

Fra: Mike Axdal [mailto:bravogruppen1@mail.dk]
Sendt: 21. april 2011 10:36
Til: Folketingets Oplysning
Emne: Folketingets retsudvalg.

Folketingsts Retsudvalg

Korsør d. 21. april 2011

Branden på Scandinavian Star d.7. april 1990

Som svar på Rigsadvokaten notat af d. 7. december 2011

***Scandinavian Stars ejer og rederforhold har aldrig været genstand for efterforskning af dansk politi.
Brandene og herunder motivet, blev på tilsvarende vis, heller aldrig efterforsket af norsk politi.***

Rigsadvokaten og Justitsministeriet har siden pyntet på forståelsen for at få folketingsretten til at tro, at der har været brugt enorme ressourcer og summer til efterforskning af sagen.
En uvildig undersøgelse vil vise et helt andet billede af sandheden om Scandinavian Star.

Sagen i sin helhed er meget kompliceret.

Ugennemsigtig for udenforstående, er årsagen til, at ingen i Folketinget har kunnet gennemskue Rigsadvokaten og Justitsministeriets afgørelser.

Man har valgt, at læne sig op til en autoritet, uanset, om det som fremkom fra Rigsadvokaten eller Justitsministeriet, var korrekt eller ikke forkert.

Derfor vil danske og norske overlevende og pårørende have, at sagen åbnes for en uvildig kommission.

En kommission som ikke har været i berøring med sagen tidligere og som undersøger sagen til bunds samt placerer et ansvar som ikke er blevet placeret endnu i sagen.

Her er en række fakta

Politiet på Frederiksberg havde, i 1990, ansvaret for ”efterforskningen ”.

Dette blev ikke nogen efterforskning. Politiets arbejde i sagen, som anklagemyndighed, begrænsede sig alene til, at forholde sig til de oplysninger som kom fra Henrik Johansens og dennes advokater, under søforklaringen. Dette fremgår bl.a. af havarikommissionens rapport NOU 1991 vedlæg.

Justitsministeriet eller politiet har nægtet, at svare på omfanget af mandetimer og antal af ansatte fra politiet som var på efterforskningen, samt hvad deres arbejde bestod i. Justitsministeriet har også fraholdt sig, at svare på hvad selve efterforskningen, fortaget af Frederiksberg politi, har kostet i kroner og øre. Derimod har både politiet, Rigsadvokaten og Justitsministeriet igen og igen påstået, at sagen har været genstand for en grundig efterforskning og endog af flere omgange.

Dette er usandt og forklaringen er ret enkel.

Ka. Leif Christensen fra Frederiksberg politi, som dengang havde ansvaret for sagen, har nemlig oplyst, enstemmende med NOU rapporten, at han fik den opgave, kun at være til stede under søforklaringen, lytte og tage notater, og i øvrigt forholde sig til de oplysninger som kom frem om ejerforholdet til Scandinavian Star fra Henrik Johansen og dennes advokater. Mere skulle Leif Christensen ikke fortage sig.

Ved et møde mellem Leif Christensen og Mike Axdal, december 1996, oplyste Leif Christensen, at han var alene på sagen, og skulle kun forme oplysningerne til sin politimester Lemming og vicepolitimester Clausen. Herudover skulle Leif Christensen ikke fortage sig yderligere, ej heller tage kontakt til andre landes myndigheder.

Både Rigsadvokaten og Justitsministeriet har, et utal af gange, misinformeret Folketinget om sagens fakta, lige som de har nægtet, at give svar på spørgsmål rejst i Folketinget herunder Retsudvalget.

Det er ikke holdbart, at Folketinget, uden tøven, blot har forholdt sig til oplysningerne om, at Scandinavian Star sagen er efterforsket så dybt, at den overgår alle andre sager hos politiet. Dette siger noget om kvaliteten hos dansk politi.,

Dansk politi var også skyld i, at norsk politi blev vildledt omkring mistænkte brandstifter EMA. Dette fik norsk politi til, at begrænse en efterforskning til en åstedsundersøgelse rettet imod EMA, som selv omkom i branden. Imod eksperter advarsel i 1990, udelukker norsk politi andre vigtige undersøgelser i forbindelse med de mere end 6 brande ombord på Scandinavian Star.

Det er myndighedens ansvar at finde frem til den eller de ansvarlige bag branden på Scandinavian Star, herunder også dersom der kan rettes et motiv for brandstiftelsen igennem skibets ejer og reder som dansk politi fejlagtigt mener, var dansk.

R

Der er grundlag for, at genoptage efterforskningen i sagen om branden på Scandinavian Star. Fornyet efterforskning kan således føre til nye straffesager mod nulevende personer.

Det konkluderer Scandinavian Stars Danske Støtteforening i et nyt notat om skibskatastrofen, hvor 158 mennesker døde i branden. Notatet indeholder en vurdering af yderligere oplysninger, som er blevet fremlagt i sagen. Det drejer sig om to norske domme i en erstatningssag, og norske og svenske udtalelser, vedrørende brandtekniske forhold. Endvidere også udtalelser fra ansatte ved dansk, svensk og norsk politi.

Rigsadvokaten har fastslået i sit notat af d. 7. december 2011, at der ikke er fremlagt nye oplysninger om ejerforholdene, som ikke tidligere har været fremme, og som ikke er blevet nøje vurderet. Rigsadvokaten afviser også, at der er grundlag for at formode, at der lå forsikringsbedrageri bag branden på Scandinavian Star i 1990.

Dette er ikke en rigtig oplysning.

Der er kommet nye oplysninger frem, som kan føre til, at der kan rejses straffesag imod andre end de, som anklagemyndigheden tidligere er nået frem til. Der er også grundlag for påstå, at branden skulle være påsat som led i forsikringsbedrageri planlagt af skibets retsmæssige ejere SeaEscape Cruises Ltd. i USA.

Man må vel også spørge, hvor usandsynligt det egentlig er, at SeaEscape nøje skulle planlægge at brænde et skib på åbent hav med næsten 500 mennesker om bord. Her kan vi pege på minimum 10 skibsbrande på mindre end 10 år, hvor brande og havarier fik fatale udgange med døden til følge for ansatte og passagerer på skibene, bl.a. . Scandinavian Sun, Scandinavian Sea, Scandinavian Sky og 2 brande på Scandinavian Star osv. osv.

Samtidig har brandtekniske eksperter Pierre Palmberg, Henrik Georggson, Kjell Smidth Pedersen og Øystein Meland mfl. vurderet, at yderligere brandtekniske undersøgelser må forventes, at bringe en endelig afklaring af hændelsesforløbet på Scandinavian Star nærmere.

Da de norske myndigheder har haft ansvaret for undersøgelsen af selve branden, har den danske Rigsadvokat foranlediget at de nye brandtekniske udtalelser blev sendt videre til den norske Rigsadvokat, som herefter vil kunne vurdere, om udtalelserne eventuelt kan give anledning til yderligere initiativer.

Faktum er dog, at norske politimyndigheder er fastlåst i den nu 21 årige gamle efterforskning og konklusionerne fra dengang, alene fordi danske myndigheder fastholdte, at Henrik Johansen og dennes danske selskaber, var skibets ejer. Dette fik betydning for, at fokus på motivet og gerningsmænd ikke var at finde i relation til Henrik Johansen.

Ansatte ved norsk politi, som dengang havde hovedansvaret for efterforskningen bl.a. Øyvind Thorkildsen har udtalt, at man var fastlåst i, at dansk politi alene bad om, at branden skulle efterforskes udefra og begrænset til en omkommet person EMA. Man fik aldrig oplysninger om, at SeaEscape havde interesse i skibet og at der heri kunne være et motiv i forsikringssvindl.

Frem til 2011 har danske myndigheder fastholdt, at Henrik Johansen var skibets ejer og reder pr. d. 7. april 1990, selv om 2 norske domme fra 2005 og en landsretsdom fra 2006, begge stadfæstede, at skibet IKKE var ejet af Henrik Johansen, men af SeaEscape i USA

Vi har ikke forståelse for, at de overlevende og pårørende krav som forurettede efter branden ikke må anses som part i spørgsmålet om ansvaret i denne sag således, at tvivlen kan blive undersøgt objektivt og afklaret af andre end den myndighed som er inhabil nemlig Rigsadvokaten, som i 1990 havde et overordnet ansvar for, at denne sag var blevet undersøgt og efterforsket grundigt. Det giver ingen mening i et retssamfund at "ræven sættes til at vogte gæs"

Anklagemyndigheden har god grund til, at vildlede Folketinget og offentligheden i denne sag, idet sagen, hvis den bliver undersøgt objektivt, vil vise et helt andet billede end det som Rigsadvokaten har forklaret Justitsministeren og Folketinget.

Ingen har haft interesse i et væsentligt punkt i denne sag nemlig, at forsøge at følge pengestrømmen omkring en påstået handel af Scandinavian Star. Dette har vi forsøgt via Folketinget og medlemmerne samt via Retsudvalget, men der er aldrig fremkommet et eneste dokument som bevis for, at Henrik Johansen var skibets ejer.

Med rette burde Retsudvalget forsøge, at indhente følgende dokumentation via Justitsministeriet som ville være almindelig procedure i en straffesag.

Retspåtegnet dokumentation - Bankkvitteringer og skibsskøde dateret før d. 7. april 1990 som bevis for, at der er betalt helt eller delvist for skibet inden d. 7. april 1990

(Mike Axdal har dokumenteret, at der aldrig skete nogen transaktion)

Udskrift fra Bahamas Skibsregister som viser ejerskabet og rederforholdet samt navn på personer som er Maning owners gældende for en periode fra 1984 og frem til 2005
(Bahamas Skibsregister har, via den danske ambassade i Canada, givet oplysninger under ed, hvoraf det fremgår, at Henrik Johansen eller dennes selskaber i Danmark ALDRIG har været ejer eller reder af skibet)

Vurdering af Scandinavian Stars handelspris gældende for april 1990

(Lloyds Shipping har oplyst, at markedsprisen på netop Scandinavian Star i 1990, max ville udgøre 10 millioner USD og ikke, som i en påstået handel, 21,7 Millioner USD - Dette er bekræftet af Stena Line, som frem til d.30. marts 1990, ejede skibet)

Stena Lines salgspris til SeaEscape 1988 – 1993 ca. USD 7,3 millioner.

Kopi af udbetaling af skibets kaskoforsikring Fjerdesø juni 1990 til SeaEscape som ejer.

(SeaEscape modtog den fulde kaskoforsikring, på 24 millioner USD, altså ikke Henrik Johansen som ellers havde fået et kæmpe skattefradrag af den danske stat, for netop købet af skibet, som han jf. punkt 1 og 2 aldrig købte.

Dokumenter fra tvangsauktionen 1994 fra England over det udbrændte skib, hvor det er Niels Erik Lund undercover af SeaEscape der køber skibet tilbage fra auktionen (Man afventede dommen over Henrik Johansen som ejer, til man så solgte Scandinavian Star fra SeaEscape til ISP (International Shipping Partnere) som er alias SeaEscape. Dvs. man solgte skibet til sig selv)

Udtalelse fra Oslo Kommunes havnevæsen om formålet med den videre drift af ruten efter 1. maj 1990 hvor lejeaftalen på kaj området udløb i Oslo. Hvilket vil sige at Scandinavian Star ikke var tiltænkt, at skulle sejle på ruten Frederikshavn Oslo. Men kunne være en del i et motiv for at skaffe sig af med skibet, og for at få udløst en kaskoforsikring. (Er der nogen som sætter et stort projekt i søen for at skibet max kan sejle 1 måned på ruten?)

SKAT, Søfartsstyrelsen, Handelsregistret hos Politiet samt erhvervs og selskabsstyrelsen har aldrig haft registreret det påståede danske ejer selskab KS Scandinavian Star, hvilken dokumentation har anklagemyndigheden og Justitsministeriet som peger i anden retning?

Alle de brandtekniske eksperter som i 1990 var inddraget i Scandinavian Star sagen son blev lejet ind af dansk og norsk politi samt granskningsudvalget bl.a. Kjell Smidt Pedersen, Øystein Meland fra norske Sintef, undrer sig meget over, at de ikke fik lov til at efterforske hele brandforløbet på Scandinavian Star, men alene fik til opgave KUN at søge, at finde spor rettet imod en navngivet personer EMA. Dermed blev min. 4 brande aldrig undersøgt. Hvad er det anklagemyndigheden og Justitsministeriet udelukker i motivet for en forsikringsbrand, når sagen ikke er korrekt belyst?

Rigsadvokaten og Justitsministeriet bedes redegøre for hvordan man kan se bort fra 2 norske domme og kritik af dansk anklagemyndighed i samme, når dommene udtaler alvorlig kritik af dansk anklagemyndigheds håndtering og konklusion omkring ejerskabet til skibet pr d. 7. april 1990?

Justitsministeriet bedes fremkomme med en redegørelse på hvorfor ministeriet og underliggende etater i en 10 årige periode, mere end 25 ansøgninger om fri proces fra overlevende og pårørende, har givet afslag, henset til, at ansøgerne netop søgte at få danske domstole til, at vurdere nye oplysninger om ejer og ansvarsforholdet til skibet pr. d. 7. april 1990? Bl.a. har ansøger forsøgt, at få stadfæstet de 2 norske domme i danske domstole, hvilket er nægtet af Justitsministeriet. (Dette er i klar strid med menneskeretskonventionens art. 6, om fair retssag og behandling).

Hvorfor har anklagemyndigheden og Justitsministeriet nægtet de i sagen dømte Ole B. Hansen og skibets kaptajn Hugo Larsen, at få straffesagen genoptaget, når begge har anført, at de er uskyldige i kontrast af, at SeaEscape var skibets ejer og reder? Hverken Ole B. Hansen eller Hugo Larsen havde nogen tilknytning til SeaEscape imens, at Hugo Larsen hverken havde tilknytning til SeaEscape eller de af Henrik Johansens kontrollerede selskaber som blev dømt i sagen.

Hvorfor har Justitsministeriet nægtet familien til den i sagen mistænkte danske pyroman EMA som selv omkom i branden mulighed for, at få stillet et forsvar til rådighed i anklagerne rettet imod

denne for, at være den skyldige i massedrab på 159 passagerer og hvorfor er familien nægtet fri proces til, at få sagen genprøvet ved domstolene? Dette er også i strid med menneskeretskonventionen.

Hvorfor har Justitsministeriet nægtet, at høre brandekspertene om deres objektive vurderinger og synspunkter i sagen, senest ved høringen i Folketinget i 2010? Har ministeriet trukket på andre brandeksperter og i givet fald hvem og hvad var deres konklusioner? Samt mindst 159 andre påstande og spørgsmål.

Vi mener, at en undersøgelse af sagen vil tjene et reelt formål. Der har aldrig pågået nogen undersøgelse af sagen siden 1990. Hver gang Rigsadvokaten har haft sagen, er afgørelser kun bygget på antagelser og formodninger ved, at sagsbunkerne er blevet vendt og klager til justitsministeriet har kun ført til, at Rigsadvokatens afgørelser er blevet stadfæstet, uden undersøgelser.

Både Justitsministeriet, Rigsadvokaten, Statsadvokaten og Politiet har ved mange møder oplyst, at der aldrig pågik nogen undersøgelser dvs. afhøringer eller kontakt med andre personer og myndigheder selv om bl.a. Kammeradvokaten skarpt anbefalede dette.

Men på visse punkter fortsat knytter sig til sagen, er det vores opfattelse, at der gennem de senere år er fremkommet oplysninger der giver grundlag for en anden vurdering, end den myndighederne tidligere – efter særdeles i mangelfulde og utilstrækkelige vurderinger – er nået frem til.

Folketinget og mange gode medlemmer af Folketinget har, siden 1990, kæmpet for, at få vendt alle sten i denne sag, men med respekt af det store arbejde mange Folketingsmedlemmerne har i dagligdagen, kan man ikke overskue det kompleks i denne sag, og derfor læner sig op af autoriteten, som mange antager som den troværdige og kloge. Men det er i denne sag en stor fejl.

Lad mig minde om, at 159 mennesker omkom på Scandinavian Star, heraf 25 børn under 15 år. Jeg har som overlevende, der mistede 2 nære pårørende - min far Henning på kun 53 år og min bror Tonni på 31 år – dokumenteret, at Scandinavian Star sagen er den største skandalesag i mands minde,

Jeg har dokumenteret hvem som stod bag branden samt motivet hertil.

Jeg har endda givet navne på personer som var klar til, at stå frem og fortælle hele sandheden om planerne forud for branden samt givet myndighederne navne på personer som har deltaget i mordbranden, herunder personer som var villige til, at lade sig afhøre. Dette har dog ikke ført til nogen undersøgelse eller afhøring. Gerry Guimbathan, som var 3 maskinmester på Scandinavian Star, var ansat i SeaEscape, og var med ombord på brand natten. Han bor i Canada i dag. Han var med i planerne om, at brænde skibet af for SeaEscape. Han har tilkendegivet, at han er klar til at sige sandheden, netop fordi han ikke deltog i selve brandstiftelsen på skibet, men havde en anden rolle.

Hvor meget vil myndighederne og Folketinget have, før denne sag objektivt kan blive undersøgt af professionelle, og ikke amatører som frem til d.d. har haft ansvaret for denne drabssag?

Jeg tillader mig at gå ud fra, at denne skrivelse vil føre til handling.

At nogen tager dette alvorligt for os berørte og resten af retssamfundet.

vi har krav på, at denne sag undersøges til bunds og at det hele ikke bygger på antagelser og tilbøjeligheder.

Hvis man ønsker dokumentation og en sagsredegørelse kan Axdal Rapporten sendes på mail ved henvendelse på scandinavianstar@mail.dk

Hilsen
Overlevende og pårørende
Talsmand for Den Danske Støtteforening efter Scandinavian Star
Mike Axdal
Kjærsvvej 106
4220 Korsør