
Beretning afgivet af Retsudvalget den 24. december 2006

UDKAST

til

Beretning

om

nedsættelse af undersøgelseskommission om Scandinavian Star-sagen

1. Udvalgsarbejdet

Udvalget har behandlet sagen på < > møder.

2. Politiske bemærkninger

< > opfordrer regeringen til at nedsætte en undersøgelseskommission, der skal have til formål at undersøge alle forhold omkring Scandinavian Star-sagen fra 1990 og frem til i dag.

Kommissionen skal kulegrave myndighedernes efterforskning og behandling af branden ombord på Scandinavian Star, herunder:

- Manglende syn og kontrol af skibet inden skibet den 1. april 1990 medtog passagerer fra dansk havn
- Jurisdiktionen og Værnetinget
- Rigsadvokatens afgørelse af 28. januar 2005
- Tidligere afgørelser fra Frederiksberg Politi, Statsadvokaten for København, Rigsadvokaten og Justitsministeriet
- Told og Skattestyrelsens undersøgelse 2004 herunder afklaring om handlens gennemførelse fra Seascape Cruises ltd i 1990 til Henrik Johansens selskaber i Danmark, hvorpå der er eftergivet betydelige skattefradrag, selv om handlen ikke blev gennemført.
- Ejer- og operatørforholdet til skibet, herunder bl.a.:
 - o Statsadvokatens og Rigsadvokatens afvisninger i spørgsmål om skibets rette ejer og operatør
 - o Konsekvens af Oslo Tingsrets dom af 25. maj 2005, hvori det slås fast, at Scandinavian Star ikke var dansk ejet eller drevet
- Søforklaringen
- NOU-Granskningsudvalgets sammensætning og udvalgets oplysninger ctr. konklusioner
- Dansk Politis behandling af sagen og sagens oplysninger, herunder bl.a.:
 - o Validiteten af de i sagen afgivne tilståelser

- Udeladte og bortkomne oplysninger og dokumenter hos politiet
- Straffelovens bestemmelser for at indlede straffesager i Danmark
- Undersøgelse af andre motiver til branden, eksempelvis forsikringssvig
- Norsk Politis koordinering af efterforskningsresultaterne med dansk politi og omvendt
- Erstatningsspørgsmål i relation til de skadelidte, overlevende og pårørende
- Afhøringer af nye vidner og genafhøringer af gamle vidner
- Fejlinformering fra Frederiksberg Politi og Rigsadvokaten i 1996-1997 af Folketinget omkring oplysninger i sagen
- Fjernelse af dokumenter i sagen hos Sø- og Handelsretten den 11. april 1990 samt bortkommet havarimateriale fra Dantest.
- Direktør Ole B. Hansen blev dømt i sagen, men har endnu ikke afsonet sin straf. Dette til trods for, at han har været i Danmark ved flere lejligheder, bl.a. som vidne i selskabstømmersagen, hvor han endog fik tildelt møde- og opholdshonorar
- Straffesagen mod skibets norske kaptajn
- Henrik Johansen driver forsat i 2005 rederidrift til trods for frakendelse i højesteret i 1993
- Brandstiftelsen - vurdering af kvaliteten af den tekniske og taktiske efterforskning.

Kommissionen skal fremkomme med en sammenfatning i rapportform, som dækker de samme områder som NOU granskningsudvalget fremkom med i 1991, dog således at kommissionen ikke skal have begrænsninger i sine muligheder for undersøgelser samt indhentelse af ekstern bistand bl.a. fra Sintef i Norge.

Kommissionen bør have et frit mandat, til at rette kritik, og fremkomme med anbefalinger i relation til det i sagen videre arbejde. Herunder fremkomme med anbefalinger bl.a. om ophævelse af tidligere domme i sagen, samt indbringelse af nye sager for politi og domstole.

Bemærkninger:

Formålet med nedsættelsen af en undersøgelseskommission er en granskning af myndighedernes efterforskning og behandling af branden ombord på passagerfærgen Scandinavian Star den 7. april 1990.

Oplysninger gennem de forløbne 15 år siden katastrofen, der kostede 159 mennesker livet, tyder på graverende fejl i myndighedernes håndtering af sagen. Dette har formentlig dels medført, at de forkerte mennesker er blevet henholdsvis dømt og udråbt som ansvarlige for branden, dels at de overlevende og pårørende til de omkomne i branden er blevet afholdt fra at søge de retmæssige erstatninger.

Myndighedernes håndtering og ikke mindst efterfølgende talrige afvisninger af en fornyet undersøgelse af sagen har vakt vrede i den danske befolkning. Befolkningen og ikke mindst de overlevende og pårørende kræver svar. Vreden over myndighederne er senest kommet til udtryk – ganske massivt – i forbindelse med debatten efter DR-dokumentarudsendelsen Besat af en Brand.

Det samme program er ligeledes blevet udsendt i redigeret form i Norge samt Sverige, og nye opfølgingsprogrammer er sat i produktion.

Der er så mange nye oplysninger i sagen, som ikke kan eller må negligeres. Dansk og norsk politi kritiserer gensidigt hinanden for den uforsvarlige måde, sagerne er behandlet på, herunder den manglende udveksling af efterforskningsresultater m.v.

Det faktum, at der siden branden den 7. april 1990 har manglet et overordnet organ, som kunne indsamle og overskue de forskellige involverede myndigheders oplysninger og efterforskningsresultater, har medført, at efterforskningerne fra begyndelsen løb i alle mulige retninger uden nogen overordnet koordinering. Norsk politi baserede sin efterforskning på dansk politis oplysninger om, hvem der var ejer og operatør af Scandinavian Star, og derved blev sagen fastlåst.

Motivet til branden blev fastslået, inden den første politimyndighed overhovedet kom ombord på skibet efter branden. En tidligere pyromandømt dansk statsborger rejste med skibet, og den melding indløb til Frederikshavn Politi lørdag den 7. april 1990 klokken ca. 11.00. Altså længe før politiet selv kom ombord på det havarerede skib.

Med oplysningen om, at Henrik Johansen var skibets ejer og operatør, så kunne man ikke se, at nogen kunne have et andet motiv end simpel pyromani for selve brandstiftelsen, og så havde man en perfekt syndebuk, som i øvrigt selv omkom som så mange andre i sin egen kahyt på skibet.

Den første åsteds-undersøgelse af denne person blev fortaget mere end en måned efter branden af Politiinspektør Agne Knutsson fra Uddevalla Polisen i Sverige efter instruks fra Oslo Politikammer. Undersøgelserne gentog sig ca. to måneder efter branden, men der blev aldrig fundet beviser, som kunne knytte manden til ugerningen udtaler Knutsson.

To danske vidner, Lise Møller Petersen og Anne Mette Lindorf, kunne ikke genkende deres egne forklaringer, da de flere år efter branden fik indsigt i politiets rapporter, som blev optaget i 1990. Vidnerne havde ifølge rapporterne set den navngivne og tidligere pyroman-dømte dansker, og for norsk politi var de to vidners udsagn afgørende i opklaringen. Vidnerne havde ifølge rapporterne set danskeren gå ned til og komme op fra det sted, hvor hovedbranden blev påsat.

Begge vidner siger i dag samstemmende, at dette ikke stemmer overens med det, de i 1990 forklarede politiet, og at de aldrig har set den pågældende mand i de pågældende områder. En af de overlevende, Mike Axdal, har med hjælp fra svensk politi fundet frem til den person, som pigerne har omtalt i rapporterne. Der er tale om en nulevende norsk statsborger.

På denne baggrund blev en person, som selv omkom på skibet, udpeget som gerningsmanden til brandstiftelsen og dermed som skyldig i 159 menneskers død. Manden blev desuden – uden dom – udhængt offentligt af norsk politi som gerningsmanden.

Enken til den af politiet udråbte gerningsmand har forsøgt at få stillet forsvarsadvokater til rådighed for at varetage den omkomne danskers interesser i de alvorlige anklager. Hun har fået afslag på samtlige ansøgninger om dette.

Dermed er det mest oplagte motiv til branden, nemlig forsikringssvindler, aldrig blevet undersøgt af myndighederne.

Der er fremkommet oplysninger om, at dokumenter og oplysninger løbende forsvandt fra sagen under den indledende efterforskning både i Sø- og Handelsretten og hos politiet på Frederiksberg. Der er bl.a. tale om dokumenter, hvoraf det fremgik, at Seascape i april 1990, 4 dage efter branden, var skibets juridiske og ansvarlige ejer. Tidligere retspræsident ved Sø- og Handelsretten, Frank Poulsen, har forklaret, at dokumenterne blev fjernet af en advokat, der arbejdede for Henrik Johansen.

Disse oplysninger kan så sammenholdes med de oplysninger, som fremkom ved Oslo Tingsret den 25. maj 2005, hvor forsikringsselskabet bag Scandinavian Star for første gang erkendte, at det

var Seaescape, som ejede Scandinavian Star, da ulykken indtraf den 7. april 1990. Tingsretten medgav dette, men erklærede, at sagen nu beklageligvis var forældet.

Så sent som den 28. januar 2005 fastholdt den danske rigsadvokat i sin afgørelse, efter anmodning om genoptagelse af sagen, at: »jeg er mest tilbøjelig til at antage, at skibet var dansk ejet.«

Rigsadvokaten fastholder således, at skibet den 7. april 1990 var ejet af Henrik Johansen, og heller ikke Told- og Skattestyrelsen har kunnet finde noget, som peger i anden retning. Dog oplyser Told- og Skattestyrelsen, at man ikke har gennemgået skibets forsikringsforhold eller har kunnet spore udbetalingerne fra samme. Dette er ellers sagens springende punkt.

Det, som havde været afgørende, var at få fastslået, hvilken dato Henrik Johansen rent faktisk betalte og overtog skibet. Dette skete den 30. august 1990. Altså fem måneder efter branden.

Det er åbenlyst, at Rigsadvokaten og Told- og Skattestyrelsen med lethed kan konkludere, at skibet blev overtaget og betalt i 1990. Dette set ud fra et årsregnskab, som blev afsluttet den 31. marts 1991. Men man skal naturligvis sætte en finger i regnskabsbogen på en given dato eller efterprøve banktransaktionerne. Ikke desto mindre bygger konklusionerne fra Rigsadvokaten og Told- og skattestyrelsen alene på, at kassen stemte ved årsregnskabet.

Et godt råd må være at følge pengestrømmen.

Forståelsen for denne beretning må også findes i, at denne sag skal betragtes som et mellemværende mellem Seaescape og Henrik Johansen, hvis noget er gået galt i relation til gennemførelsen af skibshandlen før den 7. april 1990.

Dette fritager dog ikke kommissionen fra at konkludere de rette ejer- og operatørforhold. Dette er som bekendt en forudsætning for nedsættelsen af en kommission, men en række andre forhold må i tillæg belyses, som skrevet overfor i beretningen.

Undersøgelseskommission må én gang for alle slå fast, hvem der dokumenterbart ejede og var operatør af Scandinavian Star den 7. april 1990.

Kommissionen bør også undersøge, hvor udbetalingen fra skibets kaskoforsikring blev placeret, da denne ikke indgik i den efterfølgende handel, hvor skibet blev solgt den 30. august 1990 som udbrændt og totalskadet for 21,7 millioner USD. Prisen på 21,7 millioner USD var også det beløb, der er nævnt som skibets handelspris før branden, men dette altså som et brugbart og ikke skadet skib.

Scandinavian Star henlå i engelsk havn indtil umiddelbart efter, at Højesteret satte punktum i sagen i november/december 1993. Skibet var på det tidspunkt stort set uberørt og på ingen måde renoveret og blev ved tvangsauktion solgt til Niels Erik Lund som totalskadet skib for et par millioner kroner. Niels Erik Lund var også den, som i dagene efter branden udtalte til den norske avis VG og danske BT, at skibet var solgt til Henrik Johansen før branden. Niels Erik Lund har siden 1984 været tilknyttet Seaescape både som direktør og bestyrelsesformand, og han varetog desuden DFDS' interesser i Seaescape.

Ingen skal dog være i tvivl om følgende:

At Seaescape var det selskab, som fik kaskoforsikringen udbetalt på skibet i juni 1990 – uden fradrag til Henrik Johansen. Det ligger ligeledes fast, at DFDS var medejer af Seaescape gennem sit Bahamas-registrerede selskab Star Cruises Ltd. Dette frem til juni 1990, hvor DFDS via advokaterne fra Star Cruises bad Bahamas' myndigheder om at slette Star Cruises Ltd som medejer af Seaescape. Dette skulle vel at mærke ske med tilbagevirkende kraft fra november 1989 – altså før branden på Scandinavian Star.

Opsummering:

Der synes at være dokumentation for, at de forkerte mennesker er henholdsvis dømt og udråbt som ansvarlige i sagen. Der synes ligeledes at være dokumentation for, at myndighederne ved at fastholde fejlagtige ejer- og operatørforhold omkring Scandinavian Star har forhindret efterforskning af det mest oplagte motiv til ildspåsættelsen ombord på Scandinavian Star, nemlig forsikringssvindel. Fastholdelsen af de forkerte ejer- og operatørforhold har ligeledes medført, at de overlevende og pårørende fra branden har været afholdt fra at søge deres retmæssige erstatninger i henhold til amerikanske erstatningsregler, idet skibet var amerikansk ejet og drevet på tidspunktet for branden.

Det synes bemærkelsesværdigt, at rigsadvokatens afgørelse fra den 28. januar 2005 nu har ligget hos Justitsministeriet til behandling som klagesag over rigsadvokaten.

Tingsretten i Oslo, har som den første domstol underkendt danske myndigheders afgørelser i skylds og ansvarsspørgsmålet omkring ejer og driftsforholdet til Scandinavian Star den 7. april 1990.

Under retssagen den 18. maj 2005 tilstod man fra skibets ejerside, at det var Seascope Cruises Ltd i Florida som ejede og drev skibet den 7. april 1990. På det grundlag er det urimeligt, at Justitsministeriet endnu 1 år efter dommen i Tingsretten forsat holder sagen under behandling, hvor afgørelsesdatoen nu er udsat flere gange.

Man kan rejse det spørgsmål om, hvorvidt en norsk domstol kan underkende danske afgørelser. Hertil må svaret være ja. Dette henset til at norske myndigheder på lige fod med Danmark og Sverige alle har deltaget i en fællesnordisk udredning umiddelbart efter branden i 1990 samt det forhold, at ledelsen for granskningsudvalget var en norsk højesteretsdommer Tore Schei.

Oslo Politi forestod efterforskningen i relation til brandstiftelsen, men den norske efterforskning, blev udelukkende ført ud fra det motiv, at skibet var dansk ejet og drevet, hvorfor en teori om mulig forsikringssvig i relation til Seascope slet ikke blev bragt på banen.

Henrik Johansen påtog sig det fulde ansvar både som ejer og reder af skibet den 7. april udelukkende af skattemæssige oversager. Henrik Johansen blev aldrig ejer af skibet Scandinavian Star forstået at skibet blev parkeret hos Henrik Johansen fra tidspunktet for branden og frem til, at Højesteret afsagde dom i sagen i slutningen af 1993, herefter gik skibet tilbage til ejerkredsen af Seascope.

P.u.v.

PETER SKAARUP

formand