

Udskriftsdato: 22. december 2025

2007/2 BSF 92 (Gældende)

Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af en uvildig kommission til undersøgelse af sagen om »Scandinavian Star«

Ministerium: Folketinget

Fremsat den 8. april 2008 af Morten Messerschmidt (DF), Søren Espersen (DF), Martin Henriksen (DF)
og Peter Skaarup (DF)

Forslag til folketingsbeslutning
om nedsættelse af en uvildig kommission til undersøgelse af sagen om
»Scandinavian Star«

Folketinget pålægger regeringen at nedsætte en uvildig kommission til undersøgelse af forløbet i sagen om »Scandinavian Star«. Undersøgelsen tilrettelægges i henhold til bemærkningerne til dette forslag og skal ske efter reglerne i lov nr. 357 af 2. juni 1999 om undersøgelseskommisioner med senere ændringer.

Bemærkninger til forslaget

Passagerfærge »Scandinavian Star«, der sejlede mellem Danmark og Norge, havarerede den 7. april 1990 2,7 sømil inden for svensk farvand. 158 mennesker omkom, heriblandt 25 børn under 15 år. Skibet blev bugseret til svensk havn, hvorpå efterforskningen den 10. april 1990 deltes mellem Danmark, Norge og Sverige, således at norsk politi skulle efterforske selve branden, svensk politi skulle identificere de omkomne og give teknisk bistand, mens dansk politi skulle efterforske skibets ejer-, operatør- og forsikringsforhold og om muligt rejse straffesag imod de ansvarlige.

Politiet lagde hurtigt fire forhold til grund for efterforskningen:

- at havariet var sket i internationalt farvand,
- at jurisdiktion og værneting var dansk,
- at skibet var ejet af den danske statsborger Henrik Johansen, der selv påtog sig ejerskabet og ansvaret som operatør og siden blev dømt for overtrædelse af § 23 i lov om skibes sikkerhed m.v., idet skibet ikke var i sikkerhedsmæssigt forsvarlig stand, da det blev indsat i fast rutefart den 1. april 1990,
- at branden var påsat af en passager, der selv omkom.

Den 20. april 1990 nedsattes Det Fællesnordiske Granskningsudvalg, jf. regeringsaftalen mellem Norge, Sverige og Danmark. Udvalget havde til formål at indsamle oplysninger og foretage tekniske undersøgelser m.v., idet der dog ikke skulle foretages undersøgelser af ansvarsforhold i forbindelse med skibets ejere og driftsforhold, jf. Norges Offentlige Utredninger (NOU-1991), »Scandinavian Star«-ulykken, den 7. april 1990 (side 13 og 14). Dette ansvar lå hos Politimesteren på Frederiksberg, idet Henrik Johansen drev sine selskaber i denne retskreds.

Der har siden været meget debat om sagen, som har været forsøgt genåbnet siden 1994. På det seneste er der kommet flere nye oplysninger til, som forslagsstillerne finder afgørende:

1. I marts 2003 modtog den danske ambassadør i Canada nye oplysninger fra Bahamas regering, som leverede komplette selskabshistoriske oplysninger om alle ejerforhold knyttet til skibet »Scandinavian Star« før, under og efter branden den 7. april 1990. Det fremgår bl.a., at »Scandinavian Star« aldrig blev solgt til det af Henrik Johansen relaterede selskab KS – Scandinavian Star, og at SeaEscape før, under og efter branden forblev skibets ejer frem til 1994.

2. Den 25. maj 2005 afsagde byretten i Oslo og senere landsretten den 31. oktober 2006 en dom, hvori det fastslås, at Henrik Johansen ikke var ejer eller operatør af skibet på brandtidspunktet. Det pointeres i den sammenhæng, at de pårørendes erstatningskrav derfor må rettes mod den rigtige ejer, som er det amerikanske firma SeaEscape, men at dette krav er forældet, idet der henvises til, at sagsøgerne længe havde vidst, at det amerikanske selskab var den rette ejer.

Problemet for de pårørende er imidlertid, at den danske anklagemyndighed hele tiden har fastholdt, at Henrik Johansen og dennes danske selskaber var ejer/reder og således operatøransvarlig, hvorfor man ikke ville genåbne sagen. Derfor har de pårørende ikke haft mulighed for at anlægge erstatningssag mod det amerikanske selskab SeaEscape og dets norske forsikringsselskab. Dommen rejser alvorlig kritik af dansk politi og anklagemyndighed, idet det udtales, at danske myndigheder og domstole ukritisk og fejlagtigt har lagt til grund, at Henrik Johansen var skibets ejer og operatør. Dommen fastslår, at skibets ejer var SeaEscape Cruises, og at skibet ikke skiftede ejer til Henrik Johansens selskab. At Henrik Johansen kunne dømmes som reder/operatør, var betinget af, at han var skibets ejer på brandtidspunktet. Det var som bekendt ikke tilfældet den 7. april 1990, hvor skibet brandhavarerede. Dermed forblev SeaEscape skibets ejer, reder og operatør på ulykkestidspunktet. Denne situation har bragt de efterladte og de pårørende i et urimeligt juridisk tomrum, som forslagsstillerne med vedtagelsen af nærværende forslag ønsker at rette op på.

3. Ifølge NOU-rapporten fra 1991 har også ejerne af SeaEscape og selskabets forsikringsselskab frem

til marts 2003 givet de skadelidte og myndighederne opfattelsen af, at skibets ejer- og operatørforhold var knyttet til Henrik Johansen og dennes danske selskaber. Men efter 2003, hvor de nye oplysninger fremkom fra den danske ambassadør i Canada, ændrede ejer og forsikringsselskab standpunkt og anførte, at SeaEscape var den reelle ejer og operatør af Scandinavian Star den 7. april 1990, og at de skadelidte og myndighederne havde vidst dette gennem mange år. At de skadelidte således tillægges viden om dette forhold for tiden, inden de danske myndigheder tiltræder samme viden, skaber et alvorligt retssikkerhedsmæssigt problem, idet den påståede viden på grund af forældelsesreglerne fratager de skadelidte muligheden for at anlægge en sag ved den rette myndighed.

Uanset hvornår de berørte siden 1990 havde forsøgt at anlægge sag mod ejerens forsikringsselskab, ville de være blevet mødt med det klare budskab, at SeaEscape ikke var ejeren og den efter de danske myndigheders og domstoles afgørelser ansvarlige, med henvisning til, at de danske myndigheder har fastholdt, at skibet var ejet og drevet af Henrik Johansen og dennes selskaber i Danmark.

Det er på denne baggrund forslagsstillernes opfattelse, at de retmæssige ejerforhold må afklares, idet der her henvises til blandt andet Justitsministeriets svar af 29. maj 2007 til Folketingets Retsudvalg (svar på spørgsmål 162, alm. del, 2006-07), hvori det bemærkes, at man ikke har efterforsket ejer- og forsikringsforholdet knyttet til skibet, og at dette også var uden betydning for sagen, idet Henrik Johansen blev dømt som reder, ikke som ejer.

Både Politiet på Frederiksberg, Statsadvokaten og Rigsadvokaten samt Justitsministeriet har i en lang række afgørelser siden 1994 afvist anmodninger om genoptagelse af sagen om skibets ejer-, reder-, operatør- og forsikringsforhold med henvisning til, at sagen var efterforsket og belyst til bunds. For forslagsstillerne forekommer det, som om Rigsadvokaten og Justitsministeriet i deres vurderinger og afgørelser ikke har lagt vægt på efterprøvelser af de nye oplysninger, der er fremkommet siden højesteretsdommen i 1993. Bl.a. har Rigsadvokaten set på sagen i flere omgange, men afviser hver gang en genåbning af sagen, der kunne føre til kritik af efterforskningen.

Justitsministeriet har blot gengivet og henholdt sig til Rigsadvokatens afgørelser. Man har ikke i ministeriet fundet anledning til en selvstændig vurdering af, at sagens realiteter indeholdt modstridende dokumentation. Eksempelvis henviser Rigsadvokaten til, at registreringen i Bahamas skibsregister grundet almindelig forsinkelse sker med 5 måneders forsinkelse. En række oplysninger i sagen indikerer imidlertid, at der ikke kan konstateres en sådan ventetid, og at den under ingen omstændigheder er 5 måneder. Oplysningerne fra Henrik Johansen og SeaEscape må således på dette område betragtes som bevidst forkerte, hvilket også gælder indstillingen til Sø- og Handelsretten den 9. april 1990 under såvel søforklaringen som straffesagen.

Der synes endvidere ikke at være fremlagt nogen form for retspåtegnet dokument, der kan placere Henrik Johansen som lejer eller operatør af skibet i et aftaleforhold til skibets ejer, SeaEscape. Dette gælder bl.a. forsikringsudbetalingerne fra skibets kaskoforsikringsselskab, Fjerde Søforsikringsselskab A/S (i dag Codan A/S), ligesom der heller ikke er fremlagt retspåtegnede banknotaer for betalinger af depositum eller skibsleje, skibsskøder, charteraftaler og/eller lejeaftaler udstedt før den 7. april 1990 eller registreringsattester påført registreringsdato med oplysning om ejerne samt bestyrelse og direktion for de involverede selskaber KS – Scandinavian Star, VR Dano ApS, Project Shipping Ltd., Sea Lion Ltd., Dano Ferry A/S Norge gældende pr. 7. april 1990. Arbejdskontrakter for samtlige besætningsmedlemmer og det landbaserede mandskab synes heller aldrig fremlagt i sagen.

Forslagsstillerne stiller sig endvidere undrende over for en undersøgelse fra 2004 af Henrik Johansens skattefradrag i forbindelse med køb af Scandinavian Star den 1. april 1990 for en anslået pris af 60 mio. kr., idet Henrik Johansen ifølge de to norske domme slet ikke var ejer af skibet. Både Rigsadvokaten og Justitsministeriet er et utal af gange blevet bedt om at fremlægge dokumenter til sandsynliggørelse af deres påstande, men har, så vidt forslagsstillerne har erfaret, ikke efterkommet dette. Det samme gælder regeringsaftalerne af 10. april 1990 om opdeling af den politimæssige efterforskning mellem Danmark,

Sverige, Norge og regeringsaftalen af 20. april 1990 samt kongelig resolution om nedsættelse af et fællesnordisk granskningsudvalg (NOU) og forarbejder til samme.

Kommissionen, der ved vedtagelse af nærværende beslutningsforslag skal nedsættes, bør derfor inddrage ejere og medejere af SeaEscape og beslægtede selskaber og skibet Scandinavian Star pr. 7. april 1990.

4. Flere uafhængige brandeksperter – blandt andre Pantektor i Sverige og Skansken i Norge – har igen set på de tekniske undersøgelser, vidneudsagnene og det øvrige bevismateriale. De fastslår, at forklaringen om den omkomne passager ikke stemmer, idet der blev påsat i alt seks brande på skibet og den passager, der angiveligt påsatte branden, selv omkom, før de seneste brande blev påsat. De nye vurderinger peger på, at brandene blev påsat og forstærket af nogen, der havde et særdeles grundigt kendskab til skibet, herunder kendskab til installationer og til, hvilke døre der skulle åbnes for at få maksimal styrke til ilden. Dette er efter forslagsstillernes opfattelse en så afgørende ny oplysning for sagen, at der er brug for en uvildig undersøgelse af, hvad der reelt skete. Tidligere efterforskningsleder Øyvind Thorkildsen, som var ansvarlig for brandefterforskningen af »Scandinavian Star«, udtalte i 2001, at han aldrig havde hørt tale om, at SeaEscape var skibets ejer på brandtidspunktet, og hvis man havde modtaget sådanne oplysninger fra dansk politi i 1990, ville Oslo Politikammer have indledt en undersøgelse ud fra dette, idet visse forhold knyttet til branden kunne pege på skibskyndige med tilknytning til skibet. Mangelfulde oplysninger fra dansk politi blokerede således for denne viden, hvorfor en undersøgelse ikke blev iværksat.

Grundet disse forhold måtte norsk politi forholde sig til det mest tænkelige, nemlig at der bag branden stod en dansk statsborger, som tidligere var dømt for ildspåsættelse. Denne person omkom sovende i sin kahyt på skibet. Da man ikke kunne finde andre mistænkte, blev sagen henlagt på grund af bevisets stilling i marts 1991 – dog således, at norsk politi i pressen udtalte: »Vi har fundet den skyldige, men da han er omkommet i branden, er der ikke grundlag for at foretage sig videre i sagen, som hermed er henlagt.« Manden og hans kone, hans tre børn og hans forældre er siden blevet hånet både i medierne og personligt, uden at de fik stillet en eneste forsvarer til rådighed. Derfor må dette forsvar nu rejses – såvel af hensyn til de pårørende som af hensyn til retssikkerheden og menneskeretten.

Selv om skaden er uoprettelig, er det vigtigt at afklare ansvarsforholdet over for de berørte både retligt og økonomisk. Det er naturligvis af stor betydning for de berørte at kende sandheden om brandens årsag, og hvem der stod bag.

De berørte vil vide, hvor det gik galt med den delte efterforskning mellem de tre landes myndigheder, hvilket både har et bagudrettet sigte med hensyn til ansvarsfordeling og et sigte fremadrettet med hensyn til at få en bedre koordinering af efterforskningen, hvis der igen opstår en lignende stor ulykke. Det er afgørende, at man får størst mulig klarhed over, hvad der skete, og hvad vi kan gøre i og imellem landene for at undgå en gentagelse og i hvert fald begrænse skaderne, hvis katastrofen sker igen. Derfor skal undersøgelseskommissionen i henhold til § 4, stk. 3, i lov om undersøgelseskommissioner have til opgave at komme med forslag til sådanne ændringer af love, administrative bestemmelser eller administrativ praksis, som kan forbedre myndighedernes muligheder for at begrænse mulige fremtidige større søulykker.

Søfartsmyndighedernes ansvar bør undersøges som konsekvens af, at myndighederne, inden »Scandinavian Star« gik i rutefart den 1. april 1990, undlod at foretage kontrol og hovedeftersyn af »Scandinavian Star«, selv om reglerne i lovbekendtgørelse nr. 463 af 29. juli 1988, jf. § 3, pålægger Søfartsstyrelsen dette ansvar, ligesom overtrædelse af IMO-regulativet pålægger havnestatskontrollen ansvaret herfor.

Kommissionen skal undersøge og redegøre for begivenhederne omkring »Scandinavian Star«s forlis og forløbet efter Scandinavian Star-katastrofen, jf. § 4, stk. 2, i lov om undersøgelseskommissioner.

Undersøgelsen skal herunder omfatte:

1. En undersøgelse af og redegørelse for danske myndigheders deltagelse i den opdelte efterforskning,

jf. regeringsaftalen af 10. april 1990 mellem Norge, Danmark og Sverige samt i videst muligt omfang samspillet med myndighederne i Sverige og Norge, herunder koordinering mellem de tre lande af de i det enkelte land indsamlede oplysninger.

2. Betydningen af konklusioner og anbefalinger i NOU-1991 i forhold til de oplysninger, som udvalget modtog fra søforklaringen og den politimæssige efterforskning af skibets ejer-, reder- og operatørforhold, samt en vurdering af, om NOU-udvalget havde mandat til at foretage efterforskning eller efterprøvelse af sådanne forhold, jf. regeringsaftalen af 20. april 1990 ved kongelig resolution om nedsættelse af et fællesnordisk granskningsudvalg.
3. En undersøgelse af og redegørelse for de oplysninger, som lå til grund for sagen i 1990, om skibets ejer-, reder-, operatør- og forsikringsforhold pr. 7. april 1990, sammenholdt med de oplysninger, der siden højesteretsdommen i 1993 er tilgået danske myndigheder, og betydningen af de nævnte to domme fra norske domstole i 2005 og 2006.
4. Oplysninger og dokumenter, som lå til grund for efterforskningen i forhold til de oplysninger, som siden er fremkommet i sagen, herunder navnlig retspåtegnede dokumenter, bankkvitteringer, lejeaftaler, finansieringsdokumenter, skibsskøder m.v., herunder kvaliteten og indholdet af oplysninger i dokumenterne.
5. En undersøgelse af og redegørelse for selskabsformen i de selskaber, som er fremstået som ejere og operatører før, under og efter branden den 7. april 1990, herunder oplysninger om moder-, søster- og datterselskaber, direktioner, bestyrelser og aktionærer.
6. En undersøgelse af og redegørelse for, om jurisdiktion og værneting samt lovvalg blev korrekt fastlagt af myndighederne i henhold til gældende lovgivning og internationale konventioner m.v. Der skal herunder tages hensyn til, at havariet skete 2,7 sømil inden for svensk farvand og ikke – som ellers anført – i internationalt farvand. Dette skal sammenholdes med, at skibets ejer og operatør var SeaEscape i USA, jf. to norske domme fra 2005 og 2006.
7. En redegørelse for betydningen af afsagte domme vedrørende »Scandinavian Star«. Herunder kan danske forvaltningsmyndigheders deltagelse i og forberedelse af disse retssager og senere anvendelse af dommene undersøges og beskrives nærmere.
8. Redegørelse for betydningen af, at norsk politi, for så vidt angår brandstiftelsen, gennem hele forløbet baserede sin efterforskning på, at skibet var ejet og drevet af Henrik Johansen og ikke af SeaEscape.
9. En undersøgelse af og redegørelse for indicier og beviser med henblik på at finde frem til den eller de gerningsmænd, som stod bag brandstiftelsen.
10. En undersøgelse af og redegørelse for skibets forsikringsforhold sammenholdt med købs- og salgspriser af 7. april 1990, herunder om kaskoerstatningen blev anvendt til genopbygningen af skibet efter branden, og om Stena Lines datterselskab havde modtaget betaling for skibet inden den 7. april 1990, eller om Stena Lines var medejer af skibet den 7. april 1990.
11. En undersøgelse af og redegørelse for søfartsmyndighedernes syn og kontrol af »Scandinavian Star«, inden dette den 1. april 1990 gik i fast rutefart mellem Danmark og Norge.
12. En undersøgelse af og redegørelse for myndighedernes medvirkensansvar i relation til betydningen af den kvalitet, som efterforskningen har udvist, jf. senest de to norske domme i 2005 og 2006.
13. En undersøgelse af og redegørelse for, om offentlige myndigheder er blevet bevidst vildledt af sagens parter, eventuelt også efter den danske højesteretsdom i 1993.
14. En undersøgelse af og redegørelse for de juridiske forpligtelser, herunder SOLAS-konventionen (International Convention for the Safety of Life at Sea), SUA-konventionen (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation), Advisory Board on the Law of the Sea, Memorandum of Understanding (ABLOS MOU) og Death on the High Seas Act (DOHSA), der er relevante for sagen.

Fremkommer der i forbindelse med undersøgelsen andre forhold, som er af en sådan karakter, at de

må anses for at høre med i en redegørelse om sagen, kan undersøgelseskommissionen også undersøge og redegøre for sådanne forhold.

På baggrund af den beskrevne undersøgelse og redegørelse skal undersøgelseskommissionen efter § 4, stk. 4, i lov om undersøgelseskommissioner foretage retlige vurderinger til belysning af, om der foreligger grundlag for, at det offentlige søger nogen draget til ansvar. For så vidt angår ministre, vil undersøgelseskommissionens opgave alene være at undersøge og redegøre for de faktiske omstændigheder, der har relevans for Folketingets egen stillingtagen til spørgsmålet om ministres politiske og/eller retlige ansvar, jf. lovens § 4, stk. 4.

I overensstemmelse med lov om undersøgelseskommissioner § 1, stk. 4, sker den fornødne nærmere udformning af bestemmelserne om kommissionens opgaver og sammensætning i samråd med Folketingets Udvalg for Forretningsordenen eller et underudvalg nedsat af udvalget.

Skriftlig fremsættelse

Morten Messerschmidt (DF)::

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af en uvildig kommission til undersøgelse af sagen om »Scandinavian Star«.

(Beslutningsforslag nr. B 00).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.