

**Nordisk Råd
St. Strandstræde 18
DK-1255 København K**

Nordisk Råds
Medborger- og Forbrugerudvalg

**Ville Niinistö-Per Kaalund-Søren Espersen-Allan Niebuhr-
Maarit Feldt-Ranta-Bjarne Kallis-Jukka Mäkelä-Kjartan
Ólafsson-Bendiks H. Arnesen-Anne Margrethe Larsen-Reidar
Sandal-Karin S. Woldseth-Elina Linna-Hans Wallmark-
Maria Öberg-Line Barfod-Kristen Touborg-May Elisabeth
Hansen.**

5 september 2007

Medlemsforslag om uvildig undersøgelse af Scandinavian Star-ulykken- A 1402/medborger

Kære udvalg, ærede medlemmer og medborgere.

Det er mit ønske, at min viden om Scandinavian Star sagen kommer til udvalgets kendskab.

Jeg viser til høringssvaret fra Sveriges Sjøfartsinspektionen af d. 10. april 2007 underskrevet Sten Andersson.

Jeg ønsker, at medlemmerne i medborgerudvalget får kendskab til årsagen, til ordlyden af dette høringssvar.

Sten Anderson og Oluf Forsberg har begge været bekendt med, siden branden d. 7. april 1990, at Scandinavian Stars havari, skete i svensk farvand, 2,7 NM inden for svensk territorialfarvand.

Dette har væsentligt betydning, af en række årsager.

NOU Granskningsudvalget v. Højesteretsdommer Tore Schei, Sø og Handelsretten i København, politiet på Frederiksberg, svensk og norsk politi, samt danske og norske domstole, har under hele sagen, siden 1990, forholdt sig til, at havariet skete i internationalt farvand.

Dette har væsentlig betydning i forbindelse med jurisdiktionen, værnetinget og implicerede landes lovvalg.

I NOU (1990) fremgår det, at havariet er sket i international farvand, i anklageskriftet og dommene fra Danmark fremgår det, at havariet er sket i international farvand. Dette er en fejl.

Sten Andersson har i en mail til mig, fra 2007, udtalt, at Sjøfartsverket siden første dag har haft kundskab om dette, men ved ikke hvorfor denne oplysning ikke er afgivet til danske og norske myndigheder.

Under henvisning til Oslo Tingsrets dom d. 25. maj 2005 og Borgarting Lagmannsrets dom d. 2. november 2006, er det slået fast, at Seaescape USA var skibets ejer d. 7. april 1990.

Skibet var registreret på Bahamas mens Seaescape drev deres driftsselskaber fra Miami USA, straffesagen skulle således have været ført i Miami, mens søforklaringen skulle foregå på Bahamas.

Anderson er også enig i at dette kunne have haft betydning for den strafferetslige efterforskning af sagen. Desuagtet mener Andersson ikke, at der vil være grundlag for at iværksætte en ny efterforskning af Scandinavian Star.

Andersons viden, og mangel på at give den information videre til respektive andre myndigheder eksempelvis i Danmark og Norge, er i strid med sund fornuft og denne viden, samt manglende videregivelse af informationen, har medført at jurisdiktionen/værnetinget blev sat forkert, i Danmark.

Den danske justitsminister giver Folketingets Retsudvalg, d. 29. maj 2007, svar på en række forhold omkring ejer og rederforholdet til Scandinavian Star spørgsmål nr. 495 alm. del samt spørgsmål nr. 175 alm. del.

- **Danske myndigheder har aldrig efterforsket ejerforholdet til skibet Scandinavian Star.**
- **Danske myndigheder har aldrig taget stilling til hvem som var Scandinavian Stars ejer d. 7. april 1990.**
- **Danske myndigheder havde kun interesse i at vide hvem skibets reder var.**

For at finde frem til en reder, som lejer og operatør af et skib, er man tvunget til, at finde ud af hvem ejeren er, for derigennem, at finde frem til om ejeren har udlejet skibet til rederen, som også er lejer/operatøren.

**Det er stadfæstet, ved Oslo Tingsret og norsk Landsret, at Henrik Johansen ikke var ejer af skibet Scandinavian Star.
Ejeren var SeaEscape i USA.**

Og der er i sagen omhandlende Scandinavian Star, hverken ved:

- **Sø og Handelsretten**
- **Højesteret**
- **Politiet på Frederiksberg**
- **Statsadvokaten for København**
- **Rigsadvokaten**
- **Justitsministeriet**
- **NOU Granskningsudvalget**
- **Norsk og svensk politi**
- **Norske og svenske myndigheder og domstole**
- **Nordisk Råd**

nogen dokumentation for, at Henrik Johansen eller dennes danske selskaber, på noget tidspunkt, har haft en lejeaftale med SeaEscape om leje af skibet Scandinavian Star.

Eller på anden måde, nogen form for bevis på, at Henrik Johansen eller dennes selskaber havde noget som helst med skibet Scandinavian Star at gøre før d. 7. april 1990.

Et andet forhold er, at Henrik Johansen blev dømt efter lov om skibes sikkerhed § 23. Men, som både anklagemyndigheden og Højesteret også gør opmærksom på, har Lov om Skibes Sikkerhed, ingen definition af rederbegrebet, hvorfor der skal sanktioneres imod ejeren og operatøren.

Ejeren er som bekendt SeaEscape i Miami, og for at finde frem til operatøren, må man igen vide om ejeren SeaEscape, havde lejet skibet ud til Henrik Johansen.

Altså uden efterforskning kan man ikke kalde Henrik Johansen reder/operatør.

Efter den danske grundlov og den danske straffelov, er der på intet tidspunkt grundlag for, at man førte straffesagerne i Danmark hvilket begrundes i det forhold, at SeaEscape var både ejer og operatør af skibet, den strafbare handling er ikke begået i Danmark, i relation til Lov om Skibes Sikkerhed, men i Sverige, hvor havariet opstod og den strafbare handling blev således først konstateret i svensk territorialfarvand. Straffekompetencen er således ingen lunde i Danmark.

Jeg vil ikke afvise, at svenske myndigheder havde en vis grad og måske pligt til at undersøge de juridiske forhold med henblik på at fastslå jurisdiktionen, men dette skete som bekendt ikke, kan det i dag konstateres.

Justitsministeriet og Rigsadvokaten i Danmark, har siden branden i 1990 fastholdt, at Henrik Johansen var ejer og reder af Scandinavian Star, hvilket kan dokumenteres af en række skrivelser både interne dokumenter og eksterne dokumenter, senest afgørelsen fra Rigsadvokaten af d 28 januar 2006 og fra Justitsministeriet d 13 juli 2006 endvidere i NOU Granskningsudvalgets rapport fra 1991.

Men så sker det forbløffende. Den danske justitsminister oplyser overfor Folketingets Retsudvalg d. 29. maj 2007

- Danske myndigheder har aldrig efterforsket ejerforholdet til skibet Scandinavian Star.**
- Danske myndigheder har aldrig taget stilling til hvem som var Scandinavian Stars ejer d. 7. april 1990.**

Danske myndigheder havde kun interesse i at vide hvem skibets reder var.

Jeg mener at huske, at også Nordisk råd har behandlet Scandinavian Star sagen tidligere, og måske skulle Rådet se i arkiverne, hvad Justitsministeriet har oplyst tidligere i denne sag.

Den nu pensioneret retspræsident fra Sø og Handelsretten, Frank Poulsen, har overfor mig i 2005 oplyst, at behandlingen i sagen ikke inddrog belysning af skibets ejer og operatørforhold.

Højesteretsdommer Tore Schei leder af NOU udvalget, har oplyst overfor mig i 2005 og 2006, at udvalget ikke havde mandat til at efterprøve de oplysninger man modtog fra politiet, Henrik Johansen og dennes advokater, samt de oplysninger, der fremkom i forbindelse med søforklaringen, dette var en opgave for dansk politi at efterforske og udrede. Hvilket også fremgår af udvalgets rapport kap 5.

KA, senere VKK Leif Christensen på Frederiksberg Politi, har overfor mig oplyst d. 18. december 1996, at politiet ikke har efterforsket i sagen, men forholdt sig til det, af Henrik Johansen og dennes advokater anførte.

Det som er kritisk er, at Justitsministeriet siden 1996 er blevet bestormet med henvendelser og spørgsmål fra berørte og Folketinget, hver eneste gang har ministeriet henvist til de oplysninger som fremkom under søforklaringen og oplysningerne i NOU rapporten 1991 kap 5.

Jeg beder Nordisk råd om, at vurdere, de oplysninger som er, i denne alvorlige sag.

Jeg vil nu gengive en række oplysninger og dokumenter, som med største sikkerhed er fabrikeret efter branden på Scandinavian Star, for at dække over de faktiske forhold, at det danske rederi DFDS og det svenske rederi Stena Line er indblandet i Scandinavian Star sagen og man derfor søgte at skjule skibets faktiske ejer og operatørforhold.

Dette gælder også det forsikringselskabet som tegnede P&I forsikring på skibet: Assuranceforeningen Skuld.

Havde man i 1990 fortaget en efterforskning af rimelig kvalitet, ville man have opdaget at DFDS var medejer i Seascape ved Claus V. Ipsen co. DFDS Sankt Annæ Plads 30 København.

Man ville også konstatere at Stena Line var skibets økonomiske ejer.

Hvis man undgik en dyb efterforskning af ejerforholdet, ville dette holde DFDS og Stena Line helt ude af fokus.

Assuranceforeningen Skuld ville spare, op imod 2 milliarder dkr. i forskelsberegningen af skandinaviske contra amerikanske erstatninger til overlevende og pårørende, der blev udbetalt ca. 100 million dkr. i alt.

Både DFDS og Stena Line var på dette tidspunkt også medejere af Assuranceforeningen Skuld, så alle havde en interesse i at få fjernet sagen fra USA.

Dokumenterne er vedlagt denne skrivelse.

Ikke nok med det, Justitsministeren vildledte også Retsudvalget bevist, i svar til Folketingets Retsudvalg d. 29. maj 2007, på en række forhold omkring ejer og rederforholdet til Scandinavian Star, spørgsmål nr. 495 alm. del, samt spørgsmål nr. 175 alm. del.

Nu erkender ministeren pludseligt kendskabet til oplysningerne fra Bahamas skibsregister d. 7. august 1990, om at skibet var ejet af SeaEscape før, under og efter branden.

Dette benægtede ministeren ellers, jf. spørgsmål nr. 257 bilag 723 1996. Hvor Justitsministeren, Rigsadvokaten og politiet på Frederiksberg nægtede kendskab til disse oplysninger, nu hedder det, 11 år efter, at sådanne oplysninger forelå i sagen.

Citat:

”Politimesteren på Frederiksberg anmodede den 17. maj 1990 Industriministeriet om at være behjælpelige med at tilvejebringe oplysninger om skibets registreringsforhold, som de fremgik af Bahamas Skibsregister, herunder navnlig om det aktuelle registreringsforhold i tiden 1. april til 7. april 1990.”

Den 31. juli 1990 fremsendte den danske ambassade i London oplysninger om Bahamas Skibsregister i London.

Af Ambassadens skrivelse fremgår følgende:

”Ambassaden har fra Bahamas Skibsregister i London indhentet oplysninger om Scandinavian Stars registreringsforhold m.v., jfr. vedlagte ”transcript of register”.

Det fremgår bl.a. heraf, at skibet den 30. marts 1990 blev solgt til de nuværende ejere SeaEscape Cruises Ltd., og ambassaden har endvidere telefonisk fået oplyst, at skibet i perioden 12. december 1983 – 30. marts 1990 ejedes af selskabet Stena Cargo Line Ltd. Citat slut.

Dette forhold benægtede Justitsministeren ellers overfor spørgeren i 1996 og Ministeren gentog samme svar, under en Folketingsdebat i 1997, og nu 10 år efter erkender Ministeren, at svaret i 1996, ikke var rigtigt.

Af svar til Folketingets Retsudvalg d. 29. maj 2007 givet svar på en række forhold omkring ejer og rederforholdet til Scandinavian Star - spørgsmål nr. 495 alm. del. Samt spørgsmål nr.175 alm. del.

På side 3, afsnit 3, omtaler Ministeren en udskrift fra Bahamas skibsregister i London dateret d. 22. maj 1996, indhentet af Mike Axdal, imod betaling, til: Den Danske Ambassade i London.

Ministeren forholder sig navnlig til en oplysning, at SeaEscape sælger skibet til Henrik Johansens danske selskab KS Scandinavian Star d. 5. april 1990.

Citat.

Der foreligger endvidere en skrivelse af 22. maj 1996 fra Bahamas Skibsregister (Bahamas Maritime Authority), der referer til Regal Voyager (det tidligere Scandinavian Star), og som henvender sig til "to whom it may concern". Skrivelsen er stemplet den 22. maj 1996 med et stempel fra skibsregisteret og underskrevet af en repræsentant for registeret. Skrivelsen henviser til Udenrigsministeriets j.nr.59.Dan.9/1. Det anføres i indledningen, at der under henvisning til en forespørgsel om Regal Voyager fremsendes oplysninger om skibets registrering, ejerskab og tidligere navne. Det fremgår af skrivelsen, at skibet fra den 30. marts 1990 til 5. april 1990 var ejet af SeaEscape Cruises Limited, Bahamas, og at skibet fra 5. april 1990 til 8. februar 1994 var ejet af K/S Scandinavian Star, Frederiksberg, hvorefter det blev solgt til St. Thomas Cruises Ltd. Det fremgår endvidere, at skibet den 13. september 1990 skiftede navn til Candi, mens det på ny blev døbt

Scandinavian Star ved salget til St. Thomas Cruises Ltd. den 8. februar 1994.” Citat slut.

Ministeren undlader bevist, at inddrage en tillægsoplysning til Retsudvalget, nemlig, forklaringen på hvorfor KS Scandinavian Star står opført som ejer fra d. 5. april 1990.

Der foreligger nemlig en skrivelse hos Justitsministeriet og Rigsadvokaten af 10. juli 1996 fra Bahamas Skibsregister (Bahamas Maritime Authority) sendt til Mike Axdal.

En berigelse af netop forholdet d. 5. april 1990.

Skibsregisteret bekræfter Mike Axdals påstand, om at denne oplysning er forkert.

Skibsregistret oplyser, at datoen d. 5. april 1990 først er indsat i sagen hos skibsregistret d. 30. august 1990, altså en fiktiv tilbagedatering fortaget d. 30. august 1990, således det skulle se ud som om Henrik Johansens selskab var blevet ejer 2 dage før branden på Scandinavian Star.

Nu er spørgsmålet om Scandinavian Stars ejerforhold er afklaret ved Mike Axdal igennem 2 norske retsinstanser har fået medhold i, at skibet Scandinavian Star var ejet af SeaEscape og ikke Henrik Johansen, eller dennes selskaber i Danmark.

Mike Axdal tabte sagen om erstatning imod SeaEscape fordi retten mente, at Mike Axdal havde haft kendskab til dette forhold i så mange år, at sagen er forældet.

Spørgsmålet er blot, om danske myndigheder ikke har et overordnet ansvar for at Mike Axdal og andre berørte har lidt retstab som led i, at danske myndigheder igennem årene efter 1990 har fastholdt, at skibets ejer ikke var SeaEscape men Henrik Johansen og dennes selskaber.

Fra 1990 til 1996 var Henrik Johansen af danske myndigheder kaldt både skibets ejer og reder.

Men efter, at overlevende og pårørende gik til angreb på ejer spørgsmålet i 1996, ophørte de danske myndigheder med pludseligt, at kalde Henrik Johansen ejeren, men i stedet rederen.

Dette efter forslag fra Stats og Rigsadvokaten for at undgå en konfrontation, i en skandaløs sag om belysningen af skibets ejerforhold.

Justitsministeren har ved sin afgørelse af d. 13. juli 2006 og med sine utallige henvisninger til Rigsadvokatens afgørelse af d. 28. januar 2005 fastlåst sig i at Henrik Johansen, efter Rigsadvokaten og Ministerens egen vurdering, var skibets ejer, Rigsadvokaten skrev i sin afgørelse, citat:

”Jeg er mest tilbøjelig til at antage, at Henrik Johansen var ejeren af Scandinavian Star d. 7. april 1990”.

Kammeradvokaten anbefalede Rigsadvokaten, at lade Told og Skat indgå i undersøgelsen og navnlig, undersøge penge-strømmen, samt forsikringsforholdene.

TOLD OG SKAT GENNEMFØRTE EN UNDERSØGELSE I 2004, TIL BRUG FOR RIGSADVOKATENS AFGØRELSE, OG SKAT FANDT, AT HENRIK JOHANSENS SKATTEFRADRAG, PÅ CA. 60 MILLIONER KRONER, VED AF KØBET AF SCANDINAVIAN STAR I 1990, VAR RIGTIGT.

Skat og Rigsadvokaten undlod at informere Kammeradvokaten, om at man ikke undersøgte de nævnte forhold, som kammeradvokaten ellers anbefalede.

SKATS afgørelse fra 2004 er tilgået Retsudvalget, Rigsadvokatens afgørelse fra januar 2005 fastslår også, at Henrik Johansen var ejer, Justitsministerens afgørelse juli 2006 fastslår også, at Henrik Johansen var ejer af Scandinavian Star d. 7. april 1990, så er det jeg må spørge: ”Hvordan kan ministeren overfor Folketingets Retsudvalg d. 29. maj 2007 så pludselig udtale, at man ikke har efterforsket, ejerforholdet til Scandinavian Star”. Når man ukritisk giver Henrik Johansen et fradrag på ca. 60 millioner kroner, i forbindelse med, at han er blevet ejer af skibet.

Hvorfor kan Henrik Johansen få denne gave fra den danske skattekasse, var det for at påtage sig rollen som stråmand for DFDS og Stena Line. og fordi danske myndigheder, som led heri, ikke ønskede at gøre mere ud af sagen?

Vi har oplysninger (video-afhøringer og telefonoptagelser) som bekræfter at Henrik Johansen fik store beløb fra Seascope/Stena Line, som tak at påtage sig den omstridte rolle og ansvaret som ejer/operator.

Direktøren Niels Erik Lund er bagmanden bag dette, og rækkevis af dokumentation, bl.a. indhentet af den danske ambassadør i Canada i 2003, bekræfter, at Niels Erik Lund var skibets bagmand, i interesse af DFDS, hvor

Lund i øvrigt selv tidligere havde en stilling som finansdirektør. Det var også Lund, der stod som ejer d. 30 marts 1990 og Lund som overtog skibet efter branden. desuagtet har danske myndigheder, aldrig afhørt Lund eller andre fra Seascope DFDS eller Stena Line, derimod har Rigsadvokaten og Justitsministeriet brugt Lund som kilde, i de afgørelser som er blevet truffet i 2005 og igen i 2006, ud fra Lunds skriftlige og frivilligt indsendte redegørelser.

Bahamas myndigheder indrømmer i dag, at Henrik Johansen eller dennes selskab aldrig er indskrevet som ejer af skibet Scandinavian Star. Derimod var DFDS stærkt involveret i ejerskabet.

Frem til d.13. Juli 2006 har danske myndigheder holdt fast på, at Henrik Johansen var ejer og operatør af Scandinavian Star

Efter 2 civilanlagte sager i Oslo, hvor der blev afsagt dom, bl.a. domme som begge udtaler at Seascope Miami USA var skibets ejer og operatør d. 7. april 1990. så kommer den danske Justitsminister på banen i juni 2007 og erkender:

- Danske myndigheder har aldrig efterforsket ejerforholdet til skibet Scandinavian Star.**
- Danske myndigheder har aldrig taget stilling til hvem som var Scandinavian Stars ejer d. 7. april 1990**

Mike Axdal tabte begge sager ved de norske domstole, fordi man mente, at Mike Axdal siden 1996 og måske før, havde tilstrækkelige kundskaber til at have anlagt søgsmål imod Scandinavian Stars retsmæssige ejer.

Spørgsmålet er: Hvem har vildledt Mike Axdal og de øvrige berørte efter branden på Scandinavian Star?

Hvis Mike Axdal havde forsøgt at få anlagt en sag i 1996 imod skibets forsikringselskab, med påstand om krav på erstatning efter amerikansk ret og udmåling, ville Axdal være blevet mødt af følgende påstande:

Der henvises til Sø og Handelsrettens dom.

Der henvises til Højesterets dom.

Der henvises til NOU Granskningsudvalgets rapport kap 5.

Der henvises til de undersøgelser og afgørelser danske og norske myndigheder har truffet i 1996-1997-1999-2000-2002-2003-2004-2005-2006, som alle bekræfter, at Henrik Johansen var skibets ejer og operatør/reder.

Kan en mand, som Mike Axdal, ikke forstå, at Myndighedernes og domstolenes ord vejer tungest?

Men netop, fordi at Mike Axdal i 2003, fik de afgørende beviser, via den danske Ambassadør i Canada, som domstolene i Oslo ikke kunne overse konsekvensen af, trak skibets forsikringsselskab trumfen ud af ærmet, med denne korte sætning:

”Både Mike Axdal og alle andre, herunder danske og norske myndigheder, har siden 1990 og i alt fald siden 1996, vist at skibet var ejet og drevet af Seaescape i USA og ikke Henrik Johansen”.

Skuld påberåbte sig efterfølgende forældelse i sagen og fik medhold.

Mike Axdal menes at vide noget, som danske myndigheder frem til juni 2007 har bestridt. men som danske myndigheder nu erkender rigtigheden af i juni 2007.

Så er der blot to spørgsmål tilbage. Det første er: Skal Mike Axdal nu også kæmpe for at få rettens ord på, at Henrik Johansen heller ikke var skibets ”REDER” og operatør. eller skal sagen i sig selv undersøges til bunds?

For det andet, norsk Politi v. Øyvind Thorkildsen siger, at det var interessant, hvis SeaEscape viste sig at være bag Scandinavian Star, så var der nemlig et motiv, for at de selv kunne have andel i branden, som led i en kaskoforsikring, som var tegnet blot 8 dage før branden, og kaskoforsikringen, som blev tegnet var 3 gange højere end skibets værdi. Men som norsk Politi udtalte, da det jo som bekendt var Henrik Johansen som ejede Scandinavian Star, så forelå denne situation ikke. Modsat havde vi sat alle styrker ind på en efterforskning af Seaescape.

Samtalen er fra 2000-2001 og er optaget på ”tape” (hos Mike Axdal), den kan afspilles for udvalget. hvortil jeg flere gange har søgt foretræde, men kun fået afslag, senest i August 2007.

Jeg personligt er ikke i tvivl om, hvem som stod bag, dette er beskrevet i Pantektors rapport, som udvalget er i besiddelse af. Særskilt udredning er tilgået Rigsadvokaten og Justitsministeriet, samt Retsudvalget i Danmark, sidstnævnte har også modtaget en redegørelse ved personligt fremmøde, under et foretræde i Retsudvalget.

Hvem har ansvaret for Axdals og de berørtes retssikkerhed?

Er det ejerne bag Scandinavian Star, som har vildledt myndighederne og de berørte, eller er det myndighederne, som fra starten viste, at SeaEscape var skibets ejer og operatør. Dette vil jeg gerne have belyst.

Jeg skal anmode udvalget om støtte og oprejsning til, at Scandinavian Star-sagen nu undersøges til bunds, hvortil mine oplysninger og dokumenter m.v. vil være tilgængelige.

Venlig hilsen (overlevende og pårørende)

**Mike Axdal
Kjærsvej 106
4220 Korsør
Telefon 45-31225500
Telefax 45-79370105**

og ”Scandinavian Stars Danske Støtteforening” v. Charlotte Ekstrøm.

Bilag.