

Statsadvokaten for København, Frederiksberg og Tårnby
Jens Kofods Gade 1,3
1268 København K,
Danmark

«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*. »

Oslo, 5. september 2002

Anmodning om ny etterforskning - Scandinavian Star

Det vises til tidligere brev til *Rigsadvokat Henning Fode* den 16. mai 2002. I sitt svar den 25. juni 2002 skriver *Henning Fode*: "Da de bagvedliggende opplysninger om rederiet har været efterforsket i Danmark, har *Rigsadvokaten* i Norge fundet, at det ikke vil være hensigtsmæssigt, at norsk påtalemyndighet tager stilling til denne del af begæringen."

Støttegruppen for pårørende og overlevende etter Scandinavian Star presiserer følgende, til oppklaring av den misforståelse som er formidlet av *Riksadvokat Henning Fode* i det nevnte brev med dato 25. juni 2002:

- De aktuelle opplysninger om rederiet er aldri etterforsket i *Danmark*.
- *Norges Riksadvokat* henviser til *Danmark* grunnet arbeidsfordeling i inngått avtale

Det forholder seg altså ikke slik at den *norske Riksadvokaten* har avvist et saksforhold med begrunnelse at det ikke er relevant. Tvert imot sies det at visse momenter er av interesse og relevans, men at grunnlaget for den videre vurdering må komme fra *Danmark*.

BAKGRUNN

Riksadvokaten i Oslo har vurdert en anmodning om å gjenoppta etterforskningen av ildspåsettelsen av *Scandinavian Star* natt til 7. april 1990. I sitt påtegningsark datert 2. mai 2002 finner *Riksadvokaten* ikke grunnlag for å iverksette ny etterforskning. Det understrekes likevel at saken stiller seg noe annerledes for opplysninger som knytter seg til overdragelse, eier- og forsikringsforhold vedrørende skipet. Etterforskning av slike forhold ble i 1990, etter avtale

mellom de *skandinaviske regjeringer*, lagt til *dansk påtalemyndighet*. Med bakgrunn i denne avtalen mener *Riksadvokaten* i Norge at informasjonen om overdragelse, eier- og forsikringsforhold, og det eventuelle motiv dette kan representere for ildspåsettelsen, må frembringes av *dansk påtalemyndighet*.

Den *norske Riksadvokaten* ba *statsadvokatene* i Oslo om å kontakte *statsadvokatene* i København med sikte på et møte om saken. *Støttegruppen* antar at kontakt mellom *statsadvokatene* i Oslo og *Statsadvokaten for København, Frederiksberg og Tårnby* allerede er etablert.

Umiddelbart etter ulykken etablerte flere hundre overlevende og pårørende fra en rekke land, hovedsakelig *Norge og Danmark*, en støttegruppe. *Støttegruppen* for overlevende og pårørende ble engasjert i et omfattende arbeid for å gi de skadelidte støtte og hjelp. Gruppen ble en viktig opinionsdanner for å presse frem strengere sikkerhetsregler på skip i *skandinaviske farvann*.

I januar 1996 oversendte *Støttegruppen* en begjæring til *Riksadvokaten* i Danmark om ny etterforskning av rederansvaret etter ulykken. *Støttegruppen* hevdet at det foreligger informasjon som indikerer at *Scandinavian Star* hadde andre ansvarlige redere enn de som ble tiltalt og dømt ved rettssakene i 1992 og 1993. Dette er informasjon som aldri er vurdert av *dansk påtalemyndighet*.

Anmodningen ble avvist av den *danske Riksadvokaten* fordi brudd på de aktuelle paragrafer i den

danske lov om skibes sikkerhet var foreldet allerede etter to år.

Støttegruppen tok *Rigsadvokatens* beslutning til etterretning. Vi så ingen grunn til å trekke vurderingen om foreldelse i tvil. *Støttegruppens* sentrale motiv var å få sannheten om ansvaret for *Scandinavian Star* frem i lyset - både av hensyn til det moralske kravet om korrekt informasjon for den historiske forståelse av ulykken - og ikke minst av hensyn til den politiske vilje til å innføre ny og strengere lovgivning for sikkerhet til sjøs. Med dette motiv fremmet *Støttegruppen* saken for *Justitsministeriet* og *justisminister Bjørn Westh*.

Parallelt holdt *Støttegruppen* *Folketinget* og skandinaviske medier orientert, med det formål å skape bredde og styrke i kravet om ny granskning av rederansvaret bak *Scandinavian Star*.

Det skal i denne sammenheng nevnes at vi er kjent med *Den Særlige Klageret* som en mulig vei å gå for å finne juridisk kraft til kravet om ny etterforskning. De informasjonen vi har innebærer imidlertid at det å fremme sak for *Den Særlige Klageret* kun kan skje av aktører som hadde vært direkte involvert i rettssakene etter ulykken.

I denne sammenheng betyr det at *Henrik Johansen* eller *Ole B. Hansen* må ta initiativ overfor *Den Særlige Klageret*. Det ligger i vårt materiale en begrunnelse for hvorfor de to ikke har vært motivert til å føre et effektivt forsvar for seg selv - og derfor heller ikke antas å komme til å fremme noen sak i *Den særlige Klageret*.

I januar 1997 ble kravet om granskning av rederansvaret avvist av *justisminister Frank Jensen*. Etter nesten 1 års saksbehandling i *Justitsministeriet* og to personlige møter med *Bjørn Westh* var avslaget til *Støttegruppen* en av de første beslutninger *Frank Jensen* foretok etter at han avløste *Bjørn Westh* som *justisminister*.

Avslaget ble noen måneder senere bekreftet ved *Folketingets forespørgselsdebatt* i mai 1997, der flertallet støttet avvisningen av ny granskning. Når vi hevder avslaget var uten relevant begrunnelse, er det fordi de fremlagte fakta ikke ble diskutert og i møtegått.

Frank Jensen la vekt på at forholdet var foreldet. Dersom det ikke hadde vært foreldet, mente *Justitsministeriet* at det uansett ikke være aktuelt å i verksette nye undersøkelser. *Frank Jensen* avsto ny granskning fordi kravet bygget på dokumentasjon som i følge ham var tilgjengelig allerede i 1990. På vegne av de skadelidte skal det meldes at opplevelsen av inkonsekvens dermed er nærmest total.

STATUS FOR SAKEN ER I AUGUST 2002:

Anmodninger fra *Støttegruppen* og enkeltpersoner om ny etterforskning eller granskning er konsekvent avvist av formaljuridiske årsaker eller manglende politisk vilje. Ingen *dansk* instans har til dags dato vurdert eller kommentert realitetene i de opplysninger *Støttegruppen* har lagt frem.

En klage til *Folketingets Ombudsmand* over den manglende saksbehandling ble avvist fordi *Ombudsmanden* ikke kan behandle saker som har vært i *Folketinget*.

ILDSPÅSETTELSEN

Politiet i Oslo var tidlig ute med å hevde overfor de skadelidte at en *dansk* statsborger (*Anonymisert her. K.E.S.*) sannsynligvis var den som hadde anstiftet brannen. En tremannsgruppe bestående av overlevende og pårørende etter ulykken har i flere år hevdet at indisiene mot NN er meget svake.

Det finnes ingen beviser mot vedkommende. Ingen tekniske funn knytter ham til brannen. Det er vanskelig å se at NN hadde noe motiv. Etterhvert som tildekkingen av eier- og rederansvaret ble kjent og forsikringsforholdene til *Scandinavian Star* ble kjent, har *Støttegruppen* kommet til at pyromanetter-

forskningen åpenbart er gjennomført på et mangelfullt grunnlag. Mye taler for at brannstiftelsen er gjennomført med et målrettet forsett, og ikke som en impulsiv handling, slik man legger til grunn at NN har utført.

På denne bakgrunn har *Støttegruppen* engasjert advokat *Harald Stabell* i Oslo til å ivareta sine interesser. *Støttegruppen* har ikke tillit til at det forelå et nødvendige grunnlag til å henlegge etterforskningen av ildspåsettelsen.

Ved alvorlige brannulykker vil spørsmål knyttet til eierskap og forsikringsutbetalinger være sentral informasjon å vurdere for politiet. Slike temaer ble aldri berørt i etterforskningen av brannen på *Scandinavian Star*. I ettertid står det klart at *norsk politi* ved etterforskningen av brannstiftelsen burde anmode *dansk politi* om et uavhengig materiale som kunne dokumentere hvem som var ansvarlig reder - hvem som var eier - hvem som hadde tegnet forsikring for skipet, og hvem som mottok forsikringsoppgjøret.

Rettsaken i *Sø- og Handelsretten* i 1992 og senere i *Højesteret* høsten 1993, omfattet den lovstridige operasjonen av skip som ikke var sjødyktig. *Dansk anklagemyndighet* gjorde et meget godt arbeid ved å føre bevis for at *Scandinavian Star* ikke var i sjødyktig stand da skipet ble satt inn i ruten mellom *Frederikshavn* og *Oslo* den 1. april 1990. Problemet var den manglende etterforskning av hvem som var ansvarlig for dette alvorlige straffbare forhold. En fullstendig gjennomgang av alle forhold rundt dette spørsmålet er også relevant for å analysere ildspåsettelsen.

På denne bakgrunn anmoder *Støttegruppen Statsadvokaten for København, Frederiksberg og Tårnby* om å gjenoppta etterforskningen av alle forhold knyttet til overdragelse - eierskap - rederansvar – forsikringstransaksjoner av *Scandinavian Star*. Det presiseres at anmodningen nå må ses i lys av at ny etterforskning er relevant i forhold til lovbrudd som ikke er foreldet. Strafferammen for ildspåsettelsen ombord på *Scandi-*

navian Star vil i Norge være fengsel i 21 år. Slike forbrytelser foreldes etter 25 år.

STØTTEGRUPPENS KRAV OM NY ETTERFORSKING HAR FØLGENDE PRINSIPIELLE GRUNNLAG:

- Det straffbare forhold at *Scandinavian Star* ble satt i brann er ikke foreldet
- Rederansvar, eierskap, forsikringsforhold er relevant for pyromanetterforskningen
- Rederiansvar, eierskap, forsikringsforhold er aldri etterforsket
- Ny etterforskning av rederiansvar, eierskap, forsikringsforhold vil frembringe ny informasjon
- Rederiansvar, eierskap, forsikringsforhold er *dansk påtalemyndighets* ansvar å etterforske

DE SENTRALE MOMENTENE KAN SAMMENFATTES SLIK:

1. OVERDRAGELSE, REDERANSVAR, EIER- OG FORSIKRINGSFORHOLD ER ALDRI ETTERFORSKET :

Den første anledningen til å granske disse forholdene fant sted ved sjøforklaringene etter ulykken. Referatene fra sjøforklaringen bekrefter at temaene aldri ble gransket med et kritisk utgangspunkt, utover de orienteringer som ble gitt fra rederigrupperingen selv.

Rettsens 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. 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 SeaEscape 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"...

Granskningsutvalget så bort fra den strafferettslige betydningen av en avklaring. De dommer som senere ble felt, bekrefter at spørsmålet om hvem som var reder og hvem som var eier heller ikke var gjenstand for politietterforsking - utover at man la til grunn de orienteringer som ble fremlagt av redermiljøets advokater. Det refereres ingen steder noen diskusjon om hvorvidt Henrik Johansen og Ole B. Hansen var de rette å tiltale og dømme for de lovbrudd som ble bevist å ha funnet sted.

Således har verken sjøforklaringen, granskningsutvalget, politiet eller den rettsprosessen gjennom Sø- og Handelsretten og Høyesterett satt spørsmålsteget ved den versjon av reder- og eierforholdet som redermiljøet selv presenterte. Dermed har også norsk politi lagt feilaktige fakta til grunn ved etterforsking av ildspåsettelsen.

2. NIELS-ERIK LUND VAR DEN 7. APRIL 1990 REGISTRERT SOM REDER FOR SCANDINAVIAN STAR:

Niels-Erik Lund ble ført opp som managing owner da SeaEscape 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, overført til norske og danske skipsfartsbegreper, er ansvarlig reder.

Av en eller flere for Støttegruppen ubegripelige årsaker, er Niels-Erik Lund til dags dato aldri avhørt om sin befattning med Scandinavian Star. I intervju med de to avisene JyllandsPosten og Bergens Tidende i 1997 sa Niels-Erik Lund at også han var overasket over aldri å ha blitt avhørt. Lund selv, og hans advokater, imøtegår at begrepet managing owner motsvarer det begrepet ansvarlig reder. De introduserer begrepet bestyrende reder som dekkende.

Støttegruppens oppfatning er at Lund uansett var den som, alle kjente informasjonen lagt til grunn, var å oppfatte som reder for Scandinavian Star den 7. april 1990.

3. SEA ESCAPE KJØPTE SCANDINAVIAN STAR FOR 10.300.000 USD OG FORSIKRET SKIPET FOR 24.000.000 USD:

SeaEscape kjøpte Scandinavian Star av Stena for 10.300.000 USD. Salget skal ha skjedd den 30. mars 1990. Forsikringsdokumentet for skrog og maskin – kaskoforsikringen - ble samme dag tegnet i Fjerde Sø på beløpet 24.000.000 USD. Det er 3 forsikrede: KS Scandinavian Star med en adresse i London, Shipping Project Limited med adresse i London og Sea Escape Cruises med adresse på Bahamas. Avtalen om overføring av skipet fra Stena til SeaEscape skjedde i henhold til en hire - purchase av-

tale, som innebærer at den leiesum *SeaEscape* gjennom flere år hadde betalte til *Stena* for *Scandinavian Star* kom til fradrag i den endelige kjøpesummen. En slik *hire-purchase-avtale* er standard i en *bareboat-kontrakt* av den type *SeaEscape* hadde med *Stena*.

Det er ingen tvil om at en slik avtale eksisterte mellom *Stena* og *SeaEscape*. Det burde være av avgjørende interesse å få dokumentert hvem som fikk forsikringspengene utbetalt, særlig sett i lys av de forklaringer eiergrupperingene avleverte om kjøpet/salget av *Scandinavian Star*.

Støttegruppens synspunkt er at man gjennom å følge pengestrømmen ville vært bedre rustet til å avdekke hvem som hadde reder- og eieransvar. Det er i denne forbindelse verdt å bemerke at pengestrømmen for kjøp/salg/forsikringsutbetaling aldri er klarlagt eller etterforsket, enn si dokumentert. Med referanse til *Rolf Mellquist* i *Stena AB* var den totale kjøpesummen på 10.300.000 USD, et beløp som utgjorde summen av den totale leiesummen og et kontant oppgjør. Det burde være av interesse for politiet om den forsikringsgevinst brannforliset medførte kunne ha betydning når politiet skulle vurdere mulige motiver for brannstiftelsen.

4. VITNEUTSAGN INDIKERER AT BRANNEN PÅ SCANDINAVIAN STAR VAR MOTIVERT AV FORSIKRINGS-UTBETALING:

Mike Axdal, *Terje Bergsvåg* og *Hasse Magnusson* har sammen med pensjonert politioffiser *Agne Knutsson* i *Uddevalla* og ytterligere to ansatte ved redningstjenesten i *Göteborg* møtt en person med innsyn i *International Shipping Partners (ISP)*.

Vedkommende er villig til å stå frem for politiet under fullt navn. Vedkommende hevder at en rekke skipsbranner/skipsforlis har vært motivert av forsikringsutbetalinger. Vedkommendes vitnemål har ligget ubenyttet i den forventning at *Riksadvokaten i Oslo* skulle respondere og iverksette ny etterforskning. Med bakgrunn i at saken nå er henvist til *dansk anklagemyndighet* anmodes *Statsadvokaten for København, Frederiksberg og Tårnby* om å innhente vedkommendes vitneutsagn. Kontakt kan knyttes.

5. HENRIK JOHANSEN OG OLE B. HANSEN HEVDES Å HA MOTTATT KONTANTE UTBETALINGER FOR IKKE BRINGE REDERFORHOLDENE BAK SCANDINAVIAN STAR FREM FOR POLITIET, GRANSKINGSKOMMISJONEN, SØFORKLARINGEN OG RETTSAPPARATET:

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 *Sverige*, NN (*anonymisert her, K.E.S*) var engasjert for å klarlegge markedsbetingelsene. Da NN ble klar over *Støttegruppens* engasjement for å oppklare ansvaret som *Niels-Erik Lund* og personkretsen rundt *Lund* hadde for operasjonene rundt *Scandinavian Star*, søkte vedkommende kommentarer fra sine oppdragsgivere i *Miami*. NN fikk ikke de svar han ønsket, men ble tvert imot frakoplet dialogen med *Stuart Graff*, som var kontaktmannen i *International Shipping Partners*.

Under inspeksjon ombord i *Regal Voyager* i *Marseilles* i august 1996 sammen med en svensk sjøfartsinspektør, hadde skipets kaptein, *Jan Pagels*, i et fortrolig øyeblikk fortalte NN 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.

Vedkommendes referat av utsagnene til *Jan Pagels* er tatt opp på video. Utskrift av Vedkommendes utsagn eventuelt kopi av videoopptak med NN kan fremlegges. Det beste vil naturligvis være å be NN om en redegjørelse direkte i møte med *dansk politi*.

6. ULYKKESTATISTIKK FOR SELSKAPER I NIELS-ERIK LUNDS NETT AV SELSKAPER:

Etter *Støttegruppens* oppfatning bør den alvorlige ulykkesstatistikken for skip i flåten til tidligere *SeaEscape* og *International Shipping Partners*, skip kontrollert av *Niels-Erik Lund*, være et selvstendig moment ved en ny gjennomgang av *Scandinavian Star-ulykken*. Slik gransking må bringe klarhet i hvilke forsikringsmessige og andre økonomiske konsekvenser som ulykkene har utløst for *Niels-Erik Lund* og person- og selskapskretsen rundt ham. *Støttegruppen* kommer gjerne med supplerende informasjon om ulykkesstatistikken slik det er kartlagt.

7. NIELS-ERIK LUNDS FORRETNINGSKONSEPT ER EN YTTERLIGERE INDIKASJON PÅ HANS SENTRALE FUNKSJON VED OPERASJONENE AV SCANDINAVIAN STAR:

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 *Jan Harsem* i *Støttegruppen* om forretningsideen. *Lund* var da ikke klar over at *Harsem* selv var skadelidt etter ulykken. *Lund* forklarte at konseptet innebærer at han kartlegger aktuelle skip for oppkjøp. Når et skip er funnet kon-

takter *Lund* sitt nettverk av aktuelle investorer. For noen skip kan det være 2 investorer, for andre 5.

Lund deltar selv 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 beløpet som må reises for å kjøpe skipet sikres ved at investorene/eierne låner beløpet til sitt eget eierselskap. *ISP* har dessuten 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*.

Støttegruppen mener at den modell *Niels-Erik Lund* utviklet for *ISP* bidrar til kompliserte ansvarsforhold dersom ulykker inntrer. Hele konseptet hviler imidlertid hos *ISP* som operasjonssentral.

Etter *Støttegruppens* oppfatning er *ISP* og selskapets sentrale person *Niels-Erik Lund* nærmere rederansvaret enn de finansielle investorene i systemet. Dersom det finnes vilje på myndighetsnivå til gjennomskjæring i det store antall selskaper og personer som synes implisert i det enkelte skip, vil man konstatere at rederansvaret likevel ikke er så komplisert som det først kan synes. Tvert imot vil man avdekke enkle og oversiktlige ansvarslinjer i person- og selskapskomplekset.

8. NIELS-ERIK LUND OG PERSONKRETSEN RUNDT SEA ESCAPE OPERERER DE TO TILSYNELATENDE NYE SELSKAPENE SOM TAR TILSYNE-

LATENDE NY KONTROLL OVER SCANDINAVIAN STAR I FEBRUAR 1994:

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 *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 nært sammenfallende med *SeaEscape*.

Denne unnløstelse av å erkjenne at tidligere eiere og sentrale personer skulle operere skipet videre i regi av nye selskapsnavn, skapte behov for å klarlegge hvilken rolle disse personer og selskaper hadde da ulykken skjedde. Hendelsene i februar 1994 ga den avgjørende motivasjon til *Støttegruppens* engasjement i de følgende årene for å kartlegge det ansvar *SeaEscape* med tilhørende krets av personer og selskaper hadde for *Scandinavian Star* da brannulykken inntraff i april 1990

9. NIELS-ERIK LUND UNNLOT I 1990 Å INFORMERE OM AT HENRIK JOHANSEN HADDE ET LANGT BREDERE OG TETTERE ENGASJEMENT I LUNDS SHIPPINGVIRKSOMHET ENN KUN SCANDINAVIAN STAR:

Først flere år etter ulykken var 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 krav til avkastning og skattemessig gunstighet, mens *Niels Erik Lund* og *ISP* skulle ha management.

Engasjementet ble avdekket ved innsyn i regnskapene til *Henrik Johansens Molarco-selskaper*. *Støttegruppen* anser *Lunds* rolle som mer sammenfallende med rederrollen enn *Henrik Johansens* passive investrorolle. Konfrontert med disse opplysninger har *Lund* selv i 1995 hevdet at arrangementet rundt *Scandinavian Star* skilte seg fra *Scandinavian Song* og *Sun Fiesta*.

Dette hevdet *Lund* i samme samtale som det refereres til i pkt. 7. *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 driftstrukturen til *Scandinavian Star* var som for *Scandinavian Song* og *Sun Fiesta*.

Det er sannsynlig at samtlige handler mellom *Johansen* og *Lund-systemet* var rene skatteopplegg hvor hensikten var å oppnå danske skattefradrag, og at eierskapet for skipene kun ble overført på papiret. Handlene var altså ikke reelle. Det er kun en grundig undersøkelse av alle de finansielle transaksjoner, de som berørte *Scandinavian Star* inkludert, som kan avdekke om det er likheter mellom samtlige skipstransaksjoner.

Så lenge den underliggende dokumentasjon vedrørende kjøp og salg av *Scandinavian Star* ikke er uttømmende undersøkt, gis det heller ikke svar på de spørsmål som *Støttegruppen* i alle år har stilt. Det er aldri anmodet om eller krevd fremlagt noen form for

bankkvitteringer eller annen dokumentasjon på overførsel av penger. I denne sammenheng skal det nevnes at *Støttegruppen* i årene etter ulykken orienterte *danske justismyndigheter* om *Henrik Johansens* eierinteresser i *Scandinavian Song* på tross av fradømt rett til forretningsmessige aktiviteter innen skipsfart.

Danske myndigheter responderte aldri på disse informasjonene. For alt det *Støttegruppen* vet kan *Henrik Johansen* fortsatt ha kapital bundet i *Niels-Erik Lunds* shipping-aktiviteter, utenfor *dansk påtalemakts* kunnskap - muligvis i strid med høyesterettsdommen.

10. NIELS-ERIK LUND ØKTE SITT GREP OVER HENRIK JOHANSEN I ÅRENE ETTER SCANDINAVIAN STAR-ULYKKEN:

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 ulykken i 1990. Sommeren 1995 ble *Niels-Erik Lund* spurt om hvorfor han utviklet videreførte forbindelser med *Henrik Johansen*, selv etter *Scandinavian Star*-ulykken, og i en situasjon der det gikk mot rettsaker og mulig fradømmelse av rett til å drive skipsfartsserviv.

Lund hevdet at engasjementet i *Scarlett Line* var rent forretningsmessig. *Støttegruppen* antar at koplingen fra *Scarlett Line* til *Niels-Erik Lund*, *Louis Pietro* og andre personer i *SeaEscape*-kretsen, peker mot tette bånd mellom *Henrik Johansen* og *Niels-Erik Lund* som ikke var kjent etter ulykken i 1990.

11. NIELS-ERIK LUNDS KONTROLL OVER VRAKET AV SCANDINAVIAN STAR OGSÅ I PERIODEN DA SKIPET IFØLGE DEN OFFENTLIGE VERSJON SKULLE VÆRE 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 informasjonene som lå til grunn for rettsakene og *granskningsutvalget* være 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 Gerry Guimbatan*. De to hadde tilknytning til henholdsvis *Henrik Johansen* og *SeaEscape /International Shipping Partners /Niels Erik Lund*. Forholdet bekrefter igjen *Niels Erik Lund* som den sentrale person i forhold til *Scandinavian Star* og andre shippingaktiviteter med relevans til *Henrik Johansen*.

12. SEA ESCAPE UNNLOT ETTER ULYKKEN Å INFORMERE OM SITT FESTE I SKANDINAVIA, VED AT NIELS-ERIK LUND SOM SENTRAL PERSON DEN 1. APRIL 1990 I SAMARBEID MED PERSONKRETSEN BAK SEAESCAPE HADDE STIFTET SELSKAPET INTERNATIONAL SHIPPING PARTNERS I KØBENHAVN:

Utskrifter fra *Erhvervs- og selskabsstyrelsen* dokumenterer at *Niels Erik Lund* og *ISP* den 1. april 1990, samme dag *Scandinavian Star* ble satt i rute mellom *Frederikshavn* og *Oslo*, etablerte en avdeling i *København*.

Personkretsen bak *ISP* i *København* besto av de samme personene som var engasjert i aktivitetene til *Sea Escape* i *USA*.

Dersom etableringsdatoen kun av tilfeldigheter var sammenfallende med oppstart av ruten *Frederikshavn - Oslo*, er det meget påfallende at *SeaEscape* ikke tok dette forholdet opp ved sjøforklaringen, eventuelt

orienterte *granskningsutvalget* eller politiet om forholdet. I en situasjon hvor *SeaEscape* 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 til *Sea Escape* planla å gjennomføre i *Skandinavia*.

Støttegruppen legger til grunn at kontoret i København, i Niels Erik Lunds bolig, indikerer Lunds tilknytning til driften av *Scandinavian Star* på ulykkestidspunktet.

DEN ENE INFORMASJONEN ETTER DEN ANDRE BEKREFTER AT REDERANSVARET LÅ HOS NIELS-ERIK LUND

Etter hvert som den ene informasjon etter den andre bekrefter at rederansvaret for *Scandinavian Star* den 7. april 1990 lå hos *Niels-Erik Lund*, og person- og selskapskretsen rundt ham, ser *Støttegruppen* et mønster av handlinger og forklaringer som har hatt det ene formål å plassere *Henrik Johansen* i rederrollen. Det er illojalt overfor ulykkens skadelidte og den skandinaviske rettssikkerhet, dersom *danske justis- og politiske myndigheter* fortsetter å hevde at dette er informasjon som var kjent og vurdert i prosessene som ledet frem til de felte dommer i *Høyesterett*.

Det er korrekt at enkelte dokumenter forelå allerede etter ulykken, men de ble ikke benyttet relevant. For eksempel ble den *danske ambassaden i London* anmodet om å avklare registreringsforholdene til *Scandinavian Star*. I juli 1990 svarer ambassaden at *Scandinavian Star* korrekt nok er registrert på *SeaEscape*. Det er med andre ord korrekt at denne enkeltstående informasjon forelå, men dette kan ikke være et argument mot *Støttegruppen*, i og med at man ikke benyttet informasjonen til å etterforske i den retning informasjonen pekte.

Tvert imot ble informasjon av denne type korrigeret mot redermiljøets egne forklaringer. Summen av de

erfaringer *Støttegruppen* har gjort frem til dags dato er akkumulert til en sterk overbevisning om at skipets ansvarlige reder og rederi ikke er stilt til ansvar for den lovstridige drift av *Scandinavian Star*. Ved at disse forhold aldri ble vurdert under pyromanetterforskningen, har *Støttegruppen* ikke tillit til den konklusjon at det var vedkommende danske statsborger (*anonymisert, K.E.S.*) som satte ild på skipet. *Støttegruppen* frykter at den som satte ild på *Scandinavian Star* fortsatt er i live, og at ildspåsettelsen har sitt opphav i forhold rundt eierskap - rederansvar og forsikring.

STØTTEGRUPPENS HOLDNING I DAG ER FØLGENDE:

Salget av *Scandinavian Star* fra *SeaEscape* til *KS Scandinavian Star* var en konstruksjon som ikke reflekterte noen reell overføring av rederansvaret. Motivet for denne konstruksjon var å sikre kapitalavkastning ved gunstige skattemessige effekter og lønnsom fergedrift i regi av *SeaEscape / International Shipping Partners*.

Før den 7. april 1990 foreligger ingen dokumenter som knytter *Scandinavian Star* til *Henrik Johansen* som ansvarlig reder. *KS Scandinavian Star* var ikke registrert i noe *dansk register*. I forsikringspapirene har kommandittselskapet adresse i *London*, uten at dette bekrefter *Henrik Johansen* som kommandittist. *KS Scandinavian Star* var sannsynligvis en ren papirkonstruksjon. Først i august 1990 mottok skipsregisteret på *Bahamas* salgsmelding fra *SeaEscape* til kommandittselskapet, nå med adresse *Gammel Kongevej*.

Skipsregisteret aksepterte at salgsmeldingen ble tilbakedatert til 5. april 1990, som er den dato overdragelsen fra *SeaEscape* til *KS Scandinavian Star* ble registrert med i registeret. *Støttegruppen* anser det som sannsynlig at *Henrik Johansens* tilknytning til *Scandinavian Star* dreier seg om ønsket om å gjøre en skattemessig og lønnsomhetsmessig gunstig investering av kapital som ble frigjort ved salget av hans selskap *Vognmandsruten*.

Niels-Erik Lund kunne tilby et komplett konsept som sikret både skattemessige fradrag, utsikter til driftsmessig avkastning, og ivaretagelse av alle driftsmessige utfordringer for operasjonene av de tre skip det var aktuelt for *Henrik Johansen* å investere i. Det er åpenbart at politiet og domstolene på et uavhengig grunnlag burde vurdere om *Niels-Erik Lund* etter det som nå er kjent sto nærmere den ansvarlige rederollen enn *Henrik Johansen*.

Med sin dype økonomiske involvering i selskapskomplekset til *Niels-Erik Lund*, var *Henrik Johansen* sjakk matt da ulykken inntraff. Alle ansvarlige tok et skritt tilbake. *Henrik Johansen* sto alene igjen som den ansvarlige reder for et skip han knapt hadde sett. Dersom *Henrik Johansen* hadde ført et effektivt forsvar ville han samtidig satt hele sitt økonomiske fundament på spill. Ved å hevde de reelle operasjonelle forhold bak *Scandinavian Star* ville *Henrik Johansen* samtidig angripe det forretningsmessige kompleks for drift av skip som han hadde investert sin kapital i.

Det burde vært politiets oppgave å frembringe de korrekte sammenhenger knyttet til driften av *Scandinavian Star*. *Politiet i Oslo* burde på sin side markert at eierskap og forsikring var sentrale momenter også ved etterforskning av ildspåsettelsen.

ET RETTSSAMFUNN PLIKTER å sikre at ofre for kriminelle overgrep ikke står alene som individ mot overgriperen. Dette er også forebyggende for hele samfunnet. De skadelidte etter *Scandinavian Star* burde kunne forvente at *statsmaktens rettsapparat* garanterte for korrekt etterforskning og eventuelt senere offentlig anklage for domstolene. Dette har ikke fungert i *Scandinavian Star-saken*. Det norske justisdepartements juridiske rådgiver i 1996, *Erik Røsæg*, i dag professor ved *Nordisk Institutt for Sjørett*, formulerte dette presist. *Røsæg* argumenterte i klartekst mot *Støttegruppens* politiske krav om bedre kontrollordninger for eier- og rederansvar til skip. *Støttegruppen* pekte på de betydelige konsekvenser uansvarlig skipsfart kan få for

passasjerer, besetning, materielle verdier og miljøet i havet og ved kysten. På vegne av det norske Justisdepartementet pekte *Røsæg* på muligheten for erstatninger som mer relevant enn etablering av slike kontrollordninger. *Støttegruppens* oppfatning er at rettsikkerhet ikke kan gjøres opp i cash. Aktører på ethvert samfunnsområde må kunne stilles til ansvar både økonomisk og strafferettslig. Det er et klart trekk at sjørettslige miljøer fokuserer økonomisk kompensasjon, og glemmer samfunnet behov for å kunne gjøre gjeldende straffeansvar.

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.

(Noe omarbeidet for presentasjon på Web.

09.09.02, Kurt Evert Stenbakk)