

Rigsadvokaten
Frederiksholms Kanal 16
1220 København K

Korsør d.21 sep. 2010

Vicestatsadvokat

Eva Rønne.

Vedr.:Scandinavian Star

I forbindelse med Rigsadvokatens mandat, skal jeg gøre følgende gældende til brug for Rigsadvokatens udtalelse til Justitsministeren.

Lov om skibes sikkerhed § 23 kan ikke finde anvendelse dersom SeaEscape i USA er skibets ejer og operatør, idet SeaEscape var et amerikansk selskab, og som ikke havde noget tilhørsforhold til danske selskaber eller under dansk adresse.

Strafferetsligt vil den danske straffelov næppe kunne opnå anvendelse for amerikanske interesser for et forhold som er begået i internationalt farvand, og den strafbare handling konstateres først, da skibet befinder sig i internationalt farvand.

Henset til det forhold, at SeaEscape som amerikansk selskab sejler til dansk havn og opsamler passagerer på et usødygtigt skib kan i begrænset omfang inddrage den danske straffelov, dog mener vi, at vi skal se i retning af Soles regler og IMO reglerne - ikke mindst amerikanske straffelovs regler, idet SeaEscape havde hjemsted i Florida USA.

Rigsadvokaten kan således ikke vurdere om en tiltale ville kunne bære imod SeaEscape selskabet og selskabets bestyrelse og direktion, før en høring hos de amerikanske myndigheder.

Fastholder Rigsadvokaten, at det er rigtigt, at lov om skibes sikkerhed § 23 kan anvendes, så skulle denne være rettet imod SeaEscape og ikke imod de tre personer som fejlagtigt blev dømt i sagen.

Henrik Johansen har påstået sig som ejer og reder af Scandinavian Star. Til dette har Henrik Johansen også opnået skattefradrag uden dokumentation, og Henrik Johansen er tilsvarende også dømt ved Sø og Handelsretten og senest i Højesteret. Dvs., at Henrik Johansen har påtaget sig alt ansvar i forbindelse

med skibets sikkerhedsmæssige ansvar og forhold som fik betydning under branden.

SeaEscape har dog fastholdt, at de var skibets ejer og operatør før, under og efter branden i 1990. Dette har SeaEscape også bekendtgjort i bladet Lloyds i 1990 uden, at danske myndigheder regerede herfor.

Bahamas skibsregister har i 1996 og igen i 2003 givet erklæring på, at Henrik Johansen eller dennes selskaber aldrig har været ejer og eller operatør af skibet Scandinavian Star.

SeaEscape har i 2005, under et retssag i Oslo, anerkendt, at de var skibets ejer og operatør pr.d. 7. april 1990.

Der er således tale om to enheder som påstår, at være ejer og operatør af Scandinavian Star på samme tid. Den ene har modtaget skattefradrag for erhvervelse af skibet dog uden der er forelagt dokumentation til skattemyndigheden i Danmark. Den samme enhed er dømt som værende ejer og operatør og ansvarlig for skibets tekniske forhold jvf. lov om skibes sikkerhed § 23. uden, at der er ført et eneste bevis herfor.

Det er siden dokumenteret, at det var SeaEscape som var skibets ejer og operatør af skibet før, under og efter branden.

Men der er aldrig pågået undersøgelse efterforskning eller afhøringer i relation til dette forhold.

Det må være påfaldende, at provokere Rigsadvokaten med den pointe, at Hvis Henrik Johansen skulle betale 21, 7 millioner USD for Scandinavian Star, hvilket han fik et skattemæssigt fradrag for. Hvorfor skulle hele kaskodelen fra Fjerdesø på USD 24 millioner på tilsvarende måde gå til SeaEscape og ikke til Henrik Johansen?

Dette vil sige, at skibets værdi i 1990 så skulle udgøre USD 45,7 millioner.

Lad mig gengive, at Stena Line d. 30. marts 1990, altså en uge før branden, solgte skibet for USD 10,3 millioner til SeaEscape v.Niels Erik Lund. Heri et fradrag på 3 millioner USD som led i en rabat for betalt leje siden 1984. Altså en handelspris på USD 7,3 millioner.

Dette var også den reelle markedspris for skibet i 1990 jvf.Lloyds.

Eva Rønne oplyste på mødet d. 20. sep. då., at man skulle vurdere om en tiltale ville kunne bære her 20 år efter branden på skibet udover § 180-181 i straffeloven, altså for brandstiftelse eller mordbrand.

Man skal ikke se sig blind på, at Rigsadvokaten vil isolere ejerskabet fra selve brandstiftelsen og dette er en fejl.

Branden på Scandinavian Star er planlagt og udført af skibets ejere SeaEscape og Niels Erik Lund og herunder den 9 mands besætning fra SeaEscape som var ombord på skibet på brandnatten. Derfor er det af afgørende betydning, at ejerskabet og motivet for branden gennemgås uanset om der kan rejses tiltale efter dansk lovgivning, og så må man udvide sin kompetence til, at inddrage amerikansk lovgivning for de personer som var amerikanske statsborgere. En tiltale i Miami Florida for planlagt mord eller mordbrand vil ikke være forældet.

En tiltale efter dansk lov for mordbrand eller brandstiftelse må inddrage ejerskabet som motivet for branden. Og jeg kan kun få øje på, at Niels Erik Lund vil være en ud af 12-13 personer som kan gøres ansvarlig efter dansk lovgivning, idet de øvrige personer bærer andre nationaliteter end dansk.

Jeg skal på vegne af dømte Hugo E. Larsen, som blev dømt ved Sø og Handelsretten og siden i Højesteret, anmode Rigsadvokaten, at anbefale, at Højesterets dom fra 22. november 1993, ophæves.

Jeg skal endvidere henvise til Statsadvokat Karsten Hjorts indstilling til Rigsadvokaten fra 2002-2004, hvori Kammeradvokaten anbefaler, at man i den daværende vurdering fortog undersøgelse hos SKAT og forsikringsforholdet til skibet samt herunder søge, at belyse pengestrømmen omkring skibet. Dette undlod man at efterprøve til trods for Kammeradvokatens skarpe anbefaling. Ref. Statsadvokatens indstilling til Rigsadvokaten.

Brandefterforskningen var i udgangspunktet lagt ved Oslo Politikammer. Men norsk Politi foretog og gennemførte efterforskningen og afhøringerne udelukkende udefra de oplysninger om ejer og driftforhold til skibet som de modtog fra dansk Politi på Frederiksberg -herunder de oplysninger som fremkom under Søforklaringen altså, at ejer og driftansvarlig var Henrik Johansen. Og i den forbindelse kunne man ikke få øje på et forsikringsmotiv, derfor har norske myndigheder, siden 1996 ved den norske Rigsadvokat og skiftende Justitsministre, fastholdt, at dersom mistanken rettes imod skibets ejere som planlægningen af en forsikringsbrand, er det efterforskningen imod skibets ejere som skal belyse dette. Derfor er dette et rent dansk ansvar at efterforske.

En betragtning jeg deler med de norske myndigheder.

Det er således et rent dansk dårligt efterforskningsarbejde som har ført til, at sagen ikke er opklaret i regi af danske myndigheder og domstole.

Ang. Rigsadvokatens vurdering/Indstilling til Justitsministeren d. 1. oktober då. skal jeg udtale følgende:

Det er ikke acceptabelt hvis Rigsadvokaten begrænser sig til at udtale, at Scandinavian Star sagen ikke kan bære en tiltale i forbindelse med ejer og rederforholdet her 20 år efter branden, med henvisning til forældelse uden, at berøre og kommentere de rette ejer og driftforhold bag Scandinavian Star pr. d. 7. april 1990 - henset til den dokumentation, som siden 1996, er tilgået Rigsadvokaten og danske myndigheder - i 1996 var ingen sager forældet - desuagtet var der klare indicier på, at de forkerte blev dømt allerede for 14-16 år siden.

Der kan være tale om, at tiltale i en række forhold ville kunne bære i de lande hvorfra skibet blev drevet og ejet og i samme lande for mordbrand og brandstiftelse samt forsikrings og skattesvig.

Det er ikke acceptabelt hvis Rigsadvokaten igen anfører, at efterforskningsansvaret for branden er et norsk anlæggende, Dette har den norske Rigsadvokat og skiftene norske Justitsministre afvist igennem de seneste 10 år med, at dette var dansk ansvar henset til, at branden kan være foretaget i regi og interesse af ejerne bag skibet.

Vi vil anbefale, at Rigsadvokaten indstiller til Justitsministeren, at Scandinavian Star sagen underkastes en uvildig tilbundsgående undersøgelse.

Og at Rigsadvokaten giver et billede af hvordan sagen ville stå hvis man i 1990 havde samme kundskaber om ejer og driftforholdet til Scandinavian Star samt motivet for branden, som man i dag kender. Hvem ejede skibet, hvem betalte for skibet, hvem modtog kaskoforsikringen og hvem modtog skattefradraget, hvem kunne man mistænke for brandstiftelsen, betydningen af oplysningerne fra brandeksperter Kjell Smidth Pedersen, Øystein Meland, Pierre Palmberg og Henrik Georgsson, redningsleder Ingvar Brynfors, politiinspektør Agne Knutsson, dommer Johan Berg osv. osv.

Dersom Rigsadvokaten ikke indgår i detaljer omkring ovenfor nævnte vurderinger, skal vi anmode om, at Rigsadvokaten preciserer dette i sin indstilling til Ministeren.

Vi har en formodning om, at Folketinget ikke vil modtage en komplet vurdering og redegørelse som folketingsmedlemmerne nok havde forventet til belysning af de rette forhold knyttet til ejerskabet og driften af Scandinavian Star og brandstiftelsen i regi af mulig forsikringssvindel, som førte til drab på 158 passagerer. Hvis denne iagttagelse er rigtig, må vi tage dette som udtryk for, at myndigheden alene, har handlet udefra, at vinde tid og fjerne fokus fra folketingsmedlemmerne ved den i april då, planlagte høring om Scandinavian Star sagen og dermed undgik Justitsministeriet, at skulle forklare sig i forhold til fakta i sagen.

Vi forventer, at myndigheden desværre igen vil undgå, at skulle gå i rette med de faktiske omstændigheder af, at anklagemyndigheden og politiet har begået alvorlige fejl i efterforskningen og vurderingen samt sin manglende udfarenhed i Scandinavian Star sagen og man hermed opnår at feje fakta ind under gulvtæppet, igen.

Eva Rønne oplyste endvidere på mødet d. 20. sep. då, at man på ingen måde havde efterprøvet de nye oplysninger eller forsøgt indhentet supplerede men, at man alene og udelukkende havde holdt sig til de oplysninger som forelå i sagen dokumentmæssigt. Deraf gentog Eva Rønne, at man ikke var i besiddelse af de norske efterforskningsdokumenter til brug for indstillingen til Justitsministeren.

Konklusion er, at Rigsadvokaten således kun har behandlet sagen administrativt internt udefra de dokumenter som ligger i sagen.

Venlig Hilsen
Scandinavian Stars Danske Støtteforening.
Mike Axdal
Kjærsvej 106
4220 Korsør Denmark