

SCANDINAVIAN STAR MÅ ETTERFORSKES!



AV JAN HALVOR HARSEM, TALSMANN STØTTEGRUPPEN

SNART 13 ÅR SIDEN ULYKKEN

Det nærmer seg 13 år siden brannulykken i Skagerrak. På tross av årene som har gått, anser ikke *Støttegruppen* ulykken for oppklart. I vedtektene som ble vedtatt for *Støttegruppen* i juni 1990, var første punkt i formålsparagrafen å arbeide for full kartlegging av det fullstendige hendelsesforløp knyttet til ulykken, dens forhistorie og etterspill. Lite visste vi den gang om hvor relevant dette formålet skulle vise seg, selv mange år etter ulykken.

SJØFORKLARING OG POLITI- OG PÅTALEMESSIG ARBEIDSDELING

Umiddelbart etter ulykken natt til 7. april 1990, ble det avholdt sjøforklaring i *København*. I januar 1991 ble rapporten fra *det skandinaviske granskingsutvalget* under ledelse av *høyesterettsdommer Tore Schei* presentert. Den politi- og påtalemessige etterforskningen ble skilt mellom *Sverige, Norge og Danmark*. *Svensk politi* gjorde tekniske undersøkelser ombord. *Norsk politi* etterforsket brannstiftelsen. *Dansk politi* etterforsket ansvaret for brudd på sjøsikkerheten.

REDERE OG KAPTEIN DØMT

I *Norge* ble etterforskningen av ildspåsettelsen henlagt, men politiet hevdet at en dansk statsborger (anonymisert, red), som selv omkom i brannen, sannsynligvis var brannstifteren. I *Danmark* var politiet klare: *Kaptein Hugo Larsen, reder Henrik Johansen og rederidirektør Ole B. Hansen* var ansvarlige for skipets elendige sikkerhet. Etter anke til det *danske høyesterett* ble alle tre dømt til 6 måneders hefte. *Hugo Larsen og Henrik Johansen* har for lengst sonet sine dommer, mens *Ole B. Hansen* flyttet til *Spania*, og ble der til dommen i 1998 ble foreldet.

Kort tid etter brannkatastrofen kom forklaringen på hvem som var reder og eier av *Scandinavian Star*. *Miami-rederiet Sea Escape*, med postkasse også på *Bahamas*, hadde nettopp kjøpt skipet av *Stena*, og umiddelbart etterpå solgt det videre til *Henrik Johansens* selskap. *Sea Escape* hadde intet med driften av skipet å gjøre. Korrekt eier og reder var *Henrik Johansen*.

BEGRUNNELSE FOR STØTTEGRUPPENS ANMODNING OM NY ETTERFORSKNING AV 5. SEPT. 2002

Da *Støttegruppen* den 5. september 2002 anmodet *dansk påtalemyndighet* om å iverksette ny etterforskning, var det basert på en omfattende begrunnelse:

- Spørsmål knyttet til overdragelse, rederansvar, eier- og forsikringsforhold for *Scandinavian Star* aldri er etterforsket. *Retspresident Frank Poulsen i Sø- og Handelsretten* bekrefter at dette ikke var tema for sjøforklaringen, som skulle kartlegge hendelsesforløpet.

Granskingsutvalget bekrefter at de ikke etterforsket eierforhold, men forholdt seg til informasjonen mottatt fra rederiet. Politiet henviste i sin prosedyre til *sjøforklaringen* og *granskingsutvalget*. Således har verken sjøforklaringen, granskingsutvalget, politiet eller domstolene satt spørsmålsteget ved den versjon av reder- og eierforholdet som rederimiljøet selv presenterte.

- *Niels-Erik Lund*, og ikke *Henrik Johansen*, var den 7. april 1990 registrert i *Bahamas skipsregister* som reder for *Scandinavian Star*. Registreringen skjedde den 30. mars 1990. Det forelå ingen signaler om at *Lund* kun var en overgangsfigur i rederrollen. Politiet konkluderte at rederen for *Scandinavian Star* hadde brutt loven, men etterforsket aldri hvem som var reder.
- Brannforliset utløste en betydelig forsikringsgevinst. Politiet la til grunn at *Henrik Johansen* var eier og reder, men politen er ikke tegnet på noen av *Johansens* kjente selskaper. I følge politen er følgende tre selskaper de forsikrede: *KS Scandinavian Star og Shipping Project*, begge med adresse i *London*, og *Sea Escape*, med adresse *Bahamas*.

Stena AB bekrefter at *Sea Escape* den 30. mars 1990 kjøpte *Scandinavian Star* for 10 300 000 USD. Samme dag ble skipet forsikret for 24 000 000 USD. Forsikringen ble tegnet i et forsikringsselskap som senere ble overtatt av *CODAN*.

- *Støttegruppen* har troverdig informasjon fra en person, som etter en periode med kontakt innad i selskapet *International Shipping Partners* fikk informasjon om at det var foretatt kontante utbetalinger til de personer som lot seg dømme som redere etter *Scandinavian Star*. Disse informasjonene er formidlet til *dansk påtalemyndighet*.

- *International Shipping Partners* er det sentrale selskapet i *Niels-Erik Lunds* virksomhet. Det var sammenfallende personkrets mellom *Sea Escape* og *International Shipping Partners*. Konseptet bak *International Shipping Partners*, er en meget klar indikasjon på at *Henrik Johansen* ikke var eier eller reder til *Scandinavian Star*, men en finansiell investor i virksomheten til *Niels-Erik Lund*.
- Da vraket av *Scandinavian Star* i februar 1994 ble omsatt ved *Admiralty Court i London* var selskapet *St. Thomas Cruises* kjøper. *International Shipping Partners* skulle ivareta management. *Kenneth Engström i International Shipping Partners* fremstilte i pressen *St. Thomas Cruises* og *ISP* som nye aktører i forhold til skipet. *Støttegruppen* avdekket raskt den sammenfallende personkrets mellom *St. Thomas Cruises*, *International Shipping Partners* og *Sea Escape*.
- I årene etter ulykken avdekket *Støttegruppen* en lang rekke kontakter mellom *Henrik Johansen* og *Niels-Erik Lund*, i strid med den forklaring at *Sea Escape* var selger uten andre relasjoner til *Henrik Johansen*. Forretningskomplekset til *Niels-Erik Lund* mottok investeringer fra *Henrik Johansen* også relatert til skipene *Scandinavian Song* og *Sun Fiesta*.

I 1993 gikk dessuten *Niels-Erik Lund*, *Louis Pietro* og andre personer i kretsen rundt *Sea Escape* inn i *Scarlett Line*, som opererte bilferger over *Øresund*. *Henrik Johansen* startet *Scarlett Line* i 1990. Summen av transaksjoner mellom *Niels-Erik Lund* og *Henrik Johansen* bekrefter en tett sammenfiltring, uten at politiet har forsøkt å avdekke strukturen i disse relasjonene. Den versjon at eneste forbindelse mellom nettverket rundt *Sea Escape* og *Henrik Johansen* er en ren selger-kjøper relasjon, er definitivt smadret.

- I april 1992 lå vraket av *Scandinavian Star i Southampton*, under tilsyn av *Hans Bergmann* og den *filippinske maskinisten Gerard Guimbatan*, ansatt i selskap relatert til *Niels-Erik Lund*. *Støttegruppen* fikk muntlig bekreftet at utgifter i *Southampton* ble betalt av selskaper kontrollert av *Niels-Erik Lund*. På dette tidspunkt var skipet offisielt kontrollert av *Henrik Johansen*.
- *Niels-Erik Lund* og andre personer knyttet til *Sea Escape*, stiftet den 1. april 1990 en avdeling av *International Shipping Partners i København*, samme dag som *Scandinavian Star* ble satt i rute mellom *Danmark og Norge*. *Støttegruppen* legger til grunn at *International Shipping Partners* var tiltenkt operative interesser i tilknytning til *Scandinavian Star*.

I mars 2003 er det *Støttegruppens* oppfattelse at den foreliggende dokumentasjon plasserer *Niels-Erik Lund* nærmere den juridiske rederrollen enn *Henrik Johansen*, som ulykksalig investerte i en virksomhet hvor andre personer sto for den daglige og operative drift.

Den aktive tildekking av eierskapet og rederansvaret, uttalelser fra nye vitner, og informasjon om forsikringsforhold, gjør at *Støttegruppen* ikke kan ha tillit til den bastante konklusjon at den danske borgeren (anonymisert, red), satte ild på skipet. Vi frykter at den som satte ild på *Scandinavian Star* fortsatt er i live, og at ildspåsettelsen kan ha sitt opphav i forhold rundt eierskap, rederansvar og forsikring.

Det å reise en så alvorlig sak, mange år etter høyesterettsdom, sjøforklaring og sluttrapport fra granskningsutvalget, må ha en høy terskel. Den respekten for rettsapparatet har vi. *Støttegruppen* står overfor kompetente aktører: Domstoler, påtalemyndigheter, departementer og folkevalgte. Anmodningen om ny etterforskning hadde aldri blitt avsendt, dersom vi ikke baserte anmodningen på grundig dokumentasjon. Nå venter vi på myndighetenes respons.

Oslo, den 13.03.03

Jan Halvor Harsem,

Talsmann for Støttegruppen etter Scandinavian Star

Kontaktinformasjon:

Jan Halvor Harsem - Postboks 58 - 1371 Asker - Norge

Tlf: +47-66 989785 - +47- 95 771199 / e-post: jaharsem@online.no