

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 lovebekendtgørelse 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 bevisenhederne 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 opdeltede 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-, sø-