

Hvem eide Scandinavian Star?

Elisabeth Solvang Koren
Førstekonservator Norsk Maritimt Museum

7. april er det tjue år siden brannen om bord Scandinavian Star. Siden eierskapet til skipet aldri ble skikkelig etterforsket, hersker det fortsatt usikkerhet om hvem var reelle eiere. Det kan ha stått flere eiere bak skipet enn det som kom fram under etterforskningen av brannen.

De fleste voksne nordmenn husker palmelørdag 7. april 1990. Vi våknet til nyhetene om en alvorlig brann på en passasjerferge i Skagerrak. I løpet av få dager ble det klart at hele 158 mennesker hadde mistet livet. Ytterligere en person omkom av skader fra brannen senere på våren.

Etter hvert kom det fram foruroligende og sjokkerende opplysninger om forhold rundt brannen. Flere av brannklokkene hadde ikke virket som de skulle. Nødutganger var utilfredsstillende merket, mannskapet viste ikke hva de skulle gjøre ved en nødssituasjon. Språkproblemer forverret situasjonen. Scandinavian Star hadde bare trafikkert strekningen i en uke før brannen og det kom fram at skipet ikke hadde vært seilingsklart. Det framsto som en byggeplass ved avgang, der var aldri avholdt noen brannøvelse og det fantes ingen skikkelig nødplan.

Det er ingen tvil om at katastrofen for tjue år siden skyldtes at kyniske eierinteresser satte inntjening framfor sikkerhet for passasjerer og mannskap. Både kaptein, eier og direktør ble dømt for å ha satt et ikke sjøklart skip i drift. Men det hersker fortsatt tvil om hvem som var reelle eiere av Scandinavian Star og hvem som egentlig tjente på å sette skipet i trafikk. For de pårørende og overlevende må det være en belastning at disse spørsmålene fortsatt står åpne. Men også for resten av befolkningen er dette svært ubehagelig. Vi er alle, som forbrukere, prisgitt foretningsfolks moral. Vår sikkerhet som forbrukere av matvarer, transportmidler, hotell, medisiner etc. er avhengig av åpenhet rundt eierskap og ansvar.

Kjøpt og solgt på samme dag

Passasjerskipet Scandinavian Star ble sjøsatt i 1971. I 1984 ble skipet kjøpt av Stena Cargo Line Ltd, og fra slutten av året chartet ut til Scandinavian World Cruises, SeaEscape Ltd. SeaEscape hadde en opsjon på å kjøpe skipet. I mars 1990 valgte SeaEscape å benytte seg av opsjonen og kjøpte skipet for 12 mill amerikanske dollar.

Samme dag solgte SeaEscape – etter sigende – skipet videre. Prisen var da steget til 21, 7 millioner dollar. SeaEscape fikk imidlertid kun utbetalt en liten del av disse pengene, mens overføringen av resten stadig ble utsatt. Det er derfor ikke lett å avgjøre hvem som faktisk eide skipet 7. april 1990.

Granskingsutvalget etter ulykken, Schei-utvalget, ville ikke ta stilling til spørsmålet. Det mente at spørsmålet lå derfor utenfor deres mandat, fordi: "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."

Etterforskningen av brannen ble delt mellom Norge og Danmark. Det var dansk politi som etterforsket rederi og kaptein og brudd på sjødyktighetsloven. De danske domstolene som behandlet brannen la til grunn at SeaEscape hadde solgt skipet, og at det var overdratt til VR DaNo-gruppen, eid av Henrik Johansen. Henrik Johansen kjøpte og drev Scandinavian Star gjennom forskjellige selskaper

i VR DaNo-gruppen. Eiendomsforholdene og selskapsstrukturen var meget komplisert, og vanskelige å forstå. Men det er i hvert fall klart at selskapene var registrert i Danmark, Bahamas og Liberia. Forskjellige selskap eide og drev skipet. Motivet for organiseringen kan ha vært å redusere økonomisk risiko og å slippe å registrere skipet i Danmark. Slik kunne man unngå kravet om skandinaviske arbeidskontrakter og lønnsnivå og rekruttere besetningen fra andre land.

Den uoversiktlige eierskapssituasjonen for Scandinavian Star var ikke utypisk for sin tid – tvert om. Bekvemlighetsflagg, kvalitetsforringelse, kutt i bemanning og innviklede finansielle operasjoner var utbredt i shippingnæringen ved inngangen til 1990-årene.

Henrik Johansen ble i to rettsinstanser dømt for å ha satt skipet i drift. Også rederdirektøren og skipets kaptein ble dømt for manglende sikkerhet om bord. Det ble imidlertid ikke foretatt noen egen etterforskning av eierforholdene rundt skipet.

I 2005 behandlet Oslo Tingrett en erstatningssak. Retten la da til grunn at det var SeaEscape som var reell eier av Scandinavian Star da skipet brant. Det har altså oppstått en forunderlig situasjon, der norsk og dansk domstol er uenig i hvem som eide skipet.

Pårørendes rolle

Journalister, pårørende og overlevende har gjort en viktig jobb i å undersøke forhold rund Scandinavian Star. De har avdekket en rekke opplysninger som tyder på at SeaEscape var eier av skipet. Det viser seg blant annet at Niels-Erik Lund fra SeaEscape faktisk ble registrert som ansvarlig reder i Bahamas skipsregister 30. mars 1990. Videre var det SeaEscape som mottok forsikringsutbetalingen etter brannen, siden selskapet ikke hadde fått oppgjør for skipet tidligere. Det har blitt påstått at Henrik Johansen utga seg for å eie skipet av skattemessige hensyn og at skatteunndragelse har høyere strafferamme enn de forholdene Johansen ble dømt for.

Støttegruppen for Scandinavian Star har ikke vært tilfredse med etterforskningen av eierforholdene. De setter også spørsmålsteget ved brannårsaken, og antyder at de to sidene ved brannen henger sammen. Norsk politi henla saken omkring brannens årsak, etter å ha utpekt en av de omkomne som brannstifter. Men ikke alle er tilfredse med politiets arbeid, blant annet har to svenske ingeniører engasjert seg for å vise at den utpekte gjerningsmannen umulig kunne ha gjort det. Det er en spesiell situasjon å etterforske en brann der så mange av de sentrale vitnene selv mistet livet, inkludert antatt gjerningsmann. Man må kanskje akseptere at det aldri vil føres en rettssak der påtalemyndighet og gjerningsmann får legge fram sine versjoner og at det alltid vil være en viss tvil knyttet til ulykkesforløpet.

Behov for gransking

Det er tankevekkende at de overlevende og pårørende selv har vært pådrivere for å undersøke forhold rundt eierskapet til Scandinavian Star. Som nevnt lå dette utenfor Schei-utvalgets mandat, og var ikke gjenstand for politietterforskning. Men det virker urimelig at privatpersoner selv skal måtte arbeide for å avdekke de kompliserte eiendomsforholdene i etterkant av ulykken. En offentlig gransking av eiendomsforholdene er påkrevd for at vi skal få visshet.

(Noe omformatert for publisering på hjemmesiden til Støttegruppen. Publisert den 9. april 2010 - med tillatelse fra forfatteren. K.E.S.)