

”NOTAT” Scandinavian Star  
Maj 2011  
Sagen uopklaret.

Scandinavian Star sagen blev aldrig efterforsket, Rigsadvokaten dækker over politiets fejl og misinformerede Justitsministeriet som igen misinformerede folketinget. Dette skete for at dække over manglende beviser og fordi sagen var for kompliceret.

Krav om nedsættelse af uvildig undersøgelseskommission.

*Denne handlingsrapport er lavet af Mike Axdal til sikkerhed for, at de sidste oplysninger er med i sagen.*



*Redningsbåd fra Regal V i Indien – Alang d. 6. juni 2004.*

*Udtalelse og anbefaling fra Sintef Norges Brandtekniske Laboratorium d. 17. oktober 2004 v/ direktør Kjell Schmidt Pedersen.*

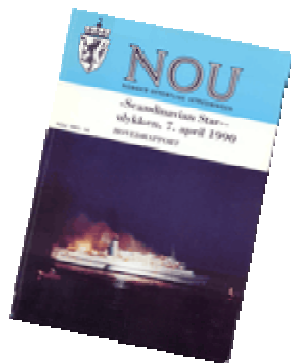
*Som det må forståes støtter vi ved Sintef en gjenopptagelse med bakgrunn i alle de fakta som har kommet opp i ettertid. Sintef mener det er spesielt viktig at vi blir gitt anledningen nå til å gå videre i analysen etter det tidspunkt at kapteinen forlot skipet. Sintef kan spesielt sjekke ut forholdene rundt hydraulikkørøret og videre analyser av ventilasjonshastigheten ved blant annet å studere bilder av bilene på bildekket. Dette må komme som en undersøkelse etter at beslutning om gjenopptagelse er tatt. Dette fordi undersøkelsene blir såpass omfattende og at de bør utføres med bakgrunn i en begjæring fra desom er bemyndiget*

**Tidligere retspræsident for Sø- og Handelsretten i København og ansvarlig dommer for søforklaringen Frank Poulsen mener, at Rigsadvokaten er inhabil grundet Rigsadvokatens tidligere berøring 1996-1997.**



*Mike Axdal og Frank Poulsen sep. 2004.*

**Stort set alle som var inddraget i Scandinavian star sagen i 1990 er i dag enige om, at sagen ikke længere er en politisag, men en sag for en uvildig kommission som skal undersøge alle aspekter omkring sagen og dens forløb igennem de seneste 21 år.**



**Granskningsudvalgets norske og svenske medlemmer er ingen undtagelse, men de ønsker indtil videre at forblive anonyme.**

**Statsadvokaten for København udtaler, at det er muligt, at Henrik Johansen har påtaget sig ansvaret for andres gerningen, men Johansen blev måske kun dømt fordi han alene påtog sig ansvaret og ingen sagde ham imod.**

**Det kan være Justitsmord i en sag Statsadvokaten selv kalder århundredes værste forbrydelse.**

**I øvrigt fik Statsadvokaten aldrig sagens dokumenter som han skulle konkludere ud fra.**



*Statsadvokat Hjorth og Mike Axdal okt. 2003.*

***Rapporten bygger på faktiske oplysninger hentet fra:***

***Søforklaringen.***

***Straffesagerne som ligger hos Rigsadvokaten.***

***NOU Granskningsudvalget.***

***Samtale med Retspræsident Frank Poulsen Sø- og Handelsretten.***

***Højesteretsdommer Tore Schei Oslo og Schei rapporten.***

***Norsk, svensk og dansk politi.***

***Brandchef Brynfors, Sverige.***

***Sintef Trondheim, Norge.***

***Dantest, Danmark***

***M.fl.***

***Konklusionerne og simuleringsprøverne og div. test er gengivet i denne rapport i forbindelse med, at kunne vurdere og sammenligne forholdene på Scanidnavian star natten til d. 7. april 90. Oplysningerne i denne rapport, med vedlæg fra medvirkende eksperter, skal give udtryk for de forhold som ikke var genstand for undersøgelser m.m. tilbage i 1990-1991 og senere.***

***Rekonstruktionerne er udført på et søsterskib til Scandinavian star.***

***De er bygget på samme værft og efter samme grundplan.***

***Dog blev Scandinavian star bygget i 1971 og søsterskibet i 1974.***

***Projektansvarlig Korsør - Danmark d. 1 Maj 2011***

***Mike Axdal.***

***Sekretær:  
Charlotte Ekstrøm.***

***Video og foto Redigering:  
Tom Benjaminsen.***

***Undersøgelser foretaget af Mike Axdal i Alang – Indien.***



***samt***

***Bahamas skibsregister – London.***

***London Company House.***

***Metropolitan register house London.***

***Spanien.***

***Miami – USA.***

***Nassau – Bahamas.***

***Monrovia - Liberia.***

***Canada, Grækenland, Danmark, Sverige samt Norge.***

***Denne Rapport vil bidrage med oplysninger som aldrig har været undersøgt eller efterprøvet.***

***Rapporten rejser også spørgsmål som der savnes svar og forklaringer på.***

***Formålet med denne rapport er, at en række forhold har været ønsket efterprøvet.***

*Dette er årsagen til, at Mike Axdal forsøgte rekonstruktion af branden på Scandinavian star, siden på søsterskibet Azur i Gibraltar, men begge undersøgelser mislykkes grundet en række omstændigheder.*

*Derfor blev der i juli, august samt oktober 2004 fortaget tekniske forsøg og test til samling med brandforløbet på Scandinavian star.*

*De tekniske forsøg og tests blev fortaget på et søsterskib som er i samme byggerække som Scandinavian star.*

*Ved forsøg d.6. oktober blev der fortaget omfattende sprinklertest.*

*Der blev fortaget i alt 3 skibstekniske forsøg samt teknisk gennemgang for, at vise situationen af forholdet på Scandinavian star natten til d.7. april 1990.*

*Sintef udtaler:*

*Jeg skal pressere, at det man benævner som rekonstruktion på søsterskibet har værdi for å visualisere strømningsforhold, samt en række andre tekniske undersøgelser og prøvninger altså en kvalitativ information. Vi har ikke grunnlag for å legge dette 100 % til gyund for en kvantitativ analyse.*

*Isåfall må ytterligere informasjon om lekksaekararakteristikker, viftekarakteristikker innhentes hos Sintef.*

*Medvirkende ved de skibstekniske forsøg var følgende repræsenteret:*

*Direktør ~~Kjell Schmidt Pedersen~~ Sintef Norges Brandtekniske Laboratorium.*

*Øystein Jæger Meland Fagansvarlig Brannsikkerhet - Leiv Eriksson Reinertsen Engineering. Senter 7492 Trondheim, tidligere ansat ved Sintef.*

*Øyvind Løberg - Aanderå måleteknik.*

*Ståle Eilertsen og Håkon Winterseth - Skansken Consult.*

*Gjermund Hagesætter - Stortinget.*

*Ståle Hansen & Lars Toverud – NRK.*

*Simon Brüel & Morten Kruger – DR.*

*Ejvind Pedersen – Dagbladet.*

*Terje Bergsvåg.*

*Mike Axdal.*

*D. 6. oktober 2004 gennemførtes sidste test prøvning af SS's sprinklersystem.*

*Forløbet af de udførte rekonstruktioner og teste er nøje noteret og videofilmet til brug for dokumentation.*

- 1.1. Ventilationssystemet.**
- 1.2. Ventilationssystemet 's funktion.**
- 1.3. Ventilationssystemets drift før og under branden.**
- 1.4. Ventilationssystemet betydning for brandens udvikling.**
- 1.5. Konklusion.**

- 2.0. Branddørene.**
- 2.1. Branddørenes funktion.**
- 2.2. Branddørenes drift under branden.**
- 2.3. Branddørenes betydning før og under branden.**
- 2.4. Konklusion.**

- 3.0. Hydraulikrøret i 300 korridoren.**
- 3.1. Hydraulikrørets tilstand.**
- 3.2. Hydraulikrørets betydning for branden.**
- 3.3. Konklusion.**

- 4.0. Brandpumpernes beskrivelse.**
- 4.1. Brandpumpernes funktion under branden.**
- 4.2. Brandpumpernes betydning under branden.**
- 4.3. Konklusion.**

- 5.0. Løsepumperne.**
- 5.1. Løsepumpernes funktion.**
- 5.2. Løsepumpernes betydning for branden.**
- 5.3. Konklusion.**

- 6.0. Skibets styresystem.**
- 6.1. Konklusion.**

- 7.0. Skibets ballast og trimsystem.**
- 7.1. Skibets ballast og trimsystem funktion.**
- 7.2. Skibets ballast og trimsystem under branden.**
- 7.3. Konklusion - vand i maskinrummet.**

- 8.0. Sprinklersystemet.**
- 8.1. Sprinklersystemets funktion.**
- 8.2. Sprinklersystemets betydning under branden.**
- 8.3. Konklusion.**

## ***Endelig Konklusion.***

*Som gengivet i tidligere rapporter til Stats- og Rigsadvokaten så er vi ikke i tvivl om, at branden på Scandinavian star kun kan være foretaget af personer som var/er skibskyndige og med kendskab til Scandinavian stars tekniske systemer.*

### ***Rekonstruktionerne.***

*Mike Axdal gennemgik planen af forløbet for deltagerne herunder forklaring af hvordan rekonstruktionen og testene skulle gennemføres.*

*Mike Axdal fremviste ved gennemgang skibets indretning i de aktuelle områder for testen.*

*Øyvind Løberg - Aanderå Måleteknik tilrettelagde måleudstyr i placeringer på følgende områder:*

### ***1.1. Ventilationssystemet.***

- 1. Ved skydedør til agter trappehus styrbord side bildæksniveau.*
- 2. Ved dæk 5 i indgang til tværkorridor styrbord.*
- 3. Ved dæk 5 i udgang til trappehus bagbord side agter.*
- 4. Ved skydedør agter bagbord side på nederste bildæksniveau.*

*Testene blev gennemført i 3 kategorier.*

### ***1.2. Ventilationssystemet 's funktion.***

*Trin 1: 1 B/B agter ventilatorer på halv kraft og udsugning. ( ca. 1850 m<sup>3</sup>/min.)*

*Ved lastning og losning i havn køre systemet.*

*Trin 2: 2 ventilatorer på indsugning fuld kraft (ca.7400 m<sup>3</sup>/min.) og 2 ventilatorer på udsugningfuld kraft (ca. 7400 m<sup>3</sup>/min.)*

*Indsugningen er i den ende af skibet hvor lasterampen er nede.*

*Alle ventilatorer bruges ikke samtidig på noget tidspunkt men har følgende kapacitet.*

*Trin 3: Alle ventilatorer på indsugning - (ca. 14.800 m<sup>3</sup>/min.)*

*Alle ventilatorer på uudsugning – (ca. 14.800 m<sup>3</sup>/min.)*

### ***1.3. Ventilationssystemets drift før under branden.***

***Konklusionen på test nr. 1 ventilationstest var, at trin 1 samt 2 kan udelukkes i startfasen på branden.***

***Ventilationen har med største sikkerhed kørt som beskrevet i trin 3, på et tidspunkt i startfasen af branden men for, at opnår de rigtige vurderinger bør billede samt videomateriale inddrages bl.a. fra bilerne som var parkeret lige udenfor skydedøren på bagbord trappeløb D.***

***Trin 3: Alle Ventilatorer på indsugning - ca. 14.800 m<sup>3</sup>/min.***

***Alle ventilatorer på uudsugning - ca. 14.800 m<sup>3</sup>/min.***

***Dette konkluderes udefra de målinger som blev foretaget, samt den fysiske test med balloner i de aktuelle områder.***

***Under forsøg med trin 1 samt 2 havde dette ingen påvirkning af de balloner som var placeret rundt i skibets indretning, selv om der var skabt et retningsbestemt træk udefra de forhold som var til stede på Scandinavian star natten til d. 7. april 1990.***



***Direktør Kjell Schmidt Pedersen og Øystein Jæger Meland  
Følger her målingerne fra ventilationsanlægget.***



#### **1.4. Ventilationssystemet betydning for brandens udvikling.**

*Men ved kørring af trin 3 sker der et enormt og ubeskriveligt retningsbestemt træk som opstår af det undertryk på bildækket og som igennem en åben skydedør på bagbord side agter til bildækket suger luften ud af skibet.*

*Det er vores påstand, at dette fik ilden til at sprede sig hastigt samt det forhold, at røgen i skibet spredte sig i hast.*

*Dette har med sikkerhed medvirket til, at mange som kunne være redet, desværre endte i døden. En gennemgang af bl.a. billeder som ikke har været tilgængelige i denne undersøgelse vil kunne afklare dette forhold udtaler Sintef.*

*Hvis man mener, at ventilationen kørte fra startfasen på bildækket og at skydedøren var åben ud til bildækket i trappeløb D bagbord, må jeg så en tvivl om dette forhold, så ville der ikke have været komme røg i passagerområderne som kunne medføre døden for de der lå og sov.*

*Røgen ville være blive trukket op direkte fra styrbord, tværs over skibet, ned på bagbord og ud på bildækket.*

*Denne teori bestyrkes af en ting mere nemlig den, at ventilationen i kahytterne fik tilført rent luft fra et separat ventilationssystem.*

*Dette giver overtryk i kahytten og overskuddet af denne luft suges ud igennem ristene i dørene i de enkelte kahytter, ud i korridorerne og frem til den tværkorridor hvor strømningerne er, altså suget fra bildæksventilationen.*

*Dette giver også forklaring på et andet forhold nemlig den, at ventilationen på bildækket først er sat i gang senere inde i branden eller, at skydedøren i trappeløb D bagbord, først er blevet åbnet senere inde i branden.*

*Det som også bestyrker mistanken er, at ventilationen først er startet ca. 10-15 min. inde i branden eller skydedøren først er blevet åbnet i samme tidsrum fra bildækket.*

*Det vi mener, er at branden har tilstrækkelig kraft til at udlede massiv røg som ligger sig i lommer fra 200 delen og ud i trappehuset og bevæger sig langsomt op og giver en enorm spredning ind i div. korridorer og samtidig med, at man fra broen stopper ventilationen og lukker branddørene i kahytsområderne, så vil røgen være lukket inde i gange på skibet og ca. i samme fase eller i umiddelbart min. før er ventilationssystemet på bildækket startet eller skydedøren blevet åbnet og derved er dette den sikre død for de som lå i kahytterne.*

*Bildæksventilationen bliver nu retningsbestemt i en passage som er lukket som en tunnel, men som ikke kan trække luft ud fra kahytsområder som er blevet lukket og ventilationen er stoppet inde i kahytterne.*

*Et andet men vigtigt forhold er følgende påstand:*

*Det er svært at kommunikere i modvind.*

*Det kender man sikkert bl.a. fra når man skal råbe på nogen i blæsevejer eller i modvind.*

*Lyden fra alarmen dæmpes væsentligt når der er et så enormt sug eller træk og dem som bor i en række områder hvor der er mere end 3-5 meter til alarmgiveren, ville aldrig få en chance for at høre varslingen, da lyden bliver trukket væk fra alarmgiverne.*

*Dermed er de forsøg som blev foretaget direkte på Scandinavian star også bygget på forkert skøn og beregning.  
Da dette skete uden hensyntagen til ventilationsforholdene samt anden larm på skibet.*



*Billedet viser ballonerne som flyver igennem skydedøren på bagbord side agter ud på bildækket.*



*Ballonforsøget blev iværksat for at følge strømmen og kraften i ventilationssystemet.*



*Terje Bergsvåg holder kort foredrag for de deltagende.*

### **1.5. Konklusion.**

*Direktør ~~Kjell Schmidt Pedersen~~ og Øystein Jæger Meland fulgte målingerne som blev foretaget af Øyvind Løberg - Aanderå måleteknik samt ballontestene i korridorområderne.*

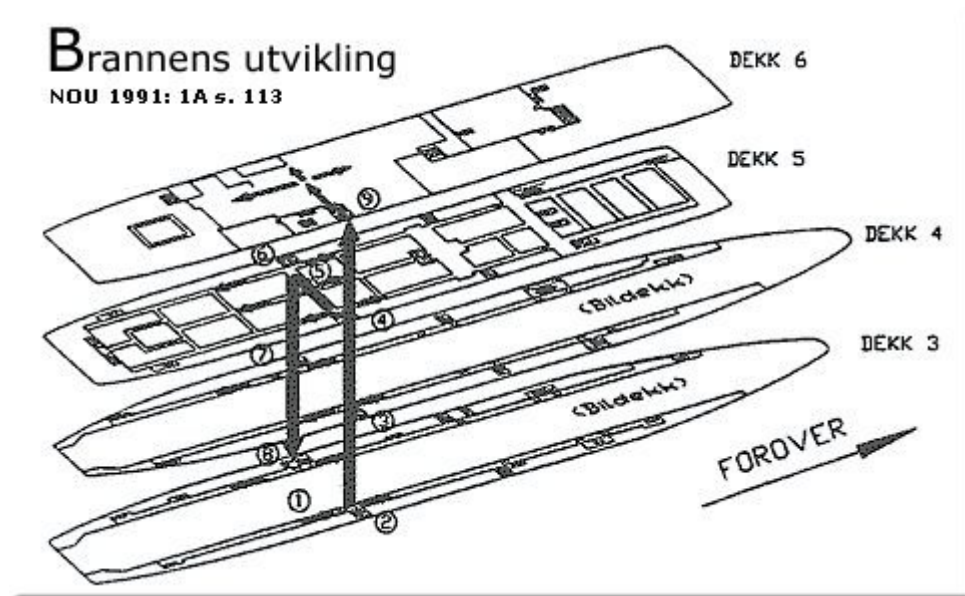
*Som tidligere nævnt kan hastighetsmålinger og kapacitetsdata fra rekonstruksjon som ble gjennomført bearbejdes videre. Intuitivt etter å ha vært med på forsøkene vil jeg si at det vi så trolig vil underbygge tidligere konklusjon (jfr Sintef rapport STF 25 F90010) om ventilasjonsanleggets betydning i den tidlige fasen av brannforløpet.*

*Undersøgelserne viser, at der klart er tale om, at ventilationssystemet hadde betydning for hastigheden på brandens spredning og ingen er i tvivl om, at ventilationen er blevet startet samtidig med, at brand nr.2, hovedbranden, blev påsat i 200 sektionen eller umiddelbart efter at branden blev påsat.*

*Som beskrevet under punkt 3, at systemets hastighed i dette trin aldrig blev anvendt hverken under sejlads eller i havn.*

*Ved de tekniske undersøgelser kan det udelukkes, at branden ville have spredt sig både med hastighed og som retningsbestemt og der skal meget uheldige omstændigheder til, at en brand udvikler sig så den går ned i et område som det skete på Scandinavian star.*

Se skitsen nedenfor:



Billede af brandens udvikling.

*Forholdet med ventilationsanlæggets betydning under branden sammenholdet med andre forhold så som hydraulikrørs branden*

*Branddørens betydning under pkt. skibets styresystem, skibets brand og læsesystem og skibets sprinklersystem så er der for mange omstændigheder til, at der er tale om tilfældigheder.*

*Det anbefales, at der foretages en fuldstændig rekonstruktion som kan vise den rigtige måling under de rigtige forhold.*

*Sintef menes være i besiddelse af denne fagkundskab både praktisk og teknisk.*

## **2.0. Branddørene.**

*samt*

### **2.1. Branddørenes funktion.**

*Branddørene på Scandinavian star har til formål at begrænse en brand i, at udvikle sig til andre områder.*

*Branddørene er typisk i grupper i opdelte brandzoner og dørene kan udløses enten fra kommandobroen eller manuelt ved den enkelte dør.*

*Som regel lukkes dørene parvis.*

*Dette vil sige, i en lang korridor lukkes begge døre i enderne af korridoren.*

*I korridorer som kun er udstyret med en branddør, lukkes denne sammen med andre døre i samme zone.*

*Dørene skal altid være åbne under almindelig drift.*

*Skydedøre på bildækket fra trappehuset skal altid være lukket og må ikke blokeres i åbenstilling på nogen måde.*

*Skydedørene har til formål, at stoppe en evt. brand enten fra bildækket ind i trappehuset eller omvendt fra trappehuset ud på bildækket.*

## ***2.2. Branddørenes drift under branden.***

*Branddørene på Scandinavian star styres som omtalt fra kommandobroen eller manuelt ved den enkelte dør.*

*Det vil sige, at der ikke er nogen automatik i forbindelse med røg eller varmemeldere.*

*Efter branden konstaterede man, at der var fejl på enkelte døre i de områder som var beskadiget af branden.*

*Døre som ikke havde lukket sig samt døre som forsat sad i åben stilling.*

## ***2.3. Branddørenes betydning før og under branden.***

*Branddørene blev ikke lukket i de områder hvor branden var startet og udviklede sig, da konstruktionen var på en sådan måde, at man manuelt fra kommandobroen skulle udløse dørene efterhånden som man fik meldinger om brand i de enkelte områder.*

*Den menneskelige faktor var den eneste som kunne indikere brand ved, at passagerer skulle trykke brandtryk ind i diverse områder.*

*Da der ikke var nogen passagerer i området for hovedbranden ved trappe D agter styrbord, fremkom der ingen alarm herfra og branden kunne uhindret løbe fra 200 korridoren ud i trappehuset D styrbord agter og op i skibet til tværkorridoren på dæk 5, derfra over skibet og ned i trappehus D bagbord side.*

*På grund af en bevist åbenstående skydedør i bunden af trappehuset bagbord i D, kunne ilden uhindret forsætte ud på bildækket og antænde bilerne som hold parkeret uden for skydedøren.*

*Branddøren fra 200 sektionen ud til trappehus D styrbord agter, ville selv om kommandobroen ville havde forsøgt at få den lukket, ikke blive lukket.*

*Oberst Nordset som var passager, havde kort tid før branden forundret konstateret en 4x4 bjælke sat i klemme i en dør i en højde af ca. 1,60 cm.*

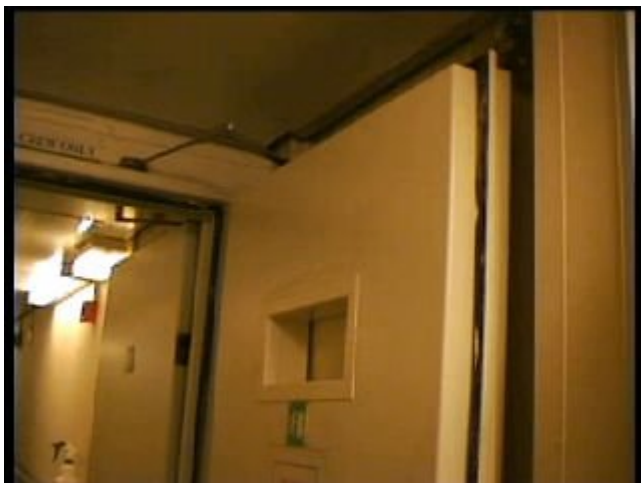
*Bjælken var sat ind i døren så den var presset op imod magnetkontakten bag døren.*

*Grunden til at denne bjælke ikke har været et objekt i efterforskningen må bero på, at bjælken er brændt op og døren kan være lukket herefter, så det for efterforskerne ikke har set ud som der var noget påfaldende i dette.*

*Men bl.a. ved afhøringsrapporter fra Major T. Nordset, er der opserveret i døren fra trappehuset D styrbord ind til 200 korridoren og ikke som nogle tror i skydedøren ud til bildækket, denne observation er sket ca. 1-2 timer før hovedbrandens start.*

*Branden kunne uhindret passere denne dør, som først blev lukket da bjælken var brændt op og katastrofen var en konstatering.*

*Hvem har isat denne bjælke og hvorfor?*



*Tilsvarende dør var blokeret i åbenstilling med en tilpasset 4x4 træbjælke i startfasen af branden til bjælken brændte op.*

*Havde bjælken ikke vært sat i denne dør, havde døren antageligvis vært lukket og med stor sandsynlighed lukket branden inde.*

*Døren blev først lukket da dette skete manuelt fra kommandobroen.*

*Hvis og såfremt at denne sektion var blevet lukket fra kommandobroen, noget som man er svært usikker på skete, idet bl.a. Sintef tidligere har udtalt, at døren blev lukket i de zoner hvorfra man havde modtaget alarm fra via de brandtryk som er monteret i div. korridorer og der kom ingen brandmelding fra 200 sektionen og derfor troede man på kommandobroen antageligvis ikke vidste at det brændte der, hvorfor dørene ikke blev lukket.*

## **2.4. Konklusion.**

*Som beskrevet i pkt. 2.3 så er der flere faktorer som går på, at branden udvikler sig til en kæmpe katastrofe.*



*Billede af tilsvarende skydedør på bildækket.*

### ***3.0. Hydraulikrørets i 300 korridoren.***

*I 300 korridoren på dæk 3 styrbord, ligger installations rørene til skibets hængedæk som er hydraulisk.*

*Systemet betjenes fra et aflukket rum i tilknytning til bildækket mens tanken for hydraulikolien ligger i maskinrummet.*

*Systemet anvendes til bilelevatoren på bildækket samt selve hængedækket.*

#### ***3.1. Hydraulikrørets tilstand.***

*Efter branden kunne man konstatere et rør med brud.*

*Dette rør var fra nævnte system.*

*Røret er deformeret og med hjælp trukket ud af sin samle Kobling.*



*Billede af røret.*

*Ved nærmere undersøgelse må det med største sandsynlighed nu udelukkes, at branden eller varmen fra branden har forårsaget dette brud på røret.*

*Sintef uttaler:*

*Man tvivler på opplysningene om, at defekten på røret skyldtes varmepåvirkning fra branden. Årsagen skal finnes på et helt annet sted, da dette heller ikke er forenelig med, at branden ved dette rør først oppstår mange timer etter, at hovedbranden var blitt bekæmpet og at der i den mellemliggende periode ikke var brann i dette område omkring hydraulikrøret i 300-seksjonen. Røret, etter vores vurdering, manuelt sabotert dvs. trukket ut fra vegg etter man først har løsnet forskruingen i samlekoblingen.*

*Under rekonstruksjon ombord i søsterskipet sept. 2004 ble det innhentet en del tilleggsinformasjon om hydraulikk-systemets oppbygging og virkemåte samt generelle opplysninger om rørdimensjoner, materialvalg osv. Etter foreløpig vurdering ( må det presiseres at det er blitt gjort betraktninger som tyder på at branneeffekten på røret fra en rumbrand (cabin) ikke kan gi deformasjon tilsvarende den man ser på bildet. Forholdet kan utdypes gjennom beregninger på grunnlag av det materialet vi nå besdter. Dette i sammenheng med de andre opplysninger som nå foreligger om drift av hydraulikk-systemet ombord i SC, oljemengder, tidsforløp osv gjør at dette tema nå kan avklares med en helt annen presisjon end tilfældet på det tidspunktet utdringen (NOU) ble forfattet.*

*Teknisk uttalelse fra fagekspert:*

*Hovedlinjen har dia. 42 mm og deretter avtar dimensjonen ned til 26 mm for en seksjon og ytterligere ned til 13 mm for enkelte ventiler. Som fotoet viser, kan rør enkelt kobles fra med skrunøkkel.*



*Bilde av tilsvarende hydraulikrør.*



*Derefter har nogen startet hydraulikpumpen således, at alt olien i hydrauliktanken er sprøjtet direkte ud i branden.*

*Vi ved, at tanken var tom efter branden og at pumpen var sat på on.*

*Dette system bruges kun i havn og ikke når skibet er på havet.*

*Det er teknisk umuligt, at dette rør er gået i stykker af sig selv.*

*Dette konkluderer Sintef i en særskilt udtalelse.*

*Sintef udtrykker skeptisk overfor de officielle oplysninger og mener at dette skal og bør undersøges grundigt hvilket ikke er sket før.*

### ***3.2. Hydraulikrørets betydning for branden.***

*Lækagen fra hydraulikrøret har medført, at branden ikke kun menneskeligt men også materielt har haft betydning.*

*Dels den alvorlige fare for brandmandskabet som havde svært ved, at bevæge sig ind til branden uden, at de selv ville blive antændte af varmen.*

*Ser man på den materielle side så er der ingen tvivl om, at ca. 50 % af branden på Scandinavian star og dermed omfanget af skaderne kunne været undgået, hvis denne brand ikke var opstået.*

*Selve overdelen af skibet ville næppe have været brændt.*

### ***3.3. Hydraulikrørets konklusion.***

*Vi må udtale, at røret har været udsat for sabotage.*

*Da det er teknisk umuligt, at røret af sig selv skal løsne sig ud af koblingen, at pumperne kan starte sig selv og at røret kan få en bøjning i den form røret fremstår i.*

*Røret er påvirket af menneske hænder.*

## ***4.0. Brandpumper.***

*Scandinavian star havde 4 separate brandpumper placeret på div. steder fordelt over maskinrummet.*

*Hver pumpe havde en kapacitet på 90 m<sup>3</sup>/t.*

*Dette er beskrevet i NOU rapportens vedlæg udgave.*

*Scandinavian star havde endvidere en nødbrandpumpe som blev drevet af en diselgenerator.*

*Samlet kapacitet ca.450 m<sup>3</sup>/t.*

### ***4.1. Brandpumpernes funktion under branden.***

*Som bl.a. omtalt i Granskningsudvalgets rapport NOU 1991, samt det som fremkom under Søforklaringen.*

*Efter Oplysninger fra brandmandskabet fra Gøteborg, var brugen af brandpumperne begrænset under branden til kun, at være en` pumpe.*

*Brugen af denne pumpe måtte indstilles mange gange i timen, da det efter det oplyste fra maskinchefen, var eneste pumpe som var under funktion og eneste pumpe ombord som kunne bruges men, at pumpen samtidig virkede som eneste lænsepumpe på skibet.*

#### **4.2. Brandpumpernes betydning under branden.**

*Kun en ud af 4 pumper samt en dieseldrevet nødpumpe blev anvendt under branden.*

*Maskinchefen oplyste, at der kun var den ene pumpe som kunne anvendes og at pumpen havde den dobbelte funktion, at den både kunne pumpe og lænse men, at man så skulle stille pumpen om.*

#### **4.3. Konklusion.**

*Kun en blev anvendt og ingen har tilsyneladende set det som sin opgave, at undersøge hvorfor kun en af 5 pumper blev anvendt under branden.*

*Dette fik fatal betydning både menneskeligt men også materielt.*

*Maskinchefen holdt under hele redningsauktionen på, at der kun var en` pumpe som kunne anvendes og den pumpe skulle anvendes både til at give vand til brandslukningen og lænse skibet for vand.*

*Dette var usandt.*

#### **5.0. Lænsepumperne.**

*Scandinavian star havde mindst 4 lænsepumper med kapacitet 130 m<sup>3</sup>/h pr. pumpe samt en nødlænsepumpe i tilknytning til hovedmaskinen.*

*Disse lænsepumper havde ingen relevans eller tilknytning til brandpumperne og havde kun en funktion, at lænse ikke pumpe.*

*Som ellers gengivet fra maskinchefen.*

*Det er således forkert som beskrevet i Granskningsudvalgets rapport, at der kun var en 2 funktionel pumpe på skibet.*

*Hvis Scandinavian star kun havde haft en` og kun en` pumpe, hvad skulle man således stille op hvis denne pumpe blev kortsluttet eller gik i stykker under en redningsaktion eller hvis skibet tog vand ind.*

### **5.1. Læsepumperne funktion.**

*Læsepumperne er separate pumper som uafhængig af brandpumperne betjenes hver for sig enkeltvis.*

*Læsepumperne er placeret forskellige steder i maskinrummet og ikke i tilknytning til brandpumperne, af den enkle årsag, at hvis der opstår brand eller strømsvigt er der en` og kun en` pumpe som går ud af funktion, imens de andre kan køre forsat.*

*Alle pumperne så som brand- og læsepumperne kører automatisk på nødstrøm hvis hovedmaskinens strømforsyning falder ud.*

### **5.2. Læsepumperne betydning for branden.**

*En` og kun en` læsepumpe blev brugt under branden grundet i, at maskinchefen har udtalt, at man enten måtte pumpe eller læse.*

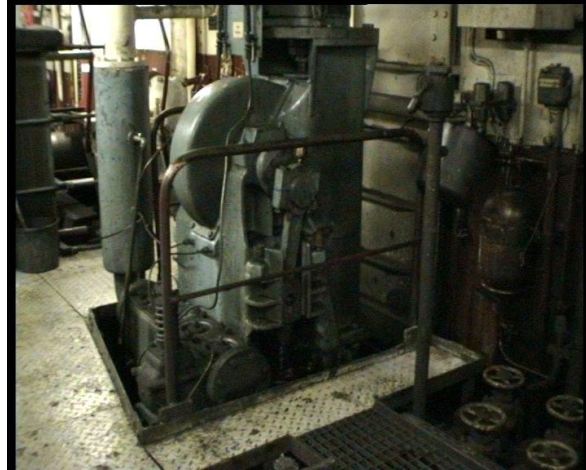
*Begge ting kunne ikke lade sig gøre samtidig.*

*Hvilket er et falsum.*

### **5.3. Konklusion.**

**Brand - og Læsepumper.**





*SeaEscapes besætningen vildledte brandfolkene om dette forhold og dette saboterede brandslukningen og udsatte de ombordværende for en alvorlig fare samtidigt med, at maskinchefen og de øvrige besætningsmedlemmer påførte skibet unødigt materiel skade. Endvidere var der ved hovedmotor en søvandpumpe som kan bruges til nødlæsning. Dette er 2 stk. pumper med kapacitet på 950m<sup>3</sup>/h pr. pumpe.*

#### **6.0. Skibets styresystem.**

*Styresystemet på Scandinavian star var i 1990 et moderne system. Dette efter at skibet havde en brand i 1988 og alt fra maskindelen blev udskiftet. Dette gælder både styresystemet, brand- og lænsepumper, alt el og dieseludstyr.*

*Styresystemet på Scandinavian star kunne kontrolleres fra maskinrummets kontrolpanel, samt på kommandobroen.*

*Ganske naturligt.*

*Men systemet kunne også maureres manuelt fra maskinen.*

*Under branden på Scandinavian star forsøgte kaptajnen, at starte skibets motorer op kl. ca. 03.00 for at dreje skibet på tværs af vinden.*

*Dette for at undgå røg chikanen på broen.*

*Men styresystemet var koblet ud fra maskinrummet og selv om kaptajnen flere gange bad om kontrol, fik han af vide, at de ikke kunne gøre noget.*

*Beskeden kom fra Steinhauser.*

*Steinhauser sagde han forsøgte at finde fejlen.*

## **6.1. Konklusion.**

*Kaptajnens forsøg på enten at sejle skibet længere ind imod Sverige blev saboteret.  
Kaptajnens forsøg på at undgå røgen, for selv at blive længere ombord, blev saboteret og efter branden kunne man konstatere, at der ikke var nogen fejl i installationerne til styrsystemet  
Dette vil med andre ord klart sige, at maskinchefen er skurken som hindrede, at skibet skulle nå havn eller at kaptajnen i det hele taget skulle opnå kontrol af skibet.*

## **7.0. Skibets ballast og trimsystem.**

*Trimtankene.*

*Originalt er trimtankene på 42 Tons.*

*Ved brug af trimtankene kan man opnå en slagside på max 2.5 grader.*

*Ballasten pumpes ind med ballast pumpen som har en kapacitet på 200 m<sup>3</sup>/h.*

## **7.1. Skibets ballast og trimsystem funktion.**

*Trim anvendes kun når skibet skal justeres efter anbringelse af gods på skibets dæk.*

*Dette kan max give 2,5 % slagside enten til styrbord eller bagbord.*

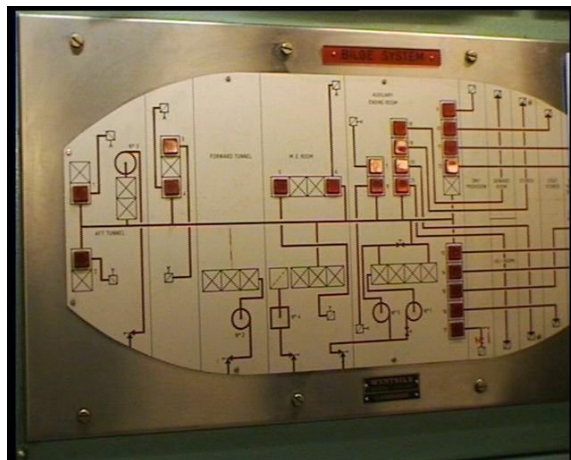
*Ballast anvendes kun i ekstreme tilfælde f.eks. ved havari og eller hvis skibet tager vand ind i en lodret vandtæt zone.*

*På skibe som er forlænget efter de normale målestoksforhold er det kendt, at man trækker søvand ind i midterste ballasttank.*

*Dog max 200 tons der gør skibet lidt mere stabilt i ekstremt hårdt vejr, dog sker dette kun så længe, at skibet sejler i storm eller orkan.*

*Som bekendt var dette ikke tilfældet i Skagerrak d. 7. april 1990.*

## 7.2. Skibets Ballast og trimsystem under branden.



*Betjeningsoversigt ballast og trimtanke.*

*Scandinavian star, havde allerede kort tid efter hovedbranden var brudt ud, slagside til styrbord. Ca. 30 minutter efter hovedbranden startede, er det dokumenteret, at skibet havde en slagside på 7-9 grader på styrbord.*

*I mine undersøgelser årene efter branden, fandt jeg ingen forklaring og eller mistanke på den alvorlige slagside.*

## 7.3. Konklusion vand i maskinrummet.

*I Søforklaringen hvor skibets Chefelektriker Hr. Rytter forklarer sig, kommer sandheden frem. Vand i maskinrummet i alvorligt omfang til ca. 1 meter over tanktop.*

*Men ingen stillede yderligere spørgsmål eller undersøgte forløbet.*

*Rytter blev af spørgeren korrigeret og Rytter begyndte nu at tale om, at dette måtte stamme fra slukningsvandet oppe i skibet.*

*Men denne forklaring stemmer ikke med virkeligheden.*

*Rytter udtaler, at hans observation sker kl. ca. 06.00 - men i tidsrummet fra kl. ca. 02.00 og frem til kl. 06.00, har der slet ikke været nogen brandslukning på Scandinavian star.*

*Det er først når der sker indsats fra land, at man påbegynder slukningsarbejdet på skibet med brug af skibets eget pumpesystem.*

*Et andet forhold er, at vand fra slukningsarbejdet oppe i skibet ikke ville havne i maskinrummet, men gå direkte ud i havet via de åbne kanaler som ligger mellem hvert dæk.*

*Det er klart, at der altid kan ligge lidt vand i siden af skibet når det i forvejen har en slagside.*



*Billede illustration af slagside på styrbord.  
Samme slagside ca. 7-9 grader  
Som det ses ligger skibet tungt i vandet.*

*Men altså ikke nok til, at dette på nogen måde ville have betydning som kunne registreres.  
Derfor var det kun spil for galleriet, da man tilkaldte sprængningsfolk for at springe hul i siden på skibet for at få vandet ud.*

*Skibet havde, selv efter at der var sprunget hul få steder, samme slagside som før.*

*Det er logik, at problemet skulle findes i nedre del af skibet.*

*Enten på bildæk eller i maskinrummet.*

*Og på bildækket var der ikke noget at konstatere udover, at bilerne var lastet på en uforklarlig måde.*

*Lastbilerne på den ene side og personbilerne på den anden side.*

*Dette kommer jeg tilbage til under sprinklersystemets betydning.*

## **8.0. Sprinklersystemet.**

*Scandinavian star er bygget i 1971 og underlaget Solas 74.*

*Skibet havde kun sprinklere på bil - og lastedæk.*

*Sprinkler pumper 4 stk.*

*Kapaciteten til hver pumpe er 167,5 m<sup>3</sup>/ h.*



*Sprinkler ventilerne som er i separat rum sammen med ventilationsstyringen.*

### **8.1. Sprinklersystemet funktion.**

*Sprinklersystemet har kun til formål, at slukke eventuelle brande på skibets bil - og lastedæk og ikke udenfor disse områder.*

### **8.2. Sprinklersystemet betydning under branden.**

*Straks efter maskinchefen kom ind på broen, noget tid efter at der var slået alarm, trykkede han på brandpumperne efterfølgende aktiverede han sprinklersystemets pumper.*

### **8.3. Konklusion.**

*Som nævnt under pkt. 8.2. aktiverede maskinchefen systemet uden, at have nogen vurdering af hvor branden var opstået samt hvor og hvordan branden udviklede sig i skibet.*

*Det er min påstand, at maskinchefen som led i andre operationer havde en plan med, at sprinklersystemet skulle sættes i gang i denne fase og som nævnt i pkt. 7 til 7.3 så tror jeg, at forklaringen skal findes i en nøje planlagt auktion.*

*Først måden skibet var losset på, tunge køretøjer på styrbord lette på bagbord, herefter udviklede man sig en slagside som ikke kunne kontrolleres fra broen og samtidig kommer hovedbranden.*



*Med en nu tiltagende slagside på ca. 7-9 grader skulle man simulere, at branden var bredt sig til bildækket igennem den åbne skydedør på bagbord agter nederste bildæk og her skal sprinklersystemet så komme ind.*

*Slagsiden var allerede alvorlig i startfasen ved hovedbranden og på videooptagelser fra bl.a.*

*Stena saga ses slagsiden da Saga kommer frem til Scandinavian star kort tid efter der er udsendt mayday.*

*Sprinklerne består af 4 pumper som hver giver 167,5 m<sup>3</sup>/t direkte ind på bildækket.*

*Dette betyder, at bildækket bliver til en skøjtebane fyldt med vand og bildækket er et glat malet dæk, derfor vil bilerne ruche fra bagbord til styrbord og skibet ville straks krænge så alvorligt, at dette ville have medført kæntring.*

*Men Planen slog fejl af den årsag, at sidste gang man havde haft sprinklerprøve på skibet havde man glemt, at efterskylle sprinklervandet som er rent søvand med ferskvand således, at samtlige sprinklere var rustet fast og derved ikke kunne udløses. Oplysningerne er gengivet i NOU Granskningsudvalget under pkt. Sprinklersystemets betydning under branden. Samt oplysninger som fremkom under søforklaringen.*

*Dette blev manges redning, at ingen fik held til at få udløst systemet.*

## **10.0. Brandene.**

*Første brand sker uden for kahyt 416-418.*

*Arnestedet er linned, papir og pap fra skibets Taxfree butik. jvf. Øyvind Thorkildsen m.fl.*

*Anden brand er i 200 korridoren nederst i skibet styrbord agter.*

*Arnestedet er madrasser, papir og pap fra skibets Taxfree butik. jvf. Øyvind Thorkildsen m.fl.*

*Brand nummer 3, er hydraulikbranden i 300 korridoren midtskibs styrbord agter.*

*Brand nummer 4, vi antager at branden som overtændte ved ankomsten til Lysekil også er anlagt, da brandmandskabet havde kontrol over de tidligere brande.*

*Brandene opstod samtidig med at besætningen fra skibet gik i land.*

*Brandene 5 og måske 6, er efter vores vurdering forsøgt anlagt i bunden af trappehusene agter på styrbord samt bagbord, men vi kan ikke sige hvornår dette er forsøgt anlagt og antændt, vi kan kun konstatere, at politiet konkluderede med disse arnesteder.*

*Dette bestyrkes af Politiinspektørerne Knutsson og Holmberg Uddevalla Politiet Sverige.*

## **Endelig Konklusion.**

*Branden på Scandinavian star er påsat og planlagt af stedskendte personer som må være ibland personer som var på skibet og her kan passagerer udelukkes.*

*1. Effekterne på brandsted nr. 1 og 2 er identiske. jvf. Øyvind Thorkildsen m.fl.*

*2. Branddørene er blokeret i åbenstilling i centrale områder før branden og kun i de områder hvor branden siden skulle sprede sig.*

**3. Ventilationssystemet på bildækket blev aktiveret på fuld kraft på samme tidspunkt som hovedbranden startede. jvf. forklaringer fra passagerne Harry Leif Jensen, Arvid Rusten og Kristen Blenheim m.fl.**

**4. Skibet havde voldsom slagside i startfasen af branden på ca. 7-9 grader på styrbord. Dette ca. 4 timer før, at der blev iværksat brandslukning på skibet. Årsagen lå i, at der i maskinrummet var omfattende meget vand til ca. 1 m. over tanktop. Jvf. Hr. Rytters forklaring.**

**5. Maskinchefen startede brandpumper samt forsøgte, at aktivere sprinklersystemet uden først, at undersøge hvor branden var samt brandens omfang og skibet havde kun sprinklere på bildækket.**

**6. Bilerne på bildækket var lastet på en mystisk måde. Tunge køretøjer på styrbord og de lette på bagbord. Dette sammenholdt med skibets slagside og det forhold, at man forsøgte at få sprinklersystemet i gang, ville have medført en skøjtebane på bildækket som igen ville føre til, at bilerne fra bagbord ville ruche over på styrbord og det ville være en kendsgerning, at skibet ville ligge sig ned og efterfølgende synke.**

**7. Hydraulikrøret i 300 sektionen er uomtvisteligt blevet saboteret og efterfølgende er olien brugt til, at nære ilden på skibet, da systemet kun kan aktiveres i et lukket rum og det forhold, at tanken til olien var tom efter branden samt, at pumpen stod på on efter branden. Branden opstod mange timer efter, at branden i 200 sektionen og trappehuset var slukket. Røret er teknisk blevet vurderet. Der er kun en måde at røret kan findes i det forhold som røret er vist efter branden nemlig sabotage.**

**8. At man brugte ventilationssystemet til, at få så hurtig og alvorlig spredning i en retningsbestemt brand, som skulle medføre umiddelbar totalskade helt ned til bilerne på bildækket. (billede fra bildækket.) Hvordan kunne maskinchefen uden først at være på bildækket vide, at der var behov for sprinklernes hjælp. Han viste brandforløbet uden nogen tvivl.**

**9. Hvordan kan man tro, at en passager EMA som jvf. obduktionsrapporterne siger, at manden er død i startfasen af hovedbranden påstå, at manden EMA skulle stå bag de efterfølgende brande?**

**10. Hvordan kan man forholde sig til dokumenter i sagen, hvis oplysningerne ikke efterprøves og hvis dokumenternes indhold udviser enten fabrikation?**

**11. Hvad var det for bilag som blev fremlagt i Søforklaringen om ejerskabet til skibet og som samme dag blev trukket tilbage af Advokat Bent Nielsen og Rosenmeyer Poulsen og erstattet med et nyt? Hvor er kopien af det omstridte brev som Retspræsidenten Poulsen i august 2004 har udtalt sin bekymring om. (måske en police udstedt allerede d. 28 marts 90 og ikke den officielle udgave som blev fremlagt i Søforklaringen.)**

**12. Poulsens bekymring er, hvorfor branden på Scandinavian star aldrig blev efterforsket som en kriminalsag hvor man undersøgte motiver.**

**Frank Poulsen er stærkt utilfreds med, at politiet, Stats- og Rigsadvokaten samt Justitsministeriet gang på gang i de forgange 14 år, igen og igen har henvist til oplysninger i søforklaringen om skibets ejer og rederforhold.**

**Dette var et tema som på ingen måde indgik og i det hele taget blev behandlet i forklaringen siger Poulsen.**

**Hvis nogen våger, at henvise til det retsforum jeg havde ansvar for, så tager jeg skarpt afstand til dette.**

**Dette var en politiopgave men den formåede politiet åbenbart ikke at løfte og derfor må der andre kræfter til at vende sagen.**

**Jeg ser kun, at dette bliver en ny kommission som er uvildig og objektiv.**

**13. Hvorfor fik de brandtekniske eksperter klar besked på, at branden kun skulle undersøges som en almindelig ildspåcættelse og ikke som drabssag eller kriminalsag?**

**Sintef ~~Kjell Schmidt Pedersen~~ udtaler:**

**Sintef fik ikke besked om noe som helst i forhold til tilfældig ildspåcættelse eller kriminelt. Vi fik ikke besked om å undersøke i forhold til om noe kriminelt var utført. Vi fikk imidlertid besked om å beskrive brannforløpet frem til kapteinen gikk fra skipet. Det ble aldri yttret til oss at det kunne være noe kriminelt. Hadde vi fått besked om en slik mistanke ville vi nok ha krevet å undersøke mer enn vi gjorde, blant annet i forbindelse med at brannen i 300- seksjonen var intens ut på formiddagen 7 april. Vi fant det merkelig at brannen tok seg opp der på dette tidspunktet.**

**14. Hvorfor gemte/fjernede Politimester Lemming vigtige oplysninger fra d.7. - 8. august 1990 som viste, at skibet var ejet og drevet af SeaEscape og ikke af Henrik Johansen eller dennes påståede selskaber.**

**Disse oplysninger tilgik aldrig efterforskerne i sagen jvf. Leif Christensen tidligere Frederiksberg Politi.**

**Fra Industriministeriet, udenrigsministeriet, Den Danske Ambassade i London, Bahamas skibsregister i London og hele papirgangen den anden vej, som sluttede hos Politimester Lemming d.7. - 8. august 1990 og som altså viste at ejeren var SeaEscape.**

**15. Hvorfor fortog danske og norske myndigheder aldrig undersøgelser af de mange andre skibsbrande og forlis som bagmændene i SeaEscape og senere ISP var inddraget i.**

**16. Hvorfor foretog myndighederne aldrig undersøgelser af ejer - og rederforholdet i London, Liberia, Miami og Florida.**

**Eller i registre, banker og skattemyndigheder.**

**17. Hvorfor forsvinder materialet hos politiet efter, at det kommer frem at vi har fundet nye oplysninger?**

**Hvem er det som fjerner efterforskningsoplysningerne i sagen?**

**Er det politiet eller er det politisk aftalt.**

**18. Hvorfor erkendte danske og norske myndigheder ikke, at de var på bar bund i efterforskning i stedet for, at udpege syndebukke som ejere, redere og brandstifter?**

19. *Hvorfor erkender politiet i Danmark og Norge ikke, at problemet var ekspertise, økonomi samt mangel på øvrige resurser som var årsag til, at sagens opklaring ikke fik nogen prioritet?*
20. *Hvad kan danske og norske myndigheder gøre i denne sag hvis skibet er havareret i Internationalt farvand og skibet ikke havde nogen form for tilknytning til Norge og Danmark, hvis de ansvarlige ejere og redere var fra Miami USA?  
Flagstaten har ikke tiltalekompetencen for drabssager begået af personer som enten var amerikanske, danske eller tyske besætningsmedlemmer og hvis ejerne SeaEscape var dem som tjente pengene skal sagen selvsagt behandles i Florida.*
21. *Hvorfor forsøger danske myndigheder, at skjule et samarbejde mellem danske statsbaner DSB, Niels Erik Lind og International Shipping Partnere, hvor også Henrik Johansen var inddraget til trods for Højesteretsdommen, hvor Johansen blev frakendt retten til, at have noget som helst med skibsvirksomhed at gøre?*
22. *Hvorfor har Rigsadvokaten ikke fulgt op på aftalen om, at det med jævne mellemrum skulle undersøges om Henrik Johansen overholdte principper fra dommen i Højesteret.*
23. *Hvorfor tillader man at Henrik Johansen forsat d.d. driver shipping fra en adresse hos en Advokat i Holte, hvis han er frikendt retten?*
24. *Hvorfor er Henrik Johansen udset som ejer og reder bag Scandinavian star, når dokumentationen viser, at SeaEscape og International Shipping Partnere var skibets ejer og reder.*
25. *Hvor er dokumenterne som skal vise, at Henrik Johansen købte og betalte skibet inden d.7. april 90 og hvor er de påståede financeringsdokumenter.*
26. *Lagde man dokumenter til grund for tiltalen, som manglede ulæselige underskrifter, fiktive dateringer og modstridende selskabsoplysninger.*
27. *Hvor i efterforskningsdokumenterne ligger resultaterne af undersøgelserne foretaget i London, Bahamas, Liberia og Miami, som skal belyde ejer og rederforholdet bag Scandinavian star.*
28. *Hvem og hvornår har man været i London, Bahamas, Miami, Liberia og Oslo for, at indhente oplysningerne om de påståede selskabers eksistens.*
29. *Hvilken rolle havde DFDS i forbindelse med overmalingen af skibets logo på siderne tilhørende DFDS og på hvis foranledning skete overmalingen, mens skibet stadig indeholdte omkomne i Lysekil.*
30. *Hvilken rolle havde Stena Line, Stena Line ejede skibet rent økonomisk da skibet ikke var betalt til datterselskabet Cargo Line ltd.*
31. *Hvilke undersøgelser er gjort i efterforskningen af, om Scandinavian star var dobbeltforsikret i 3 selskaber samtidig og der muligvis er sket udbetaling fra 3 selskaber samtidig.*

*Jeg skal udtale, at Stena Cargo Line var skibets ejer økonomisk, SeaEscape var ejer frem til d. 30. august 1990 mens, at det blev påstået, at et selskab kontrolleret af Niels Erik Lund skulle overtage skibet d. 30 marts, altså må der have været 3 forskellige kaskoforsikringer på skibet, hvoraf kun et er kendt i sagen nemlig policeforholdet til Fjerdesø forsikring.*

*32. I Rigsadvokat Jensens notat til Justitsministeren af d.27. januar 1993 skriver Jensen, at Henrik Johansen og Ole B. Hansen blev dømt som henholdsvis direktør og reder i det rederi som ejede skibet*

*Jeg er ikke bekendt med, at nogen i SeaEscape hverken som ejer eller reder er blevet dømt. SeaEscape er uomtvisteligt både ejer og rederselskabet bag Scandinavian star pr. d. 7. april 1990. Det skulle overraske mig meget hvis nogen kunne bevise det modsatte.*

*33. Jeg har svært ved at forstå, at Rigsadvokaten, overfor mig samt den øvrige i deltagelse ved et møde med Rigsadvokaten, startede med at rose den norske efterforskning.*

*Hvad er det for en efterforskning Rigsadvokaten taler om?*

*Der har ikke været nogen efterforskning, det skulle bare se sådan ud.*

*EMA var udpeget fra starten og eksperterne blev bedt om, at konstruere en konklusion så det skulle passe sammen med en teori og selv om eksperterne kritiserede denne metode blev det sådan.*

*EMA måske en uskyldig borger blev dømt af politiet for et forhold ingen i dag tror på han var del i.*

*34. Sagsdokumenter og videooptagelser er forsvundet fra Oslo Politiet*

*Materiale som viser en række vigtige oplysninger der ikke offentligt kom frem i 1990-1991.*

*Bl.a. om tekniske fund ved brandene.*

*Hydraulikbranden.*

*Oplysninger om maskinchefen som fik betydelige pengesummer udbetalt.*

*En viden om, at en fra Oslo politikammer, en politiadvokat, siden 1990 viste, at Henrik Johansen ikke var ejer af skibet men, at det var SeaEscape.*

*Det ville bl.a. sige, at Oslo politiet konkluderede hvem skibets rigtige ejer var og dette tema blev holdet udenfor dansk politi som efterforskede ejer og rederforholdet.*

*35. Oslo politiet kendte godt til forsikringsmotivet som årsag til branden, udtaler Bjønnes i dag, men det blev aldrig undersøgt da Bjønnes mente dette var en opgave for dansk politi.*

*36. Efterforskningslederen fra brandafsnittet i Oslo Øyvind Thorkildsen udtaler i dag, at han aldrig har hørt dette som Bjønnes har udtalt og ØT var trods alt leder af efterforskningen.*

*Så det Bjønnes udtaler om SeaEscape, ejerforholdet samt forsikringsmotivet må han have en skjult dagsorden for.*

*Bjønnes må være inddraget i dette på en eller anden måde.*

*Jeg minder om, at dette er en drabssag på 159 uskyldige passagerer.*

*37. Jeg undres over, at ingen af de 9 besætningsmedlemmer som fulgte skibet fra USA og som var ombord på brandnatten til d. 7. april, aldrig blev afhørt på en grundig måde, men kun overfladisk.*

*Ingen er sat stævne selv om alle alarmklokker burde have ringet for politiet.*

*Hvor er deres arbejdskontrakter, hvor er ansættelsaftalerne, hvad var deres poster på Scandinavian star og hvem skulle afløse de 9 personer når de skulle på overlov, hvis ingen var ansat til at tage over under deres overlov.*

*Og mon Rigsadvokaten viste, at flere af de 9 personer fra besætningen efter branden, har givet udtalelser om, at de ikke skulle have været med på Scandinavian star, mens andre fulgte skibet sammen med Niels Erik Lund.*

*Hvorfor tror man, at papirer i skibets maskinlogbog forsvandt fra skibet umiddelbart før branden?*

*38. Hvorfor har Rigsadvokaten hverken i dag eller tidligere undret sig over forløbet af Scandinavian stars historie før, under og efter branden.*

*Niels Erik Lund har siden 1984 og frem til skibet blev lagt til ophugning i Indien i juni d.å. været under Lunds fulde kontrol.*

*Først i DFDS selskabet Scandinavian World Cruises, DFDS Selskabet Star Cruises, siden i det DFDS delejede SeaEscape Cruises - Seaescape Cruises LTD – Seaescape Bahamas LTD, DFDS selskabet Marne Investment, som så stiftede International Shipping Partners som Lund blev medejer af og direktør i og siden i ST. Thomas Cruises LTD med Lund som medejer og direktør. Søsterselskaberne Ferry Charter, Florida og ferry Charter, St.Thomas og ferry Charter Bahamas, er Lunds selskaber som skjulte Henrik Johansen fra den meget omstridte dom i Højesteret 1993.*

*Selskabet KS. Scandinavian star var og er tegnet af Niels Erik Lund og registret på vegne af Niels Erik Lund af Advokaten til SeaEscape Jay Allan Tooker, mens kollega advokaten som optrådte i samme sag, forsat som SeaEscapes advokat omkring handlen 1990 er d.d. partner i Lunds shippingselskaber.*

*Selv om SeaEscape i 1992 gik konkurs efter at aktiverne blev flyttet, eksisterer SeaEscape i bedste velgående, men nu i International Shipping Partners hvor samtlige SeaEscape skibe efter 1992 har opereret.*

*Manden som kan bekræfte, at Henrik Johansen ikke var ejeren, er Michael Sonne Smidth. Kort tid efter branden kontaktede Henrik Johansen Smidth som på det tidspunkt var dansk kontakt for et værft i Stetin Polen.*



*Michael Sonne-Schmidt Rosenvængets allé 14 - 2100 København Ø.*

*Schmidt som er tidligere direktør i Siemens koncernen, kendte markedet og selv om Scandinavian star var en alvorlig og følsom sag tilbød Smidth, at give tilbud på at opbygge skibet efter branden.*

*Smidt mødte Henrik Johansen mens skibet stadig lå på B&W kajen i København.*

*Johansen var skræmt og meget diskret, så det blev til 2 møder med Johansen.*

*Første møde blev afsluttet med, at Johansen skulle forelægge sagen for andre.*

*Andet mødet blev kort med besked om, at Schmidt skulle kontakte en mand på Amager.*

*Manden var Niels Erik Lund.*

*Og som Johansen udtalte, så er det manden som har ansvaret for skibet og dettes videre skæbne.*

*Michael Sonne - Schmidts udsagn stemmer godt overens med Bo G. Nielson Malmøs udsagn.*

*Nielson bekræfter også, at Johansen påtog sig ansvaret imod betaling af en klækkelig formue på Bahamas og Cayman Island.*



*Bo. G Nielson*

*Smith fik en aftale i stand med Lund som også var meget formel.*

*De diskuterede lidt om div. forhold og Lund siger, at Schmidts skal kontakte Kenneth Engstrøm i Miami, da det er Engstrøm som egentlig har genopbygningsansvaret.*

*Til Orientering sidder Engstrøm i SeaEscape og efter SeaEscapes konkurs er Engstrøm, at finde i International Shipping Partners som Vicepræsident og hvor Lund er præsident.*

*Det som skete med Scandinavian star blev bevist udsat til efter dommen i Højesteret for, at afvente om man var blevet opdaget i den falske konstruktion om ejerforholdet.*

*Efter dommen i Højesteret gik det hurtigt med skibet som straks efter stoppede sine betalinger til havneudgifter mens skibet nu lå i England.*

*Konstruktionen må anses for at have været følgende:*

*Lunds selskab KS. Scandinavian star er et selskab på Bahamas og med en kontakt i London skulle lave hurtige penge på skibet med den insiderviden man havde om markedsprisen og prisen i SeaEscapes købsoption.*

*SeaEscape havde ingen midler til købet og havde som selskab ingen interesse i at eje skibe, derfor anså Lund en mulighed for, at bruge SeaEscape som et mellemed og benytte sig af optionen med Cargo line.*

*For at opfylde betingelserne i en konkurrence klausul etc. var det vigtigt, at SeaEscape ganske kort skulle opføres som ejer af skibet inden dette gik videre til KS selskabet på Bahamas og London.*

*Problemet var blot, at SeaEscape ikke kunne sælge skibet videre før de havde betalt Cargo Line og derfor kunne man heller ikke præsentere dokumenter i skibsregistret hvoraf det blev bevist, at SeaEscape havde betalt søpantten jvf. aftalen med Cargo Line.*

*Tilsyneladende havde investorerne ikke tilført KS selskabet kapitalen, som midlertidigt skulle overføres til SeaEscape og som kunne frigøre SeaEscape for søpantten til Cargo Line. Antageligvis har der været tale om mindre end USD 5 millioner.*

*Planerne om at bruge denne konstruktion bestyrkes af, at SeaEscape som driftsselskab i Florida, ikke var rentabel og udsigten var blot, at likvidere selskabet. Men inden dette skete skulle aktiverne flyttes over i ISP selskabet.*

*Planen om Scandinavian star skal ses i lyset af, at man overfor forsikringselskabet Fjerdesø så skulle synliggøre, at man havde en køber som var parat til, at betale en ublu pris af USD. 21,7 millioner forudsat af, at der kunne tegnes forsikring på skibet som overstiger denne pris.*

*Dette gik som planlagt.*

*Forsikringselskabet accepterede.*

*Nu lå der en enorm fortjeneste i skibet blot skibet blev totalskadet eller skibet gik tabt.*

*Det må allerede i januar - februar have ligget klart, at Fjerdesø accepterede dette, idet jeg viser til, at der må have været en form for plan inden branden på Scandinavian star blev påsat.*

*Mandskabsplanlægning, og det videre arbejde omkring skibet i Danmark og Norge. Alt skulle se tilforladeligt ud.*

*39. Hvorfor skulle SeaEscape betale advokatudgifterne for DFDS samt Reumert og Partnere, samt til Henrik Johansen. Til dækning af udgifter i Søforklaringen. hvis Henrik Johansen var skibets ejer og reder.? Og hvorfor sker denne fakturering ca. samtidig med udbetalingen af kaskoforsikringen fra Fjerdesø til SeaEscape.?*



Her er regningen fra juni 90 fra SeaEscapes egen advokat til SeaEscape.

**HOLMAN, FENWICK, & WILLAN**  
Solicitors

Warren House  
Leadenhall Street  
London EC3A 3AN  
Telephone 071 404 2200

Telex 400247 warran  
Facsimile 071 404 2208  
Cable: WARRAN LONDON 220  
C.I.B. 4002  
VAT no. 264 470000

SeaEscape Cruise Limited,  
1044 Park Boulevard,  
Miami,  
FL 33101,  
Florida,  
U.S.A.

RECEIVED  
Date (Tax Point) June, 1990

RE: SEA ESCAPE CRUISE LIMITED - File No. 90

Our File: 887/002/9000341/000/001

Description	Amount
Total professional charges	138.00
Total disbursements subject to VOT	11.24
Total to VOT purposes	149,491.74
<p><b>Amount now due \$ 143,681.74</b></p>	
U.S. Dollar	
1/20/90 Receipt on account of disbursements	10,110,000.00 ✓
<p>22 The following list of disbursements are intended to be set against monies held on account:-</p>	
Costs of Sale:-	
Mr. John Thomas G.C.	(Amount not yet received)
Swedish Lawyers' Fees:-	
Advokatfirmaet Engel & Sontor	£ " " " "
Beckers, Carlsson & Petersen	£ 10,428.38
Norwegian Lawyers' Fees:-	
Advokatfirmaet Seemannrup ASA	£ 14,222.28
Party Correspondence:-	
Messrs. Holman Fenwick & Willan	(Amount not yet received)
Panel Architects' Fees:-	
London Offshore Consultants	£ " " " "
Belting, Hordemoen & A/S	£ " " " "
File Experts:-	
Dr. J.F. Bergsjov & Associates	£ " " " "
American Lawyer's Fees	£ " " " "
<p>Amount now due \$ 143,681.74</p>	

These amounts may be subject to audit from  
the Revenue, being liable to a further income liability



*Mike Axdal opsøgte Advokatfirmaet 10. juni 2004.*

#### **40. Oplysninger fra London.**

*I 1990 indhentede politimester Lemming oplysningerne fra London og resultaterne forelå d. 7 eller 8. august 90.*

*Det stod klart for politimesteren, at han havde et enormt problem eller dilemma nu.*

*På den ene side havde han Henrik Johansen som påstod, at han var ejer og ansvarlig for Scandinavian star pr. d. 7. april 1990.*

*På den anden side lå de nye oplysninger fra Bahamas skibsregister som viste, at Scandinavian star var ejet af SeaEscape og for at politimesteren ikke skulle tage fejl fulgte der en forklaring fra Den Danske Ambassade i London, Udenrigsministeriet samt Industriministeriet.*

*Alle forsøgte at forklare politimester Lemming, at ejeren og rederen og dermed den ansvarlige for skibet ved skibsbranden var SeaEscape og altså ikke Henrik Johansen.*

*Men Lemming valgte at gemme de nye oplysninger og lade sagen køre videre.*

*De nye oplysninger ville skabe skandale hvis dette kom frem til offentlighedens kendskab*

*Hvad ville pressen sige 4 måneder inde i en efterforskning, hvor man allerede havde en syndebuk fastholdt og denne havde påtaget sig ansvaret, sammenholdt med de oplysninger som allerede var fremlagt fra SeaEscapes advokater i London og advokaterne i København Bent Nielsen og Sven Rosenmeyer Poulsen, så var Lemming i et enormt dilemma, men Lemming følte at så længe Johansen var på avisernes forside som en pengegrisk spekulant, tog politimesteren chancen og håbede på at dette ikke blev opdaget.*

*Oplysningerne fra London blev lagt i Lemmings skuffe..... gemt og glemt.*

*End ikke K. a. Leif Christensen havde frem til d. 18. december 1996 set disse oplysninger før end Mike Axdal fremholde dem ved et møde med Christensen, der overasket spurgte til, hvor Axdal i alverden havde fundet disse oplysninger.*

*Christensen oplyste, at disse oplysninger aldrig havde været inddraget i hans undersøgelse i sagen og hvis sådanne oplysninger var fremkommet er det klart, at sagen havde fået en alvorlig drejning sluttede Christensen.*

*Her er så oplysningerne som forelå i 1990, afskrevet efter skjulte video og lydoptagelser i Bahamas skibsregister i London d.10. juni 2004.10.28*

*Som det ses bekræftes det, at der er foregået svindel af tidligere afgivet oplysninger fra skibsregistret.*

*Oplysningerne er gengivet direkte efter registrerbogen under overværelse af 2 medarbejdene journalister fra DR og Mike Axdal.*



*Bahamas Maritime Authority.*

*Debbie Carrie ( I receptionen, med bogen i hånden): Sorry about that, I just had to update it, because we don't normally keep these complete, because it's all computerized. Please come into the meeting room.*

*DC (i mødelokalet, med bogen slået op): I've just updated it when the mortgage came on when it was closed and scrapped. You're welcome to write down any details you like.*

*Mike Axdal: Was you here in 1990?*

*DC: No, unfortunately not. I don't think there are many, I don't think there is anyone here that was here in 1990.*

*MA: Who is J. Francis?*

*DC: She used to be the registrar. She retired, she would have been here, but she retired about four years ago and went to New York.*

*MA: Will you stay and help me.*

*DC: Yes, of course.*

*MA: I've got a lot of questions. 6. april, 1990, do you have anything?*

*DC: It depends. The transaction around that date was march under the ownership. SeaEscape, it shows the mortgage put on in favour of Scandinavian Bank.*

*MA: Okay, Scandinavian Bank Group? In London?*

*DC: Yes.*

*MA: And what is this? It's another pen and...*

*DC: That's when the mortgage C which is here, was put on in favour of P.K... I can't quite make the name out...P.K.Banking..?*

*MA: What date is that?*

*DC: That's 3. april, 1990. That's just showing that mortgage C was discharged.*

*MA: What about 5. april, what do you have there?*

*DC: 5. April, nothing.*

*MA: Nothing on the 5.?*

*DC: No. See the register book only shows transactions on the vessel which are mortgages. Those are the only transactions that will be recorded in the register book. So if you are looking for an incident or something it won't be written.*

*MA: One question: If I take another day...in june 1990 and I came here and I said to you: Dear friend, I want a register, hvad hedder det på engelsk..?*

*DC: A transcript?*

*MA: Yeah...no, no, I want cancelling the owner, if I was cancelling the owner. I stay here in june and I say to you: But the date should be in april, what do you say to that? The cancelling date.*

*DC: No, we only...you mean if it's changing ownership or deleting?*

*MA: Hvad hedder det?*

*Simon Brüel: If you backdated.*

*MA: Backdated, you can do that?*

*DC: No, we are completely unable to backdate any transaction in our register, never, no.*

*MA: No? Never? Are you sure? Under the laws name and the gods name?*

*DC: Yeah, well I don't believe in god, but...*

*MA: Ok, it's not true what you say.*

*DC: It is true. The transaction in the register would be the date we are presented... See there is a difference. A bill of sale could have been completed five months ago but not presented to us until five months later. So what we would do is record the date we registered that bill of sale. And the date recorded is the date it was signed (...) But we don't backdate in the register book.*

*MA: No? Interesting...*

*DC: I mean, it might have been different in 1990, but I very much doubt it. We all work under the same...*

*MA: (...) There would be a person with a person name under the owner...*

*DC: Oh, you mean the owner. It depends how they are registered. If they are registered as a corporate, then it would only be the company name. We don't register directors. Our law doesn't allow us*

*to do that because they can change weekly for all we know. So the corporate name is the one that is registered. If you wanted to know the directors of a company you would have to go to registrar of companies or Companies House.*

*MA: Ok. The title registered owner is that the real owner... is that a person...contact person in owner's company?*

*DC: I can't answer that, sir, because I wouldn't know. We can only register what ownership... we are shown proof of ownership which would be a corporate certificate... If they are part of a large company we don't register. We only register who owns that vessel.*

*MA: If you take the date 3. in 1990 the ownership is cancelling from stena group to seaescape. but is there no person here...we can see a person who did that...from the company?*

*DC: No.*

*MA: No?*

*DC: Well, you would have to approach the company.*

*MA: but you can't see it here? if there is a... hvad hedder det...registreret ejer...managing owner...jeg ved jo at det eksisterer...*

*DC: You want to know who was running the vessel?*

*MA: Maybe I can find it here (Mike kigger i papirer og viser DC et dokument).*

DC: *Yeah, so they were the managing owner - the managers.*

MA: *What is that?*

DC: *They manage the vessel, so the date they write...*

MA: *Just the manager, not the owner?*

DC: *No. I mean in some cases owners run their own vessels, some don't, some appoint...you know like if you own a building, they will appoint managers to run it for them. He or she would be responsible for the date...the running of the vessel.*

MA: *Personally?*

DC: *No, but usually it's a company. If it's a person's name then yes.*

MA: *This is not a company name, it's a person's name.*

DC: *Then yes, he would be the manager responsible for the ship.*

MA: *100 percent?*

DC: *Well, it depends. He might be part of a company. Usually every company designates a person responsible, but it doesn't mean they would hold the blame or own the vessel. They are just there to perform a duty of running.*

MA: *But will you confirm that Niels Erik Lund...it is not the company SeaEscape but Mr. Niels Erik Lund for Scandinavian Star?*

DC: *He would have been appointed as manager.*

MA: *And is...hvad hedder ansvar?*

SB: *And is responsible?*

DC: *Well, just like I'm responsible for running my department, he would be responsible for running the ship.*

MA: *Good, I love your answers. If you take august 1990, can you find that?*

DC: *Well, everything would be dated...august 1990.*

MA: *Yeah, what happened there?*

DC: *SeaEscape Cruises bill of sale, so Scandinavian Bank Group would have sold it to SeaEscape. They would have been the registered new owners.*

MA: *Sold it to SeaEscape?*

DC: *Yes or transferred, whichever...*

MA: *Den 30. august sælger Scandinavian Bank Group skibet til SeaEscape! Are you sure of that?*

DC: *Oh no, sorry, sorry(...) SeaEscape Cruises then sold to K/S Scandinavian Star of Gammel..?*

MA: *In Denmark?*

DC: *Yes.*

MA: *What about the cancelling date?*

DC: *How do you mean the cancelling date?*

SB: *The changing date.*

DC: *It would be that date, 30. august 1990.*

MA: *Not in april?*

DC: *No, that's the date the bill of sale would have been registered with us.*

MA: *So, will you repeat the dates? It's the 30. august 1990 and not in april?*

DC: *I can only rely on what is written in the register. That's when it would have been registered, yes, and the bill of sale would have been presented for registration.*

MA: *And what happened next?*

DC: *Then they would have put down a mortgage..they would have registered a mortgage.*

MA: *What's that?*

DC: *They would have borrowed money.*

MA: *And what's next?*

*DC: Then on 26. august...(DC peger på de forskellige kolonner i bogen) All these are the dates of transactions, that's the name of the owner, that's the type of transaction, that would either be the new owner or mortgage...mortgaging.*

*MA: When did International Shipping Partners buy the ship? Is that in 1992, 1993 or 1994?*

*DC: Well, they haven't bought the ship. International Shipping Partners aren't listed as owners. The last owner was St. Thomas Cruises.*

*MA: Yes, before that?*

*DC: It was K/S Scandinavian Star.*

*MA: But my information is that in 1994 International Shipping Partners bought the ship on action in Southampton. But they had registered here, that information.*

*DC: I can't comment on that because...*

*MA: Is the ship transferred or sold from K/S Scandinavian Star?*

*DC: It's sold...here it's stating that under the owner the marshall...the admiral...well it's a corp. sale. And St. Thomas Cruises bought it on bill of sale and that was registered 26. august.*

*MA: 1993?*

*DC: 1994.*

*MA: Oh yeah, that's correct.*

*DC: These ones here will be owners...*

*MA: But never International Shipping Partners?*

*DC: They were never registered as an owner not so far as I can see...no.*

*MA: But St. Thomas Cruises is the same as International Shipping Partners.*

*DC: I wouldn't know...*

*SB: What about a name change...*

*DC: Yes, if the owner actually changes their name that it would be listed in. Well, Niels Erik Lund of International Shipping Partners, so that's were the managers are listed, so that's saying that International Shipping Partners are managing the vessel.*

*MA: When did the last company, St. Thomas Cruises sell the ship?*

*DC: Well, that's what I was just updating. 5.april 2004 they actually sold it for scrap.*

*MA: To whom?*

*DC: That I can't tell you. We don't usually...how it's normally put in is 'to foreigners'. We did actually request because we obviously know the interest in the vessel. We did actually request the new owners if we could...if they had registered on here the sale then we could have disclosed it because it has gone in the book. But because they haven't...it was just sold deleted we don't register it, so we have to ask permission if they mind. And unfortunately they objected.*

*MA: Do you know where the ship is now?*

*DC: No, not right now?*

*MA: Sure?*

*DC: Sure.*

*MA: I can tell you.*

*DC: Where is it?*

*MA: Alang, India.*

*DC: Alang, is it the scrapyard?*

*MA: Well, yes.*

*DC: I just wanted to check they didn't lie...or else I'd rather not know, haha.*

*MA: Thank you, that's all.*

...

*MA: If i should ask to see the papers, what could I do? Is it the government?*

*DC: It's not the government, it's the owner, the owner would have to...*

*MA: The last owner, the owner in India, if he said Mike, it's okay for me to see it.*

*DC: Well, he wouldn't have many papers.*

*MA: The paper that is in the history of the ship here.*

*DC: As a registry we can't do it, because then we would...*

*MA: Who can I ask?*

*DC: Well, I'll mention it to the director and he can always see if he can send a letter off or something.*

*MA: I can maybe ask the danish government to help me...*

*DC: What about the insurance company?*

*MA: It's a long story...*

*DC: I can't think our papers can help you much.*

*Morten Krüger: Would a letter from the new owner to you saying it's okay because now the ship is on the beach...*

*DC: Well, it wouldn't be for us, because he was never a registered owner with us. If they registered the bill of sale and then deleted then (...) he wouldn't have any authority to authorize us(...)*

...

*MA: Do you know the name Kenneth Engström?*

*DC: Yes, I know Ken.*

*MA: Where, from this house?*

*DC: No, International Shipping Partners.*

*MA: But not in Bahamas Ships Association?*

*DC: Well, we deal with him. He's with International Shipping Partners in Florida.*

*MA: And in Bahamas Ships Association.*

*DC: No, he's not part of the registry of Bahamas Maritime Authority.*

*MA: No, I found it on the homepage, I don't remember where..?*

*DC: He's part of the Shipowners Association.*

*MA: Exactly! Is that a part of the register?*

*DC: No, it's run separately. We obviously talk to them and meet with them. He represents shipowner's interest.*

*MA: Bahamas ships?*

*DC: All Bahamas shipowners, he would represent their interests. And talk to us about their concerns. But they are not...*

*MA: You are not working together?*

*DC: No.*

*MA: Okay.*

*Møde afsluttet.*

*Brev af d. 31. juli 1990 hvori de nuværende ejere omtales SeaEscape.*

*Disse oplysninger fik politimesteren på Frederiksberg d. 7-8 aug.90 uden, at han rørte en finger i sagen.*

*De samme oplysninger forsøgte den efterfølgende politimester Møller, at skjule for Stats- og Rigsadvokaten samt folketinget i 1996-97.*

AMBASSADEN, LONDON

KW/eh

UDENRIGSMINISTERIET

1 gnsl.

1 bilag

J.nr. 59.Dan.9/1

31. juli 1990

Nr. 4 18

Scandinavian Star's regi-  
streringsforhold.  
Under nr. ED 0771 af  
20. juli 1990.  
R.11.j.nr. 59.V.1745.


Ambassaden har fra Bahamas Skibsregister i London ind-  
hentet oplysninger om Scandinavian Star's registre-  
ringsforhold m.v., jfr. vedlagte "transcript of re-  
gister".

Det fremgår bl.a. heraf, at skibet den 30. marts 1990  
blev solgt til de nuværende ejere Seescape Cruises  
Ltd., og ambassaden har endvidere telefonisk fået  
oplyst, at skibet i perioden 12. december 1988 - 20.  
marts 1990 ejedes af selskabet Stena Cargo Line Ltd.

Da skibsregistret ikke afgiver skriftlige erklæringer  
vedrørende et fartøjs ejerforhold, vil disse oplys-  
ninger kun kunne bekræftes ved at lade en medarbejder  
fra ambassaden foretage en direkte afskrift af de i  
skibsregistret beroende dokumenter.

F.A.V.

E.B.

  
Kirsten Geelen

*Og indtil nu passer oplysningerne godt med skibsregisterbogen som jeg ved gennemsyn d.10. juni efterprøvede oplysningerne i.*

*Men nu begynder problemerne.*

*Stena Cargo Line sælger til et SeaEscape selskab på Bahamas d. 30 marts 90.*





COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS

**BILL OF SALE (Body Corporate)** made this 5th day of April 1990

Form No. 301-A

Official number	Name of Ship	Number, year and port of registry	Whether a sailing, steam or motor vessel	Register of Bahamian Ships	Horse power of engine
399804	"SCANDINAVIAN STAR"	21/1984/NASSAU	Motor	London	15780 SHP

Feet	Tonns	Number of Tons	
442	1.3	Gross	Register
71	9.2	105 13.37	526 1/2
35	3.4		

Length from fore part of stem, to the aft side of the head of the stern post: 442 feet

Main breadth to outside of plating: 71 tons

Depth in hold from tonnage deck to ceiling amidships: 35 feet

and as described in more detail in the Certificate of the Surveyor and the Register Book.

We, (a) SEASCAPE CRUISES LIMITED (hereafter called "the Transferees") having our principal place of business at 1080 Port Boulevard, Miami, Florida in consideration of the sum of 126,350,640 Danish Kroner paid to us by (b) K/S SCANDINAVIAN STAR of O.K. Kongevej 102, 1. st. 1852, Frederiksberg, Copenhagen, Denmark (hereafter called "the Transferee(s)") the receipt whereof is hereby acknowledged, transfer to the said Transferees, all shares in the Ship above particularly described, and in her boats and appurtenances, and as described in more detail in the Certificate of the Surveyor and the Register Book.

Further, we, the said Transferees for ourselves and our successors covenant with the said Transferee(s) and (c) assigns, that we have power to transfer in manner aforesaid the premises hereinbefore expressed to be transferred, and that the same are free from encumbrances (if any).

In witness whereof we have hereunto set our hands and seals this 5th day of April 1990.

The Common Seal of the Transferees is hereunto set.

SIGNED SEALED AND DELIVERED  
by DAVID LESLIE STEVEN CLARKE the  
duly authorized Attorney-in-fact  
of SEASCAPE CRUISES LIMITED in  
the presence of: \_\_\_\_\_

NOTARY PUBLIC

(a) Insert title in FULL of the Body Corporate. (b) Insert name and address in full and description of transferee or transferees. (c) Insert "his", "her" or "their".  
(d) If there be any subsisting Mortgage, or outstanding Certificate of Mortgage or Sale, add "save as appears by the Registry of the said Ship".  
(e) Description of witnesses, Directors, Secretary, etc. (as the case may be), or signatories if no Common Seal is used.  
NOTE:— A purchaser of a registered Bahamian Vessel does not obtain a complete title until the Bill of Sale has been recorded.  
NOTE:— Registered Owners or Mortgagees are reminded of the importance of keeping the Registrar of Bahamian Ships informed of any change of residence on their part.

046

**Hånddateret til d. 5. april 1990, men dette fremgår slet ikke i skibsregisterbogen og stemmer ikke med oplysningerne som blev givet via Den Dansk Ambassade d. 31. juli 1990.**



8 APR. 1990

## FÆRGE-KATASTROFEN

# Ejerskift mandag

Først i morgen kl. 10 overtager Da-No-Linien formelt den ulykkesramte færge "Scandinavian Star". Indtil da er det amerikanske fæderi Seascope Cruise Ltd. fortsat registreret som ejer af færgen, oplyste Da-No-Liniens direktør, Ole M. Hansen, på et pressemøde i går.

Også under Da-No-Liniens ejerskab er det besluttet, at skibet skal sejle under Bahamas-Flag. Skibet vil blive ejet af et konsortium af selskaber ved navn Scandinavian Star under VR-Gruppen.

Det udfilerende ejerforhold får ifølge advokat Bent Nielsen, Rosenvad & Partners, ingen betydning for ansættelser til efterløst og tilskadekomne.

Bent Nielsen oplyste på pressemødet, at ansættelsesforholdene vil blive behandlet hurtigt. Han forventer desuden, at der allerede inden påske bliver holdt selskaber over ulykkes-

VR-Holdning-gruppen

#### VR-Holdning-gruppen

Da-No-Liniens hører til VR-Holdning Gruppen, som også af Henrik Johansen - han solgte for nylig Vagnmandsforeningen mellem Korsør og Nyborg til et DTKO-ansparsselskab.

Udover "Scandinavian Star" driver VR-Gruppen også en rute med to færges mellem Tønder Havn og Helsingørsk. Selskabets andre tre færges er for tiden lagt op.

For to måneder siden gennemgik det internationale skibsforsikrings selskab Lloyd's Register, arbejdet og godkendte det, oplyste direktøren for Da-No-Linien, Ole M. Hansen, på pressemødet i går. Forsikrings selskabet drøftede om færgen for en uge siden, og fandt skibet i orden.

#### Passagerlisten var på skibet

"Scandinavian Star" har plads til 1100 passagerer, men havde ifølge de seneste oplysninger kun 390 om bord foruden 95 besætningsmedlemmer. På pressemødet i går oplyste Ole M. Hansen, at passagerlisten for den skadeforvange har fra Ole til Frederiksberg sendt ydligere bekræftelse og om bord på skibet med rulle for, at den nu er brændt.

Skibet er bygget i Frankrig i 1972 og har de seneste 15 år sejlet på den amerikanske søkyst, blandt andet for DDTOL.

Ifølge direktør Ole M. Hansen har "Scandinavian Star" levet op til den amerikanske kystvagts skærpede sikkerhedskrav.

Den overvejende del af besætningen var portugisere, som havde været på skibet i mindre end to uger.

## Syvende færgeulykke på få år

Brændt i går på Olsø-færgen "Scandinavian Star" den syvende af ni færges, som er brændt i brand. Den 27. juni 1988 ombord på færgen "Tornerosesøvn", da den var på vej fra København til Tønder.

*De som jeg kalder bagmænd roder vist godt rund i sine egne sager.*

*Skibet registres på mandag og det er d. 9 ikke d. 5. april eller d. 30 marts.*

*Hvad er det, det så solide danske retssystem har lavet i denne sag? Anklagemyndigheden har vist også sovet Tornerosesøvn.*

*41. Besøg i London Company House d.10. juni 2004 med skjult kamera og mikrofon. Mike Axdal opsøger den ansvarlige i registret og fremholder selskaberne som er angivet bl.a. i kaskoforsikringspolice fra Fjerdensø forsikring dateret d. 30 marts 1990.*

*Mike Axdal efterlyste selskaberne Project Shipping og KS. Scandinavian star med adresse i London med angivelse af rigtige adresser mv. og bad om søgning fra 1985 og frem til 1995.*



*Company's house.*

*Companies House: These companies don't exist at all.*

*Simon Brüel: Did you also check if they were dissolved?*

*CH: Everything, name changes, dissolution...*

*Mike Axdal: Never exist?*

*CH: I can't find them at all.*

*MA: And the street names?*

*CH: (I will just check the street names(..?))*

*CH: (...)Charter is that just Charter Street? It's called Charter House Street with that postcode there. There's four digits there. That's the closest I can get.*

*SB: So that could be a mistaken typing of the street name?*

*CH: I don't think that address exists - 40-42 because it only starts off with 99. I typed in 40-42 and nothing came through.*

*SB: So you only have numbers from 99?*

*CH: That's only 99. There's only one.*

*SB: Oh, that's the only number with that street name.*

*SB: If you have a company in England do they have to be registered here?*

*CH: Yes.*

*SB: So every company should be here?*

*CH: Yes. If they want to branch for example in another country... for example this company set up in the Bahamas and they want to branch here they have to do it through their company at that country and do a branch here and the register office would still be in the UK.*

*SB: So the branch should still come up on your screen?*

*CH: Yes.*

*MA: If you check out from 1985 to 1995?*

*CH: I could try and give ??? a ring and ask if they can trace them...*

*MA: Will you do that for me, please?*

*CH Because if it's dissolved then...no...but even if it's dissolved we should still have there names in the computer. It would still come up.*

*SB: How far back in time do your system go?*

*CH: We keep everything, everything.*

*SB: So it goes way back.*

*CH: To the beginning of time. Since we started putting everything in the system. All the names would actually be on there. Do you have a director's name or anything on this?*

*SB: Yes, you could try and type in a couple of names for us actually...*

*CH: You could actually do that from the system there. I'll show you how to do it.*

*Slut i registret.*

09-04 '90 15:20 33933010  
06-04 '90 13:41 0920

JUSTITOMK --- INDUSTRI MIN 4000-000  
SØ- & HANDELSRET --- JUSTITOMIN 2000



# FJERDE SØ

FORSIKRINGSSELSKAB A/S

z. Bil 9.

Insurance Reg. No. 822  
St. Frederiksgade  
DK-1020 København  
Telephone: 46 11 60 11  
Telex: 16333 - FJERDE DK  
Teletex: 46 13 20 11

30.3.1990  
JAA/gvh/ak

-----  
TO WHOM IT MAY CONCERN  
-----

Assured: K/S Scandinavian Star  
c/o Lindsay House 40-42  
Charter Street  
EC 1 NC 3M London  
England - as owners

and

Shipping Project Limited  
Lindsay House 40-42  
Charter Street  
EC 1 NC 3M London  
England - as bareboat charterers

and

Seascope Cruises Limited  
of 83 Shirley Street  
Nassau  
Bahamas

as their interests may appear  
-----

We hereby confirm having effected full hull & Machinery Insurance and War Insurance on Danish conditions for 12 months from taking over about 30.3.1990 in Frederikshavn, Denmark as follows:

Hull & Machinery  
-----

Hull & Machinery value  
Rate: 0,64% p.a.  
Deductible USD 40,000 a.o.s.  
Excluding wages to crew.

USD 24,000,000

... 3

09-04 '80 15:20 33933510  
09-04 '80 13:41 0920

JUSTITISIN --- INDUSTRI MIN 0907-080  
SD- & HANDELSRET --- JUSTITISIN 2004

**FJERDE SØ FORSIKRINGSSELSKAB A/S**

Trading Area  
-----

Between ports in Denmark and ports in Norway only - or held covered at rates to be agreed.

Special conditions  
-----

As the vessel has not been surveyed in drydock prior to inception of this policy owners have to prove to underwriters that claims for which they claim compensation have occurred during the currency of this policy.

Mortgages  
-----

To be advised.

War Insurance  
-----

War Insurance  
Rate: 0,025% p.a.

USD 24,000,000

P & I Insurance  
-----

To be effected with the P & I Club, Skuld, Copenhagen.

Special Conditions (continued)  
-----

Any payment due under these policies is hereby irrevocably assigned to Sea Escape Cruises Limited, Nassau, Bahamas to whom we undertake to make any payment hereunder.

FJERDE FORSIKRINGSSELSKAB A/S  
Marine Department

*Jesper Aab*  
Jesper Aab

*Rigsadvokaten er næppe overrasket men måske lidt imponeret over resultaterne, men hvor er resultaterne fra politiets efterforskning og efterprøvelse af oplysningerne fra 1990 -1990. Kassen stemmer heller ikke her Hr. Rigsadvokat.*

42. Havde Told og Skat i sine undersøgelser 2003-2004 bestræbt på, at undersøge eksistensen af selskaberne som var nævnt i div. fremlagte dokumenter i 90 så havde man indset, at Scandinavian star aldrig skattemæssigt var rigtigt.

Pengene som fik kassen til at stemme, var kaskoforsikringen fra Fjerdeseø forsikring.

Selskaberne som ikke havde nogen eksistens pr. d. 7. april 1990 var Vr. Dano Aps., Dano ferry A/S KS. Scandinavian star med adresse i København, Project Shipping Ltd. London og Sea Lion Ltd. Nævnte selskaber er først opstået og efterregisteret efter branden på Scandinavian star 7. april 1990.

At Told og Skat måtte opgive beror ikke på, at der er rigtighed i tvivlen om denne sag men fordi Told og Skat, ved at anerkende Mike Axlds påstande, samtidig skyder sig selv i foden, er skyldig i, at Statskassen tabte mange hundrede millioner i forkerte skattefradrag.

Men Told og Skat må da kunne sige hvor de USD 24 millioner blev af som blev udbetalt fra Fjerdeseø i juni - juli 90.

Der er vel også skatteforhold i dette.!!

43. I slutningen af 2003 fik jeg en række artikler til gennemsyn fra Dagbladet i Norge, som jeg skulle kommentere.

Nogle artikler er trykt mens andre endnu ikke er.

Men påfaldende nævnes en række i det forløbende.

Udtalelse fra Øystein Jæger Meland Fagansvarlig Brannsikkerhet.

Reinertsen Engineering Leiv Eriksson Senter 7492 Trondheim.

Øystein Jæger Meland:

Var i 1990-1991 ansat i det norske Brandtekniske Laboratorium Sintef og som på vegne af Oslo Politiet og NOU Granskningsudvalget skulle forestå tekniske undersøgelser af forløbet på Scandinavian star.

Øystein Meland, brannrådgiver i forhold til nye og eksisterende bygg. Neas

Norsk Brannconsult:

Citat.:

"Vi hadde et vanvittig tidspress. Det ble hele tiden ropt på et svar og en konklusjon. Det er klart at bl.a. rekonstruksjonen var sak nr. 1.

Alt det andre registrerte vi ikke, eller det var ikke noe tema.

Vi jobbet tett på politiet, det ble på en måte et team, når man delvis hadde tilgang på de samme kildene.

Det kan i ettertid se ut som politiet også hadde brennhast.

Det jeg husker best var profesjonskampen mellom de tre landene. Det lå ofte i lufta da vi hadde felles møter at en måte at var "Norge, Sverige og Danmark." Det var nesten banalt mange ganger.

Hvordan oppfattet dere "ildkula" - at ildkula fulgte samme rute som ballongene iflg. Steinhauser



*hadde sagt?*

*Maskinsjefen var veldig kunnskapsrik - veldig informert og oppdatert. Jeg drev med analyser av røykspredning, strømningsforhold og ventilasjon og kapasiteten og*

*hvordan alt ble styrt osv. Han var aldri i beit for svar. Han var skikkelig på hugget og hadde "alt" klart.*

*Jeg husker at vi på en måte var imponert over han og hans imøtekommenhet og kunnskaper om ting og tang vi spurte om. Det ble aldri stopp, der fikk vi full utredning med en gang.*

*Hadde han peiling?*

*Ja, han var nok en kunnskapsrik mann. Det må sies, sånn sett helt ok å forholde seg til. men det var detaljrikt og han hadde et svar på alt.*

*Det var kanskje litt naivt av oss, men mange ting falt på plass da vi fikk hans forklaring eller tilleggsopplysninger.*

*Jeg skal ikke si at han la noen føringer på våre konklusjoner, men det er klart når en famler litt her og litt der og plutselig treffer en som har det meste klart, så er det nesten ikke til å komme bort ifra at det er, ja, på en måte blir tatt litt henyn til.*

*At han også fremsto som maskinsjef, så fikk man gjennom hans rolle og stilling en viss tiltro til ham. Han snakket med autoritet. Han gjorde jo det.*

*Hva med ventilasjonsanlegget - og anleggets stilling under brannen?*

*Vi kom frem til at et manglende ledd som etterhvert falt på plass, var at denne døra på bildekket skulle angivelig ha stått åpen.*

*Det ble forklart oss at det var en eller annen bil eller noen turister eller noe sånt, som holdt på*

*å legge om noen dekk eller reparerte, sånn at de hadde satt planker i denne døra eller om det var noe i båten, at døra var satt åpen med planker.*

*Så var det altså brennmerker på bilen utenfor der, det tydet på at røyk og varme hadde blitt dratt ut og ned gjennom denne åpningen.*

*Det hadde vært*

*helt unaturlig at det skjer uten at det er en mekanisk påvirkning gjennom ei vifte.*

*Det var veldig oppklarende, mener det var Steinhauser som kom med opplysninger om hvorfor denne branndøra sto åpen.*

*Uten mekanisk åpvirkning av ei vifte, så ville ikke brannen blitt dratt over?*

*Nei, det ville vært helt unaturlig. Konklusjonen var at det var kapasitet i ventilasjonsanlegget til å styre dette akkurat som man ville, dersom man visste hvordan man skulle gjøre det. For å si det litt enkelt.*

*Er det tvil om at ventilasjonsanlegget ble brukt for å dra i gang brannen?*

*Kapasiteten på ventilasjonsanlegget er så stor at man kan manipulere med luftstrømmer egentlig som man vil - hvis man vil og vet om mulighetene.*

*Hvis man vet å styre dette på en måte og hvordan gjøre det i forhold til et*

*hendelsesforløpi, så vil jo det ha betydning.  
Normal drift: Ikke tilstrekkelig til å dra brannen over.  
Bruker du det bevisst, så kan du trekke brannen over.*

*Brannen ble trukket over. Det var den eneste konklusjonen og forklaringen vi fant på det.*

*Det virker unektelig litt rart at anlegget tilfeldigvis skulle stå slik.  
Det var en drakamp mellom de forskjellige lands ressurs- og fagpersoner.  
Alle skulle ha sin del av kaka og kanskje også æren. Da ble det sånn. Vi  
var vel ikke spesielt imponert over det vi så og hørte i Danmark, må jeg  
si.*

*Hydraulikkbrannen:*

*Ble overhode ikke nevnt mens vi drev på. Det var absolutt ikke noe tema  
mens vi var ombord.*

*Det ble jakten på pyromanen og hvordan han hadde tent på, det ble fort en  
teori på det.*

*Da ble det kanskje ikke den bredden på arbeidet på det området som det  
burde vært. Man festet seg ved at her var det en pyroman som han hadde vært  
på ferde  
og hvordan han hadde tent på.*

*Det var ingen andre ting som var tema, Det var det som var settingen. Vi  
måtte jo ha en setting fordi vi skulle rekonstruere brannen i et  
laboratorium. Vi måtte jo ha noe å ta utgangspunkt i.*

*Vi kunne ikke bare begynne i en åpen ende.*

*Kanskje vi burde hatt en grundigere klargjøring før man i det hele tatt  
begynte på noen rekonstruksjon. Men det er lett å være etterpåklø. Der og  
da var jo alt hett, for å si det sånn.*

*Vi hadde noen hektiske måneder. Sommerferien kom inn, og det var om å gjøre  
å få kjørt forsøkt og få konkludert så fort som mulig.*

*Hydraulikkbrannen:*

*I ettertid: Kanskje det burde vært en ide å tatt litt bedre tid i starten  
til å diskutere alle mulig momenter som i startfasen kunne ha påvirket  
startbrannen kunne blitt lagt på bordet*

*Citat slut.*

*Men uttalelsen stod ikke alene.*

*I samme artikkelserie fra Dagbladet Norge fremkom der endnu en uttalelse som blev forelagt mig  
for en kommentar med henblik på tryk.*

*Anders Klingenberg tidligere DANTEST som også blev inddraget som brandekspert i  
Scandinavian star sagen udtaler nu:*

*”Dette røret er et stort mysterium”.*

*Olierøret som er innringet på bildet skapte en uhyggelig brann på «Scandinavian Star». Men det er et mysterium hvordan røret ble bøyd.*

*I en artikkelserie setter Dagbladet søkelyset på hva som skjedde før, under og etter katastrofebrannen på «Scandinavian Star».*

*En dansk branneekspert ber politiet sjekke om det kan dreie seg om sabotasje.*

*Hele 13 timer etter det første brannutbruddet på skipet forårsaket det bøyd hydraulikkoljerøret en ny og særdeles kraftig brann.*

*Ifølge forklaringer til politiet skal kaptein Hugo Larsen ha blitt svært overrasket da han hørte om hydraulikkoljebrannen. Larsen skal ha sagt at noen må ha satt trykk på et system som ikke skal brukes under overfarten.*

*Blusset opp*

*Den brennende oljen førte til en voldsom oppblussing av brannen.*

*Den svenske brannmesteren Ingvar Brynfors forteller at varmen var så intens at beskyttelsesglasset smeltet i røykdykkernes masker. De skal tåle 600 grader. Brennende olje sprutet ut fra en åpen kopling, inntil tanken på 200 - 300 liter ble tømt.*

*Verken norsk eller svensk politi har noensinne sjekket nærmere hvorfor hydraulikkoljerøret løsnet fra en kopling og ble bøyd 30 grader ut fra veggen.*

*Røret er det eneste på «Scandinavian Star» som ble bøyd og skadet slik.*

*- Røret så unaturlig ut. Det var ingen fornuftig forklaring på at det hadde løsnet. Det hadde jo ikke vært noen eksplosjon eller noe slikt, sier den danske branneeksperten Anders Klingenberg til Dagbladet.*

*- Det merkelige var at røret sto bøyd horisontalt utover fra korridorveggen. Dersom det hadde blitt påvirket av sterk varme, ville det nok blitt bøyd nedover, sier Klingenberg. Skal tåle varme*

*I politidokumentene finnes ekspertuttalelser som viser at et slikt hydraulikkørør i voldsom hete opp mot 1500 grader i verste fall kan utvide seg med 1,7 millimeter pr. løpemeter. Det finnes ingen naturlig forklaring på hvordan røret, som er*

*konstruert for å tåle trykk- og varmepåvirkning, kunne gli ut av koplingen. To-tre uker etter katastrofebrannen var Klingenberg på befaring i vraket sammen med norsk politi og maskinsjef Heinz Steinhauser på «Scandinavian Star».*

*Klingenberg sier at det ble lest inn kommentarer på et lydbånd som den norske etterforskeren hadde med seg.*

*- Vi forventet at norsk politi seinere skulle utarbeide rapporter, og at vi deretter skulle ha fått en kopi for kommentar. Men det skjedde ikke, sier Klingenberg.*

*Branneeksperten forklarer at han under beferingen ikke tenkte så mye på det bøyde hydraulikkørret. Årsaken var at det på dette tidspunktet overhodet ikke var på tale å skulle oppklare en forbrytelse.*

*- Var det ingen mistanke om at dette var en kriminalsak da dere undersøkte skipet?*

*- Nei, overhodet ikke.*

*- Ville dere lagt arbeidet opp annerledes dersom dere hadde visst at det dreide seg om en kriminalsak?*

*- Helt klart.*

*- På hvilken måte?*

*- Da ville vi ha kikket etter helt andre ting.*

*- Men det gjorde dere ikke fordi man anså at det dreide seg om en ulykke?*

*- Helt presis.*

*«Røret så unaturlig ut. Det var ingen fornuftig forklaring på at det hadde løsnet.»*

*Anders Klingenberg, branneekspert*

*Ekspertene ville gjerne etterforske men der ingen penge at etterforske for.*

*Pengene skal altså være avgjørende for at en kriminalsag og drab på 159 mennesker ikke skal opklares.*

# Manglet penger til etterforskning

Ressursmangel gjorde at Oslo-politiet ikke ville etterforske «Scandinavian Star»-ulykken på nytt. De pårørende er sjokkert.

EIVIND PEDERSEN

Torsdag 21. oktober 2004 7:32,  
oppdatert 7:39

For tre år siden kastet politiavdelingssjef Finn Abrahamsen kortene og ga sine overordnede klar beskjed om at det var uaktuelt for Oslo politidistrikt å gjenoppta noen etterforskning av den påsatte brannen.

Ikke fordi det ikke var noe å etterforske. Fordi Oslo-politiet ikke hadde ressurser til den omfattende oppgaven.

Situasjonen er den samme i dag, sier politisjefen.

## Sorg og sinne

Det er for jævlig at det ikke finnes penger til å opprettholde et rettssamfunn, sier styremedlem Hasse Magnusson (77) i Støtteforeningen for «Scandinavian Star»-pårørende.

I 14 år har han og kona Karin (68) håpet at politiet ville finne svaret.

Magnusson reagerer med vantro på Dagbladets opplysninger om at det var pengemangel som stoppet ny etterforskning av «Scandinavian Star»-brannen.

Overfor Dagbladet beskriver den tidligere varaordføreren i Askim hvordan han og kona hver eneste dag grubler over hva som skjedde da de mistet sønnene Lars (24) og Lennart (25) og den kommende svigerdatteren Bente Hogstad (21).

## Karin og jeg går i en jevn sorg. Det er hardt å gå i sorg og sinne hver dag.

Man tenker hele tida: Hva er dette for noe? Har vi virkelig fått et så råttent samfunn som ikke bryr seg om å ta de største svindlerne, spør Magnusson.

## Internt notat

Våren 2001 ba Riksadvokaten Oslo-politiet om en ny gjennomgang av «Scandinavian Star»-saken. Politiet skulle gå gjennom nytt materiale fra de pårørende Mike Axdal, Hasse Magnusson og Terje Bergsvåg. De tre har ved flere anledninger fått anerkjennelse for sitt arbeid.

I et internt notat fra politiavdelingssjef Finn Abrahamsen i Oslo heter det blant annet:

**«Dersom vi skal starte opp dette arbeidet, vil det kreve ressurser av en helt annen størrelse enn hva vi kan tilby.»**

Andre politidokumenter Dagbladet har fått tilgang til, kan tyde på at Oslo-politiet ikke tok de pårørendes arbeid helt på alvor. Den tidligere politijuristen, advokat Nicolai Bjønness, ble leid inn for å jobbe med saken.

«Dansk politi kan antakelig gi mer fyllestgjørende opplysninger om hans bakgrunn og det arbeidet han nedla som 'etterforskningskritiker',» skriver Bjønness om Mike Axdal.

## Avslørende materiale

Axdal har oppsporet og framlagt omfattende og avslørende materiale som blant annet viser at det var det

omstridte amerikanske rederiet SeaEscape som fikk utbetalt den kjempemessige forsikringssummen etter brannen.

**SeaEscapes rolle ble aldri etterforsket. Oslo-politiet henla saken og konkluderte med at en tidligere dansk ildspåsetter måtte være den skyldige i «Scandinavian Star»-katastrofen.**

Til de pårørendes store fortvilelse førte Bjønness-rapporten til at riksadvokaten bestemte at de dokumenterte opplysningene ikke skulle etterforskes i Norge.

**Var spørsmålet om ny etterforskning et pengespørsmål?**

Ja. Hvis man bestemmer seg for å gjenoppta en slik sak, er det snakk om ganske store ressurser, sier politiinspektør Sven T. Røer

## Nye avsløringer

**I tillegg til den manglende etterforskningen av svindelmotivet er følgende nye opplysninger kommet de siste to-tre åra:**

Torsdag 21. oktober 2004 7:34,  
oppdatert 7:36

Dagbladet Norge

Et rør med hydraulikkolje ble sabotert og bøyd slik at brannen blusset kraftig opp igjen 10 timer etter hovedbrannen. .

Brannslukkingen ble sabotert. Gjentatte ganger ga SeaEscape-offiserene brannmannskapene beskjed om at de måtte stenge slokkevannet for å pumpe ut vann som angivelig ga «Scandinavian Star» slagside. Det er bevist at mannskapet bløffet: Begge pumpe-systemene kunne kjøres samtidig. Etterforskningen tok heller aldri for seg opplysningen om at vannet sto meterhøyt i maskinrommet. Dette vannet må ha kommet inn fra andre steder enn fra brannslukkingen. En teori er at bunnventilen har vært løsnet. Skipets styresystemer ble plutselig satt ut av drift. Kaptein Hugo Larsen fikk ikke rettet opp skipet mot vinden fordi all overføringskraft forsvant. Anleggene var ikke berørt av brannen. Det ble heller ikke funnet feil på anlegget da det seinere ble undersøkt. Brann-dører ble blokkert før brannen. Noen satte det enorme ventilasjonsanlegget på bildekket på fullt. Det førte til enorm trekk og brannen ble spredd med eksplosiv fart. Passasjerer som flyktet fra sine lugarer ble nærmest fanget av flammekastere som raste gjennom skipets indre med nesten storms styrke. Under sjøforklaringen i København, fire dager etter brannen, fikk den mest sentrale SeaEscape-offiseren overlevert en konvolutt med et større kontant pengebeløp. Daværende etterforskningsleder, politiadvokat Nicolai Bjønnes, bekrefter overfor Dagbladet at man var kjent med overleveringen. Pengeoverleveringen er fortsatt et mysterium for etterforskerne. SeaEscape-offiserene prøvde også å få i gang skipets eneste sprinkleranlegg - på bildekket. Her var det aldri noen brann. Vannsølet kunne fått biler til å skli og dermed forsterket slagsiden. Det er et stort spørsmål hvordan en SeaEscape-offiser etter eget utsagn kunne komme rett fra sin lugar på øvre dekk og inn på kommandobrua der han trykket på en rekke knapper på styrepanelene. Vedkommende vurderte med andre ord situasjonen uten å vite hvordan situasjonen var nede i skipet

Brandekspertene er ikke i tvil om det de har fått kendskab til fra Mike Axdal Terje Bergsvåg og Hasse Magnusson.

Dagbladet skrev d. 24 oktober 2004

Dagbladet 26. november 2003

Det ble mer en politisk greie enn profesjonell etterforskning.

Eivind Pedersen

Den norske politimannen Stein Bekkevold mener politisk innblanding skapte kaos i etterforskningen av katastrofebrannen på «Scandinavian Star».

Han sier etterforskningen, som ble delt mellom Norge, Sverige og Danmark, ble preget av for mye politikk.

- Det hindret muligheten for oppklaring, sier Bekkevold, som i over ett år var en del av Oslo-politiets team som skulle avsløre hvem som tente på skipet.

- Her er det overlevende og pårørende til 159 døde mennesker som garantert ikke har fått noen god forklaring, sier han.

Nye opplysninger

Bekkevold er sjokkert over at han først nå får kjennskap til så mange nye opplysninger: - Det er ganske ufattelig at hittil ukjente momentene dukker opp nå. Hvis det som det

framkommer er

sant, er det litt utrolig. Mye av skylda har i så fall tredelingen av ansvaret mellom de nordiske landene.

- Vi hadde selvsagt oppfattet det som svært mistenkelig og hadde sjekket det grundig hvis vi hadde fått nyss om at noen hadde forsøkt å sabotere slokkingen. Dette ante vi ingenting om da vi holdt på, sier han.

Mange stridigheter

- På den annen side er det typisk norsk å aldri gi seg. Det er klart at jo lenger man holder på med en sak, desto klarere og tydeligere blir ofte bevisene som man aldri hører om når vi driver etterforskning.

- Dette var en kjempesvær sak der det kom inn

etterforskningsledere og politiledelse som til dels ikke hadde hverdagserfaring med etterforskning.

Det ble mer en politisk greie enn profesjonell etterforskning.

Man skulle omtrent ha møter på justisministerplan. Jeg husker godt at det holdt på å bli litt spetakkel, ja, sier Bekkevold.

Han ofte litt oppgitt over det politiske engasjementet i saken.  
 - I «Scandinavian Star»-etterforskningen ble det etter hvert mange kokker. Da skulle det noe til for å holde orden på alt sølet, beskriver han.  
 - Selv om mye har skjedd i politioppbyggingen de siste ti åra, er det elementært at fotsoldatene må ha tilgang på informasjon for å kunne gjøre en god jobb, sier Bekkevold.  
 - Nå kan det bare være de skyldige som ikke har interesse av å finne en mest mulig riktig løsning, sier han.

Kritisk dansk toppolitiker

Folketingmedlem Anne Baastrup er enig i påstandene om at noe av årsaken til manglende oppklaring skyldes politisk press.

Hun leder Folketingets justiskomiteé, og betegner det som «utrolig uhyggelig» at så mange opplysninger er blitt oversett.  
 - Så mange år etter kan det bli vanskelig å finne nye løsninger på hva som skjedde, sier hun, og påpeker at det er sådd sterk tvil om både brannårsaken og om de dømte utelukkende var stråmenn for de egentlige eierne.  
 - Jeg sitter med et inntrykk av at det allerede ligger

mange svar i det etterforskningsmaterialet.  
 I dokumentene som er tilgjengelig er det oppført manglende ikke-eksisterende selskaper, feilaktige dateringer, og uleselige underskrifter og fiktive tilbakedateringer av dokumentasjoner.  
 - I ettertid ser vi at det manglet en gruppe som i fellesskap kunne analysert hele sakskomplekset.

Illustrasjon: KRITISK: Den danske politiker, Anne Baastrup. VOLDSOM BRANN: Det sto et veritabelt flamme-og røykhav opp av «Scandinavian Star» etter ildspåsettelsen. Slokkearbeidet fortsatte til lenge etter at skipet var bragt til havn.



# Svindel-mistanke ble aldri sjekket

**Oslo-politiet satt selv på det håndfaste beviset om at «Scandinavian Star» ble overforsikret bare åtte dager før katastrofen. Ingen reagerte.**      Artikel fra Dagbladet

EIVIND PEDERSEN  
Fredag 22. oktober 2004 10:04,  
oppdatert 11:16

Grunnen var at man mente det var dansk politis oppgave å etterforske eierforholdene og en eventuell forsikringssvindel.

Men Dagbladet har interne politidokumenter som viser at mistankene om forsikringssvindel heller ikke ble etterforsket av politiet i Danmark.

Danskene skulle ha reagert på dette, kommenterer den tidligere lederen for brannavsnittet ved Oslo politikammer, Øyvind Thorkildsen.

Det var selvsagt kjempemistenkelig at den store forsikringspolisen var tegnet på et helt annet selskap enn det myndighetene la til grunn som eiere av skipet, sier Thorkildsen.

Han vil likevel ikke høre snakk om at Oslo-politiet forsømte sin oppgave ved ikke å undersøke omstendighetene rundt forsikringen.

Vi sendte sikkert opplysningene videre til danskene, sier Thorkildsen som nå er pensjonist.

## Gikk konkurs

Det var de pårørende Hasse Magnusson og Terje Bergsvåg som under gjennomgang av saksdokumenter på Oslo politikammer fant kopien av forsikringspolisen.

Polisen på 24 millioner amerikanske dollar er tegnet i det danske selskapet Fjerde Sø Forsikring 30. mars 1990.

To, ifølge danske skattemyndigheter, fiktive selskaper, Shipping Project Limited og K/S Scandinavian Star, står oppført som forsikringstakere i tillegg til det kriserammede amerikanske selskapet SeaEscape.

Polisen har en klausul om at det eventuelle utbetalinger bare skulle gå til SeaEscape.

**SeaEscape fikk utbetalt kjempesummen få måneder etter brannen. Året etter gikk selskapet konkurs.**

Terje Bergsvåg sier til Dagbladet at «Scandinavian Star» før brannen hadde en markedsverdi på mellom sju og åtte millioner amerikanske dollar.

Min teori er at forsikringsselskapet likevel utbetalte 24 millioner dollar for å unngå at hele erstatningsoppgjøret skulle havne i amerikanske rettssaler. Da hadde det totale forsikringsoppgjøret til etterlatte og overlevende kommet opp i mye høyere beløp.

## Oslopolitiets oppgave

Bergsvåg forstår ikke hvorfor det utelukkende skulle være en dansk oppgave å etterforske mistankene om forsikringssvindel.

Oslo-politiet hadde jo fått som hovedoppgave å finne brannstifteren. Da skulle man funnet de skyldige uansett om det dreide seg om forsikringssvindler eller en pyroman. Dansk politi fikk aldri noe oppdrag om å finne brannstifteren, sier Bergsvåg.

Artikkel fra Dagbladet Norge kommentar i forbindelse med en artikkelserie. Hvoraf nogle er trykt mens andre endnu ikke er trykt

I denne saken er det overlevende og pårørende til 159 mennesker som garantert ikke har fått noen god forklaring

Den norske etterforskeren Stein Bekkevold mener politisk innblanding skapte kaos i etterforskningen av katastrofebrannen som kostet 159 menneskeliv.

Brødtekst:

Han sier at etterforskningen som ble delt mellom Norge, Sverige og Danmark ble preget av for mye politikk.

|Det hindret muligheten for oppklaring, sier Bekkevold som i mer enn ett år var en del av Oslo-politiets team som skulle avsløre hvem som tente på Scandinavian Star.

garantert ikke har fått noen god forklaring, sier han.

Bekkevold er sjokkert over at han først nå får kjennskap til så mange nye opplysninger.

|Det er ganske ufattelig at disse hittil ukjente momentene dukker opp nå.

Hvis det som fremkommer er sant, så er det litt utrolig. Mye av skylda har i såfall denne tredelingen av ansvaret mellom de nordiske land.

Vi hadde selvsagt oppfattet det som svært mistenkelig og hadde sjekket det grundig hvis vi hadde fått nyss om at noen hadde forsøkt å sabotere slokkingen. Dette ante vi ingenting om da vi holdt på, sier han.

|På den annen side er det typisk norsk å aldri gi seg. Det er klart at jo lenger man holder på med en sak, desto klarere og tydeligere blir ofte bevisene som man aldri hører om når vi driver etterforskning.

Dette var en kjempesvær sak der det kom inn etterforskningsledere og politiledelse som tildels ikke hadde hverdagserfaring med etterforskning.

Det ble mer en politisk greie enn profesjonell etterforskning. Man skulle omtrent ha møter på justisministerplan. Jeg husker godt at det holdt på å bli litt spetakkel, ja, sier Bekkevold.

Mange kokker som sølte.

Som profesjonell etterforsker ble Bekkevold ofte litt oppgitt over det politiske engasjementet som kom i slike saker.

I Scandinavian Star-etterforskningen ble det etterhvert mange kokker. Da skulle det noe til for å holde orden på alt sølet, beskriver han.

Selv om mye har skjedd i politioppbyggingen de siste 10 årene, er det elementært at fotsoldatene må ha tilgang på informasjon for å kunne gjøre en god jobb, sier Bekkevold.

Nå kan det bare være de skyldige som ikke har interesse av å finne en mest mulig riktig løsning, sier han.

## Vi kan gi nye svar

- **Brann-ekspertene ved SINTEF i Trondheim kan gi helt nye svar om brannen på «Scandinavian Star».**

EIVIND PEDERSEN

Søndag 24. oktober 2004 10:31,  
oppdatert 10:37

14 år etter katastrofen ber de tidligere sakkyndige om å få lov til å foreta nye tester som kan oppklare hva som skjedde.

SINTEF-ekspertene innrømmer at de allerede i 1990 stusset over flere unormale forhold ved brannen.

### Tar saken

Da vi etterforsket brannen, gjorde vi det med utgangspunkt i at det dreide seg om en tilfeldig ildspåsetter. Vi måtte ha gått helt annerledes til verks dersom brannen var planlagt. Vi tar gjerne imot oppdraget, men vi må først få en forespørsel fra for eksempel Riksadvokaten, sier Kjell Schmidt Pedersen, adm. dir. ved Norges branntekniske laboratorium ved SINTEF.

### Blusset opp igjen

**Han forteller at SINTEF kan gjøre flere nye tester og beregninger som kan gi konkrete svar på hva som skjedde.**

Dette fordi de sakkyndige i 1990 hadde et så begrenset mandat at de bare skulle kartlegge brannforløpet de første timene etter hovedbrannen.

### De undersøkte ikke den såkalte hydraulikkbrannen som oppsto 14 timer seinere.

Da ble et solid oljerør på uforklarlig vis bøyd så kraftig at det oppsto lekkasje. Røret lå gjemt bak varmebeskyttende asbestplater på dekket over arnestedet for hovedbrannen. Deretter tok det fyr i hydraulikkoljen som sprutet ut fordi det avstengte pumpesystemet ble satt under trykk. Den intense oljebrannen gjorde svært stor skade på et tidspunkt da brannen var under kontroll.

### - Sabotasje

De pårørende Mike Axdal, Terje Bergsvåg og Hasse Magnusson har tidligere hevdet overfor den norske

riksadvokaten at hydraulikkørret ble sabotert av navngitte mannskapsmedlemmer fra rederiet SeaEscape, som ble værende om bord i det brennende skipet.

**Nå kan de pårørende trolig få støtte i sabotasjeteorien fra branneksperterne.**

**Nedstående artikkelmateriale er forholdt mig fra Dagbladet i Norge som del i en større og omfattende artikkelserie som skal køre i 2004-2005, med henblik på kommentar.**

**Dele af artiklerne er siden trykt mens andre endnu ikke er.**

#### **VIL HA GRANSKING:**

***Leif A. Lier havde ansvaret for politiet kontakt med de pårørende etter Scandinavian Star - tragedien. Nå ber Lier justisministeren om å nedsette en granskingskommisjon.***

***Er det virkelig slik at 159 mennesker døde på grunn av noen skulle tjene penger på forsikring?***

***Eller er det ikke slik? Ingen vet. Derfor må dette avklares», Leif A. Lier, eks-politiinspektør***

***Krav om granskning forsterkes:***

#### **Scandinavian Star må granskes.**

***Tidligere politiinspektør Leif A. Lier ved Oslo politikammer ber justitsminister Odd Einar Dørum om å nedsette en granskingskommisjon for å gi de pårørende svarene de har ventet på i 14 år.***

***Lier ser for seg en regjeringsoppnevnt kommisjon, ledet av en lagdommer, etter samme mønster som gransker flyulykken i Mehamn i 1982.***

***Det er uhørt at det skal stå på penger å få svarene om Scandinavian Star. Man snakker ikke om penger i en sann sammenheng. Samfunnet har jaggu penger til dette, tordner den tidligere politiinspektøren.***

#### ***Støtter granskning***

***Rettspresident Frank Poulsen som ledet sjøforklaringen etter brannen støtter en ny granskingskommisjon. Poulsen mener at både politiet og den første granskingskommisjonen feilaktig la til grunn opplysninger om eierskapet som angivelig skulle ha fremkommet i sjøforklaringen.***

***Også den påtaleansvarlige ved Oslo politikammer, tidligere politiinspektør Nicolai Bjønness, ønsker en***

***Tidligere politiinspektør Leif A. Lier håper at justisminister Odd Einar Dørum nå tar initiativ til å oppnevne en granskingskommisjon etter samme modell som Mehamn-kommisjonen.***

***Lier hadde ansvaret for politiets kontakt med de mange pårørende etter***

*katastrofeni 1990. Han fnyser av opplysningene om at etterforskningen for tre år siden stoppet opp på grunn av politiets ressursmangel.*

*Må avklares*

*Jeg jeg vet hvilken psykisk belastning de tusenvis av pårørende var utsatt for. Skal de fortsatt sitte og gruble i år etter år når disse opplysningene er fremkommet, spør Lier.*

*/Er det virkelig slik at 159 mennesker døde på grunn av noen skulle tjene penger på forsikring?*

*Eller er det ikke slik? Ingen vet. Derfor må dette avklares. Man kan ikke bare si at dette gidder vi ikke å ta opp igjen. Slikt går ikke an, sier Lier.*

*Flest nordmenn*

*Han mener det bør være innlysende at det oppnevnes en kommisjon som blant annet må gå gjennom alt materialet som danske Mike Axdal har funnet.*

*/Jeg ingen tro på en ny etterforskning fra politiets side nå, hverken i Danmark eller Norge.*

*Jeg tror ikke danskene kan finne ut av eierforholdene. Nå har jo saken allerede ligget hos den danske riksadvokaten i to og et halvt år. Det er ingen som har kompetanse til å begynne med dette arbeidet. Politiet har ikke folk eller penger. Etterforskningen vil medføre reiser til både England og og USA, sier Lier*

*Han minner om at det var flest nordmenn som omkom.*

*Derfor synes jeg norske myndigheter skal ta initiativ til å nedsette en kommisjon til undersøke hva som ligger i materialet, mener Lier*

**KJEMPET:**

*Dette bildet av innsatsleder Ingvar Brynfors*

*brannmester i Gøteborg er tatt ombord i Scandinavian Star i en av periodene da slokkevannet ble stengt fordi mannskapet angivelig skulle rette opp den truende slagsiden ved hjelp av lensepumpene.*

*Jeg tror ikke de lenset en eneste liter, sier Brynfors i dag.*

**SJEOKKERT:**

*Brannmester Ingvar Brynfors' sønn Anders, var yngstemann av slokkemannskapene som kjempet mot flammene på Scandinavian Star. Begge var blant de 15 brannfolkene som ble igjen etter at de øvrige slokkemannskapene ble evakuert fordi det var fare for at Scandinavian Star skulle kantre.*

**SLAGSIDE:**

*Scandinavian Star fikk flere ganger sterk slagside mot styrbord.*

*Hver gang slagsiden ble for stor, ble slokkevannet stengt fordi man angivelig skulle lensepumpe for å rette opp slagsiden. Nye avsløringer viser at det ikke fantes noe vann å lens i bunnen av skipet.*

**Brannmester overbevist om svindel-teori:**

*Vi ble sabotert!*

*Den svenske brannmesteren som ledet slokkearbeidet på Scandinavian Star er overbevist om at brannen er forsikringssvindel. Ingvar Brynfors (66) tror planen var å senke skipet for å skjule bevisene som var ombord. Han forteller om oppsiktsvekkende sabotasjer mot slokningsarbeidet.*

*ONSALA (Dagbladet): Nye opplysninger setter den gjennomførte etterforskningen i et særdeles underlig lys.*

*Det viser seg tre gjenværende bestningsmedlemmer, alle ansatt i SeaEscape, bløffet brannfolkene som kom ombord. I tre-fire halvtimes perioden stengte de slokkevannet som resulterte i at brannen blusset opp og spredde seg. Forklaringen var at pumpesystemet måtte brukes til å lense skipet for å rette opp den truende slagsiden. Resultatet ble at brannen blusset opp og spredde seg. Slagsiden var ved et par anledninger oppe i 10 grader. Redningsledelsen fikk beskjed om at Scandinavian Star kunne kantre dersom krenghningen kom opp i 10-12 grader.*

*Brukte ballasttankene*

*Dagbladet kan avsløre at kaptein Hugo Larsen hadde gitt ordre om at slagsiden skulle rettes ved hjelp av ballasttankene. Den påståtte lensepumpingen kan derfor aldri kan ha funnet sted.*

*I tillegg er det klart at ikke noe av slokkevannet ikke rant ned i maskinrommet der mannskapet påsto at de stadig måtte lense!*

*Nei, slokkevannet kunne ikke nå maskinrommet. Lensepumpene i maskinrommet kunne heller ikke lense vann som ble liggende oppe i skipet. Det har vi fått vite i ettertid. Nei, sannheten er nok at de ikke lenset en eneste liter vann, sier brannmester Brynfors.*

*Politiet tar selvkritikk*

*Den pensjonerte svenske politiinspektøren Agne Knutsson i Uddevalla-polisen tar selvkritikk for manglende etterforskning. Som leder for de tekniske undersøkelsene på Scandinavian Star var det Knutsson som hadde ansvaret for å etterforske hvorfor og hvordan skipet brant.*

*Sett i ettertid gjorde vi tabbe på tabbe. Men vi visste ikke bedre.*

*Dessuten arbeidet vi under et enormt tidspress, forklarer Knutsson i dag. Han mener bestemt at det fortsatt finnes muligheter for å etterforske saken og komme til andre konklusjoner enn man gjorde for 13 år siden.*

*Knutsson føler seg overbevist om at ferjebrannen var iscenesatt.*

*Jeg tror meningen med det første branntilløpet var å utløse brannalarmen slik at passasjerene skulle få sjansen til å bli evakuert. Men noe gikk feil og dermed endte den påsatte brannen i en slik katastrofe, sier Knutsson.*

*Sabotasjene*

*Dagbladet har hatt tilgang til dokumenter som forteller at tilsynelatende uforklarlige og mistenkelige forhold som aldri ble skikkelig undersøkt:*

*Vannet i maskinrommet og slagsiden truet med å kantre skipet.*

*Hydraulikkbrannen som oppsto 13 timer uti brannen fordi noen startet*

*pumpene til hengedekket.*

*Ventilasjonsanlegget som ble slått på fullt slik at ilden før som ildkuler gjennom åpne eller blokkerte brannrør.*

*Brannfolkene kiler i dørene ble sparket bort slik at slangene kom i klem*

*Norske brannfolk evakuert*

*Utover formiddagen lørdag 7. april 1990 ble en kraftig og tilsynelatende uforklarlig slagside den største bekymringen for slokkemannskapene. Redningsledelsen fryktet at Scandinavian Star skulle kante.*

*Derfor ble alle de norske brannfolkene evakuert. Bare 15 svenske brannfolk med Brynfors i spissen ble igjen.*

*Vi ble holdt for narr da vi slet oss ut under nesten umenneskelige forhold, sier den nå pensjonerte Gøteborg-brannmesteren.*

*Brynfors karakteriserer mannskapsmedlemmene som saboterte slokkingsarbeidet som kaldblodige mennesker.*

*Man har nådd bunnen av moral når man kan gjøre noe slikt, sier han.*

*Nøye planlagt brann*

*Brynfors hevder med faglig tyngde at brannen på Scandinavian Star ikke kan ha vært handlinger som er blitt begått av den fulle danske 37-åringen som Oslo-politiet utpekte som den sannsynlige gjerningsmannen.*

*Det finnes ingen muligheter for å arrangere en slik brann uten forberedelser. Med kunnskap og innsikt om de store avluftingsviftene på bildekket ble det slik gjennomtrekk i fartøyet at brannen spredde seg utrolig raskt. Det var helt vanvittig, sier Brynfors.*

*Brant i oljen*

*Han forteller om dramatikken da den såkalte hydraulikkbrannen oppsto ved 15-tiden. Flere hundre liter hydraulikkolje brant opp da den ble sprutet ut gjennom en uforklarlig lekkasje.*

*Varmen var så sterk at røykdykkernes beskyttelsesglass smeltet. De skal tåle 600 grader. Etter få sekunder i varmen kom de ut som fakler. Vi måtte slokke flammene fra oljen som brant på draktene deres, forteller Brynfors. Jeg håper at noen vil gi oss svarene på hva som egentlig skjedde da vi med våre liv som innsats kjempet mot flammene. Vi kjempet så innbitt fordi vil ønsket at så mange pårørende som mulig skulle slippe å få sine kjære kremert i brannen.*

*Allerede har mange puslespillbiter falt på plass. Ihvertfall for mitt vedkommende, sier Brynfors.*

*Slut.*

*Ønsker Rigsadvokaten flere uttalelser som går sterkt imod Rigsadvokatens ambitioner fra henleggelsen i 1996-97 og den sendrægtige behandling som siden maj 2002 har verseret.*

Og

*Hvad var det for en norsk efterforskning Rigsadvokaten roste i skyhøje toner overfor delegationen i 2002?*

*Efter det for mig oplyste, så har de norske efterforskningsdokumenter ikke været i Danmark og hvilket grundlag har Statsadvokaten for København Karsten Hjorth og Frederiksberg politi så haft som grundlag for en indstilling til Rigsadvokaten.*

*Hvorfor skulle Statsadvokaten gentagende gange personligt kontakte mig pr.telefon for udlån af bl.a. afhøringerne af Grethe Forslund, Heinz Steinhauser, Hans Rytter, Gerry Guimbatan og en række andre personer.*

*Oplysninger som i forvejen lå i den norske del af efterforskningen.*

*Jeg har ikke fantasi til at tro, at Rigsadvokaten blot en gang våger, at rose den danske del af efterforskningen.*

*Der var afsat 1 efterforsker på sagen og det var Leif Christensen.*

*Vicemester Clausen og Lemming kom dog på banen i Søforklaringen for, at vise flaget som landkrabber som Clausen udtalte det til Tva.*

*Men kun Christensen var nedsat som en efterforsker og hans arbejde var vist mere end begrænset til, at sidde på stolen på første sal på Politikontoret.*

*Christensen havde dog ikke tid til, at indhente oplysningerne om skibets ejer og rederforhold før en måned efter branden.*

*Men det han så fik, var pivfalske dokumenter som var fabrikeret efter branden.*

*Noget som underbygges af Frank Poulsen Dommer i Sø og Handelsretten.*

*Krav.*

*Konklusionen er selvsagt.*

*Sagen skal rejses på politisk plan og så er det de danske og norske myndigheders ansvar, at overføre sagen til de rigtige respektive landes anklagemyndigheder.*

*Først skal jeg udtale vores enighed i, at det er svært uheldigt, at sagen ligger hos Rigsadvokaten til vurdering henset til, at sagen ikke vurderes som drabssag eller behandles udefra efterforskningsmæssige oplysninger om, hvem som påsatte branden på Scandinavian star.*

*Jeg har konstateret, at Rigsadvokaten, Statsadvokaten samt politiet på Frederiksberg ikke på noget tidspunkt har haft sagsakter eller div. efterforskningsmanualer hidhørende fra den norske del af efterforskningen under denne sags behandling.*

*Rigsadvokatens endelige vurdering samt afgørelse om ny eller ikke ny efterforskning beror således på et forhåndsindtaget grundlag og dette er i strid med god retsplejeforhold.*

*Som sagen indenfor de sidste 2 år har udviklet sig, har flere og flere af de som i 1990-1991 deltog enten i politiet, Granskningsudvalget eller domstolene udtalt, at som sagen nu ligger herunder de nye oplysninger som er tilgået Rigsadvokaten fra Mike Axdal m.fl. så må sagen naturligt overledes til en granskningskommision, som helt uafhængig af politiet og anklagemyndigheden må finde frem til hvorfor sagen i så mange år har været fejlbehandlet.*



*Kommissionen må også have mandat til, at efterforske og indkalde eksperter samt have råderet og økonomi til indkøb af eksternt bistand fra andre lande og dennes eksperter.*

*Dette er bl.a udtalt af følgende:*

*Retspræsident Frank Poulsen.  
Politiadvokat Nicolai Bjønnes Oslo.  
Politikommisær Finn Abrahamsen Oslo.  
Politikommisær Leif A lier Oslo.  
Kilder i Granskningsudvalget.  
Personer i Søfartsstyrelsen.  
Personer i Frederiksberg Politi.  
Personer i svensk Politi.  
Folketingsmedlemmer Danmark.  
Stortingsmedlemmer Oslo.*

*Jeg vil ikke mere tillade, at Rigsadvokaten og sidder overhørig.  
Rigsadvokaten må ikke gøre sig til dommer i en sag som er århundredes forbrydelse og som Rigsadvokaten allerede har haft indflydelse i på et fejlagtigt grundlag i 1996-97, baseret bl.a på forkerte oplysninger fra politimester Møller på Fr. berg.*

*Der er begået så mange procedurer og sagsbehandlingsfejl i denne sag, at sagen må gå helt om.*

*Både hvad gælder ejer - og rederforholdet men også brandårsag, samt finde frem til de som påsatte de dødbringende og planlagte brande på Scandinavian star d. 7. april 1990.*

*Rigsadvokaten bør nu gå til Justitsministeren og meddele, at Rigsadvokaten indser sig som inhabil i sagen, noget som burde været sket allerede i maj 2002.*

*Justitsministeren må så vurdere om hun egenhændigt erklærer nedsat en uvildig granskningskommision eller om sagen skal overføres til folketinget at afgøre.*

*En nedsat kommission skal være bred og habil bestående af eksperter inden for de områder som anses som nødvendige.*

*Kommissionen skal ikke være underlagt noget ministerium og kommissionen konstituerer sig selv med fordeling af arbejdsopgaver mv.*

*Udvalget skal have fuld adgang til alt materiale som politiet i de 3 nordiske lande har indsamlet herunder også NOU Granskningsudvalgets materiale.*

*Udvalget skal frit kunne benytte eksternt bistand fra andre eksperter uanset om dette gælder personer fra andre lande eller eksperter i almindelighed.*

*Udgiftssiden må afklares mellem de 3 nordiske lande jvf. den aftale som blev indgået d. 20. april 1990 jvf. Kongelig Relation om fordeling mv.*

*Vi skal anbefale følgende repræsentanter som del i en ny kommissionsundersøgelse:*

*Direktør Kjell Schmidt Pedersen Sintef Norges Brandtekniske Laboratorium.  
Øystein Jæger Meland Fagansvarlig Brannsikkerhet Reinertsen Engineering Leiv Eriksson.  
Senter 7492 Trondheim Tidligere ansat ved Sintef.  
Aanderå måleteknik Bergen Norge.  
Ståle Eilertsen og Håkon Winterseth - Skansken Consult. Bergen - Norge.  
Repræsentant fra US. Coast Guard Florida.  
Repræsentant fra National Transportation safety onboard NTSB Florida.  
En for Mike Axdal udpeget dansk og amerikansk advokat.*

*Afdøde Erik Mørk Andersen og dennes efterladte, har fået en så urimelig og fejlagtig behandling af danske og norske myndigheder.*

*Danmarks retsansvar har svigtet i denne sag på en så alvorlig måde, og har sendt rystelser igennem begrebet demokratiet i dette land.*

*Erik var dansk statsborger, men han fik ingen støtte eller hjælp i de alvorlige anklager norsk politi rejste, både imod Erik som selv omkom i branden men også det angreb som fulgte Eriks familie.*

*Erik blev hængt ud i verdenspressens aviser og nyheder, som værende ansvarlig for drabet på 159 uskyldige menneskers liv. Dette skete uden at Danmark som sin pligt sørgede for, at Erik og Eriks familie fik stillet et forsvar til deres disposition.*

*Først det forhold, at udpege en gerningsmand som er død og at dette sker offentligt uden en dommer. Dette er klart i strid med folkeretten og menneskerettighederne.  
Det er også i strid med en række konventioner som Danmark har ratificeret.*

*Det er klart, at Erik ikke fik den smerte omkring den alvorlige omtale, udsendt af politiet, men hvad med Eriks familie som stadig den dag i dag snart 15 år efter branden, må leve med befolkningens øjne hvilene på sig som familie til en "udpeget" drabsmand.*

*Rigsadvokaten må indse og tilstå behovet for, at Erik og Eriks familie, herunder Kone og det barn havde ansvar for, endelig kan få mulighed for at få et forsvar betalt af den danske stat.*

*D.3. november 2004 mødte jeg Eriks familie i Århus, sammen med en norsk journalist.  
Enken Jette Andersen kunne sørgeligt fortælle hvordan familien blev smadret af dansk og norsk politi i forbindelse med, at Erik blev udhængt som gerningsmanden for drabet på 159 mennesker på Scandinavian star natten til d. 7. april 1990.*



*Foto: Eivind Pedersen.*

*Jette Andersens kommentar er, at hendes mand aldrig har påsat branden på Scandinavian star, men at Erik blev en perfekt syndebuk, forsaget af et udueligt politi, som ikke formåede at samle trådende i en ellers så påfaldende opgave, hvor politiet glemte at se på hvem og hvor motiverne lå i sagen.*

*Erik var jo i forvejen kendt for et tilfælde af brandstiftelse og derfor var det alt for let, at give Erik, som var død i branden, skylden.*

*Alt kunne jo ikke passe bedre.*

*Erik kunne ikke rejse sig af graven og erklære sin uskyld.*

*Familien var smadret fra det sekund de fik besked om Eriks død og anklagerne imod Erik familien havde ingen mulighed for, at stille forsvar.*

*Det er vel også en almindelig folkeret, at man beskikkes en forsvarer i tilsvarende sager og fakta er vel også at der skulle have været sat en form for domstol, når politiet så klokkeklart i marts 1991 gik ud i medierne og erklærede, at sagen var opklaret og Erik blev udpeget i medierne af Politiet, som den person som var skyld i den værste forbrydelse i de sidste mange århundrede.*

*Erik var ikke en person som havde teknisk kendskab til at kunne påsætte en brand på Scandinavian star.*



*Erik Mørk Andersen*

*Foto Venligst udlånt af Jette Andersen.*

*Hvis Rigsadvokaten forbeholder sig retten til, at han kan behandle Scandinavian star sagen selv om offentligheden klart udtaler, at Rigsadvokaten er dyb inhabil, så har Rigsadvokaten også det fulde ansvar for, at Erik får stillet et forsvar til rådighed. Rigsadvokaten kan næppe som anklagemyndighed gøre sig til dommer i en sag som er skabet af politiet, uden at sagen er forelagt en dommer.*

*Hverken dansk eller norsk Politi har et eneste bevis på, at Erik er gerningsmanden, som forsagede branden på Scandinavian star 7. april 90.*

*De påstande som politiet, Stats og Rigsadvokaterne har holdt sig til, er forhold som blev bygget op omkring Erik, men som Erik ikke har andel i.*

*Dette bestyrkes af norsk og svensk politi, samt de eksperter Meland, Klingenberg samt Kjell S. Pedersen Sintef.*

*De fik nemlig besked om, at finde og opbygge konklusioner omkring Erik og de fik samtidig besked om, at sagen ikke skulle behandles som en kriminalsag, idet sagen var fastlåst på en person og kun den ene person som var Erik.*

*Bare en gennemgang af vidneforklaringer af overlevende og gennemgang af de tekniske oplysninger som blev fortaget og indsamlet og sammenhold med de ting som siden er kommet frem og fremlagt, så har Rigsadvokaten en svært dårlig sag.*

*Rigsadvokaten skal ikke være det fjerneste i tvivl om, at jeg personligt vil forfølge denne sag med de midler jeg har til rådighed, til sandheden og retfærdigheden kommer frem i dagens lys.*

*Jeg håber ikke, at Rigsadvokaten går så langt i denne sag, at han når at stoppe den med ordlyden, at der ikke er noget nyt i sagen eller at Rigsadvokaten føler at sagen er opklaret, så ligger der noget helt andet bag.*

*Som chef for politiet og som den ansvarlige anklager i sagen 1990-1993 vil det lugte langt væk af forsøg på, at vaske sine hænder rene og for at skjule alle de fejl som er begået af danske og norske politimyndigheder.*

*Det gælder både ejer og rederforholdet til skibet, men også brandstiftelsen på Scandinavian star og sammenhængen i de 2 sager.*

*Det er en skandaløs behandling af denne sag og det er det forsæt til Rigsadvokaten indrømmer sin inhabilitet.*

*Hvis nogen skal have den mindste tro på retssikkerhed i et retssamfund, så må Rigsadvokaten inden julen 2004, udsende en meddelelse om, at Rigsadvokaten ikke kan tage ansvaret for sagens videre forløb, men sende sagen tilbage i det politiske system som så må tage stilling til sagens videre forløb.*

*Vi kan ikke leve med et system, hvor politiet både er den udøvende og dømmende magt og en alvorlig tvivl i en endnu mere alvorlig sag om forsikringssvindel og drabssag, så skal der tages langt større overvejelser.*

*Rigsadvokaten bør slippe grebet om denne sag straks og give tvivlen en chance så vi kan få fred og de ansvarlige sat bag tremmer.*

*I 21 år har de gået fri mens vi har været fanget i løgne.*

*Det er uacceptabelt.*

*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 folketinget til at tro, at der har været brugt enorme resurser 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.*

*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, enstemmene 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 eksperters 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.*

*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 forsikringsvindel.*

*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 men 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 brandekspert 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.*

*Med disse ord ser jeg frem til en saglig reaktion fra folketinget.*

*Det venter både overlevende og pårørende samt offentligheden på.*

*Venlig Hilsen*

*Mike Axdal  
Kjærsvej 106  
4220 Korsør  
Danmark  
Telefon.  
45-23702055  
45-31225500  
Mail Bravogruppen1@mail.dk*