spansk* farvann. Dersom *Spania* ikke har egen sjøfartslovgivning, legger vi til grunn at påtalemyndigheten kunne benytte annen lovgivning for å påtale drift av ikke-sjødyktig skip når dette fører til tap av menneskeliv.

Dersom det i *spansk* sjøterritorium skulle oppstå en alvorlig fergeulykke med tap av menneskeliv, eller en oljetanker skulle grunnstøte med store miljøskader som konsekvens, antar vi at *spanske påtalemyndigheter* vil ha et juridisk grunnlag for å kreve de ansvarlige straffet, dersom brudd på sikkerhetsreglene var årsak til ulykken. Også i en *spansk rett* ville konvensjoner *Spania* har vært med å fremforhandle i *IMO* være referansen for den lovgivning påtalemyndigheten begrunner tiltale med.

RETTSLØSHET I SPANSKE FARVANN?

Spanias argumentasjon for å hindre gjennomføring av høyesterettsdommen, er dessverre et signal til den *spanske* befolkning, *spanske* kystmiljøer, miljøorganisasjoner og millioner av reisende, om at det hersker rettsløshet i *spanske* farvann, selv om skip som forårsaker skade opereres i markant strid med sikkerhetsbestemmelsene. Vi kan ikke tro at rettsstilstanden for passasjerer og kystmiljø i *Spania* er så mangelfull som argumentasjonen mot *Danmark* i den aktuelle saken indikerer.

Støttegruppen dokumenterte i 1996 meget sterke indikasjoner på at ansvarlig reder bak driften av *Scandinavian Star* på ulykkestidspunktet var rederinettverket knyttet til *Miami*-baserte *SeaEscape/International Shipping Partners*, med *Niels Erik Lund* som den sentrale personen. Dette ble senere underbygget av to store aviser i *Danmark* og *Norge*. Den oppfatning at *Niels Erik Lund* burde vært tiltalt sammen med *Henrik Johansen* og *Hans Ole B. Hansen* endrer imidlertid ikke vårt syn om at *Hans Ole B. Hansen* må bringes til soning av den dom han er idømt av *dansk Høyesterett*.

HØYESTERETTSDOMMEN FØRELDES ETTER FEM ÅR

Slik foreldelse inntreffer den 22. November 1998. Vår mest innstendige anmodning er at *spanske myndigheter* umiddelbart bidrar til at *Hans Ole Busch Hansen* kan sone den dom han er idømt etter rettsaker på flere nivåer, med bred *internasjonal* vitneføring.

Med vennlig hilsen

Jan Harsem

Støttegruppen etter Scandinavian Star