

Rigsadvokaten

Den 28. januar 2005
J.nr. 2003-517-0044

**Redegørelse for behandlingen og vurderingen af anmodningerne
om
genoptagelse af efterforskningen vedrørende branden på
Scandinavian Star den 7. april 1990.**

Indholdsfortegnelse

1. Indledning.....	4
2. Sagens forløb fra branden den 7. april 1990 til Højesterets dom af 22. november 1993	6
2.1. Indledning	6
2.2. De norske myndigheders efterforskning af brandårsagen.....	7
2.3. De danske myndigheders efterforskning.....	7
2.3.1. Overvejelserne vedrørende tiltalespørgsmålet	7
2.3.2. Sø- og Handelsrettens dom af 3. december 1992.....	9
2.3.3. Højesterets dom af 22. november 1993.....	10
3. Forløbet efter Højesterets dom af 22. november 1993	11
3.1. Anmodning om genoptagelse i 1996.....	11
3.2. Anmodning om genoptagelse i 1999.....	12
4. De nye anmodninger om genoptagelse af efterforskningen	13
4.1. Indledning	13
4.2. Støttegruppen efter Scandinavian Stars anmodning om genoptagelse af efterforskningen	14
4.3. Mike Axdals anmodning om genoptagelse af efterforskningen i sagen.....	15
5. Betingelserne for at genoptage efterforskningen i en straffesag	16
5.1. De relevante strafferetlige regler.....	16
5.2. Generelle bemærkninger om betingelserne for at genoptage efterforskningen i sagen	17
6. Begrundelsen for afgørelsen.....	19
6.1. Indledning	19
6.2. Ejerforhold	20
6.2.1. Indledning	20
6.2.2. Dokumenter og andre skriftlige oplysninger vedrørende ejerforholdet	20
6.2.3. Forklaringer afgivet under søforhøret og til politiet.....	25
6.2.4. Oplysninger i Granskningsudvalgets rapport, jf. NOU 1991: 1A ”Scandinavian Star”-ulykken, 7. april 1990.....	27
6.2.5. Forklaringer afgivet under domsforhandlingen i Sø- og Handelsretten og præmisserne for Sø- og Handelsrettens dom af 3. december 1992	29
6.2.6. Skattemæssig vurdering af ejerforholdet	31
6.2.7. Andre oplysninger.....	34
6.2.8. Vurdering af oplysningerne vedrørende ejerforhold	38
6.3. Salgsprisen for skibet og skibets forsikringsforhold	44
6.3.1. Indledning	44
6.3.2. Dokumenter og andre oplysninger vedrørende forsikringsforhold	44
6.3.3. Vurdering af forsikringsforhold	46
6.4. Danske myndigheders jurisdiktionskompetence	49
6.4.1. Indledning	49
6.4.2. Folkeretlige regler om jurisdiktion.....	49
6.4.3. Overvejelserne vedrørende jurisdiktionskompetence	50

6.5. Beslaglæggelse af Scandinavian Star	52
7. Særlige spørgsmål rejst i anmodningerne om genoptagelse.....	53
7.1. Indledning	53
7.2. Gennemgang af visse spørgsmål rejst i anmodningerne om genoptagelse mv.	54
7.2.1. Spørgsmål om ejer- og forsikringsforhold	54
7.2.2. Spørgsmål om andre forhold end ejer- og forsikringsforhold.....	63
8. Sammenfatning af min begrundelse for ikke at iværksætte yderligere efterforskning.....	72
Bilag 1: Oversigt over de selskaber, der er relevante i forbindelse med salget af Scandinavian Star	
Bilag 2: Tidslinje vedrørende ejerforhold mv.	

1. Indledning

Den 7. april 1990 opstod der brand på skibet Scandinavian Star, der sejlede mellem Oslo og Frederikshavn. I forbindelse med branden omkom 158 mennesker.

Umiddelbart efter branden blev der fremsat en anmodning om gennemførelse af en søforklaring til fastlæggelse af alle omstændighederne i forbindelse med branden. Søforklaringen fandt sted i Sø- og Handelsretten i København fra den 11. april 1990.

Få dage efter ulykken blev det endvidere mellem regeringerne i Norge, Sverige og Danmark aftalt at nedsætte et undersøgelsesudvalg (Granskningsudvalget). Udvalget, der afgav rapport i 1991, skulle bl.a. vurdere ulykkens årsag, skibets tekniske standard, udrustning, besætning, drift og redningsberedskab i forhold til gældende regler.

Efter branden blev det ligeledes mellem regeringerne i Norge, Sverige og Danmark aftalt, at efterforskningen i sagen skulle opdeles således, at de norske myndigheder efterforskede branden og dens umiddelbare årsag, mens de svenske myndigheder efterforskede brandslukningsarbejdet og de tekniske forhold på skibet, og de danske myndigheder efterforskede skibets ejer- og forsikringsforhold samt skibets almindelige sødygtighed og overensstemmelse med den søretlige lovgivning.

De norske myndigheders undersøgelser pegede på, at branden var påsat, og at den mest sandsynlige brandstifter var en dansk passager, der selv omkom ved branden.

Ved Højesterets dom af 22. november 1993 blev kaptajnen på Scandinavian Star, Hugo Larsen, skibets reder Henrik Johansen og direktøren i rederiet Ole B. Hansen for overtrædelse af lov om skibes sikkerhed straffet med hæfte i 6 måneder.

Efterfølgende har Justitsministeriet og Rigsadvokaten behandlet en række anmodninger om genoptagelse af efterforskningen.

Ved skrivelse af 2. maj 2002 rettede den norske rigsadvokat henvendelse til mig og oplyste, at en række personer havde begæret efterforskningen af sagen vedrørende Scandinavian Star genoptaget. Den norske rigsadvokat meddelte samtidig, at han havde truffet afgørelse om, at der ikke er grundlag for at genoptage den del af efterforskningen, der har været varetaget af norsk politi og påtalemyndighed. Den norske rigsadvokat oplyste endvidere, at en del af materialet i anmodningerne om genoptagelse er knyttet til ejer- og forsikringsforhold for Scandinavian Star, og at han ikke havde fundet det hensigtsmæssigt, at norsk påtalemyndighed tager stilling til denne del af begæringen, da de bagvedliggende oplysninger om rederiet har været efterforsket i Danmark.

På baggrund af henvendelsen fra den norske rigsadvokat anmodede jeg Statsadvokaten for København, Frederiksberg og Tårnby om i samarbejde med Politimesteren på Frederiksberg at vurdere, om materialet kan give grundlag for yderligere efterforskning og i givet fald om at iværksætte en sådan efterforskning.

Statsadvokaten for København, Frederiksberg og Tårnby har herefter den 7. maj 2003 fremsendt en indstilling i sagen tillige med sagens akter. Statsadvokaten har indstillet, at efterforskningen i sagen ikke genoptages.

I anmodningerne om genoptagelse peges der på, at der er oplysninger, som kunne tyde på, at branden blev påsat af et eller flere besætningsmedlemmer, at branden blev påsat efter aftale med skibets reelle ejer og personerne bag dette selskab, og at motivet til branden var at få skibet totalskadet, således at skibets forsikringssum kunne blive udbetalt til den reelle ejer.

Formålet med mine undersøgelser af sagen har været at belyse, om der er en formodning for, at der ved yderligere efterforskning vil kunne peges på en eller flere nulevende gerningsmænd, der har haft forsæt til overtrædelse af straffelovens § 180 om forsætlig brandstiftelse, idet alle andre relevante lovovertrædelser på nuværende tidspunkt er forældede.

Jeg har efter en gennemgang af sagens akter, herunder de oplysninger, der er fremlagt i anmodningerne om genoptagelse, ligesom statsadvokaten ikke fundet, at der er grundlag for at genoptage efterforskningen i sagen.

En redegørelse for sagen og begrundelsen for min afgørelse fremgår af afsnit 2 – 7.

I afsnit 2 redegøres for sagens forløb fra branden den 7. april 1990 til Højesterets dom af 22. november 1993, og i afsnit 3 gennemgås de anmodninger om genoptagelse af efterforskningen, der er fremsat efter Højesterets dom, samt afgørelserne vedrørende disse anmodninger. I afsnit 4 redegøres for de nye anmodninger om genoptagelse af efterforskningen, der var baggrunden for, at den norske rigsadvokat rettede henvendelse til mig. Disse anmodninger er efterfølgende blevet suppleret med yderligere henvendelser fremsendt hertil og til Statsadvokaten for København, Frederiksberg og Tårnby. Afsnit 5 indeholder nogle generelle bemærkninger om betingelserne for at genoptage efterforskningen i sagen, herunder en kort gennemgang af de relevante lovbestemmelser. I afsnit 6 og 7 redegøres for oplysningerne i sagen og min begrundelse for ikke at genoptage efterforskningen. Endelig indeholder afsnit 8 en sammenfatning af min vurdering.

Redegørelsen bygger udover min gennemgang af de nye anmodninger om genoptagelse på de akter, der indgik i straffesagen, som blev afgjort ved Højesterets dom af 22. november 1993, herunder Granskingsudvalgets rapport fra 1991. Endvidere har jeg gennemgået de akter, der tidligere er fremsendt hertil i forbindelse med bl.a. anmodninger om genoptagelse af efterforskningen.

I forbindelse med mine undersøgelser har jeg ikke foretaget en vurdering af de oplysninger og påstande om selve ildspåsættelsen og brandens udvikling, som fremgår af anmodningerne om genoptagelse, idet denne del af efterforskningen er blevet varetaget af de norske myndigheder, og den norske rigsadvokat som nævnt i 2002 er nået frem til, at der ikke foreligger oplysninger, som giver de norske myndigheder anledning til at genoptage efterforskningen.

Jeg har dog foretaget en vurdering af visse af oplysningerne om, hvem der ifølge anmodningerne om genoptagelse kan mistænkes for at have påsat branden, fordi det i anmodningerne om genoptagelse er anført, at visse besætningsmedlemmer "har været i ledtog" med de personer, som planlagde branden, og at deres motiv har været forsikringsbedrageri.

2. Sagens forløb fra branden den 7. april 1990 til Højesterets dom af 22. november 1993

2.1. Indledning

Scandinavian Star blev den 1. april 1990 indsat på ruten mellem Frederikshavn og Oslo. Den første sejlads fandt sted med afgang fra Frederikshavn den 1. april 1990, kl. 23.05. Efterfølgende foretog Scandinavian Star seks sejlads i perioden fra den 2. april – 6. april 1990. Den ottende og sidste sejlads blev påbegyndt med afgang fra Oslo den 6. april 1990, kl. 21.45. Der var 99 besætningsmedlemmer og 383 passagerer ombord. Efter planen skulle Scandinavian Star være ankommet til Frederikshavn den 7. april 1990, kl. 07.00. Imidlertid opstod der på turen til Frederikshavn brand på skibet den 7. april 1990 omkring kl. 02.00.

Ved branden omkom 158 mennesker. Efter branden blev skibet slæbt til Lysekil i Sverige, hvor branden blev slukket den 8. april 1990, og i slutningen af april 1990 blev skibet placeret i København, hvor det var under bevogtning indtil slutningen af juli 1990.

I forbindelse med branden på Scandinavian Star blev der fra den 11. april 1990 afholdt søforklaring i Sø- og Handelsretten i København.

På grund af ulykkens omfang og dens relation til såvel Danmark, Norge og Sverige blev der få dage efter ulykken mellem de tre lande indgået en aftale om at nedsætte en fælles undersøgelseskommission (Granskningsudvalget), som blev nedsat i Norge ved kongelig resolution af 20. april 1990. Granskningsudvalget havde bl.a. til opgave at vurdere årsagerne til ulykken og skibets tekniske tilstand.

Granskningsudvalget, der i januar 1991 afgav sin rapport til den norske justitsministerium, havde ikke særskilt til opgave at vurdere ejer- og forsikringsforhold. Rapporten er offentliggjort i Norges Offentlige Utredninger 1991, jf. NOU 1991: 1 A. Udvalgets bemærkninger om ejerforholdene er omtalt nedenfor under afsnit 6.2.4.

Der blev ligeledes efter ulykken indgået en aftale mellem Danmark, Norge og Sverige om tilrettelæggelse af efterforskningen i sagen om ulykken. Aftalen indebar, at de norske myndigheder skulle efterforske selve branden og dens umiddelbare årsag, de svenske myndigheder skulle efterforske brandslukningsarbejdet og de tekniske forhold på skibet, mens de danske myndigheder skulle efterforske skibets ejer- og forsikringsforhold samt dets almindelige sødygtighed og overensstemmelse med den søretlige lovgivning.

Da anmodningerne om genoptagelse af efterforskningen hovedsageligt vedrører de forhold, som er blevet efterforsket af de danske og norske myndigheder, indeholder denne redegørelse ikke en gennemgang af de svenske myndigheders undersøgelser.

2.2. De norske myndigheders efterforskning af brandårsagen

De norske myndigheders efterforskning fastslog, at branden ombord på Scandinavian Star var påsat, og at branden måtte være påsat af en person, der selv var ombord på skibet.

I forbindelse med efterforskningen søgte de norske myndigheder på denne baggrund bl.a. ved afhøringer af de overlevende at kortlægge hver enkelt passagers og hvert enkelt mandskabsmedlems færden lige før branden. Det blev ifølge de norske myndigheder i forbindelse med efterforskningen overvejet, om et eventuelt motiv til branden kunne være forsikringssvindel.

I løbet af efterforskningen blev opmærksomheden henledt på en dansker, der var passager på Scandinavian Star, og som selv omkom ved branden.

På baggrund af efterforskningen konkluderede de norske myndigheder, at danskeren var den sandsynlige gerningsmand.

2.3. De danske myndigheders efterforskning

2.3.1. Overvejelserne vedrørende tiltaleespørgsmålet

Som nævnt under pkt. 2.1. fik de danske myndigheder til opgave at efterforske skibets ejer- og forsikringsforhold samt skibets almindelige sødygtighed og overensstemmelse med den søretlige lovgivning.

Den danske del af efterforskningen blev varetaget af Politimesteren på Frederiksberg, idet spørgsmålet om tiltalerejsning imidlertid blev forelagt for Statsadvokaten for Sjælland og Rigsadvokaten.

Efter anmodning fra Politimesteren på Frederiksberg afgav Søfartsstyrelsen den 3. april 1991 udtalelse om tiltaleespørgsmålet. Søfartsstyrelsen anførte bl.a. følgende:

”I) Gældende ret for ”Scandinavian Star”

a) Jurisdiktion

Tildeling af skibes ret til at føre et lands flag medfører efter den almindelige folkeret, at skibet i retlig henseende bliver en del af flagstatens territorium. I nærværende sag, hvor ”Scandinavian Star” førte Bahama-flag, er det således Bahama, der som udgangspunkt har den strafferetlige jurisdiktionskompetence.

Det kan imidlertid lægges til grund, at væsentlige dele af den tilsidesættelse eller overtrædelse af regler, der måtte være sket på tidspunktet for ulykkens indtræden, den 7. april 1990, tillige var til stede, da skibet i tiden forud herfor anløb dansk havn og besejlede dansk søterritorium. Det frem-

går således af bilag 77 til politirapporterne, at "Scandinavian Star" i perioden den 1. – 6. april 1990 var i havn i Frederikshavn fire gange.

Idet straffelovens § 6, stk. 1, nr. 1, hjemler dansk straffemyndighed for handlinger begået i den danske stat, hvortil søterritoriet henregnes, er der mulighed for at rejse tiltale for overtrædelse af danske bestemmelser, uanset at "Scandinavian Star" var under fremmed flag."

Søfartsstyrelsen indstillede, at der blev rejst tiltale mod skibsfører Hugo Larsen for overtrædelse af § 24 i lov om skibes sikkerhed, jf. lovbekendtgørelse nr. 584 af 29. september 1988, samt at der blev rejst tiltale mod reder Henrik Johansen og direktør Ole B. Hansen for overtrædelse af § 23 i samme lov.

Den 8. juli 1991 traf Rigsadvokaten principbeslutning om at rejse tiltale mod de pågældende for overtrædelse af de nævnte bestemmelser i lov om skibes sikkerhed. Forud for, at der blev rejst tiltale, blev sagen imidlertid forelagt for Justitsministeriet med henblik på, at ministeriet søgte afklaret, hvorvidt de norske myndigheder ville anmode Danmark om at overtage retsforfølgningen vedrørende de forhold, der var begået, mens skibet befandt sig på norsk territorium.

Ved skrivelse af 12. juli 1991 forespurgte Justitsministeriet herefter i medfør af artikel 8, stk. 1, litra d, i Den europæiske konvention af 15. maj 1972 om overførsel af retsforfølgning de norske myndigheder om, hvorvidt de norske myndigheder ønskede at fremsætte anmodning om overtagelse af retsforfølgningen for så vidt angår den del af sejladsen, der fandt sted på norsk søterritorium.

Den 27. august 1991 anmodede de norske myndigheder om, at de danske myndigheder foretog retsforfølgning af Henrik Johansen, Ole B. Hansen og Hugo Larsen for forhold begået i Norge.

Det fremgår endvidere af sagen, at myndighederne på Bahamas var repræsenteret under søforklaringen. Bahamas Ministry of Transport oplyste ved skrivelse af 7. januar 1991 til Justitsministeriet, at myndighederne på Bahamas endnu ikke havde truffet beslutning om, hvorvidt Bahamas ville indlede strafforfølgning som følge af ulykken. På forespørgsel fra kaptajn Hugo Larsens advokat bekræftede myndighederne på Bahamas på ny den 7. marts 1991, at der fortsat ikke var truffet beslutning om, hvorvidt der ville blive indledt strafforfølgning, men myndighederne bekræftede, at der i national ret på Bahamas var forbud mod dobbelt strafforfølgning. Efter det oplyste har myndighederne på Bahamas ikke rejst tiltale mod skibsføreren eller rederen for forhold i forbindelse med skibets drift fra den 1. – 7. april 1990.

Ved anklageskrift af 10. februar 1992 rejste Politimesteren på Frederiksberg tiltale mod Henrik Johansen, Ole B. Hansen og Hugo Larsen for overtrædelse af lov om skibes sikkerhed.

Hugo Larsen blev tiltalt for overtrædelse af § 24 i lov om skibes sikkerhed ved som skibsfører at have ført Scandinavian Star på dansk og norsk søterritorium i rutefart mellem Frederikshavn og Oslo, uden at han på en række nærmere angivne punkter havde sørget for, at skibet var i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand, og at arbejdet om bord kunne tilrettelægges således, at det kunne udføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Henrik Johansen og Ole B. Hansen blev tiltalt for overtrædelse af § 23 i lov om skibes sikkerhed ved som henholdsvis reder og direktør hos samme at have ladet Hugo Larsen føre Scandinavian Star på dansk og norsk søterritorium i rutefart mellem Frederikshavn og Oslo, uden at de på en række nærmere angivne punkter havde sikret, at Hugo Larsen havde mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhvilede ham, navnlig med hensyn til at skibet var i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand, og at arbejdet om bord kunne tilrettelægges således, at det kunne udføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Der blev endvidere nedlagt påstand om, at Henrik Johansen og Ole B. Hansen i medfør af straffelovens § 79 blev frataget retten til at udøve rederivirksomhed og at disponere over skibe i øvrigt samt til at deltage heri og medvirke hertil under nogen som helst form.

Ved beslutningen om at rejse tiltale lagde anklagemyndigheden vægt på, at forarbejderne til lov om skibes sikkerhed tog højde for, at kompetencen til at træffe de væsentlige afgørelser vedrørende et skib, kan ligge hos andre end den, der ejer skibet, herunder hos en person, selv om skibet blev ejet af et selskab. Tiltalen blev rejst mod Henrik Johansen personligt - og ikke mod et selskab - fordi det var anklagemyndighedens opfattelse, at Henrik Johansen, uanset at han ikke personligt var ejer af skibet, måtte anses for at være reder. Denne opfattelse byggede på, at alle væsentlige beslutninger, som en reder træffer, i sagen vedrørende Scandinavian Star blev truffet af Henrik Johansen. Henrik Johansen besluttede således, at der skulle købes et skib. Han besluttede, hvem skibet skulle chartres til og på hvilke vilkår. Henrik Johansen bestemte også, hvor skibet skulle sejle, og hvornår det skulle sejle. Det var således anklagemyndighedens opfattelse, hvilket også blev tiltrådt af Sø- og Handelsretten, at Henrik Johansen udøvede alle de beføjelser, som en reder udøver.

På denne baggrund var der i forbindelse med den danske del af efterforskningen ikke et særskilt behov for at søge ejerforholdene yderligere afklaret.

2.3.2. Sø- og Handelsrettens dom af 3. december 1992

Straffesagen blev behandlet i Sø- og Handelsretten i København fra den 6. oktober – 3. december 1992, hvor retten afsagde dom i sagen.

Ved Sø- og Handelsrettens dom af 3. december 1992 blev de tiltalte fundet skyldige i overtrædelse af lov om skibes sikkerhed. Straffen blev for Hugo Larsens vedkommende fastsat til hæfte i 60 dage, mens Henrik Johansen og Ole B. Hansen blev straffet med hæfte i 40 dage. Sø- og Handelsretten frifandt Henrik Johansen og Ole B. Hansen for den nedlagte påstand om rettighedsfrakendelse.

Forsvareren for Henrik Johansen gjorde under sagen bl.a. gældende, at Henrik Johansen ikke var reder og derfor ikke havde pligt til at sikre sig, at skibsføreren havde mulighed for at opfylde sine forpligtelser, jf. § 23 i lov om skibes sikkerhed m.v. Det blev således gjort gældende, at tiltalen burde være rettet mod det ansvarlige selskab VR DaNo ApS, jf. lovens § 28, stk. 2, hvorefter der kan pålægges virksomheden som sådan bødeansvar, hvis overtrædelsen er begået af en juridisk person.

Vedrørende Henrik Johansens rolle som reder fremgår følgende af dommens præmisser:

”Tiltalte var repræsentant for sin hustru og sine børn i den selskabskonstruktion, han havde valgt af skattemæssige, registreringsmæssige og andre grunde, og var bestemmende i økonomisk henseende ved beslutning om indkøb af skib og valg af det tidspunkt, på hvilket det blev sat i drift. Dette må medføre, at tiltalte må anses som den, der som reder har truffet beslutning om at sætte skibet i drift den 1. april 1990, hvorfor han tillige havde pligt til at sørge for, at skibsføreren havde mulighed for at opfylde sine sikkerhedsmæssige forpligtelser.”

Dommens præmisser vedrørende ejerforholdene vil blive nærmere gennemgået i afsnit 6.2.5.

2.3.3. Højesterets dom af 22. november 1993

Sø- og Handelsrettens dom blev af de tiltalte anket til Højesteret principalt med påstand om frifindelse og subsidiært med påstand om formildelse. Anklagemyndigheden ankede dommen for alle de tiltalte med påstand om skærkelse og for Henrik Johansen og Ole B. Hansen med påstand om frakendelse af retten til at være reder m.v.

Ved Højesterets dom af 22. november 1993 blev Sø- og Handelsrettens dom ændret, således at alle tre tiltalte blev straffet med hæfte i 6 måneder, ligesom Henrik Johansen og Ole B. Hansen indtil videre blev frakendt retten til at udøve rederivirksomhed og erhvervsmæssigt at disponere over skibe i øvrigt eller medvirke hertil under nogen som helst form.

I præmisserne for dommen er bl.a. følgende anført:

”...Højesteret tiltræder, at § 23, 2. pkt., i lov om skibes sikkerhed i overensstemmelse med reglens ordlyd pålægger rederen en almindelig – strafsanktioneret – pligt til at sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler ham.

Efter det, der af Sø- og Handelsretten er lagt til grund vedrørende tiltalte Henrik Nygaard Johansens beføjelser med hensyn til indkøbet og driften af ”Scandinavian Star”, tiltrædes det, at han er anset som reder i relation til § 23, 2. pkt.

Højesteret tiltræder af de af Sø- og Handelsretten anførte grunde, at de almindelige bestemmelser om strafferetlig medvirken finder anvendelse i relation til bestemmelsen i § 23, 2. pkt.

...

Henrik Nygaard Johansen og Hans Ole Busch Hansen er som henholdsvis reder og rederens nærmeste medarbejder fundet skyldige i overtrædelse af lov om skibes sikkerhed § 23, idet det er anset for bevist, at det burde have stået dem klart, at ”Scandinavian Star” den 1. april 1990 og de følgende dage ikke var og ikke kunne være forsynet med en besætning, der var instrueret og indøvet i opgaverne og funktionerne ifølge en sikkerhedsmæssig forsvarlig nødplan, hvorfor de ikke har givet skibsføreren mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhvilede ham. Også disse tiltaltes adfærd vidner om en sådan mangel på ansvarsfølelse for passagerers og besætningsmedlemmers sikkerhed, at Højesteret finder, at deres lovovertrædelser er så grove, at straffen for hver af dem bør bestemmes til de 6 måneders hæfte, der var den maksimale straf på gerningstidspunktet...”

3. Forløbet efter Højesterets dom af 22. november 1993

3.1. Anmodning om genoptagelse i 1996

Ved skrivelse af 19. februar og telefax af 11. marts 1996 fremsendte Mike Axdal nogle oplysninger hertil vedrørende ejerforholdet til Scandinavian Star. Jeg forstod henvendelserne som en anmodning om genoptagelse af efterforskningen i sagen.

Ved skrivelse af 12. april 1996 meddelte jeg, at jeg ikke fandt grundlag for at genoptage efterforskningen. I begrundelsen for min afgørelse anførte jeg bl.a. følgende:

”Forældelsesfristen for overtrædelsen af den på gerningstidspunktet gældende lov om skibes sikkerhed indtrådte senest den 7. april 1992, idet forældelsesfristen er 2 år, jf. straffelovens § 93, stk. 1, nr. 1, der bestemmer, at ”forældelsesfristen er 2 år, når der ikke er hjemlet højere straf end fængsel i 1 år for overtrædelsen”.

Et eventuelt strafansvar efter den dagældende lov om skibes sikkerhed vil således være forældet, hvorfor yderligere personer og/eller selskaber allerede af denne grund ikke vil kunne strafforfølges i forbindelse med ”Scandinavian Star”-ulykken.

Det bemærkes endvidere, at et eventuelt strafansvar efter straffelovens § 241 om uagtsomt manddrab og/eller § 252 om forsætlig farefremkaldelse ligeledes vil være forældet, idet disse bestemmelser har en strafferamme på 4 år, hvorfor forældelsesfristen senest indtrådte den 7. april 1995, jf. straffelovens § 93, stk. 1, nr. 2, der bestemmer, ”at forældelsesfristen er 5 år, når der ikke er hjemlet højere straf end fængsel i 4 år”.

Såvel Støttegruppen efter Scandinavian Star som Mike Axdal klagede til Justitsministeriet over afgørelsen.

Mike Axdal gjorde over for Justitsministeriet gældende, at der efter hans opfattelse var grundlag for at iværksætte ny efterforskning med henblik på at undersøge, hvorvidt ejerskab og driftsansvar vedrørende Scandinavian Star på ulykkestidspunktet var knyttet til en bredere personkreds end Henrik Johansen og Ole B. Hansen. Mike Axdal anførte bl.a., at oplysningerne om de forsikringsmæssige og registreringsmæssige forhold efter hans opfattelse bekræftede, at Scandinavian Star frem til den 30. august 1990 var ejet af selskabet SeaEscape Cruises Ltd., og der derfor burde have været rejst tiltale mod personkredsen omkring dette selskab.

Støttegruppen henviste til, at det burde undersøges, hvorvidt personkredsen omkring selskabet SeaEscape Cruises Ltd., der den 30. marts 1990 overdrog skibet Scandinavian Star til selskabet K/S Scandinavian Star, kunne drages strafferetligt til ansvar som ejer og reder. Som begrundelse anførte støttegruppen, at Henrik Johansen havde haft samarbejde med denne personkreds i relation til andre skibe, at denne personkreds etablerede et nyt selskab i Danmark samtidig med, at Scandinavian Star blev sat i drift, og at denne personkreds i 1996 stod for driften af Scandinavian Star. Det var derfor støttegruppens opfattelse, at den reelle ejerkreds i 1990 også omfattede denne delvis amerikanske personkreds.

Justitsministeriet meddelte ved skrivelse af 29. januar 1997, at ministeriet ikke fandt grundlag for at ændre Rigsadvokatens afgørelse i sagen. Justitsministeriet henviste i lighed med Rigsadvokaten til, at et eventuelt strafansvar for overtrædelse af lov om skibes sikkerhed måtte anses for forældet. Justitsministeriet tilføjede imidlertid, at der, selv om der ikke var indtrådt forældelse i sagen, heller ikke efter ministeriets opfattelse i øvrigt ville have været grundlag for at genoptage efterforskningen i sagen.

Justitsministeriet anførte i den forbindelse følgende:

”Justitsministeriet har herved lagt vægt på, at de oplysninger om ejerforholdene vedrørende ”Scandinavian Star” på ulykkestidspunktet, som fremgår af det nu fremlagte materiale – i alle tilfælde for så vidt angår de oplysninger som er væsentlige for den strafferetlige vurdering – også forelå på tidspunktet for tiltalerejsningen.

Det fremlagte materiale indeholder herudover navnlig oplysninger om ejerforholdene vedrørende ”Scandinavian Star” før og efter ulykken i 1990 og beskrivelser af det samarbejde, som Henrik Johansen ifølge Dem og Støttegruppen har med personkredsen omkring selskabet ”SeaEscape Ltd.”.

Det er således Justitsministeriets opfattelse, at materialet ikke indeholder oplysninger, som giver en formodning om, at yderligere efterforskning i sagen ville have kunnet få betydning for anklagemyndighedens vurdering af, hvem der måtte anses som reder for ”Scandinavian Star” på ulykkestidspunktet og dermed kunne have pådraget sig et strafferetligt ansvar efter lov om skibes sikkerhed.”

3.2. Anmodning om genoptagelse i 1999

Den 7. oktober 1999 rettede Mike Axdal på ny henvendelse hertil vedrørende Scandinavian Star. Jeg forstod bl.a. henvendelsen som en generel anmodning om genoptagelse af efterforskningen i sagen vedrørende branden.

Mike Axdal gjorde gældende, at det reelle ejerforhold til Scandinavian Star ikke blev belyst under den afsluttede straffesag, og at der kunne være tale om, at branden om bord på Scandinavian Star kunne være påsat for vindings skyld i relation til erstatningsbeløb for skibet.

Mike Axdal anførte endvidere, at han burde være tilkendt erstatning efter amerikanske regler, da den reelle ejer af Scandinavian Star efter hans opfattelse var det amerikanske selskab SeaEscape Cruises Ltd.

Ved skrivelse af 8. december 1999 meddelte jeg Mike Axdal, at jeg ikke fandt grundlag for at genoptage efterforskningen i sagen.

I begrundelsen for afgørelsen anførte jeg følgende:

”Jeg finder således ikke, at der foreligger nye oplysninger i sagen, ligesom jeg kan tilføje, at der på nuværende tidspunkt ikke vil kunne ske strafforfølgning af andre personer grundet forældelse.

Jeg finder i den forbindelse, at det anførte i Deres skrivelse, hvorefter der kan være tale om, at branden om bord var påsat for vindings skyld af hensyn til et eventuelt erstatningsbeløb, må forstås som en anmeldelse om overtrædelse af straffelovens § 180 eller § 181 om brandstiftelse på egen ejendom med henblik på at besvige et eller flere forsikringsselskaber eller lignende.

Jeg finder imidlertid ikke, at der er skabt en rimelig formodning om, at der foreligger en overtrædelse af straffelovens § 180 eller § 181. Sådanne overtrædelser af straffeloven ville ikke være forældede, men Deres anmeldelse beror efter min opfattelse på rene formodninger fra Deres side. ”

Afgørelsen blev ved e-mail af 9. december 1999 af Mike Axdal påklaget til Justitsministeriet.

Mike Axdal gjorde fortsat gældende, at Scandinavian Star på brandtidspunktet var ejet af SeaEscape Cruises Ltd. I den forbindelse henviste Mike Axdal bl.a. til oplysninger i Bahamas Skibsregister. Mike Axdal anførte herudover, at rederiet efter hans opfattelse selv stod bag branden, idet skibets maskinmester sammen med et andet besætningsmedlem fik betaling for at påsætte branden. Det fremgår endvidere af skrivelserne fra Mike Axdal, at han yderligere gjorde gældende, at selskabet K/S Scandinavian Star ikke var kendt af danske myndigheder, og at SeaEscape Cruises Ltd. fik udbetalt erstatningen fra forsikringsselskabet efter branden. De forhold, som Mike Axdal gjorde gældende, er, som det vil fremgå neden for i afsnit 4, i vid udstrækning de samme forhold, som han har gjort gældende i sin nyeste anmodning om genoptagelse.

Efter en gennemgang af sagen meddelte Justitsministeriet ved skrivelse af 20. december 2000, at ministeriet ikke fandt grundlag for at ændre min afgørelse om ikke at genoptage efterforskningen i sagen. Justitsministeriet henviste i den forbindelse til begrundelsen for min afgørelse.

4. De nye anmodninger om genoptagelse af efterforskningen

4.1. Indledning

I april 2001 fremsatte en række personer over for de norske myndigheder anmodning om genoptagelse af efterforskningen vedrørende Scandinavian Star. Den norske rigsadvokat videresendte som nævnt den 2. maj 2002 anmodningen hertil.

Ved skrivelse af 16. maj 2002 rettede Støttegruppen efter Scandinavian Star endvidere henvendelse til mig med anmodning om genoptagelse af efterforskningen. Denne anmodning blev efterfølgende suppleret af en redegørelse af 6. september 2002 sendt til Statsadvokaten for København, Frederiksberg og Tårnby.

Den 7. oktober 2002 rettede Mike Axdal endvidere henvendelse til statsadvokaten. Henvendelsen var vedlagt en rapport udarbejdet af Mike Axdal, der samtidig anmodede de danske myndigheder om at genoptage efterforskningen i sagen.

Det er således på baggrund af henvendelserne fra Støttegruppen efter Scandinavian Star og Mike Axdal, at jeg har foretaget en vurdering af, om efterforskningen i sagen bør genoptages.

I afsnit 4.2. og 4.3. redegøres kort for indholdet af anmodningerne om genoptagelse, men herudover har jeg i forbindelse med min vurdering af sagen i afsnit 6 – 7 inddraget oplysningerne i anmodningerne i det

omfang, jeg har fundet, at oplysningerne har betydning for min vurdering af, om efterforskningen bør genoptages.

4.2. Støttegruppen efter Scandinavian Stars anmodning om genoptagelse af efterforskningen

Som nævnt oven for anmodede Støttegruppen efter Scandinavian Star ved skrivelse af 16. maj 2002 de danske myndigheder om at genoptage efterforskningen af sagen. Denne anmodning blev suppleret af en redegørelse, som ved skrivelse af 6. september 2002 blev sendt til Statsadvokaten for København, Frederiksberg og Tårnby.

Støttegruppen har begrundet anmodningen om genoptagelse af efterforskningen med, at det strafbare forhold vedrørende ildspåsættelsen på Scandinavian Star ikke er forældet. Støttegruppen har endvidere anført, at rederansvar, ejerforhold og forsikringsforhold er relevant for efterforskningen af ildspåsættelsen, og at de nævnte forhold aldrig er blevet efterforsket. Det er på den baggrund støttegruppens opfattelse, at ny efterforskning af ejerforhold mv. vil frembringe nye oplysninger.

I redegørelsen har støttegruppen vedrørende reder- og ejerforholdet bl.a. anført, at den danske direktør A den 7. april 1990 var opført som ”managing owner” for Scandinavian Star i Bahamas Skibsregister, og at han efter støttegruppens opfattelse var reder i forhold til skibet.

Det anføres endvidere, at SeaEscape Cruises Ltd. købte Scandinavian Star for 10,3 mio. USD, mens det var forsikret for 24 mio. USD, og at SeaEscape Cruises Ltd. var blandt de parter, som ville få en forsikringssum udbetalt.

På denne baggrund finder støttegruppen, at det bl.a. med henblik på at afdække, hvem der var ejer og reder af skibet, vil være interessant at få belyst, hvem der fik forsikringssummen for Scandinavian Star udbetalt. Herudover anføres det, at der foreligger vidneudsagn, som peger på, at branden på Scandinavian Star var motiveret af forsikringsudbetalingen. Det anføres således, at der er et vidne, som vil kunne forklare, at en række skibsbrande har været motiveret af forsikringsudbetalinger. Det anføres endvidere, at skibets tidligere kaptajn skal have forklaret, at Henrik Johansen og Ole B. Hansen modtog betaling for ikke at afsløre de reelle ejerforhold vedrørende Scandinavian Star.

På grundlag af de foreliggende oplysninger er det støttegruppens konklusion, at salget af Scandinavian Star fra SeaEscape Cruises Ltd. til K/S Scandinavian Star ikke afspejler en reel overførelse af rederansvaret.

I forbindelse med min vurdering af, om efterforskningen af sagen bør genoptages, har jeg i september 2003 afholdt et møde med repræsentanter for støttegruppen, hvorunder støttegruppen havde lejlighed til at uddybe de forhold, som fremgår af anmodningen om genoptagelse.

Støttegruppen har endvidere ved en henvendelse af den 3. november 2004 fremhævet en række forhold vedrørende sagen, som støttegruppen finder bør indgå i mine overvejelser, herunder om K/S Scandinavian Star var et reelt selskab.

4.3. Mike Axdals anmodning om genoptagelse af efterforskningen i sagen

Mike Axdal har i en rapport af 7. oktober 2002 redegjort for sin opfattelse af omstændighederne vedrørende branden på Scandinavian Star, herunder brandstiftelsen, skibets ejerforhold og forsikringsforhold.

Jeg har forstået Mike Axdals materiale således, at det er hans opfattelse, at de reelle ejere af Scandinavian Star planlagde og påsatte - eller lod påsatte - branden ombord på skibet, og at motivet var at få udbetalt forsikringssummen på en forsikringspolice tegnet i det danske forsikringsselskab Fjerde Sø.

Mike Axdal konkluderer, at den reelle ejer af Scandinavian Star på brandtidspunktet ikke var Henrik Johansen og hans selskaber, men den danske direktør A og de selskaber, som han kontrollerede, herunder SeaEscape Cruises Ltd. Dette selskab var ligeledes efter Mike Axdals opfattelse den registrerede ejer af skibet på brandtidspunktet.

For så vidt angår brandstiftelsen anfører Mike Axdal, at skibets maskinchef er den hovedmistænkte i forhold til brandstiftelsen, og ifølge Mike Axdal fik maskinchefen på et hotel i København i forbindelse med søforklaringen af Ole B. Hansen overdraget en kuvert med 800.000 kr. Han har endvidere anført, at maskinchefen havde økonomiske interesser i skibet.

Herudover peger Mike Axdal på, at både Henrik Johansens købspris for skibet på 21,7 mio. USD og skibets forsikringssum på 24 mio. USD var sat kunstigt højt, idet de nævnte beløb lå langt over skibets reelle værdi, og at hele transaktionen og brandstiftelsen havde til formål at få denne forsikringssum udbetalt til skibets reelle ejere, som derved ville få en stor fortjeneste.

Mike Axdal er endvidere ved breve af 15. oktober og 14. november 2002, 17., 18., 30. (2 breve) og 31. marts, 1., 3., 6., 9., 13., 15., 21. og 30. april 2003 til Statsadvokaten for København, Frederiksberg og Tårnby fremkommet med yderligere bemærkninger til sagen.

Endvidere er Mike Axdal ved breve af 7., 18., 23. og 31. august, 18. september, 1. 12. (2 breve) og 13. oktober, samt 8. november 2003 og 6. januar, 7. og 21. marts, 12. april, 10. og 16. maj, 1. (3 breve), 2., 17. og 28. juni, 22. og 31. juli og 29. september 2004 fremkommet med yderligere oplysninger og bemærkninger hertil vedrørende anmodningen om genoptagelse.

I den forbindelse har Mike Axdal ligeledes henvist til nogle fremsendte videooptagelser, ligesom han ved skrivelse af 29. september 2004 har henledt min opmærksomhed på tv-programmet "Fornemmelser for mord", der blev sendt på den norske TV-kanal TV-Norge den 3. oktober 2004.

Mike Axdal har i disse breve anført, at der er tvivl om, hvorvidt den registrerede ejer på brandtidspunktet var SeaEscape Cruises Ltd. på Bahamas eller SeaEscape Cruises Ltd. i Miami. Mike Axdal er endvidere fremkommet med yderligere oplysninger og formodninger vedrørende brandårsagen.

Den 28. oktober 2004 har Mike Axdal fremsendt endnu en rapport om branden på Scandinavian Star, og den 8. november 2004 har han fremsendt en endelig revideret rapport om sagen. Det fremgår af rapporterne, at han med bistand fra teknikere har foretaget rekonstruktioner af branden på Scandinavian Star. Rekonstruktionerne er gennemført på et søsterskib til Scandinavian Star. I rapporternes endelige konklusion anføres følgende:

”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”.

Rapporterne indeholder endvidere en række delkonklusioner bl.a. om enkelte dele af de foretagne rekonstruktioner. Det fremgår ikke klart af rapporterne, i hvilket omfang der er tale om konklusioner, som bygger på udtalelser fra teknikerne, men en række af konklusionerne fremstår som Mike Axdals formodninger om, hvordan oplysningerne om branden og dens udvikling må ses i forhold til de oplysninger, der øvrigt fremgår af sagen.

I rapporterne, der bl.a. også gengiver oplysninger om Mike Axdals besøg hos Bahamas Skibsregister i London, stiller Mike Axdal mere end 40 spørgsmål vedrørende sagen, herunder om branden og brandens udvikling, som han finder er relevante for vurderingen af sagen.

Mike Axdal har yderligere ved breve af 2., 12. og 16. december 2004 samt 2. og 10. januar 2005 rettet henvendelse om sagen.

Jeg har også i forbindelse med Mike Axdals anmodning om genoptagelse af efterforskningen i oktober 2003 afholdt et møde med Mike Axdal, hvor han havde lejlighed til at uddybe sine synspunkter om sagen. Mike Axdal har haft adgang til at gennemse nogle af sagens akter, ligesom han har modtaget kopi af en lang række dokumenter.

5. Betingelserne for at genoptage efterforskningen i en straffesag

5.1. De relevante strafferetlige regler

Som nævnt i min afgørelse af 12. april 1996 er forældelsesfristen for overtrædelse af den på gerningstidspunktet gældende lov om skibes sikkerhed 2 år, hvorfor forældelse indtrådte senest den 7. april 1992, jf. straffelovens § 93, stk. 1, nr. 1, der bestemmer, at forældelsesfristen er 2 år, når der ikke er hjemlet højere straf end fængsel i 1 år for overtrædelsen.

Et eventuelt strafansvar efter den dagældende lov om skibes sikkerhed vil således være forældet, hvorfor yderligere personer og/eller selskaber allerede af denne grund ikke vil kunne strafforfølges for overtrædelse af denne lovs bestemmelser i forbindelse med branden på Scandinavian Star.

For så vidt angår straffelovens bestemmelser er det efter min opfattelse på nuværende tidspunkt alene straffelovens § 180, der er relevant.

Straffelovens § 180 har følgende ordlyd:

”§ 180. Sætter nogen ild til egen eller fremmed ejendom under sådanne omstændigheder, at han indser, at andres liv derved udsættes for overhængende fare, eller det sker med forsæt til at volde omfattende ødelæggelse af fremmed ejendom eller til at befordre oprør, plyndring eller anden sådan forstyrrelse af samfundsordenen, straffes han med fængsel indtil på livstid.”

Lovovertrædelser, der kan straffes med fængsel indtil på livstid, forælder ikke, jf. straffelovens § 93, stk. 1, modsætningsvis.

Straffelovens § 180, 1. led, er anvendelig, når den, der forvolder ildebrand, indser, at andres liv derved udsættes for overhængende fare. I praksis vil der blive statueret det fornødne forsæt, hvor ildspåsættelsen sker under omstændigheder, hvor den nævnte risiko er nogenlunde overhængende og iøjnefaldende, og gerningsmanden intet har foretaget sig for at forebygge fare for beboerne, jf. Den Kommenterede Straffelov, 7. udgave, Speciel del, s. 176 ff.

Bestemmelsens andet led er anvendelig, når ildspåsættelsen sker med forsæt til at forvolde omfattende ødelæggelse af fremmed ejendom, mens tredje led forudsætter en tilstand af f.eks. krig eller besættelse.

Hvis ildspåsættelse anvendes som middel til drab, vil der kunne pålægges strafansvar efter både straffelovens § 237 og § 180, hvis andre personer ved ildspåsættelsen udsættes for fare.

For så vidt angår straffelovens § 181, der vedrører forsætlig forvoldelse af ildebrand, enten på fremmed eller egen ejendom, herunder assurancesvig, bemærkes, at strafferammen som udgangspunkt er fængsel indtil 6 år, men straffen, hvis der foreligger særligt skærpende omstændigheder, kan stige til fængsel indtil 10 år.

Efter straffelovens § 93, stk. 1, nr. 3, er forældelsesfristen 10 år, når der ikke er hjemlet højere straf end fængsel i 10 år, hvilket indebærer, at der indtrådte forældelse for så vidt angår overtrædelse af denne bestemmelse i april 2000.

5.2. Generelle bemærkninger om betingelserne for at genoptage efterforskningen i sagen

Som følge af branden på Scandinavian Star har der i Norge været gennemført en efterforskning af branden og dens udvikling, hvilket førte til, at de norske myndigheder pegede på en passager, som den mest

sandsynlige gerningsmand, men efterforskningen fastslog ikke noget motiv hos den pågældende. Denne del af efterforskningen er ikke afsluttet med en dom, fordi den pågældende selv omkom ved branden.

Herudover har der i Danmark været gennemført efterforskning af skibets sødygtighed mv., hvilket medførte, at skibets reder, skibets direktør og skibets kaptajn blev dømt for overtrædelse af lov om skibes sikkerhed.

I anmodningerne om genoptagelse peges der på, at branden blev påsat af en eller flere af skibets besætningsmedlemmer, at dette skete efter aftale med skibet reelle ejer og personkredsen bag ved ejeren, som ifølge anmodningerne var SeaEscape Cruises Ltd. og den danske direktør A, og at motivet til branden var at få skibet totalskadet, således at skibets forsikringssum kunne blive udbetalt til SeaEscape Cruises Ltd.

På baggrund af de foreliggende oplysninger, herunder anmodningerne fra støttegruppen og Mike Axdal, skal jeg tage stilling til, om der er grundlag for at genoptage efterforskningen af sagen.

Min gennemgang af sagen har således haft til formål at søge belyst, om der ved yderligere efterforskning vil kunne peges på en eller flere nulevende gerningsmænd, der har haft forsæt til overtrædelse af straffelovens § 180.

I den forbindelse bemærkes, at selv om det kan fastslås, at et selskab eller personer har haft eller kan have haft en økonomisk fordel af branden, er dette ikke i sig selv tilstrækkeligt grundlag for at genoptage sagen. En genoptagelse af efterforskningen i sagen forudsætter, at der kan peges på en eller flere personer, der med rimelig grund kan mistænkes for at have påsat branden.

Det indebærer også, at selv om de foreliggende oplysninger ikke er tilstrækkelige til at gøre et strafansvar gældende over for enkeltpersoner, skal jeg vurdere, om der kan forventes ved fornyet efterforskning at kunne tilvejebringes sådanne oplysninger.

Det følger således af retsplejelovens § 743, at efterforskningen i en straffesag har til formål at klarlægge, om betingelserne for at pålægge strafansvar eller anden strafferetlig retsfølge er til stede, og at tilvejebringe oplysninger til brug for sagens afgørelse samt forberede sagens behandling ved retten.

Formålet med at indlede efterforskning vedrørende et begivenhedsforløb er således ikke at klarlægge forløbet, hvis der ikke samtidig er rimelig formodning om, at et strafbart forhold, som forfølges af det offentlige, er begået. I denne sag vil der ikke være grundlag for at genoptage efterforskningen alene for at afklare tvivlsspørgsmål vedrørende ejer- og forsikringsforholdene. Der er alene grundlag for at genoptage efterforskningen vedrørende ejer- og forsikringsforholdene, hvis der er en formodning for, at der herigennem vil kunne peges på en eller flere gerningsmænd til ildspåsættelsen.

I sagen om Scandinavian Star er der utvivlsomt forhold, der ikke er blevet belyst fuldt ud i forbindelse med efterforskningen, men det blev samtidig vurderet, at disse forhold var uden betydning for den strafferetlige vurdering af sagen. Selv om jeg har forståelse for, at der især hos de personer, som var direkte

berørt af branden, kan være et ønske om at søge alle spørgsmål i forbindelse med branden undersøgt og fastlagt, giver dette ønske eller den almene interesse heri ikke i sig selv grundlag for at genoptage efterforskningen i sagen. Der er heller ikke grundlag for at genoptage efterforskningen, selv om der efterfølgende er fremkommet oplysninger, som yderligere belyser sagen, hvis disse oplysninger ikke samtidig ændrer ved den strafferetlige vurdering af sagen og giver formodning for, at der eventuelt ved gennemførelse af fornyet efterforskning vil kunne peges på, at andre personer har gjort sig skyldige i et strafbart forhold.

6. Begrundelsen for afgørelsen

6.1. Indledning

Jeg har i forbindelse med mine undersøgelser af sagen modtaget en række henvendelser fra Støttegruppen efter Scandinavian Star og Mike Axdal.

De hovedsynspunkter, som gøres gældende i anmodningerne om genoptagelse af efterforskningen, er i vid udstrækning sammenfaldende, dog har navnlig Mike Axdal i sine henvendelser tillige rejst en lang række meget detaljerede spørgsmål.

Hovedpunkterne i anmodningerne om genoptagelse vedrører skibets ejer- og forsikringsforhold, som gennemgås i afsnit 6.2. og 6.3. Spørgsmålet om danske myndigheders jurisdiktionskompetence gennemgås i afsnit 6.4., og i afsnit 6.5. redegøres for overvejelserne vedrørende beslaglæggelse af Scandinavian Star.

Det er min opfattelse, at gennemgangen i afsnit 6.2. – 6.5. i det væsentligste besvarer de spørgsmål og redegør for de forhold, som støttegruppen har gjort gældende.

Da navnlig Mike Axdal som nævnt har rejst en række meget detaljerede spørgsmål, har jeg i afsnit 7 gengivet visse af disse spørgsmål samt redegjort for min vurdering heraf.

Mike Axdal har endvidere påpeget en række forhold vedrørende branden og dens udvikling. Da disse forhold er blevet efterforsket af de norske myndigheder, og den norske rigsadvokat i 2002 ikke har fundet, at oplysningerne i anmodningerne om genoptagelse gav grundlag for, at de norske myndigheder genoptager denne del af efterforskningen, indeholder min vurdering ikke en redegørelse for disse forhold. De omstændigheder, som Mike Axdal har redegjort for, har imidlertid heller ikke givet mig anledning til at forelægge materialet for den norske rigsadvokat. Det bemærkes i den forbindelse, at jeg er bekendt med, at den norske rigsadvokat har modtaget Mike Axdals rapport af 8. november 2004 vedrørende bl.a. rekonstruktionen af branden.

6.2. Ejerforhold

6.2.1. Indledning

I anmodningerne om genoptagelse er der først og fremmest peget på, at skibets reelle ejer på brandtidspunktet ikke var K/S Scandinavian Star, men det amerikanske rederi SeaEscape Cruises Ltd. Der er til støtte herfor henvist til en række oplysninger, herunder dokumenter i sagen og vidner, som Mike Axdal eller andre personer har talt med.

Det er således anført, at motivet for branden var at få forsikringssummen udbetalt, og at forsikringssummen vedrørende skibet efter branden blev udbetalt til SeaEscape Cruises Ltd., hvilket kan pege på, at dette selskab var den reelle ejer af skibet. Det er endvidere i anmodningerne gjort gældende, at kredsen af personer bag SeaEscape Cruises Ltd. bl.a. omfattede den danske direktør A, og at han i realiteten ejede skibet på brandtidspunktet.

Selvom ejerforholdene kan have betydning med henblik på at fastslå et eventuelt motiv til at påsætte branden, er det imidlertid væsentligt at holde sig for øje, at selvom der civilretligt måtte være tvivl om ejerforholdene, og ejerforholdene på brandtidspunktet måske aldrig bliver endelig klarlagt, indebærer dette ikke i sig selv, at der er grundlag for at genoptage efterforskningen i sagen. Genoptagelse af efterforskningen forudsætter herudover, at det samtidig kan antages, at disse oplysninger kan føre til, at der kan peges på en eller flere personer, som med rimelig grund kan mistænkes for at have påsat branden eller medvirket hertil, jf. bemærkningerne ovenfor under afsnit 5.2.

I afsnit 6.2.2. – 6.2.7. redegøres for de foreliggende oplysninger om ejerforholdet. De fleste af disse oplysninger forelå allerede i forbindelse med den oprindelige efterforskning af sagen. Jeg har dog i forbindelse med mine overvejelser om genoptagelse af efterforskningen modtaget nyt materiale fra direktør A, ligesom jeg har modtaget et notat af 4. maj 2004 om den skatteretlige vurdering af købet af Scandinavian Star udarbejdet af Told- og Skattestyrelsen. I afsnit 6.2.8. foretages en vurdering af oplysningerne om ejerforholdet med henblik på at afgøre, om disse oplysninger giver formodning for, at der vil kunne peges på nye gerningsmænd til branden.

Med henblik på at lette forståelsen af redegørelsen i afsnit 6.2.2. – 6.2.7. findes i bilag 1 en oversigt over de selskaber, der er relevante i forbindelse med købet af Scandinavian Star, og i bilag 2 findes en tidslinje vedrørende ejerforhold mv.

6.2.2. Dokumenter og andre skriftlige oplysninger vedrørende ejerforholdet

Advokat B, der var advokat for Henrik Johansen, redegjorde ved skrivelse af 25. april 1990 over for Politimesteren på Frederiksberg for ejerforholdene til Scandinavian Star.

Advokaten oplyste følgende:

”Oprindelig ejer: Stena Cargo Line.

Efter hvad jeg har fået oplyst, var der mellem Stena Cargo Line og Sea Escape Cruise Ltd. et bareboat certeparti, hvorefter Sea Escape Cruise Ltd. havde ret til at købe skibet.

Sea Escape Cruise Ltd. købte skibet med overtagelse den 30. marts (1990) kl. 05.02 pm (17.02).

På samme tidspunkt overtog K/S Scandinavian Star skibet i henhold til en ”Delivery and Acceptance Protocol” underskrevet på vegne af Sea Escape Cruises Ltd. af A og på vegne af K/S Scandinavian Star af Henrik Johansen.

K/S Scandinavian Star er et dansk kommanditselskab med hjemsted på Frederiksberg.

Komplementaren i K/S Scandinavian Star er Sea Lion Ltd., et Bahama-selskab.

Kommanditisten er Superflex Shipping ApS, et selskab der kontrolleres af Henrik Johansen og med hjemsted på Frederiksberg.

Der foreligger videre et bareboat certeparti fra K/S Scandinavian Star til Project Shipping Ltd., der efter det for mig oplyste, er et selskab registreret i Monrovia, Liberia.

Project Shipping Ltd. har indgået et tidscerteparti med V.R. DA-NO ApS, der er et dansk anparts-selskab med hjemsted i Frederikshavn. V.R. DA-NO er operatør af ruten mellem Frederikshavn og Oslo.

Om årsagen til den usikkerhed, der tilsyneladende eksisterer omkring ejerforhold, kan jeg oplyse følgende:

Skibet er købt af K/S Scandinavian Star i henhold til en slutseddel indgået den 23. januar 1990.

Det var forudset, at overdragelse og registrering af overdragelsen af skibet til K/S Scandinavian Star skulle gennemføres inden udgangen af marts måned 1990.

Den 30. marts 1990 måtte det imidlertid konstateres, at selve registreringen og overdragelsen ikke kunne finde sted, fordi finansieringsdokumentationen ikke var klar.

Skibet blev derfor overtaget af K/S Scandinavian Star i henhold til en ”Delivery and Acceptance Protocol” dateret og underskrevet den 30. marts 1990.

Det var herefter mellem køber og sælger aftalt, at den af bankerne krævede dokumentation skulle færdiggøres i løbet af den følgende uge med henblik på registrering af overdragelsen i Skibsregisteret på Bahama, hvor skibet fortsat skulle forblive registreret.

Dokumentationen var klar fredag den 6. april. Imidlertid meddelte Bahamas skibsregister i London, at man ikke kunne nå at foretage registreringen fredag den 6., og parterne aftalte derfor mellem sig og efter forhåndsaccept fra Skibsregisteret, at registreringen ville blive foretaget mandag den 9. april, kl. 10:00.

På grund af branden ombord på ”Scandinavian Star” den 7. april meddelte Skibsregisteret den 9. april, at man ikke ville foretage nogle ændringer i registreringen, før det var klarlagt, om skibet kunne registreres og overdragelsen gennemføres. Man lagde herved vægt på de omfattende skader, skibet havde fået som følge af branden, og den usikkerhed, der bestod med hensyn til, om skibet ikke måtte betragtes som et totaltab, i hvilket tilfælde skibet skulle slettes som totaltab.

Registrets afvisning af at ville foretage registrering på grund af den indtrufne brand har medført, at sælger og køber har måttet acceptere, at skibets registreringsmæssige forhold forblev uændret, indtil de nødvendige oplysninger om skibets tilstand efter branden forelå og Registret derfor eventuelt måtte ændre indstilling.”

Af den i ovennævnte skrivelse omtalte kontrakt (Memorandum of Agreement) af 23. januar 1990, der foreligger i dansk oversættelse, fremgår det af indledningen, at SeaEscape Cruises Ltd. til VR DaNo ApS, eller stedfortræder, sælger Scandinavian Star, hvis flagstat var Bahamas. Af kontraktens § 1 fremgår, at købsprisen udgjorde 21,7 mio. USD.

Det fremgår endvidere, at der senest den 16. februar 1990 skulle betales et depositum på 2,5 mio. USD, jf. kontraktens § 2. Efter § 3 skulle købesummen indbetales i overensstemmelse med § 16 i tillægget til kontrakten, der bestemmer, at sælger (långiver) mod sikkerhedsstillelse forestod finansiering af restkøbesummen på 19,2 mio. USD, dvs. købesum med fradrag af depositum. Alternativt kunne køber udrede restkøbesummen ved en kontantbetaling på 17,5 mio. kr. ved skibets levering.

Om leveringstid er det i § 5 anført, at den forventede leveringstid for skibet var den 20. – 25. marts 1990.

Det følger endvidere af aftalens § 13, at sælger havde ret til at ophæve kontrakten, hvis depositum eller købesummen ikke blev betalt rettidigt.

Det følger ligeledes af kontrakten, at VR DaNo ApS havde ret til at indsætte en anden køber af skibet.

Kontrakten foreligger kun i en kopi, der alene er underskrevet af en repræsentant for køberen VR DaNo ApS.

Det fremgår af sagen, at depositum ikke blev betalt den 16. februar 1990. Af et responsum af 6. november 1990 udarbejdet af det amerikanske advokatfirma Healy & Baillie i forbindelse med vurderingen af erstatningsspørgsmålet i sagen fremgår det, at parterne den 16. februar 1990 indgik en aftale om at forlænge fristen for betaling af depositum til den 23. februar 1990. Det var en betingelse for denne aftale, at køber påtog sig senest den 30. juni 1990 at betale 10 mio. kr. Det fremgår yderligere af det nævnte responsum, at depositum rent faktisk blev betalt den 23. februar 1990.

Det fremgår endvidere af sagen, at køberne den 23. marts 1990 i Cuxhaven, hvortil skibet var ankommet, efter besigtigelse af skibet accepterede overtagelsen.

Ved skrivelse af 30. marts 1990 meddelte advokat B bl.a. følgende til advokat C fra det engelske advokatfirma, Holman Fenwick & Willan, der repræsenterede SeaEscape Cruises Ltd. (dansk oversættelse):

”I forlængelse af vor telekommunikation af i dag er det mig en glæde at kunne vedlægge som en del af denne telefax en fuldmagt, der er udstedt i forbindelse med ovennævnte transaktion.

Jeg er desuden glad for at kunne bekræfte, at K/S Scandinavian Star formelt er udnævnt til køber i henhold til Kontrakten.

De vil modtage en telefax af de bekræftede oversættelser af vedtægter etc. for K/S Scandinavian Star inden for den næste halve time.

Som advokat ifølge vedhæftede fuldmagt udpeger jeg D fra Holman Fenwick & Willan til at fungere som stedfortrædende advokat for det formål at sikre levering af skibet i dag.

Og i øvrigt med alle de beføjelser, som er blevet mig overdraget i henhold til fuldmagten..."

Samme dag - den 30. marts 1990 - købte SeaEscape Cruises Ltd. på grundlag af købs-optionen Scandinavian Star fra Stena Cargo Line.

Den 30. marts 1990, kl. 17.00, blev overdragelsen til SeaEscape Cruises Ltd. registreret i Bahamas Skibsregister i London. Registreringen skete på grundlag af et document, der er benævnt "Bill of sale (Body corporate)", hvoraf det fremgår, at Stena Cargo Line til SeaEscape Limited, Bahamas, sælger Scandinavian Star. Prisen er anført til "\$10.00 and other good and valuable consideration". Dokumentet er stempelt 30. marts 1990 med et stempel fra Bahamas Skibsregister.

Det fremgår ikke af sagen, hvad salgsprisen på "\$ 10.00 and other good and valuable consideration" omfatter. Det skal eventuelt ses i sammenhæng med, at salgsprisen var fastlagt således, at den leje, som Sea Escape Cruises Ltd.'s havde betalt i lejeperioden, skulle fratrækkes prisen.

I forbindelse med denne registrering blev A anført som såkaldt "managing owner".

På denne baggrund undertegnede advokat C på vegne af SeaEscape Cruises Ltd. og D på vegne af K/S Scandinavian Star en protokol om levering og accept af 30. marts 1990 ("Protocol of delivery and acceptance"). Det fremgår heraf, at SeaEscape Cruises Ltd., Bahamas, den 30. marts 1990 til K/S Scandinavian Star i overensstemmelse med kontrakten af 23. januar 1990 leverer og K/S Scandinavian Star accepterer fysisk besiddelse af og risiko for Scandinavian Star, kl. 17.20.

Det fremgår af pkt. 1 i protokollen, at der ikke er stillet sikkerhed for den resterende købesum, og at skibet derfor vil forblive registeret i sælgers navn, indtil købesummen er erlagt, eller der er stillet sikkerhed for købesummen. Det fremgår endvidere af pkt. 2 i protokollen, at udbetaling fra den forsikring, som køber har tegnet vedrørende skibet, indtil der er stillet sikkerhed for købesummen, skal tilfalde sælger. Det følger af pkt. 3, at køberne endvidere skal anerkende et pant i skibet til fordel for Scandinavian Bank Group Plc. Endelig fremgår det af pkt. 4, at skibet skal leveres tilbage til sælger, hvis købesummen ikke er betalt, eller der ikke er stillet sikkerhed herfor senest kl. 12.00 fredag den 6. april 1990.

Det fremgår endvidere af Granskningsudvalgets rapport s. 87, at det er lagt til grund, at der mellem SeaEscape Cruises Ltd. og K/S Scandinavian Star fredag den 6. april 1990 blev indgået en mundtlig aftale om, at betaling og registrering af overdragelsen først skulle ske mandag den 9. april 1990.

For så vidt angår registrering af ejerskiftet foreligger der et dokument benævnt "Bill of Sale (Body Corporate)". Dette dokument er dateret den 30. august 1990, kl. 11.45, og dokumentet er påført et stempel fra Bahamas Skibsregister. Det fremgår af dokumentet, at SeaEscape Cruises Ltd., Miami, Florida for

126.560.640 kr. sælger Scandinavian Star til K/S Scandinavian Star, Frederiksberg. Det er i dokumentet anført, at overdragelsen er gennemført ("executed") den 5. april 1990.

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

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

Af ambassadens skrivelse fremgår følgende:

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

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

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

Det fremgår af den vedlagte "transcript of register", at ejeren som nævnt var SeaEscape Cruises Limited med adresse i Nassau, Bahamas.

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

Som nævnt oven for blev der i forbindelse med K/S Scandinavian Stars overtagelse af skibet indgået en række lejeaftaler. Der foreligger for det første et såkaldt bareboat certeparti fra K/S Scandinavian Star til Project Shipping Ltd. Et bareboat certeparti er en lejeaftale, der alene omfatter skibet. Dette bareboat certeparti er indgået den 1. marts 1990. Det fremgår af aftalen, at skibet skal leveres i Frederikshavn mellem den 29. marts og 6. april 1990. Hvis skibet ikke er leveret senest den 6. april 1990, kan lejerne - i dette tilfælde Project Shipping Ltd. - hæve lejeaftalen. Lejeperioden er anført til "1/1/1 year in charterers' option". Project Shipping Ltd. var et i Liberia hjemmehørende selskab i Henrik Johansen gruppen.

Project Shipping Ltd. indgik et tidscerteparti med V.R. DA-NO ApS. Et tidscerteparti er en lejeaftale, der omfatter både skibet og det nødvendige mandskab. Denne aftale blev indgået i Frederikshavn den 2. marts 1990. Det fremgår af aftalen, at leveringstiden ligeledes var mellem den 29. marts og 6. april 1990, og at denne aftale ligeledes kunne hæves af lejerer, hvis skibet ikke var leveret senest den 6. april 1990. Lejeperioden er også her angivet til "1/1/1 year in charterers option".

6.2.3. Forklaringer afgivet under søforhøret og til politiet

Der blev som nævnt tidligere fra den 11. april 1990 på begæring af K/S Scandinavian Star afholdt søforklaring i Sø- og Handelsretten i København.

Det fremgår af retsbogen fra søforklaringen den 11. april 1990, at advokat E, der repræsenterende K/S Scandinavian Star, kort orienterede om de fremlagte bilag samt om skibets ejerforhold.

I båndafskriften fra retsmødet fremgår følgende om denne orientering:

"Skibet ejes af K/S Scandinavian Star, der er et Bahama-kommanditselskab men danskejet af selskabsgrupper omkring hr. Henrik Johansen. Det er i time-charter til et andet af selskabets selskaber, nemlig VR DA-NO ApS, som forestår driften. Så er der et norsk driftsselskab, der også tilhører gruppen, som hedder DA-NO Ferry A/S. Skibet er nyt indkøbt til denne service. Det blev overtaget af de nuværende ejere den 30. marts 1990 i Frederikshavn. Den tidligere ejer var "SeaEscape Cruises", som anvendte det i en fart mellem Florida og Bahama, hvor det i øvrigt er gået i mange år; og på et tidspunkt vist også under DFDS's regi."

Henrik Johansen afgav den 28. april 1990 forklaring under søforklaringen i København. Af båndudskriften af søforklaringen fremgår det, at Henrik Johansen forklarede, at han første gang kom ind i Da-No Linien i foråret 1989. I efteråret 1989 købte Da-No Linien skibet Holger Danske, som sejlede på ruten Oslo – Frederikshavn. Der blev samtidig lavet et bareboat charter til familien Hagen, som besejlede ruten, dvs. at skibet Holger Danske blev solgt af familien Hagen, og at der samtidig blev lavet en aftale (bareboat charter), hvorefter sælgerne lejede skibet. Ifølge Henrik Johansen blev det aftalt, at man i løbet af efteråret skulle prøve at få erstattet Holger Danske, som var et meget gammelt skib, med et nyere skib, og at der samtidig hermed skulle laves et fælles selskab med lige ejerskab mellem familien Hagen og Henrik Johansen-gruppen med henblik på rutens drift. Det skulle endvidere være muligt for familien Hagen at indtræde i ejerskabet af et nyt skib.

I september 1989 blev skibet Holger Danske solgt, og med henblik på erstatning for dette skib blev der indgået en charteraftale vedrørende skibet Sardinia Nova. Aftalen om leje af Sardinia Nova blev indgået af F på vegne af VR DaNo ApS. Der blev samtidig etableret et nyt selskab med 50 procent kapitalinteresser til Henrik Johansen og familien Hagen. Dette nye selskab blev kaldt Da-No Ferry A/S, som var et norsk selskab. Dette selskab chartrede Sardinia Nova, der blev indsat på ruten. I januar 1990 overtog VR DaNo ApS 100 procent ejerskabet til det norske selskab DaNo Ferry A/S.

For så vidt angår K/S Scandinavian Star forklarede Henrik Johansen, at han selv var direktør i selskabet. Komplementar var Sea Lion Bahamas Ltd., som var ejet af Superflex Shipping, der ligeledes var kom-

manditist i K/S Scandinavian Star. Der var kommanditistanparter for 145 mio. kr., hvilket svarede til købesummen for Scandinavian Star. Henrik Johansen forklarede endvidere, at han havde den afgørende stemme i alle selskaber.

Det fremgår endvidere af Henrik Johansens forklaring, at Ole B. Hansen var aktiv i etableringen af DaNo Linien, og at han på dette tidspunkt fik kontor på Gammel Kongevej, Frederiksberg, hvor K/S Scandinavian Star hørte til. Ole B. Hansen blev bistået bl.a. af F.

Vedrørende Scandinavian Star forklarede han, at skibet på købstidspunktet sejlede fra Fort Lauderdale, Florida, til Bahamas. Han forklarede endvidere, at det var F, der var shippingmand, som i november/december 1989, samtidig med at ruten havde lejet Sardinia Nova, undersøgte markedet for nye skibe. Scandinavian Star blev besigtiget i januar 1990.

F blev afhørt af politiet den 10. og 26. september 1990. Han forklarede, at han siden 1. november 1986 havde været ansat hos Henrik Johansen, og at han beskæftigede sig med køb og salg af skibe. Ved årsskiftet 1988/89 stod han for købet af Holger Danske. Det var ligeledes ham, der efterfølgende solgte Holger Danske og chartrede Sardinia Nova. Sardinia Nova blev chartret i november 1989. Skibet blev lejet frem til den 31. marts 1990 +/- 1 enkelt dag. Den ekstra dag var for at have mulighed for at tilpasse sig fartplanen.

F forklarede endvidere, at han telefonisk havde forespurgt om mulighederne for en forlængelse af lejen for Sardinia Nova. Han mente, at det var for at sikre sig, hvis leveringen af Scandinavian Star blev forsinket. F havde forhandlet charteraftalen af Sardinia Nova med firmaet Anderson Cavendish Inc. i London, der havde forhandlet med firmaet Paris Mar SA, som var mæglere for Sardinia Nova.

Endvidere forklarede F, at der som erstatning for Sardinia Nova skulle købes et skib til VR DaNo ApS, og at han anbefalede Scandinavian Star. F havde kendt til skibet siden kort efter, at skibet blev bygget, og han havde tidligere for et selskab stået for købet af skibet, som blev udlejet med forkøbsret til SeaEscape Cruises Ltd. F rejste omkring den 17. januar 1990 med Ole B. Hansen til USA, hvor de mødtes med en amerikansk skibskonsulent.

Det var F's indtryk og professionelle mening, at skibet var 20 mio. USD værd, og han anbefalede Henrik Johansen og Ole B. Hansen at købe skibet. Vedrørende købet forklarede han yderligere, at Scandinavian Star blev købt af K/S Scandinavian Star og bareboat charteret (kun skibet) til Project Shipping Ltd. for 12.500 USD pr. dag. Project Shipping Ltd. viderechartrede skibet (skibet og den nødvendige besætning) til VR DaNO ApS for 22.500 USD pr. dag.

På baggrund af forklaringen fra F blev en repræsentant for Paris Mar SA, G, afhørt af politiet den 24. og 25. september 1990. Han forklarede, at Sardinia Nova var udlejet på en time charter til VR DaNo ApS. Skibet var udlejet til den 31. marts 1990 med ret til 1 dags yderligere leje. Lejen kunne højst vare fem måneder, fordi skibet efterfølgende skulle til Italien for at sejle mellem Sardinien og Italien.

G huskede dog, at han i 2. halvdel af marts måned fik en mundtlig forespørgsel fra firmaet Cavendish om forlængelse af lejemålet. Der blev anmodet om nogle få dages forlængelse, men det var ikke muligt.

Skibsmægler H fra firmaet Cavendish forklarede til politiet den 25. september 1990, at den oprindelige charter af Sardinia Nova gjaldt frem til den 31. marts 1990 med mulighed for en dags forlængelse. Han bekræftede, at han havde drøftet en forlængelse af lejeperioden med Paris Mar SA, hvor det blev meddelt, at charteren ikke kunne forlænges.

6.2.4. Oplysninger i Granskningsudvalgets rapport, jf. NOU 1991: 1A "Scandinavian Star"-ulykken, 7. april 1990

Det fremgår af Granskningsudvalgets hovedrapport om "Scandinavian Star"-ulykken, 7. april 1990, s. 81, at beskrivelsen af ejerforholdet tager udgangspunkt i, hvordan ejerforholdene til Scandinavian Star ville være, når VR DaNo-gruppen var blevet ejer af skibet. Udvalget har derimod ikke taget stilling til, om ejendomsretten var gået over den 7. april 1990. Om baggrunden herfor anfører udvalget på s. 18 i rapporten, at løsningen af ejerforholdet udelukkende vil kunne have retlig betydning private retssubjekter imellem, hvorfor udvalget ikke har fundet det rigtigt at tage stilling til spørgsmålet.

Granskningsudvalget har dog på s. 81 – 87 gennemgået ejerforholdene og overdragelsen, idet det anføres, at Granskningsudvalget i denne gennemgang i det væsentligste bygger på de oplysninger, som kom frem under søforhøret, politiafhøringer og oplysninger fra VR DaNo-gruppen.

Om Scandinavian Stars historie fremgår følgende i Granskningsudvalgets rapport, s. 86 – 87 (dansk oversættelse):

"Skibets første ejer var Compagnie Maritime des Chargeur Reunies. Skibet hed da "Massalia". I januar 1984 blev det solgt til Stena Cargo Line Ltd. Skibet skiftede da navn til "Stena Baltica". Senere, i juli samme år, skiftede det navn til "Island Fiesta" og endelig, efteråret 1984 til "Scandinavian Star".

Stena Cargo Line lejede skibet ud (bare boat charter) til Stena Cruise Line AB. "Scandinavian Star" blev lejet videre til SeaEscape Ltd. Dette er et selskab registreret på Bahamas. SeaEscape og Stena Cruise Line havde begge en option på at købe "Scandinavian Star" inkluderet i sine aftaler.

Købsaftalen blev indgået mellem SeaEscape Ltd. – på baggrund af købsoptionen – og VR DaNo ApS 23. januar [1990]. Købesummen var USD 21.700.000. Der skulle betales depositum 16. februar [1990]. VR DaNo ApS havde ret til at videreoverdrage købsaftalerne. Dette skulle gøres ved at VR DaNo ApS udpegede en anden som køber. Overtagelsen af skibet skulle ske i slutningen af marts. Antaget leveringstid var 20. – 25. marts [1990]. Indenfor den fastlagte leveringstid skulle skibet leveres mod dokumenterne. Forudsætningen var at både skibet og dokumenterne var klar. Hver part havde ret til at ophæve aftalen, hvis modparten ikke var klar med sin ydelse inden 25. marts. Dette var ophævelsesdato.

Granskningsudvalget antager at VR DaNo ApS – i hvert fald for en del – skulle bruge indtægter fra salget af Storebælts-færgerne til at finansiere dette køb.

Udvalget går ikke ind i enkeltheder ved finansieringen af købet. Hovedindholdet var, at SeaEscape skulle udlåne penge til køberen mod sikkerhed i skibet. VR DaNo ApS skulle ordne dokumentation for sikkerhed og lånet.

Depositum blev ikke betalt 16. februar [1990]. Betalingsfristen for depositumet blev udsat til 23. februar [1990]. I denne aftale betingede SeaEscape sig et afdrag på kr. 10.000.000 allerede i juni 1990. I aftalen garanterede andre selskaber i VR DaNo-gruppen for betalingen. Dette var Vognmandsruten Nyborg-Korsør ApS. Vognmandsruternes Ejendoms- og Havneanlæg ApS og Molarco Shipping A/S. Disse selskaber satte også som sikkerhed deres krav på betaling fra Difko LXXI K/S. Dette var betaling for salget af færgerne på Storebælt.

"Scandinavian Star" ankom til Cuxhaven 23. marts 1990. VR DaNo ApS godkendte den som teknisk klar for levering. Efter den oprindelige aftale skulle overdragelsen være gennemført inden 25. marts. Overtagelse og ophævelsesdato blev imidlertid udsat, først til 27. marts og senere til 28. og 30. marts.

Den 29. marts [1990] blev SeaEscape og VR DaNo ApS enige om at "Scandinavian Star" kunne sejle til Frederikshavn. VR DaNo skulle bære alle omkostningerne forbundet med dette. Den 30. marts blev "Scandinavian Star" overtaget af køberne. Rent teknisk blev det gjort således at kl. 17.02 blev skibet overført fra Stena Cruise Line til SeaEscape Ltd. Stena Cruise Line optrådte som *disponent owners* for Stena Cargo Line Ltd. Denne overdragelse blev registreret i skibsregisteret i Bahamas.

Skibet blev derefter umiddelbart overtaget af K/S Scandinavian Star. Køberne fik med overdragelsen den faktiske besiddelse af skibet, og skulle parterne imellem anses som ejer af skibet. Efter aftalen om overtagelsen havde sælgerne imidlertid en sikkerhedsret: Hvis betalingen og dokumentationen ikke var ordnet inden fredag 6. april, skulle skibet leveres tilbage til SeaEscape. Videre var det aftalt, at SeaEscape fortsat skulle stå som ejer i skibsregisteret. Denne overdragelse til K/S Scandinavian Star skete kl. 18.20.

Betalingsopgørelse og overførelse i skibsregisteret blev imidlertid ikke gennemført 6. april. Der blev indgået en aftale mellem SeaEscape og K/S Scandinavian Star om at betaling og registrering af overdragelsen skulle udsættes til mandag 9. april.

Skibet brændte lørdag 7. april. Parterne ønskede alligevel at få registreret overdragelsen mandag 9. april. Men skibsregisteret godtog ikke dette, eftersom det var uklart om skibet var så skadet, at det skulle slettes i skibsregisteret.

Skibet skiftede sommeren 1990 navn til Candi. Den 30. august blev salget til K/S Scandinavian Star registreret i skibsregisteret.

De faktiske forhold i tilknytning til VR DaNos overtagelse af "Scandinavian Star" er relativt komplicerede og vanskelige at få fuld klarhed over. Granskningsudvalget føler imidlertid, at det på dette punkt har det overblik som er nødvendigt.

Mellem sælgeren, SeaEscape, og køberen, VR DaNo-gruppen v/K/S Scandinavian Star, var situationen, at skibet rent faktisk var overtaget, men det var ikke fuldt betalt. Overdragelsen var ikke registreret og SeaEscape havde en form for salgspant.

Hvem af dem som skal anses som ejer er et spørgsmål som i det alt væsentlige drejer sig om økonomiske forhold og rettigheder mellem private parter. Det ligger åbenbart udenfor granskningsudvalgets opgave at tage stilling til dette..."

6.2.5. Forklaringer afgivet under domsforhandlingen i Sø- og Handelsretten og præmisserne for Sø- og Handelsrettens dom af 3. december 1992

I forbindelse med straffesagen mod bl.a. Henrik Johansen afgav flere personer under sagens behandling i Sø- og Handelsretten forklaring om ejerforholdene, herunder selskabskonstruktioner, vedrørende Scandinavian Star.

Henrik Johansens forklaring fremgår af retsbogen s. 22 ff. Han forklarede bl.a.:

”Tiltalte oplyser, at advokatfirmaet Reumert og Partnere foretog alt dokumentarbejdet vedrørende stiftelsen af selskaberne omkring ”Scandinavian Star”. De stiftede således også kommanditselskabet. Det skete samtidig med overtagelsen af skibet.

...Tiltalte kan tiltræde den oversigt, der er givet over VR Dano-gruppen i Granskningsudvalgets rapport side 84 med den korrektion, at ”styret” i Dano Ferry A/S, Norge består af J.C. Hagen med H. Johansen og R. Hagen som suppleanter. Selskaberne i gruppen er til syvende og sidst ejet af tiltaltes familie det vil sige hans hustru og 3 børn, der nu er 25, 23 og 19 år. Det er tiltalte, der har valgt denne ejerform. Tiltalte har ydet nogle beløb som gave til hustru og børn, og disse beløb er investeret i anpartar. Tiltalte repræsenterer kapitalinteresserne i kraft af mundtlige fuldmagter. Med hensyn til Project Shipping Ltd. Liberia forklarer tiltalte, at dette selskab blev indskudt, for at man kunne få en ITF-overenskomst, hvilket er nødvendigt for at kunne ansætte udenlandsk personale, hvilket atter er nødvendigt af rentabilitetsgrunde.

...

Vedrørende købet af ”Scandinavian Star” forklarer tiltalte, at det spørgsmål blev varetaget af F, der havde betydelig erfaring med skibshandel, blandt andet fordi han tidligere havde været ansat i Stena Line, og af I, der selv har været ejer af flere skibe og har navigationsuddannelse, samt af Ole Hansen, der havde erfaring med daglig rederidrift...”

Ole B. Hansen afgav ligeledes forklaring under domsforhandlingen i Sø- og Handelsretten, jf. s. 28 ff. Han forklarede bl.a.:

”Vedrørende ”Scandinavian Star” bekræfter tiltalte, at F fandt frem til skibet gennem mæglerkanaler. I blev sendt over for at se på skibet tidligt i januar, og han var der indtil skibet kom til Cuxhaven i Europa. Tiltalte og F tog senere i januar til USA for at se, om skibet var egnet til passagertrafik mellem Frederikshavn og Oslo. Han og F rapporterede til Henrik Johansen. Tiltalte tog første gang til USA omkring den 20. januar [1990]. Han talte blandt andet med J og K om at følge med til Frederikshavn – Oslo ruten. Tiltalte bad J og K undersøge, hvor mange fra maskinen, der ville følge med, og det fik han svar på under sit andet ophold i februar. Kaptajn L meddelte allerede under tiltaltes 1. ophold, at han ikke ønskede at følge med. Straks efter hjemkomsten i slutningen af januar begyndte tiltalte at søge efter besætning gennem H...”

Der blev ligeledes under domsforhandlingen afgivet forklaring af I, der var ansat i VR Shipping. Han forklarede bl.a. om købet af Scandinavian Star, jf. s. 41 ff i retsbogen:

”Som anført side 1242 og følgende side [retsbogen for søforhøret] blev vidnet sendt til USA for at se på Scandinavian Star. Han blev sendt derover af Henrik Johansen for at se, om skibet var brugeligt til Oslo-Frederikshavn ruten. Vidnet ved ikke, hvem der skulle købe skibet. Vidnet rapporterede til Henrik Johansen. På spørgsmålet om Henrik Johansens stilling siger vidnet, at han var leder af den opgave, som vidnet blev sendt ud på. Vidnet var dengang ansat i Vognmandsruten Ny-

borg-Korsør ApS, hvis direktør var Ole Hansen. Vidnet er nu ansat i Scarlet Line, hvor han rapporterer til Henrik Johansen.

Vidnet havde memorandum of agreement med til USA. Det var et memorandum, der minder meget om sagens bilag 3.1. [Den endelige aftale]. Det var et foreløbigt dokument. Vidnet erindrer ikke, om det var underskrevet....Til side 1245 [retsbogen fra søforklaringen] forklarer vidnet, at Scandinavian Star skulle købes for at afløse Sardinia Nova, hvis timecharter udløb i slutningen af marts eller i begyndelsen af april 1990.

Vidnet bekræfter, at "det jo er en daglig foreteelse, at skibene skifter ejer fra den ene dag til den næste". Den nye besætning kommer om bord den samme dag som den gamle besætning forlader skibet, og derefter sejler skibet. "

Det kom ligeledes frem under domsforhandlingen, at butiksindretningen på skibet blev påbegyndt den 29. marts og blev afsluttet den 31. marts 1990.

I sin procedure anførte anklagemyndigheden bl.a.:

"...I det foreliggende tilfælde bør der ved den strafferetlige vurdering ikke lægges vægt på ejerforholdet eller de indskudte selskaber, som skyldes registreringsmæssige, skattemæssige eller overenskomstsmæssige overvejelser, men på den dispositionsret, som Henrik Johansen i sin egen forklaring har vedkendt sig at have. Henrik Johansen repræsenterede kapitalinteresserne, d.v.s. sin hustru og sine børn, i kraft af mundtlige fuldmagter. Det er ham, der har valgt selskabskonstruktionen, og det var ham, der traf beslutning om køb af skibe og økonomi m.v...."

Om ejerforholdene fremgår følgende af Sø- og Handelsrettens dom af 3. december 1992:

"Scandinavian Star blev indtil 1990 drevet af Bahama-selskabet SeaEscape Ltd. og blev benyttet til dagssejlad fra Miami, Florida. Skibet blev købt af VR DaNo ApS ved aftale af 23. januar 1990 for en pris af 21,7 mio. USD og blev videreoverdraget til K/S Scandinavian Star, Danmark. Det blev udlejet til Project Shipping Ltd., Liberia, ved et bareboat-certeparti. Project Shipping Ltd. udlejede ved et tidscerteparti skibet til VR DaNo ApS, Danmark.

Kommanditist i K/S Scandinavian Star var Superflex Shipping ApS, Danmark, der er et datterselskab af matr. nr. 4 bh ApS, der ejes af Henrik Johansens tre børn. Komplementaren i K/S Scandinavian Star er Sea Lion Ltd., Bahama, et datterselskab af Superflex Shipping ApS. VR DaNo ApS er datterselskab af VR Holding A/S, der ejes af Henrik Johansens hustru. VR DaNo ApS er moderselskab for DaNo Ferry A/S, Norge.

Henrik Johansen er direktør for bl.a. K/S Scandinavian Star, Superflex Shipping ApS, VR Holding ApS (sammen med Ole Hansen), VR Shipping ApS, Matr. nr. 4 bh ApS og Sea Lion Ltd. Han er medlem af bestyrelsen for bl.a. Superflex Shipping ApS, VR Holding ApS og VR DaNo ApS.

Hans Ole Busch Hansen (Ole B. Hansen) var direktør for bl.a. VR Holding ApS, VR DaNo ApS, og DaNo Ferry A/S. Han er medlem af bestyrelsen for Superflex Shipping ApS, VR Holding ApS, VR Shipping ApS og VR DaNo ApS.

Direktør for Project Shipping Ltd. var H.

Bestyrelsen for DaNo Ferry A/S udgjordes af M, der indtil begyndelsen af 1990 var ejer af selskabet sammen med VR DaNo ApS. Henrik Johansen var suppleant i bestyrelsen."

I præmisserne for rettens afgørelser vedrørende Henrik Johansen er følgende anført vedrørende hans rolle som reder (s. 98 i dommen):

”Med hensyn til tiltaltes stilling som reder bemærkes:

Tiltalte var repræsentant for sin hustru og sine børn i den selskabskonstruktion, han havde valgt af skattemæssige, registreringsmæssige og andre grunde, og var bestemmende i økonomisk henseende ved beslutning om indkøb af skib og valg af det tidspunkt, på hvilket det blev sat i drift. Dette må medføre, at tiltalte må anses som den, der som reder har truffet beslutning om at sætte skibet i drift den 1. april 1990, hvorfor han tillige havde pligt til at sørge for, at skibsføreren havde mulighed for at opfylde sine sikkerhedsmæssige forpligtelser...”

Om Ole B. Hansen er det i præmisserne på s. 100 bl.a. anført:

”Der er hverken i formuleringen af §§ 23 – 27 i lov om skibes sikkerhed m.v. eller i forarbejderne til disse bestemmelser holdepunkter for, at de almindelige bestemmelser om medvirken ikke finder anvendelse.

Tiltalte Ole Hansen var Henrik Johansens nærmeste medarbejder og forestod indsætningen af ”Scandinavian Star”. Han ledede indretningen af dele af skibet (forretningerne) og tog stilling til visse sikkerhedsspørgsmål, bl.a. vedrørende ombordstigningskort...”

6.2.6. Skattemæssig vurdering af ejerforholdet

I et foreløbigt svar på spørgsmål nr. 343 – 351 fra Folketingets Retsudvalg i Folketingsåret 2002-2003 (alm. del – bilag 1235) oplyste skatteministeren følgende vedrørende sagen om Scandinavian Star:

”Jeg har under hensyn til sagens karakter fundet det mest rigtigt, at der indledes en dialog med rigsadvokaten for at sikre, at alle relevante forhold til brug for den skattemæssige vurdering fremlægges. Jeg har derfor bedt Told- og Skattestyrelsen om at foretage en gennemgang af de foreliggende oplysninger med henblik på en forelægning for rigsadvokaten af de skattemæssige problemstillinger, der måtte være i sagen.”

På denne baggrund har Told- og Skattestyrelsen ved skrivelse af 5. maj 2004 hertil fremsendt et notat om sagen. Notatet er ligeledes oversendt i fortrolig form til Folketingets Retsudvalg.

Told- og Skattestyrelsen har bl.a. i skrivelse af 5. maj 2004 hertil anført følgende:

”Told- og Skattestyrelsen har nu afsluttet sin gennemgang og konkluderet, at overdragelsen af skibet til K/S Scandinavian Star den 30. marts 1990 skattemæssigt må anerkendes, jf. vedlagte notat med bilag.

Styrelsens gennemgang har været tilrettelagt for at afklare, om skatteansættelsen allerede på grund af skattemyndighedernes passivitet er forældet, om der i modsat fald vil være grundlag for at genoptage skatteansættelsen, og (hvilket med ovennævnte konklusion ikke længere er aktuelt) om en ændret skatteansættelse i givet fald kan gennemføres.

Skibets ejer er K/S Scandinavian Star, et kommanditselskab, som ikke er et selvstændigt skatteobjekt, dvs. at det skattemæssige resultat henføres til ejerne af kommanditselskabet – i dette tilfælde Superflex Shipping ApS.

Kommanditselskabets første regnskab omfatter perioden 1. januar til 31. marts 1990. Da ejerens regnskabsår ligeledes udløber den 31. marts 1990, skal det skattemæssige resultat for K/S Scandinavian Star således medregnes hos Superflex Shipping ApS i dets selvangivelse for skatteåret 1990/91. Selvangivelsesfristen er 29. juni 1990. Efter henstand med indsendelsen til 31. august 1990 er selvangivelsen indgået til skatteforvaltningen den 23. oktober 1990.

Skatteåret 1990/91 svarer til indkomståret 1989. Indtil ændringen af skattestyrelsesloven ved ændringslov nr. 410 af 2. juni 2003 var ændring af skatteansættelser for indkomståret inden 1990 alene betinget af, at det af ændringen afledede skattekrav ikke var forældet efter de formueretlige forældelsesregler dvs. 1908-loven og Danske Lovs 20 års regel, jf. Procesvejledningen G.3.2.3. Dog kunne skønsmæssige forhøjelser ikke ske senere end 3 år efter udløbet af det pågældende indkomstår, jf. den dagældende § 15, stk. 5, i skattestyrelsesloven. Bortset fra de sidstnævnte tilfælde indtrådte der således ikke forældelse, i det omfang skattemyndighederne var i utilregnelig uvidenhed om relevante faktiske omstændigheder, jf. 1908-lovens § 3. Myndighedernes mulighed for at genoptage skatteansættelse kunne således fortabes på grund af passivitet.

Styrelsens første undersøgelser gik følgelig på, om der ved skattemyndighedernes behandling af selskabets skatteansættelse har været oplysninger, der kunne så tvivl om rigtigheden af grundlaget for selvangivelsen, og om en eventuel manglende opfølgning herpå inden udløbet af 1908-lovens 5-års frist allerede af den grund ville medføre forældelse på grund af myndighedernes passivitet.

Det er styrelsens vurdering, at skattemyndighederne i forbindelse med skatteansættelsen har haft adgang til de for vurdering af skibets overdragelse afgørende dokumenter, og at der hverken i disse eller på anden måde har været oplysninger, som kunne så tvivl om selvangivelsens rigtighed. Forældelse på grund af myndighedernes passivitet er følgelig ikke aktuelt.

En eventuel genoptagelse af skatteansættelsen beror efter ændringen af skattestyrelsesloven ved lov nr. 410 af 2. juni 2003 på, om der med de nye oplysninger fra Mike Axdal og rigsadvokaten er skabt en begrundet overbevisning om, at selskabet eller nogen på dets vegne forsætlig eller groft uagtsomt har bevirket, at skattemyndighederne har foretaget skatteansættelsen på et urigtigt eller ufuldstændigt grundlag, jf. skattestyrelseslovens § 35, stk. 1, nr. 5, der er den eneste relevante regel, der i givet fald kan medføre forhøjelse på nuværende tidspunkt. Efter overgangsreglerne i lov nr. 410 af 2. juni 2003 gælder reglerne i skattestyrelseslovens §§ 34 og 35 ubegrænset bagud, medmindre de tidligere gældende fristregler måtte stille den skattepligtige gunstigere. Da den nugældende regel i skattestyrelseslovens § 35, stk. 1, nr. 5, i højere grad end suspensionsreglen i 1980-lovens § 3 beskytter den skattepligtige mod ændringer på myndighedernes initiativ, vil det korrekte retsgrundlag være fristreglen i den gældende skattestyrelseslovs § 35, stk. 1, nr. 5.

Styrelsens vurdering, hvorefter overdragelsen af skibet til K/S Scandinavian Star skattemæssigt må anerkendes, har i udkast været forelagt Kammeradvokaten. Kammeradvokaten peger i den anledning alene på, at det må anses for relevant for vurderingen, at der indhentes oplysninger om forsikringsforholdene, herunder de økonomiske bevægelser i forbindelse med ubetaling af forsikringssummen. Kammeradvokaten mener også, det er relevant at få vished for, hvorledes belåningen af skibet er gennemført og afviklet. Styrelsen har som følge heraf foretaget yderligere undersøgelser til belysning af disse forhold, dog uden indhentelse af oplysninger.

Indhentelse af oplysninger rejser spørgsmålet om anvendelse af skattekontrollovens beføjelser til indhentning af oplysninger hos tredjemand.

Dette spørgsmål må som ovenfor beskrevet vurderes ud fra den nugældende § 35 i skattestyrelsesloven. Der er ikke ubegrænset adgang til indhentning af oplysninger. Der skal være et klart formål, og oplysningerne kan således kun indhentes i forbindelse med en genoptagelse af ligningen. I dette tilfælde vil der være tale om ekstraordinær skatteansættelse, da almindelige ligningsfrister er overskredet.

Skattestyrelseslovens § 35 er en udtømmende opremsning af de forhold, der kan give anledning til ekstraordinær genoptagelse af skatteansættelsen. Ingen af disse forhold gør sig gældende i nuværende situation, såfremt det antages at der ikke er mistanke om strafbare forhold.

Hvis der er mistanke om et strafbart skattemæssigt forhold, giver skattestyrelseslovens § 35, stk. 1, nr. 5, hjemmel til genoptagelse. Der vil da være tale om en strafferetlig efterforskning, hvor de straffeprocessuelle regler skal anvendes. Det udelukker samtidig anvendelse af skattekontrollovens kontrolbeføjelser og oplysningsmidler, jf. Told- og Skattestyrelsens cirkulære af 16.6.2000.

I nærværende situation er vurderingen for det første, at der ikke er grundlag for mistanke om strafbare skattemæssige forhold, for det andet er strafansvaret for eventuelle skattemæssige strafbare forhold forældede, da forældelsesfristen for overtrædelser af bestemmelserne i skattekontrolloven er 10 år, og skatteansættelsen vedrører indkomståret 1989.”

I det anførte notat, der som nævnt er oversendt fortroligt til Folketingets Retsudvalg, har Told- og Skattestyrelsen konkluderet følgende vedrørende den skattemæssige vurdering af K/S Scandinavian Stars køb af skibet:

”Det fremgår af Ligningsvejledningen (2004 E.A.3.1.1.), at indtægter som hovedregel skal medregnes ved indtægtsopgørelsen på tidspunktet for den endelige retserhvervelse, dvs. på det tidspunkt, hvor beløbet tilkommer skatteyder som et retskrav. På samme måde har skatteyderen fradragret/afskrivningsret vedrørende formuegodet, såfremt aktivet benyttes erhvervsmæssigt.

Ved overdragelse af formuegoder, er tidspunktet for aftalens indgåelse afgørende for beskatningstidspunktet (henholdsvis fradragstidspunktet), fordi ejendomsretten overgår til køberen ved aftalen.

I relation til den skatteretlige vurdering af ejerforholdet er det med andre ord inter partes forholdet, der er afgørende.

Registreringen i et skibsregister har som hovedregel ingen betydning for inter partes forholdet, men derimod forhold til tredjemand, kreditorer og aftaleerhververe (bilag 13 – uddrag Justitia 1981/6/s. 35). Registreringen svarer til tinglysning af fast ejendom, hvor det skatteretligt er dato for slutseddel, der anses for retserhvervelstidspunktet.

Det har derfor heller ingen betydning i skatteretlig henseende, om ændringer i ejerforholdet er registreret i skibsregisteret.

Senest ved underskriften på aftalen ”protocol of delivery and acceptance” den 30. marts 1990, kl. 17.20 London time må der anses indgået en endelig og bindende aftale mellem parterne om overdragelse af skibet, idet sælgerne leverer og køberne accepterer den fysiske besiddelse af og risiko for skibet (ankommet til Frederikshavn samme dag).

De i aftalen stillede betingelser må anses som sædvanlige (resolutive) og udskyder derfor ikke tidspunktet for erhvervelsen, jf. LV 2004 E.A.3.1.2.

Den 30. august 1990 (efter forgæves forsøg 9. april 1990) bekræftes overdragelsen med registrering i Bahamas Skibsregister af de ændrede ejerforhold pr. 5. april 1990 (bilag 10).

Der kan med skattemæssig virkning foretages afskrivninger på skibe efter reglerne i den dagældende afskrivningslovs afsnit 3. Det fremgår, at der kan afskrives på et skib, når skibet er anskaffet og leveret til en igangværende virksomhed og er bestemt til at indgå i virksomhedens drift og færdiggjort i et sådant omfang, at det kan indgå i driften.

Betingelsen for at foretage afskrivninger må ligeledes anses som opfyldt, jf. protocol of delivery and acceptance indgået den 30. marts 1990, kl. 17.20, jf. praksis i relation til den dagældende afskrivningslov.

Told- og Skattestyrelsen finder herefter, at overdragelsen skattemæssigt må anerkendes.”

6.2.7. Andre oplysninger

Som det er anført oven for, er der i anmodningerne om genoptagelse peget på, at den danske direktør A har spillet en rolle i forbindelse med salget af Scandinavian Star, ligesom den pågældende i forbindelse med salget af skibet til SeaEscape Cruises Ltd. var anført som såkaldt ”managing owner”.

A har over for Politimesteren på Frederiksberg den 29. december 2002 skriftligt oplyst følgende om tidligere ejerforhold vedrørende Scandinavian Star:

”I 1984 var jeg direktør for Scandinavian World Cruises/Sea Escape i Miami, hvilket var et 100 % ejet DFDS selskab, og efter en væsentlig nedskæring af aktiviteterne, og en væsentlig forbedring af resultaterne, var vi i Miami interesseret i at ekspandere selskabet. Det var dog ikke i DFDS’ interesse, men man kunne klart se fordelene i at tilføje flere aktiviteter, da det så ville være lettere at sælge selskabet.

En amerikaner (N) og et af hans selskaber (Imperial Ocean Services) havde chartret Island Fiesta (senere Scandinavian Star) fra Stena Line og var interesseret i at få skibet under drift af SeaEscape. En aftale blev indgået mellem adskillige parter, hvor dette skib under navnet Scandinavian Star blev en del af SeaEscape flåden, men blev opereret i et eget selskab, hvor DFDS ikke var medejer. I denne forbindelse genforhandlede jeg charter kontrakten med Stena Line, med bl.a. en option til at købe skibet når som helst til en konstant faldende pris.

Den 1. juli 1985 sælger DFDS 72 % af sine SeaEscape aktiviteter til tre firmaer med 24 % til hver, og DFDS fortsætter som største aktionær med 28 % ejerandel, og jeg fortsætter som direktør. De tre andre aktionærer ønsker en fortsat ekspansion af SeaEscape aktiviteterne, og skibene Scandinavian Sky bliver købt i 1985 og Scandinavian Saga bliver overtaget på charter fra et Stena selskab i 1987.

I 1987 sælger DFDS yderligere 24 % af aktierne til de øvrige tre aktionærer, og på et senere tidspunkt sælges de sidste 4 %....”

Om salget af Scandinavian Star har A oplyst:

”I 1989 beslutter SeaEscape at ændre flåden til skibe, der er mere anvendelige til éndags krydstogter, som er det produkt man markedsfører. Man har derfor ikke brug for skibe med bilkapacitet, men rene passagerskibe. Det besluttes derfor at sælge færgerne Scandinavian Star og færgerne Scandinavian Sky.

Efter at jeg opsiger min stilling med udgangen af 1987, og i 1988 danner selskaberne, der bliver International Shipping Partners, bliver jeg af SeaEscape’s ejere bedt om at fortsætte som konsulent og bestyrelsesmedlem i SeaEscape (dog uden stemmeret).

I min funktion af konsulent, og da jeg har størst viden om skibssalg, bliver jeg bedt om at formidle salget af Scandinavian Star. Da jeg får et fast månedligt honorar af SeaEscape får jeg ingen honorar eller kommission i forbindelse med salg af Scandinavian Star eller de øvrige skibe.

Skibet sættes til salg gennem de normale skibsmæglerfirmaer over hele verden, der er beskæftiget med salg af passagerskibe. Markedet på dette tidspunkt er ganske højt for færger, idet der er en væsentlig efterspørgsel.

Jeg er desværre ikke i besiddelse af arkiverne vedrørende salgsforhandlingerne, idet disse var i SeaEscape, og SeaEscape gik fallit i 1993. Derimod har jeg mine kalendere med sparsomme optegnelser og min hukommelse, der desværre nu 12 – 13 år efter ikke er perfekt.

Jeg kan dog sige, at vi havde fire forhandlinger med salg af skibet, og at disse forhandlinger foregik i november-december 1988 og januar 1989. Det var til et polsk selskab (Polish Baltic Line) der forhandlede køb, og de havde en større delegation (5 – 6 personer) der inspicerede skibet i Florida i dagene 4 – 6 december 1989. Fra mine optegnelser kan jeg se, at vi modtog og afgav tilbud i hele december, og det sidste bud vi fik (ifølge mine notater) var den 26. december 1989. Et andet selskab var det tunesiske statsrederi Cotunav, og jeg kan også her se, at der var forhandlinger både i november og december 1989. Cotunav inspicerede ligeledes skibet, men jeg har ingen optegnelser, for hvilke dage dette foregik. Herudover var der et græsk selskab der forhandlede, men jeg mener ikke de inspicerede skibet.

Som fjerde selskab var der VR-Dano. Jeg mener, at det selskab var det sidste i rækken af interesse-rede købere. Her forhandlede jeg med en F, der var mægler for VR-Dano. Jeg kendte ikke noget til selskabet og havde aldrig hørt om eller mødt Henrik Johansen. Ifølge mine notater var det første møde med VR-Dano den 8. januar 1989 på deres kontorer i København. Ifølge mine notater var mødet med F, men det er tænkeligt, at Henrik Johansen har været tilstede, og i så fald var det første gang, jeg traf ham.

...

Alle forhandlinger foregik i prislejet 18 – 22 millioner US Dollars, hvilket var markedsprisen for skibet på det tidspunkt. Skibet blev som bekendt solgt for \$ 21,7 millioner baseret på et delvis sælger finansieret salg, og SeaEscape udnyttede sin købeoption fra Stena på ca. \$ 10-11 millioner.

Den forholdsvis store forskel i pris fremkommer ved, at SeaEscape havde forhandlet charteren på et tidspunkt, hvor prisniveauet var lavere, man havde haft skibet på charter i en periode, og dermed "betalt skibet ned", og herudover var skibet blevet væsentligt opgraderet af SeaEscape."

Både støttegruppen og Mike Axdal har givet udtryk for, at den danske direktør A var mere engageret i salget af Scandinavian Star, end han har ønsket at oplyse, og at han muligvis har haft økonomisk interesse i salget som direktør i SeaEscape Cruises Ltd. Det er endvidere anført, at han ved salget af skibet til SeaEscape Cruises Ltd. blev udpeget som "managing owner" af selskabets advokat i London.

I forbindelse med, at Danmarks Radio i april 2000 planlagde at vise en udsendelse "Gåden Scandinavian Star", nedlagde A under en fogedsag den 17. april 2000 påstand om, at det blev forbudt Danmarks Radio at vise udsendelsen i den form, den forelå på dette tidspunkt. Under fogedsagen, der blev behandlet ved Fogedretten i Gladsaxe, blev dele af udsendelsen forevist, og bl.a. A afgav forklaring. Han afgav imidlertid forklaring uden at blive pålagt sandhedsplicht, fordi han ifølge TV-udsendelsen kunne risikere at blive sigtet for et strafbart forhold.

A forklarede bl.a., at han ikke ejer SeaEscape. Han forklarede endvidere, at han oprindeligt var ansat hos DFDS, der i 1985 solgte 72 % af deres engagementer på Bahamas. I 1989 havde han ikke mødt Henrik Johansen, og de havde ikke lagt nogen "skatteplaner". Han har ikke aftalt transaktioner med Henrik Johansen, og han nægtede at have været kompagnon med ham. A forklarede herudover, at han siden

salget af Scandinavian Star har formidlet 80 – 90 skibshandler med mange forskellige rederier, ligesom han benægtede, at der var tale om papirhandler. A forklarede endvidere, at SeaEscape Cruises Ltd. ikke havde haft dispositionsret til skibet siden den 30. marts 1990.

Om sin rolle i forhold til Scandinavian Star forklarede han, at han ikke var disponerende reder (managing owner) over Scandinavian Star i 1990. Han forklarede, at han siden 1995 havde været ”teknisk manager”.

Det fremgår af International Shipping Partners hjemmeside, at selskabet bl.a. varetager driften og administrationen af skibe på vegne af ejerne, og at selskabet i en periode har varetaget bl.a. administrationen af skibet Regal Voyager, som er det tidligere Scandinavian Star.

Under fogedsagen afgav advokat B endvidere forklaring under vidneansvar. Han forklarede følgende:

”..han (B) repræsenterede køberen, K/S Scandinavian Star. A repræsenterede SeaEscape i forhandlingerne. SeaEscape havde en kortvarig rolle indtil viderelevering, fordi de havde en købsoption. Baggrunden for, at A’s navn blev registreret i Bahamas var formentlig landets krav om, at der skulle være en ”kontaktperson”, som også kunne have været en advokat, der ikke dermed påtog sig et rederansvar. Skibet var ikke i drift i SeaEscapes ejertid. Af hensyn til misligholdelsesbeføjelser, lod SeaEscape ikke køberen registrere, før betalingsforpligtelsen var opfyldt. A havde ingen reel rederrolle og havde ingen dispositionsadgang. Vidnet oversætter begrebet ”managing owner” til ”bestyrende reder”.”

Om A’s rolle har han i øvrigt i sin skrivelse af 29. december 2002 oplyst følgende over for Politimesteren på Frederiksberg:

”Som det sikkert er bekendt fra fogedsagen og pressen, var jeg formidler af salget af Scandinavian Star fra SeaEscape til det af Henrik Johansen kontrollerede køber selskab.

Jeg er oprindeligt uddannet i DFDS og blev af DFDS sendt til Miami for at medvirke til nedlæggelsen eller salget af det 100 % ejede datterselskab Scandinavian World Cruises med tilhørende selskaber. Det var disse aktiviteter, der senere blev SeaEscape, og jeg fortsatte som direktør for de selskaber indtil udgangen af 1987.

Jeg har aldrig direkte eller indirekte haft nogen ejerandel i nogle af disse selskaber eller i Scandinavian Star. Det være sig før, på tidspunktet for branden, eller efter branden.

Derfor har jeg ingen økonomiske interesser i sagen, og da jeg på ingen måde var involveret i driften af skibet eller selskaberne omkring skibet, har jeg heller ingen rolle i forbindelse med ansvarsforholdet...”

I forbindelse med fogedsagen udarbejdede advokatfirmaet Plesner og Grønberg et resposum om rederbegrebet ifølge dansk ret, hvori det bl.a. konkluderes, at et skibsregisters udvisende ikke er afgørende for spørgsmålet om, hvem der er reder, samt at rederen er den, som faktisk disponerer over skibet og træffer beslutningerne vedrørende skibet.

Der foreligger i sagen endvidere en telefax af 11. april 2000 fra advokat C hos advokatfirmaet Holman Fenwick & Willan til A, hvori advokat C redegør for ejerskabet til Scandinavian Star og forståelsen af begrebet "managing owner" (designated owner) i forhold til skibslovgivningen på Bahamas.

C anfører bl.a.:

"...K/S Scandinavian Star were not in a position to complete the payment and documentation in respect of the Vessel on Friday 6th April and on that date an agreement was entered into with them, acting through Reumert & Partners, extending the time for completion of the documentation until Monday 9th April 1990. The fire of course occurred on the 7th April and having occurred, the Bahamian Registrar of Ships took the view that as they were unclear whether the Vessel was so badly damaged that it would have to be struck off the Ships Register, they were unwilling to complete the registration of the transfer of the Vessel on Monday 9th April.

...

Summary

"In the case of the Scancinavian Star, from registration of SeaEscape as Owner of the Vessel on the 30th March 1990 until and after the fire the position was as follows:

1. The registrered owner of the Vessel was SeaEscape (i.e. SeaEscape Cruises Limited) a company incorporated in the Bahamas and which at the time carried out substantial business operating a number of Vessels. SeaEscape had parted with possession of the Vessel to K/S Scandinavian Star under the terms of the Memorandum of Agreement as subsequently varied, and accordingly held the formal or legal title to the Vessel as security for the obligations of K/S Scandinavian Star, and on the basis that if these were not complied with, then the beneficial ownership of the Vessel would revert to SeaEscape.
2. You (A) at that time were paid by and a consultant to SeaEscape and had been designated by SeaEscape, the registered owner of the Vessel, as the designated manager, i.e. the person to whom the Bahamas Maritime Authority could refer in respect of any queries relating to the Vessel.
3. K/S Scandinavian Star had physical possession of the Vessel, and under the MOA (Memorandum of Agreement), subsequently amended, the right to have title, i.e. formal registration of ownership of the Vessel transferred to them upon satisfaction of certain documentary requirements. In effect, they were the "beneficial owners" of the Vessel. "

Til brug for fogedsagen udarbejdede advokatfirmaet Plesner og Grønberg endvidere et notat om begrebet "managing owner". I notatet anføres bl.a. følgende:

"Begrebet "managing owner" er ikke direkte anvendeligt i dansk ret, men i henhold til den bahamianske sølov, hvoraf jeg har modtaget uddrag, er "managing owner" en person, der er "entrusted by or on behalf of the owner", hvor owner henviser til the registred owner. "Managing owner" er altså pr. definition ikke "registred owner".

Ved kendelse af 17. april 2000 bestemte Fogedretten i Gladsaxe, at Danmarks Radio ikke måtte vise udsendelsen "Gåden Scandinavian Star", ligesom det blev forbudt Danmarks Radio i udsendelser eller på anden måde at betegne A som "ansvarlig eller disponerende reder" i relation til det skibsfartøj, som i 1990 var kendt som Scandinavian Star.

I fogedrettens begrundelse for kendelsen er bl.a. følgende anført:

"I udsendelsen "Gåden Scandinavian Star", som rekvisitus, Danmarks Radio, har programsat til udsendelse mandag den 17. april 2000 kl. 20.05 bibringes seerne efter fogedrettens opfattelse det indtryk, at rekvirenten, A, var en af de ansvarlige for skibskatastrofen, hvor 158 mennesker omkom.

På baggrund af det fremlagte materiale og de afgivne forklaringer, findes det betænkeligt at lægge til grund, at dette har været tilfældet.

Fogedretten finder herefter, at rekvirenten har sandsynliggjort, at forevisningen af udsendelsen vil være ærekrænkende og dermed stride mod hans ret..."

På baggrund af en udsendelse den 9. april 2000 bragt i Danmarks Radio klagede A til Pressenævnet bl.a. over tilsidesættelse af god presseskik.

I nævnets kendelse er bl.a. følgende anført:

"I indslaget forekommer bl.a. udsagn om, at "de to [Henrik Johansen og A] udtænkte en plan, der skulle redde Henrik Johansens penge fra det danske skattevæsen", og at "Den ansvarlige reder er A, som også var ansvarlig reder, da skibet brændte for 10 år siden".

Danmarks Radio har ikke sandsynliggjort, at A deltog i planlægningen af en skattetransaktion, og Danmarks Radios udsagn om, at A var ansvarlig reder for "Scandinavian Star" er ikke korrekt. Danmarks Radio har uden at have fornødent grundlag derfor bibragt seerne det indtryk, at A bærer et væsentligt ansvar for katastrofen på "Scandinavian Star".

Nævnet finder, at Danmarks Radio herved groft har tilsidesat god presseskik. Det ændrer ikke ved den vurdering, at A i et interview i forbindelse med en opfølgende tv-udsendelse den 28. juni 2000 har haft lejlighed til at redegøre for sine synspunkter, og det ændrer heller ikke ved den vurdering, at der i tiden fra 1997 og frem til indslaget i Danmarks Radio den 9. april 2000 have været visse spredte udsagn i den trykte presse, som var på linie med udsagnene i indslaget.

Nævnet udtaler derfor sin alvorlige kritik af Danmarks Radio."

6.2.8. Vurdering af oplysningerne vedrørende ejerforhold

I forbindelse med efterforskningen af branden på Scandinavian Star fik de danske myndigheder som nævnt tidligere til opgave at efterforske skibets ejer- og forsikringsforhold samt dets almindelige sødygtighed og overensstemmelse med den søretlige lovgivning.

Den strafferetlige vurdering af sagen her i landet skete i forhold til ansvarsreglerne i lov om skibes sikkerhed. Efter lovens § 24 skal skibsføreren sørge for, at skibet er i sikkerhedsmæssigt forsvarlig stand, og at arbejdet om bord tilrettelægges således, at det kan udføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt. På denne baggrund blev skibets kaptajn Hugo Larsen dømt for overtrædelse af lov om skibes sikkerhed.

Efter lovens § 23 skal rederen sørge for, at fejl og mangler, som han bliver bekendt med, udbedres og skal påse, at skibet gennemgår de lovpligtige syn og er forsynet med gyldige certifikater. Rederen skal tillige sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler ham.

Loven indeholder ingen definition af en reder. I forarbejderne til lov om skibes sikkerhed er følgende anført herom:

”Forslaget indeholder ingen definition af en reder. Ved bestemmelsen af, hvem der må betragtes som reder, må der i første række lægges vægt på ejerforholdet, men der vil kunne tænkes en række situationer, som ikke på forhånd vil kunne afgrænses, hvor også andre forhold såsom dispositionsretten over skibet vil få betydning. Således vil en korresponderende reder samt en bare-boat charterer, der selv ansætter mandskabet, under visse omstændigheder kunne betragtes som reder.”

Den danske del af efterforskningen drejede sig på denne baggrund om, hvem der som reder efter reglerne i lov om skibes sikkerhed kunne antages at være ansvarlig for skibets tilstand. I den forbindelse var det i første række af betydning at få fastlagt, hvem der rent faktisk havde dispositionsretten over skibet og dermed efter lov om skibes sikkerhed ansvaret som reder.

I Sø- og Handelsrettens og Højesterets dom i sagen lægges det til grund, at Henrik Johansen og Ole B. Hansen havde indkøbt og havde den faktiske råden over skibet, men dommene går ikke ind i en nærmere civilretlig vurdering af, hvem der efter det oplyste om registreringsforholdene vedrørende skibet skulle anses som juridisk ejer.

En række af de oplysninger, som jeg har gennemgået ovenfor under afsnit 6.2.2. – 6.2.7., forelå som nævnt allerede på det tidspunkt, hvor straffesagen mod Henrik Johansen, Ole B. Hansen og Hugo Larsen blev behandlet. Yderligere en række oplysninger er modtaget i forbindelse med behandlingen af de tidligere anmodninger om genoptagelse. Endelig har jeg i forbindelse med behandlingen af nærværende anmodninger om genoptagelse modtaget yderligere oplysninger.

Det må antages, at den vurdering vedrørende ejerforholdet, som kommer til udtryk i Granskningsudvalgets rapport på s. 87, formentlig også har været den opfattelse, som blev lagt til grund ved afgørelsen af, hvem tiltalen skulle rettes mod.

Granskningsudvalget har således på s. 87 anført følgende (dansk oversættelse):

”Mellem sælgeren, SeaEscape, og køberen, VR DaNo-gruppen v/K/S Scandinavian Star, var situationen, at skibet rent faktisk var overtaget, men at det ikke var fuldt betalt. Overdragelsen var ikke registreret, og SeaEscape havde en form for salgspant.”

På baggrund af min fornyede undersøgelse er det min opfattelse, at der er en lang række oplysninger i sagen, der peger på, at ejeren af Scandinavian Star på brandtidspunktet var K/S Scandinavian Star, selvom ejerskiftet på brandtidspunktet ikke var registreret. Jeg har ikke derved taget endelig stilling til, om det ved en nærmere civilretlig vurdering kan fastslås, at K/S Scandinavian Star var juridisk ejer af skibet. Uanset, at der er visse uafklarede spørgsmål vedrørende salgsaftaler mv., kan det ikke under henvisning til disse uafklarede spørgsmål fastslås, at der er personer, som har ønsket at sløre ejerforholdene, og at dette er sket som led i planlægningen af et strafbart forhold.

Det er endvidere min opfattelse, at det næppe i dag er muligt ved fornyet efterforskning at fremskaffe yderligere oplysninger til belysning af ejerforholdene. Det bør i den forbindelse erindres, at ejerforholdet på brandtidspunktet heller ikke i sig selv er af afgørende betydning for vurderingen af, om personer har gjort sig skyldige i overtrædelse af straffelovens § 180.

På baggrund af de foreliggende oplysninger finder jeg, at det kan lægges til grund, at selskabet DaNo-Linjen, som var et selskab tilhørende M, oprindeligt drev ruten Frederikshavn – Oslo, og at dette selskab ejede skibet Holger Danske, som blev anvendt på ruten. Skibet Holger Danske blev solgt i efteråret 1989 og til erstatning herfor, mens Henrik Johansens selskab arbejdede på at finde og købe et større skib, blev skibet Sardinia Nova chartret til ruten indtil den 1. april 1990. Ifølge forklaringerne fra udlejerne kunne charteraftalen ikke forlænges udover dette tidspunkt. Nogenlunde samtidig med indgåelse af charteraftalen vedrørende Sardinia Nova blev der mellem M og Henrik Johansen-gruppen etableret et nyt selskab DaNo Ferry A/S, som blev ejet af VR DaNo ApS.

For Henrik Johansen var det F, som gennem internationale skibsmæglere fik til opgave at finde et nyt skib til ruten.

For så vidt angår Scandinavian Star kan det efter min opfattelse lægges til grund, at Scandinavian Star, som sejlede under Bahama-flag ved årsskiftet 1989/1990, var ejet af Stena Cargo Line Ltd., der havde været registreret ejer siden årsskiftet 1983-1984.

Jeg finder også, at det kan lægges til grund, at Stena Cargo Line Ltd. havde chartret skibet ud til selskabet Stena Cruise Line AB, og at dette selskab i 1985 viderechartrede skibet til SeaEscape Cruises Ltd., der var registreret på Bahamas.

For så vidt angår SeaEscape Cruises Ltd. var dette selskab oprindeligt ejet af DFDS, der dog efterhånden ad flere omgange havde solgt selskabet til amerikanske ejere, således at DFDS på brandtidspunktet formentlig ikke længere ejede nogen del heraf eller i hvert fald kun ejede en meget lille del af SeaEscape Cruises Ltd.

Jeg finder intet grundlag for at tilsidesætte oplysningerne om, at såvel Stena Cruise Line AB som SeaEscape Cruises Ltd. havde en option på at kunne købe skibet af Stena Cargo Line Ltd. for 10,3 mio. USD med fradrag af den betalte leje, som udgjorde omkring 5.750 dollars pr. dag.

Ved en kontrakt indgået den 23. januar 1990 - den såkaldte "Memorandum of Agreement" - solgte SeaEscape Cruises Ltd. skibet for 21,7 mio. USD til VR DaNo ApS, som gennem en række selskabskonstruktioner reelt blev domineret af Henrik Johansen og hans familie. På tidspunktet, da denne kontrakt blev indgået, ejede SeaEscape Cruises Ltd. ikke skibet, og kontrakten er derfor indgået på grundlag af den købsoption, som SeaEscape Cruises Ltd. havde i forhold til Stena Cargo Line Ltd. Om forholdet mellem købs- og salgsprisen henvises til afsnit 6.3.

Ud af købesummen skulle 2,5 mio. USD betales kontant inden den 16. februar 1990, mens der for resten af købesummen skulle stilles sikkerhed i skibet og i andre aktiver, som Henrik Johansen ejede. Ifølge aftalen kunne køberen indsætte en anden køber i sit sted.

Det fremgår af sagen, at der opstod problemer med berigtigelsen af købesummen, og at den kontante del af købesummen ikke blev betalt inden den 16. februar 1990. Der foreligger herefter oplysninger om, at Henrik Johansen fik en ny frist til den 23. februar 1990. Jeg har ikke grundlag for at tilsidesætte oplysningerne i sagen om, at den kontante del af købesummen herefter blev betalt.

Der opstod ligeledes problemer med den øvrige del af købesummen, således at handlen ikke blev registreret inden det planlagte overtagelsestidspunkt, der var fastlagt til slutningen af marts 1990.

Scandinavian Star blev imidlertid i marts 1990 sejlet fra Miami, Florida, til Cuxhaven i Tyskland, hvortil det ankom omkring den 23. marts 1990. Montering af butiksområdet på skibet blev påbegyndt den 29. marts 1990.

Jeg finder endvidere, at det kan lægges til grund, at SeaEscape Cruises Ltd. den 30. marts 1990 på grundlag af købsoptionen fra Stena Cargo Line Ltd. erhvervede Scandinavian Star for 10,5 mio. dollars med fradrag af den betalte leje, hvilket indebar en nettobetaling på omkring 5 mio. USD. Samme dag, som salget fra Stena Cargo Line Ltd. fandt sted, blev SeaEscape Cruises Ltd. indført som ejer i Bahamas Skibsregister. Til brug ved registreringen var der udarbejdet et dokument benævnt "Bill of Sale (Body Corporate)", ifølge hvilken Stena Cargo Line Limited solgte Scandinavian Star til SeaEscape Cruises Ltd. Dokumentet blev stemplet af skibsregisteret.

Det ligger endvidere fast, at skibet den 30. marts 1990 fysisk blev overtaget af køberen, dvs. K/S Scandinavian Star, der var indtrådt som køber i stedet for VR DaNo ApS. Der foreligger således en Protocol of Delivery and Acceptance af 30. marts 1990, der blev forsynet med underskrifter fra to engelske advokater, der repræsenterede henholdsvis sælger og køber. I skibets logbog er anført, at skibet blev overtaget af VR DaNo den 30. marts 1990 kl. 18.20, hvilket tidspunkt ligger efter indgåelse af aftalen om salg mellem Stena Cargo Line Ltd. og SeaEscape Cruises Ltd.

Efter denne protokol om levering og accept skulle SeaEscape Cruises Ltd. imidlertid stå som registreret ejer i Bahamas Skibsregister, indtil købesummen var berigtiget, eller der var stillet sikkerhed herfor, hvilket skulle ske inden den 6. april 1990.

Henrik Johansen havde på VR DaNo ApS's vegne i henhold til salgsaftalen udpeget K/S Scandinavian Star som køber af skibet. I kommanditselskabet K/S Scandinavian Star var to andre selskaber tilknyttet Henrik Johansen indsat som henholdsvis kommanditist og komplementar.

Det er af Henrik Johansen forklaret, at det var hensigten, at K/S Scandinavian Star skulle registreres som ejer af skibet, men indtil købesummen var betalt, skulle SeaEscape Cruises Ltd. ifølge den nævnte protokol om levering og accept have salgspant i skibet og dettes forsikringssum. Endvidere var der en be-

stemmelse om, at skibet skulle gå tilbage til sælgeren, hvis købesummen ikke var berigtiget senest den 6. april 1990. Jeg har ikke oplysninger, der giver grundlag for at tilsidesætte den forklaring.

Med henblik på at kunne ansætte udenlandsk personale chartrede K/S Scandinavian Star ved et såkaldt bare-boat certeparti af 1. marts 1990 (dvs. skibet uden besætning), skibet til Project Shipping ApS, som var registreret i Monrovia i Liberia. Dette selskab var ligeledes en del af selskabskonstruktionen omkring Henrik Johansen, og Project Shipping ApS havde herefter ved et såkaldt tids-certeparti (skibet med besætning) viderechartret skibet til VR DaNo ApS. Det var således gennem selskabet VR DaNo ApS, at Scandinavian Star den 1. april 1990 blev sat i drift på ruten Frederikshavn-Oslo.

Baggrunden for denne konstruktion var, at køberen, dvs. reelt Henrik Johansen, af skattemæssige grunde ønskede en dansk ejer af skibet, men selskabet Project Shipping Ltd., Monrovia, blev indskudt for at man kunne få en såkaldt ITF-overenskomst (International Transport Federation-overenskomst) vedrørende skibets besætning, hvilket var nødvendigt, for at man kunne ansætte udenlandsk personale, hvilket igen var nødvendigt af rentabilitetsgrunde.

Da skibet blev sat i drift den 1. april 1990, var registreringen af ejerskiftet til Scandinavian Star endnu ikke gennemført. Det blev under sagen forklaret, at finansieringsdokumenterne ikke var klar fredag den 6. april 1990, og at datoen for betaling og registrering af overdragelsen herefter blev udskudt til mandag den 9. april 1990. Det er endvidere blevet forklaret, at Bahamas Skibsregister ikke, da parterne den 9. april 1990 efter branden rettede henvendelse om registrering af ejerskiftet, ville gennemføre registreringen, fordi det på dette tidspunkt var uklart, om skibet overhovedet kunne registreres.

Det kan herefter lægges til grund, at registreringen af købet skete den 30. august 1990, og der foreligger dokumenter, som viser, at denne registrering blev gennemført, således at den havde virkning fra den 5. april 1990. Til brug ved registreringen blev der udarbejdet et dokument, der betegnes Bill of Sale (Body Corporate), ifølge hvilket en notar på Bahamas den 5. april 1990 bekræfter, at SeaEscape Cruises Ltd., Miami har overdraget samtlige "shares" i skibet "Scandinavian Star" til K/S Scandinavian Star.

Uanset at der er en række uafklarede spørgsmål vedrørende salget af Scandinavian Star, er det på baggrund af de foreliggende oplysninger min opfattelse, at salget af Scandinavian Star mellem SeaEscape Cruises Ltd. og K/S Scandinavian Star var et reelt salg, som havde til formål at indsætte et nyt skib på færgeruten mellem Frederikshavn-Oslo, og jeg er endvidere mest tilbøjelig til at antage, at K/S Scandinavian Star på tidspunktet for branden var ejer af skibet.

Jeg har i den forbindelse navnlig lagt vægt på, at der gennem nogen tid havde været sejlads på ruten mellem Frederikshavn – Oslo, at der manglede et skib på ruten fra den 1. april 1990, fordi lejeaftalen vedrørende det tidligere skib Sardinia Nova ikke kunne forlænges, og at skibet fysisk blev overdraget til K/S Scandinavian Star, som faktisk indsatte skibet i sejlads mellem Frederikshavn og Oslo. Jeg har endvidere lagt vægt på, at de foreliggende dokumenter støtter denne opfattelse.

Det er heller ikke hverken fra Henrik Johansen eller Ole B. Hansen under sagen gjort gældende, at handlen med Scandinavian Star ikke var en reel handel. Det er alene anført, at ansvaret burde være gjort gældende over for selskabet VR DaNo ApS, som forestod driften af skibet.

Jeg kan endvidere henvise til, at det er Told- og Skattestyrelsens opfattelse, at overdragelsen skattemæssigt må anerkendes.

Jeg finder ikke, at de foreliggende oplysninger giver grundlag for at tilsidesætte den oprindelige vurdering af ansvarsforholdet, hvorefter Henrik Johansen på brandtidspunktet var den ansvarlige reder, som sammen med direktøren Ole B. Hansen havde dispositionsretten over skibet og i den forbindelse havde mulighed for at udsætte indsættelsen af skibet under hensyn til, at skibet ikke var klar til at sejle den 1. april 1990.

For så vidt angår spørgsmålet om registrering i Bahamas skibsregister bemærkes, at det under hele sagens behandling har været klart, at der ikke på brandtidspunktet var sket en registrering af det ændrede ejerforhold i registeret. Vedrørende dette spørgsmål henvises endvidere til afsnit 7.

Da det civilretlige ejerforhold i første række har betydning mellem parterne, herunder i forhold til eventuelle erstatningskrav, finder jeg ikke grundlag for at iværksætte fornyet efterforskning alene med henblik på at søge ejerforholdene yderligere klarlagt.

De mange spørgsmål, som navnlig Mike Axdal har rejst i forbindelse med sine henvendelser hertil og til statsadvokaten, og som i et vist omfang er gengivet neden for under afsnit 7, giver ikke anledning til en ændret vurdering.

Jeg finder endvidere anledning til at understrege, at selv om det måtte kunne lægges til grund, at SeaEscape Cruises Ltd. var den reelle ejer på brandtidspunktet, og at der således oprindeligt ikke er givet korrekte oplysninger om ejerforholdene, skaber dette ikke i sig selv nogen begrundet formodning om, at SeaEscape Cruises Ltd. eller personer hos dette selskab har stået bag branden på skibet, herunder at personer hos SeaEscape Cruises Ltd. har fået personer ombord på skibet til at påsætte branden.

For så vidt angår A bemærkes, at jeg intet grundlag har for at mistænke ham for et strafbart forhold i forbindelse med branden på Scandinavian Star. Der er heller ikke grundlag for at antage, at han skulle have opnået en økonomisk fordel af branden. Den omstændighed, at han af SeaEscape Cruises Ltd. i forbindelse med dette selskabs registrering af sit ejerskab i skibsregisteret den 30. marts 1990 blev anført som "managing owner", giver mig ikke anledning til at foretage yderligere undersøgelser, idet der ikke er grundlag for at tillægge funktionen, som "managing owner" den betydning, som anføres i anmodningerne om genoptagelse. Det er således også min opfattelse, at en "managing owner" adskiller sig fra en "registred owner", og at "managing owner" må forstås således, at det selskab eller den person, som er udpeget som "managing owner", driver og administrerer et skib på vegne af ejeren, men at den pågældende ikke som følge heraf kan anses som reder eller ejer.

Jeg har i øvrigt ikke fundet, at der foreligger oplysninger, som peger på, at A skulle have været ejer af SeaEscape Cruises Ltd. - heller ikke på brandtidspunktet.

6.3. Salgsprisen for skibet og skibets forsikringsforhold

6.3.1. Indledning

Det er i anmodningerne om genoptagelse gjort gældende, at udbetaling af forsikringssummen på skibet var et motiv til brandstiftelsen. Det er i den forbindelse anført, at der er en sammenhæng mellem ejer- og forsikringsforholdene. Som det fremgår under afsnit 6.2., er det i anmodningerne om genoptagelse anført, at SeaEscape Cruises Ltd. var den reelle ejer på brandtidspunktet. Dette bekræftes ifølge anmodningerne af forsikringsforholdene, idet SeaEscape Cruises Ltd. var medforsikret i de forsikringer, der blev tegnet vedrørende skibet, således at forsikringssummen på 24 mio. USD ville blive udbetalt til SeaEscape Cruises Ltd., der havde en dårlig økonomi, og som derfor havde behov for forsikringssummen.

Det er endvidere blevet påpeget, at det er mistænkeligt, at K/S Scandinavian Stars pris for købet af Scandinavian Star var betydelig højere end den pris, som SeaEscape Cruises Ltd. betalte Stena Cargo Line Ltd., selv om køb og salg skete samme dag den 30. marts 1990. Det er endvidere anført, at forsikringssummen var fastsat kunstigt højt.

6.3.2. Dokumenter og andre oplysninger vedrørende forsikringsforhold

Det fremgår af sagen, at advokat O, der under søforklaringen repræsenterede Assuranceforeningen Skuld, den 11. april 1990 oplyste, at der af rederiet K/S Scandinavian Star var tegnet sædvanemæssig forsikring på normale policevilkår. Den såkaldte PI-forsikring (ansvarsforsikringen) var tegnet i Assuranceforeningen Skuld, mens krigs- og kaskoforsikringen var tegnet i forsikringsselskabet Fjerde Sø. Forsikringsdækningen var ifølge det oplyste i kraft på ulykkestidspunktet.

Om forsikringerne fremgår det i øvrigt af sagen, at Assuranceforeningen Skuld den 28. marts 1990 i en skrivelse til Amagerbro Assurance Agentur A/S bekræftede indmeldelse i assuranceforeningen for så vidt angår Scandinavian Star. Som forsikringstager er anført Shipping Project Ltd. i London. Det hænger sammen med, at Shipping Project Ltd. - som nærmere beskrevet ovenfor i pkt. 6.2.3. - havde indgået en lejeaftale med K/S Scandinavian Star. Forsikringen er tegnet fra forsikringstagerens overtagelse af skibet og indtil den 20. februar 1991.

Den 30. marts 1990 udstedte Assuranceforeningen Skuld en police, hvoraf det fremgår, at Shipping Project Ltd. som ejer var blevet medlem af assuranceforeningen for så vidt angår Scandinavian Star, og at forsikringen var effektiv fra den 30. marts 1990.

Ved skrivelse af 30. marts 1990 til advokat B bekræftede Assuranceforeningen Skuld, at K/S Scandinavian Star som registrerede ejere er forsikret sammen med Shipping Project Ltd. Skuld

bekræftede endvidere, at SeaEscape Cruises Ltd. som sælgere vil være medforsikrede fra levering indtil egentlig registrering har fundet sted, hvilke forventedes at ske i slutningen af den følgende uge, dvs. i den første uge af april.

Ved en skrivelse af 11. april 1990 til SeaEscape Cruises Ltd. bekræftede Skuld, at SeaEscape Cruises Ltd. var medforsikret fra leveringstidspunktet og indtil registrering fandt sted.

I en skrivelse af 20. april 1990 til advokatfirmaet Gorrissen og Federspiel oplyste Assuranceforeningen Skuld om forløbet af forsikringstegningen:

”Den 23. marts 1990 afgiver vi et tilbud, og den 28. marts 1990 bekræfter vi indmeldelse af skibet. Vi vedlægger kopi af vort brev af 28. marts 1990.

Den 30. marts 1990 – den dag closing sker – kontaktes vi af B, som repræsenterer køberen. Vi bliver oplyst, at K/S Scandinavian Star skal være de registrerede ejere, og man ønsker medforsikring af Shipping Project Ltd. som managers. Dette er ikke unormalt, og vi erklærer os indforstået dermed. Herudover ønskes SeaEscape Cruises co-insured, og ligeledes dette bekræftes, idet der meddeles, at der vil være tale om ”misdirected arrow” co-insurance...”

Skadesforsikringen blev tegnet i forsikringsselskabet Fjerde Sø. Der foreligger således i sagen en kopi af en skrivelse af 30. marts 1990 fra forsikringsselskabet Fjerde Sø. Det fremgår ikke af denne skrivelse, hvem der har taget initiativ til at tegne forsikringen, men det fremgår, at de forsikrede er K/S Scandinavian Star, c/o Lindsay House 40-42, London, Shipping Project Limited, Lindsay House 40 – 42, London, og SeaEscape Cruises Ltd., Bahamas. Der er fastsat en speciel betingelse i brevet, som indebærer, at udbetaling i henhold til forsikringen skal ske til SeaEscape Cruises Ltd., Bahamas.

Der foreligger ikke oplysninger om, at der blev tegnet en driftabsforsikring.

I årsregnskabet for perioden 1. januar 1989 – 31. marts 1990 for Superflex Shipping ApS, der ligeledes var en del af Henrik Johansen-gruppen, og som var kommanditist i K/S Scandinavian Star, fremgår det af ledelsens beretning, at der er indgået forlig med Fjerde Søforsikringsselskab A/S om betaling af 14 mio. USD til dækning af brandskaden på skibet. Det fremgår endvidere, at erstatningssummen er anvendt til delvis indfrielse af prioritetsgælden. Den resterende del af prioritetsgælden er indfriet ved lån fra andre selskaber i H. Johansen Gruppen. Dette fremgår endvidere af note 3 til årsregnskabet. Det fremgår også, at det er besluttet at sælge skibet, hvilket i øvrigt skete i 1994.

Det fremgår af note 8 til regnskabet, at koncernen på statutidspunktet den 31. marts 1990 hæftede med 128.872.500 kr. over for SeaEscape Cruises Ltd. for restgælden i K/S Scandinavian Star.

Om forsikringsspørgsmålet har A i sin skrivelse af 29. december 2002 til Politimesteren på Frederiksberg oplyst følgende:

”Der har i dagspressen været fremført teorien, at motivet for branden skulle være forsikringssvindl.

Hvis vi først vurderer denne teori fra sælgers side (SeaEscape), så kan vi konkludere, at SeaEscape havde et antal mulige købere til skibet, og at skibet blev solgt til markedspris. SeaEscape havde fuldt tilfredsstillende sikkerhed, idet en række Henrik Johansen selskaber havde garanteret kontrakten, samt at HJ havde solgt vognmandsruten og stod for at skulle modtage kr. 250 mio. Altså var der ingen risiko for sælger i forbindelse med at indkassere salgssummen. SeaEscape tegnede ingen forsikring i forbindelse med skibet, men havde sikkerhed i købers forsikring, der var tegnet i Fjerde Sø. Forsikringssummen blev udbetalt til køber, men sælger fik naturligvis det beløb, sælger havde til gode i henhold til kontrakten. Sælger blev altså ikke bedre stillet af, at skibet brændte. Tværtimod skabte det store problemer for SeaEscape, idet der blev stillet en række spørgsmål i dagspressen, om skibet nu var leveret af SeaEscape i den stand, som skulle kunne leveres, og der blev pludselig skabt usikkerhed, om SeaEscape ville modtage salgssummen. Dette skabte store problemer for SeaEscape i forhold til deres bankforbindelser, og andre skibsfinansieringer, og var kraftigt medvirkende til, at SeaEscape gik i betalingsstandsning indenfor et år efter branden på Scandinavian Star.

Ser vi på sagen fra købers side, så havde HJ 1 – 2 år før købt DaNo Linien som han ønskede at ekspandere med ny tonnage. Han havde først indchartret et andet skib, og købte så Scandinavian Star. Skibet blev leveret lige inden højsæsonens start, så det var den bedst mulige kommercielle situation. Ser vi på forsikringssummen, og tager udgangspunkt i købsprisen på \$ 21,7 millioner, samt at skibet skulle positioneres og ombygges (ny duty-free shop, opgradering af kahytter etc.), vurderer jeg, at en forsikringssum på \$ 24 millioner er lavt sat. Herudover forstår jeg, at det var et væsentligt mindre beløb, der blev udbetalt (\$ 16 millioner ?) og så fik HJ lov til at beholde det udbrændte skib. Ser vi på resultatet, så mistede HJ sin rute, DaNo-Linien, som han havde investeret meget store summer i. Han mistede formentlig \$ 6 – 8 millioner på Scandinavian Star købet, og han mistede senere det udbrændte skib på en tvangsauktion i England. Dette var efter at skibet havde været oplagt i en årrække og jeg vil tro at HJ må have brugt mindst \$ 1 – 2 millioner på oprydning, bugsering, vedligeholdelse etc. Alt i alt vil jeg tro, at branden har kostet køber mellem \$ 10 og \$ 15 millioner, samt alle de negative følgevirkninger for HJ og hans selskaber. ”

6.3.3. Vurdering af forsikringsforhold

Jeg har forstået anmodningerne om genoptagelse således, at det opfattes som mistænkeligt, at SeaEscape Cruises Ltd. var medforsikret. Synspunktet er, at SeaEscape Cruises Ltd. var den reelle ejer af skibet på ulykkestidspunktet, og at SeaEscape Cruises Ltd. dermed havde et motiv til at anstifte branden, idet selskabet herved ville få udbetalt forsikringssummen på 24 mio. kr. Det anføres således, at SeaEscape Cruises Ltd. – og ikke K/S Scandinavian Star – har fået udbetalt forsikringssummen. Det anføres endvidere, at det var SeaEscape Cruises Ltd., der tegnede forsikringen, og at forsikringssummen på 24 mio. USD var sat kunstigt højt og ikke svarede til skibets værdi.

I den forbindelse skal jeg bemærke, at det af sagen fremgår, at købsprisen for Scandinavian Star ikke var betalt på det tidspunkt, da forsikringen i Fjerde Sø blev tegnet, ligesom SeaEscape Cruises Ltd. fortsat var registreret ejer af skibet.

På denne baggrund havde SeaEscape Cruises Ltd. fået salgspant i skibet, og SeaEscape Cruises Ltd. sikrede sig i den forbindelse samtidig, at selskabet ville få andel i forsikringssummen, hvis der indtrådte en forsikringsbegivenhed, før K/S Scandinavian Star havde opfyldt kontrakten.

For så vidt angår ansvarsforsikringen, som blev tegnet i Assuranceforeningen Skuld, er denne forsikring tegnet af køberne, men SeaEscape Cruises Ltd. var medforsikret, indtil registrering havde fundet sted.

Efter min opfattelse peger omstændighederne vedrørende forsikringstegningen ikke på, at SeaEscape Cruises Ltd. var den reelle ejer på brandtidspunktet. Forsikringsdokumenterne afspejler således, at SeaEscape Cruises Ltd. var medforsikret for at sikre sit salgspant. Oplysningerne giver dermed heller ikke grundlag for at antage, at forsikringstegningen skete som led i en planlægning af branden på Scandinavian Star med henblik på, at SeaEscape Cruises Ltd. kunne få udbetalt forsikringssummen ved branden.

Som nævnt oven for meddelte Assuranceforeningen Skuld ved skrivelse af 11. april 1990 SeaEscape Cruises Ltd.'s engelske advokat, at forsikringen kun dækkede krav mod SeaEscape Cruises Ltd. som medforsikrer i tiden fra leveringen den 30. marts 1990 indtil registreringen, som var forventet at finde sted den 6. april 1990. Forsikringen dækkede således ikke krav, der måtte blive rettet mod SeaEscape Cruises Ltd. fra tiden, før skibet blev leveret, hvilket i anmodningerne om genoptagelse findes at være mistænkeligt.

Efter min opfattelse er denne ansvarsbegrænsning alene et udtryk for, at forsikringen var tegnet i anledning af salget af skibet til K/S Scandinavian Star, og at forsikringen derfor ikke dækkede for ansvar, der skyldtes SeaEscape Cruises Ltd.'s forhold før leveringen og i tiden derefter kun, indtil køberen var blevet registreret som ejer.

Det fremgår af sagen, at salget af Scandinavian Star fra SeaEscape Cruises Ltd. til K/S Scandinavian Star ikke var registreret på overdragelsestidspunktet og brandtidspunktet, ligesom betalingen af købesummen ikke havde fundet sted. På denne baggrund finder jeg det ikke usædvanligt, at SeaEscape Cruises Ltd. var medforsikret på brandtidspunktet. Jeg finder det heller ikke på nogen måde usædvanligt, at SeaEscape Cruises Ltd. efter branden fik udbetalt den del af forsikringssummen, der svarede til den endnu ikke betalte del af købesummen.

Det fremgår således af regnskabet for Superflex Shipping ApS for året 1. januar 1989 – 31. marts 1990, at der blev indgået forlig med Fjerde Sø om betaling af 14 mio. USD til dækning af brandskaden på skibet. Det fremgår ligeledes, at erstatningssummen er anvendt til delvis indfrielse af prioritetsgælden.

Bemærkningen i årsberetningen skal efter min opfattelse forstås således, at forsikringsselskabet ikke udbetalte 24 mio. USD som anført i forsikringen, men at der alene blev udbetalt 14 mio. USD. Jeg har endvidere forstået bemærkningen således, at denne del af forsikringssummen er anvendt til dækning af gælden på skibet, og det er i den forbindelse uden betydning, om forsikringssummen er udbetalt direkte til K/S Scandinavian Star eller SeaEscape Cruises Ltd. Det må dog lægges til grund, at beløbet er anvendt til delvis betaling af det registrerede pant i skibet til fordel for Scandinavian Bank Group Plc., som stod for finansieringen af købet.

Det bemærkes i den forbindelse, at forsikringssummen på 24 mio. USD dækkede et totaltab af skibet. Det må antages, at der blev indgået forlig om betaling af 14 mio. USD, fordi skibet ikke var totalskadet. K/S Scandinavian Star beholdt således skibet frem til 1994, hvor det blev solgt til St. Thomas Cruises Ltd.

Det er endvidere i anmodningerne om genoptagelse anført, at Scandinavian Star var forsikret for et langt større beløb, end skibet var værd. Forsikringssummen var således højere end købsprisen på 21,7 mio. USD, og forsikringssummen på 24 mio. USD var meget højere end den pris på 10,5 mio. USD, som SeaEscape Cruises Ltd. betalte ifølge sin købsoption.

Jeg har forstået anmodningerne således, at forsikringssummen var kunstigt højt fastsat alene med det formål, at SeaEscape Cruises Ltd. skulle opnå en fortjeneste ved branden, når selskabet fik forsikringssummen udbetalt, og at dette peger på, at SeaEscape Cruises Ltd. stod bag branden på skibet.

For så vidt angår forsikringssummen på 24 mio. USD bemærkes, at forsikringssummen er godkendt af Fjerde Sø i forbindelse med forsikringstegningen, således at det må have været forsikringsselskabets vurdering, at denne sum svarede til skibets værdi med tillæg af de omkostninger, som ville være forbundet med at klargøre skibet til sejlads mellem Oslo og Frederikshavn.

Jeg kan i den forbindelse endvidere henvise til, at F, der var den skibsmægler hos Henrik Johansen, som stod for indkøbet af Scandinavian Star, vurderede, at skibet var prisen værd.

Jeg kan herudover henvise til oplysningerne fra A vedrørende udviklingen i priserne på passagerskibe fra det tidspunkt i begyndelsen af 1980'erne, hvor SeaEscape Cruises Ltd. indgik aftale om en købsoption med Stena Cargo Line Ltd., og til 1990, hvor K/S Scandinavian Star købte skibet. A har endvidere oplyst, at SeaEscape Cruises Ltd. i den periode, hvor dette selskab disponerede over skibet, havde foretaget en væsentlig opgradering af skibet.

Jeg finder under henvisning hertil ikke, at jeg har grundlag for at antage, at skibets salgspris på 21,7 mio. USD skulle være kunstigt højt fastsat. Under henvisning til de af køber gennemførte moderniseringer og ændringer gør tilsvarende sig gældende for så vidt angår størrelsen af forsikringssummen på 24 mio. USD.

Jeg finder endvidere ikke, at forsikringstegningen peger på, at denne er tegnet som led i planlægningen af en brandstiftelse med det formål at få forsikringssummen udbetalt. Jeg har herved også lagt vægt på, at forsikringsoplysningerne ikke peger på, at SeaEscape Cruises Ltd. var den reelle ejer af skibet, ligesom jeg ikke har grundlag for at antage, at SeaEscape Cruises Ltd. eller K/S Scandinavian Star havde en økonomisk fordel af branden.

Det er min sammenfattende vurdering, at de foreliggende oplysninger om købs- og salgspris samt forsikringsforhold ikke kan danne grundlag for nogen formodning for, at branden er planlagt og gennemført som led i forsikringssvindlen.

6.4. Danske myndigheders jurisdiktionskompetence

6.4.1. Indledning

Mike Axdal har gjort gældende, at SeaEscape Cruises Ltd., Miami, var den reelle ejer på brandtidspunktet, hvilket efter hans opfattelse indebærer, at Danmark i givet fald ikke har jurisdiktion i forhold til den strafferetlige forfølgning af sagen. Han finder derfor, at jeg bør afslutte behandlingen af sagen og overgive sagen til de amerikanske myndigheder.

Mike Axdal har i sine henvendelser gjort en række forskellige synspunkter gældende vedrørende jurisdiktionskompetence. Han har bl.a. anført, at selv om et skib på et tidspunkt har været i dansk havn, og skibet efterfølgende havarerer i internationalt farvand, giver dette ikke Danmark ret til at rejse straffesager mod skibets ejer og/eller reder, hvis de pågældende ikke har dansk tilhørsforhold. Mike Axdal har yderligere anført, at det som udgangspunkt kun er flagstaten, som har kompetence over for skibet og besætningen i internationalt farvand.

Mike Axdal har bl.a. henvist til artikel 6 i konventionen af 10. marts 1988 til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod søfartssikkerheden.

Endvidere har Mike Axdal gjort gældende, at flagstaten, som var Bahamas, kun har jurisdiktion, hvis ejeren eller rederen udfører sin forretning og dermed driften fra adresser i flagstaten. Mike Axdal har yderligere anført, at havariet skete i internationalt farvand, og at ejeren eller rederen bag Scandinavian Star hverken var dansk statsborger eller et selskab registreret i Danmark. Han har endvidere gjort gældende, at de strafbare forhold vedrørende overtrædelse af lov om skibes sikkerhed ikke blev konstateret i perioden fra den 1. april – 6. april 1990, hvorfor der ikke kan rejses tiltale herfor. Endvidere har Mike Axdal anført, at retsforfølgningen var i strid med princippet om forbud mod dobbelt strafforfølgning.

6.4.2. Folkeretlige regler om jurisdiktion

Begrebet jurisdiktion omfatter staternes lovgivende, dømmende og udøvende beføjelser.

I Folkeret af Ole Espersen, Frederik Harhoff og Ole Spiermann, er det på s. 142 ff., bl.a. anført:

”Det forekommer umiddelbart oplagt, at staternes lovgivende, udøvende og dømmende myndighed som udgangspunkt udstrækker sig til hele statens territorium; dette betegnes som territorialhøjhedens grundsætning; til en stats territorium hører i denne forbindelse også de i staten indregistrerede skibe og fly, der befinder sig uden for statens grænser. Modstykket hertil er en tilsvarende pligt for andre stater til at afstå fra at udøve deres myndighed på fremmede staters territorium”.

Om staternes strafferetlig kompetence anføres på s. 148 ff. bl.a. følgende:

”I henhold til territorialprincippet kan staterne som udgangspunkt kriminalisere og retsforfølge alle forbrydelser begået på territoriet, men staterne kan i visse tilfælde også kriminalisere handlinger begået uden for territoriet.”

At én stat har jurisdiktionskompetence udelukker således ikke, at en anden stat også kan have det.

Mike Axdal har som nævnt under afsnit 6.4.1. henvist til artikel 6 i konventionen af 10. marts 1988 til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod søfartssikkerheden. Konventionen blev ifølge bekendtgørelse nr. 12 af 23. april 1998 ved kongelig resolution af 7. september 1995 ratificeret af Danmark. Konventionen var således ikke ratificeret af Danmark på brandtidspunktet.

Efter artikel 6, stk. 1, skal en kontraherende stat træffe sådanne foranstaltninger, som måtte være nødvendige for at udøve jurisdiktion over de lovovertrædelser, der er omfattet af konventionens artikel 3, når forbrydelsen er begået a) imod eller om bord på et skib, for hvilket staten er flagstat på gerningstidspunktet, b) på statens territorium, herunder dens territorialfarvand, c) af en statsborger i det pågældende land. Det følger af artikel 6, stk. 2, at en kontraherende stat ligeledes kan udøve jurisdiktion over en sådan forbrydelse, når a) den begås af en statsløs person, hvis sædvanlige opholdssted er den pågældende stat, b) en statsborger i den pågældende stat er blevet taget til fange, truet, såret eller dræbt under dens forøvelse, eller c) forbrydelsen er begået i forsøg på at tvinge staten til at foretage eller undlade nogen handling. I henhold til artikel 6, stk. 5, udelukker konventionen ikke strafferetlig jurisdiktion udøvet i overensstemmelse med national ret.

De lovovertrædelser, der efter artikel 3 er omfattet af konventionen, må bl.a. antages at være brandstiftelse.

Konventionen indebærer således, at de kontraherende stater er forpligtet til at kunne retsforfølge visse lovovertrædelser, men samtidig udelukker konventionen ikke, at de kontraherende stater fastsætter nationale regler om jurisdiktion, som er videregående end konventionens regler.

6.4.3. Overvejelserne vedrørende jurisdiktionskompetence

Spørgsmålet om, hvilke lande der havde jurisdiktion vedrørende retsforfølgningen af sagen, blev grundigt behandlet i forbindelse med beslutningen om at rejse tiltale mod Henrik Johansen, Ole B. Hansen og Hugo Larsen for overtrædelse af lov om skibes sikkerhed.

Det blev såvel i Sø- og Handelsretten som i Højesteret lagt til grund, at Henrik Johansen var den ansvarlige reder for skibet, og at Ole B. Hansen var hans nærmeste medarbejder. På dette grundlag blev de pågældende dømt for overtrædelse af lov om skibes sikkerhed for den del af sejladsen, som foregik på dansk søterritorium, og efter begæring fra de norske myndigheder ligeledes for den del af sejladsen, som foregik på norsk søterritorium. Tiltalen vedrørte ikke branden, men den sejlads, som foregik i perioden fra den 1. – 7. april 1990, ligesom tiltalen ikke vedrørte den del af sejladsen, som fandt sted på internationalt søterritorium.

Denne afgrænsning af tiltalen byggede bl.a. på udtalelsen af 5. april 1991 fra Søfartsstyrelsen, som er gengivet oven for under pkt. 2.3.1., og som konkluderede, at der kunne rejses tiltale for de forhold, som var begået i dansk og norsk farvand.

Spørgsmålet om jurisdiktion er endvidere behandlet i en udtalelse fra Rigsadvokaten til Justitsministeriet den 27. januar 1993, hvor følgende blev anført:

”Afgørelsen af tiltalespørgsmålet i sagen har ikke på noget tidspunkt i sagen været kompliceret af problemer vedrørende tiltalekompetencen forårsaget af, at ”Scandinavian Star” ikke var indregistreret i Danmark.

Efter straffelovens § 6, nr. 1, hører under dansk straffemyndighed handlinger, der foretages i den danske stat, hvortil også henregnes dansk søterritorium.

Endvidere henhører ifølge straffelovens § 7, stk. 1, nr. 1, under dansk straffemyndighed handlinger, som en person, der har dansk indfødsret eller er bosat i den danske stat, har foretaget uden for denne, for så vidt handlingen er foretaget uden for folkeretligt anerkendt statsområde, således også i internationalt farvand, hvis handlinger af den pågældende art kan medføre højere straf end hæfte. Er handlingen foretaget inden for et folkeretligt anerkendt statsområde, skal den, for at høre under dansk straffemyndighed ifølge straffelovens § 7, stk. 1, nr. 2, tillige være strafbar efter den på gerningsstedet gældende lovgivning.

I nærværende sag var det mellem den danske og norske anklagemyndighed aftalt, at lovovertrædelser vedrørende mangler m.v. vedrørende skibet blev påtalt af danske myndigheder, medens et eventuelt strafansvar for selve brandstiftelsen skulle påtales af norske myndigheder.

Da det ikke lykkedes at finde frem til den gerningsmand, der kunne gøres ansvarlig for brandstiftelsen, har der alene været grundlag for at gøre et strafansvar gældende for mangler m.v. vedrørende skibet. Tiltale blev herefter rejst af den danske anklagemyndighed mod skibets kaptajn og mod rederen og en direktør i det rederi, der ejede skibet.

Da sejladsen bl.a. havde fundet sted på dansk søterritorium, fulgte tiltalekompetencen allerede af straffelovens § 6, nr. 1. For så vidt angår den del af sejladsen, der fandt sted i norsk territorialfarvand, forelå der en anmodning fra de pågældende norske myndigheder til den danske anklagemyndighed om at overtage retsforfølgningen.

Der ville alene have været tale om, at kun flagstaten havde tiltalekompetencen, hvis der var grundlag for at rejse tiltale mod en person, der hverken var dansk eller norsk statsborger, for en handling, der udelukkende var begået i internationalt farvand eller mod en dansk statsborgere for forhold i internationalt farvand, der ikke kan medføre højere straf end hæfte. Som anført forelå denne situation ikke i nærværende sag.”

Da Bahamas ikke rejste tiltale i forbindelse med de sikkerhedsmæssige mangler ved skibet, var strafforfølgningen af Henrik Johansen, Ole B. Hansen og Hugo Larsen ikke i strid med princippet om forbud mod dobbelt strafforfølgning (”ne bis in idem”), idet ingen af de personer, som blev dømt i sagen i Danmark, er blevet strafforfulgt for de samme handlinger tidligere.

Selv om det måtte kunne fastslås, at SeaEscape Cruises Ltd. var ejer af skibet på brandtidspunktet, udelukker dette imidlertid ikke dansk strafmyndighed. Det følger således af straffelovens § 6, stk. 1, nr. 1, at under dansk straffemyndighed hører handlinger, som foretages i den danske stat, herunder på dansk søterritorium. Danmark kan således altid foretage retsforfølgning af lovovertrædelser, der bliver begået på

dansk territorium, uanset om gerningsmanden er dansk eller udenlandsk, og uanset om handlingen er begået på et dansk eller udenlandsk skib på dansk søterritorium.

Da de danske myndigheder ikke efterforskede selve branden og brandens udvikling, og da den person, som de norske myndigheder pegede på som den mest sandsynlige gerningsmand omkom ved branden, har der ikke i Danmark været taget stilling til, om der efter straffeloven eller på grundlag af internationale konventioner kunne rejses tiltale for selve brandstiftelsen.

For så vidt angår sagen mod skibets kaptajn Hugo Larsen bemærkes i øvrigt, at sagen mod ham bygger på hans ansvar som skibets kaptajn, og det er uden betydning for vurderingen af dette ansvar, om skibet var ejet af K/S Scandinavian Star eller et andet rederi.

Mike Axlds henvisning til konventionen af 10. marts 1988 til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod søfartssikkerheden giver mig ikke anledning til bemærkninger. Straffelovens jurisdiktionsregler i §§ 6 - 9 tager således højde for de regler, der følger af konventionens artikel 6.

Endelig bemærkes, at Mike Axdal gør gældende, at de forhold, som var omfattet af tiltalen mod Henrik Johansen, Ole B. Hansen og Hugo Larsen, ikke blev konstateret under sejladserne den 1. – 6. april 1990, hvorfor der efter hans opfattelse ikke kan rejses tiltale herfor.

Jeg skal i den forbindelse henvise til, at det afgørende for strafansvar i dette tilfælde er, om anklagemyndigheden kan bevise, at de mangler mv., der blev konstateret ved undersøgelse af skibet efter branden, var til stede under skibets sejlads på dansk eller norsk søterritorium på det i anklageskriftet beskrevne tidspunkt, jf. herved ovenfor nævnte udtalelse fra Søfartsstyrelsen gengivet i afsnit 2.3.1. Dette har været tilfældet, jf. pkt. 2.3.2. og 2.3.3. om Sø- og Handelsrettens og Højesterets dom i sagen, og der har således også været grundlag for at rejse tiltale herfor.

Samlet er det således fortsat min opfattelse, at Danmark havde straffemyndighed i forhold til den del af sejladsen, der fandt sted på dansk og norsk søterritorium, og det anførte vedrørende jurisdiktionskompetence giver mig således ikke anledning til at foretage yderligere.

6.5. Beslaglæggelse af Scandinavian Star

Vedrørende mulighederne for i forbindelse med min undersøgelse at beslaglægge Scandinavian Star skal jeg henvise til justitsministerens besvarelse af 12. november 2004 af spørgsmål nr. 17 af 13. oktober 2004 fra Folketingets Retsudvalg. Spørgsmålet havde følgende ordlyd:

”Mener ministeren, at det er holdbart og hensigtsmæssigt, at Scandinavian Star skrottes midt under igangværende undersøgelser af, om sagen om branden skal genoptages hos domstolene?”

Besvarelsen af spørgsmålet havde følgende ordlyd:

”Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Rigsadvokaten, der har oplyst følgende, og hvortil jeg kan henholde mig:

” Som det fremgår af min samtidige skrivelse om besvarelse af spørgsmål nr. 9, undersøger jeg for tiden, om der er grundlag for at genoptage efterforskningen i sagen vedrørende Scandinavian Star.

I forbindelse med disse overvejelser har en af de personer, som har anmodet om genoptagelse af efterforskningen, gjort opmærksom på, at det tidligere Scandinavian Star befandt sig i USA, ligesom han opfordrede mig til at kontakte de amerikanske myndigheder med henblik på at sikre, at skibet ikke blev bortskaffet. Han orienterede mig samtidig om, at skibet af ejerne var solgt med henblik på ophugning. Efterfølgende har han endvidere orienteret mig om, at skibet er blevet op-hugget i Indien tidligere i år.

I forbindelse med disse henvendelser har jeg overvejet, hvorvidt der er grundlag for at forhindre ophugning af skibet. Dette ville i givet fald forudsætte, at skibet beslaglægges med henblik på at tjene som bevis, jf. herved retsplejelovens § 803, stk. 1.

Jeg har ikke fundet, at der på nuværende tidspunkt mere end 14 år efter branden på Scandinavian Star er grundlag for at anmode om beslaglæggelse af skibet. Efter min opfattelse kan skibet eller genstande på skibet således ikke på nuværende tidspunkt antages at have betydning som bevis i sagen. Jeg har herved lagt vægt på, at der efter branden og frigivelsen af skibet til ejerne har været fri adgang til skibet, ligesom der er foretaget genopbygning af skibet efter branden.”

7. Særlige spørgsmål rejst i anmodningerne om genoptagelse

7.1. Indledning

I afsnit 6 har jeg gennemgået de hovedsynspunkter, som er rejst i anmodningerne om genoptagelse, og som efter min opfattelse er afgørende for vurderingen af, om der er grundlag for at genoptage efterforskningen i sagen vedrørende Scandinavian Star.

I anmodningerne om genoptagelse samt i de efterfølgende henvendelser, jeg har modtaget fra henholdsvis støttegruppen og Mike Axdal, har navnlig Mike Axdal fremhævet en lang række yderligere punkter, som han finder har betydning for vurderingen af, om efterforskningen bør genoptages. Disse spørgsmål vedrører bl.a. dokumenterne i sagen, registreringen i Bahamas Skibsregister samt en lang række andre forhold, som Mike Axdal finder mistænkelige eller besynderlige.

Efter min opfattelse er disse forhold reelt uden betydning for vurderingen af sagen. Jeg har dog alligevel fundet at burde fremkomme med min vurdering af nogle af de rejste spørgsmål, således at der ikke er tvivl om, at alle de forhold, der er anført i anmodningerne om genoptagelse, er indgået i min vurdering af, om der bør ske genoptagelse af efterforskningen.

7.2. Gennemgang af visse spørgsmål rejst i anmodningerne om genoptagelse mv.

7.2.1. Spørgsmål om ejer- og forsikringsforhold

Det anføres, at: SeaEscape Cruises Ltd. i nogle tilfælde er anført med adresse i Bahamas og nogle steder med adresse i Miami

Jeg har forstået anmodningerne om genoptagelse således, at den omstændighed, at der i dokumenterne er henvist til to forskellige adresser for SeaEscape Cruises Ltd., taler for, at der er tale om to selskaber, og at overdragelsen fra SeaEscape Cruises Ltd., Miami til K/S Scandinavian Star er ugyldig, fordi det alene var SeaEscape Cruises Ltd., Bahamas, der som ejer af skibet, kunne overdrage dette.

Det fremgår af dokumentet "Bill of sale", der er stemplet af Bahamas Skibsregister, i forbindelse med salget af skibet fra Stena Cargo Line Ltd. til SeaEscape Cruises Ltd., at selskabet havde adresse på Bahamas. I dokumentet "Bill of sale", der bekræfter overdragelsen af skibet fra SeaEscape Cruises Ltd. til K/S Scandinavian Star, er selskabets adresse i Miami, USA.

I den anledning skal jeg bemærke, at der ved registrering af ejerskifte i et skibsregister skal foreligge dokumentation for ejerskabet. Jeg finder ikke, at de forskellige oplysninger med hensyn til SeaEscape Cruises Ltd.'s adresse har betydning for vurderingen af, om det var SeaEscape Cruises Ltd. eller K/S Scandinavian Star, der må anses for at være ejer af skibet på brandtidspunktet.

Det anføres, at: Der er manipuleret med registreringerne i Bahamas Skibsregister

Mike Axdal har oplyst, at han den 10. juni 2004 har besøgt Bahamas Skibsregister i London. Det fremgår, at han var ledsaget af Danmarks Radio, og Mike Axdal har ligeledes oplyst, at besøget blev optaget med skjult kamera. Jeg har ikke modtaget optagelsen.

Mike Axdal gør på baggrund af besøget i skibsregisteret gældende, at de oplysninger om registrering, som fremgår af sagens dokumenter, ikke svarer til de oplysninger, der findes i skibsregisteret. Det er således Mike Axdals opfattelse, at der er blevet manipuleret med dokumenterne efter, at de er blevet stemplet i skibsregisteret.

I Mike Axdals rapport af 28. oktober 2004 og hans endelige reviderede rapport af 8. november 2004 findes en båndafskrift af de oplysninger, som han under besøget modtog fra en medarbejder i skibsregisteret.

Båndafskriften er på en række punkter vanskelig at forstå, herunder fordi det er uklart, hvilke dokumenter der er blevet forevist under samtalen.

Det fremgår dog af afskriften, at Mike Axdal er blevet forevist registerbogen, som svarer til en tinglysningsbog. Det fremgår således også, at medarbejderen fra skibsregisteret oplyser, at hun netop har opdateret bogen, fordi skibet er blevet ophugget.

Det fremgår endvidere af afskriften, at registerbogen alene viser transaktioner vedrørende skibet, som indebærer panteret, og at der er ikke optegnelser i registerbogen vedrørende den 5. april 1990.

Af båndafskriften fremgår det, at Mike Axdal har rejst spørgsmål om muligheden for at tilbagedatere registreringer om ejerskab eller transaktioner. I den forbindelse oplyser medarbejderen, at der ikke kan ske tilbagedatering i skibsregisteret. Hun supplerer imidlertid forklaringen således:

”...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 month 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 registerbook.”

Hun forklarer endvidere, at den registrerede ejer anføres i registeret, men at registeret ikke anfører direktører.

På en række spørgsmål vedrørende en ejer og en manager oplyser hun følgende:

”...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...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.”

I forlængelse heraf anfører hun på spørgsmål om A:

”He would have been appointed as manager ...well, just like I'm responsible for running my department, he would be responsible for running the ship.”

Mike Axdal har endvidere ifølge båndafskriften rejst spørgsmål om, hvorvidt International Shipping Partners Ltd. har været ejer af skibet. Repræsentanten for skibsregisteret forklarer i den forbindelse, at International Shipping Partners Ltd. ikke på noget tidspunkt har været ejer af skibet, idet den sidste ejer var St. Thomas Cruises, som købte skibet i 1994 af K/S Scandinavian Star. Hun kan heller ikke bekræfte, at St. Thomas Cruises er identisk med International Shipping Partners Ltd.

Som nævnt under afsnit 6.2. fremgår det, at SeaEscape Cruises Ltd. var registreret ejer på brandtidspunktet. Registreringsforholdene på brandtidspunktet har imidlertid ikke været af betydning for sagens afgørelse. Der blev ved vurderingen af det strafferetlige ansvar efter lov om skibes sikkerhed lagt vægt på, hvem der havde dispositionsretten over skibet, og det blev ved Højesterets dom af 22. november 1993 lagt til grund, at Henrik Johansen var reder og Ole B. Hansen ansvarlig som selskabets direktør og redere ns nærmeste medarbejder. Der er derimod ikke lagt vægt på, hvorvidt Henrik Johansens selskaber var ejer eller registreret ejer på brandtidspunktet, eller om dette fortsat var SeaEscape Cruises Ltd.

Jeg finder ikke, at de oplysninger, som efter det oplyste er fremkommet under besøget hos skibsregisteret, tilføjer noget afgørende nyt.

Det fremgår således af sagen, at registreringen af ejerskiftet fra SeaEscape Cruises Ltd. til K/S Scandinavian Star først fandt sted den 30. august 1990. Oplysningerne fra skibsregisteret indebærer imidlertid ikke, at ejerskiftet i forholdet mellem parterne (køber og sælger) først fandt sted denne dato. Oplysningerne fra skibsregisteret bekræfter, at den "bill of sale", der ligger til grund for salget, kan være udarbejdet flere måneder før registreringen. Registerbogen viser tidspunktet for, hvornår registeret har fået salgsdokumentet præsenteret, og registeret tilbagedaterer ikke sådanne oplysninger.

Det bemærkes således, at registrering i skibsregisteret svarer til tinglysning. Tinglysning regulerer ikke forholdet mellem køber og sælger (f.eks. tidspunktet for ejerskiftet), men forholdet til 3. mand. Derfor kan en registrering gennemføres på et tidspunkt senere end ejerskiftet.

Det tilføjes, at oplysningerne fra registeret endvidere bekræfter, at "managing owner" ikke er det samme som den registrerede ejer, ligesom det fremgår, at International Shipping Partners Ltd. aldrig har været registreret ejer af skibet. Det fremgår endvidere, at en "managing owner" er udpeget med henblik på at varetage driften og administrationen af skibet.

Jeg finder på denne baggrund ikke, at de oplysninger, som ifølge det oplyste er kommet frem under besøget i skibsregisteret, giver anledning til at foretage yderligere.

Det anføres, at: Selskaberne VR DaNo ApS og DaNo Ferry ikke eksisterede før branden den 7. april 1990, hvorfor de ikke kunne gøres strafferetligt ansvarlige

Antagelsen om, at de nævnte selskaber ikke eksisterende før branden den 7. april 1990 er ikke korrekt.

Om VR-DaNo ApS fremgår det af en udskrift fra Erhvervs- og Selskabsstyrelsen indhentet til brug for sagens behandling i Højesteret, at selskabet blev stiftet 15. april 1977 under navnet ApS PSE NR. 507, og at der den 1. november 1989 blev fremsendt en anmodning om opløsning af selskabet til skifteretten i Hillerød. Det fremgår endvidere, at denne anmodning om opløsning blev tilbagekaldt den 30. marts 1990, og at selskabet samme dag blev registreret med det nye navn VR-DaNo ApS. Det fremgår endvidere, at bl.a. Ole B. Hansen og Henrik Johansen indtrådte i bestyrelsen, mens Henrik Johansen samme dag udtrådte af revisionen. Der blev endvidere med virkning fra den 24. januar 1990 foretaget ændringer af selskabets vedtægter.

Det fremgår yderligere af materiale, som jeg har modtaget fra Told- og Skattestyrelsen, at der den 30. marts 1990 blev afholdt stiftende generalforsamling i K/S Scandinavian Star.

Endelig bemærkes, at VR DaNo ApS ikke ifølge den endelige aftale med SeaEscape Cruises ApS var køber af Scandinavian Star, idet K/S Scandinavian Star i overensstemmelse med købsaftalen af 23. januar 1990 blev indsat som køber den 30. marts 1990.

For så vidt angår DANO Ferry (DaNo Ferry) finder jeg ikke, at registreringen mv. af dette selskab har betydning for vurderingen af ejerforholdet vedrørende Scandinavian Star, idet DANO Ferry, der var et norsk selskab, ikke var en del af aftalen med SeaEscape Cruises Ltd. Det fremgår dog af en udskrift fra det norske selskabsregister af 9. marts 1993, der også blev indhentet til brug for sagens behandling i Højesteret, at DANO Ferry AS blev stiftet den 8. januar 1990, hvilket blev registreret den 10. april 1990.

Det anføres, at: K/S Scandinavian Star var ubekendt for danske myndigheder

Om dette spørgsmål skal jeg henvise til skatteministerens besvarelse af spørgsmål nr. S 936, folketingsåret 2001-2002, 2. samling, af Søren Søndergaard (EL). Spørgsmålet havde følgende ordlyd:

”Vil ministeren oplyse, om der i forbindelse med Scandinavian Star-sagen i 1990 har været registreret et selskab med navnet KS-Scandinavian Star, Gl. Kongevej 102, 1850 Frederiksberg hos Told og Skat eller ligningsforvaltningen, og om der er sket ligningsmæssige transaktioner omkring skibet via andre selskaber, og i bekræftende fald hvad datoen for dels registreringen dels transaktionerne af selskabet da er?”

Besvarelsen af spørgsmålet havde bl.a. følgende ordlyd:

”Told- og Skattestyrelsen har oplyst, at det pågældende kommanditselskab ikke i 1990 eller senere har været registreret på nævnte adresse. Styrelsen har teknisk ikke mulighed for at finde frem til, om kommanditselskabet eventuelt har været registreret på en anden adresse. Styrelsen antager imidlertid, at kommanditselskabet aldrig har været registreret, idet det ikke er et selvstændigt skattesubjekt. Det er derimod de enkelte kommanditister...”

Der er således ikke noget bemærkelsesværdigt i, at de danske myndigheder tilsyneladende ikke har været bekendt med selskabet K/S Scandinavian Star.

Det anføres, at: A ikke er blevet afhørt af politiet

Både støttegruppen og Mike Axdal har som nævnt under afsnit 6.2. givet udtryk for, at den danske direktør A var mere engageret i salget af Scandinavian Star, end han har ønsket at oplyse, og at han muligvis har haft økonomisk interesse i salget som direktør i SeaEscape Cruises Ltd.

Mike Axdal har endvidere givet udtryk for, at A ikke ønsker at tale med politiet, og at han derfor i stedet har udarbejdet en redegørelse til politiet. Mike Axdals henvendelser i sagen må forstås således, at han anser A for indblandet i branden på Scandinavian Star. På denne baggrund finder Mike Axdal, at A bør afhøres af politiet under vidneansvar.

Det bemærkes for det første, at der efter min opfattelse ikke i forbindelse med den oprindelige efterforskning i 1990 var grund til at afhøre A, idet intet pegede på ham som ansvarlig for branden. Der var endvidere ingen anledning til at afhøre ham om ejerforholdene.

Efter retsplejelovens § 750 kan politiet foretage afhøringer, men politiet kan ikke pålægge nogen at afgive forklaring. Hvis politiet afhører en sigtet, skal den pågældende inden afhøringen udtrykkeligt gøres bekendt med sigtelsen og med, at han ikke er forpligtet til at udtale sig, jf. retsplejelovens § 752, stk. 1.

For så vidt angår A's redegørelse for sit engagement i SeaEscape Cruises Ltd. og salget af Scandinavian Star henvises til det ovenfor gengivne under afsnit 6.2. Det fremgår i samme afsnit, at A har afgivet forklaring om sit engagement i salget af Scandinavian Star over for en domstol i forbindelse med fogedsagen mod Danmarks Radio, ligesom han over for politiet har afgivet skriftlige oplysninger.

Jeg finder på grundlag af de foreliggende oplysninger ikke, at der ved yderligere afhøring af A kan forventes at fremkomme nye oplysninger af betydning for sagen.

Som det fremgår under afsnit 6.2., finder jeg, at ejerforholdene vedrørende Scandinavian Star på brandtidspunktet ikke er og næppe kan antages fuldt ud at blive fastlagt. Imidlertid ligger det fast, at Henrik Johansen ikke på noget tidspunkt har gjort gældende, at hans selskaber ikke reel havde overtaget dispositionsretten over skibet, ligesom der efter min opfattelse ikke er grundlag for at tilsidesætte de oplysninger, som A er fremkommet med, og som advokaten for K/S Scandinavian Star, B under vidneansvar afgav forklaring om under fogedsagen i Fogedretten i Gladsaxe den 17. april 2000.

Det anføres, at: K/S Scandinavian Star, VR DaNo ApS og DANO Ferry ikke havde indgået lejeaftale om kajplads m.v. i Oslo

Jeg har forstået Mike Axdal således, at ingen af Henrik Johansens selskaber ifølge ham havde indgået en lejeaftale om kajplads mv. i Oslo, og at dette forhold peger på, at det ikke var hensigten, at Scandinavian Star skulle anvendes til sejlads mellem Oslo og Frederikshavn.

Det bemærkes for det første, at Scandinavian Star i perioden fra den 1. – 7. april 1990 blev anvendt til sejlads på ruten. Det fremgår også af sagen, at ruten, før Scandinavian Star blev indsat på sejladsen, var blevet besejlet af først Holger Danske og siden hen af Sardinia Nova, som var lejet frem til 1. april 1990. Dette peger efter min opfattelse på, at indsættelsen af Scandinavian Star på ruten var reel. Der foreligger ikke oplysninger i sagen vedrørende leje af kajplads mv. i Oslo.

For så vidt angår Frederikshavn fremgår det af sagen, at havnechefen i Frederikshavn under en afhøring den 29. maj 1990 oplyste, at havnekontoret var bekendt med, at der ville blive indsat et nyt skib på ruten Frederikshavn – Oslo, idet Sardinia Nova skulle til Italien fra den 1. april 1990. Havnechefen blev i midten af marts 1990 kontaktet telefonisk og fik oplyst, at Scandinavian Star ville blive indsat på ruten fra 1. april 1990. Denne oplysning blev bekræftet skriftligt en uge efter, ligesom havnekontoret fik tilsendt tegninger over det nye skib, og kontoret fik data vedrørende skibets dybdegang mv.

Havnechefen oplyste, at det er normal fremgangsmåde, at havnekontoret underrettes ca. 14 dage før indsættelse af et nyt skib, og at denne underretning af hensyn til konkurrencen med andre selskaber sker mere eller mindre uofficielt.

Det fremgår yderligere af afhøringen, at rederiet havde lejet anløbspladsen, og at rederiet derfor uden forudgående tilladelse fra havnekontoret kunne udskifte skibet, hvis dybdegangen var i orden.

Endelig oplyste havnechefen, at rederiet havde betalt hele sin gæld vedrørende leje af anløbsrampe/kaj.

Efter min opfattelse er det uden betydning for vurderingen af sagen, om der måtte være indgået en aftale om kajplads i Oslo. Det ligger således fast, at skibet faktisk sejlede til Oslo og anvendte kajpladsen, uden at dette tilsyneladende gav anledning til vanskeligheder. Den omstændighed, at forholdene vedrørende kajplads i Oslo er uoplyst, giver mig således ikke anledning til at tilvejebringe yderligere oplysninger herom.

Det anføres, at: SeaEscape Cruises Ltd. betalte hotelregninger for en række personers overnatninger og advokatsalærer til en række advokater under søforklaringen i København

Jeg har forstået Mike Axdals bemærkninger om betaling af hotelregninger og advokathonorarer således, at han finder, at dette peger på, at SeaEscape Cruises Ltd. var den reelle ejer på brandtidspunktet.

Som det fremgår oven for, var overdragelsen af Scandinavian Star fra SeaEscape Cruises Ltd. ikke på brandtidspunktet registreret. SeaEscape Cruises Ltd. var således registreret ejer på det tidspunkt, da søforklaringen blev gennemført, hvilket kan begrunde, at SeaEscape Cruises Ltd. var repræsenteret af flere advokater under søforklaringen.

Det giver mig derfor ikke anledning til bemærkninger, at SeaEscape Cruises Ltd. i den forbindelse eventuelt måtte have betalt for en række personers hoteludgifter og for visse advokathonorarer under søforklaringen, og jeg finder heller ikke, at disse oplysninger i givet fald peger på, at SeaEscape Cruises Ltd. var den reelle ejer af skibet på tidspunktet for branden.

Det anføres, at: Forsikringsselskabet Skuld i et svarskrift i forbindelse med en verserende erstatningssag ved Oslo Tingsret har bekræftet, at SeaEscape Cruises Ltd. var ejer på tidspunktet for branden

Mike Axdal har oplyst, at han i Norge har fået fri proces til en erstatningssag vedrørende personskaade på grund af branden om bord på Scandinavian Star.

Jeg har fra Mike Axdal modtaget en kopi af stævningen i sagen, og jeg har på baggrund af Mike Axdals henvendelse gennem den norske rigsadvokat rekvireret en kopi af svarskriftet fra Skuld af 15. marts 2004. Dette svarskrift er ikke undergivet offentlighed ifølge den norske offentlighedslov.

Jeg finder derfor ikke, at jeg kan gengive indholdet af svarskriftet, men det anføres, at det forhold, at SeaEscape Cruises Ltd. var ejer af skibet på tidspunktet for branden, også blev udtalt i en pressemeddelelse i Lloyds List den 19. maj 1990.

Jeg er ikke bekendt med, hvordan svarskriftets bemærkninger vedrørende ejerforholdet skal fortolkes, men det er nærliggende at opfatte det anførte således, at SeaEscape Cruises Ltd. var registreret ejer på brandtidspunktet. Der er i øvrigt i svarskriftet taget forbehold for yderligere anbringender og beviser.

Svarskriftet giver mig således heller ikke grundlag for at ændre min opfattelse af ejerforholdet.

Det anføres, at: I aftalen mellem Stena Cargo Line og SeaEscape Cruises Ltd., hvorefter SeaEscape Cruises Ltd. havde en option på køb af Scandinavian Star, indgik en "konkurrenceklausul", der indebar, at skibet ikke kunne sælges til en konkurrerende virksomhed

Mike Axdal har anført, at den oprindelige ejer af Scandinavian Star, som drev rutesejlads mellem Danmark og Norge, aldrig ville have accepteret, at Scandinavian Star blev solgt til et rederi, der skulle bruge det til en konkurrerende sejlads mellem Danmark og Norge.

Jeg har forstået Mike Axdals bemærkninger således, at han finder, at denne antagelse skulle pege på, at skibet ikke reelt blev solgt til K/S Scandinavian Star, og at skibet ikke blev købt for at blive indsat på sejladsen Oslo-Frederikshavn.

Det fremgår af sagen, at SeaEscape Cruises Ltd. købte skibet fra Stena Cargo Line Ltd. på grundlag af en købsoption. Der er ikke i sagen oplysninger om, at Stena Cargo Line Ltd. i den forbindelse har taget forbehold for anvendelsen af skibet i tilfælde af, at SeaEscape Cruises Ltd. gjorde brug af sin købsoption.

På den baggrund og navnlig under henvisning til, at skibet rent faktisk blev indsat på sejladsen mellem Frederikshavn og Oslo, finder jeg ikke, at Mike Axdals antagelse, der er helt udokumenteret, giver anledning til at foretage yderligere undersøgelser.

Det anføres, at: Salgsaftalen af 23. januar 1990 alene foreligger i kopi og er kun forsynet med købers underskrift, og køber er angivet som et andet selskab, end det selskab der senere blev dømt i straffesagen

Jeg har forstået Mike Axdals bemærkninger således, at han finder, at det er mistænkeligt, at der ikke foreligger en original underskrevet salgsaftale med både køber og sælgers underskrift, og at aftalen derfor efter hans opfattelse er ugyldig.

Det bemærkes for det første, at det af salgsaftalen af 23. januar 1990 fremgår, at køber var VR DaNo ApS, men at dette selskab havde ret til at indsætte en anden køber til skibet. Derfor er aftalen den 23. januar 1990 underskrevet af en repræsentant for VR DaNo ApS.

Hertil kommer, at ingen af de involverede parter i forbindelse med sagens behandling på noget tidspunkt har anført, at salgsaftalen af 23. januar 1990 ikke var gyldig, fordi den ikke var underskrevet af sælger. Skibet blev således også i overensstemmelse med aftalen og den senere indgåede protokol om levering og accept (Protocol of Delivery and Acceptance) af 30. marts 1990 overdraget til køberen. Noget kunne

således tyde på, at der har foreligget en af begge parter underskrevet aftale, men at denne ikke kan findes blandt sagens akter.

På denne baggrund finder jeg ikke, at den omstændighed, at der i dag alene findes en kopi af købsaftalen i sagen, giver anledning til yderligere efterforskning, ligesom jeg anser det for særdeles tvivlsomt, om det vil være muligt på nuværende tidspunkt at tilvejebringe yderligere oplysninger.

Mike Axdal anfører, at køber er angivet som et andet selskab, end det selskab, der senere blev dømt i straffesagen. Hertil skal jeg alene bemærke, at intet selskab er blevet dømt i straffesagen. Ved Højesterets dom af 22. november 1993 blev tre personer dømt for overtrædelse af lov om skibes sikkerhed.

Det anføres, at: Protokollen om levering og accept blev underskrevet af to advokater fra samme advokatfirma på vegne af sælger og køber

Jeg har forstået Mike Axdals bemærkninger således, at den omstændighed, at protokollen om levering og accept er underskrevet af to advokater fra samme advokatfirma i London, gør denne aftale ugyldig, og at det bekræfter, at der ikke var tale om en reel handel.

Som det fremgår oven for under afsnit 6.2., havde den advokat, der skrev under på vegne af køberen, skriftlig fuldmagt fra køberens danske advokat B.

Jeg finder ikke, at den omstændighed, at protokollen blev underskrevet af to advokater fra det samme firma, heraf den ene i henhold til fuldmagt, på nogen måde er mistænkeligt eller giver grundlag for at antage, at der var tale om en proforma-aftale. Jeg finder således heller ikke, at der er grundlag for at undersøge dette forhold yderligere.

Det anføres, at: Politiet aldrig har fået forevist de originale dokumenter, der lå til grund for det påståede forsøg på registrering af salget den 6. april 1990 og den 9. april 1990, ligesom der ej heller er fremlagt dokumentation for, at købesummen blev betalt

Det fremhæves som argument i anmodningerne om genoptagelse, at der aldrig er blevet forevist politiet de originale dokumenter, der lå til grund for det påståede forsøg på registrering af salget den 6. april 1990 og den 9. april 1990.

I den anledning skal jeg bemærke, at der ikke blev gjort noget forsøg på registrering den 6. april 1990. Det var planlagt at foretage registrering på denne dato, men ifølge det oplyste blev parterne enige om at udsætte registreringen til den 9. april 1990. Ifølge parterne blev forsøget på registrering på grund af branden afvist den 9. april 1990.

Ovenfor under afsnit 6.2. er der redegjort for de dokumenter, som politiet har været i besiddelse af i forbindelse med efterforskningen af ejerforholdene mv. vedrørende Scandinavian Star.

Det fremgår ligeledes, at Bahamas Skibsregister den 30. august 1990 har foretaget registrering af overdragelsen af skibet. Bahamas Skibsregister har således fundet, at der forelå den nødvendige dokumentation for at foretage registreringen på dette tidspunkt.

På denne baggrund finder jeg ikke, at dette forhold giver anledning til at iværksætte yderligere efterforskning.

Det anføres, at: Motivet for de komplicerede ejerforhold skal findes i et ønske om skattebesparelser, og at Henrik Johansen alene deltog med henblik på at opnå skattefradrag, mens det fortsat skulle være SeaEscape Cruises Ltd. gennem A og dennes selskab International Shipping Partners, der skulle varetage driften af skibet

Det er i anmodningerne om genoptagelse anført, at Henrik Johansen havde opnået en stor fortjeneste på at have solgt Vognmandsruten i februar 1990, og at han derfor - for at undgå en beskatning af fortjenesten - havde behov for at investere i skibe inden den 1. april 1990. Henrik Johansen købte derfor først Scandinavian Star og derefter yderligere tre skibe formidlet af A. Ifølge Mike Axdal var disse handler proforma-handler med det formål at skaffe Henrik Johansen et – uberettiget – fradrag, og således at det fortsat var SeaEscape Cruises Ltd. og A, der var de reelle ejer af skibene, herunder Scandinavian Star.

Det kan ikke afvises, at en række af de transaktioner, som blev gennemført i forbindelse med K/S Scandinavian Stars erhvervelse af skibet, var begrundet i ønsket om investeringer, herunder skattemæssige overvejelser. Det er imidlertid ikke usædvanligt og endvidere i overensstemmelse med lovgivers intentioner, at skattemæssige forhold kan indgå som et element ved investering i driftsmidler, herunder skibe. Dette forhold kan således ikke i sig selv skabe nogen formodning om, at der skulle foreligge en proforma overdragelse.

Fristen for fradrag for nye investeringer i en opnået fortjeneste ved salg af aktiver indtræder imidlertid først ved udløbet af det efter salget følgende regnskabsår, jf. afskrivningslovens § 5, og der var ikke af denne grund behov for gennemføre købet af Scandinavian Star før den 1. april 1990.

De skattemæssige forhold giver således heller ikke efter min opfattelse holdepunkter for at antage, at SeaEscape Cruises Ltd. var den reelle ejer af skibet på tidspunktet for branden, eller at overdragelsen af skibet til K/S Scandinavian Star alene var en proforma-aftale.

Der henvises i øvrigt til afsnit 6.2.6. vedrørende den skatteretlige vurdering af købet af Scandinavian Star.

Det anføres, at: K/S Scandinavian Star ikke var et dansk selskab, men et selskab i London styret af A

Jeg har forstået Mike Axdals bemærkninger således, at den omstændighed, at K/S Scandinavian Star efter hans opfattelse var et selskab styret af A, som ligeledes efter Mike Axdals opfattelse styrede SeaEscape Cruises Ltd., bekræfter, at SeaEscape Cruises Ltd.'s salg af skibet ikke var reelt. Jeg har

ligeledes forstået Mike Axdal således, at han mener, at K/S Scandinavian Star var et selskab med hjemsted i London.

For så vidt angår konstruktionen af K/S Scandinavian Star fremgår det af sagen, at der den 30. marts 1990 blev holdt stiftende generalforsamling i selskabet. Referatet fra generalforsamlingen er underskrevet af advokat B. Selskabet blev således stiftet før branden den 7. april 1990. Det fremgår endvidere, at komplementaren Sea Lion Ltd., Bahamas, og kommanditisten, som var Superflex Shipping, var til stede, og at begge parter var repræsenteret af den tegningsberettigede Henrik Johansen. Der blev ligeledes udpeget et dansk revisionsfirma.

I Granskningsudvalgets rapport, s. 84, er der en skematisk oversigt over selskaber i VR DaNo-gruppen. Denne oversigt er delvist gengivet i bilag 1 til redegørelsen. Det fremgår heraf, at K/S Scandinavian Star var et kommanditselskab med Henrik Johansen som direktør. Kommanditist i selskabet var Superflex Shipping ApS, som ligeledes havde Henrik Johansen som direktør og bl.a. Ole B. Hansen i bestyrelsen. Endelig fremgår det, at Sea Lion Ltd., Bahamas, var komplementar i selskabet, og at dette selskab havde Henrik Johansen og Ole B. Hansen som direktører.

I et kommanditselskab er komplementaren fuldt ansvarlig for kommanditselskabets forpligtelser, mens en kommanditist alene hæfter med sit indskud. Dette bekræftes således også af årsregnskabet for året 1. januar 1989 – 31. marts 1990 for Superflex Shipping ApS, hvoraf det af årsberetningen fremgår, at selskabet havde etableret kommanditselskabet K/S Scandinavian Star med en kapital på 145 mio. kr. Det fremgår endvidere af årsregnskabet, at selskabet havde stiftet et datterselskab Sea Lion Ltd. på Bahama, og at dette selskab var komplementar for K/S Scandinavian Star. Det fremgår herudover, at det efter branden blev besluttet at sælge Scandinavian Star, og at salget ikke forventedes at medføre tab for selskabet, hvorfor der ikke blev foretaget nedskrivning på skibet i årsregnskabet.

Om K/S Scandinavian Stars hjemsted fremgår det af bl.a. protokollen om levering og accept af 30. marts 1990, at selskabet havde adresse på Frederiksberg. Dette er ligeledes anført i den "Bill of Sale", som blev stemplet af Bahamas Skibsregister den 30. august 1990.

Det er alene i forsikringspolice fra Fjerde Sø, at adressen er anført i London, og det må i dette dokument efter min opfattelse forstås som en c/o adresse, hvilket også fremgår af policen.

Der foreligger således ingen oplysninger, der peger på, at K/S Scandinavian Star var ejet eller styret af SeaEscape Cruises Ltd. eller af A, og jeg har intet grundlag for at tilsidesætte oplysningerne om, at K/S Scandinavian Star havde hjemsted på Frederiksberg. Jeg finder ingen anledning til at foretage yderligere på grundlag af Mike Axdals påstande om det modsatte.

7.2.2. Spørgsmål om andre forhold end ejer- og forsikringsforhold

Det anføres, at: A efter branden investerede i et nyoprettet selskab ejet af Henrik Johansen, som drev færgefart over Øresund

Jeg har forstået disse bemærkninger således, at den omstændighed, at A og Henrik Johansen efter branden fortsatte de forretningsmæssige forbindelser peger på, at der også før branden har været en forbindelse mellem Henrik Johansen og A, og at dette bestyrker antagelsen om, at SeaEscape Cruises Ltd., hvor A var ansat, var den reelle ejer af skibet.

Der foreligger ikke oplysninger i sagen, der kan underbygge disse antagelser. A har oplyst, at han først i forbindelse med forhandlingerne om købet af Scandinavian Star mødte Henrik Johansen, og at han i øvrigt alene var formidler af salget.

Herudover bemærkes, at den omstændighed, at Henrik Johansen og A måtte have haft forretningsmæssige forbindelser efter branden under alle omstændigheder ikke er dokumentation for, at SeaEscape Cruises Ltd. var den reelle ejer af skibet på brandtidspunktet.

Det anføres, at: A's oprettelse af selskabet International Shipping Partners Ltd. i København viser, at han må have været økonomisk interesseret i driften af Scandinavian Star, da det brændte

Det fremgår af International Shipping Partners hjemmeside, at selskabet er oprettet i 1988, og at selskabets operationer foregår fra Miami, Florida. A er direktør og hovedaktionær i selskabet.

Det forhold, at A har oprettet selskabet, herunder at det måtte være oprettet i København, giver ikke grundlag for en antagelse om, at han skulle have haft økonomiske interesser i Scandinavian Star. Derimod har A og International Shipping Partners Ltd. efterfølgende, dvs. efter branden, haft en interesse i skibets drift, fordi selskabet blandt mange andre skibe har haft driftsansvar mv. for Regal Voyager - det tidligere Scandinavian Star – på vegne af ejeren.

Det anføres, at: Oplysninger fra et vidne peger på, at Henrik Johansen og Ole B. Hansen har modtaget betaling for ikke at bringe forholdene bag Scandinavian Star frem

Det er anført, at et svensk vidne P har oplyst, at han fra en kaptajn på skibet Regal Voyager (det tidligere Scandinavian Star), har fået oplyst, at Henrik Johansen og Ole B. Hansen har modtaget betaling for ikke at bringe forholdene bag Scandinavian Star frem.

Efter det oplyste var vidnet P i andet halvår af 1996 tilknyttet firmaet Europabus Rejsebureau i Malmø.

Mike Axdal har i den forbindelse fremlagt en videoptagelse af et interview, som han og Q har gennemført med P. Q samarbejder med Mike Axdal i forbindelse med sagen.

Det fremgår af optagelsen, der har forringet lyd kvalitet, at P i andet halvår af 1996 blev kontaktet af en repræsentant for International Shipping Partners Ltd., der efter det oplyste ønskede at indsætte skibet på ruten mellem Malmø og Rostock.

I forbindelse med P's besigtigelse af skibet i Marseilles fortalte skibets kaptajn R ham, at han var ansat på Scandinavian Star før branden, at Scandinavian Star før branden var 100 procent ejet af Stena Line, og at Henrik Johansen og Ole B. Hansen efter at have afsonet deres straf fik betaling for at have påtaget sig skylden. Ifølge P's forklaring skulle betalingen være overført til konti på Cayman Islands eller Bahamas.

Det var P's indtryk, at International Shipping Partners Ltd. trak sig ud af projektet med en ny rute fra Malmø til Rostock, fordi personerne bag selskabet var bange for, at dette ville føre til nye undersøgelser af ejerforholdet vedrørende skibet. P udtaler endvidere, at han har talt med kaptajn S fra Stena Line, som skulle have fortalt, at han vidste, at Stena Line ejede skibet, og at A købte skibet efter branden.

Efter en samlet vurdering af P's oplysninger finder jeg ikke grundlag for at søge disse oplysninger nærmere undersøgt.

Jeg har herved lagt vægt på, at de oplysninger, som P viderebringer i interviewet om betaling af Henrik Johansen og Ole B. Hansen er anden- og tredjehåndsuplysninger. Der er således tale om oplysninger, som P har hørt fra en tidligere kaptajn på Scandinavian Star, og det fremgår ikke af interviewet, hvem der er kilde til R's oplysninger. Dette kan næppe antages at være hverken Henrik Johansen eller Ole B. Hansen, ligesom den eller de personer, som angiveligt har betalt pengene, næppe heller er kilden til oplysningerne.

Der næst har jeg lagt vægt på, at oplysningerne ikke er konkrete, dvs. at det ikke fremgår, hvad Henrik Johansen og Ole B. Hansen i givet fald skulle have modtaget betaling for.

Det bemærkes i den forbindelse, at både Henrik Johansen og Ole B. Hansen under sagen nægtede sig skyldige, hvilket heller ikke giver holdepunkter for en formodning om, at de skulle indgået en aftale om at påtage sig noget ansvar, ligesom det ansvar, som de to personer blev pålagt, alene var ansvaret for skibets tilstand og dermed overtrædelsen af lov om skibes sikkerhed.

Der er heller ikke noget grundlag for at antage, at de personer, som i givet fald skulle have betalt penge til Henrik Johansen og Ole B. Hansen, selv har foranlediget branden påsat.

Forklaringen fra P giver således ikke grundlag for at antage, at der ved fornyet efterforskning vil kunne peges på personer, som har sat ild på skibet eller medvirket hertil.

Det skal endvidere bemærkes, at P anfører, at de personer, som han har talt med, har forklaret, at Stena Line – og ikke SeaEscape Cruises Ltd. – var ejer af skibet på brandtidspunktet. P's oplysninger støtter således ikke en antagelse om, at SeaEscape Cruises Ltd. var den reelle ejer på brandtidspunktet.

Endvidere bemærkes, at det er uden betydning for vurdering af ejerforholdet på brandtidspunktet, hvem der købte Scandinavian Star efter branden. Selv om SeaEscape Cruises Ltd. eller andre selskaber, som A repræsenterede, købte skibet efter branden, er det således ikke bevis for, at det salg, der blev gennemført mellem SeaEscape Cruises Ltd. og K/S Scandinavian Star, var et proforma-salg.

Det anføres, at: Oplysninger fra vidner peger på, at maskinmester J under søforklaringen i København fik overladt en kuvert med penge af Ole B. Hansen

Mike Axdal har anført, at de medlemmer af besætningen, som skulle deltage i søforklaringen i København, blev samlet på et hotel. I den forbindelse har han oplyst, at et vidne T, som var besætningsmedlem på skibet, har oplyst, at maskinmester J på et tidspunkt skulle have udtalt, at han ikke ville tage ansvaret selv, og at hun har set, at der blev overleveret en kuvert fra Ole B. Hansen til J. Der skulle ligeledes have været et andet vidne til dette forløb.

I den forbindelse har Mike Axdal henvist til en videooptagelse af et tv-program, som er blevet sendt på den norske tv-kanal NRK.

Det fremgår bl.a. af udsendelsen, at T forklarer, at hele besætningen efter branden blev samlet på hotel i København for at afgive forklaring under søforhøret. Hun forklarer yderligere, at en person fra besætningen under opholdet på hotellet udtalte noget i retning af, at "dette gør jeg ikke gratis, og jeg vil forlange 800.000 kr.". Det fremgår ikke af T's udtalelser, hvad denne bemærkning hentyder til, men T forklarer herefter, at den danske reder kom med en kuvert til det pågældende besætningsmedlem.

Jeg har forstået Mike Axdal således, at det er hans opfattelse, at den kuvert, som Ole B. Hansen skulle have overdraget maskinmester J, indeholdt penge, og at dette beløb var betaling for J's deltagelse i brandens udførelse.

Det fremgår af sagen, at T til en norsk politirapport af 28. juni 1990 bl.a. har forklaret følgende (dansk oversættelse):

"Efter søforhøret i Danmark efter ulykken var hun dernede sammen med flere af mandskabet. Den sidste dag under søforhøret var hun sammen med U, og de sad i receptionen/baren på Hotel Admiral. Ole B. Hansen var til stede, og hun husker, at J var til stede og sad i møde med Ole B. Hansen. Hun så, at der blev skrevet på papirer, medens de nævnte mænd sad lidt borte fra vidnet, og J havde lige derefter fortalt vidnet og U, at nu havde han fået 800.000 kr. af Ole B. Hansen.

Vidnet mener, at det var J og en filippiner, som skulle have dette, og de skulle også være med på færgen, da den blev slæbt fra Lysekil til København.

På rapportskriverens spørgsmål, om der er flere, som kan bekræfte disse oplysninger, siger vidnet, at U er den, som kan fortælle det samme, og hun opfordrer samtidig U til at give de samme oplysninger."

I slutningen af rapporten er der dog følgende rettelse:

"Dette med penge til J, så oplyser vidnet, at hun ikke så nogen overlevering af penge eller underskrivelse af noget sådant dokument.

Det kan være, at denne udtalelse til J var en "fleip", men vidnet opfattede det sådan, som hun har beskrevet, nemlig at han skulle have fået kr. 800.000, - som for øvrigt skulle deles med filippineren."

Ifølge Q, der som nævnt samarbejder med Mike Axdal, har både T og U over for ham forklaret, at de i forbindelse med søforklaringen var til stede sammen med J på dennes hotelværelse på "Hotel Admiral", og at Ole B. Hansen kom til stede og overgav en tyk kuvert til J samtidig med, at de talte om, at der var et større pengebeløb til J i kuverten.

Mike Axdal har endvidere fremsendt en rapport af 30. april 2003 vedrørende en samtale, som Q angives at have haft med T den 29. april 2003. Ifølge denne rapport har T vedstået sin forklaring om Ole B. Hansens overgivelse af en kuvert med 800.000 kr. til J.

U afgav forklaring om disse omstændigheder til norsk politi den 2. juli 1990, hvor hun bl.a. forklarede følgende (dansk oversættelse):

"Fredag den 27. april (1990) fik hun besøg af maskinchefen J. Han boede hos vidnet frem til torsdag den 1. maj (1990), da han drog til Tyskland for at besøge sin mor. De snakkede meget om branden. Der fremkom ikke noget i de samtaler, som kan sættes i forbindelse med en brandstiftelse.

Han fortalte bl.a., at han havde fået sin betaling (oppgjør) af rederiet for den tid, han havde arbejdet ombord. Han fortalte ikke, hvor meget dette var, eller hvad han havde fået betaling (oppgjør) for, men hun forstod det således, at det var det, han legalt havde krav på. Han havde ikke været tilsluttet noget forbund, noget hun tror, derfor tror hun, at han ville have dette ordnet, før han forlod Skandinavien. Han fortalte allerede, mens de var i København under søforhøret, at han ville have dette ordnet. Det var først, efter at han kom på besøg hos vidnet, at han fortalte, at han havde fået sin betaling. Beløbets størrelse eller overlevering har vidnet ikke set."

Der foreligger yderligere i sagen en skrivelse af 18. februar 2003 fra U, hvori hun bl.a. anfører følgende:

"Jeg har aldrig været til stede på et hotelværelse, hvor Ole B. Hansen har overleveret en tyk konvolut til J og i denne sammenhæng talt om penge. Dette er usandt.

Til orientering, så har jeg fået at vide, at T, heller aldrig har udtalt dette.

I de nævnte dokumenter fremgår det også, at den tykke konvolut indeholdt 800.000 kr. Q bygger denne information på vidneforklaringer fra T og mig selv, som betyder, at vi må have set og talt disse penge. Dette er usandt, og jeg tillader mig at bruge formuleringen: Helt vildt.

Vidnet siger, at T og undertegnede har sagt dette til ham. Jeg kan oplyse, at jeg i dag ikke kan huske, at jeg nogen sinde har talt med Q. Jeg ved ikke engang, hvordan han ser ud. Det er muligt, at jeg har truffet ham ved større arrangementer, som er afholdt senere, men uden at jeg kan huske dette..."

Hverken J eller Ole B. Hansen har afgivet forklaring om den omhandlede episode.

Det bemærkes, at disse oplysninger i første række vedrører brandstiftelsen, herunder hvem der må anses for at have påsat branden, og ikke ejer- og forsikringsforhold, som har været undersøgt af de danske myndigheder.

Jeg finder ikke, at disse oplysninger om overleveringen af en kuvert til J giver grundlag for at iværksætte yderligere undersøgelser.

Jeg har herved lagt vægt på, at forklaringen fra T allerede forelå i 1990, uden at det har givet de norske myndigheder, der foretog efterforskningen af brandstiftelsen, anledning til at foretage yderligere.

Jeg finder således heller ikke, at disse oplysninger på nogen måde bestyrker mistanken om, at SeaEscape Cruises Ltd. var den reelle ejer på brandtidspunktet, ligesom jeg finder oplysningerne fra T meget lidt konkrete. Det fremgår således ikke, hvorfor J skulle have modtaget penge, ligesom T i sin oprindelige forklaring til politiet understregede, at hun ikke havde set nogle penge blive overleveret. Hertil kommer, at vidnet U, som er det eneste andet vidne til denne episode, helt afviser T's forklaring.

Det anføres, at: Maskinmester J havde økonomiske interesser i SeaEscape Cruises Ltd

Det er af Mike Axdal anført, at J havde en økonomisk interesse i branden og dermed i den udbetalte forsikringssum, fordi han havde ikke nærmere præciserede eller dokumenterede økonomiske interesser i SeaEscape Cruises Ltd. Det er ligeledes anført, at J efter branden er blevet ansat som vicedirektør i International Shipping Partners Ltd., hvor A er direktør.

Oplysningen om, at J som følge af økonomiske interesser i SeaEscape Cruises Ltd. skulle have haft en interesse i branden, er helt udokumenterede. Jeg finder allerede derfor ingen anledning til at foretage yderligere i den anledning.

For så vidt angår ansættelsesforholdet hos International Shipping Partners Ltd., fremgår det af selskabets hjemmeside, at J siden 1991 har været ansat i selskabet, og at han på nuværende tidspunkt er vicedirektør for tekniske indkøb og specielle projekter. Det forhold, at Steinhauser fra 1991 har været ansat i International Shipping Partners Ltd., giver efter min opfattelse ikke i sig selv anledning til at foretage yderligere.

Andre forklaringer om branden og om mulige gerningsmænd

Mike Axdal har henvist til en forklaring, som Q i maj 2000 har afgivet til Lensmanden i Fana, Norge.

Det fremgår af denne forklaring bl.a., at en norsk journalist fra ugebladet Sø og Hør i 1999 havde en samtale med Ole B. Hansen i Spanien, hvorunder Ole B. Hansen skulle have udtalt, at han vidste, hvem der stod bag branden, og at motivet til branden var forsikringsvindel. Ole B. Hansen skulle endvidere have udtalt, at gerningsmanden ikke var den danske statsborger, som de norske myndigheders undersøgelser pegede på.

Ifølge Q har journalisten efterfølgende fortalt ham om Ole B. Hansens udtalelser, selv om udtalelserne ikke fremgik af det trykte interview med Ole B. Hansen.

Q har også peget på, at M, som var tidligere ejer af færgeruten, og som var med som passager på skibet på sejladsen den 6. – 7. april 1990, kan være gerningsmand til branden. M skulle være blevet kraftigt alkoholpåvirket under sejladsen. Motivet til brandstiftelsen kunne ifølge Q være, at M havde økonomiske problemer som følge af transaktionerne med Henrik Johansen, og at han derfor ville hævne sig på ham ved at påsætte branden. Ifølge denne teori skulle M have samarbejdet med et besætningsmedlem. Det fremgår af sagen, at M omkom ved branden.

Jeg finder ikke, at oplysningerne fra Q er af en sådan karakter, at de giver mig anledning til at foretage yderligere undersøgelser af sagen. Oplysningerne vedrørende M er således ren spekulation.

For så vidt angår de påståede udtalelser til journalisten fra Se og Hør har disse en sådan karakter, at jeg ikke finder grundlag for at foretage yderligere.

Mike Axdal har endvidere peget på, at chefpurseren ombord på skibet kunne være gerningsmanden, fordi han efter branden angiveligt har haft en uforklarlig god økonomi. Denne teori støtter sig endvidere på, at det pågældende besætningsmedlem havde en universalnøgle til skibet.

Jeg finder også, at disse oplysninger har karakter af ren spekulation.

Adgangen til skibet efter det blev bragt til Lysekil og under skibets placering i København

Mike Axdal har anført, at skibet, da det i slutningen af april 1990 ankom til København, var tømt for diverse ejendele. Efter Mike Axdals opfattelse har der således været personer ombord for at fjerne bevismidler.

Endvidere har Mike Axdal oplyst, at han under søforklaringen i København i april 1990 overhørte en samtale mellem Ole B. Hansen og en anden person. Ifølge Mike Axdals forklaring skulle Ole B. Hansen have udtalt noget i retning af, at ”vi skal have en ombord og hente det ud fra pengeskabet, koste hvad det vil, det skal bare fjernes.” Mike Axdal videregav disse oplysninger til politiet.

Mike Axdal anfører endvidere, at den efterforskende polititjenestemand hos Politimesteren på Frederiksberg skulle have oplyst, at der blev iværksat en undersøgelse, men at politiet manglede nøgler til pengeskabene. Politiet fik dog pengeskabene sprængt, men de var tomme.

Det fremgår af sagen, at registreringsgruppen fra Oslo Politi den 30. april 1990 anmodede politiet på Frederiksberg om at få tre pengeskabe på skibet åbnet. Politiet kunne efter kontakt til Ole B. Hansen ikke finde de rette nøgler til pengeskabene. På denne baggrund blev et af pengeskabene den 2. maj 1990 sprængt op. I dette pengeskab fandt politiet fem forseglede kuverter indeholdende koder og nøgler til de øvrige pengeskabe på skibet. Disse effekter blev udleveret til rederiet. Et andet pengeskab blev ligeledes sprængt, og dette pengeskab indeholdt diverse jetoner til brug ved roulettespil. Endelig blev et tredje pengeskab åbnet ved hjælp af et brækjern. Dette pengeskab var tomt.

Om bevogningsforholdene vedrørende Scandinavian Star under skibets placering i København fremgår det af en politirapport af 18. maj 1990, at det efter anmodning fra norsk politi blev besluttet ved skibets ankomst at etablere fuldstændig politimæssig afspærring ved båden, således at til- og fragang blev kontrolleret og registreret. Skibet blev således betragtet som et gerningssted.

Det fremgår yderligere af politirapporten, at bevogtningen fra den 18. maj 1990 overgik fra politiet til et privat vagtværn, men at bevogtningen skete efter samme principper som under politiets bevogtning af skibet.

Af en politirapport af 27. juli 1990 fremgår, at Oslo Politi den 24. juli 1990 meddelte, at de norske myndigheder ikke ønskede skibet opretholdt som gerningssted efter den 25. juli 1990, hvorefter bevogtningen ophørte.

Jeg anser det på nuværende tidspunkt for nyttesløst at iværksætte en undersøgelse af, hvilke personer der måtte have haft adgang til skibet under dets placering i København fra april – juli 1990.

Det anføres, at: Den samme advokat repræsenterede DFDS og var advokat for SeaEscape

Mike Axdal har anført, at advokat O både var bestyrelsesformand i DFDS Holding og advokat for SeaEscape Cruises Ltd. Det er således Mike Axdals opfattelse, at advokat O kunne styre, hvilke oplysninger der kom frem under sagen.

Jeg har forstået Mike Axdal således, at dette påståede personsammenfald er en indikation for, at der var en forbindelse mellem DFDS, Fjerde Sø og Assuranceforeningen Skuld. Han har således i samme brev anført, at en række personer, som har underskrevet dokumenter i sagen, bør undersøges nærmere.

Jeg må ligeledes forstå Mike Axdal således, at denne forbindelse kan være en bekræftelse af, at forsikringselskaberne har været informeret om, at brandstiftelsen var et led i et forsøg på at få forsikringssummen udbetalt.

Det fremgår af sagen, at advokat O under søforklaringen i april 1990 repræsenterede forsikringselskabet Fjerde Sø, mens han ikke under sagen repræsenterede SeaEscape Cruises Ltd., som bl.a. var repræsenteret af advokater fra de engelske advokatfirma Holman Fenwick & Willan. Det var således også advokat O, der under søforklaringen på vegne af Fjerde Sø og Assuranceforeningen Skuld redegjorde for skibets forsikringsforhold.

Efter min opfattelse er de forhold, som Mike Axdal har anført rene påstande og ubekræftede teorier, der savner enhver form for dokumentation.

Jeg finder ikke på denne baggrund anledning til at foretage yderligere undersøgelser vedrørende dette spørgsmål, og jeg har således intet grundlag for at antage en sammenhæng som påstået af Mike Axdal.

Det anføres, at: Flere andre skibe, som SeaEscape Cruises Ltd. har ejet, har været udsat for brande under mystiske omstændigheder

Jeg har forstået Mike Axdals bemærkninger således, at han mener, at den omstændighed, at der tidligere er opstået brande på skibe tilhørende SeaEscape Cruises Ltd., peger på, at det var SeaEscape Cruises Ltd., der stod bag branden på Scandinavian Star.

Mike Axdal har anført, at der i perioden fra 1984 til 2000 har været brand på 10 skibe udover Scandinavian Star, som ifølge Mike Axdals oplysninger er skibe med tilknytning til SeaEscape Cruises Ltd. Han har endvidere vedlagt en nyhedsartikel fra internettet (kilden er ikke oplyst), hvoraf det fremgår, at et skib SS Seabreeze, som er et af de 10 skibe, sank, men at det lykkedes at redde besætningen på 34 personer. Der var ingen passagerer om bord. I artiklen anføres det, at A var ”managing owner” for skibet. Ifølge Mike Axdal skete ulykken i december 2000. Herudover har Mike Axdal fremsendt en rapport fra den amerikanske kystvagt dateret den 28. december 1985 vedrørende en brand på skibet Scandinavian Sea tilhørende DFDS Sea Cruises Ltd. Det fremgår af rapporten, at brandårsagen formentlig ikke bliver opklaret, men at den mest sandsynlige brandårsag var forsætlig eller hændelig antænding af noget materiale ombord. På baggrund af undersøgelserne i sagen indstillede kystvagten, at sagen blev henlagt.

Der foreligger ikke i øvrigt nærmere oplysninger om de påståede brande, og under alle omstændigheder vil forudgående eller efterfølgende brande på andre skibe ikke i sig selv være bevis for, at SeaEscape Cruises Ltd. også var den reelle ejer af Scandinavian Star på brandtidspunktet, og at selskabet stod bag branden på skibet.

Et vidne V, der efter det oplyste skulle have indsigt i International Shipping Partners Ltd., skulle ifølge oplysningerne i anmodningerne om genoptagelse kunne bekræfte, at flere af brandene var motiveret af forsikringsudbetalinger. Vidnet skulle også have forklaret, at han fra kaptajn R skulle have fået oplyst, at Henrik Johansen og Ole B. Hansen fik penge for at påtage sig straffen og ansvaret i anledning af branden.

Der er også i dette tilfælde tale om anden- og tredjehåndsuplysninger. For så vidt angår den eventuelle betaling af Henrik Johansen og Ole B. Hansen skal jeg henvise til mine bemærkninger ovenfor vedrørende vidnet P's forklaring.

Oplysninger i programmet ”Fornemmelser for mord”

Mike Axdal har henledt min opmærksomhed på programmet ”Fornemmelser for mord”, der den 3. oktober 2004 blev vist på tv-kanalen TV-Norge.

På denne baggrund har jeg gennem den norske rigsadvokat rekvireret en optagelse af programmet.

Første del af programmet omhandler branden og redningsarbejdet. Der er bl.a. et interview med Mike Axdal. Endvidere gennemgås i denne del af programmet Mike Axdals antagelser om motivet for bran-

den. I anden del af programmet medvirker to kvindelige clairvoyante. Det fremgår, at de, inden de iværksatte deres undersøgelser, var blevet gjort bekendt med, at sagen drejede sig om branden på Scandinavian Star. I tredje del af programmet medvirker bl.a. en privat efterforsker Leif A. Lier, der finder, at den danske rigsadvokat bør genoptage efterforskningen, og at der bør nedsættes en kommission. Det fremgår ikke, på hvilket grundlag Leif A. Lier har foretaget denne vurdering.

Oplysningerne i det norske tv-program giver mig ikke anledning til at foretage yderligere. En række af oplysningerne er identiske med oplysninger, som jeg tidligere har modtaget fra Mike Axdal, og som jeg har foretaget en vurdering af. Jeg finder endvidere ikke, at de undersøgelser, som blev foretaget af de kvindelige clairvoyante, giver grundlag for at foretage yderligere.

8. Sammenfatning af min begrundelse for ikke at iværksætte yderligere efterforskning

Det fremgår af afsnit 6.2. og 6.3., at jeg ikke har fundet, at oplysningerne vedrørende ejer- og forsikringsforholdene giver mig anledning til at genoptage efterforskningen i sagen.

For så vidt angår ejerforholdene er det min opfattelse, at det ikke på baggrund af de foreliggende oplysninger med fuldt tilstrækkelig sikkerhed endeligt kan fastlægges, hvem der var ejer af skibet på tidspunktet for branden. Uanset at der er en række uafklarede spørgsmål vedrørende salget af Scandinavian Star, er det på baggrund af de foreliggende oplysninger min opfattelse, at salget af Scandinavian Star mellem SeaEscape Cruises Ltd. og K/S Scandinavian Star var et reelt salg, som havde til formål at indsætte et nyt skib på færgeruten mellem Frederikshavn-Oslo, og jeg er endvidere mest tilbøjelig til at antage, at K/S Scandinavian Star på tidspunktet for branden var ejer af skibet. Det ændrer ikke ved min vurdering, at der ikke på tidspunktet for branden var sket registrering af overdragelsen.

Jeg har endvidere ikke fundet, at der er grundlag for at antage, at ejerforholdene vedrørende skibet ved fornyet efterforskning i dag vil kunne afklares yderligere.

Den omstændighed, at der foreligger ubesvarede spørgsmål vedrørende ejerforholdene, giver ikke i sig selv grundlag for at antage, at disse uklarheder har haft til formål at dække over omstændigheder i forbindelse med branden, eller at de personer, der har været involveret i aftalerne om overdragelse af skibet, har gjort sig skyldig i brandstiftelse efter straffelovens § 180.

Det er endvidere min opfattelse, at der ikke er uklarheder vedrørende forsikringsforholdene. I denne forbindelse er det kaskoforsikringen, som blev tegnet hos Fjerde Sø, som er mest interessant. Henset til, at registreringen af ejerskiftet og betalingen af købesummen ikke var sket, giver det mig ikke grundlag for at iværksætte yderligere efterforskning, at SeaEscape Cruises Ltd. var medforsikret.

De oplysninger, der foreligger i sagen, giver mig ikke grundlag for at antage, at købesummen ikke skulle svare til den reelle værdi af skibet. Dette oplyser skibsmægleren, ligesom forsikringselskabet, der også har indsiget i disse forhold, heller ikke har haft indvendinger imod en forsikringssum på 24 mio. USD.

Hertil kommer, at forsikringselskabet heller ikke under sagens behandling har rejst spørgsmål om forsikringsbedrageri.

Der er således heller ikke forhold i forbindelse med forsikringstegningen, som giver mig anledning til at iværksætte yderligere efterforskning, ligesom jeg også på dette punkt finder det tvivlsomt, om der vil kunne fremkomme nye afgørende oplysninger ved gennemførelse af efterforskning i dag.

For så vidt angår de øvrige forhold, der er gjort gældende i anmodningerne om genoptagelse, herunder navnlig i anmodningerne fra Mike Axdal, er der i vidt omfang tale om påstande og spekulationer og om forklaringer fra udenforstående personer, der ikke har været direkte involveret i de begivenheder, som de har fortalt om. Jeg har ikke fundet, at disse påstande og forklaringer giver mig anledning til at foretage fornyet efterforskning, idet jeg også herved har lagt vægt på, at jeg ikke finder, at det ved fornyet efterforskning i dag vil være muligt at tilvejebringe væsentlig nye oplysninger.

Samlet er det således min opfattelse, at oplysningerne i sagen ikke giver grundlag for at antage, at yderligere efterforskning i sagen kan føre til, at der vil kunne rejses tiltale mod enkeltpersoner for overtrædelse af straffelovens § 180. Jeg har i den forbindelse heller ikke fundet, at der foreligger sådanne oplysninger, som kunne pege på, at andre personer har medvirket til eller planlagt branden, at dette forhold bør undersøges yderligere.

Jeg har ikke derved udelukket, at en eller flere personer som anført i anmodningerne om genoptagelse kan have haft en økonomisk gevinst som følge af branden på Scandinavian Star.

Jeg har imidlertid ikke fundet, at jeg på baggrund af de foreliggende oplysninger kan sandsynliggøre et sådant motiv, ligesom jeg heller ikke finder, at jeg ved fornyet efterforskning vil kunne tilvejebringe yderligere oplysninger, der kan bestyrke påstandene om et motiv.

Et motiv er imidlertid heller ikke tilstrækkeligt for domfældelse for overtrædelse af straffelovens § 180. Selvom det måtte være muligt at sandsynliggøre et motiv, skal det, for at der kan ske domfældelse for overtrædelse af straffelovens § 180, kunne bevises, at enkeltpersoner, der eventuelt kan have haft et motiv, rent faktisk har påsat branden eller har fået andre personer til at påsætte branden.

De foreliggende oplysninger giver mig intet grundlag for at antage, at en eller flere af de personer, som opmærksomheden henledes på i anmodningerne om genoptagelse, har påsat branden eller været medvirkende hertil. Jeg finder heller ikke, at der er fremlagt oplysninger, som peger på, at yderligere efterforskning vil kunne tilvejebringe det fornødne mistankegrundlag. I den forbindelse bemærkes, at rene spekulationer, forlydender og påstande, herunder om forhold før og efter branden, ikke vil kunne tjene som bevis under en straffesag, ligesom anden- og tredjehåndsuplysninger fra udenforstående personer som udgangspunkt ingen bevisværdi har, medmindre sådanne oplysninger på anden vis kan bekræftes.

Stena Cargo Line Ltd. køber Scandinavian Star	Årsskiftet 1983-1984
Stena Cargo Line Ltd. charter ud til Stena Cruise Line Ltd, der har købsoption	Midten af 1980'erne
Stena Cruise Line Ltd. chartrer videre med købsoption til SeaEscape Cruises Ltd.	Midten af 1980'erne
VR Da No ApS chartrer Sardinia Nova til indsættelse på ruten Oslo-Frederikshavn	Efteråret 1989
Aftale om salg af Scandinavian Star mellem SeaEscape Cruises Ltd. og VR DaNo ApS	23. januar 1990
K/S Scandinavian Star chartrer Scandinavian Star til Shipping Project Ltd.	1. marts 1990
SeaEscape Cruises Ltd. køber Scandinavian Star af Stena Cargo Line Ltd. Salget registreres samme dag i skibsregisteret	30. marts 1990 kl. 17.00
K/S Scandinavian Star indsættes som køber af VR DaNo ApS, og der indgås herefter aftale om levering og accept af skibet mellem SeaEscape Cruises Ltd. og K/S Scandinavian Star	30. marts 1990 kl. 17.20
Aftale om charter af Sardinia Nova udløber	31. marts 1990
Scandinavian Stars første sejlads mellem Frederikshavn og Oslo	1. april 1990
Brand på Scandinavian Star	7. april 1990
Salget af Scandinavian Star fra SeaEscape Cruises Ltd. til K/S Scandinavian Star registreres i skibsregisteret	30. august 1990
K/S Scandinavian Star sælger Scandinavian Star til St. Thomas Cruises Ltd.	8. februar 1994

Tidslinje vedrørende ejerforhold mv. til Scandinavian Star (BILAG 2)