



Justitsministeriet
Att: Justitsminister Lars Barfoed
Slotholmsgade 10
1216 København K
Danmark

Rigsadvokaten
Frederiksholms Kanal 16
1220 København K
Danmark

Oslo, 7. november 2010

Støttegruppen etter Scandinavian Star anmoder om ny granskning og / eller etterforskning etter mordbrannen natt til 7. april 1990

Støttegruppen for pårørende etter Scandinavian Star har utarbeidet denne anmodning på bakgrunn av Justitsministeriets brev datert 13. april 2010 til Rigsadvokaten og Søfartsstyrelsen.

Vårt budskap til Justitsministeriet og Rigsadvokaten er følgende:

1. **Anmodning om etterforskning:** Støttegruppen anmoder med dette om at det iverksettes ny etterforskning med formål å avdekke straffeansvar for mordbrannen natt til 7. april 1990.
2. **Anmodning om granskning:** Støttegruppen anmoder om ny granskning av Scandinavian Star. En granskning har et politisk mandat og hindres ikke foreldelse eller strafferettslige initiativer.

Støttegruppens legitimitet

Støttegruppens styre ble valgt ved vårt siste offisielle årsmøte i april 1995. Styret fikk da mandat til å ivareta de skadelidtes interesser i årene fremover, med fullmakt til å være selvsupplerende.

I 1995 ble et mindre resterende beløp hos den danske Søfartsstyrelsen overført til Støttegruppen i Norge, fordi det ikke lenger var noen organisert støttegruppe i Danmark.

Styret har i de etterfølgende 15 år ivaretatt følgende oppgaver:

- Samling av berørte ved markering av 5, 10, 15 og 20 år etter katastrofen
- Minnesmerket i Oslo i april 2006 - kontakt med Lysekil og Frederikshavn om tilsvarende i 2010
- Vært NGO og referansegruppe for skandinaviske myndigheter og IMO vedr. maritim sikkerhet
- Informasjon til skadelidte med senskader

Støttegruppens formål ble vedtatt i landsmøtet i Oslo 9. juni 1990:

- *Arbeide for full klarlegging av det fullstendige hendelsesforløp knyttet til ulykken, dens forhistorie og etterspill.*
- *Arbeide for at samtlige ansvarsforhold blir klarlagt og ansvaret plassert med henblikk på erstatningsmessige og straffemessige konsekvenser*

Med denne anmodning ivaretar Støttegruppen fortsatt det formålet som ble vedtatt for 20 år siden.

Justitsministeriets brev

Justitsministeriets brev datert 13. april 2010 inneholder 3 temaer:

1. Hvordan vurderer Rigsadvokaten grunnlaget for ytterligere initiativer?
2. Status for diskusjonen mellom nordiske riksadvokater om tema som nevnt i Justitsministeriets brev
3. Til Søfartsstyrelsen: Syn av Scandinavian Star i 1990 og status for sikkerhet på passasjerskip

Til tema nr. 2 vil vi anføre følgende

Støttegruppen har erfart den ansvarsdelingen som ble avtalt mellom politiet i Norge, Sverige og Danmark i 1990 som en barriere. Ansvarsdelingen er benyttet for å vanskeliggjøre og avvise vårt engasjement for å avdekke de ansvarlige bak driften av Scandinavian Star i april 1990. Vi har derfor søkt informasjon om denne ansvarsdelingen, og sendte den 12. april 2010 følgende spørsmål til Danmarks Justitsministerium:

- På hvilket nivå ble avtalen om arbeidsdeling vedtatt? Regjeringene? Påtalemyndighetene på riksadvokat / statsadvokatnivå? På lokalt politiavdelingsnivå?
- Hvilke personer inngikk avtalen om arbeidsdeling?
- Hvilken dato ble avtalen om arbeidsdeling inngått?
- I hvilken form ble avtalen om arbeidsdeling inngått: Muntlig? Skriftlig?
- Hvordan er avtalen om arbeidsdeling formulert?

Vi purret for svar flere ganger, og mottok en rekke brev datert 28. april 2010, 14. juni 2010 og 26. august 2010 med informasjon om at henvendelsen ikke er ferdigbehandlet grunnet sakens omfang. Nytt brev datert 12. oktober 2010 besvarer delvis de spørsmål vi har stilt.

Vedlegg 1

Riksadvokaten i Norge informerte oss i juni 2010 om at det nordiske riksadvokatmøtet i juni 2010 besluttet at videre stratterettslig ansvar knyttet til Scandinavian Star skal ligge hos den danske Riksadvokaten. Vi forstår med dette at ansvarsdelingen av 10. april 1990 er opphevet og erstattet av en ny avtale.

Til tema nr. 3 vil vi anføre følgende

Stiftelsen Skagerrak ble etablert i 2004 av personer som overlevde Scandinavian Star. Den 4. mars 2010 sendte Stiftelsen Skagerrak brev til sjøfartsmyndighetene i Norge, Sverige og Danmark med de samme spørsmål som Justitsministeriet har anmodet den danske Søfartsstyrelsen om å besvare.

I sitt brev siterte Stiftelsen Skagerrak anbefalingene fra granskningsutvalget og stilte følgende spørsmål:

1. Hva er status for anbefalingene fra det skandinaviske granskningsutvalget etter Scandinavian Star?
2. Hva er status for implementering av ISM-koden?
3. Hvordan er de sentrale anbefalingene knyttet til stabilitet og hurtigbåter fulgt opp?

Det norske Sjøfartsdirektoratet svarte den 6. april 2010. Svaret, som var koordinert med Sverige og Danmark, var ikke tilfredsstillende. Svaret gir ikke konkret informasjon om hvordan anbefalingene er fulgt opp. Det henvises til en rekke koder og direktiver ved deres forkortelser og nummer, uten at det forklares hvordan - og i hvilken grad - de konkrete anbefalingene er imøtekommet - eller ikke imøtekommet.

Vedlegg 2

Svarbrevet har en ironisk og avvisende tone som vi finner upassende. Det er bare noen uker siden DFDS-fergen "Lisco Gloria" kom i brann med store ødeleggelser og dramatisk evakuering av passasjerer og besetning. Utfallet ble heldigvis lykkelig, men det er meget alvorlig at et branntilløp fikk utvikle seg med det omfang som skjedde på Lisco Gloria. Hendelsen må analyseres, uavhengig av at det ikke gikk liv tapt.

Lisco Gloria bekrefter at status for anbefalingene etter Scandinavian Star må synliggjøres og evalueres.

Til tema nr. 1 vil vi anføre følgende

I sitt brev datert 13. april 2010 legger Justitsministeriet noen premisser for sin anmodning til Rigsadvokaten. Disse premissene er delvis mangelfulle, og delvis feilaktige.

Vi sikter til følgende på brevets side 1:

- *Branden på Scandinavian Star har vært gjenstand for meget omfattende undersøkelser*
- *Det er ved flere anledninger vurdert gjenopptagelse av den strafferettslige etterforskning*

Vi har følgende kommentarer til dette:

Det er ikke korrekt at Scandinavian Star har vært gjenstand for omfattende undersøkelser. Det har vært flere forsøk på gjenopptagelse, men det faktabaserte grunnlaget for tidligere anmodninger er aldri vurdert eller kommentert med konkret referanse til det fremlagte.

Vi understreker at mordbrannen på Scandinavian Star representerer 2 straffbare forhold:

- **Straffbart forhold 1:** Ildspåsettelsen, som ble etterforsket av politiet i Oslo. Saken ble henlagt, med mistanke om at Erik Mørk Andersen var gjerningsperson. Mordbrannen er ennå ikke foreldet.
- **Straffbart forhold 2:** Brudd på internasjonale konvensjoner om sjøsikkerhet, slik de var implementert i dansk lov om skibes sikkerhet og norsk straffelov. I 1990 var den danske foreldelsesfristen for dette kun 2 år, på grunn av de maksimale strafferammene den gang.

20 år etter mordbrannen er ildspåsettelsen en uoppklart forbrytelse. I Sø- og handelsretten og Høyesteret ble det dokumentert at Scandinavian Star ikke var sjødyktig, og at det foreligger straffeansvar hos skipets reder. Det er imidlertid aldri utført noen politimessig etterforskning av hvem som var skipets reder eller hvem som var skipets eier da mordbrannen inntraff. Straffesakene i 1991 og 1993 er ført på mangelfullt grunnlag.

Justitsministeriets formuleringer i brevet den 13. april må forstås dithen at danske myndigheter har vurdert gjenopptagelse av ildspåsettelsen. Men frem til juni 2010 har jo dette tema vært et norsk ansvar.

Brannstiftelsen ble etterforsket av politiet i Oslo, ikke av dansk politi, og ble henlagt i mars 1991. Dansk politi etterforsket brudd på lov om skibes sikkerhet, og det ble ført straffesak ved Sø- og handelsretten i efteråret 1992, og Høyesterett i 1993, med endelig dom i Høyesteret den 22. november 1993.

Dansk anklagemyndighet har frem til juni 2010 kun hatt ansvar for forhold knyttet til skipets sjødyktighet. Ildspåsettelsen har vært et norsk politiansvar.

Justitsministeriet sammenblander i sitt brev datert 13. april de to straffbare forhold. Dette skaper uklarhet om hvem som har ansvar for hva.

Rigsadvokatens avgjørelse fra 2005 - presentert for oss ved en pressemeddelelse datert 31. januar 2005 - var basert på vurderinger utenfor Rigsadvokatens daværende kompetanseområde, fordi ildspåsettelsen på det tidspunkt var et norsk ansvar. Denne forvirrende behandlingen av våre anmodninger ble videreført av Justitsministeriets endelige avslag i juli 2006 på vår klage.

Justitsministeriets brev den 13. april 2010 opprettholder forvirringen. I avsnitt 2 henviser Justitsministeriet til Rigsadvokatens avgjørelse i januar 2005, som om Rigsadvokatens beslutning den gang var basert på utredninger av det tema som den gang var dansk ansvar:

Der er i den forbindelse ved flere lejligheder blevet taget stilling til spørgsmålet om genoptagelse af den strafferetlige efterforskning af sagen. Senest traf Rigsadvokaten den 28. januar 2005 afgørelse

*om, at der ikke var grundlag for at genoptage den danske del af efterforskningen af sagen.
Justitsministeriet tiltrådte den 13. juli 2006 Rigsadvokatens afgørelse.*

Ref: Justitsministeriets brev den 13. april 2010

Det er en rekke inkonsekvenser bygget inn i dette korte avsnitt fra Justitsministeriet.

Rigsadvokatens pressemelding den 31. januar 2005, og utredningen som begrunnet avslaget, dokumenterer at den danske Rigsadvokaten hadde vurdert forhold utenfor det danske ansvaret. Danske myndigheter har dermed avvist de skadelidte etter en saksbehandling av temaer de ikke hadde kompetanse for.

Vedlegg 3

Det er først nå - etter det nordiske riksadvokatomøtet - at danske justismyndigheter og den danske Rigsadvokat har grunnlag for å gjøre brannstiftelsen til tema for sin behandling av vår anmodning.

Bakgrunn

Scandinavian Star ble satt i brann litt før kl. 0200 natt til 7. april 1990 under overfart fra Oslo til Frederikshavn.

Etter vår informasjon ble det hentet 158 omkomne ut av Scandinavian Star. Ytterligere en person skal ha omkommet kort tid senere av skader. Med livets rett til ufødt liv så er det samlede tap 160 liv. I tillegg har mordbrannen langsiktige konsekvenser i form av svekket helse og livskvalitet av ukjent omfang.

Scandinavian Star hadde Bahamas som flaggstat. Skipet var klasset i Lloyd's Register of Shipping, som etter det vi forstår også hadde delegert myndighet til å foreta flaggstatskontroll på vegne av Bahamas.

Katastrofen utløste sjøforklaringer i København, og havariutredning i regi av et skandinavisk granskningsutvalg, som ble supplert med en person oppnevnt av Bahamas.

Etterforskningen av ildspåsettelsen ble utført av politiet i Oslo, som konkluderte med at Erik Mørk Andersen var den sannsynlige gjerningsperson. Mørk Andersen døde selv i brannen, og saken ble henlagt i mars 1991.

Ansvaret for eventuelle brudd på skipets sjødyktighet ble lagt til politiet på Frederiksberg, som tok ut tiltale mot skipets kaptein Hugo Larsen - reder Henrik Johansen - og rederens direktør Hans Ole Busch Hansen. Norge overførte sin tiltalekompetanse til Danmark hva angår kaptein Hugo Larsen.

Endelig dom i dansk Højesterett ble avsagt den 22. november 1993. Hugo Larsen og Henrik Johansen har sonet sine dommer. Hans Ole Busch Hansen flyttet til Spania, hvor han bodde i 5 år til dommen var foreldet.

Tidligere anmodninger

Støttegruppen har ved to anledninger fremmet anmodning til danske myndigheter om å iverksette ny etterforskning - alternativt granskning - etter Scandinavian Star. Første gang i januar 1996, og andre gang i september 2002. Begge ganger har Støttegruppens tema i første rekke vært hvem som var skipets reder og eier. Vi har tidligere ikke fokusert brannstiftelsen i den grad som fremkommer med denne anmodning.

1996 - 1997

I forbindelse med vår anmodning i 1996 ble det avklart at reder- og eieransvaret uansett ville være strafferettslig foreldet. Vår anke videre i det politiske systemet var derfor begrunnet i det politiske ansvaret for å frembringe korrekt informasjon - både av historisk begrunnelse og av hensyn til det sikkerhetsforebyggende arbeidet - uavhengig av om personer fortsatt kunne straffes eller ikke.

Vår anmodning ble endelig avvist av Justitsministeriet i januar 1997.

2002 - 2006

Vår andre anmodning ble sendt til statsadvokaten for København, Frederiksberg og Tårnby i september 2002. Vi var da klar over at rederansvaret isolert sett ikke kunne være tema for ny strafferettslig etterforskning, begrunnet i at foreldelse hadde inntruffet for mange år siden. Vi mente likevel at danske myndigheter hadde ansvar for å etterforske dette tema, slik at korrekt informasjon endelig kunne tilflyte norsk politi som grunnlag for etterforskning av ildspåsettelsen, som ikke var foreldet.

Ved brev / påtegningsark fra den norske Riksadvokaten datert 2. mai 2005 ble det bekreftet at informasjon vi la frem knyttet til overdragelse, eier- og forsikringsforhold knyttet til Scandinavian Star, var av interesse.

Bakgrunnen for brevet / påtegningsarket fra den norske Riksadvokaten var at en norsk / dansk gruppe utenfor Støttegruppen hadde fremmet anmodning om å gjenoppta etterforskning av brannstiftelsen. I samsvar med ansvarsdelingen fra 1990 var denne anmodningen rettet til norsk påtalemyndighet.

Anmodningen fokuserte på forhold relatert til den taktiske etterforskningen av selve brannstiftelsen og hendelsesforløpet ombord, med detaljert gjennomgang av vitneutsagn og forhold knyttet til enkeltpersoners bevegelser katastrofenatten.

Støttegruppen hadde omfattende dokumentasjon på at Scandinavian Star hadde andre redere og eiere enn det som fremkommer av granskningsutvalgets rapport og dommene fra Sø- og handelsretten og Høyesterett. Da vi ble kjent med den norske Riksadvokatens behandling av den nevnte anmodningen om gjenopptagelse, ønsket vi derfor å supplere og styrke begjæringen med noe av det materialet som vi hadde tilgang til.

Riksadvokaten i Norge avviste i mai 2002 å gjenoppta brannetterforskningen. Begrunnelsen var avgrenset til det materialet som var fremlagt av den norsk/danske grupperingen.

Den norske Riksadvokaten kommenterte følgende om det materialet som Støttegruppen hadde sendt inn:

For opplysningene knyttet til overdragelse, eier- og forsikringsforhold knyttet til skipet, stiller saken seg noe annerledes. Etterforskning knyttet til slike forhold ble i 1990 etter avtale lagt til dansk politi og påtalemyndighet. Hvorvidt de opplysninger som nå fremføres om eierforhold og eierinteresser i selskapene KS Scandinavian Star, VR DaNo ApS, Sea Escape Cruises Ltd, International Shipping Partners og DFDS, samt forsikringsforholdene til skipet, representerer noe nytt, kan derfor vanskelig avgjøres av norsk påtalemyndighet med basis i det norske etterforskningsmaterialet. I den grad det skal foretas innledende undersøkelser, eventuelt etterfulgt av en mer regulær etterforskning av de angitte forhold, må dette i det alt vesentlige finne sted i Danmark.

Vedlegg 4

Denne påtegning foranlediget vår anmodning om gjenopptagelse i september 2002 til statsadvokaten for København, Frederiksberg og Tårnby. Vår anmodning hadde følgende konklusjon:

Støttegruppen for pårørende og overlevende etter Scandinavian Star ulykken anmoder Statsadvokaten for København, Frederiksberg og Tårnby om å gjenoppta etterforskningen av alle forhold knyttet til eierskap - rederansvar - forsikringstransaksjoner og overdragelsen av Scandinavian Star.

Etterforskning av disse temaer er av stor betydning for etterforskning av ildspåsettelsen, som fikk katastrofale følger natten til 7. april 1990. Brannstiftelsen på Scandinavian Star er et lovbrudd som ikke er foreldet. I motsetning til den beslutning Rigsadvokaten fattet ved Støttegruppens anmodning om ny etterforskning i 1996, kan vår anmodning denne gang ikke avvises med foreldelse som begrunnelse. Dessuten har ny informasjon i årene etter 1996 styrket de sammenhenger som Støttegruppen frykter har vært de reelle til forklaring av rederansvaret og ildspåsettelsen. Støttegruppen vil gjerne møte Dem for nærmere å utrede de momenter vi her har presentert, og

kommer gjerne til København i den anledning. Eventuelt er De meget velkommen til møte med samme formål i Oslo.

Rigsadvokaten inviterte velvilligst til et møte med Støttegruppen. Dette møtet ble avholdt i København i september 2002. I lys av den øvrige motsetning mellom danske myndigheter og de skadelidte, vil vi understreke den positive opplevelsen ved invitasjonen til dialog og personlig kontakt.

Vår anmodning nummer 2 ble endelig avvist av Justitsministeriet i juli 2006.

Eierskap - rederansvar - forsikringsoppgjør - økonomi

På tross av to tidligere prosesser i Danmark, mener Støttegruppen fortsatt at eierskapet, rederansvaret, forsikringsoppjøret og de øvrige økonomiske bevegelsene tilknyttet Scandinavian Star ikke er korrekt beskrevet av offentlige myndigheter. Vi mener dessuten at dette er forhold som må korrekt avdekkes før mordbrannen kan aksepteres som ferdig etterforsket.

Offisiell versjon

Den offisielle versjonen er kort oppsummert at Sea Escape opererte Scandinavian Star i flere år frem til slutten av mars 1990 i et leieforhold med Stena. Den 30. mars 1990 solgte Stena skipet til Sea Escape, som umiddelbart solgte skipet videre til Henrik Johansen og selskaper tilknyttet Johansen.

Salgsprosessen var ikke slutført da katastrofen inntraff, hvilket hevdes å forklare hvorfor eierskapet ikke formelt var overført til Henrik Johansen da mordbrannen inntraff.

Den versjonen av eier- og rederansvaret som er lagt til grunn ved sjøforklaringen, av granskningsutvalget og ved rettssakene i Sø- og handelsretten og Høyesterett er etter vår vurdering åpenbart ikke korrekt.

Støttegruppens vurdering

Støttegruppen anser det som meget sannsynlig at salget fra Sea Escape til Henrik Johansen og selskaper tilknyttet Johansen er en ren fiktiv konstruksjon. Noen reell handelen har aldri funnet sted.

Støttegruppen tviler også på om Stena noen gang foretok et reelt salg av Scandinavian Star til Sea Escape. De informasjonen som foreligger om dette påståtte salget tilsier at eierskapet til Scandinavian Star fortsatt var kommersielt forankret i Stena da mordbrannen inntraff den 7. april 1990.

Støttegruppen savner dessuten troverdig dokumentasjon på at DFDS / Lauritzen-gruppen - som tidligere var medeier i Sea Escape - var ute av sine posisjoner tilknyttet Scandinavian Star og selskaper relatert til skipet.

Aldri etterforsket

Overdragelse, rederansvar, eier-, reder- og forsikringsforhold er aldri etterforsket eller gransket.

Sjøforklaringen

Den første anledningen til å granske disse forholdene kunne vært ved sjøforklaringene etter mordbrannen. Referatene fra sjøforklaringen bekrefter at temaene aldri var fremme med et kritisk utgangspunkt, utover de orienteringer som ble gitt fra rederigrupperingen selv.

Rettens formann, Frank Poulsen, har i ettertid uttalt at etterforskning av disse temaer ikke er en oppgave for sjøforklaringen. I følge Poulsen var dette politiets ansvar å etterforske.

Feilinformasjon til Stortinget

Den 2. mai 1990 ga den norske skipsfartsminister Kaci Kullmann Five en redegjørelse til Stortinget. Uten noen etterforskning eller undersøkelser av de faktiske eier- og rederforholdene, sa statsråden følgende:

Scandinavian Star er bygd i Frankrike i 1971 som passasjer / ro-ro-ferge og hadde først navnet Massalia. Skipet ble i 1985 solgt til Stena Cargo Line Limited og registrert på Bahamas under navnet "Island Fiesta". Samme år skiftet det først navn til "Stena Baltica" og deretter til "Scandinavian Star". Skopet ble nylig overtatt av danske eierinteresser, men har beholdt navnet og forblitt Bahamas-registrert.

Ref.: Forhandlinger i Stortinget nr. 224, 1990, side 3307

Bare 4 uker etter mordbrannen fikk altså Stortinget presentert en beskrivelse av ansvaret for alvorlig kriminalitet, som drift av ikke-sjødyktig skip, helt uten grunnlag i politietterforskning eller havariutredning.

Etter dette behandlet ikke Stortinget katastrofebrannen før i mars 1993, da stortingsmeldingen om Scandinavian Star kom til politisk behandling.

Granskningsutvalget

I januar 1991 ble rapporten fra det skandinaviske granskningsutvalget offentliggjort (NOU 1991: 1A). Rapportens kapittel 5 omhandler rederiet og overdragelsen:

"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"...

"Granskningsutvalget bygger under dette punktet i det alt vesentlige på det som kom frem under 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" ...

"Mellom selgeren, Sea Escape, og kjøperen, VR DaNo-gruppen v/ KS Scandinavian Star, var situasjonen at skipet rent faktisk var overtatt, men det var ikke fullt betalt. Overdragelsen var ikke registrert og Sea Escape hadde en form for salgspant. Hvem av dem som skal anses som eier er et økonomisk 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"...

"Fremstillingen under dette punktet bygger på sjøforklaringen, politiforklaringene og opplysninger fra rederiet".

Ref.: Granskningsutvalgets rapport NOU 1991: 1A, kapittel 5

Politiet og domstolene

Straffeprosessen i Danmark bekrefter at spørsmålet om hvem som var reder og hvem som var eier heller ikke var gjenstand for politietterforskning.

I straffesaken i København i 1992 og 1993 ble det av påtalemyndigheten vist til Granskningsutvalget, og dermed de orienteringer som redermiljøets advokater hadde presentert.

Det refereres aldri til egen etterforskning av hvorvidt Henrik Johansen og Ole B. Hansen var de rette å vurdere som reder og direktør.

Således har verken sjøforklaringen, granskingsutvalget, politiet eller den rettsbehandlingen i Sø- og Handelsretten og Høyesterett, etterprøvet det som reder- og eierforholdet som rederimiljøet selv opplyste.

Dermed har norsk politi lagt feilaktige fakta til grunn ved etterforskning av mordbrannen og ildspåsettelsen.

Her følger noe av den informasjon som korrigerer myndighetenes versjon av eierskap og rederansvar:

Niels-Erik Lund

Niels-Erik Lund var den 7. april 1990 registrert som reder for Scandinavian Star. Niels-Erik Lund ble ført opp som "managing owner" da Sea Escape den 30. mars 1990 ble ført inn i Bahamas skipsregister som nytt eierrederi etter Stena. Den eneste fornuftige oversettelse og betydning av begrepet managing owner, oversatt til norsk og dansk, er ordet "reder". Lund selv, og hans advokater, imøtegår at begrepet managing owner motsvarer begrepet ansvarlig reder. De introduserer begrepet bestyrende reder som dekkende.

Støttegruppens oppfatning er at Lund er den person - som med all kjent informasjon lagt til grunn - er reder for Scandinavian Star den 7. april 1990.

Vedlegg 5

Konstruerte og fiktive skipshandler

Det finnes ingen dokumentasjon som bekrefter at Stena solgte Scandinavian Star til Sea Escape den 30. mars 1990, og at skipet samme dag ble solgt videre til Henrik Johansen v/ hans selskap KS Scandinavian Star:

KS Scandinavian Star

Støttegruppen har siden 1996 etterlyst dokumentasjon på at KS Scandinavian Star noen gang var et reelt selskap. Vi har aldri sett noen firmaattest eller organisasjonsnummer.

Danske myndigheter har likevel argumentert til fordel for at de påståtte kontrakter og skipshandler er reelle på en måte som forutsetter at disse selskapene er reelle. Vi finner myndighetenes uvilje til erkjennelse meget underlig, ikke minst fordi konstruksjonene muligvis også har hatt urettmessige skattefradrag som formål.

Bahamas og tilbakedatering

Det påståtte salget av Scandinavian Star fra Sea Escape til KS Scandinavian Star ble først meddelt skipsregisteret på Bahamas i august 1990. Det ble deretter innført i skipsregisteret. Ved en tilbakedatering som Støttegruppen finner useriøs av en flaggstat, ble overføringen av eierskap datert til 5. april 1990.

Stena

Med referanse til Rolf Mellquist i økonomiavdelingen i Stena, opplyser en kilde at Stena solgte Scandinavian Star til Sea Escape for 10,3 millioner dollar.

Sea Escape hadde da leid skipet de siste 5 årene for 5750 dollar pr. dag.

Summen som Sea Escape betalte i 1990 var avtalt kjøpesum minus leieutgiftene de siste årene. Etter det vi forstår har Sea Escape dermed betalt maksimalt 4-5 millioner dollar den 30. mars 1990. Muligvis har det ikke vært noe kontant oppgjør i det hele tatt.

Sea Escape fikk Scandinavian Star tilnærmet gratis, fordi skipet allerede var betalt gjennom betalt leie.

Støttegruppen tviler på at Stena har ønsket å utøve veldedighet overfor interessentene bak Sea Escape. I 1996 sendte vi flere spørsmål til Stena om konsernets befatning og eventuelle interesser i Scandinavian Star.

Stena nektet å besvare våre spørsmål fordi selskapet ikke hadde som policy å besvare den type spørsmål.

Støttegruppen antar at Stena har ivaretatt sine kommersielle interesser også i tilknytning til Scandinavian Star. Det er sannsynlig at det har foreligget forretningsmessige avtaler som har sikret Stena.

Det ubesvarte spørsmålet er fortsatt hvilke eier- og driftsinteresser Stena hadde i Scandinavian Star da skipet kom i brann i april 1990.

Kaskoforsikringen

Sea Escape overtok altså Scandinavian Star for en pris som ble ansett for betalt ved leien i de foregående årene - på papiret 10.300.000 USD. Skipet ble umiddelbart forsikret for 24.000.000 USD i Fjerde Sø. Det er 3 forsikrede på polisen: KS Scandinavian Star med en adresse i London, Shipping Project Limited med adresse i London og Sea Escape Cruises med adresse på Bahamas.

Det må bli gjenstand for politietterforskning og politisk beslutning om ny granskning å dokumentere hvem som fikk forsikringspengene utbetalt. Disse pengestrømmene kan beskrive reder- og eieransvaret.

Vitne fra 1996

Støttegruppen har møtt en person som i 1996 fikk opplyst at Henrik Johansen og Ole B. Hansen mottok kontante utbetalinger for ikke bringe rederforholdene bak Scandinavian Star til politiet, granskningsutvalget, sjøforklaringen eller rettsapparatet.

Bakgrunnen er følgende:

Høsten 1996 ble det kjent at Niels-Erik Lund og International Shipping Partners planla å sette Scandinavian Star, nå "Regal Voyager", i rute mellom Malmø og Rostock. En lokal svensk kontaktperson i Malmø var engasjert for å klarlegge markedsbetingelsene. Denne kontaktpersonen er vår kilde.

I august 1996 foretok vår kontakt en inspeksjon av Regal Voyager i Marseilles sammen med en svensk sjøfartsinspektør. Skipets kaptein var da Jan Pagels, som i et fortrolig øyeblikk fortalte vår kontakt at Henrik Johansen og Ole B. Hansen mottok kontante utbetalinger på Bahamas eller Cayman Island for ikke å bringe de korrekte forholdene bak Scandinavian Star frem i lyset.

Da vedkommende ble kjent med Støttegruppens engasjement for å avdekke ansvaret som Niels-Erik Lund og personkretsen rundt Lund hadde for Scandinavian Star, søkte han sine oppdragsgiveres kommentar til dette. Oppdragsgiver var Stuart Graff og International Shipping Partners i Miami. Vedkommende fikk ikke de svar han ønsket, men ble tvert imot frakoplet dialogen med Stuart Graff.

Støttegruppen ønsker ikke å offentliggjøre vedkommendes identitet, men vår kontaktperson er fortsatt klar for å meddele sine erfaringer til danske myndigheter.

Niels-Erik Lunds forretningskonsept

Niels-Erik Lunds forretningskonsept peker på Lund som reder for Scandinavian Star i 1990. Da Niels-Erik Lund ved overgangen til 1990 utviklet International Shipping Partners (ISP) var forretningsideen å tilby totalløsninger for eierskap og drift av passasjerskip, særlig tilrettelagt for investorer.

Niels-Erik Lund orienterte sommeren 1995 undertegnede om forretningsideen. Lund var da ikke klar over at Harsem selv var skadelidt etter mordbrannen. Lund forklarte at konseptet innebærer at han kartlegger aktuelle skip for oppkjøp. Når et skip er funnet kontakter Lund sitt nettverk av aktuelle investorer. Antallet investorer i det enkelte skip kan variere. Lund forklarte at han selv deltar som medeier i flere av skipene.

Niels-Erik Lund og ISP ordner alt det praktiske og formalia ved opprettelse av eierselskap på f.eks Bahamas. Investorene skyter inn den lovbestemte minimumskapital for eierselskapet, f.eks USD 50.000.

Resten av kjøpesummen sikres ved at investorene/eierne låner beløpet til sitt eget eierselskap. ISP har et kontaktnett av faste bankforbindelser som bidrar med finansielle løsninger. SE Banken i London var tidligere en fast bankforbindelse i slike saker, og var involvert i Scandinavian Star.

Teknisk og kommersielt management av skipet ivaretas av ISP. Den modell som Niels-Erik Lund har utviklet for ISP tildekker ansvarsforholdene dersom ulykke inntreffer. Konseptet hviler imidlertid hos ISP. Etter Støttegruppens oppfatning er ISP og selskapets sentrale person Niels-Erik Lund tettere på rederansvaret enn de finansielle investorene i systemet.

Dersom det finnes vilje på myndighetsnivå til gjennomskjæring i antall selskaper og personer som synes implisert i det enkelte skip, vil man konstatere at rederansvaret ikke er så komplisert å plassere som det først kan synes. Tvert imot vil man enkelt kunne avdekke ansvaret i person- og selskapskomplekset.

International Shipping Partners / St. Thomas Cruises

Niels-Erik Lund og personkretsen rundt Sea Escape opererte de to selskapene som tilsynelatende var nye aktører på eier- og driftssiden da Scandinavian Star i februar 1994 ble omsatt ved Admiralty Court i London. Kjøper var selskapet St. Thomas Cruises. International Shipping Partners skulle ivareta management..

Kenneth Engström i ISP fremstilte i intervjuer med pressen St. Thomas Cruises og ISP som nye aktører i forhold til skipet. Dette var første gang Støttegruppen ble gjort kjent med selskapet International Shipping Partners, som var etablert 4 år tidligere.

Støttegruppen undersøkte personkretsen bak ISP og St. Thomas Cruise. I strid med fremstillingen fra Engström og ISP dreide det seg om to selskaper tett forbundet med hverandre, med en personkrets sammenfallende med Sea Escape.

Den allerede etablerte personkretsen rundt Scandinavian Star skulle altså operere skipet videre i regi av nye selskapsnavn. Hendelsene i februar 1994 motiverte Støttegruppen til å klarlegge hvilken rolle disse personer og selskaper eventuelt hadde da mordbrannen inntraff i april 1990.

"Scandinavian Song" og "Sun Fiesta"

Niels-Erik Lund unnlot i 1990 å informere om at Henrik Johansen hadde et mer omfattende bredere og tettere engasjement i Lunds shippingvirksomhet enn kun Scandinavian Star.

Først flere år etter katastrofen ble det klart at Niels Erik Lund hadde tilrettelagt en rekke investeringer for Henrik Johansen - ikke bare i Scandinavian Star - men også i passasjerfergene "Scandinavian Song" og "Sun Fiesta". For disse skipene var det aldri meningen at Johansen skulle være reder.

Johansen var en finansiell investor med forventning til avkastning og skattemessig gunstighet, mens Niels Erik Lund og International Shipping Partners skulle ha management. Disse forbindelsene ble avdekket i forbindelse med konkursbehandlingen av Sea Escape i Miami, og innsyn i regnskapene til Henrik Johansens Molarco-selskaper. Støttegruppen anser Niels Erik Lunds rolle som mer sammenfallende med rederposisjonen enn Henrik Johansens passive investorerrolle.

Konfrontert med disse opplysninger hevdet Lund ved samtalen med Jan Harsem i 1995 at arrangementet rundt Scandinavian Star skilte seg fra Scandinavian Song og Sun Fiesta. Lund hevdet at Henrik Johansen var en finansiell investor for Scandinavian Song og Sun Fiesta, mens han for Scandinavian Star var reder.

På bakgrunn av all annen informasjon som er samlet finner Støttegruppen det sannsynlig at Niels-Erik Lund tildekker sitt rederansvar for Scandinavian Star. Driftsstrukturen for Scandinavian Star var antakelig den samme som for Scandinavian Song og Sun Fiesta.

Støttegruppen informerte i 1996 danske myndigheter om Henrik Johansens eierinteresser i Scandinavian Song. Vi mente dette var i konflikt med at han var fradømt rett til forretningsmessige aktiviteter innen skipsfart. Danske myndigheter responderte aldri på dette.

Utvidet forbindelsene

I årene etter mordbrannen utvidet Niels-Erik Lund sine forbindelser med Henrik Johansen. I 1993 gikk Lund og flere av hans USA-baserte investorer inn i selskapet Scarlett Line, som opererte bilferger over Øresund. Henrik Johansen hadde startet dette selskapet etter mordbrannen i 1990.

Sommeren 1995 ble Niels-Erik Lund i den nevnte samtalen med undertegnede spurt om hvorfor han i tiden etter Scandinavian Star utviklet og videreførte forbindelsene med Henrik Johansen, i en situasjon der Henrik Johansen sto foran rettsaker og mulig fradømmelse av rett til å drive skipsfartserverv.

Lund viste i sitt svar til at engasjementet i Scarlett Line var rent forretningsmessig.

Forbindelsene mellom Niels Erik Lund og Henrik Johansen, også vedrørende Scarlett Line, peker på et omfattende nettverk av gjensidig kommersiell involvering. Støttegruppen mener at dette nettverket må politietterforskes og granskes før rettsapparatet og det skandinaviske samfunnet kan ha en korrekt forståelse av rederansvaret for Scandinavian Star ved mordbrannen natt til 7. april 1990.

Niels-Erik Lund kontrollerte vraket

Niels-Erik Lund kontrollerte vraket av Scandinavian Star også i perioden da skipet offisielt var kontrollert av Henrik Johansen. I april 1992 lå vraket av Scandinavian Star i Southampton.

Under perioden i Southampton ble skipets navn ved noen malingstrøk endret til Candi.

På dette tidspunktet skulle skipet etter de informasjonen som lå til grunn for granskningsutvalget, politiet og de senere rettsakene ha vært i eie hos Henrik Johansens selskaper.

Støttegruppen fikk imidlertid muntlig bekreftet av selskapet CLC contractors at utgifter ble betalt av selskaper kontrollert av Niels-Erik Lund.

Tilsynet i Southampton ble besørget av Hans Bergmann og den filippinske maskinisten Gerard Guimbatan. De to var tilknyttet henholdsvis Henrik Johansen og Sea Escape/International Shipping Partners/Niels Erik Lund. Forholdet bekrefter Niels Erik Lund som den sentrale ansvarsperson for Scandinavian Star.

International Shipping Partners til Danmark 1. april 1990

Sea Escape unnlot etter katastrofen å informere om sin etablering i Skandinavia, ved at Niels-Erik Lund som sentral person den 1. april 1990 i samarbeid med personkretsen bak Sea Escape hadde stiftet selskapet International Shipping Partners i København.

Støttegruppen fikk i 1994 innsyn i informasjon fra Erhvervs- og selskabsstyrelsen som dokumenterte at Niels Erik Lund og ISP den 1. april 1990 - samme dag som Scandinavian Star ble satt i rute mellom Frederikshavn og Oslo - etablerte en avdeling i København.

Personkretsen bak ISP i København var sammenfallende med de personene som var engasjert i aktivitetene til Sea Escape i USA. Dersom etableringsdatoen kun av tilfeldigheter var sammenfallende med innsettelsen

av Scandinavian Star på ruten Frederikshavn - Oslo, er det påfallende at Sea Escape ikke tok dette forholdet opp ved sjøforklaringen, eventuelt orienterte granskningsutvalget eller politiet.

I en situasjon hvor Sea Escape bestemt avviste enhver tilknytning til skipets drift, og kun vedkjente seg sin rolle som tidligere eier og selger med base i Miami, måtte man forstå at det var av interesse hvilke aktiviteter et selskap i regi av hele personkretsen bak Sea Escape planla å gjennomføre i Skandinavia.

Støttegruppen legger til grunn at kontoret i København, i Niels Erik Lunds bolig den gang på Bolton vej 7 på Amager peker på Lunds ansvar for operasjonene av Scandinavian Star.

Støttegruppens notat fra 1996

Mer utfyllende gjennomgang av forhold som avdekker et annet reder- og eieransvar enn den offisielle versjonen følger av grunnlaget for vår første gjenopptagelsesbegjæring fra 1996, som fortsatt er relevant.

Vedlegg 6

Negative konsekvenser

Fraværet av etterforskning av straffeansvar knyttet til brudd på lov om skibes sikkerhet - og den manglende viljen til å rette opp dette ved senere granskning - har medført negative konsekvenser både for de skadelidte etter Scandinavian Star og for det skandinaviske samfunnet:

- **Svekket etterforskning av ildspåsettelsen:** Etterforskningen av ildspåsettelsen fant sted uten korrekt informasjon om eierforhold, rederansvar, overdragelse, forsikringsoppgjør og økonomi.
- **Mangelfullt og feil grunnlag for danske domstoler:** Grunnlaget for straffeprosessene i 1992 og 1993 var mangelfullt. Sø- og handelsretten og Højesteret fikk ikke tilgang til det materiale som domstolene må forvente.
- **Mangelfull informasjon til politisk miljø og prosesser for skjerpet maritim sikkerhet:** Politisk regulering av maritim sikkerhet har ikke hatt korrekt informasjon.

Forståelsen av Scandinavian Star som et irregulært og marginalt fenomen i skandinavisk skipsfart har vært uheldig. Det har svekket myndighetenes og samfunnet erkjennelse av behovet for skjerpet regulering. De tette båndene mellom Scandinavian Star de velrennomerte skandinaviske rederiene Stena, DFDS og Lauritzen burde blitt belyst for et mer troverdig oppgjør etter Scandinavian Star.

Mer korrekt burde Scandinavian Star blitt forstått som uttrykk for hvordan store deler av internasjonal skipsfart er organisert, med det trykk for skjerpet regulering som det ville medført.

- **Feil forståelse av reder- og eieransvaret gir skandinavisk offentlighet feilaktig grunnlag for beslutninger i mange sammenhenger:** Skandinavisk offentlighet er ført bak lyset med feilaktig informasjon om eier- og rederansvaret til Scandinavian Star da mordbrannen inntraff.

Dommene ved Gladsaxe fogedrett og Pressenævnet i 2000 illustrerer dette, ved at det i Danmark er ulovlig å påpeke det åpenbare faktum at Niels Erik Lund var reder for Scandinavian Star da katastrofen inntraff natt til 7. april 1990. De nevnte dommer begrunnes ved Højesterets dom i november 1993. En dom som altså er fattet på et delvis mangelfullt og delvis feilaktig grunnlag.

- **Skadelidte overlevende og pårørendes interesser er svekket av myndighetenes manglende vilje til å fremskaffe korrekt informasjon om reder- og eieransvaret:** De skadelidtes interesser er svekket både i forhold til erstatningsoppgjøret med Skuld, og det avviste erstatningsoppgjøret med Lloyd's Register of Shipping.

Opgjøret med Assuranceforeningen Skuld var i utgangspunktet regulert av internasjonale konvensjoner og ansvarsbegrensninger, uavhengig av skipets eierskap. Likevel kan det ikke avvises at korrekt informasjon om skipets rederibase i Miami kunne ha styrket de skadelidtes muligheter for å bryte det øvre taket på ansvarsbegrensningene.

Danske myndigheter har også svekket de skadelidtes interesser ved at flere hundre skadelidtes forsøk på å saksøke klasseselskapet Lloyd's Register of Shipping ble avvist av domstolen i Florida, før selve innholdet i søksmålet ble prøvet. Domstolen avviste søksmålet fra amerikansk domstol med den begrunnelse at vår sak hadde større tilhørighet til Skandinavia enn til Florida og USA.

Korrekt informasjon om rederistrukturen bak Scandinavian Star ville dokumentert for retten at rederiorganisasjonen hadde sin forankring i staten Florida, der også klasseselskapet hadde sitt kontor og gjennomførte sin klassifisering. Altså langt bedre argumenter for USA-tilknytning enn det retten la til grunn på bakgrunn av feilaktig informasjon fra skandinaviske myndigheter.

Brannstiftelsen må etterforskes

Støttegruppens hovedagenda har tidligere vært å dokumentere at Scandinavian Star ble operert av andre rederiaktører enn de som ble tiltalt og dømt i Sø- og Handelsretten og Højesteret. Forsøk på gjenopptagelse i Danmark har hatt som formål å få offisiell erkjennelse av disse forhold. Vi har ikke hatt det samme fokus på brannstiftelsen, fordi vi ikke har hatt den nødvendige dokumentasjon til å fremme en slik begjæring.

Motstand fra skandinaviske myndigheter, og de kommersielle aktørenes tildekking av de reelle eier- og rederforholdene til Scandinavian Star, avdekker et rederisystem som ikke kan vurderes naivt.

Dette rederinettverket og dets ansvar for operasjonene av Scandinavian Star i 1990 må etterforskes med henblikk både på ansvaret for brudd på sjødyktighetslover og eventuelt ansvar for brannstiftelsen.

Ansvaret for brudd på sjødyktighetslovgivning må uansett granskes med et politisk vedtatt mandat.

Det foreligger flere momenter i dag, som vi ikke hadde oversikt over ved våre forrige anmodninger i 1996 og 2002. Vi viser til følgende forhold:

Brannforløpet

Brannforløpet på Scandinavian Star er omtalt av granskningsutvalget i kapittel 8. Rapporten legger til grunn at det var 2 separate branner på Scandinavian Star. Dette legges også til grunn av politiet.

Denne forståelse bygger på følgende brannforløp:

1. Kort tid før kl. 0200 natt til lørdag 7. april: Branntilløp som ble slukket utenfor lugar nr. 416
2. Kort etter kl. 0200 natt til lørdag 7. april: Hovedbrann i flere faser fram til søndag 8. april kl. 1600

Det katastrofale hovedbrannen startet etter kl. 0200 i korridorområdet like ved inngangen til trappeløp 2 SB på styrbord side av dekk 3. Denne brannen beskrives med en utvikling gjennom flere faser, inntil den endelig slukkes søndag 8. april kl. 1600 - ved en trykkfeil i rapporten står det søndag 16. april.

Ny informasjon: Flere uavhengige brannstarter

De senere år har det fremkommet vurderinger med stor faglig tyngde, som legger til grunn at Scandinavian Star ble rammet av flere branner med separate og uavhengige anstiftelser. Det vises til rapporter fra firmaene Sweco og Skansen Consult, samt forklaringer fra den svenske politietterforskeren Agne Knutsson og lederen for mannskap fra Göteborg Brannvesen, som ledet slukkearbeidet ombord frem til skipet ble lagt til kai i Lysekil om kvelden lørdag 8. april 1990. Det vises også til forklaring og rapport fra Uddevalla brannvesen.

Det er nyanser også i nevnte beskrivelser av brannforløpet, men det foreligger uansett en faglig velbegrunnet beskrivelse av følgende brannforløp:

1. Kort tid før kl. 0200 natt til lørdag 7. april: Branntilløp som slukkes utenfor lugar 416
2. Kort tid etter kl. 0200 natt til lørdag 7. april: Hovedbrann med katastrofale konsekvenser for liv
3. Lørdag ettermiddag 7. april: Brannen blusser opp i 300-seksjonen - den såkalte hydraulikkbrannen
4. Natt til søndag 8. april ca kl. 0330: Brann i restauranten, offiserslugarene og broen

Det foreligger vurderinger som legger til grunn at også andre deler av brannforløpet antakelig er forårsaket av separate anstiftelser, men dette er ikke dokumentert i den grad at vi vil fremheve det her. Punktene 3 og 4 er imidlertid etter vår vurdering så godt dokumentert og begrunnet, at ny etterforskning er påkrevet.

De to brannene som er gitt nummer 3 og 4 må nødvendigvis være anstiftet på tidspunkt etter at den person som Oslo politiet vurderte som sannsynlig brannstifter - Erik Mørk Andersen - har avgått ved døden. Det er også flere velbegrunnede innvendinger mot å anta at Mørk Andersen anstiftet brannene nr. 1 og 2.

Hvis det er korrekt at det samlede brannforløpet må forklares med separate brannanstiftelser etter at Mørk Andersen var avgått ved døden, så bortfaller grunnlaget for å anta at Mørk Andersen var brannstifter.

De sakkyndiges mandat

Ejnar Danø ved Dantest og Kjell Schmidt Pedersen ved Sintef, Norges Branntekniske Laboratorium var oppnevnt som sakkyndige for det skandinaviske granskningsutvalget. Vi har ikke tidligere fokusert på detaljene i dette mandatet, men de faglige vurderinger som nå fremføres gir dette stor betydning.

De sakkyndiges mandat var formulert som følger:

Oppgaven består i å fastlegge det fysiske brannforløp fra brannstart til det øyeblikk hvor skipets kaptein går fra borde. Nærmere beskrevet betyr dette at de sakkyndige skal fastlegge:

- *Hvordan brann og røyk spredte seg fra arnested(ene)*
- *Arten av brannstart, deriblant størrelsen av brannkilden*
- *Så detaljert som mulig konsentrasjonene av røykpartikler, kullos (CO), oksygen, blåsyre og eventuelt andre giftige komponenter i røyken mht tid og lokalisering i båten*
- *Hvilke faktorer som var av betydning for brannens forløp og utvikling*
- *Hvilke praktiske tiltak som kunne være iverksatt for å forhindre eller endre det aktuelle brannforløp. Som eksempel på sentrale praktiske tiltak kan nevnes:*
 - *branndører (lukkefunksjonen)*
 - *materialvalg*
 - *mannskapets slokkeinnsats*
 - *sprinkleranlegg*

Dette betyr videre at de sakkyndige ikke skal vurdere:

- *Evakuering og redning av passasjerer og mannskap*
- *Fluktmuligheter og tiltak forbundet med dette*

- *Deteksjon, brannalarmanlegg og varsling*
- *Prosedyrer, instruksjoner og materialer av noen art*

De sakkyndige skal ikke vurdere vitneutsagn i sakens anledning, bortsett fra at enkelte tidsangitte, pålitelige iakttagelser kan benyttes i den grad det er nødvendig for fastleggelsen av det fysiske brannforløp.

Ref: Granskningsrapportens vedlegg, NOU 1991: 1B, side 346 - 347

Mandatet avgrensner altså de sakkyndiges utredning til det fysiske brannforløpet fra brannstart til det øyeblikk hvor skipets kaptein går fra borde.

Kaptein Hugo Larsen finner ca kl. 0320 om morgenen lørdag 7. april at røykforholdene på broen gjorde det umulig å oppholde seg der lenger. Han gikk da ombord i livbåt nr. 1.

Ref. Granskningsrapportens hoveddel, NOU 1991: 1A, side 137, punkt c, siste avsnitt høyre spalte

Granskningsutvalgets rapport har vært av stor betydning som grunnlag for arbeidet for sikkerhet til sjøs i årene etter mordbrannen. Utvalget ga anbefalinger som utfordret de skandinaviske lands sjøfartspolitik.

Mandatet til de brannfaglige sakkyndige må forstås på bakgrunn av situasjonen da mandatet ble utformet. Avgrensningen var også kjent for Støttegruppen. Støttegruppen var forøvrig høringsinstans da rapporten ble fremlagt, uten at vi den gang kritiserte denne avgrensningen.

I ettertid ser vi imidlertid at avgrensningen var uheldig. Brannen fortsatte å ødelegge skipet i halvannet døgn etter at kapteinen gikk fra borde. En korrekt forståelse og beskrivelse av brannforløpet i denne perioden kan være avgjørende for politietterforskning og rett forståelse av brannstiftelsene ombord på Scandinavian Star.

De brannsakkyndige

På bakgrunn av disse nye branntekniske vurderingene, har vi vært i kontakt med de sakkyndige som utredet brannforløpet på oppdrag fra det skandinaviske granskningsutvalget v/ Kjell Schmidt Pedersen, daværende leder av Sintef, Norges Branntekniske Laboratorium. Schmidt Pedersen sendte meg den 8. mai 2008 kopi av sitt brev til Folketinget, hvor nye momenter om flere separate brannstarter blir kommentert.

I forbindelse med signaler fra Danmark i april 2010 sendte jeg på ny spørsmål til Schmidt Pedersen, og mottok epost med hans svar den 12. april. I epost til meg har Schmidt Pedersen lagt inn sine kommentarer med rød farge. Dette har jeg i tillegg understreket, for at svar skal synes også på svart/hvitt kopi

Kortfattet er budskapet fra granskningsutvalgets sakkyndige at en forståelse av brannforløpet med flere uavhengige brannstarter, med begrunnelse i mandatet, ikke er undersøkt.

Vedlegg 7
Vedlegg 8

Pierre Palmberg

Pierre Palmberg er svensk leder for brann- og risikoteknikk i firmaet Sweco Systems AB. Med bakgrunn i Palmbergs tidligere rapport om Scandinavian Star, skriver han i epost til undertegnede den 27. april 2010 at brannen "*sannsynligvis ikke har spredd seg på en naturlig måte i fartøyet*".

Palmberg viser til at brannmannskapene ved gjentatte anledninger i løpet av brannforløpet rapporterte at de hadde kontroll på brannen, før det igjen brant på annet sted på skipet. Palmberg skriver:

Detta är inte mönstret för det som på fackspråk kallas naturlig brandspridning. Detta mönstret är däremot i full överensstämmelse med anlagd brand.

Vedlegg 9

Agne Knutsson og Ingvar Brynfors

Undertegnede har hatt samtaler med svensk politietterforsker Agne Knutsson fra Uddevalla, og ansvarlig for brannslukking, Ingvar Brynfors fra Göteborg. Dette var altså de ledende innsatspersonene i den innledende politietterforskningen samt rednings- og branninnsatsen ombord.

Både Knutsson og Brynfors peker på den mulighet at branntilløpet som ble slukket rett før kl. 0200, hadde som formål å iverksette alarmering og varsling. Intensjonen med dette kunne være å hindre personskade, samtidig som et formål med materielle ødeleggelser ble oppnådd. Vi vil dokumentere disse vurderingene ved videointervju, men har ikke hatt kapasitet til dette foreløpig.

Motarbeidet

Göteborg brannvesen v/ Ingvar Brynfors har ved flere anledninger - senest ved Støttegruppens markering i april 2010 - forklart at han ble motarbeidet av de tilstedeværende besetningsmedlemmer fra Sea Escape. Kritikken rammer Steinhauser, Rytter og Guimbatan. Brynfors viser til følgende forhold:

- Feilinformasjon om pumpeystem: Under slukkingen oppsto det slagside. Steinhauser sa at slukkingen måtte opphøre for at lensepumpene kunne kjøre. Dette var ikke korrekt. Skipet hadde pumpekapasitet nok både til vannforsyning til brannslukking, og til å lense skipet.
- Hans Rytter måtte irtettesettes: I sin logg skriver Brynfors følgende om hendelse ca kl. 0830 lørdag morgen 7. april:

- Under den tiden som branden var som intensivast, inträffade et annat fenomen, nämligen att elektrikern vid flere tillfällen sparkade bort de tråkilar som var avsedda som säkerhet för rökdykarna, genom att hålla självstängande dörrar öppna, så att slangarna inte skulle kolas fast i dörröppningarna. Elektrikern förbjöds att fortsätta med sin verksamhet, på ett ganske brykst sätt, även elektrikern tillhörde härmed det osynliga manskapet för undertecknad.

- Det er kjent at branndører ombord var blokkert i åpen posisjon

Hydraulikkbrannen

Brannen i 300-seksjonen, på øvre bildekk, er av stor interesse. Granskningsutvalget omtaler dette området på følgende måte i vedlegget til hovedrapporten, på side 352:

På Ybor-dekk, styrbord side, mellom trappeløp Ds og Gs er det fullstendig utbrent. Alle flater er utbrent. Alt brennbart inventar er fortært og himlingsplater / korridorelementer / lugarskillere er sammenstyrtet. I tillegg er det et ekstra sotlag på noen av de utbrente overflater. Midt i korridoren er det funnet en lekkasje på hydraulikkoljeledningen til bildekket. En mindre mengde hydraulikkolje har lekket ut fra dette lekkasjeområdet.

Ref.: NOU 1991: 1B side 352

Tidligere polititjenesteperson Nicolai Bjønness omtaler hydraulikkørret på side 8 i sitt notat fra 2001:

Rørbøy i hydraulikksystemet var kjent i 1990, og var gjenstand for diskusjoner... Så vidt jeg husker, var det ikke mulig å gi noen fornuftig forklaring på hvordan røret kunne ha blitt bøyd på en slik

måte. Vi konkluderte imidlertid med sikkerhet med at det ikke ville ha vært mulig å planlegge at dette røret skulle opptre slik det gjorde.

At noen skulle ha planlagt / sabotert i hydraulikksystemet for å bidra til brannutviklingen, er derfor helt utelukket. Området der røret befant seg var under brannen utsatt for så ekstreme temperaturer og andre påkjenninger, at man ikke behøver å undres over at noe gikk i stykker.

Vedlegg 10

Betydningen av hydraulikkbrannen har fått økt oppmerksomhet de senere årene. Det aktuelle området ble herjet av brann i to omganger. Først tidlig om morgenen lørdag 7. april. Deretter på nytt 12 timer senere. En enkel forklaring er at hydraulikksystemet brøt sammen grunnet varmepåvirkningen.

Nærmere analyse dokumenterer at dette ikke stemmer. Hydraulikksystemet fungerte gjennom hovedbrannen tidlige lørdag morgen. Ved ny brann i samme område lørdag ettermiddag lekket det ut store mengder olje under trykk og ble antent. Det må iverksettes ny politietterforskning av hvordan dette kunne skje.

Temperaturen i det aktuelle området da bruddet inntraff kan ikke ha vært så høy at det kan forklare bruddet av hydraulikkørret. Oljen i hydraulikkørret står normalt ikke under trykk. Systemet styres fra et område i skipet som står avlåst og uten tilgang annet enn for dedikert mannskap.

Den ufattelige konklusjonen kan være at noen ved bevisst handling har forårsaket bruddet, og satt oljen i røret under trykk, slik at olje ble pumpet ut i seksjonen, hvor det ble anstiftet en ny brann, med den kraftige oppblussing som er beskrevet av Göteborgs brandvesen:

Dan Broström ligger vid rampen och är beredd att serva med vatten. Gruppen Isaksson-Sandström informeras och börjar omedelbart att dra slang från DB upp till de övre däck, där det åter brinner. Gruppen släcker dessa däck.

Ref.: Rapporten "Färja i brand" av Göteborgs brandvesen, side 2

Brannforløpet i denne seksjonen for 300-lugarene ble vurdert som utbrent, og under god kontroll, i morgentimene natt til lørdag 7. april. Det overrasket derfor redningsmannskapene at brannen her blusset opp ved 14-tiden på ettermiddagen lørdag 7. april.

Hvordan kan vi så vite at hydraulikksystemet ikke ble ødelagt av hovedbrannen lørdag morgen?

Hydraulikkørret som ble ødelagt, hadde styring av bildekket - herunder akterrampen - som funksjon. Lørdag morgen 7. april, mens skipet lå ute på havet, ble rampen senket med formål å få inn brannutstyr, og eventuelt sikre rask evakuering av redningsmannskapene. Akterrampen forble nede under slep til Lysekil og ved kai i Lysekil. Konklusjonen er at hydraulikksystemet var intakt etter at hovedbrannen hadde rasert 300-seksjonen.

Pensjonert polititjenestemann Agne Knutsson fra Uddevalla ledet politiarbeidet ombord i Scandinavian Star i Lysekil frem til tirsdag 10. april, da avtalen om ansvarsdeling ble inngått mellom Norge, Sverige og Danmark. Men også etter dette var Uddevalla-politiet engasjert som bistand til Oslopolitietts mannskap.

I samtale med Støttegruppen den 4. november 2010 forteller Agne Knutsson at hydraulikksystemet ikke fungerte på senere tidspunkt, da Scandinavian Star lå i Lysekil. Systemet var da tomt for olje som hadde lekket ut ved den såkalte hydraulikkbrannen - også omtalt som oljebrannen - lørdag ettermiddag.

Dette ble avdekket da skipet skulle tømmes skipet for biler. Hengedekket lot seg ikke senke. Hydraulikken, som hadde fungert etter hovedbrannen, virket ikke. Det måtte derfor benyttes trucker til dette arbeidet.

Pierre Palmberg og Henrik Georgsson

I sin opprinnelige rapport fra 2006 skriver Pierre Palmberg og Henrik Georgsson følgende om hydraulikkbrannen:

Ett hydraulikrør er konstruert og infäst i skott för att tåla de mycket höga tryck de ska klara under normal drift. Ett sådant hydraulikrör som blir så kraftigt brandpåverkat att det börjar läcka hydraulikolja i en kopplingspunkt är då nedböjt på en mycket lång sträcka (avsevärt mycket längre än avståndet mellan de verkliga infästningspunkterna) och i en mjuk både lodrätt ner mot durken.

Hydraulrörets aktuelle utseende visar således på att det sannolikt är utböjt såsom bilden visar på grund av mekanisk åverkan utförd av människohand och att brand nr. 3 således sannolikt var anlagd.

Ref.: Rapport "med projektnummer 2006-086, side 13

Skansen Consult

I en rapport datert 27. september 2010 har Håkon Wintersath i Skansen Consult AS gjort inngående analyse av forhold knyttet til hydraulikkørret. Noen av punktene i konklusjonen er som følger:

- *Låsmutrene som er løsnet kan ikke være løsnet som en følge av varme fra brannen. Dersom disse hadde blitt påvirket av brannen, så ville de ha smeltet fast - hvilket ville være observerbart i etterkant av brannen.*
- *Den eventuelle varmepåvirkningen på røret pga hydraulikkoljebrannen kommer etter at oljen rant ut pga deformasjonen. Hydraulikkoljebrannen kan således ikke ha forårsaket deformasjonen som igjen førte til lekkasjen av hydraulikkolje. Deformasjonen må ha forekommet før hydraulikkoljebrannen.*
- *Etter å ha gjennomgått de påviste skadene etter brannen synes det for oss åpenbart at låsemutrene har blitt løsnet manuelt med verktøy. For å produsere den påviste deformasjonen på røret med de beskrevne forholdene, må røret ha blitt mekanisk påvirket, f.eks med ett spett eller tilsvarende grovt utstyr.*
- *Påstanden om at varme fra brannen skal ha medført de påviste skadene synes å stride mot både fysiske og termiske lover. Vår klare vurdering av denne påstanden er at det er helt usannsynlig at varme fra brannen har forårsaket denne deformasjonen.*

Ref: Rapport fra Skansen Consult AS datert 27. september 2010

Analysen av tilgjengelig informasjon knyttet til hydraulikksystemet leder til den konklusjon at røret og koblingen ikke ble ødelagt ved brannforløpet tidlig lørdag morgen 7. april.

Likevel har det ved 14-tiden lørdag ettermiddag oppstått et brudd og utpumping av flere hundre liter hydraulikkolje, som har gitt energi til en ny og kraftig brann i 300- seksjonen. I det foreliggende materiale finnes det ingen naturlig forklaring på hvordan dette har skjedd.

For at oljen skulle settes under trykk og pumpes ut av rørbruddet, må hydraulikksystemets pumper på bildekket ha blitt aktivisert. Dette må ha skjedd i forkant av den nye brannen i 300-seksjonen lørdag 7. april kl. 1400, og det må være utført av noen med tilgang til pumpestystemet.

Nøktern analyse tilsier at det er utført en målrettet ødeleggelse av hydraulikksystemet i det aktuelle området, og anstiftet en ny brann som har fått næring fra utlekket hydraulikkolje. Det må eventuelt være en oppgave for politiet gjennom ny etterforskning, og / eller ny havariutrednings å forklare forløpet på annen måte.

På det tidspunkt da hydraulikkbrannen ble anstiftet var følgende personer utover redningspersonell ombord:

- Maskinsjef Heinz Steinhauser fra Sea Escape
- Maskinist Gerard Guimbatan fra Sea Escape
- Elektriker Hans Rytter fra Sea Escape
- Ricardo Romero og Jose Carlos Dos Santos Silva fra den portugisiske del av besetningen
- Kaptein Hugo Larsen, som hadde kommet tilbake til Scandinavian Star

De to portugiserne er utenfor vårt søkelys. De ble aldri evakuert. Steinhauser, Guimbatan, Rytter og Larsen hadde evakuert til Stena Saga tidlig lørdag morgen. I løpet av morgentimene ble de fløyet tilbake til Scandinavian Star. Steinhauser og Rytter kom tilbake ca kl. 0630. Steinhauser ba spesifikt om at Guimbatan måtte bistå. Kaptein Hugo Larsen kom noe senere, forble ombord til skipet ankom Lysekil.

Aldri etterforsket

I følge Agne Knutsson er det flere grunner til at hydraulikkørret ikke ble etterforsket. Den første tiden i Lysekil var dette området av skipet overlatt til ID-gruppens arbeid. Ganske snart kom presset fra rederiet som ville ha skipet vekk fra Lysekil og til København.

Den dagen skipet skulle fraktes til København fulgte Agne Knutsson granskningsutvalgets leder Tore Schei en runde på skipet. Knutsson presiserte behovet for videre sakkyndig utredning. Dantest og Sintef ble engasjert til det formål som Knutsson hadde anbefalt, men med avgrensninger i mandatet som vi har påpekt.

Sentrale forhold vedr hydraulikkbrannen, og det mulige bevis- og indisiemateriale dette kan representere, er dermed aldri tidligere utredet i den grad som i de nye rapportene som vi her henviser til.

Brann nr 4

I følge redningstjenesten i Lysekil blusset det opp en kraftig brann natt til søndag 8. april ca kl. 0330, mens skipet lå til kai i Lysekil. Denne brannen startet på Main dekk på babord side, der restauranten lå, og gikk videre opp til Sunset dekk og Sun dekk, og ødela fullstendig offiserslugarene og broen i de øverste etasjene. Dette var områder som var uskadd da skipet kom inn til Lysekil.

Ref.: Brannvesenet i Lysekil v/ Morgan Ask

Brannansvarlig Ingvar Brynfors forteller at noe av det siste han gjorde før hans mannskap avsluttet arbeidet, gikk i land, og overlot det videre ansvaret for brannslukking til Lysekil, Sotenäs, Munkedal og Uddevalla brannvesen - var å ta en spasertur / promenad gjennom restauranten. Han gikk da uten verneutstyr mot røyk. Dette var kort tid før fergen kom til Lysekil og ble fortøyd der.

- På det tidspunkt var det ingen temperatur, sjenerende røyk eller annen grunn til at det igjen skulle begynne å brenne der, sier Brynfors.

Bare en ny politietterforskning og / eller granskning, kan avdekke om det finnes noen annen forklaring på oppblussingen av denne brannen enn at det har vært en separat anstiftelse av brann natt til søndag 8. april.

Besetning fra Sea Escape ombord

Scandinavian Star kom til kai i Lysekil lørdag kveld den 7. april 1990, ca kl. 2130. Det første som skjedde var at brannfolkene som hadde vært i aksjon ombord klatret i land på taustigene som han ned langs siden av skipet. Hugo Larsen ble heist ned med en lift. Uddevalla politi & redningstjenesten i Lysekil har ikke logger som kan gjøre rede for når Heinz Steinhauser, Hans rytter og Gerard Guimbatan, forlot skipet.

Morgan Ask har opplyst følgende til vår kilde, om en hendelse natten mellom lørdag og søndag:

Det lokale brannvesenet var sikre på at skipet var tomt for levende personer. Plutselig kom det en person fra mannskapet opp fra maskinrommet. En filippiner. Dette må ha vært Gerard Guimbatan.

Morgan Ask forteller at brannvesenet ble svært overrasket over å påtreffe Guimbatan ombord.

I sjøforklaringen på side 330 stiller advokat Jan Erlund følgende spørsmål til elektriker Hans Rytter:

- Var det umiddelbart etter at fergen var ankommet til Lysekil, eller noget senere at du forlot Scandinavian Star?

Han Rytter svarer:

- Vi forlot skipet som de siste.

Det aktuelle poenget er at følgende besetningsmedlemmer fra Sea Escape - Heinz Steinhauser, Gerard Guimbatan og Hans Rytter - som de siste personer forlot i skipet sent natt til søndag. De var altså alene ombord som de siste - før det som kan ha vært en separat anstiftelse av brann nr. 4.

Det etterlyses uansett en ny politietterforskning som kan avdekke bevegelsene til Steinhauser, Guimbatan og Rytter ombord i Scandinavian Star fra det tidspunkt de ble satt ombord igjen i havaristen lørdag morgen den 7. april, til de som de siste forlot Scandinavian Star ved kai i Lysekil i morgentimene natt til søndag 8. april.

Gassbeholdere

Ulike beholdere i et antall på 15 - 20 med gass av forskjellig type: acetylen, freon, oksygen og argon, ble funnet av redningsmannskapene på bildekk. De var ikke forsvarlig sikret, men kun surret fast med rep.

Hettene på toppen av beholderne manglet. De lå og rullet på gulvet. I følge granskningsutvalget var de antakelig tomme for gass, men i følge Dan Boström, som var leid inn av politiet, så ville også tomme gassbeholdere være høyeksplosive dersom de ble antent.

Det finnes ingen forklaring i materialet fra verken granskningsutvalget eller politiet som viser hvordan eller hvorfor disse gassflaskene ble funnet på dekk i en slik åpenbar uforsvarlig tilstand. Forholdet ble ikke berørt i tiltalepunktene ved rettssakene i 1992 og 1993.

Strafferettslig etterforskning - havariutredning

Det er av betydning at skillet mellom strafferettslig etterforskning og havariutredning forstås.

Prinsipielt skal det foreligge en tydelig avgrensning mellom etterforskning med formål av avklare eventuelt straffeansvar, og havariutredning med formål å avdekke hendelsesforløpet og dets bakenforliggende årsaker.

Havariutredningen bør dessuten konkludere med anbefalinger om tiltak som kan forhindre tilsvarende hendelser i fremtiden. Altså et tydelig forebyggende formål.

Dette skillet var ikke like klart formulert i internasjonal praksis og skandinavisk lov og myndighetenes organisering i 1990, som det er i 2010. Kontakt mellom de sakkyndige, granskningsutvalget, Norges justitsministerium og utenriksministerium og politiet, viser at granskningsutvalgets og de sakkyndiges vurderinger var avklart med politiet. Også politiet viser til samarbeidet med granskningsutvalget.

Det kan derfor ikke hevdes at politiet har foretatt den inngående etterforskning av brannforløpet etter at kapteinen gikk fra bordet, som det er dokumentert at granskningsutvalgets sakkyndige ikke har foretatt.

Intensjonen med både politietterforskning og havariutredning, og forståelsen av grensedragning mellom disse to prosesser, var likevel etablert i 1990.

Den danske Rigsadvokatens utredninger for avvisningen av tidligere gjenopptagelsesbegjæringer - senest i 2005 - viser at Rigsadvokaten ikke tar hensyn til denne avgrensningen.

Konklusjonen står fast:

Det foreligger ingen politimessig eller brannfaglig vurdering som avviser at brannforløpet fra ca kl. 0200 natt til lørdag 7. april 1990 og frem til brannens avslutning ca kl. 1600 søndag 8. april 1990, besto av flere separate branner med uavhengige anstiftelser.

Nye faglig vurderinger - som utelukker Erik Mørk Andersen som brannstifter - kan ikke avvises med referanse til politiet eller granskningsutvalgets sakkyndige.

Politinotat om Erik Mørk Andersen

Støttegruppen har kopi av et 20- siders politinotat fra 1991 som konkluderer som følger:

Etterforskningen viser at det er stor grad av sannsynlighet for at Erik Mørk Andersen, født 030852 i Danmark, forsettlig anstiftet to branner ombord på Scandinavian Star, natt til lørdag 7.4.90, mellom 0152 og 0220. Brannene oppsto i henholdsvis korridor utenfor lugar 416 og korridor akterut ved trappehus på 200-seksjonen.

Ref.: Notatets side 1

Etterforskningen har vist at det ikke er grunnlag for å mistenke noen av de overlevende for å ha forårsaket brannene ombord på M/S Scandinavian Star, natt til lørdag 7.4.90

**Ref.: Notatets siste side, 20
Vedlegg 11**

Vårt inntrykk etter en gjennomgang av politiets notat er at Erik Mørk Andersen utpekes på bakgrunn av:

1. Vitner forklarer at Mørk Andersen var i aktiv bevegelse omkring på skipet før brannene
2. Mørk Andersens mønster ved tidligere brannstiftelser - utløst av sjalusi og avvisning
3. Mørk Andersen kjøpte avisen VG - ikke funnet på hans lugar - men rester av VG ved 416

Vi har følgende kommentarer til de momenter som ligger til grunn for å konkludere med at avdøde Erik Mørk Andersen er den eneste person som med sannsynlighet kan knyttes til brannstiftelsene:

Til pkt 1: Gjennomgang av de vitneforklaringene som i politiets notat knytter Mørk Andersen til bevegelser i nærheten av arnestedene ved lugar 416 og 200-seksjonen, kan se ut til å være strukket lenger enn det er grunnlag for.

Først i 2006 ble vitnet Lise Møller Pedersen klar over at politiet har tolket hennes vitneforklaring slik at hun har observert Mørk Andersen på steder som sannsynliggjør ham som gjerningsperson. Hun uttalte da til media at " - Det var ikke den mand jeg så, og det er hundrede procent sikkert."

Vedlegg 12

Til pkt. 2: Mørk Andersens historie fra tidligere år, med ansvar for flere brannstiftelser, er åpenbart et moment som peker i retning av ham som aktuell gjerningsperson. Dette alene kan likevel ikke begrunne at andre mulige hendelsesforløp og ansvarsforhold ikke blir etterforsket.

Til. pkt. 3: Erik Mørk Andersen kjøpte avisen VG i resepsjonen. Rester av et VG ble funnet ved arnestedet for den første brannen ved lugar 416. Politiet fant ikke VG på Mørk Andersens lugar 530. Politiet antyder at Mørk Andersen kan ha benyttet avisen til å anstifte den første brannen.

Vi mener at poenget med VG ikke kan tillegges stor vekt. I politinotatets avsnitt om "tekniske undersøkelser" opplyses det at lugaren til Erik Mørk Andersen ikke ble tilfredsstillende undersøkt med henblikk på at det var en mulig brannstifter som bodde der.

I løpet av de første dagene etter katastrofen, ble fergen ryddet. Politiet gikk gjennom eiendelene etter de døde og overlevende. Mye ble destruert. Det fremgår av notatet at det først den 25. mai 1990 - mer enn halvannen måned etter katastrofen - ble foretatt en tilnærmet tilfredsstillende undersøkelse av lugar 530, hvor Mørk Andersen bodde, og ble funnet død.

Rutinene for gjennomgang av lugarene tilsier at det ikke kan tillegges betydning at det ikke ble funnet noe eksemplar av avisen VG på lugaren til Erik Mørk Andersen.

Forøvrig skal det opplyses at VG i 1990 var Norges største løssalgsavis. Det må ha vært mange eksemplarer av avisen var ombord i Scandinavian Star.

Det foreligger momenter i politiets eget materiale, som ikke er tilfredsstillende behandlet:

Steinhauser: Den tyske maskinsjefen Heinz Steinhauser forklarer til politiet at han gikk til ro på sin lugar ca kl. 0130. Der ble han inntil han fikk en telefon med beskjed om at det brant.

Han løp direkte til broen. Der sjekket han alarmpanelet, og løp etterfølgende til området hvor det var meldt brann. I følge denne forklaringen var altså Steinhauser aldri i nærheten av arnestedet for den første brannen, som ble slukket, utenfor lugar 416.

I konflikt med dette uttaler besetningsmedlem Rita Nordeng følgende i avhør datert 6. mai 1990:

Hvem som oppholdt seg ved brannstedet (her forklarer hun seg om branntilløpet som ble slukket utenfor lugar 416, undertegnedes merknad) husker ikke vitnet, men antallet var mellom 6 og 8. Noen var passasjerer. To av dem hadde visstnok slukket brannen og de bodde på 420. På denne lugar fikk begge underkøylene nytt sengetøy.

Av tilstedeværende mannskap vitnet husket, var det foruten henne, George og Manuell, den tyske maskinsjef, en norsk offiser - navnet husket hun ikke, og en portugiser. Det var ikke lenge de oppholdt seg der for de lurte på om det kunne ha brent inn i veggen og til dekket under og løp dit.

Dersom vitneforklaring fra besetningsmedlemmet Rita Nordeng er korrekt, så betyr dette at Heinz Steinhauser uttaler seg ukorrekt. Nordengs forklaring innebærer at Steinhauser løp fra arnestedet til branntilløp nr. 1, til dekket under, hvor den katastrofale hovedbrannen kort tid senere oppstod.

Avstand fra 200-seksjonen til lugar 530: Vi etterlyser en grundig vurdering av sannsynligheten for at Erik Mørk Andersen kan ha stått ansvarlig for brannstiftelsen i 200-seksjonen, for deretter å ha beveget seg tilbake til sin lugar nr. 530 hvor han ble funnet omkommet.

Notat av Nicolai Bjonness

Den norske Riksadvokaten avviste i 2002 en begjæring om gjenopptakelse. Riksadvokatens påtegningsark om saken har dato 2. mai 2002, og referansenummer R. 01-968 TGM/MW.

Støttegruppen har kopi av et underliggende notat som lå til grunn for Riksadvokatens beslutning. Det interne notatet med dato 15. november 2001 er utarbeidet av advokat Nicolai Bjonness. Bjonness var politiinspektør i Oslo Politidistrikt da brannen inntraff, og fikk ansvar for å følge opp og lede etterforskningen frem til saken

ble henlagt i mars 1991. På denne bakgrunn fikk Bjønness 2001 i oppdrag å skrive det interne notatet som altså ga grunnlag for å avvise gjenopptagelsesbegjæringen. I sin konklusjon viser Bjønness til at

"skal man imøtegå den fremsatte kritikk i detalj, må dette baseres på en fornyet analyse av de avhør som den gang ble tatt. Dette vil antakelig kreve flere måneders arbeid av flere personer, som bør ha solid erfaring fra etterforskning og analyse, samt ha tilgjengelig dataverktøy og administrativ støtte. Jeg kan imidlertid ikke se at det er tilstrekkelig grunn til å bruke så mye ressurser på dette".

Dette bekrefter at de nødvendige ressursene ikke er stilt til rådighet for en oppklaring av hendelsesforløpet og ansvarsforholdene bak mordbrannen på Scandinavian Star.

Vedlegg 10

Statens ansvar

Støttegruppen vil peke på behovet for å avklare forholdet mellom statens dobbelte ansvar etter katastrofehendelser som Scandinavian Star:

- Støttegruppen understreker på annet sted i dette skrivet at Staten har ansvar for å etterforske - og eventuelt føre straffesak mot de ansvarlige - for lovbrudd som førte til katastrofen og dens skadevirkninger. Dette ansvaret påhviler politiet og påtalemyndigheten.
- Staten har også ansvar for at det gjennomføres undersøkelser av hendelsesforløp og årsaksfaktorer, og utrede forhold av betydning for å forebygge ulykker i fremtiden. Etter Scandinavian Star ble dette ansvaret for å foreta havariutredning oppfylt i og med det skandinaviske granskningsutvalget.

Denne anmodningen fremmes fordi Støttegruppen mener at foreliggende dokumentasjon tilsier at hverken etterforskningsansvaret eller utredningsansvaret er tilfredsstillende oppfylt.

Det er av stor betydning at myndighetene forstår og praktiserer en tydelig grense mellom etterforskning med formål å avdekke eventuelt straffeansvar, og havariutredning. I årene etter Scandinavian Star katastrofen er det utviklet internasjonale retningslinjer og ny nasjonal lovgivning på dette området.

Havariutredning

Generalforsamlingen i IMO vedtok i november 1997 IMO-koden for etterforskning etter sjøulykker, med tilhørende vedlegg om utførelsen av slike undersøkelser.

IMO-koden gir regler om undersøkelser etter ulykker og hendelser til sjøs som foretas for å fremskaffe informasjon om omstendigheter omkring og årsaker til ulykkene/ hendelsene, herunder hvordan flere berørte stater bør samarbeide om dette arbeidet. Hensikten er å legge til rette for iverksettelse av forebyggende tiltak slik at sikkerheten til sjøs og vernet om det marine miljøet styrkes.

IMO-koden utelukker ikke undersøkelser med andre formål, som f.eks. å klarlegge ansvarsforholdene eller fordele skyld. Ideelt sett bør disse likevel skilles ut fra, og foretas uavhengig av undersøkelser hvor siktemålet er å bedre sikkerheten til sjøs.

Som retningslinje har IMO-koden kun rådgivende status. Den tidligere sjølovkomiteen i Norge anbefalte likevel at Norge, som medlem av IMO, burde følge oppfordringen om å ta regelverket i bruk.

Den 23. november 2005 fremla EU kommisjonen sitt forslag til direktiv for prinsipper vedrørende undersøkelser av sjøulykker. Forslaget utvikler og viderefører direktivene 1999/35/EC og 2002/59/EC, og implementere IMO-kodens skille mellom påtalemessige funksjoner fra intensjonen om best mulig oppklaring av årsakssammenhengene i forebyggende hensikt for bedre sjøsikkerhet.

Artikkel 4 i EU-kommisjonens forslag til implementering har følgende ordlyd:

Member states shall establish, in accordance with their respective internal legal systems, rules for the conduct of marine casualty or incident safety investigations. In doing so, they shall ensure that such investigations:

(a) are independent from criminal or other parallel investigations held to determine liability or apportion blame; and

(b) are not precluded, suspended or delayed by reason of such investigations

Som det fremgår er grensene mellom politietterforskning og havariutredning tydeligere og mer konkret fremhevet i dagens lovgivning og internasjonale retningslinjer, enn det som var tilfelle da mordbrannen på Scandinavian Star inntraff i 1990. Det fremgår både av politidokumenter og granskningsutvalget, at det var et nært og godt samarbeid mellom disse. Støttegruppen påstår ikke at det var noen ulempe.

Vi kan ikke akseptere at vår anmodning om gjenopptagelse av havariutredningen og / eller politietterforskningen, avvise med henvisning til foreldelse og / eller at øvrige kriterier for å iverksette ny etterforskning av eventuelle straffbare forhold knyttet til brannstiftelsen ikke er til stede.

De forhold som Støttegruppen dokumenterer er uansett grunnlag for å iverksette fornyet havariutredning med et nærmere definert mandat. En slik havariutredning - eventuelt omtalt som granskning - vil ha et politisk begrunnet mandat, som ikke er avhengig av juridiske foreldelsesregler eller øvrige premisser knyttet til gjenopptakelse og / eller iverksettelse av politietterforskning for å avdekke eventuelt straffeansvar.

Forslag til mandat

En fornyet granskning på et avgrenset temaområde, innebærer ikke kritikk av det skandinaviske granskningsutvalget. Støttegruppen foreslår at følgende momenter må innarbeides i mandatet:

- *Hvorvidt beskrivelsen av rederiet og overdragelsen i kapittel 5 i granskningsutvalgets rapport - som bygger på sjøforklaringen, politiforklaringene og opplysninger fra rederiet - er korrekt, eller om det i dag foreligger opplysninger som tilsier en annen forståelse av hvem som var skipets eier og reder.*
- *Hvordan har en eventuelt mangelfull og feilaktig forståelse av hvem som var skipets eier og reder eventuelt påvirket følgende forhold:*
 - *Straffeansvaret for brudd på konvensjoner og lover for sjødyktighet*
 - *Politiets etterforskning av ildspåsettelsen*
 - *Politisk oppfølging i nasjonal regulering og internasjonale organer*
 - *De skadelidtes interesser i forhold til aktuelle prosesser, som:*
 - *Erstatningsoppgjøret med Skuld*
 - *Mulig søksmål mot classeselskapet Lloyd's Register Shipping*

Plikten til å sikre borgernes menneskerettigheter

Mordbrannen på Scandinavian Star er antakelig den forbrytelsen som i skandinavisk sammenheng, i fredstid, har rammet flest personer. Den europeiske menneskerettskonvensjonen og andre menneskerettskonvensjoner pålegger statene å sikre borgernes menneskerettigheter og leve opp til rettsstatens krav. Dette omfatter blant annet plikten til å beskytte retten til liv når livet er krenket.

De skandinaviske statene har oppfylt sine forpliktelser til å gi beskyttende lover mot kriminalitet, men plikten til tilstrekkelig etterforskning og rettsoppfølging har sviktet. Det følger av menneskerettighetene at myndighetene skal gjennomføre effektiv etterforskning, og hvis mulig gjennomføre domstolsbehandling..

Den europeiske menneskerettighetsdomstolen har i en rekke dommer presisert viktigheten av en effektiv statlig gjennomføring av etterforskningsplikten.

Myndighetenes legitimitet hviler på at staten ivaretar dette ansvaret for sine borgere.

Etter mordbrannen på Scandinavian Star er det til dags dato ennå ikke gjennomført noen etterforskning av hvem som var skipets reder - hvem som var skipets eier - de økonomiske bevegelsene i tilknytning til Scandinavian Star - og det økonomiske oppgjøret knyttet til skipets kaskoforsikring.

Som overlevende og pårørende - og på vegne av de omkomne - kjenner vi oss forlatt av det skandinaviske rettssamfunnet. I stedet for å rulle opp nettverk og analysere mulige motiver i full bredde og dybde, har vi dessverre erfart stor motstand fra våre egne myndigheter.

Kontrast til etterforskning av terrorisme

Vi kan ikke forstå hvorfor kriminalitet i den kategori som de skadelidte etter Scandinavian Star er ofre for, blir etterforsket på annen måte enn den form for kriminelt anslag mot det sivile samfunn som i dag har stor oppmerksomhet - terrorisme. Kontrasten er åpenbar.

Vestlige samfunn er spart for store lidelser ved at politiet med stor effektivitet og dyktighet har avdekket og rullet opp planer om terrorhandlinger, og nettverk bak slik planlegging.

I slike saker er nettverkene til de involverte av stor interesse. Kontaktpunkter, tele/datatrafikk, økonomiske strømninger og sosiale og kulturelle forbindelser etterspores med stor nøyaktighet, i den hensikt å avdekke enhver aktør med mulig involvering i planlegging og gjennomføring av terrorkriminalitet mot samfunnet.

Mordbrannen på Scandinavian Star står i en særstilling i Skandinavia hva angår katastrofale konsekvenser av kriminelle handlinger. Likevel har de skandinaviske myndighetene til nå utvist liten interesse for å rulle opp de involverte aktørene og deres økonomiske og forretningsmessige nettverk.

Oppsummering:

1. Støttegruppen anmoder om at det iverksettes ny politietterforskning med formål å avdekke straffeansvar for mordbrannen på Scandinavian Star natt til 7. april 1990.
2. Støttegruppen anmoder om ny granskning av enkelte tema knyttet til Scandinavian Star. En granskning har et politisk mandat og hindres ikke foreldelse eller strafferettslige initiativer.
3. Støttegruppen anmoder om aktindsigt i svar til Justitsministeriet fra Søfartsstyrelsen og Rigsadvokaten og eventuelle øvrige kommentarer til ministeriet etter brevet datert 13. april 2010.
4. Støttegruppen anmoder om aktindsigt i de bevis som vurderes som avgjørende for eventuelt å konkludere med at det var Erik Mørk Andersen som anstiftet brann på Scandinavian Star.

Støttegruppen er kjent med at "Stiftelsen etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star" har fremsatt begjæring om ny etterforskning av mordbrannen. Stiftelsen og Støttegruppen supplerer og utfyller hverandre. Vi antar at det også i Danmark er grupperinger som arbeider med det samme formål.

Med vennlig hilsen

STØTTEGRUPPEN ETTER SCANDINAVIAN STAR

Jan Halvor Harsem, for styret

Vedlegg:

1. Diverse brev i 2010 fra Justitsministeriet vedr. avtalen fra 1990 om skandinavisk ansvarsdeling
2. Brev fra Stiftelsen Skagerrak om status for sikkerhet etter Scandinavian Star og svar fra mai 2010
3. Pressemelding fra den danske Rigsadvokaten datert 31. januar 2005
4. Påtegningsark fra den norske Riksadvokaten datert 2. mai 2002
5. Dokument fra Bahamas skipsregister med Niels-Erik Lund som managing owner
6. Støttegruppens notat om eier- og ansvarsforhold til Scandinavian Star, datert 29. desember 1995
7. Brev fra Kjell Schmidt Pedersen og Øystein Jæger Meland med anbefaling - datert 5. mai 2008
8. Epost fra Kjell Schmidt Pedersen til Jan Harsem datert 12. april 2010
9. Epost fra Pierre Palmberg, Sweco, til Jan Harsem datert 27. april 2010
10. Politinotat av Nicolai Bjønness - datert 2001
11. Politinotat om Erik Mørk Andersen - antakelig datert 1991
12. Avisintervju med vitne og overlevende Lise Møller Pedersen

STØTTEGRUPPEN ETTER SCANDINAVIAN STAR

Kontor: Gml. Drammens vei 227 - Asker sentrum / **Post:** Postboks 23. 1371 Asker. Norge

Internett: www.scandinavianstar.no / **Epost:** jan@harsem.no

Telefon: +47-66 900451 / +47-95 771199 / **Telefaks:** +47-66 795736