

Folketingets retsudvalg

8. maj 2013

Folketinget
Rigsdagsgården,
1240 København K

Folketingets retsudvalgs medlemmer.

Her er beviset for 23 års usandheder.

Må vi bede om Retsudvalgets opmærksomhed.

Folketinget, Retsudvalget og offentligheden er blevet ført bag lyset i mange år.
I alt den tid, er ofrene fra Scandinavian Star, blevet hånet af anklagemyndigheden.

Dansk politi og anklagemyndigheden opfordrede de mulige ejere bag Scandinavian Star til, at gå hjem og tænke over hvem de selv vil vælge hvem der skulle stå frem som ejer og reder og dermed den ansvarlige for skibets drift d. 7. april 1990.

Ejer og rederforholdet til skibet var meget kompliceret derfor tog man den lette løsning.

Bilag 1 og 2

Uddrag fra korrespondance af d. 17. april 1991 fra Politimesteren på Frederiksberg til Statsadvokaten. j.nr.02k1-83990-00079-90.

Citat. Spørgsmålet om tiltalerejsning imod selve rederiet (Selskabet) skal lige diskuteres, en sådan tiltale frarådes nemlig af to grunde, fordi selskabsforholdene er uoverordentlige uoverskuelige jf. for eksempel Granskningsudvalget NOU 1991 hovedrapport kap. 5 side 81-87 og fordi man bør stræbe efter at få de sigtede idømt frihedsstraf. Citat slut.

Anklagemyndigheden og Justitsministeriet har siden 1993 overfor Folketinget, Retsudvalget samt offentligheden ellers peget på, at oplysningerne gengivet i NOU 1991 om Scandinavian Stars ejer og rederforhold, var de rette oplysninger men glemte, at tage højde for betænelighederne fra anklagemyndigheden jf. uddrag fra korrespondance af d. 17. april 1991 fra Politimesteren på Frederiksberg til Statsadvokaten j.nr.02k1-83990-00079-90. Dengang var spørgsmålet om tiltalerejsning imod selve rederiet (Selskabet) skal lige diskuteres. En sådan tiltale frarådes nemlig af to grunde, fordi selskabsforholdene er uoverordentlige uoverskuelige jf. for eksempel Granskningsudvalget NOU 1991 hovedrapport kap. 5 side 81-87.

Er spørgsmålet ikke, som beskrevet i NOU 1991 side 87 bilag.3.

Opfordrede politiet og anklagemyndigheden de mulige ejere bag Scandinavian Star til at gå hjem og tænke over hvem de selv vil vælge til at frem som ejer og reder og dermed den ansvarlige for skibets drift d. 7. april 1990. Dermed valgte de selv hvem der skulle stå skoleret i en mulig straffesag. Citat fra sagen; **Hvem af dem der skal anses som ejer er et spørgsmål der i det væsentligste drejer sig om økonomiske forhold og rettigheder mellem private parter.** Citat slut.

Siden de første klager og anmodninger om ny efterforskning i 1993-1994 har Justitsministeriet indhentet udtalelser fra Rigsadvokaten og Statsadvokaten, der har fastholdt, at ejerne bag Scandinavian Star var Henrik Johansen og dennes danske selskaber. Dette er svar skiftene justitsministre har oplyst til Folketinget og dermed Retsudvalget som alle troede på, at oplysninger fra disse kanaler var rigtige.

Men her tog man fejl.

Når sagen er nået frem til Folketinget oplyser de skiftende Justitsministre, at sagen er efterforsket og alle sten er vendt i sagen, og i øvrigt undersøgt af granskningsudvalget NOU 1991 som Justitsministeriet har henvist Retsudvalget og folketinget til.

Dette var usandt.

Bilag 3 NOU 1991 side 87

Men Granskningsudvalget NOU 1991 har følgende at sige fra rapporten side 87

Citat: Hvem af dem der skal anses som ejer er et spørgsmål der i det væsentligste drejer sig om økonomiske forhold og rettigheder mellem private parter og det ligger åbenbart udenfor Granskningsudvalgets opgave, at tage stilling til. Citat slut.

Bilag 4. Højesteretsdommer Tore Schei Oslo brev til Mike Axdal

Højesteretsdommer Tore Schei Oslo, som var leder for NOU 1991 granskningsudvalget, oplyser i brev til Mike Axdal d. 29. oktober 1999 citat: I nogen grad har granskningsudvalget gået ind på spørgsmålet om ejerforholdet om dette vises til kapitel 5 i hovedrapporten. Citat slut.

Bilag 4 forsat

Højesteretsdommer Tore Schei Oslo i Brev til Mike Axdal d. 29. oktober 1999

Citat: i hvilken grad søfartsmyndighederne og politiet har set det som sin opgave, at undersøge ejerforholdet mv. må du næsten spørge de respektive myndigheder om.

Citat Slut.

Bilag 5 NOU 1991 side 81 omtale af ejerforholdet til Scandinavian Star

NOU 1991 side 81 under kapitel 5 omtale af ejerforholdet til Scandinavian Star.

Citat; Granskningsudvalget bygger under dette punkt i det alt væsentligste på det som kom frem under søforklaringen/bilagene til søforklaringen, politiforklaringerne og oplysninger fra VR Danogruppen. Når udvalget nedenfor referer til oplysninger modtaget fra rederiet, menes oplysninger modtaget/meddelt udvalget igennem VR Danogruppens advokater. Citat slut.

Bilag 6

Retspræsident fra Sø og Handelsretten, Frank Poulsens brev, brev af d. 26. januar 1997 til Mike Axdal

Bemærk:

(NOU 1991 Granskningsudvalget fik sine oplysninger fra Søforklaringen efter branden på Scandinavian Star, men Retspræsident Frank Poulsen fra Sø og Handelsretten oplyser):

Citat; som det er dem bekendt beskæftigede jeg mig med søforklaringen i sagen der havde til formål, at søge frem til årsagen til den frygtelige brandulykke. Spørgsmål om ejerforholdet mv. til skibet var for belysningen af disse forhold uden betydning. Citat slut.

Frank Poulsen oplyser endvidere; at dette var politiet på Frederiksbergs opgave og ansvar at efterforske Scandinavian Stars ejer og rederforhold.

Politi Stats og rigsadvokater har givet skiftene Justitsministre beviste urigtige oplysninger om Scandinavian Star, og disse oplysninger har skiftene ministre stået og fortalt i Folketingssalen og til Retsudvalget.

D. 10. april 1990 blev der lavet en aftale mellem danske, norske og svenske justits- og statsministre om opgavefordelingen af efterforskningen af Scandinavian Star sagen.

Dansk Politi skulle efterforske ejer og rederforhold samt forsikringsforhold knyttet til skibet.

Men politiet på Frederiksberg foretog ingen efterforskning imod ejer og reder, de rejste tiltale i mod Henrik Johansen ud fra de oplysninger som kom frem til Søforklaringen, men blev ikke efterprøvet af politiet, og politiet foretog sig ikke videre. Sø og Handelsretten siger, at spørgsmålet om ejer og reder var for belysningen i søforklaringen ikke tema. Dette var alene politiets ansvar. Og dansk politi siger, dette var granskningsudvalgets opgave, at belyse. Men NOU 1991 side 87 ser man fakta. ”Hvem der skal anses som ejer af skibet er udelukkende et privat forhold mellem SeaEscape og Henrik Johansen, og det er åbenbart uden for udvalgets mandat at tage stilling til. Det må afgøres mellem private parter,

Men danske myndigheder har siden 1993, overfor folketinget oplyst, at Scandinavian Stars ejer og rederforhold er belyst i NOU 1991 og folketinget folk har således fået en opfattelse af, at det var granskningsudvalgets opgave og pligt, at efterforske dette. Dette er en kæmpe fejl. Både folketinget og offentligheden er blevet fejlinformeret. Sagen er aldrig efterforsket.

Bilag 7 -8 -9

Politimester Hans Lemming fra Frederiksberg politi, modtog ellers d. 7. august 1990 bevis for, at den registrerede ejer af Scandinavian Star før, under og efter branden ikke var Henrik Johansen men derimod SeaEscape i USA. End ikke de politifolk der skulle arbejde med sagen, fik disse oplysninger vider bragt fra politimesteren. Korrespondancen starter hos Politimesteren d. 17. maj 1990 til Industriministeriet, og derfra til Udenrigsministeriet til den Danske Ambassade i London, der fortager undersøgelser i Bahamas Skibsregister. Tilbagesender sagen d. 31. juli 1990 til Udenrigsministeriet og videre til Industriministeriet der sender sagen til Politimesteren d.7. august 1990 j.nr.90-711-5 i Industriministeriet. Bilagt dokumentation for, at SeaEscape var skibets ejer jf.

udskrift fra Bahamas Skibsregister dateret d. 27. juli 1990 og oversendelsesbrevet fra Ambassaden i London d. 31. juli 1990 J.nr.59. Dan 9/1. Kirsten Geelan.

Vi skal nu anmode Folketinget om, at søge fremlagt dokumentation for, at Scandinavian Stars ejer og rederforhold samt forsikringsforhold har været underkastet en politimæssig efterforskning af Politiet på Frederiksberg, samt søge udleveret dokumentation på, at Henrik Johansen var ejer bag skibet Scandinavian Star, hvorfor han i lovens forstand, er ansvarlig og skyld i overtrædelser af lov om skibes sikkerhed § 23.

Bilag 10 og 11. Svar fra Justitsministeriet

Retsudvalget spurgte til sagen hos Justitsministeriet i 1996-1997 alm. del. Bilag 723 j.nr.1994-150-0239.

Retsudvalget spurgte til sagen hos Justitsministeriet i 1996-1997 - svar på spørgsmål nr. 257-259 alm. del. Bilag 723 j.nr.1994-150-0239. Her nægter Politimesteren og Rigsadvokaten, at have modtaget de anførte oplysninger, mens Industriministeriet bekræfter, at oplysningerne er fremkommet.

Bilag 9. Industriministeriet til Politimesteren af d. 7. august 1990 j.nr.90-711-5. BBC

Oversendt til politiet d. 7. august 1990, at have modtaget dokumentationen jf. bilag 9 -10-11, at skibets ejer før, under og efter branden d. 7. april 1990 var SeaEscape og ikke Henrik Johansen.

Oversendelsesbrevet fra Ambassaden i London d. 31. juli 1990 J.nr.59. Dan 9/1. Kirsten Geelan med udskrift fra Bahamas skibsregister d. 27. juli 1990.

Som led i, at danske myndigheder fejlagtigt har udpeget forkerte ejere og redere bag Scandinavian Star og fordi danske myndigheder har fastholdt forkerte ejere og redere bag skibet, har de berørte lidt retstab på op imod 2 milliarder kroner i erstatning, at regne i den forskel der er på dansk erstatningspraksis og amerikansk praksis.

At danske myndigheder siden 1990 har fastholdt, at skibet var ejet og drevet af forkerte bagmænd og selskaber har afskåret de skadeslidte i, at opnå fri proces og i at føre retssager ved domstolene fordi danske myndigheder, både overfor underliggende myndigheder og domstole, har givet udtryk for, at de skadeslidte ikke havde nogen sag at føre, idet Henrik Johansen og dennes danske selskaber var ejer og reder bag skibet Scandinavian Star, hvilken oplysning var helt fejlagtig.

Bilag 1 og 2

uddrag fra korrespondance af d. 17. april 1991 fra Politimesteren på Frederiksberg til Statsadvokaten. j.nr.02k1-83990-00079-90

ved ikke hvem der skal tiltales fordi, citat: spørgsmålet om tiltalerejsning imod selve rederiet (Selskabet) skal lige diskuteres, en sådan tiltale frarådes nemlig af to grunde, fordi selskabsforholdene er overordentlige uoverskuelige jf. for eksempel Granskningsudvalget NOU

1991 hovedrapport kap. 5 side 81-87 og fordi man bør stræbe efter at få de sigtede idømt frihedsstraf. Citat slut.

Bilag 3 NOU 1991 side 87

Udvalget skulle ikke efterforske eller undersøge ejer og rederforholdet.

Bilag 4

Højesteretsdommer Tore Schei Oslo brev til Mike Axdal.

”Det må være søfartsmyndighederne og politiet der skulle efterforske”.

Bilag 5. NOU 1991 side 87

Citat. Spørgsmålet om tiltalerejsning imod selve rederiet (Selskabet) skal lige diskuteres, en sådan tiltale frarådes nemlig af to grunde fordi selskabsforholdene er overordentlige uoverskuelige jf. for eksempel Granskningsudvalget NOU 1991 hovedrapport kap 5 side 81-87 og fordi man bør stræbe efter at få de sigtede idømt frihedsstraf. Citat slut.

Bilag 6

Retspræsident fra Sø og Handelsretten Frank Poulsens brev af d. 26. januar 1997 til Mike Axdal.

Som det er dem bekendt beskæftigede jeg mig med søforklaringen i sagen der havde til formål, at søge frem til årsagen til den frygtelige brandulykke. Spørgsmål om ejerforholdet mv. til skibet var for belysningen af disse forhold uden betydning.

Frank Poulsen oplyser endvidere, at dette var Politiet på Frederiksbergs opgave og ansvar at efterforske Scandinavian Stars ejer og rederforhold.

Bilag 7 -8 -9

Politimester Hans Lemming fra Frederiksberg politi, modtog d. 7. august 1990 dokumentation for, at SeaEscape var skibets ejer før, under og efter branden d. 7, april 1990.

Bilag 10 og 11. Svar fra Justitsministeriet

Retsudvalget spurgte til sagen hos Justitsministeriet i 1996-1997 alm. del. Bilag 723 j.nr.1994-150-0239.

Retsudvalget spurgte til sagen hos Justitsministeriet i 1996-1997 svar på spørgsmål nr. 257-259 alm. del. Bilag 723 j.nr.1994-150-0239 - Her nægter Politimesteren og Rigsadvokaten, at have modtaget de anførte oplysninger, mens Industriministeriet bekræfter, at oplysningerne er fremkommet.

Citat. Spørgsmålet om tiltalerejsning imod selve rederiet (Selskabet) skal lige diskuteres, en sådan tiltale frarådes nemlig af to grunde fordi selskabsforholdene er overordentlige uoverskuelige jf. for

eksempel Granskningsudvalget NOU 1991 hovedrapport kap 5 side 81-87. og fordi man bør stræbe efter at få de sigtede idømt frihedsstraf. Citat Slut.

Bilag 12

Søfartsstyrelsen til Industriministeriet d.27. februar 1991 j.nr.8400-1 Henrik Johansen omtales som ejeren og rederen.

Bilag 13

Fra Rigsadvokat Asbjørn Jensen til Justitsministeriet d.3. juli 1991 - j.nr.276/90 Rigsadvokaten usikker på hvem der er ejer og reder af skibet.

Bilag 14 side 2

Fra Rigsadvokat Asbjørn Jensen til Justitsministeriet d. 27. januar 1993 - j.nr.276/90
Er nu sikker på, at Henrik Johansen er ejer og reder bag Scandinavian Star.

Bilag 15

brev fra Politimester Lemming til Industriministeriet af d. 17. maj 1990 - Lemming har senere overfor retsudvalget benægtet, at have kendskab til at der blev indhentet oplysninger om Scandinavian Star ejer og rederforhold i Bahamas skibsregister - Se bilag 10 og 11.
Politimesteren bad selv om oplysningerne der fremkom d. 7. august 1990 - Bilag.7-8-9.

Bilag 16-17-18

Brev fra Dommer Johan Berg Oslo Tingsret d.14. september 2010 til Rigsadvokaten.
Her indrømmer man, at SeaEscape var ejer før, under og efter branden i 1990.

Ekstra bilag Dom Oslo Tingsrets dom.

Hvis der er indtrådt forældelse grundet i danske myndigheders trænering, må staten acceptere sin erstatningspligt overfor de skadeslidte.

Det er uheldigt, at den danske stat ikke har villet anerkende 2 domme fra Oslo Tingsret og norsk Landsret i Oslo i 2005 og 2006, hvor skibets rigtige ejer SeaEscape stod frem og anerkende, at de var skibet ejer både før, under og efter branden i 1990.

Vi vil, om nødvendigt, rejse et gruppesøgsmål imod staten og fremholde de bevisligheder vi er i besiddelse af, herunder bilag som er forfalsket og fabrikeret til lejligheden af belysning af rette ejer og reder samt forsikringsforhold, og endelig korrespondancen mellem danske myndigheder i tiden fra 1990 og frem til i dag.

Nu beder vi retsudvalget om, at sætte denne sag på dagsorden og lade den blive stående der, indtil en uvildig kommission er kommet til bundes i denne sag.

Hvis der er behov for vejledning eller øvrig dokumentation, står vi til rådighed.

Og vi forventer nu, at denne sag bliver taget alvorligt.
Hilsen

Overlevende og pårørende efter Scandinavian Star.
Mike Axdal
Kjærsvej 106
4220 Korsør

cc.

Bilag 1.

uddrag fra korrespondance af d.17. april 1991 fra Politimesteren på Frederiksberg til Statsadvokaten
j.nr.02k1-83990-00079-90

POLITIMESTEREN PÅ FREDERIKSBERG
Howitzvej 32 - 2000 Frederiksberg
Postboksnummer 1 02 35 35
Tlf. 31 19 14 48 - Telefax 38 33 10 10

Date 17. april 1991
Journ.nr. 02K1-83990-00079-90
Dette anført i svarskrivelsen
cl/dv

MA

BIL II

Statsadvokaten for Sjælland.

NB! Forældelse vedrørende overtrædelse af lov om skibes sikkerhed indtræder den 1.4.1992.

Hoslagt fremsendes efterforskningsakterne i sagen vedrørende "Scandinavian Star". - Der vedlægges tillige genpart af korrespondance med Bahamas High Commission, bilagt Consolidated Merchant Shipping Legislation, skrivelse af 5.4. 1991 fra Søfartsstyrelsen, der er svar på min skrivelse af 22.11. 1990, hvoraf genpart tidligere er fremsendt til hr. statsadvokaten, og som indeholder de foreløbige sigtelser mod kaptajnen, rederen og dennes direktør. Der vedlægges endvidere Skibstilsynets meddelelser, der indeholder Solas-reglerne. Endelig vedlægges skrivelse af 22.3. 1991 fra sigtede Henrik Johansen med bilag til orientering.

Af praktiske grunde vedlægger jeg ikke retsbogsudskrift af forklaringerne i Sø- og Handelsretten og "Granskningsudvalgets" rapport med bilag, da disse dokumenter formodes at være i hr. statsadvokatens besiddelse.

Der henvises endvidere til møder og telefonsamtaler med hr. statsadvokaten.

Neden for vil de vigtigste spørgsmål i anklagemyndighedens overvejelser om tiltalerejsning i sagen blive gennemgået:

I Dansk tiltalekompetence:

Som anført i skrivelse af 5.4. 1991 fra Søfartsstyrelsen, pag. 2.fo., er udgangspunktet straffelovens § 6 stk. 1 nr. 1. - Den danske stat antages tillige at omfatte dansk søterritorium. "Scandinavian Star" sejlede under Bahama-flag. Flagstaten antages at have strafferetlig kompetence, uanset hvor skibet befinder sig. Dette udelukker ikke dansk straffekompetence i den konkrete sag, jfr. straffelovens § 6 stk. 2, der skal sammenholdes med anordning nr. 290 af 15.11.1932 om påtale af strafbare handlinger begåede om bord i fremmede fartøjer på dansk område. -

RIGSADVOKATEN 2.76.190 (2/15)

MA
vedtaget på
loven § 23 om indtægter

B. for overtrædelse af hvilke bestemmelser:

a) lov om skibes sikkerhed m.v.

Det er jo klart, at kaptajnen har overtrådt § 24 som beskrevet i Søfartsstyrelsens skrivelse af 5.4. 1991, og beviset skal nok kunne "holde". - Han er imidlertid - selv om han ikke direkte til rapport eller retsbog - men nok til pressen - har udtrykt det, klart blevet presset meget af sigtede 3 Hansen og sigtede 2 Johansen. - Derfor bør der også - som ligeledes indstillet af Søfartsstyrelsen - rejses tiltale mod disse for overtrædelse af ~~straffelovens~~ § 23.

Ad sigtede 3 Hansen. Han er direktør i rederiet, men må alligevel kunne aktioneres sammen med rederen. jfr. dom af 6.11. 1987²⁾ (i mappe med personlige oplysninger), hvor han er blevet dømt som direktør. - Han har formentlig været den mest aktive af alle for at få skibet til at sejle.

Ad 2 Johansen. Det skal forsøges at få rederen dømt, selv om sigtede 3 Hansen forsøger at holde hånden over ham, jfr. f.eks. retsbogen III, pag. 1063 fn. - 1064, og den i indledningen nævnte skrivelse fra sigtede.

Ad § 28 stk. 2 i lov om skibes sikkerhed (selskabet).

Spørgsmålet om tiltalerejsning mod selve rederiet (selskabet) skal lige diskuteres.

- En sådan tiltale frarådes navnlig af to grunde.

Fordi selskabsforholdene er overordentlig uoverskuelige, jfr. f.eks. "Granskningsudvalgets" Hovedrapport, pag. 81. f.f., og fordi man bør stræbe efter at få de sigtede idømt frihedsstraf.

Tiltalerejsning alene for sejladsen i den danske stat?

Skibet har jo i perioden 1. - 7.4. 1990 sejlet også på norsk søterritorium og lagt til i Oslo.

Som det fremgår af Søfartsstyrelsens skrivelse af 5.4. 1991 bygger indstillingen om tiltale i høj grad på stedfundne overtrædelser af The International Convention for Safety of Life at Sea (Solas), der er tiltrådt både af Bahama, Danmark og Norge.

Solas overtrædes omtrent lige meget på norsk territorium som på dansk. - Det vil derfor være mest logisk også at aktionere vedrørende sejladsen på norsk territorium. En dansk tiltale herfor må forudsætte en begæring herom fra den norske anklagemyndighed. Det indstilles, at en sådan begæring søges indhentet.

b) Straffelovens § 252:

1) Subsumtion og bevis - generelt.

Det er muligt, at de fejl og mangler med hensyn til de tekniske, organisatoriske og operationelle forhold om bord, der er beskrevet i det vedlagte anklageskrift, er af en sådan art, at de kan hævdes objektivt at rumme en "fare for nogens liv eller førtilighed". Lovens krav er imidlertid "nærliggende fare".

Subjektivt kræves forsæt til at sætte skibet i drift (hvilket ubestrideligt skete) med forståelse for den nærliggende fare, dette måtte indebære. I sidstnævnte hense-

hadde imidlertid selgerne en sikkerhetsrett. Hvis betalingen og dokumentasjonen ikke var ordnet innen fredag 6. april, skulle skipet leveres tilbake til SeaEscape. Videre var det avtalt at SeaEscape fortsatt skulle stå som eier i skipsregisteret. Denne overdragelsen til K/S Scandinavian Star skjedde kl. 1820.

Betalingsoppgjør og overføring i skipsregisteret ble imidlertid ikke gjennomført 6. april. Det ble inngått en avtale mellom SeaEscape og K/S Scandinavian Star om at betaling og registrering av overdragelsen skulle utsettes til mandag 9. april.

Skipet brant lørdag 7. april. Partene ønsket likevel å få registrert overdragelsen mandag 9. april. Men skipsregisteret godtok ikke dette, ettersom det var uklart om skipet var så skadet at det skulle strykes i skipsregisteret.

Skipet skiftet sommeren 1990 navn til «Candi». Den 30. august ble salget til K/S Scandinavian Star registrert i skipsregisteret.

De faktiske forhold i tilknytning til VR DaNos overtakelse av «Scandinavian Star» er

relativt kompliserte og vanskelige å få full klarhet i. Granskningsutvalget føler imidlertid at det på dette punktet har den oversikt som er nødvendig.

Mellom selgeren, SeaEscape, og kjøperen, VR DaNo-gruppen v/ K/S Scandinavian Star, var situasjonen at skipet rent faktisk var overtatt, men det var ikke fullt betalt. Overdragelsen var ikke registrert og SeaEscape hadde en form for salgspant.

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. Det ligger åpenbart utenfor granskningsutvalgets oppgave å ta stilling til dette.

Det har vært rettet spørsmål om de overlevende og etterlatte kan rette erstatningskrav mot SeaEscape. Også dette dreier seg om økonomiske forhold og rettigheter mellom private parter, og granskningsutvalget tar ikke stilling til om slike eventuelle erstatningskrav kan føre frem.

Bilag 4. Høyesteretsdommer Tore Schei leder for NOU utvalget.

Bilag 4

H.r.dommer Tore Schei
Pb 8016 Dep
0030 Oslo

Oslo 29 oktober 1999

Mike Axdal
Lyrekrogen 13
4220 Korsør
Danmark

Scandinavian Star

Jeg har fått oversendt din e-mail til Vibeke Fjeldberg fra Tano-Aschehoug forlag.

Du vil fra vedlagte hovedrapport fra granskingsutvalget se hvilke oppgaver dette utvalget hadde. Det fremgår av det mandsat som var gitt. I noen grad har granskingsutvalget gått inn på eierforholdet til skipet. Om dette vises til kapittel 5.

I hvilken grad sjøfartsmyndighetene og politiet har sett det som sin oppgave å undersøke eierforholdet m.v., må du nesten spørre de aktuelle myndigheter om.

Vennlig hilsen

Tore Schei

ngdekket,
ingen her
t manglet
og sikker-
egget var

mangler
t
forelå ved
urde vært
3.2 og 4.6.3.
t mangler
2 og 7.8.

essige
n er nevnt
kniske og
installasjo-
inklusive
eg av godt

v god stan-

innrednin-
hatt særlig
len defekte
t lydnivå i
det til dels
ld som kan
løp er den
kiltning.

5. Rederiet – overdragelsen

5.1 VR DANO-GRUPPEN – EIERFORHOLD

Beskrivelsen tar utgangspunkt i hvordan eierforholdene til «Scandinavian Star» ville være når VR DaNo-gruppen var blitt eier av skipet. Hvorvidt eiendomsretten var gått over pr. 7. april 1990, har utvalget ikke tatt stilling til, jf. 5.3.

«Scandinavian Star» ble eid og drevet av selskaper i VR DaNo-gruppen. VR DaNo-gruppen er ikke en juridisk enhet. Det er en gruppe av selskaper som arbeider nært sammen og som alle eies og kontrolleres av Henrik Johansen med familie. Det er stort sett de samme personene som sitter i styrene i alle selskapene der, de er også direktører i selskapene.

Granskningsutvalget bygger under dette punktet i det alt vesentlige på det som kom frem i sjøforklaringen, bilagene til sjøforklaringen, politiforklaringene og opplysninger fra VR DaNo-gruppen. Når utvalget nedenfor refererer til opplysninger mottatt fra rederiet, menes opplysninger meddelt utvalget gjennom VR DaNo-gruppens advokat.

«Scandinavian Star» ble eid av *K/S Scandinavian Star*.

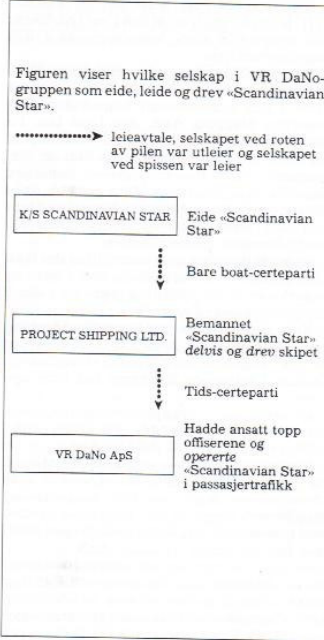
K/S Scandinavian Star leide skipet ut til *Project Shipping Ltd.* Utleien var et bare boat-certe-parti (basert på standardkontrakten *Barrecon A*). Ved et bare boat-certe-parti leies det ubemannede skipet ut, for øvrig er skipet driftsklart. Leieavtalen var inngått i Paris 1. mars og raten var § 12.500 pr. dag.

Project Shipping Ltd. leide skipet videre til *VR DaNo ApS*. Her var det et tids-certe-parti (basert på standardkontrakten *Balttime 1983*). Dette vil si at skipet ble leid ut med besetning. Denne avtalen var inngått 2. mars i Fredriks-havn. Her var raten § 22.500 pr. dag.

Direktor Ole B. Hansen opplyste i sjøforklaringen at dette bare var et delvis tids-certe-parti. Bakgrunnen for dette var at *Project Shipping Ltd.* ikke bemannet skipet fullt ut. De offiserene som tidligere hadde seilt med «*Holger Danske*» var ansatt i *DaNo Ferry A/S*.

Gruppen består av flere deler. I relasjon til «*Scandinavian Star*» er det to deler som er interessante, én del som eide skipet, og én del som drev det. Selskapene som eide skipet var *K/S Scandinavian Star*, *Sea Lion Ltd.*, *Superflex Shipping ApS*, og *Matrikkel nr. 4 bh ApS*.

Fig. 5.1



K/S Scandinavian Star er et dansk kommandittselskap. Det eier «*Scandinavian Star*». *K/S Scandinavian Star* blir eid av *Sea Lion Ltd.* som komplementar og *Superflex Shipping ApS*, som kommandittist. Et kommandittselskap eies alltid av en komplementar og en eller flere kommandittister. Komplementaren er fullt ansvarlig for kommandittselskapets forpliktelser. Kommandittister hefter bare med sitt innskudd. Henrik Johansen er direktør i *K/S Scandinavian Star*. Selskapet har ikke noe styre.

Bilag 7 fra ambassaden i London.

AMBASSADEN, LONDON

KG/ah

UDENRIGSMINISTERIET

i gmsl.

i bilag

J.nr. 59.Dan.9/1

31. juli 1990

Nr. 418

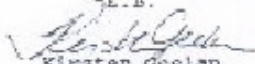
Scandinavian Star's regi-
streringsforhold.
Umber nr. RB 0771 af
20. juli 1990.
R.11.j.nr. 59.Y.1765.

Ambassaden har fra Bahamas Skibsregister i London ind-
hentet oplysninger om Scandinavian Star's registre-
ringsforhold a.v., jfr. vedlagte "transcript of re-
gister".

Det fremgår bl.a. heraf, at skibet den 30. marts 1990
blev solgt til de nuværende ejere Seascope Cruises
Ltd., og ambassaden har endvidere telefonisk fået
oplyst, at skibet i perioden 12. december 1983 - 30.
marts 1990 ejedes af selskabet Stena Cargo Line Ltd.

Da Skibsregistret ikke afgiver skriftlige erklæringer
vedrørende et fartøjs ejerforhold, vil disse oplys-
ninger kun kunne bekræftes ved at lade en medarbejder
fra ambassaden foretage en direkte afskrift af de i
Skibsregistret hørende dokumenter.

P.A.V.
-E.B.


Kirsten Geelan

Bilag 8 udskrift fra Bahamas skibsregister til Ambassaden d.27. juli 1990

Bahamas Shipping Register

Official number 199201	Name of ship CHARLOTTE STAR	Number, year and port of origin 11/1988 PANAMA
Number, year and port of origin of keel-layers 1988 in Mexico City as CHARLOTTE STAR		When keel-laying, steam or motor or other propulsion Steam
Name built France		
Number of decks 2		
Number of masts 1		
Keel 1988		
Deck 1988		
Machinery and description of water 1988		
Number of ballast 1988		

PARTICULARS OF TONNAGE			
The tonnage of this ship is ascertained in accordance with the Tonnage Act, 1924, and is—			
GROSS TONNAGE—	1021.37	TOTAL	2077.84
REGISTER TONNAGE—	1021.37	TONS	14910.55

The number of ballast and other weights which accommodate the above tonnage is—

GROSS TONNAGE—	1021.37	TOTAL	2077.84
REGISTER TONNAGE—	1021.37	TONS	14910.55

A detailed summary of the machinery for this ship is shown on the Station and Tonnage Certificate.

The number of ballast and other weights which accommodate the above tonnage is—

PARTICULARS OF THE MACHINERY ON BOARD AS SHOWN ON THE STATION AND TONNAGE CERTIFICATE					
No. of sets of engines	Description of engine	Year made	Name and address of maker	Indicating pressure	Stroke length or diameter
2	Diesel	1970	847 1/2 Ch. de l'Industrie St. Maurice, France	No. of cylinders 10	Stroke length or diameter 1075 mm
2	Propellers	1970	Aalborg Rorvers A/S Aalborg, Denmark	Diameter of propellers 400 mm	Stroke length or diameter 450 mm

Name of Master: _____ Certificate of Service/Competency No. _____

Name, rank and grade of commanding officer and names of all deck officers and crew members:
 Commanding Officer: _____
 Deck Officer: _____
 80 Shirley Street, P.O. Box 54117,
 Nassau, N.P.
 Bahamas.

REGISTERED 27 JUL 1990

Cost: \$2,000.00

Bilag 10 Svar fra Justitsministeriet til Retsudvalget

JUSTITSMINISTERIET
Civil- og Politiafdelingen
Politikontoret

VMH02116
J.nr. 1996-150-0239

Bilag # 2
21.

Besvarelse af spørgsmål nr. 257 - 259 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del - bilag 723).

Spørgsmål:

257. Kan det bekræftes, at det af dokumenter beroende bl.a. i det daværende Industriministerium og hos Politimesteren på Frederiksberg allerede i august 1990 fremgik klart, at ejerne af "Scandinavian Star" var "Seascope Cruises Ltd." i Florida og ikke "K/S Scandinavian Star" i København - og hvad var baggrunden for, at man overhovedet fandt frem til dette sidstnævnte selskab?
258. Hvis det ovennævnte kan bekræftes, hvorfor rejste de danske myndigheder så tiltale mod det i København hjemmehørende selskab og ikke mod de rette ejere i Florida?
259. Ville ofrene og deres pårørende efter skibskatastrofen med "Scandinavian Star" have været gunstigere stillet erstatningsmæssigt og på anden måde juridisk, hvis ansvaret var blevet placeret hos "Seascope Cruises Ltd."?

Svar:

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålene indhentet udtalelser fra Erhvervsministeriet og Rigsadvokaten.

Erhvervsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmål nr. 257 udtalt følgende:

"Det daværende Industriministerium foranledigede efter anmodning fra Politimesteren på Frederiksberg i foråret 1990, at der via Udenrigsministeriet blev indhentet oplysninger om Scandinavian Star i Bahamas skibsregister i London. Industriministeriet modtog den 7. august 1990 kopi af "transcript of register" vedrørende Scandinavian Star og brev af den 31. juli 1990 fra den danske ambassade i London til Udenrigsministeriet. Det fremgår af ambassadens brev, at Scandinavian Star den 30. marts 1990 af

Bilag 11. Svar fra Justitsministeriet til Retsudvalget

2
selskabet Stena Cargo Ltd. var blevet overdraget til Seascope Cruises Ltd. Brevet fra Ambassaden og "transcript of register" blev den 7. august 1990 sendt til Politimesteren på Frederiksberg."

Rigsadvokaten har indhentet en udtalelse fra Politimesteren på Frederiksberg, der ikke kan bekræfte de oplysninger, der er anført i spørgsmål nr. 257.

Politimesteren på Frederiksberg henviser til NOU, Norges Offentlige Utredninger, "Scandinavian Star"-ulykken, 7. april 1990, hovedrapport, side 81-87, der indeholder en redegørelse for ejerforholdene vedrørende "Scandinavian Star".

Som det fremgår af rapporten, navnlig side 86-87, blev "Scandinavian Star" overdraget til VR DaNo-gruppen v/K/S Scandinavian Star i foråret 1990. I rapporten er det side 86, 2. sp. nederst, om overdragelsen anført:

"... Den 30. mars ble "Scandinavian Star" overtatt av kjøperne. Rent teknisk ble dette gjort slik at kl. 1702 ble skipet overført fra Stena Cruise Line til Seascope Ltd. Stena Cruise Line optrådte som disponent owners for Stena Cargo Line Ltd. Denne overdragelsen ble registrert i skipsregisteret i Bahamas.

Skipet ble deretter umiddelbart overtatt av K/S Scandinavian Star. Kjøperne fikk med overdragelsen den faktiske besittelse av skipet, og skulle partene inntil videre anses som eier av skipet. ..."

Et uddrag af rapporten indeholdende side 81-87 vedlægges som bilag.

Erhvervsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmål nr. 259 udtalt følgende:

"Erstatningsbeløbenes størrelse afgøres af den domstol, hvor sagen er anlagt på grundlag af de retsregler, der finder anvendelse.

De danske regler om erstatninger i forbindelse med erhvervsmæssig transport af passagerer og gods findes i søloven.

Efter den dagældende bestemmelse i sølovens § 200 (nu § 430) skal sølovens bestemmelser om erstatning ved befordring af passagerer og gods anvendes ved sejlads mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige. Disse regler gælder uanset skibets ejerforhold og

Bilag 12. Søfartsstyrelsen til Industriministeriet d.27. februar 1991 j.nr.8400-1

Copyright
Mike Axdal
Søfartsstyrelsen



Industriministeriet
Slotholmsgade 12
1216 København K

27. februar 1991
ASS
Internationalt kontor
Brevnr. 323:

Journalnr.: 84001
(Bedes anført ved svar)

Deres ref.: 90-769-13/BW.


Folketingsspørgsmål nr. S 231 fra Tom Behnke (FP).


Industriministeriet har ved skrivelse af 25. februar 1991 fremsendt folketingsspørgsmål nr. S 231 stillet af Tom Behnke (FP) til industriministeren og har i denne forbindelse anmodet Søfartsstyrelsen om en udtalelse.

Det fremgår af spørgsmål og begrundelse, at spørgeren forudsætter, at rederen gennem tilsidesættelse af væsentlige hensyn til passagersikkerheden er ansvarlig for "SCANDINAVIAN STAR"-ulykken.

Hertil bemærkes, at Henrik Johansen og Ole B. Hansen, der var henholdsvis ejer og operatør af "SCANDINAVIAN STAR", og som derfor begge muligvis kan betragtes som reder, alene er sigtet for overtrædelse af straffelovens § 252 samt lov om skibes sikkerhed § 23. De pågældende har begge nægtet sig skyldig, og indtil en eventuel dom foreligger, kan man efter Søfartsstyrelsens opfattelse ikke udtale sig om det rimelige i, at de pågældende redere fortsat driver rederivirksomhed.

Det fremgår af Industriministeriets skrivelse, at der tillige indhentes en udtalelse fra Justitsministeriet. Søfartsstyrelsen skal derfor ikke udtale sig om spørgsmålet om fortabelse af borgerlige rettigheder - ret til virksomhed i henhold til almindeligt næringsbrev.


N.J. Bagge
Vicedirektør


Anne Skov Struver
fuldmægtig

Jms. mont.
- 3 JULI 1991

+ akter.

J.nr. 276/90. HJ/jc.

Fræmsendes til Justitsministeriet, idet jeg for så vidt angår tiltalespørgsmålet er sindet at tiltræde foranstående indstilling, dog med følgende ændringer:

- i stedet for SOLAS-reglerne bør der henvises til de pågældende nationale regler,
- til anklageskriftets forhold 2,b, bør føjes:
"hvilket medførte, at der i klargøringsfasen ikke var afsat tid til en forsvarlig gennemgang af sikkerhedsudstyret, til etablering af en effektiv sikkerhedsorganisation og til oplæring af de nye besætningsmedlemmer i deres sikkerhedsfunktioner".
- der bør for alle 3 tiltalte nedlægges påstand om rettighedsfrakendelse i henhold til retsplejelovens § 79.

Endvidere vil jeg anmode statsadvokaten for Sjælland om at overveje om der under hensyn til den tvivl, der er i den foreliggende sag om, hvem der skal anses som reder for skibet, tillige bør rejses tiltale mod det ansvarlige selskab.

Da skibets kaptajn, Hugo Embrikt Larsen, er norsk statsborger og bosat i Norge, vil det så vidt angår den del af sejladsen, der fandt sted på norsk søterritorium, være nødvendigt, at der fra norsk side fremsættes begæring om overførsel af tiltalen til Danmark, jf. herved Den europæiske Konvention af 15. maj 1972 om overførsel af retsforfølgning i straffesager artikel 8, stk. 1, litra d, jf. lov nr. 252 af 12.juni 1975.

Af denne grund og i øvrigt med henblik på tilvejebringelse af oplysning om norsk lovgivning på det pågældende område skal jeg indstille, at sagen på det foreliggende grundlag oversendes til vedkommende norske myndighed med henblik på tilvejebringelse af en tiltalebegæ-

ring som anført med angivelse af de relevante norske lovbestemmelser.

Jeg har samtidig hermed tilskrevet de sigtede som det fremgår af vedlagte kopier.

R i g s a d v o k a t e n, København, den 3. juli 1991.


Asbjørn Jensen.

Bilag 14. Fra Rigsadvokat Asbjørn Jensen til Justitsministeriet d. 27. januar 1993 j.nr.276/90

Jmt. modt.

27 JAN. 1993

+ bilag.

J.nr. 276/90. HJ/jc.

Tilbagesendes til Justitsministeriet, idet jeg skal udtale:

Afgørelsen af tiltalespørgsmålet i sagen har ikke på noget tidspunkt i sagen været kompliceret af problemer vedrørende tiltalekompetencen forårsaget af, at "Scandinavian Star" ikke var indregistreret i Danmark.

Efter straffelovens § 6, nr. 1, hører under dansk straffemyndighed handlinger, der foretages i den danske stat, hvortil også henregnes dansk søterritorium.

Endvidere henhører ifølge straffelovens § 7, stk. 1, nr. 1, under dansk straffemyndighed handlinger, som en person, der har dansk indfødsret eller er bosat i den danske stat, har foretaget uden for denne, for så vidt handlingen er foretaget uden for folkeretligt anerkendt statsområde, således også i internationalt farvand, hvis handlinger af den pågældende art kan medføre højere straf end hæfte. Er handlingen foretaget inden for et folkeretligt anerkendt statsområde, skal den, for at høre under dansk straffemyndighed, ifølge straffelovens § 7, stk. 1, nr. 2, tillige være strafbar efter den på gerningsstedet gældende lovgivning.

I nærværende sag var det mellem den danske og norske anklagemyndighed aftalt, at lovovertrædelser vedrørende mangler m.v. vedrørende skibet blev påtalt af danske myndigheder, medens et eventuelt strafansvar for selve brandstiftelsen skulle påtales af norske myndigheder.

Da det ikke lykkedes at finde frem til den gerningsmand, der kunne gøres ansvarlig for brandstiftelsen, har der alene været grundlag for at gøre et strafansvar gældende for mangler m.v. vedrørende skibet. Tiltale blev herefter rejst af den danske anklagemyndighed mod skibets kaptajn og mod rederen og en direktør i det rederi, der ejede skibet.

Da sejladsen bl.a. havde fundet sted på dansk søterritorium, fulgte tiltalekompetencen allerede straffelovens § 6, nr. 1. For så vidt angår den del af sejladsen, der fandt sted i norsk territorialfarvand, forelå der en anmodning fra de pågældende norske myndigheder til den danske anklagemyndighed om at overtage retsforfølgningen.

Der ville alene have været tale om, at kun flagstaten havde tiltalekompetencen, hvis der var grundlag for at rejse tiltale mod en person, der hverken var dansk eller norsk statsborger, for en handling, der udelukkende var begået i internationalt farvand eller mod en dansk statsborger for forhold i internationalt farvand, der ikke kan medføre højere straf end hæfte. Som anført forelå denne situation ikke i nærværende sag.

R i g s a d v o k a t e n, København, den 27. januar 1993.


Asbjørn Jensen.

Bilag 15 Brev fra Politimester Lemming af d. 17. maj 1990

POLITIMESTEREN PÅ FREDERIKSBERG

Howitzvej 32 - 2000 Frederiksberg
Postgironummer 1 02 35 35
Tlf. 31 19 14 48 - Telefax 38 33 10 10

Dato	17. maj 1990
Journ.nr.	/bg
Bedes anført i Lovarkivet	

ANDELT

Industriministeriet,
Slotsholmsgade 12,
1216 København K.

Under den igangværende politimæssige efterforskning vedrørende katastrofen på "Scandinavian Star" natten til den 7/4 1990 er der opstået spørgsmål om skibets registreringsforhold på katastrofetidspunktet.

Efter det oplyste er skibet ved udgangen af marts måned 1990 overdraget af Sea Escape Cruise Ltd. til K/S Scandinavian Star - et dansk kommanditselskab med hjemsted på Gammel Kongevej 102, 2000 Frederiksberg, Danmark.

Efter det videre oplyste skulle denne overdragelse registreres i Skibsregisteret på Bahama.

Der hersker imidlertid nogen uklarhed om, hvorvidt denne registrering har fundet sted.

I den anledning skal jeg anmode industriministeriet om at ville være behjælpelig med at tilvejebringe oplysninger om skibets registreringsforhold, som de fremgår af Skibsregisteret på Bahama, herunder navnlig om det aktuelle registreringsforhold i tiden 1/4 til 7/4 1990, i hvilket tidsrum skibet sejlede i rutefart som passagerskib mellem Frederikshavn i Danmark og Oslo i Norge.

Der henvises til samtale med kommitteret Jørgen Bredholt.

Lemming

Industriministeriet

J.nr. 90-711-5

Dags dato 18 MAJ 1990

Bilag: _____ (sæt kryds, hvis ja)

Sideakteret: _____ (sæt kryds, hvis ja)

Dok.nr.: 123

B 0201 FR (4/89)

Bilag 16 Brev fra Dommer Johan Berg Oslo Tingsret d.14. september 2010 til Rigsadvokaten.

Johan Berg
Elmholt Allé 18
N-0275 Oslo
Norge

Oslo, 14.09.2010

Rigsadvokaten
Frederiksholms Kanal 16
1220 København K
Danmark.

VEDRØRENDE NY ETTERFORSKNING RUNDT SCANDINAVIAN STAR- ULYKKEN

Jeg har av Mike Axdal blitt bedt om å komme med mine merknader i forbindelse med at det er igangsatt ny etterforskning rundt brannen på KS Scandinavian Star. Det er selvsagt opp til Rigsadvokaten å bestemme hvilke problemstillinger som skal etterforskes, men som undertegnede sa på møtet i Folketinget så er det i denne saken en rekke åpne spørsmål som bør besvares før saken endelig lukkes.

Jeg har til Rigsadvokatens orienteringen ingen forbindelse med noen av partene i saken, heller ikke noen pårørende eller andre som har personlige eller økonomiske interesser i saken, utover at Axdal og jeg har kommunisert noe etter at jeg hadde avsagt dom i saken. Min befatning med KS Scandinavian Star begynte med at jeg som dommer ved Oslo tingrett (byretten) ble tildelt erstatningssaken mellom Mike Axdal og Forsikringsselskapet Skuld. Jeg valgte å dele den rettslige forhandlingen i to deler. Først skulle vurdere om saken var erstatningsrettslig foreldet, deretter eventuelt vurdere erstatningssum. Som kjent konkluderte jeg med at erstatningssaken var foreldet.

Spørsmålet om foreldelse ble vurdert på bakgrunn av bevisførsel kun vedrørende hva Axdal visste. Mike Axdal fremla under forhandlingene en del dokumentasjon som er gjengitt i dommen. Det var således ingen bred og komplett bevisførsel om eierforhold, brannårsak eller liknende. Det fremkom imidlertid under hovedforhandlingen at SeaEscape Cruises Ltd var registrert eier av skipet, se dommen side 9, og at dette skal ha vært kjent for danske og norske myndigheter.

Det var under innledningsforedraget at Skulds advokat informerte om at det var SeaEscape Cruises Ltd, som var rette eier. Dette var en overraskelse både for meg som dommer i saken og for Axdal og hans advokater, for så vidt jeg kan erindre hadde det under hele saksforberedelsen vært fastholdt at det var KS Scandinavian Star som var eier av skipet. Opplysningen skapte så vidt jeg kan huske oppstandelse i retten, også blant tilhørerne.

Bilag 17 Brev fra Dommer Johan Berg Oslo Tingsret d.14. september 2010 til Rigsadvokaten.

Opplysningen om at SeaEscape Cruises Ltd. var rette eier ble så vidt jeg kjenner til oppretholdt og lagt til grunn av lagmannsretten (landsretten) i ankebehandlingen.

Som tidligere dommer finner jeg det ikke korrekt å skulle utpeke ansvarlige i forhold til eierskap, operatorskap eller ansvar for brannen. Men jeg vil sitere fra min dom der jeg avslutningsvis skrev:

"Basert på – og begrenset til – det materialet som er fremlagt under forhandlingene om saken skal fremmes eller ikke, har retten kommet til det syn at det er grunn til å stille spørsmål om de ansvarlige for skipet er stilt til ansvar. Det kan synes som om det er grunnlag for å hevde at skipets reelle eierforhold ikke er lagt til grunn i myndigheten[es] behandling av saken og i de straffesakene som fulgte.
[...]

Det burde vært klart for Axdal at saken er erstatningsrettslig foreldet, selv om den ikke nødvendigvis er strafferettslig foreldet og de reelle eiere av skipet fortsatt kan tiltales og stilles for retten. Dette er imidlertid et spørsmål som må vurderes av de norske og danske påtalemyndighetene, ikke tingretten i forbindelse med et erstatningssøksmål."

Jeg er for tiden ikke dommer, men nemndleder i Utlendingsnemnda som tilsvarende nestformennene i Flyktningenævnet i Danmark. I dette arbeidet er det viktig å følge ubesvarte spørsmål og å søke å finne forklaringer. Jeg finner fortsatt grunn til å stille spørsmål ved om de ansvarlige ble dømt etter brannen. Mike Axdal har fremlagt dokumentasjon som synes å røkke ved de forutsetninger som ble lagt til grunn ved den norske granskningen og den danske rettsforfølgningen. Det kan synes som om det i denne saken stadig vekker ubesvarte spørsmål som tilsier ytterligere undersøkelser.

Basert på det som ble fremlagt i retten – og dette alene – finner jeg grunnlag for å stille en rekke spørsmål, blant annet:

1. Var det virkelig kjent for norske og danske myndigheter at SeaEscape Cruises Ltd. var registrert eier av skipet? På hvilket grunnlag har man da under etterforskningen funnet at andre selskaper var eiere? Dette synes ikke å følge av skipsregisterets registreringer.
2. Hvorfor ble det under sjøforklaringen opplyst at KS Scandinavian Star var eier når dette ikke følger av skipsregisteret? Hvem opplyste det og på hvilket grunnlag?
3. På hvilket rettslig grunnlag drev operatøren skipet natten 7. april 1990 dersom han/hans selskap ikke var skipets formelle eller reelle eier – skipet var visstnok ikke betalt?
4. Har den mulig uriktige oppfatningen av eierskapet påvirket den senere klarlegging av fakta og motiv?
5. Hvem hadde økonomiske interesse i at skipet ble skadet, delvis eller totalt?
6. Hva skjedde egentlig om bord den fatale natten?
7. Hvorfor påtok Henrik Johansen seg ansvar i forbindelse med brannen og kommanditselskapet? Han må ha vært klar over at skipet ikke var betalt på dette tidspunkt. Var det basert på en oppfatning at han var eier, moralsk ansvarlig eller annet?
8. Hvem kontaktet Axdal under rettsforhandlingene i Oslo og tilbød ham penger for å trekke saken? På dette tidspunktet var SeaEscape Cruises Ltd. konkurs og hadde ingen interesser i saken.

I tillegg, bl.a. under høringen i Folketinget, har jeg fått ytterligere informasjon som gir alvorlig grunn til å reise spørsmål rundt brannen. Dette gjelder bl.a. de mange branntilløpene,

Bilag 18 Brev fra Dommer Johan Berg Oslo Tingsret d.14. september 2010 til Rigsadvokaten.

også etter at den utpekte brannstifter var avgått ved døden. Jeg viser her til den rapporten som er utarbeidet av de to svenske branningeniørene. Etter mitt syn svekker deres konklusjoner grunnlaget som tidligere etterforskning bygger på i forhold til motiv, tilgang til tekniske rom og brytere mm. Alene denne rapporten burde etter mitt syn tilsi ny etterforskning.

Jeg har også etter at høringen i Folketinget hadde blitt referert i danske aviser mottatt et brev der det opplyses at forsikringen hadde blitt flyttet bare noen dager før brannen. Det kan selvsagt være uten betydning, men jeg spør likevel om hvorfor dette skjedde.

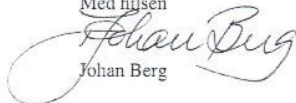
Som utenforstående, men etter å ha sett noe av dokumentasjonen rundt eierskapet for skipet, finner jeg det vanskelig å legge til grunn at KS Scandinavian Star var eier på tidspunktet. Det er meg ytterligere vanskelig å forstå hvorfor dette har vært lagt til grunn i all vurdering og etterforskning frem til i dag.

Axdal har fremsatt en hypotese om at dersom saken ikke hadde vært foreldet i 2005, så ville han nådd frem med sitt erstatningsøksmål. Jeg finner det vanskelig å spekulere i hva som hadde vært innholdet i en hypotetisk dom, men er tilbøyelig til å være enig med ham i at det sannsynligvis ville blitt resultatet og at Skuld ville blitt holdt erstatningsmessig ansvarlig.

Det kan på denne bakgrunn muligens hevdes at Axdal grunnet den mulig uriktige vurderingen har lidt tap, men også at saken ikke er oppklart.

Jeg tillater meg på ovenstående bakgrunn sterkt å anbefale ny etterforskning rundt både eierskapet med tanke på mulig motiv og hvordan brannen skjedde.

Med hilsen



Johan Berg

Vedlegg

1. Oslo tingretts dom av 25.05.2005
2. Brev av 29.03.2010 fra forsikringsmægler Mogens Dolberg