

Folketingets Retsudvalg

Oslo, 21. oktober 2020

FORESPØRGSEL OM SCANDINAVIAN STAR

Det vises til det bakgrunnsdokumentet datert 20. oktober 2020 til Retsudvalgets forberedelser til dagens høring og den kommende forespørgselsdebat.

Dokumentet beskriver godt den tidligere behandling av Scandinavian Star.

Jeg ser behov for å ytterligere dokumentasjon for mitt notat datert 19. oktober 2020:

VEDLAGT:

- Brev datert 9. april 1990 fra advokatfirma Reumert & Partnere til Søforklaringen
- Brev datert 25. april 1990 fra advokatfirma Reumert & Partnere til Politiet
- Granskingsudvalgets rapport, NOU 1991: 1A, kap. 5
- Oslopolitiets prosjektrapport forut for ny etterforskning, side 112 og 114
- Oslopolitiets påtegning 13. februar 2017 om at rederiansvaret ikke er etterforsket

Det siste dokumentet ligger også som vedlegg til kommentaren.

Dette vedlegges som dokumentasjon på mitt budskap om at ansvaret for driften av Scandinavian Star aldri er etterforsket eller gransket, verke i Norge eller Danmark.

Med vennlig hilsen



Jan Harsem

Tlf.: 00 47 – 95 77 11 99

Epost: jan@harsem.no

09/04 '90 15:18 33933510
09/04 '90 13:39 020

JUSTITSHIN. --- INDUSTRI MIN 002/008
SØ- & HANDELSRET --- JUSTITSHIN. 001

REUMERT & PARTNERE

ADVOKATFIRMA

B R I N G E S

BREDGÅDE 60, 1260 KØBENHAVN K TELEFON 33 83 33 88
TELEK 10330 MILAV, FAX 33 83 33 69, CIRRO 3 95 84 10

BØREN THORSEN
V. VICTOR HANSEN
FINN HJALSTED LL.M.
OLAF ESKILDSEN
BENT NIELSEN
PETER PREIS
ØV. ROSENMEYER PAULSEN
ULRIK JACOBSEN
MARIANNE PHILIP LL.M.

SUZANNE MELSTEEN
HANS HENRIK SKJØDT
DORTE WAHL
CHRISTIAN KENNINGS
CARSTEN RAASTEEN
PER ZERMAN LL.M.
HENRIK TRAL JANTZEN
JENS ROSTOCK-JENSEN
CHRISTIAN DYVIG

Nr. SF 3/90 Modtaget 9/4
Sø- og Handelsretten. - 1990

Sø- og Handelsretten
Bredgade 70
1260 København K

9. april 1990
SRP/ci - 19424

Att. Retspræsident Frank Poulsen

Vedr. m.s. "Scandinavian Star" - søforklaring

I fortsættelse af telefonsamtale mellem min partner Bent Nielsen og Rettens præsident den 7. ds. skal jeg herved for god ordens skyld bekræfte, at jeg som advokat for rederiet for m.s. "Scandinavian Star" har anmodet om søforklaring til fastlæggelse af alle omstændigheder i forbindelse med skibets brand den 7. ds.

I forbindelse med branden er et større antal passagerer omkommet, ligesom der er tale om betydelige personskader og materielle tab.

M.s. "Scandinavian Star" blev overtaget af rederiet K/S Scandinavian Star den 30. f.m., jf. vedlagte Protocol of Delivery and Acceptance.

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

Kommanditselskabets komplementar er Sea Lion Ltd., et Bahama-registreret selskab, medens kommanditisten er Superflex Shipping Aps, ligeledes med hjemsted på Frederiksberg.

Skibet var på tidspunktet for branden endnu ikke endeligt registreret som øjet af K/S Scandinavian Star. Baggrunden herfor var, at den sælgerfinansiering, der var aftalt som at led i K/S Scandinavian Stars erhvervelse af skibet, ikke var dokumentmæssigt færdiggjort.

LONDON: REUMERT & PARTNERE - ONE KNIGHTSBRIDGE COURT, LONDON EC4A 3DF, ENGLAND
TELEF. (011 444 4466. INT. 444 4 220 4400 - TELEK 446001 - TELEFAX (011 444 4400)

09/04 '90 15:18 TR99998510
09/04 '90 13:39 D020

JUSTITEMIN. --- INDUSTRI MIN
SØ- & HANDELSRET --- JUSTITSHIN.

003/009
2002

- 2 -

Som følge heraf var det aftalt at udskyde overførelsen i skibsregisteret for Bahama oprindeligt til den 6. april 1990, senere til den 9. april 1990.

For skibet er tegnet kaskoforsikring i Fjerde Sø Forsikrings- selskab A/S, medens skibets ansvarsforsikring er afdækket i Assu- ranceforeningen SKULD (Gjensidige) Norge, den danske afdeling.

Jeg vedlægger til orientering kopi af bekræftelserne herpå fra henholdsvis Fjerde Sø Forsikringselskab A/S og Assurancefor- eningen SKULD, begge dateret den 30. marts 1990.

Forud for afholdelsen af søforklaringen vil yderligere do- kumentation blive overbragt, ligesom der vil fremkomme lister over de officerer og besætningsmedlemmer, der foreslås afhørt.

Med venlig hilsen
REUMERT & PARTNERE


Sven Rosenmejer Paulsen

BREDGADE 25, 1250 KØBENHAVN K TELEFON 33 93 39 50
TELEF 15333 MILÅN FAX 33 93 39 50 GIND 2 06 04 13

ULAF ESKILSEN
BENT NIELSEN
PETER PREIS
SV ROSENMEYER PAULSEN
ULRIK JACOBSEN
MARIANNE PHILIP LL M

CHRISTIAN HENNINGS
CARSTEN RAASTEEN
PER ZERMAN LL.M.
HENRIK THAL JANTZEN
JENS ROSTOCK-JENSEN
CHRISTIAN DYVIG

BILAG 34

Kriminalpolitiet
Frederiksberg Politi
Howitzvej 30
2000 Frederiksberg
Att: Hr. Leif Christensen

25. april 1990

Fremlagt i
Sø- og Handelsretten
27 APR. 1990

SRP/MLP

x29/a5

Vedr.: "SCANDINAVIAN STAR"

I fortsættelse af telefonsamtale hermed oversigt over involverede selskaber:

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 kl. 05:02 pm.

På samme tidspunkt overtog K/S Scandinavian Star skibet i henhold til en "Delivery and Acceptance Protocol" underskrevet på vegne af Sea Escape Cruise Ltd. af Niels Erik Lund 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 tidscerteparti med V.R. DA-NO ApS, der er et dansk anpartsselskab med hjemsted i Frederikshavn. V.R. DA-NO ApS 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 forudsat, 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 Skibsregistret 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 Skibsregistret, at registreringen ville blive foretaget mandag den 9. april, kl. 10:00.

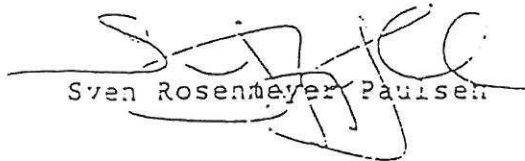
På grund af branden ombord på "SCANDINAVIAN STAR" den 7. april meddelte Skibsregistret den 9. april, at man ikke ville foretage nogle ændringer i registreringen, før det var klarlagt, om skibet kunne registreres og overdragelsen gennemføres. Man lagde herved vægt på de omfattende skader, skibet havde 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.

Jeg håber hermed at have klarlagt selskabsstrukturen og be-
givenhedsforløbet, og jeg står selvsagt til Deres disposition for
besvarelse og eventuelle supplerende spørgsmål.

Med venlig hilsen

REUMERT & PARTNERE


Sven Rosenmeyer Paulsen

**FOTOKOPIENS RIGTIGHED
BEKRÆFTES**

Sø- og Handelsretten den - 6. DEC. 1995...



Beryl Skov
ass.

087299 01 0001.2193
70000-00000/00

06.12.95 RA
100.00 K



NOU

NORGES OFFENTLIGE UTREDNINGER

«Scandinavian Star»- ulykken, 7. april 1990

HOVEDRAPPORT

NOU 1991: 1A



5. Rederiet – overdragelsen

5.1 VR DANO-GRUPPEN – EIERFORHOLD

Beskrivelsen tar utgangspunkt i hvordan eierforholdene til «Scandinavian Star» ville være når VR DaNo-gruppen var blitt eier av skipet. Hvorvidt eiendomsretten var gått over pr. 7. april 1990, har utvalget ikke tatt stilling til, jf. 5.3.

«Scandinavian Star» ble eid og drevet av selskaper i VR DaNo-gruppen. VR DaNo-gruppen er ikke en juridisk enhet. Det er en gruppe av selskaper som arbeider nært sammen og som alle eies og kontrolleres av Henrik Johansen med familie. Det er stort sett de samme personene som sitter i styrene i alle selskapene der, de er også direktører i selskapene.

Granskningsutvalget bygger under dette punktet i det alt vesentlige på det som kom frem i sjøforklaringen, bilagene til sjøforklaringen, politiforklaringene og opplysninger fra VR DaNo-gruppen. Når utvalget nedenfor refererer til opplysninger mottatt fra rederiet, menes opplysninger meddelt utvalget gjennom VR DaNo-gruppens advokat.

«Scandinavian Star» ble eid av *K/S Scandinavian Star*.

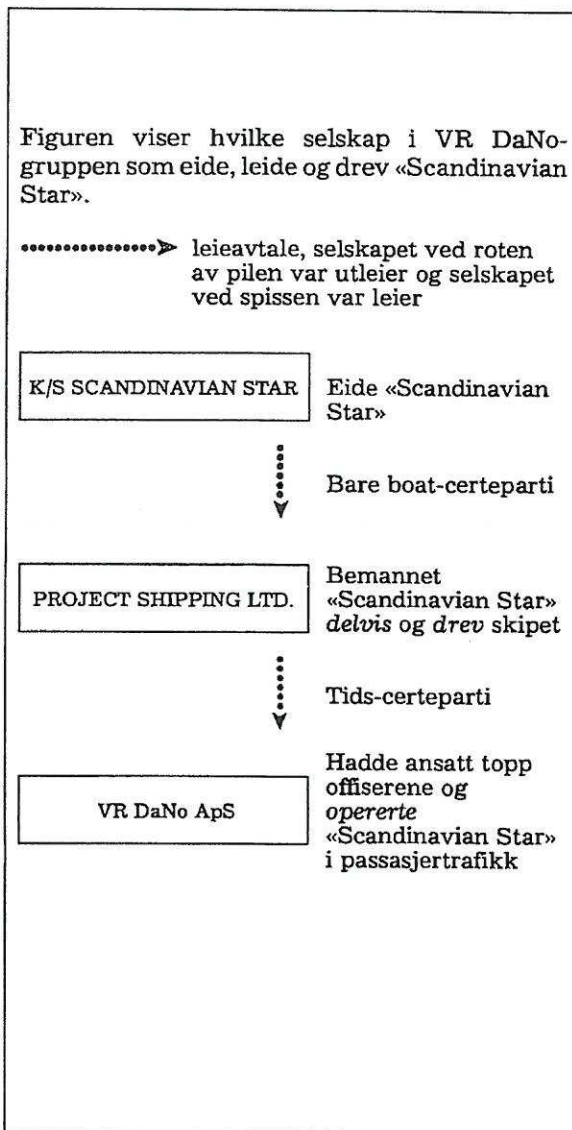
K/S Scandinavian Star leide skipet ut til *Project Shipping Ltd.* Utleien var et bare boat-certeparti (basert på standardkontrakten *Barecon A*). Ved et bare boat-certeparti leies det ubemannede skipet ut, for øvrig er skipet driftsklart. Leieavtalen var inngått i Paris 1. mars og raten var \$ 12.500 pr. dag.

Project Shipping Ltd. leide skipet videre til *VR DaNo ApS*. Her var det et tids-certeparti (basert på standardkontrakten *Baltimex 1983*). Dette vil si at skipet ble leid ut med besetning. Denne avtalen var inngått 2. mars i Fredrikshavn. Her var raten \$ 22.500 pr. dag.

Direktør Ole B. Hansen opplyste i sjøforklaringen at dette bare var et delvis tids-certeparti. Bakgrunnen for dette var at *Project Shipping Ltd.* ikke bemannet skipet fullt ut. De offiserene som tidligere hadde seilt med «*Holger Danske*» var ansatt i *DaNo Ferry A/S*.

Gruppen består av flere deler. I relasjon til «*Scandinavian Star*» er det to deler som er interessante, én del som eide skipet, og én del som drev det. Selskapene som eide skipet var *K/S Scandinavian Star*, *Sea Lion Ltd.*, *Superflex Shipping ApS*, og *Matrikkel nr. 4 bh ApS*.

Fig. 5.1



K/S Scandinavian Star er et dansk kommandittselskap. Det eier «*Scandinavian Star*». *K/S Scandinavian Star* blir eid av *Sea Lion Ltd.* som komplementar og *Superflex Shipping ApS.* som kommandittist. Et kommandittselskap eies alltid av en komplementar og en eller flere kommandittister. Komplementaren er fullt ansvarlig for kommandittselskaps forpliktelser. Kommandittister hefter bare med sitt innskudd. Henrik Johansen er direktør i *K/S Scandinavian Star*. Selskapet har ikke noe styre.

Rederiet opplyser at grunnen til at det hadde et dansk kommandittselskap som eier, var at det ønsket å ha avskrivningsmuligheter i Danmark.

Sea Lion Ltd. er registrert på Bahamas. Det er komplementar i K/S Scandinavian Star. *Sea Lion Ltd.* eies av *Superflex Shipping ApS.* I *Sea Lion Ltd.* er Henrik Johansen direktør og Ole B. Hansen er sekretær. Selskapet har ikke noe styre. Rederiet opplyser at *Sea Lion Ltd.* hadde som oppgave å være komplementar i K/S Scandinavian Star.

Superflex Shipping ApS. er registrert i Danmark. *Superflex Shipping ApS.* er kommandittist i K/S Scandinavian Star. Videre eier *Superflex Shipping ApS.* *Sea Lion Ltd.* På denne måten er det fullt ut *Superflex Shipping ApS.* som eier K/S Scandinavian Star og derigjennom «Scandinavian Star». *Superflex Shipping ApS.* blir eid av Matr. nr. 4 bh ApS. Henrik Johansen er direktør i *Superflex Shipping ApS.* Styret består av Henrik Johansen, Ole B. Hansen og Jørgen Sætofte.

Rederiet opplyser at grunnen til at det ikke lot *Superflex Shipping ApS.* eie skipet alene og direkte var at det da kunne være en plikt å registrere skipet i Danmark.

Matr. nr. 4 bh. ApS. eier *Superflex Shipping ApS.* Matr. nr. 4 bh ApS. blir eid fullt ut av Henrik Johansens barn. Henrik Johansen er direktør i selskapet. Selskapet har ikke noe styre.

En annen del av gruppen drev skipet. Dette var *Project Shipping Ltd., VR DaNo ApS., DaNo Ferry A/S og VR Holding ApS.*

Project Shipping Ltd. er registrert i Monrovia i Liberia. Det var dette selskapet som leide «Scandinavian Star» av K/S Scandinavian Star. *Project Shipping Ltd.* leide skipet videre med besetning til VR DaNo ApS. *Project Shipping Ltd.* blir eid av VR DaNo ApS.

Rederiet har forklart om bakgrunnen for at *Project Shipping Ltd.* ble involvert. Rederiet ønsket ikke at samme selskap skulle eie og drive «Scandinavian Star». Skipet måtte derfor leies ut. Rederiet ønsket at VR DaNo ApS. skulle drive skipet. Videre ønsket rederiet å bruke en del ikke-nordiske besetningsmedlemmer. Rederiet antok at danske og norske fagforeninger ville krevd danske eller norske arbeidsavtaler også for de ikke-nordiske besetningsmedlemmene hvis disse var ansatt i et skandinavisk selskap. Et selskap utenfor Skandinavia (*Project Shipping Ltd.*) ble derfor koplet inn. «Scandinavian Star» ble leid ut – uten besetning – til *Project Shipping Ltd.* Besetningen – med unntak av offiserene fra «Holger Danske» – var ansatt i *Project Shipping Ltd.* *Project Shipping Ltd.* leide så skipet videre til VR DaNo ApS.

Project Shipping Ltd. ble kjøpt inn av VR DaNo-gruppen i forbindelse med «Scandinavian Star». Det var tidligere ikke noen virksomhet av betydning i selskapet.

Ifølge opplysninger fra rederiet var Athanassi Yannaoulatos direktør i *Project Shipping Ltd.* Han fikk befatning med saken som skipsmegler, idet han hadde «Scandinavian Star» i salgskommisjon. Yannaoulatos tilbød etter kjøpet å bistå med andre oppgaver i forbindelse med forsikringer og bemanning. Forsikringene ble imidlertid ikke tegnet gjennom ham. Som et ledd i denne bistanden organiserte han kjøpet av *Project Shipping Ltd.* for VR DaNo ApS. Videre organiserte han administrasjonen av *Project Shipping Ltd.*

VR DaNo ApS. er registrert i Danmark. VR DaNo ApS. leide «Scandinavian Star» på et tids-certeparti fra *Project Shipping Ltd.* Det var VR DaNo ApS. som hadde rettighetene til anløpsplass i Fredrikshavn. Det synes for granskningsutvalget som om VR DaNo ApS. har vært det sentrale selskapet for driften av «Scandinavian Star». Det var VR DaNo ApS. som inngikk kjøpsavtalen for skipet 23. januar. VR DaNo ApS. blir eid av VR Holding ApS. VR DaNo ApS. eier *Project Shipping Ltd.* og DaNo Ferry A/S. Rederiet opplyser at VR DaNo ApS. solgte ca. 30 prosent av billettene til «Scandinavian Star» for turen ulykkesnatten. Ole B. Hansen er direktør i selskapet. Styret består av Henrik Johansen, Ole B. Hansen og Jørgen Sætofte.

DaNo Ferry A/S er registrert i Norge. Aktivenene i DaNo-Linjen A/S ble 8. januar 1990 overdratt til DaNo Ferry A/S. DaNo Ferry A/S overtok også samtlige ansatte, med ett unntak. DaNo-Linjen A/S var Jens C. Hagens selskap, det eide «Holger Danske». DaNo Ferry A/S ble eid av VR DaNo ApS. DaNo Ferry A/S foresto en del av operasjonen av «Scandinavian Star».

De av offiserene på «Scandinavian Star» som hadde seilt med «Holger Danske», var ansatt i DaNo Ferry A/S. Rederiet opplyser at DaNo Ferry A/S solgte ca. 70 prosent av billettene til ulykkesturen. Ole B. Hansen er direktør i selskapet. Styret besto av Henrik Johansen, R. Hagen og nå avdøde skipsreder Jens C. Hagen.

VR Holding ApS. er registrert i Danmark. Det er VR Holding ApS. som eier alle driftsselskapene. Det er således VR Holding ApS. som eier VR DaNo ApS. Gjennom VR DaNo ApS. eide VR Holding ApS. *Project Shipping Ltd.* og DaNo Ferry A/S. VR Holding ApS. eier videre VR København-Helsingborg ApS. og Vognmandsruten Nyborg-Korsør ApS. Gjennom Vognmandsruten Nyborg-Korsør eier VR Holding ApS. Vognmandsruternes Ejendoms- og Havneanlæg ApS. Det er opplyst at VR Holding ApS. blir eid direkte av Henrik Johan-

sens hustru. Henrik Johansen og Ole B. Hansen er direktører i selskapet. Styret består av Henrik Johansen, Ole B. Hansen og Jørgen Sætofte.

Det er videre en rekke selskaper i gruppen som har vært fremme i saken, uten at de synes å ha vært av sentral betydning. Dette er VR København-Helsingborg ApS., Vognmandsruten Nyborg-Korsør ApS., Vognmandsruternes Ejendoms- og Havneanlæg ApS., Miflemca ApS., Molarco Shipping A/S og Molarco Finans ApS.

VR København-Helsingborg ApS. driver fergetrafikk mellom København (Tuborg havn) og Helsingborg. Selskapet eies av VR Holding ApS. Selskapet ble opprettet i januar 1990, da ble også denne fergetrafikken satt i gang. Ole B. Hansen er direktør i selskapet. Styret består av Henrik Johansen, Ole B. Hansen og Jørgen Sætofte.

Vognmandsruten Nyborg-Korsør ApS. eies av VR Holding ApS. Vognmandsruten Nyborg-Korsør ApS. eier Vognmandsruten Ejendoms- og Havneanlæg ApS. Vognmandsruten Nyborg-Korsør ApS. stilte en garanti for VR DaNo ApS.' forpliktelser etter kjøpekontrakten for skipet. Ole B. Hansen er direktør i selskapet. Styret består av Henrik Johansen, Ole B. Hansen og Jørgen Sætofte.

Vognmandsruternes Ejendoms- og Havneanlæg ApS. eies av Vognmandsruten Nyborg-Korsør ApS. Vognmandsruternes Ejendoms- og Havneanlæg ApS. stilte en garanti for VR DaNo ApS.' forpliktelser etter kjøpekontrakten. Ole B. Hansen er direktør i Vognmandsruternes Ejendoms- og Havneanlæg ApS. Styret består av Henrik Johansen, Ole B. Hansen og Jørgen Sætofte.

VR Shipping ApS. blir eid av Miflemca ApS. I sjøforklaringen 2. oktober opplyste Hans Bergmann at han var ansatt i VR Shipping ApS. Besiktigelsen som ble foretatt av Hans Jürgen Cierpinski i slutten av mars 1990 var bestilt av VR Shipping ApS. Henrik Johansen er direktør i selskapet. Styret består av Henrik Johansen, Ole B. Hansen og Jørgen Sætofte.

Miflemca ApS. eies av Henrik Johansens hustru. Miflemca ApS. eier VR Shipping ApS. Henrik Johansen er direktør i Miflemca ApS. Det er intet styre der.

Molarco Shipping A/S eide Vognmandsrutens ferger på Storebælt. Denne fergevirksomheten ble solgt våren 1990 til Difko LXXI K/S for dkr 362.000.000. Difko LXXI K/S eies av danske kommandittister. Det tilhører ikke Henrik Johansens gruppe av selskaper. Deler av salgssummen herfra ble brukt til å finansiere kjøpet av «Scandinavian Star». Molarco Shipping A/S stilte en garanti for VR DaNos forpliktelser etter kjøpekontrakten. Henrik Jo-

hansen er direktør i selskapet. Styret består av Henrik Johansen, Ole B. Hansen og Jørgen Sætofte.

Molarco Finans ApS. eier Molarco Shipping A/S. Molarco Finans ApS. blir eid 72 prosent av Henrik Johansens barn. Når det gjelder de resterende 28 prosent har rederiet opplyst følgende:

«De resterende 28 prosent eies av personer, der hverken er Henrik Johansen, Ole B. Hansen, disses ægtefæller eller familier.»

Jørgen Sætofte er direktør i selskapet. Styret består av Henrik Johansen, J. Johansen og Jørgen Sætofte.

Anderson Cavendish Inc. og Polycos Shipping Inc. er selskaper i London. Rederiet har opplyst at disse ikke tilhører Henrik Johansens gruppe. Disse selskapene har fungert som mellommenn mellom Shipping Project Ltd. og Wallem Shipmanagement Ltd. i forbindelse med forhyring av besetning. Athanassi Yannaoulatos må ha vært ansatt i, eller nær knyttet til, begge selskapene. Han var for øvrig antakelig også direktør i Shipping Project, som altså inngikk i Henrik Johansens gruppe av selskaper. Det må ha vært et nært forhold mellom Polycos Shipping Inc. og Anderson Cavendish Inc. Dette fremgår bl.a. av et brev datert 15. februar 1990 til Wallem Shipmanagement. Dette brevet er skrevet på brevpapiret som Anderson Cavendish brukte og er undertegnet for hånd med «Polycos».

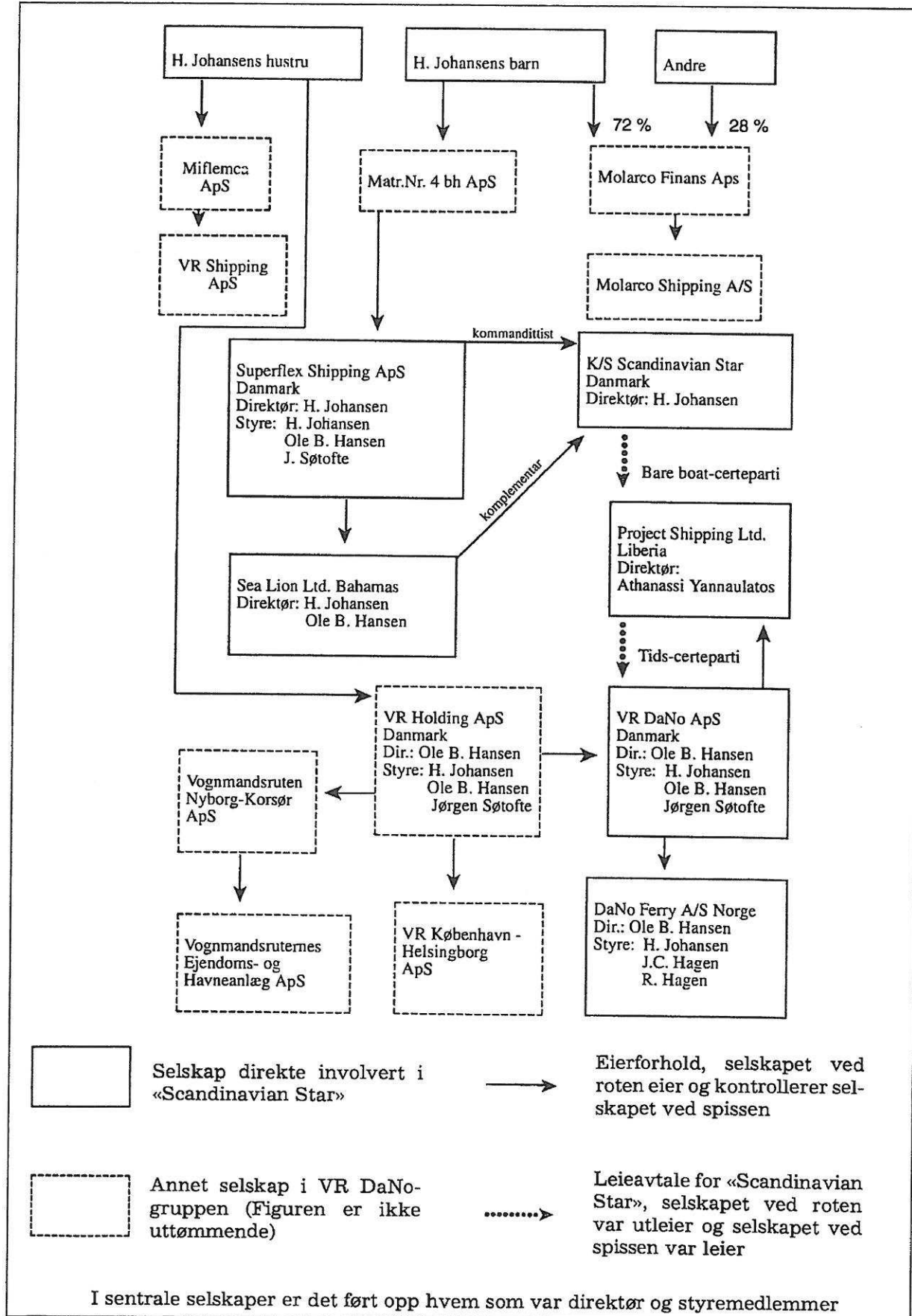
VR DaNo-gruppen er relativt komplisert bygd opp. Oppbyggingen må antas bl.a. å være begrunnet i hensynet til finansiering og begrensning av økonomisk risiko.

Hvis det ikke hadde foreligget en dekkende forsikring, ville erstatningskravene måtte dekkes av selskaper som var involvert i «Scandinavian Star». Se nærmere 12.2 om ansvarsreguleringen i sjøloven. Sjølovens regler om erstatningsansvar bygger på uaktksomhet. Sjøloven plasserer ansvaret hos rederen, § 233, bortfrakteren, § 188, og den som utfører transporten, § 196 annet ledd. Hvilke selskaper som var involvert i «Scandinavian Star» som ville måtte dekke kravene, avhenger av hvilke av selskapene som hadde disse posisjonene.

Den følgende fremstilling bygger på den forutsetning at eiendomsretten var overført til VR DaNo-gruppen v/K/S Scandinavian Star. Som nevnt tar ikke granskningsutvalget stilling til om eiendomsretten var overført, se 5.3. Fremstillingen i de følgende avsnitt bygger videre på fremstillingen i de foregående avsnitt.

Rederen er den som bemanner, utruster og driver skipet. I utgangspunktet er dette eieren

Fig. 5.2 Skjematisk oversikt over selskap i VR DaNo-gruppen.



av skipet. Rederfunksjonen, med det tilhørende ansvar, kan imidlertid overføres fra eieren til andre gjennom avtaler. Det er alminnelig antatt at rederfunksjonen overføres ved et bare boat-certeparti, men ikke ved et tids-certeparti. Dette vil si at rederfunksjonen, med det tilsvarende ansvaret, etter de alminnelige regler påligger Project Shipping Ltd. som bare boat-befrakter.

Avtaleforholdet mellom Project Shipping Ltd. og VR DaNo ApS. avvek ikke ubetydelig fra vanlige tids-certepartier. Etter de foreliggende avtalene skulle VR DaNo ApS. utføre en del funksjoner bare boat-befrakter normalt gjør, bl.a. skulle VR DaNo ApS. stille en del av besetningen. Dette gjør det noe uklart om Shipping Project var reder, muligens var rederfunksjonen overført til VR DaNo ApS. Granskningsutvalget behøver ikke å ta stilling til dette.

Ansvaret som bortfrakter påligger den som har påtatt seg transporten, jf. sjøl. § 171. Det er klart nok at det er den som har utstedt billetter på egne vegne som har påtatt seg transporten. DaNo Ferry A/S må da ha ansvar som bortfrakter, selskapet har utstedt billetter uten å ta forbehold om at det skjedde som fullmektig for et annet selskap. Rederiet har opplyst at også VR DaNo ApS. i Fredrikshavn solgte billetter. Granskningsutvalget har ikke kjennskap til om dette skjedde på egne vegne eller for DaNo Ferry A/S.

Ansvaret som utførende reder påligger det selskapet som drev fergen. Det er uklart hvilket selskap dette egentlig var. Når driftsfunksjonene er så oppsplittet som her, er det naturlig å falle tilbake på den alminnelige rederdefinisjonen ovenfor. Den som har rederansvar har da også ansvaret som utførende transportør.

Etter dette synes det som alminnelig sjørettslig erstatningsansvar bare er aktuelt for tre av selskapene i VR DaNo-gruppen, DaNo Ferry A/S, VR DaNo ApS. og Project Shipping Ltd. Granskningsutvalget vil peke på at dette bare er en liten del av selskapene i gruppen.

5.2 DEN LANDBASERTE ORGANISASJONEN I REDERIET

Fremstillingen under dette punktet bygger på sjøforklaringen, politiforklaringene og opplysninger fra rederiet. Utvalget bemerker at det ved vurderingen av den landbaserte organisasjonen i rederiet har vært et problem for utvalget at det ikke har fått anledning til å stille oppfølgende spørsmål til rederiet i et møte.

Den landbaserte organisasjonen for «Scandinavian Star» besto først og fremst av konto-

rene i Oslo og Fredrikshavn. Disse var overtatt fra DaNo-Linjen A/S. På kontoret i Fredrikshavn var ansatt syv personer, Jens Bille Jacobsen var sjef. På kontoret i Oslo var det ansatt åtte personer, Thor Bønnsdal var sjef. Videre var tre regnskapsmedarbeidere ved gruppens hovedkontor i København beskjeftiget med «Scandinavian Star». DaNo Ferry A/S og VR DaNo ApS. hadde adgang til å trekke inn personale knyttet til andre deler av VR DaNo-gruppen. Det synes imidlertid som om dette bare er gjort i beskjeden grad.

Hele VR DaNo-gruppen ledes og styres av direktør Ole B. Hansen. Han synes å ha en meget sentral og sterk stilling. Granskningsutvalget har inntrykk av at han personlig er med i de fleste avgjørelsene av betydning, i hvert fall de som kunne innebære kostnader av noen størrelse.

Booking av billetter ble ivaretatt av rederikontorene i Oslo og Fredrikshavn. Rederiet opplyser at av billettene til ulykkesturen ble ca. 70 prosent solgt i Oslo og resten i Fredrikshavn. Disse kontorene stod også for en del av innkjøpene til skipet.

Granskningsutvalget har fått opplyst at Bønnsdal var personalsjef for den delen av besetningen som var overtatt fra «Holger Danske». Ut over dette har granskningsutvalget ikke fått opplyst om noen personalsjef eller personansvarlig i rederiet. En del av ansettelsene og forhyringene ble ordnet fra hovedkontoret i København av Ole B. Hansen. Dette gjaldt først og fremst kapteinen, maskinbesetningen og det portugisiske mannskapet.

Rederikontorene i Oslo og Fredrikshavn hadde erfaring fra driften av «Holger Danske». For granskningsutvalget synes det imidlertid som om kompetansen her særlig knyttet seg til den kommersielle driften av skipet. Det synes videre som om disse kontorer i liten eller ingen grad har vært involvert i spørsmål av sikkerhetsmessig betydning i forbindelse med klargjøringen av «Scandinavian Star».

Det fremgår av sjøforklaringen at Hans Bergmann var nautisk rådgiver i VR DaNo-gruppen. Han er fast ansatt, men har ikke noe fast ansvarsområde. Han tilkalles fra oppdrag til oppdrag. Det er opplyst at gruppen har ansatt en konsulent, Jørgen Kongstad, som arbeidet med kjøp, salg og utleie av rederiets skip. Granskningsutvalget har ikke opplysninger som tyder på at Kongstad har særskilt teknisk ekspertise. Ut over dette har granskningsutvalget ikke opplysninger om teknisk ekspertise i rederiet. Det fremgår imidlertid av sjøforklaringen og senere opplysninger fra rederiet at når rederiet hadde behov for teknisk kompetanse, benyttet det seg ofte av konsulenter utenfra.

Rederiet opplyser at ansvaret for sikkerheten først og fremst lå hos kapteinen på «Scandinavian Star». Rederiets inspektør, Hans Bergmann, opplyste i sjøforklaringen 2. oktober at det ikke var noen i rederiets landorganisasjon som hadde ansvaret for sikkerheten på skipene. Da rederiet hadde fergene på Storebælt, var ansvaret for sikkerheten fullt ut overlatt kapteinene, slik skulle det også være på «Scandinavian Star». Rederiet har senere opplyst at kapteinen, når det gjaldt sikkerhets spørsmål, skulle henvende seg direkte til Ole B. Hansen. Det er utvalgets oppfatning at Ole B. Hansen ikke viet sikkerhetsspørsmål tilstrekkelig oppmerksomhet under klargjøringen av «Scandinavian Star».

Det er utvalgets konklusjon på dette punkt at det var en vesentlig mangel at det i rederiets ledelse ikke fantes noen som i tilstrekkelig grad fulgte opp de sikkerhetsmessige sider ved klargjøringen av «Scandinavian Star». Forvarlig drift av et passasjerskip av den aktuelle størrelse forutsetter kontinuerlig oppmerksomhet vedrørende de sikkerhetsmessige sider ved driften, ikke bare fra besetningen, men også fra rederiledelsens side. Utvalget kommer tilbake til dette under 7.8 og 13.2.4.2.

5.3 OVERDRAGELSEN AV SKIPET M.V.

Granskningsutvalget bygger her i all hovedsak på to kilder. Dette er for det første sjøforklaringen med bilag. Derneft er det en redigjøreelse fra det engelske advokatfirmaet Holman, Fenwick & Willan. Denne er datert 10. mai 1990. Holman, Fenwick & Willan representerer SeaEscape Cruises Ltd. (SeaEscape). Dette advokatfirmaet representerte også SeaEscape i forbindelse med overdragelsen av skipet til K/S Scandinavian Star.

Skipets første eier var Compagnie Maritime des Chargeur Reunies. Skipet het da «Masalia». I januar 1984 ble det solgt til Stena Cargo Line Ltd. Skipet skiftet da navn til «Stena Baltica». Senere, i juli samme år, skiftet det navn til «Island Fiesta» og endelig, høsten 1984, til «Scandinavian Star».

Stena Cargo Line leide skipet ut (bare boat charter) til Stena Cruise Line AB. «Scandinavian Star» ble leid videre til SeaEscape Ltd. Dette er et selskap registrert på Bahamas. SeaEscape og Stena Cruise Line hadde begge en opsjon på å kjøpe «Scandinavian Star» inkludert i sine avtaler.

Kjøpsavtalen ble inngått mellom SeaEscape Ltd. – på bakgrunn av kjøpsopsjonen – og VR DaNo ApS. 23. januar. Kjøpesummen var USD 21.700.000. Det skulle betales depositum 16. februar. VR DaNo ApS. hadde rett til å overdra kjøpsavtalene videre. Dette skulle

gjøres ved at VR DaNo ApS. utpekte en annen som kjøper. Overtakelsen av skipet skulle skje i slutten av mars. Antatt leveringstid var 20.-25. mars. I den antatte leveringstiden skulle skipet leveres mot dokumentene. Forutsetningen var at både skipet og dokumentene var klare. Hver part hadde rett til å kansellere avtalen hvis motparten ikke var klar med sin ytelse innen 25. mars. Dette var kanselleringsdato.

Granskningsutvalget antar at VR DaNo ApS. – i hvert fall for en del – skulle bruke inntekter fra salget av Storebælt-fergene til å finansiere dette kjøpet.

Utvalget går ikke inn på enkeltheter ved finansieringen av kjøpet. Hovedtrekket var at SeaEscape skulle låne ut penger til kjøperen mot sikkerhet i skipet. VR DaNo ApS. skulle ordne med dokumentasjon for sikkerhet og lånet.

Depositumet ble ikke betalt 16. februar. Betalingsfristen for depositumet ble utsatt til 23. februar. I denne avtalen betinget SeaEscape seg et avdrag på dkr 10.000.000 allerede i juni 1990. I avtalen garanterte andre selskaper i VR DaNo-gruppen for betalingen. Dette var Vognmandsruten Nyborg-Korsør ApS., Vognmandruterne Ejendoms- og Havneanlæg ApS. og Molarco Shipping A/S. Disse selskapene satte også som sikkerhet sitt krav på betaling fra Difko LXXI K/S. Dette var betaling for salget av fergene på Storebælt.

«Scandinavian Star» ankom Cuxhaven 23. mars 1990. VR DaNo ApS. godkjente den som teknisk klar for levering. Etter den opprinnelige avtalen skulle overdragelsen vært gjennomført innen 25. mars. Overtakelse og kanselleringsdato ble imidlertid utsatt, først til 27. mars og senere til 28. og 30. mars.

Den 28. mars gav VR DaNo ApS. beskjed om at K/S Scandinavian Star skulle være formell kjøper av skipet. Dokumentasjonen for betaling, lån og sikkerhet ble imidlertid ikke ferdig til 30. mars.

Den 29. mars ble SeaEscape og VR DaNo ApS. enige om at «Scandinavian Star» kunne seile til Fredrikshavn. VR DaNo skulle bære alle kostnader forbundet med dette. Den 30. mars ble «Scandinavian Star» overtatt av kjøperne. Rent teknisk ble dette gjort slik at kl. 1702 ble skipet overført fra Stena Cruise Line til SeaEscape Ltd. Stena Cruise Line opptrådte som *disponent owners* for Stena Cargo Line Ltd. Denne overdragelsen ble registrert i skipsregisteret i Bahamas.

Skipet ble deretter umiddelbart overtatt av K/S Scandinavian Star. Kjøperne fikk med overdragelsen den faktiske besittelse av skipet, og skulle partene imellom anses som eier av skipet. Etter avtalen om overtakelsen

hadde imidlertid selgerne en sikkerhetsrett. Hvis betalingen og dokumentasjonen ikke var ordnet innen fredag 6. april, skulle skipet leveres tilbake til SeaEscape. Videre var det avtalt at SeaEscape fortsatt skulle stå som eier i skipsregisteret. Denne overdragelsen til K/S Scandinavian Star skjedde kl. 1820.

Betalingsoppgjør og overføring i skipsregisteret ble imidlertid ikke gjennomført 6. april. Det ble inngått en avtale mellom SeaEscape og K/S Scandinavian Star om at betaling og registrering av overdragelsen skulle utsettes til mandag 9. april.

Skipet brant lørdag 7. april. Partene ønsket likevel å få registrert overdragelsen mandag 9. april. Men skipsregisteret godtok ikke dette, ettersom det var uklart om skipet var så skadet at det skulle strykes i skipsregisteret.

Skipet skiftet sommeren 1990 navn til «Candi». Den 30. august ble salget til K/S Scandinavian Star registrert i skipsregisteret.

De faktiske forhold i tilknytning til VR DaNos overtakelse av «Scandinavian Star» er

relativt kompliserte og vanskelige å få full klarhet i. Granskningsutvalget føler imidlertid at det på dette punktet har den oversikt som er nødvendig.

Mellom selgeren, SeaEscape, og kjøperen, VR DaNo-gruppen v/ K/S Scandinavian Star, var situasjonen at skipet rent faktisk var overtatt, men det var ikke fullt betalt. Overdragelsen var ikke registrert og SeaEscape hadde en form for salgspant.

Hvem av dem som skal anses som eier er et spørsmål som i det alt vesentlige dreier seg om økonomiske forhold og rettigheter mellom private parter. Det ligger åpenbart utenfor granskningsutvalgets oppgave å ta stilling til dette.

Det har vært rettet spørsmål om de overlevende og etterlatte kan rette erstatningskrav mot SeaEscape. Også dette dreier seg om økonomiske forhold og rettigheter mellom private parter, og granskningsutvalget tar ikke stilling til om slike eventuelle erstatningskrav kan føre frem.



POLITIET

UNNTATT OFFENTLIGHET

Jf offl. § 13, 1. ledd, jf str.pr.l. § 61a.

13/6-14
BSW

Brannen på Scandinavian Star

-

Vurdering av saken per 2014.

PROSJEKTRAPPORT

Oslo politidistrikt
14.3.2014

I følge "Memorandum of Agreement" (MoA) av 23.1.1990, ble Scandinavian Star solgt fra SeaEscape til VR DaNo ApS eller stedfortreder. Kontrakten ble senere transportert til K/S Scandinavian Star. I følge "Protocol of Delivery and Acceptance", signert av Niels Erik Lund på vegne av SeaEscape, og Henrik Johansen på vegne av K/S Scandinavian Star, ble skipet overlevert 30.3.1990. I det følgende vil SeaEscape, og personer som formelt har handlet på vegne av dette selskapet, bli omtalt som "selgersiden". VR DaNo APS, K/S Scandinavian Star og personer med formelle roller i disse selskapene eller andre selskaper i VR DaNo-gruppen, vil bli omtalt som "kjøpersiden".

Niels-Erik Lund opplyste i brev til Frederiksberg politi av 29.12.2002 (den danske riksadvokatens gjenopptakelsessak fra 2005), at han hadde vært direktør i SeaEscape inntil 1987, da han gikk over i stilling som konsulent og styremedlem uten stemmerett. Av sakens dokumenter følger det at Lund faktisk representerte selgersiden ved at han er den som har signert de ulike avtalene og fremsto i offentlige registre som selgers representant.

I NOU 1991:1A er det på side 84 inntatt en skjematisk oversikt over selskap i VR DaNo-gruppen (vedlegg 12). Denne viser selskapsstrukturen og hvem som hadde formelle roller i de ulike selskapene i henhold til gruppens advokat og offentlige foretaksregistre. Som vi kommer tilbake til nedenfor, kan en ikke uten videre legge til grunn denne oversikten som et uttrykk for de reelle forholdene. Men i den følgende drøftelsen har vi lagt til grunn at oversikten er korrekt hva gjelder hvem som har innehatt de formelle lederposisjonene i de ulike selskapene.

7.2 Oversikt over bevissituasjonen og materialet som er gjennomgått.

Sjøforklaringen i Sjø- og handelsretten i København, politietterforskningene i Norge og Danmark, og granskningsutvalget (NOU 1991: 1A), ser i stor grad til å bygge på samme kilder i og med at disse bygger på hverandres arbeid.

Dokumentbevisene og vitneforklaringene er senere vurdert flere ganger, og av ulike instanser, i årene etter 1991 i forbindelse med gjenopptakelsesbegjæringer og begjæringer om gjenåpning av etterforskningen både i Danmark og Norge.

I tråd med prosjektets mandat har gjennomgangen i det vesentlige begrenset seg til eksisterende dokumentasjon. I siste del av prosjektet er imidlertid enkelte eksterne kilder

Handwritten notes and a signature in red ink on the right margin.

Handwritten notes in black ink on the right margin: "Hav", "Sjø", "Kø", "1976".

Ved vurderingen av om det foreligger et økonomisk motiv for brannen, er imidlertid det sentrale spørsmålet om partenes forklaringer underbygges av andre bevis. I denne forbindelse vil blant annet følgende være av interesse:

- Forklaringer fra ansatte hos partene,
- Partenes forretningsforbindelser,
- Dokumentasjon som kan kaste lys over partenes faktiske opptreden i forbindelse med transaksjonene og i etterkant av disse.

Under politietterforskningene og behandlingen av tidligere gjenåpningsbegjæringer, har man avhørt eller innhentet informasjon fra ansatte og innleide oppdragstakere hos partene og enkelte forretningsforbindelser. Det er imidlertid vårt klare inntrykk at partenes forklaringer for øvrig i liten grad er søkt bekreftet gjennom alternative undersøkelser.

På begynnelsen av 1990-tallet behandlet konkursretten i Miami, Florida en begjæring fra SeaEscape Ltd. om reorganisering av virksomheten og dens aktiva (US bankruptcy code 11, chapter 11). Prosjektgruppen har fått tilgang til deler av dokumentasjonen herfra gjennom Bergens Tidende ved journalist Tron Strand, som på 1990-tallet skrev flere artikler omkring de økonomiske sider av Scandinavian Star-saken.

Prosjektgruppen har også vært i kontakt med og innhentet noe ny informasjon fra andre personer. Denne kontakten er omtalt i gjennomgangen nedenfor.

En komplett oversikt over de gjennomgåtte bevisene og dokumentasjonen er skrevet i eget notat (internt dokument, ikke vedlagt prosjektrapporten).

internt dokument

7.3 Forbehold.

Med utgangspunkt i rammebetingelsene for prosjektet (vedlegg 1 og 2), har prosjektet ikke prioritert en detaljert gjennomgang av forklaringene i den ovennevnte dokumentasjonen fra konkursretten i Miami, Florida, men samtlige av forklaringene og de mottatte dokumentene fra konkurssaken er gjennomgått.

Prosjektgruppen har som nevnt innledningsvis, i henhold til mandatet, kun i mindre utstrekning innhentet ny informasjon.

Den eksterne kontakt som har vært gjennomført, har vist at en stor del av informasjonen har gått tapt, noe som man også kunne forvente tatt i betraktning at det nå er 24 år siden

Situasjonen var følgelig at ved brannen og en tid deretter, hadde K/S Scandinavian Star besittelsen av skipet, de skyldte selger kjøpesummen, og ved betaling av denne ville de bli både reell eier og formell eier (ved registrering). SeaEscape Cruises Ltd. interesse i skipet var begrenset til å få utbetalt kjøpesummen, som rent faktisk var en selgerfinansiering, dvs. kjøpesummen skulle betales i henhold til lånevtaalen slik denne er beskrevet i salgsvtaalen. Selskapet var også medforsikret, slik at de hadde en rimelig sikkerhet for sitt tilgodehavende. SeaEscape Cruises Ltd. kunne heve kjøpet, men så lenge dette ikke var gjort, var deres interesse i skipet begrenset til å få utbetalt et beløp tilsvarende kjøpesummen/lånet. I den forstand kan det være nærliggende å beskrive K/S Scandinavian Star som den reelle eier fra 30. mars 1990, som er tidspunktet for leveringsprotokollen. Fra 30. august 1990 var K/S Scandinavian Star også formell eier.

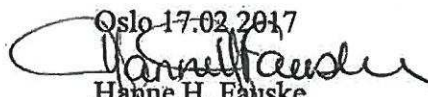
6.3 Operasjonelle ansvaret og rederiansvaret

Det er anført at man ikke i tilstrekkelig grad har etterforsket det operasjonelle ansvaret og rederiansvaret. Dette er forhold som en mener faller klart utenfor det mandat som er gitt i saken. Dette er videre forhold som er dekket av den danske saken og rettsprosessen som gikk mot rederiet og Kaptein Larsen i Danmark.

Også dette er forhold som tidligere er påklaget/begjært gjenopptatt og som den danske Riksadvokaten av slo i sin beslutning av 28. januar 2005. Det vises her til den danske Riksadvokat vurdering under særlig pkt. 6.

7. KONKLUSJON

Det er i svært liten grad har fremkommet nye anførsler og at de forhold som er belyst i de ulike klagen i stor grad har vært fremsatt både forut for beslutningen om gjenopptagelsen og under selve etterforskningen. Det er ikke fremkommet noen nye opplysninger i klagen eller fremlagt noen ny dokumentasjon som taler for at etterforskningen helt eller delvis bør gjenopptas. Politiet finner derfor ikke at det er grunnlag for å oppheve henleggelsen eller at ytterligere etterforskningsskritt vil medføre en oppklaring av straffesaken.

Oslo 17.02.2017

Hanne H. Fauske
politadvokat