

ADVOKATFIRMAET
KLOMSÆT & CO
AKSJESELSKAP

K
&
Co

Sigurd J. Klomsæt - MNJ
Johannes W. Mæland - MNA

I kontorfellesskap:

Erling Mehus - MNJ

Administrasjon:
Lisbeth Freang Klomsæt

MAIL

SCANNET

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K
DK Danmark

Att: Gruppeformann Peter Skaarup - dfamgn@ft.dk
folketinget@ft.dk / Ketty.Gammelgaard@ft.dk

XIX

Oslo, 14. mai 2018

Ansvarlig advokat: Sigurd J. Klomsæt

AD: MASSEDRAPSSAKEN SCANDINAVIAN STAR

Besvarelse af spørgsmål nr. 16 (Alm. del), som Folketingets
Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 9. oktober 2017.
Spørsmålet er stillet efter ønske fra Søren Søndergaard

- **Korreksjoner – dokumentasjoner - for faktafeil i svaret 3 nov. 2017 fra Justisministeriet**

I Innledning

Jeg er den advokat som er med oppnevninger fra Oslo tingrett for flest personer: overlevende og etterlatte etter **massdrapssaken den 7. april 1990**.

Jeg er av Oslo tingrett oppnevnt bistandsadvokat for mer enn 10 personer bosatt i Danmark. Koordinerende bistandsadvokat for de personer som ikke har fått oppnevnt egen bistandsadvokat er advokat Espen Komnæs.

II Sakens håndtering i Norge

Som kjent henla (avsluttet) Oslo-politiet saken 9 august 2016.

Jeg har rettidig klaget Oslo-politiets henleggelse til Statsadvokat, så til Riksadvokat.

Klagen er for tiden til forberedende behandling i Beredskaps- og justisdepartementet før innstilling fremlegges for Kongen. Klagen avgjøres av Kongen i Statsråd.

Jeg forventer, som begjært¹, et møte med statsråd T.M. Wara og/eller statssekretær Knut Morten Johansen, før innstillingen fra statsråden til Kongen utarbeides og fremlegges for Kongen.

Jeg vedlegger mine 3-tre brev av 14. mars til Stortinget.
Se bilagene III, IV og V.

NOTE:

Yderligere bilag kan ses i sekretariatet

¹ Jeg har sist uke fått bekreftet at mitt ønske om personlig møte med statssekretær Knut Morten Johansen, Justisdept. vil bli innøst.

III Spørsmål fra representanten Søren Søndergaard

Jeg har selv møtt og samtalt med Folketingsmedlem Søren Søndergaard. Han var tilhører da jeg og andre var invitert og møtte i Stortingets Kontroll og Konstitusjonskomite den 13 november 2017. Vi samtalte direkte etter møtet og utvekslet kontaktinformasjon.

Jeg har innhentet spørsmål 16 av den 9 oktober 2017 fra representanten Søren Søndergaard:

«Ministeren bedes bekræfte, at der foreligger dokumentation for, at det i saken så viktige olie-hydraulikkør var beskadiget, før bjærgningsfolkene fra det svenske firma »Röda Bolaget« forsøgte at sænke hængedækket på det brandhærgede Scandinavian Star»

Spørsmålet og svaret av 3 nov. 2017 fremlegges;

Bilag I: Spørsmål og svar

IV Sakens korrekte faktum – særlig om hydraulikkørret

Besvarelsen - slik den er gjengitt og fremført - er ufullstendig. Besvarelsen har *flere grove faktafeil*. Uriktigheter og faktafeil er så graverende at det fordrer en mer fyldig redegjørelse av de faktiske forhold omkring dette helt sentrale spørsmål, slik at Folketinget og Ministeren kan behandle dette og massedrapssaken videre på en slik måte at de henvisninger som er gitt, hva fremgår av rapportene som spørsmålet tar utgangspunktet i, ikke blir gjenstand for tolkning av faktum i saken på feil grunnlag.

Som ønsket og oppnevnt bistandsadvokat, for nærmere 50 (femti) av pårørende og overlevende fra Scandinavian Star mordbrannene, vil jeg redegjøre for de faktiske forhold omkring temaet og påvise at **spørsmålet er besvart med grove feil om faktum**.

I brev av 27. Juni 2014 fra Riksadvokat Tor Aksel Busch til Politimester Sjøvold, Oslo Politidistrikt, ble beordret ny, riktignok begrenset, etterforskning. Så skjedde – omsider - etter massive avsløringer og sterk pågang fra særlig «Stiftelsen²», men også gjennom mange år fra støttegrupper i Norge og Danmark.

Riksadvokaten beordret spesifikt spørsmålet om eventuell sabotasje på et hydraulikkør **grundigere undersøkt**.

Av grunner jeg ikke begriper, beordret Riksadvokaten at de samme sakkyndige som hadde sviktet i 1990: Kjell Schmidt Pedersen og Øystein Jæger Meland, skulle oppnevnes og benyttes også i 2014.

Politiet i Oslo engasjerte som sakkyndig for dette helt sentrale spørsmålet, firmaet «Servi Group». I rapport av 10.01 2015 kunne ikke firmaet gi noen konklusjoner basert på det materialet de ble fremlagt, men mer en analyse av *antagelser* basert på bilder og en tidligere rapport fra DanTest fra 1990, for øvrig uttaler fagansvarlig ved DanTest; Anders Klingenberg i politiavhør 23.10.2014 at rapporten (fra 1990) ikke kan eller må tolkes dit at den kan bevise

² <http://stiftelsenscandinavianstar.no/>

eller motbevise at det kunne være en kriminell handling bak. Dersom det hadde vært instruksen – del av mandatet - den gang, ville DanTest demontert rørdelene og brakt i land for videre undersøkelser.

Der foreligger derfor ingen konklusjoner som hverken politiet eller den stortingsoppnevnte kommisjonen kan benytte som holdepunkt hverken for eller imot en slik sabotasje.

Det blir så av politiet, i det de henlegger saken i august 2016, vist til en rapport fra bergingsfirmaet «Røda Bolaget» av 30. mai 1990, hvor det bla. står gjengitt at firmaet fjernet en «stor mutter fra et rør» ved det stedet der røret var skadet, i det man antok var skjedd under brannen ombord.

Rapporten er signert av bergingsleder Per Gunnar Lundin i Røda Bolaget. Mottaker var kriminalinspektør Agne Knutsson, Uddevalla polismyndighet, som da var leder for åstedsundersøkelsene.

Kriminalinspektør Knutsson var på den tiden leder av teknisk avdeling i Uddevalla-politiet og i den funksjonen innledningsvis var han leder for åstedsundersøkelsene.

Kriminalinspektør Knutsson er tydelig på i intervjuer og samtaler, med også meg, at han ganske så omgående etter å ha kommet ombord i skipet (mandag 9. april) anmodet om assistanse fra sentrale myndigheter med kompetanse på skipsbrann.

Jeg har møtt Knutsson flere ganger, i Oslo, Uddevalla og Lysekil – fra 2014, så langt senest den 17. sept. 2017 i Lysekil.

Per Gunnar Lundin har jeg møtt og samtalt med én gang: i Gøteborg 14 sept. 2017.

Politiet konkluderer altså - kun på bakgrunn av dette notatet - at røret var beskadiget av Røda Bolaget og at det ikke var grunnlag for å hevde at der var sabotasje på røret.

Slik fremføring av åpenbart feilaktige påstander er endog, og åpenbart bevisst, lekket fra Oslo politiet til offentligheten – som til Norges største avis, VG – i mars 2016³.

Den stortingsoppnevnte Kommisjonen går enda et skritt lenger i sine spekulasjoner om faktum. Kommisjonen begrunner og henviser til et politiavhør av Bjørn Petterson, fra Røda Bolaget, som i avhør av 27.01.2015 mener å anta at når han så røret så kan det ha vært sammenkoblet, altså ikke fysisk adskilt.

I avhøret (Oslo-politiets sak, dokument nr. 08.01.08 – avhør 24.02.2015) fremkommer det at vitnet Petterson *ikke husker noe som helst av detaljer* og han beklager dette ved flere anledninger. Han vet ikke hvor dette røret var montert og har ingen erindring om at det hadde brent der rørbruddet ble lokalisert.

Det er da viktig å merke seg at denne delen av skipet var fullstendig utbrent i en slik grad som ikke er mulig å oppnå av de materialer som denne seksjonen var konstruert og var oppbygd med.

Dessuten var rørene i seg selv beskyttet av himlingsplater utført i ikke-brennbar 22 mm. asbest. Disse platene ville, slik full-skala-testene det henvises til nedenunder, motstå den brannbelastning de kunne bli utsatt for med tilgjengelig brennbart materiale. Det brennbare materialet begrenset seg til et 1,7 mm. tykt plastlaminat på utsiden av asbestplatene, maling i trappeløp, noen sekker med avfall i korridoren under og noe stablet lintøy i et lintøyrom under trapperepos bak korridoren og korridorenes gulvtepper. Det var således meget begrenset med

³ <https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/wWz61/her-er-den-hemmelige-scandinavian-star-rapporten>

brennbart materiale i dette området av skipet, slik det også riktig fremgår av Sintefs opprinnelige rapporter fra 1990.

Det bøyde og fraseparerte røret kan altså ikke ha blitt utsatt for varmebelastning av noen grad under hovedbrannen som ble antent i en korridor på dekket under.

Leder av innsatsgruppen om bord, brannmester Ingvar Brynfors⁴, har jeg møtt og samtalt med flere ganger, første gang i okt. 2014, senest i Gøteborg 14 sept. 2017.

Som sitt mannskap og kolleger, ble brannmester Brynfors fløyet ut til skipet med helikopter. Brannmennene ble satt ned på skipet ca. kl. 05.50 lørdag morgen. Brynfors ledet hele operasjonen og ledet selv slukke- og redningsarbeidet frem til skipet ankom Lysekil lørdag kveld 7. april kl. 21.30.

Allerede i mai 1990 leverte Brynfors inn en utfyllende IR-rapport («InnsatsRapport»). I denne rapporten beskriver Brynfors den voldsomme oljebrannen mannskapene møtte her, fra ca. 14.00 lørdag (7/4-90) ettermiddag.

Det ble en lang og komplisert innsats for å få slukket brannene om bord i skipet.

Brannmenns masker krakelerte – altså sprakk – grunnet den særs høye temperatur.

Brynfors beskriver at draktene (klærne) til røkdykkere sto i full fyr etter sekunders innsats i rommet/området.

Denne brannen var en ny brann som oppsto i et område av skipet *som allerede var utbrent i hovedbrannen flere timer i forkant*. At det var olje som brant, var den erfarne brannmesteren aldri i tvil om. Intensiteten og måten det brant på kunne utelukke alt annet. Dette fremgår også tydelig i IR-rapporten.

I den supplerende rapporten som Kommisjonen lyser ut i tilbud og som de engasjerer firmaet «Norconsult⁵» i å utføre, blir brannen i 300-seksjonen, som overfor vist til, vurdert som en liten og kortvarig brann. Dette gjøres på et særdeles tynt og fullstendig mangelfullt grunnlag. I samme rapport, presterer Norconsult å benevne underlaget på dekk 5 som «sannsynlig brennbart» på tross av at det i NOU 1991A rapporten er anført med A60 vermiculite brannisolering.

Dette er bare en av svært mange, hver for seg, alvorlige faktafeil i rapporten.

Verken Oslo-politiet eller Kommisjonen – som ei heller de angitte sakkyndige Kjell Schmidt Pedersen og Øystein Jæger Meland – har åpenbart ikke fått med seg det faktum som Stiftelsens eksperter⁶ har tatt opp at av de mennesker som ligger døde på lugarene her, er flere fullstendig kremert – til støv, slik som på dekket over i samme lengdesnitt mot babord side og i senter.

Slik kremasjon er – så åpenbart - ikke mulig å oppnå uten tilførsel av betydelige mengder brennbart materiale eller tilføring av slikt materiale, som beviselig ble gjort, ved olje tilført i korridoren, åpenbart i forbindelse med det saboterte oljerøret.

⁴ Brannmester Brynfors har gitt mange intervjuer til mange redaksjoner, Norge, Danmark og Sverige. Hans forklaringer søkes bortforklart av såvel Oslo-politiet som Kommisjonen. I realitet påstås at brannmester Brynfors lyver.

⁵ Firmaet erkjenner å være uten kompetanse på skip - og brann – følgelig ei heller brann i skip – se «www.Norconsult.no»

⁶ Gisle Weddegjerde, Håkon Wintersteth og andre.

Avhøret av Bjørn Petterson er dermed fullstendig verdiløst i forhold til å kunne trekke konklusjoner, men det gjøres altså av kommisjonen (ref.17.2.2.3 og 17.2.2.8). Det er faglig ikke forsvarlig - men det er svært betegnende og beskrivende for Kommisjonens arbeid og rapport.

Det sentrale, det som bevislig og fullt ut dokumentert tilbakeviser de konklusjoner og føringer som politiet og senere kommisjonen legger til grunn:

Røde Bolaget startet sitt arbeid med å ta ut bilene fra dekk, sammen med bergingsmann Johnny Kalleste⁷ etter at de hadde fått justert og plassert en dertil egnet lekter i rett høyde aktenfor skipet.

Dette arbeidet startet ganske umiddelbart. Det er fastslått og ikke omtvistet at de bilene som var plassert på hengedekk, ikke ble tatt ned før tidligst sent tirsdag kveld, eller onsdag morgen.

En er enig i hva kommisjonen om dette faktum korrekt anfører.

Men, det er heller ikke omtvistet at den Danske Søfartsstyrelsens inspektører, Walter Merild Hansen og Flemming Thue Jensen⁸ avsluttet sine undersøkelser tirsdag formiddag, for så å dra til København for å møte sine overordnede og å delta i sjøforklaring dagen etter, altså onsdag 11. april.

Foto som ble tatt om bord av inspektør i Sjøfartsstyrelsen: Walter Merild Hansen - ble altså tatt lenge før Røda Bolaget forsøkte å starte hydraulikken for å få satt ned hengedekket.

Et av de angitte foto – som er tatt til kjent tid - dokumenterer det saboterte røret.

Bildet viser, med all tydelighet og uten fnugg av saklig tvil, at røret ikke bare er skadet, men bøyen på røret viser at det var fysisk frakoblet i en «Ermeto type konisk skjærerings-kobling» (det benevnte T stykket).

Dette er en umulighet uten menneskelig inngripen med bruk av grovt, kraftig verktøy og må ha blitt utført i forkant av den nye olje brannen som oppsto - i 300-seksjonen.

Et sentralt spørsmål som ingen av de sakkyndige Kjell Schmidt Pedersen og Øystein Jæger Meland noen gang har vurdert, er hvordan mennesker som ligger i lugarene rett over bruddstedet, er fullstendig kremert i den side de lå på som vendte ned mot dekket under. Disse mennesker ligger altså kremert i *lugarer som ikke har hatt antydning til brann*. Dette foreligger det både forklaringer og tydelige bildebeviser på, samt at er detaljert beskrevet i obduksjonsrapportene.

De ligger på ikke-brente gulvtepper opp på 5 mm. dekkplater av stål, med 75 mm. Vermiculite brannhemmende betong type A60 og 10 mm. stålplate under det igjen. Strålevarmen for å få dette til er ikke bare ekstrem. Strålevarmen må også være meget langvarig og krever enorme mengder tilført brennstoff.

Det er en fysisk umulighet å oppnå slik strålevarme med tilgjengelige materialer i skipets konstruksjon ved dette sted.

Hertil kommer det faktum at skipet var bygget opp som SOLAS type 1⁹ – som pålegger at, for godkjenning - skal benyttes særdeles lite brennbart materiale. Noe som i Sintefs

⁷ Som jeg har møtt og samtalt med 3 ganger i Lysekil – se og hør han på anviste tv-program «Insider»

⁸ Som jeg har og samtalt med flere ganger, slik også hans med hans overordnede; Knud Skaareberg Eriksen

⁹ Safety Of Life At Sea

sakkyndigrapporter og videre i NOU 1991A/B er veldokumentert.

Tester - gjort som fullskala, der det ble oppbygget som identiske korridorer, som på skipet, med materialer tatt ut av ikke brannskadde deler av 400 seksjonen, i 10 meter lengde – gjort av og i brannlaboratoriet, SINTEF i Trondheim i 1990 - viser at påsatt brann selvsluttet før 20 minutter branntid.

Jeg minner om at på skipet var det branner i 38-trettiåttetimer – i samme, begrensede område. Dette er forhold som av politiet blir gjort ukjent for de sakkyndige. Dermed tar de sakkyndige ikke stilling til dette, det har vi uttalelser på både skriftlig og i opptak.

De sakkyndige rapportene er dermed ikke bare svært mangelfulle, da de ikke er bygget opp på faktiske og tilgjengelig materiale, men bygger kun på *antagelser og spekulasjoner*. Dette på tross av at der foreligger et betydelig materiale i form av obduksjonsrapporter, foto av skadesteder, forklaringer fra brann og redningsmenn, også passasjerer, avhør, etc. som ingen av de sakkyndige blir forevist av politiet – ikke i 1990 – ei heller senere. Det er altså ikke bare mangelfullt som sakkyndig arbeid, det er totalt meningsløst og belyser på ingen måte brannforløpene slik de rent faktisk og bevislig foregikk.

Det samme er oppfatningen om Oslo-politiets etterforskning i 1990 – som pr i dag. De facto ble all etterforskning avsluttet i oktober 1990, med avsluttende rapport fra politiinspektør Nikolai Bønnes¹⁰ til statsadvokat Huitfeldt i Eidsivating statsadvokatembeter¹¹ i januar 1991. Saken ble også henlagt av statsadvokat og deretter, av Riksadvokat, i mars 1991. Alle: Politiet, statsadvokat og Riksadvokat utpekte den gang Erik Mørk Andersen som massedrapsmann. Først i juni 2014 – etter at Stiftelsen gjennom tid hadde fremlagt omfattende dokumentasjon - ble det erkjent at Erik Mørk Andersen ikke lenger var mistenkt.

Det foreligger bildebevis på at røret var sabotert og frakoblet i det skipet ankommer Lysekil.

Dette ble observert i detalj og redegjort for av skipsinspektør, ansatt i Sjøfartsstyrelsen, Flemming Thue Jensen, allerede søndag 8. april 1990 – altså umiddelbart etter at brannene ble slukket. Leder av åstedsundersøkelsene, kriminalinspektør Agne Knutsson, er også meget tydelig på at han så røret i samme tilstand som Flemming Thue Jensen gjorde. Det samme er innstasleder, brannmester Ingvar Brynfors meget klar på om egne observasjoner.

Agne Knutsson blir i sitt hjem, november 2015, avhørt av to tidligere politimenn, engasjert i Kommisjonens sekretariat. Jeg er ikke forelagt notat fra samtalen. Knutsson sier han ikke har signert noen rapport e.l.

Når Knutsson – som han så senere forteller til andre, at han forgiveles - ville fortelle om denne observasjonen han selv hadde klar erindring om det manipulerede hydraulikkørret, blir han avvist. De to av Kommisjonen innleide, pensjonerte polititjenestemenn (Nilsen og Osen), sier da til Knutsson at dette spørsmålet allerede er gjort rede for under politiets nye etterforskning. De ville ikke høre noe om hva Knutsson ønsket å fortelle. Da jeg få dager etter samtalen ble medelt Nilsens og Osens uttalelser til Knutson, reagerte jeg

¹⁰ Som var Oslo-politiets ansvarlige embedsmann/påtaleansvarlig fra 7 april 1990.

¹¹ Embetet har siden den tid skiftet navn: i dag: Oslo statsadvokatembeter

med å invitere Terje Bergsvåg, daglig leder av Stiftelsen og Kjell Ola Dahl, prisbelønnet forfatter i Norge og med om saken utgitte bøkene: «*DØDENS SEILAS – Scandinavian Star og gåtene*» (Pax forlag – 2012) og *Scandinavian Star Katastrofen og skandalene* (Pax 2017), og meg selv til samtale med Knutsson i hans hjem i Uddevalla¹².

Jeg har opptak av den etterfølgende samtale med Knutsson – i hans hjem i Uddevalla 28 nov. 2015¹³. Også Knutsson er intervjuet i henvist tv-dokumentar «Insider».

Knud Skaareberg Eriksen, «Chef opplaring maritime ulykker i Søfartsstyrelsen», jan. 1990 – okt. 2003, har jeg møtt og samtalt med flere ganger, første gang i København 16. mars 2016, senest i juli 2017. I møte i hans hjem, Hundested, 5. juni 2016 ble jeg kjent med at utskrift av avhør gjort av norsk/dansk politi¹⁴ ble fremlagt for Skaareberg Eriksen noen dager tidligere. Skaareberg Eriksen hadde da allerede nektet å signere utskriften. Det er meget forståelig. Jeg har innhentet og lyttet til opptaket av avhøret i sin helhet. Utskriften er, for flere enn meg, åpenbart gjort i den hensikt for å skjule – å ikke gjengi – sentrale deler av Skaareberg Eriksens forklaring. Skaareberg Eriksen, som selv besøkt skipet 42 ganger, gir svært sentrale opplysninger – som om hva han sa til hvem i 1990 – som bevisst er utelatt i utskriften.

Dessuten:

Jeg var senest på ytterligere reise i Sverige og Danmark 14/17 sept. 2017.

Med på reisen var Terje Bergsvåg og Gisle Weddegjerde fra «Stiftelsen» og et team fra produksjonsselskapet «November film»; Atle Evang Reinton, programleder og Helge Molvær, fotograf. En kan se ihht vedlagte kobling/kode Deres første program – i serien «Insider», uten reklame:

<https://vimeo.com/260251500> - kode er: nfilm

- slik sendt (med reklame) på nasjonal tv kanal i Norge 20 mars. Brigadesjef Thor «Brannmann» Kristiansen er intervjuet 23 des. 2017. Han døde 7 dager senere.

Det anmodes sterkt at De ser programmet og grundig lytter til opptakene som er gjort. Det ble den 14. sept 2017 gjort intervju og opptak av Yngvar Brynfors og Per Gunnar Lundin (på Scandic hotell i Gøteborg – vis a vis Ullevi) – som skal framføres i senere program.

Kort forklart:

Brannmester Ingvar Brynfors er sikker på at hydraulikkørret var manipulert før brann- og redningsmannskap kom om bord (fra kl. 05.30 lørdag 7. april 1990).

Kriminalinspektør Knutsson er krystallklar på at han observerte sabotasjen på røret, slik som inspektør i den Danske sjøfartsstyrelsen Flemming Thue Jenssen også har vitnet om.

Bergingssjef Lundin er sikker på at hydraulikkørret var manipulert før han /Røda Bolag kom til røret – som var enten sent på tirsdag 10. april eller onsdag 11. april.

Lundin er sikker på at Røda Bolaget ikke har gjort noe som helst med det angitte hydraulikkør.

¹² Han bor som pensjonist mye av året i Simrishamn - som det vil være kjent er vesentlig lenger unna Oslo.

¹³ I samtalen var Knutsson, Terje Bergsvåg, Kjell Ola Dahl og meg. Alt er sikret i lydopptak – som er fremlagt for Kommisjonen, som umulig kan ha lyttet til opptakene eller lest mine brev med relevant interesse.

¹⁴ Gjort i København 15 mars 2016

Etter at Røda Bolaget startet hydraulikkanlegget enten tirsdag (10. april) aften, eller onsdag morgen, gjorde de intet mer med det, men benyttet gaffeltruck for å få ned bilene fra hengedekket.

Flere da ansatte i Røda Bolaget blir avhørt av politiet (2014 og senere – avhør begjært gjort av meg). Ingen kan når de avhøres i 2014 og senere erindre detaljer omkring hydraulikkørret.

Det som er korrekt, er at det - flere dager etter 7. april - ble utført noen inngrep på systemet, før skipet skulle bukses til København. Man behøvde da å få hydraulikkanlegget i gang for å få lukket akterporten. For å forhindre olje i å sprute ut der røret var avdelt i koblingen, ble det foretatt avblending av denne delen av systemet. Nøyaktig hva som ble gjort, er der ingen som husker. Det er også for så vidt helt uinteressant. Skadene var der fra før, i det som kun kan skyldes menneskelig inngripen på vei mot Lysekil. Da er der ikke så mange mulige personer som kan ha utført dette.

Forut for at politiet la frem sine konklusjoner på dette sentrale spørsmål (9. august 2016) og når kommisjonen kom med sin rapport (1. juni 2017), ble det *aldri* – tross at det var lovet av Kommisjonsleder¹⁵ - gitt anledning til å gi kommentarer, innsigelser eller å få presentere de bevis som ligger i sakens dokumenter fra «stiftelsen», eller fra meg som bistandsadvokat.

I ettertid av Oslo-politiets henleggelse fremføres innsigelser med krav om videre etterforskning fra Støttegruppen¹⁶, Stiftelsen og bistandsadvokatene på vegne av de overlevende og pårørende. Men alt neglisjeres.

Det foretas ingen supplerende undersøkelser for å imøtekomme noe av dette.

EMK art. 2, 6-1, 6-2 som 8 – som påberopt av meg og øvrige bistandsadvokater – kommenteres aldri.

V Overlevende og etterlatte – tillit til politi – tillit til politikere

Den 1. juni 2017 i ble presentert Fagrapport fra «Nasjonalt Kunnskapscenter om Vold og Traumatisk stress» - NKVTS. Rapporten kan lastes ned fra www.nktvs.no – søk på «rapport nr. 5 2015».

Jeg vedlegger sidene 1 og siste – og side 59.

Bilag II: Rapport NKVTS, nr. 5, 2017, sidene 1, 59 og siste.

På side 59, med overskriften «Opplevelse av etterspillet» - er underteksten: «Følelse av dyp urettferdighet rundt måten det skjedde på og måten myndighetene håndterte dette på».

De kan selv lese tallene. **Tillit til politiet osv. – er 7.9 %.**

Prosenten er for de personer jeg har samtalt med om temaet i dag lik 0-null.

Statens håndtering av overlevende og etterlatte er uverdigg. Det er uakseptabelt – som angis i EMK: «i et demokratisk samfunn¹⁷».

¹⁵ I møte juni 2015

¹⁶ Norge og Danmark

¹⁷ Som det vil være kjent er formuleringen i Den Europeiske Menneskerettighets konvensjonen – EMK

Statene Norge og Danmark har – siden 7. april 1990 – krenket EMK art. 2, 6-1, 6-2 og 8. Jeg har lovet mine klienter at jeg – uansett mostand - skal føre saken for domstolen i Strasbourg om vi ikke når frem i Norge, som i Danmark. Jeg er sikker på at vi om enn ikke før skal vinne fram i Strasbourg og få fastslått krenkelser.

I Danmark har særlig **professor Ask Elklit** gjort undersøkelser og med medansvar gjort undersøkelser og fremført rapporter om helsetilstanden og utviklingen for de overlevende og etterlatte. Jeg har innhentet alt av rapporter og underliggende materiale til disse. Jeg har lest alt og alle.

Med Gisle Weddegjerde, Terje Bergsvåg og angitte team fra «November film», som intervjuet og filmet, møtte jeg professor Elklit på hans kontor på universitetet i Odense fredag 15 september 2017. Professor Elklit – som alle fagpersoner i psykiatri og psykologi – er klare på at de overlevende og etterlatte må få vite sannheten.

Jeg oppfordrer Dem og Folketinget til å invitere professor Ask Elklit til en høring.

VI Oppsummering

Saken «Scandinavian Star» er en uopplært massedrapssak.

Det er dokumentert: Ingen kan påstå - hverken den gang eller i dag - at dette ikke er et resultat av ildspåsettelse, altså mordbrann.

Det er dokumentert krenkelser av EMK artiklene 2, 6-1, 6-2 som 8 – siden 7. april 1990 – og fremdeles¹⁸. Ingen kan i dag – om sannhet er hva som legges til grunn - hevde noe annet.

Det Norske Storting har i sin behandling beklaget at det fra Norsk politi ble utpekt feil gjerningsmann, i det der ikke fantes hverken tekniske bevis eller observasjoner som kunne knytte ham til brannstiftelsene om bord i Scandinavian Star.

Fra Stortingets talestol 22. mars 2018, ble også Scandinavian Star saken for første gang fra myndighetenes side angitt som «mordbrannen på Scandinavian Star».

Tidligere er det kun «Scandinavian Star ulykken» det blir benevnt som, i alle offentlige rapporter og skriv, endog i NOU 1991 1A og 1B.

- Bilag III:** AD: **MASEDRAPSSAKEN SCANDINAVIAN STAR**
KLAGE TIL KONGEN I STATSRAÐ – HENLEGGELSE OSLO
POLITIET
AV 9 AUGUST 2016 – STATSADVOKAT I OSLO DEN 2. MAI 2017
OG RIKSADVOKATEN 27 JUNI/21 AUGUST 2017
- BEGJÆRING OM INHABILITET TOR AKSEL BUSH
- Bilag IV:** AD: **SCANDINAVIAN STAR 7/4-1990 – DOKUMENTASJON**
Artikler – «Politiken» 8 Oktober 2017
- Vedrørende Per Gunnar Lundin:
- Innholdsfortegnelsen, side 4 pnkt 25
- sidene 55 – 62 i magasinet.

¹⁸ Til orientering: jeg har så langt ført 3-tre-saker for EMD. To av sakene er med fastslått krenkelse av EMK gjort av Staten Norge

Bilag V: AD. MASSEDRAPSSAKEN SCANDINAVIAN STAR
- Motarbeidelse av meg som bistandsadvokat i saken
- Motarbeidelse av honorering av bistandsadvokater

Jeg inviterer skipsingeniør/inspektør Gisle Weddegjerde – og meg selv - til å få møte i Retsutvalget i 90 minutter – så skal vi påvise (les: bevise) at massedrapssaken de facto er oppklart.

Faktum slik det beskrives av norsk politi – og Riksadvokat Tor Aksel Busch - er ikke korrekt.

Dette brev m/angitte vedlegg – 5-fem-stk. - sendes i ordinær post.

Dette brev m/bilagene I & II sendes pr mail.

Jeg hører gjerne fra Dem.

Med Vennlig Hilsen



Sigurd J. Klomsæt
sk@klomsaet.no

Vedlegg: Som angitt

Kopi:

1. Stortingets president Tone Wilhelmsen Trøen - Tone-Wilhelmsen.Troen@stortinget.no
2. Stortingsrepresentant Dag Terje Andersen - dag-terje.andersen@stortinget.no
3. Stortingsrepresentant Svein Harberg - svein.harberg@stortinget.no
4. Først visepresident Eva Kristn Hansen – eva-kristin.hansen@stortinget.no
5. Andre visepresident Morten Wold - morten.wold@stortinget.no
6. Tredje visepresident Magne Rommetveit - magne.rommetveit@stortinget.no
7. Fjerde visepresident Nils T. Bjørke - nils.t.bjorke@stortinget.no
8. Femte visepresident Abid Q. Raja - abid.raja@stortinget.no
9. Folketingsmedlem Søren Søndergaard - soren.sondergaard@ft.dk
10. Advokat Espen Kornæs - Den koordinerende bistandsadvokat
11. Advokat Johannes Wegner Mæland
12. Oslo tingrett – Dommerne Anne Margrethe Lund og Ina Strømstad
13. Borgarting lagmannsrett
14. Klienter
15. "Stiftelsen"
16. Lars Halskov og Kjell Ola Dahl
17. Redaksjonen "Insider" – Max tv. v/programleder Atle Evang Reinton
18. Professor Ask Elklit

MOTTATT

- 8 MAI 2018

ADVOKATFIRMAET
KLOMSÆT & CO

Bilag nr. **I**
MAIL

JUSTITS MINISTERIET

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K
DK Danmark

Dato: 3. november 2017
Kontor: Politikonkret
Sagsbeh: Hanna Gløtz Behrens
Sagsnr: 2017-0030-0335
Dok: 536959

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 16 (Alm. del), som Folketingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 9. oktober 2017. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Søren Søndergaard (EL).

Søren Pape Poulsen

Jesper Jarnit

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

T +45 7226 8400
F +45 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 16 (Alm. del) fra Folketingets Retsudvalg:

"Ministeren bedes bekræfte, at der foreligger dokumentation for, at det i sagen så vigtige olie-hydraulikrør var beskadiget, før bjærgningsfolkene fra det svenske firma »Röda Bolaget« forsøgte at sænke hængedækket på det brandhærgede Scandinavian Star."

Svar:

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Rigsadvokaten, der har oplyst følgende:

"Branden ombord på Scandinavian Star og dens umiddelbare årsager blev efterforsket af Oslo Politi. Spørgsmålet om det beskadigede olie-hydraulikrør er i den forbindelse over flere omgange indgået i denne efterforskning.

Rigsadvokaten har endvidere omtalt spørgsmålet i det notat om sagen, som blev udarbejdet i december 2010. Rigsadvokaten fandt ikke, at nogle nye brandtekniske udtalelser, herunder om hydraulikrøret, gav anledning til, at anklagemyndigheden i Danmark skulle foretage sig yderligere, men fandt det dog rettest at orientere den norske rigsadvokat om udtalelserne, således at denne kunne vurdere, om udtalelserne måtte give de norske myndigheder anledning til yderligere initiativer. Spørgsmålet om hydraulikrøret er senest blevet behandlet af den uafhængige granskningskommission, der den 5. maj 2015 blev nedsat af Stortinget i Norge. Kommissionen afgav den 1. juni 2017 en rapport om en række spørgsmål i sagen om branden ombord på Scandinavian Star. Jeg skal henvise til afsnit 17.2.2.3 i rapporten, hvor det fremgår, at kommissionen har undersøgt, hvornår det brændte i sektion 300, hvor hydraulikrøret var placeret, på hvilket tidspunkt hydraulikrøret fortsat var i funktion og endelig hvornår rørdelene i T-koblingen blev adskilt [min oversættelse]. Det fremgår af afsnit 17.2.2.8 i rapporten (kommissionens vurdering), at branden i den aktuelle del af sektion 300 startede noget før kl. 16 lørdag den 7. april 1990, og at branden i dette område var slukket kort tid efter [min oversættelse].

Det fremgår videre, at kommissionen efter at have sammenholdt vidneforklaringer – herunder bl.a. fra Per-Gunnar Lundin - med billeder og nedskrevne rapporter fra tiden umiddelbart efter branden finder at kunne lægge til grund, at det var Röda Bolaget, som forårsagede lækagen i hydrauliksystemet, da de skulle sænke hængedækket i forbindelse med losningen af biler den 10. eller 11. april 1990 [min oversættelse].

2

Kommissionen har derudover anført, at der er grund til at antage, at lækagen var et udslag af en trykopbygning i hydraulik-

systemet, da Röda Bolaget forsøgte at sænke hængedækket. Læ-
Røgen resulterede i, at trykket steg, og at det ikke var muligt at
få sænket hængedækket. Kommissionen kan ikke udelukke, at
der kan være opstået mindre lækager i hydrauliksystemet på et
tidligere tidspunkt, men de foreliggende oplysninger taler klart
i retning af, at eventuelle tidligere lækager må have været meget
små sammenlignet med denne [min oversættelse].

Det fremgår endelig af afsnit 17.2.2.8, at kommissionen lægger
til grund, at adskillelsen af rørdelene i T-koblingen opstod, efter
at Röda Bolaget påbegyndte arbejdet med at hæve akterrampen
på skibet den 18. april 1990 [min oversættelse].

Kommissionen konkluderer således, at der ikke er holdepunkter
for, at branden i sektion 300 fik næring ved olie, som blev spredt
gennem det omtalte brud på hydraulikrøret [min oversættelse].”



Scandinavian Star

Erfaringer og helse hos overlevende og etterlatte etter 26 år

Siri Thoresen, Anne Lie Andreassen, Filip Arnberg,
Marianne Skogbrott Birkeland, Ines Blix og Toril Hjørthol

MOTTATT

- 1 JUNI 2017

ADVOKATFIRMAET
KLOMSÆT & CO

Passasjerfergen Scandinavian Star seilte fra Oslo med kurs for Frederikshavn 6. april 1990. I løpet av natten brøt det ut brann på fergen. 159 mennesker omkom.

Stortinget vedtok i 2015 å oppnevne en uavhengig granskingskomisjon. Kommissjonen ga NKVTS i oppdrag å gjennomføre en kartlegging av overlevende og etterlatte. Undersøkelsen ble gjennomført høsten 2016. I alt 193 personer deltok.

De som ble direkte rammet av denne tragedien var utsatt for en svært alvorlig hendelse. Det gjelder både de som befant seg på båten da den brant og de som mistet noen i brannen. Denne rapporten formidler de erfaringer, opplevelser og oppfatninger de overlevende og etterlatte har delt med oss.

Resultatene viser at flertallet av de overlevende og etterlatte rapporterte om god helse og god livskvalitet i dag. Men det er liten tvil om at brannen har hatt store konsekvenser for mange, og at tilfredsheten med hjelpeapparatet var lav. Selv 26 år etter hendelsen hadde gruppen som helhet en uforholdsmessig stor byrde av psykiske helseplager.

De utsatte hadde dessuten en manglende tiltro til at saken har fått en tilstrekkelig god behandling hos politi og rettsvesen. Dette kan ha bidratt til en generell svekkelse av tillit til de institusjonene som skal opprettholde sikkerhet og rettferdighet i samfunnet. Denne svekkelsen hadde sammenheng med dårligere psykisk helse. Storsamfunnets håndtering av katastrofer kan altså ha betydning for helsen til dem som er rammet.

Resultatene understreker at konsekvensene av traumatiske hendelser kan vedvare i veldig mange år. Proaktive tiltak synes nødvendig etter katastrofer, og disse bør vare over tid, og inkludere både overlevende og etterlatte.



Rapporter kan lastes ned fra www.nkvts.no

ISBN 978-82-8122-121-5 (trykk)

ISBN 978-82-8122-122-2 (PDF)

ISSN 0809-9103

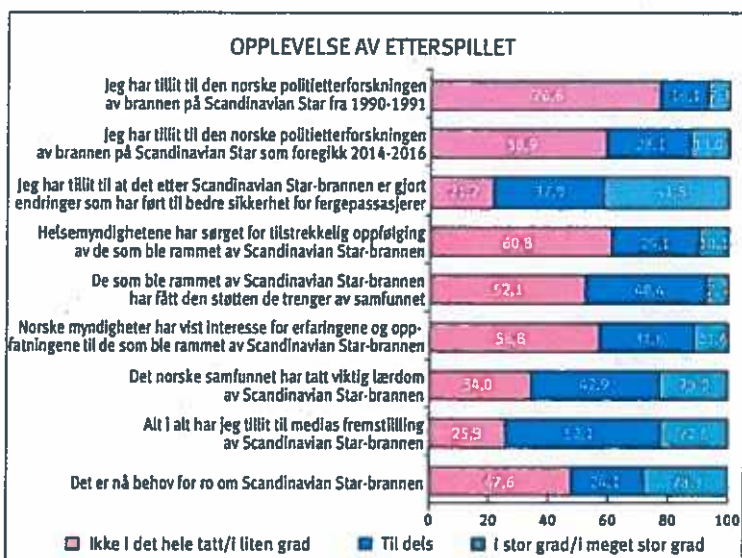
Rapport nr. 5 2017

NKVTS.NO

Opplevelse av etterspillet

«Følelse av dyp urettferdighet rundt måten det skjedde på og måten myndighetene håndterte det på.»

Deltakerne ble spurt om hvordan de oppfattet samfunnets håndtering av brannen på Scandinavian Star. Figur 3.2.2 viser at majoriteten av de berørte svarte at de i liten grad eller ikke i det hele tatt hadde tillit til de to politietterforskningene som har blitt gjennomført. Mange svarte at de hadde tillit til at det har blitt gjort endringer som har ført til bedre sikkerhet for fergepassasjerer og hadde noe tillit til medias fremstilling av saken. Majoriteten mente at myndighetene hadde vist liten interesse for erfaringene til de som var rammet av brannen, og at det ikke var sørget for tilstrekkelig oppfølging. Nesten halvparten svarte at de *ikke* mente at det nå er behov for ro om Scandinavian Star-brannen.



Figur 3.2.2 Opplevelser av etterspillet, prosentandeler.

Det var ikke statistisk signifikante forskjeller i hvordan de overlevende og etterlatte svarte på disse spørsmålene, med unntak av at de etterlatte svarte signifikant mer negativt til «Jeg har tillit til den norske politietterforskningen av brannen på Scandinavian Star fra 1990-1991» ($p < 0,01$) og «Jeg har tillit til at det etter Scandinavian Star-brannen er gjort endringer som har ført til bedre sikkerhet for fergepassasjerer» sammenlignet med de overlevende ($p < 0,05$).