

Retsudvalget 2013-14
REU Alm.del endeligt svar på spørgsmål 368
Offentligt



Justitsministeriet
Civil- og Politiafdelingen

Dato: 13. juli 2006
Kontor: Politikontoret
Sagsnr.: 2005-2001-0042
2005-2001-0048
2005-2001-0049
Dok.: ALJ40448

NOTAT

om

Justitsministeriets behandling og vurdering af anmodningerne om genoptagelse
af efterforskningen af branden på Scandinavian Star den 7. april 1990

Indholdsfortegnelse

1	INDLEDNING	1
1.1	BAGGRUND	1
1.2	SAMMENFATNING AF JUSTITSMINISTERIETS OVERVEJELSER	2
1.3	REDEGØRELSENS OPBYGNING	7
2	SAGENS FORLØB FRA BRANDEN DEN 7. APRIL 1990 TIL HØJESTERETS DOM AF 22. NOVEMBER 1993	8
3	TIDLIGERE ANMODNINGER OM GENOPTAGELSE AF EFTERFORSKNINGEN	13
3.1	ANMODNING OM GENOPTAGELSE AF EFTERFORSKNINGEN I 1996	13
3.2	ANMODNING OM GENOPTAGELSE AF EFTERFORSKNINGEN I 1999	14
4	DE NYE ANMODNINGER OM GENOPTAGELSE AF EFTERFORSKNINGEN I SAGEN	15
4.1	MIKE AXDALS ANMODNINGER OM GENOPTAGELSE	15
4.2	STØTTEGRUPPEN OG HASSE MAGNUSSONS ANMODNINGER OM GENOPTAGELSE	19
5	BETINGELSERNE FOR AT GENOPTAGE EFTERFORSKNINGEN I EN STRAFFESAG	21
6	JUSTITSMINISTERIETS OVERVEJELSER	23
6.1	INDLEDNING	23
6.2	DANSKE MYNDIGHEDERS JURISDIKTIONSKOMPETENCE	24
6.2.1	<i>Indledning</i>	24
6.2.2	<i>Overvejelserne vedrørende jurisdiktionskompetence</i>	25
6.3	EJERFORHOLD	26
6.3.1	<i>Indledning</i>	26
6.3.2	<i>Direktør Niels-Erik Lunds rolle i forbindelse med salget af Scandinavian Star</i>	27
6.3.3	<i>Fogedforbudssagen mod Danmarks Radio</i>	29
6.3.4	<i>Begrebet "Managing Owner"</i>	31
6.3.5	<i>Pressenævnets kendelse af 16. oktober 2000</i>	32
6.3.6	<i>Oplysninger fra Bahamas Skibsregister i London</i>	33
6.3.7	<i>Oslo Tingsretts dom af 25. maj 2005</i>	34
6.3.8	<i>Justitsministeriets overvejelser</i>	38
6.4	FORSIKRINGSFORHOLD	41
6.4.1	<i>Indledning</i>	41
6.4.2	<i>Oplysningerne i sagen</i>	42
6.4.3	<i>Justitsministeriets overvejelser</i>	45
6.5	OPLYSNINGER M.V. OM SELVE ILDSPÅSÆTTELSEN OG BRANDENS UDVIKLING	48
6.5.1	<i>Indledning</i>	48
6.5.2	<i>Påstand om ildspåsættelsen</i>	49
6.5.3	<i>Påstand om forsøg på at lade Scandinavian Star sænke</i>	51
6.5.4	<i>Påstand om sabotage af brandslukningsarbejdet</i>	52
6.5.5	<i>Påstand om betaling for brandstiftelsen</i>	53

6.5.7	<i>De danske myndigheders efterforskning af ejerforholdene og den betydning denne del af efterforskningen har haft for de norske myndigheders efterforskning af branden og dens årsag .</i>	58
6.5.8	<i>Justitsministeriets overvejelser.....</i>	59

1 Indledning

1.1 Baggrund

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, at de svenske myndigheder efterforskede brandslukningsarbejdet og de tekniske forhold på skibet, og at 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 Rigsadvokaten og Justitsministeriet i henholdsvis 1996-1997 og 1999-2000 behandlet en række anmodninger om genoptagelse af de danske myndigheders efterforskning af sagen.

Ved skrivelse af 2. maj 2002 rettede den norske rigsadvokat henvendelse til Rigsadvokaten 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 var grundlag for at genoptage den del af efterforskningen, der blev varetaget af de norske myndigheder. Den norske rigsadvokat oplyste endvidere, at en del af materialet i anmodningerne om genoptagelse var knyttet til ejer- og forsikringsforhold for Scandinavian Star, og at han ikke havde fundet det hensigtsmæssigt, at de norske myndigheder tog stilling til denne del af begæringen, da de bagvedliggende oplysninger om rederiet har været efterforsket af de danske myndigheder.

I anmodningerne om genoptagelse anføres, 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.

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

Statsadvokaten for København, Frederiksberg og Tårnby fremsendte på den baggrund den 7. maj 2003 en indstilling i sagen samt sagens akter. Statsadvokaten indstillede, at efterforskningen i sagen ikke genoptages.

Den 28. januar 2005 besluttede Rigsadvokaten ikke at genoptage den danske del af efterforskningen i sagen vedrørende Scandinavian Star.

Den 1. februar 2005 klagede Mike Axdal, overlevende og pårørende til omkomne ved ulykken, til Justitsministeriet over Rigsadvokatens afgørelse. Den 28. februar 2005 klagede Støttegruppen efter Scandinavian Star-Ulykken, Norge, samt Hasse Magnusson, pårørende til omkomne ved ulykken, ligeledes til Justitsministeriet over Rigsadvokatens afgørelse.

Justitsministeriet har på denne baggrund behandlet og vurderet klagerne over Rigsadvokatens afgørelse.

1.2 Sammenfatning af Justitsministeriets overvejelser

Efter en nærmere gennemgang af sagen har Justitsministeriet ikke fundet grundlag for at ændre Rigsadvokatens afgørelse af 28. januar 2005 om ikke at genoptage efterforskningen i sagen. Som det fremgår af denne redegørelse, er Justitsministeriet enig med Rigsadvokaten i, at der

ikke foreligger oplysninger i sagen, som giver grundlag for at antage, at der ved yderligere efterforskning vil kunne peges på en eller flere nulevende personer, som med rimelig grund kan mistænkes for overtrædelse af straffelovens § 180 om forsætlig brandstiftelse.

Det bemærkes i den forbindelse, at Justitsministeriet er enig med Rigsadvokaten i, at selv om det kunne 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 eller medvirket hertil.

Justitsministeriet er ligeledes enig med Rigsadvokaten i, at der ikke i denne sag vil 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 grundlag for at antage, at der herigennem vil kunne peges på en eller flere nulevende personer, der med rimelig grund kan mistænkes for overtrædelse af straffelovens § 180 om forsætlig brandstiftelse.

Justitsministeriet er samtidig enig med Rigsadvokaten i, at der i sagen om Scandinavian Star er forhold, der ikke er blevet belyst fuldt ud, men at disse forhold er uden betydning for den strafferetlige vurdering af sagen.

Justitsministeriet har naturligvis 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 klarlagt, men et sådant ønske eller den mulige almene interesse heri giver efter Justitsministeriets opfattelse ikke i sig selv grundlag for at genoptage efterforskningen i sagen.

Det bemærkes endvidere, at det forhold, at der efterfølgende er fremkommet oplysninger, som yderligere belyser sagen, ikke i sig selv giver grundlag for at genoptage efterforskningen, hvis disse oplysninger ikke samtidig ændrer ved den strafferetlige vurdering af sagen. Det afgørende er i den forbindelse, om de pågældende oplysninger giver grundlag for at antage, at der ved gennemførelse af fornyet efterforskning vil kunne peges på personer, som med rimelig grund kan mistænkes for overtrædelse af straffelovens § 180 om forsætlig brandstiftelse.

For så vidt angår ejerforholdene til Scandinavian Star på tidspunktet for branden, er Justitsministeriet enig med Rigsadvokaten i, at der ikke foreligger oplysninger vedrørende ejerforholdene, som kan begrunde, at efterforskningen af sagen genoptages.

Justitsministeriet er herunder enig med Rigsadvokaten i, at salget af Scandinavian Star fra SeaEscape Cruises Ltd. til K/S Scandinavian Star må antages at være et reelt salg, selv om der er en række uafklarede spørgsmål i forbindelse med salget.

Justitsministeriet skal i den forbindelse bemærke, at det fremgår af sagen, at ejerforholdene til Scandinavian Star blev gjort til genstand for visse undersøgelser i forbindelse med den oprindelige efterforskning af branden. Det blev dog ikke endeligt fastlagt, hvem der skulle anses for *ejer* af skibet på tidspunktet for branden, da det i forbindelse med den danske del af efterforskningen om overtrædelse af lov om skibes sikkerhed var tilstrækkeligt at fastslå, hvem der var *reder* for skibet.

Justitsministeriet er ligesom Rigsadvokaten af den opfattelse, at det ved en fornyet efterforskning næppe vil være muligt at afklare ejerforholdene yderligere.

Justitsministeriet skal i den forbindelse understrege, at det allerede i forbindelse med den oprindelige efterforskning lå klart, at ejerskiftet endnu ikke var registreret i Bahamas skibsregister på tidspunktet for branden. Justitsministeriet finder imidlertid ikke, at tidspunktet for registreringen i skibsregisteret er afgørende for forholdet mellem køber og sælger.

Justitsministeriet er samtidig enig med Rigsadvokaten i, at ejerforholdet i første række har civilretlig betydning mellem parterne, herunder i forhold til eventuelle erstatningskrav.

På den anførte baggrund har Justitsministeriet ikke – heller ikke på grundlag af Oslo Tingsretts dom af 25. maj 2005 – fundet grundlag for at iværksætte fornyet efterforskning alene med henblik på at søge ejerforholdene yderligere klarlagt.

I overensstemmelse med Rigsadvokatens vurdering skal Justitsministeriet samtidig bemærke, at den omstændighed, at forholdene omkring salget og overdragelsen ikke er fuldt ud afklarede, ikke giver grundlag for at antage, at ejerforholdene bevidst er forsøgt slørede, eller at dette er sket som led i planlægningen af et strafbart forhold.

Justitsministeriet finder ligesom Rigsadvokaten 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 Niels-Erik Lund (hvis rolle i sagen fremgår nedenfor af afsnit 6.3.2), finder Justitsministeriet anledning til navnlig at fremhæve, at der ikke ses noget grundlag 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 ikke Justitsministeriet 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. Justitsministeriet finder det herved ikke godtgjort, at registreringen af en person som "managing owner" i Bahamas Skibsregister medfører, at den pågældende kan anses som reder eller ejer af det pågældende skib.

For så vidt angår forsikringsforholdene omkring Scandinavian Star, er Justitsministeriet enig med Rigsadvokaten i, at der ikke er forhold i forbindelse med forsikringstegningen, som giver anledning til at iværksætte yderligere efterforskning, ligesom det må anses for tvivlsomt, om en genoptagelse af efterforskningen på nuværende tidspunkt ville kunne frembringe nye afgørende oplysninger.

Justitsministeriet er i den forbindelse enig med Rigsadvokaten i, at omstændighederne vedrørende forsikringstegningen ikke peger på, at SeaEscape Cruises Ltd. var den reelle ejer af skibet på brandtidspunktet, men afspejler, at SeaEscape Cruises Ltd. var medforsikret for at sikre sit salgspant.

Justitsministeriet finder i lighed med Rigsadvokaten ikke, at det var usædvanligt, at SeaEscape Cruises Ltd. var medforsikret på brandtidspunktet, da salget af Scandinavian Star fra SeaEscape Cruises Ltd. til K/S Scandinavian Star ikke var registreret på overdragelsestidspunktet, ligesom betalingen af købesummen ikke havde fundet sted.

Justitsministeriet 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. Efter Justitsministeriets opfattelse er det således uden betydning, om forsikringssummen blev udbetalt direkte til K/S Scandinavian Star eller SeaEscape Cruises Ltd.

Justitsministeriet finder endvidere ikke, at der er grundlag for at antage, at skibets salgspris eller forsikringssum skulle være kunstigt højt fastsat. Justitsministeriet har herved navnlig lagt vægt på, at forsikringsselskabet Fjerde Sø godkendte forsikringssummen, og at skibsmægler

Jørgen Kongstad vurderede, at skibet var salgsprisen værd, samt oplysningerne fra Niels-Erik Lund til Politimesteren på Frederiksberg vedrørende omstændighederne omkring salget af Scandinavian Star. Justitsministeriet finder heller ikke grundlag for at antage, at SeaEscape Cruises Ltd. Eller K/S Scandinavian Star havde en økonomisk fordel af branden.

På den anførte baggrund er Justitsministeriet enig med Rigsadvokaten i, at omstændighederne ved forsikringstegningen ikke peger på, at forsikringerne er tegnet som led i planlægningen af en brandstiftelse med det formål at få forsikringssummen udbetalt.

Sammenfattende er det Justitsministeriets vurdering, at de foreliggende oplysninger om købs- og salgspris samt forsikringsforhold ikke kan danne grundlag for en formodning om, at branden er planlagt og gennemført som led i forsikringssvindet.

Herudover støttes anmodningerne om genoptagelse på en række andre forhold. Det drejer sig om en række oplysninger og påstande, der navnlig går på, at maskinchefen på Scandinavian Star - i ledtog med andre medlemmer af besætningen - efter aftale med skibets reelle ejere og mod betaling skulle have påsat branden og forsøgt at sænke skibet med henblik på forsikringsbedrageri, ligesom maskinchefen sammen med chefelektrikeren efterfølgende skulle have modarbejdet og saboteret brandslukningsarbejdet.

For så vidt angår denne del af anmodningerne om genoptagelse, er det Justitsministeriets samlede vurdering, at der dels er tale om oplysninger, som ikke er nye i forhold til de oplysninger, som forelå på tidspunktet for den oprindelige efterforskning af branden og dens årsag, dels om oplysninger, som ikke kan dokumentere de fremførte påstande. Justitsministeriet har i den forbindelse bl.a. lagt vægt på, at det fremgår af sagen, at der i forhold til visse personer er modstrid mellem, hvad disse personer ifølge anmodningerne om genoptagelse skulle have sagt, og det, disse personer har tilkendegivet over for myndighederne.

Justitsministeriet har ligesom Rigsadvokaten endvidere lagt vægt på, at det er tvivlsomt, om der ved fornyet efterforskning af disse forhold vil kunne fremkomme væsentligt nye oplysninger.

Justitsministeriet finder herefter ikke grundlag for at rette henvendelse til den norske rigsadvokat om genoptagelse af efterforskningen af branden og dens årsag.

Sammenfattende finder Justitsministeriet således, 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. I lighed med Rigsadvokaten har Justitsministeriet heller ikke fundet, at der foreligger oplysninger i sagen, som i øvrigt kan tale for, at spørgsmålet om medvirken til eller planlægning af branden undersøges yderligere.

1.3 Redegørelsens opbygning

Formålet med Justitsministeriets behandling af klagerne har været at efterprøve Rigsadvokatens afgørelse i sagen, herunder særligt spørgsmålet 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 strafansvaret for alle andre relevante lovovertrædelser på nuværende tidspunkt er forældet.

En redegørelse for Justitsministeriets behandling og vurdering af anmodningerne om genoptagelse af efterforskningen fremgår af afsnit 1 - 6.

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 Rigsadvokaten. 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 redegøres for oplysningerne i sagen og Justitsministeriets vurdering i sagen.

Justitsministeriets vurdering af sagen bygger udover gennemgangen af de nye anmodninger om genoptagelse på de akter, der indgik i straffesagen, som blev afgjort ved Højesterets dom af 22. november 1993, herunder Granskningsudvalgets rapport fra 1991. Endvidere har Justitsministeriet gennemgået de akter, der er fremsendt til ministeriet og Rigsadvokaten i forbindelse med bl.a. tidligere anmodninger om genoptagelse af efterforskningen. Justitsministeriet har desuden gennemgået materiale m.v., der er modtaget fra klagerne efter Rigsadvokatens afgørelse af 28. januar 2005, herunder bl.a. Oslo Tingsretts dom af 25. maj 2005. Endelig har Justitsministeriet den 18. november 2005 afholdt et møde med Mike Axdal og advokat Henrik Bonné, som herved fik lejlighed til at fremkomme med uddybende bemærkninger til brug for Justitsministeriets behandling af sagen.

Justitsministeriet har 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.

Justitsministeriet har dog ligesom Rigsadvokaten 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.

Det bemærkes i øvrigt, at Justitsministeriet i det følgende på en lang række punkter har valgt at beskrive sagen efter samme systematik som Rigsadvokatens redegørelse om sagen af 28. januar 2005. Justitsministeriet har i den forbindelse ikke fundet det nødvendigt i dette notat at kommentere samtlige punkter i Rigsadvokatens redegørelse, herunder især den mere detaljerede beskrivelse m.v. af akterne i sagen.

Justitsministeriet har imidlertid som nævnt gennemgået samtlige sagens akter, herunder Rigsadvokatens redegørelse og de oplysninger, der ligger til grund for redegørelsen. Justitsministeriet har i den forbindelse vurderet samtlige elementer i Rigsadvokatens redegørelse.

Herudover har Justitsministeriet fundet det nødvendigt særligt at vurdere visse elementer af ejer- og forsikringsforholdene i forhold til Scandinavian Star samt spørgsmålet om dansk jurisdiktionskompetence. Hvor der er fundet særlig grund til at fremhæve dette, vil Justitsministeriets overvejelser i forhold til Rigsadvokatens, for så vidt angår disse punkter, fremgå af notatet.

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

Scandinavian Star blev den 1. april 1990 indsat på ruten mellem Frederikshavn og Oslo. Efterfølgende foretog Scandinavian Star seks sejlads i perioden 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.

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

Som nævnt ovenfor fik de danske myndigheder til opgave at efterforske skibets ejer- og forsik-
ringsforhold samt skibets almindelige sødygtighed og overensstemmelse med den søretlige lov-
givning. 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 5. april 1991
udtalelse om tiltalespørgsmålet. 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 folke-
ret, at skibet i retlig henseende bliver en del af flagstatens territorium. I nærværen-
de 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 fremgår således af bilag 77 til politirap-
porterne, at "Scandinavian Star" i perioden den 1. - 6. april 1990 var i havn i Fre-
derikshavn 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 overtrædel-
se 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 over-
trædelse af § 23 i samme lov.

Den 3. 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 i perioden 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.

Straffesagen blev behandlet i Sø- og Handelsretten i København 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 retlighedsfrakendelse.

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 op-

fylde 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."

Sø- og Handelsrettens dom blev af de tiltalte anket til Højesteret principalt med påstand om frifindelse og subsidiært med påstand om formildelse.

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 frataget 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 sik-

kerhed § 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."

Det kan tilføjes, at Den Særlige Klageret ved kendelse af 27. januar 2006 afviste en begæring fra den tidligere kaptajn på Scandinavian Star Hugo Larsen om genoptagelse af sagen, hvor han ved Højesterets dom af 22. november 1993 blev dømt for overtrædelse af lov om skibe sikkerhed.

3 Tidligere anmodninger om genoptagelse af efterforskningen

3.1 Anmodning om genoptagelse af efterforskningen i 1996

I 1996 anmodede Mike Axdal Rigsadvokaten om genoptagelse af efterforskningen i sagen. Rigsadvokaten traf den 12. april 1996 afgørelse om, at han ikke fandt grundlag for at genoptage efterforskningen.

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 forsikrings- 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 af efterforskningen i 1999

Den 7. oktober 1999 anmodede Mike Axdal på ny Rigsadvokaten om genoptagelse af efterforskningen i sagen.

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. Rigsadvokaten meddelte den 8. december 1999 Mike Axdal, at han ikke fandt grundlag for at genoptage efterforskningen i sagen.

Afgørelsen blev af Mike Axdal påklaget til Justitsministeriet.

Mike Axdal gjorde over for Justitsministeriet 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 maskinchef 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.

Justitsministeriet traf den 20. december 2000 afgørelse om, at ministeriet ikke fandt grundlag for at ændre Rigsadvokatens afgørelse om ikke at genoptage efterforskningen i sagen.

4 De nye anmodninger om genoptagelse af efterforskningen i sagen

4.1 Mike Axdals anmodninger om genoptagelse

Den 1. februar 2005 klagede Mike Axdal til Justitsministeriet over Rigsadvokatens afgørelse af 28. januar 2005, hvorved Rigsadvokaten besluttede ikke at genoptage den danske del af efterforskningen vedrørende Scandinavian Star.

Mike Axdal har begrundet anmodningen om genoptagelse af efterforskningen med, 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 anfører i overensstemmelse med det af Støttegruppen anførte, at den reelle ejer af Scandinavian Star på brandtidspunktet ikke var Henrik Johansen og hans selskaber, men den danske direktør Niels-Erik Lund 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 at maskinchefen ifølge Mike Axdal på et hotel i København i forbindelse med søforklaringen af Ole B. Hansen fik overdraget en kuvert med 800.000 kr. Han har endvidere anført, at maskinchefen havde økonomiske interesser i skibet.

Herudover anfører 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 har endvidere 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 tillige fremkommet med yderligere oplysninger og formodninger vedrørende brandårsagen.

Mike Axdal har desuden fremlagt forskellige af ham tilvejebragte rapporter om branden på Scandinavian Star. Rapporterne gengiver tillige oplysninger om et besøg, som Mike Axdal den 10. juni 2004 aflagde hos Bahamas Skibsregister i London. Det fremgår endvidere af rapporterne, at Mike Axdal 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. Justitsministeriet er enig med Rigsadvokaten i, at det ikke fremgår 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.

Mike Axdal har endvidere ved en række henvendelser til Justitsministeriet bl.a. henvist til den tidligere omtalte dom afsagt af Oslo Tingsrett den 25. maj 2005 idet han har anført, at tingsrettens dom er uforenelig med at anse Henrik Johansen som den ansvarlige ejer eller reder af Scandinavian Star. Dommen er nærmere omtalt nedenfor i afsnit 6.3.7.

Ved brev af 2. juni 2005 til Københavns Politi indgav Mike Axdal anmeldelse mod en række selskaber og personer, herunder DFDS, Assuranceforeningen Skuld Gjensidige og forsikrings-selskabet Fjerde Sø for bedrageri, forsikringssvig samt medvirken til drab m.v. Anmeldelsen blev af Københavns Politi videresendt til Justitsministeriet. Anmeldelsen er indgået i Justitsmi-nisteriets sagsbehandling, og Justitsministeriet har forstået anmeldelsen således, at Mike Axdal med henvisning til tingsrettens dom navnlig gør gældende, at DFDS gennem SeaEscape har betalt andre for at påtage sig ansvaret som ejer og reder for Scandinavian Star. Mike Axdal anfører i den forbindelse, at SeaEscape er DFDS' datterselskab, og at SeaEscape/DFDS var reder af Scandinavian Star på tidspunktet for branden.

Justitsministeriet har endvidere den 18. november 2005 afholdt et møde med Mike Axdal og dennes advokat Henrik Bonné, hvor de havde lejlighed til at uddybe deres synspunkter om sa-gen. På mødet gjorde Mike Axdal og advokat Henrik Bonné navnlig gældende, at Oslo Tings-rets dom bør tillægges en central betydning i forhold til spørgsmålet om genoptagelse af efter-forskningen af branden på Scandinavian Star, da dommen lægger et andet ejerforhold til grund end det, der tidligere er lagt til grund af de danske myndigheder.

Mike Axdal og advokat Henrik Bonné anførte i den forbindelse, at de danske myndigheders fastlæggelse af ejerforholdet har haft betydning for den strafferetlige efterforskning – navnlig i forhold til betragtninger om motiv til ildspåsættelsen – som således har rettet sig mod passage-erne, hvor en bestemt person pga. sin uheldige fortid har tiltrukket sig opmærksomheden.

Under mødet i Justitsministeriet rejste Mike Axdal og advokat Henrik Bonné endvidere spørgsmålet, om der i sagen overhovedet foreligger dansk jurisdiktionskompetence i straffesa-ger med relation til branden på Scandinavian Star.

Mike Axdal anførte desuden, at Politimesteren på Frederiksberg i 1990 fra det daværende In-dustriministerium modtog afgørende oplysninger vedrørende overdragelsen af Scandinavian Star, som ikke indgik i behandlingen af sagen.

Mike Axdal anførte endvidere, at der efter hans overbevisning er tale om, at branden på Scan-dinavian Star var blevet påsat med henblik på at opnå udbetaling af en kaskoforsikring, der langt oversteg handelsværdien af skibet på tidspunktet for branden. Mike Axdal anførte i denne forbindelse, at andre færger tilhørende selskabet SeaEscape Cruises Ltd. var sunket i umiddel-bar forbindelse med overdragelsen af disse, ligesom der var eksempler på, at SeaEscape har fået udbetalt erstatning for reelt værdiløse skibe. Mike Axdal anførte, at Niels-Erik Lund hav-de stået bag disse transaktioner.

Advokat Henrik Bonné har efterfølgende over for Justitsministeriet anført, at der som led i vurderingen af, om der på nuværende tidspunkt er personer, der strafferetligt kan drages til ansvar for ulykken, også må tages stilling til betydningen af, at oplysninger hidrørende fra Henrik Johansen om ejerforholdet - og som efter hans opfattelse ikke har været genstand for selvstændig efterforskning eller prøvelse - ukritisk er blevet lagt til grund af de danske myndigheder, og at sagen derfor efterfølgende har været "fastlåst" på ejerforholdet.

Advokat Henrik Bonné har i den forbindelse efterlyst nærmere dokumentation for overdragelsen af Scandinavian Star fra SeaEscape Cruises Ltd. til K/S Scandinavian Star, som efter hans opfattelse ikke er bekræftet af den nødvendige dokumentation eller efterforskning.

Advokat Henrik Bonné har endvidere anmodet om afhøring af en række navngivne personer og har i den forbindelse fremsendt en liste med personer, som foreslås afhørt, herunder bes ttingsmedlemmerne kaptajn Hugo E. Larsen, maskinchefen, 2.-maskinmesteren, chefelektrikeren, receptionisten, en tidligere kaptajn samt en række andre navngivne medlemmer af den del af besætningen, som stammede fra SeaEscape Cruises, og som befandt sig ombord på Scandinavian Star på tidspunktet for branden.

Som begrundelse herfor gøres det gældende, at det af politirapporterne fremgår, at disse personers forklaringer vedrørende observationer før, under og lige efter branden strider mod hinanden og de øvrige vidners forklaringer. Det anføres endvidere, at det er påfaldende, at disse ni personer ikke er blevet afhørt over temaer med relation til ejer- og rederforhold samt forsikringssvig.

Efter den fremsendte liste foreslås endvidere afhøring af en række personer i Danmark og Norge, som var involveret i den oprindelige efterforskning af og redegørelse for branden, herunder den tekniske undersøgelse af branden.

Endvidere foreslås afhøring af en række personer, der ikke tidligere ses at være sat i relation til sagen. Af anmodningerne om genoptagelse fremgår det, at der er tale om personer, som ifølge Mike Axdal og Terje Bergsvågs, som har samarbejdet med Mike Axdal i forbindelse med genoptagelsesansmodningerne, kan bekræfte de i anmodningerne fremsatte påstande om bl. a. Niels-Erik Lunds relation til sagen, om at maskinchefen påsatte branden, og om at Henrik Johansen og Ole B. Andersen modtog betaling for at have "påtaget sig ansvaret" for branden.

Mike Axdal og Terje Bergsvåg har endvidere i forbindelse med anmodningerne om genoptagelse flere gange anført, at der bør foretages fornyede og yderligere afhøringer i sagen og har i

den forbindelse gengivet korrespondance samt udtalelser vedrørende sagen fra en række af de personer, som foreslås afhørt.

Som det fremgår, er de forhold, som Mike Axdal gør gældende, i vid udstrækning de samme forhold, som han har gjort gældende i forbindelse med hans tidligere anmodninger om genoptagelse af sagen.

4.2 Støttegruppen og Hasse Magnussons anmodninger om genoptagelse

Den 28. februar 2005 klagede Støttegruppen til Justitsministeriet over Rigsadvokatens afgørelse af 28. januar 2005, hvorved Rigsadvokaten besluttede ikke at genoptage den danske del af efterforskningen vedrørende Scandinavian Star.

Støttegruppen efter Scandinavian Star 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 m.v. vil frembringe nye oplysninger.

Støttegruppen har vedrørende reder- og ejerforholdet bl.a. anført, at den danske direktør Niels-Erik Lund 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.

Støttegruppen har i sin klage af 28. februar 2005 til Justitsministeriet fastholdt disse betragtninger og har endvidere anført, at den information, der er blevet fremlagt i forbindelse med anmodningerne om genoptagelse af efterforskningen i sagen, ikke er blevet realitetsvurderet af Rigsadvokaten, der fejlagtigt har fastholdt, at de fremlagte oplysninger allerede var kendt i 1990.

Støttegruppen har desuden anført, at oplysninger fra de danske myndigheder vedrørende overdragelses-, reder-, ejer- og forsikringsforhold har medført, at norsk politi har lagt forkerte oplysninger til grund i forbindelse med efterforskningen af omstændighederne omkring brandstiftelsen. Støttegruppen har i den forbindelse anført, at vurderingen af, hvilken betydning dette har haft for den norske efterforskning, tilkommer den norske anklagemyndighed og ikke Rigsadvokaten.

Ved senere henvendelser har støttegruppen over for Justitsministeriet henvist til Oslo Tingsretts dom af 25. maj 2005 og har i den forbindelse henvist til tingsrettens udtalelser om, at dansk politi ukritisk godtog oplysninger om ejerforholdet, der stammede fra advokatfirmaet, som repræsenterede K/S Scandinavian Star uden at efterprøve disse, at en udskrift fra Bahamas Skibsregister viser, at Niels-Erik Lund den 30. marts 1990 blev registreret som ansvarlig reder og leder for SeaEscape Cruises Ltd., der havde købt Scandinavian Star, og at Bahamas Skibsregister i London den 9. april 1990 først afviste at registrere overdragelsen af Scandinavian Star til K/S Scandinavian Star, men efterfølgende den 30. august 1990 tillod registrering tilbagedateret til den 5. april 1990, på trods af at de danske myndigheder i mellemtiden havde modtaget en udskrift, der angav SeaEscape Cruises Ltd. som den registrerede ejer af Scandinavian Star.

Støttegruppen fremhæver endvidere tingsrettens udtalelse om, at Mike Axdal over for retten havde fremlagt dokumentation, der klart beviste, at SeaEscape Cruises Ltd. var ejer af skibet på tidspunktet for ulykken, og at retten – baseret på og begrænset til det materiale som var fremlagt under sagen – fandt, at der var grund til at stille spørgsmål ved, om de ansvarlige for skibet var blevet stillet til ansvar, ligesom der var grundlag for at hævde, at skibets reelle ejerforhold ikke er lagt til grund under myndighedernes behandling af sagen og de efterfølgende straffesager.

Støttegruppen anfører i denne forbindelse, at Oslo Tingsretts dom er opsigtsvækkende, fordi den konkluderer, at forældelse er indtruffet, da Mike Axdal siden 1996 har haft kendskab til oplysninger, der klart dokumenterede, hvem den reelle ejer af Scandinavian Star var. Støttegruppen anfører i denne forbindelse, at disse oplysninger i vidt omfang er de samme, som er blevet afvist af den danske anklagemyndighed og Justitsministeriet.

Den 28. februar 2005 påklagede endvidere Hasse Magnusson, pårørende til omkomne ved branden, Rigsadvokatens afgørelse. Hasse Magnusson anfører i sin klage, at han tilslutter sig klagerne fra Mike Axdal og Støttegruppen. Hasse Magnusson har endvidere anført, at nye oplysninger i sagen viser, at en række forhold med relation til ildspåsættelsen ikke er blevet efterforsket tilstrækkeligt.

5 Betingelserne for at genoptage efterforskningen i en straffesag

Forældelsesfristen for overtrædelse af den på gerningstidspunktet gældende lov om skibes sikkerhed er 2 år, hvorfor forældelse indtrådte senest den 7. april 1992, jf. straffelovens § 93, stk. 1, nr. 1, hvorefter 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 § 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.

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."

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

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. 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 m.v., hvilket medførte, at skibets reder, skibets direktør og skibets kaptajn blev dømt for overtrædelse af lov om skibes sikkerhed.

I anmodningerne om genoptagelse anføres det, at branden blev påsat af en eller flere af skibets besætningsmedlemmer, at dette skete efter aftale med skibets reelle ejer og personkredsen bag ved ejeren, som ifølge anmodningerne var SeaEscape Cruises Ltd. og den danske direktør Nils-Erik Lund, 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 støttegruppens og Mike Axdals klager over Rigsadvokatens afgørelse, skal Justitsministeriet tage stilling til, om der er grundlag for at genoptage efterforskningen af 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. Justitsministeriets gennemgang af sagen har således haft til formål at søge belyst, om der ved yderligere efterforskning vil kunne peges på en eller flere nulevende personer, der med rimelig grund kan mistænkes for overtrædelse af straffelovens § 180.

Justitsministeriet er enig med Rigsadvokaten i, at selv om det kunne 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.

Det bemærkes samtidig, at selv om de foreliggende oplysninger ikke er tilstrækkelige til at gøre et strafansvar gældende over for enkeltpersoner, skal det vurderes, om der ved fornyet efterforskning kan forventes tilvejebragt sådanne oplysninger.

Det er et grundlæggende princip i dansk strafferetspleje, at anklagemyndigheden er underlagt et objektivitetsprincip. Det følger således af retsplejelovens § 96, stk. 2, at anklagemyndigheden har til opgave på den ene side at sørge for, at strafskyldige personer strafforfølges og dra-

ges til ansvar, men på den anden side også, at der ikke sker forfølgning af personer, som ikke er strafskyldige. Objektivitetsprincippet indebærer således, at anklagemyndigheden kun bør iværksætte strafforfølgning, når det vurderes, at der er rimelig udsigt til, at man ville kunne få den pågældende dømt. Det antages, at princippet ligeledes har betydning for politiets efterforskning af strafbare forhold.

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 et bestemt begivenhedsforløb. For at indlede efterforskning, skal der være en rimelig formodning om, at et strafbart forhold, som forfølges af det offentlige, er begået.

6 Justitsministeriets overvejelser

6.1 Indledning

Justitsministeriet har i forbindelse med sagen modtaget en række henvendelser fra Støttegruppen efter Scandinavian Star og Mike Axdal, ligesom ministeriet som nævnt ovenfor har afholdt et møde med Mike Axdal og dennes advokat Henrik Bonné.

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

I det følgende er redegjort nærmere for de enkelte punkter i anmodningerne om genoptagelse og Justitsministeriets overvejelser i den anledning.

Spørgsmålet om danske myndigheders jurisdiktionskompetence gennemgås i afsnit 6.2.

Hovedpunkterne i anmodningerne om genoptagelse vedrørende skibets ejer- og forsikringsforhold gennemgås i afsnit 6.3. og 6.4.

Mike Axdal har endvidere påpeget en række forhold vedrørende branden og dens udvikling, ligesom Mike Axdal har rejst en lang række forskellige spørgsmål og problemstillinger i sagen.

Justitsministeriet har vurderet visse af disse spørgsmål i afsnit 6.5 og 6.6, herunder om der er omstændigheder, der giver anledning til at forelægge materialet for den norske rigsadvokat.

Justitsministeriet har gengivet de mest centrale af de rejste spørgsmål, problemstillinger m.v. og redegjort for ministeriets vurdering heraf. Justitsministeriet har imidlertid ikke detaljeret gennemgået alle de spørgsmål og problemstillinger, som Mike Axdal har rejst, men alene gennemgået dem, der vedrører spørgsmålet, om der ved yderligere efterforskning vil kunne peges på en eller flere nulevende personer, der med rimelig grund kan mistænkes for overtrædelse af straffelovens § 180 om forsætlig brandstiftelse.

Justitsministeriet har i den forbindelse og på baggrund af de gentagne anmodninger om foretagelse af yderligere eller fornyede vidneafhøringer, herunder anmodninger fremsat af Mike Axdal under mødet, der blev afholdt i Justitsministeriet den 18. november 2005, samt på baggrund af det materiale, der efterfølgende blev fremsendt af advokat Henrik Bonné, overvejet, om der bør foretages yderligere eller fornyede afhøringer i sagen.

Justitsministeriet skal for så vidt angår dette spørgsmål indledningsvis understrege, at det alene kan anses for relevant at foretage yderligere eller fornyede afhøringer, hvis der er grundlag for at antage, at der herigennem vil kunne peges på en eller flere nulevende personer, som med rimelig grund kan mistænkes for overtrædelse af straffelovens § 180 om forsætlig brandstiftelse, jf. herved tillige retsplejelovens § 96, stk. 2 (anklagemyndighedens objektivitetsprincip).

6.2 Danske myndigheders jurisdiktionskompetence

6.2.1 Indledning

Som tidligere anført har Mike Axdal gjort gældende, at SeaEscape Cruises Ltd., Miami, var den reelle ejer på brandtidspunktet. Efter Mike Axdals opfattelse indebærer dette, at Danmark i givet fald ikke har jurisdiktion i forhold til den strafferetlige forfølgning af sagen. Mike Axdal har således under mødet afholdt i Justitsministeriet tilkendegivet, at Politimesteren på Frederiksberg allerede i forbindelse med den oprindelige efterforskning af sagen burde have overgivet den til 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 jurisdiktionskompetence, 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 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.

6.2.2 Overvejelserne vedrørende jurisdiktionskompetence

Det fremgår af sagen, at 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 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 ovenfor 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 desuden behandlet i Rigsadvokatens afgørelse af 28. januar 2005, hvori Rigsadvokaten konkluderer, at Danmark havde straffemyndighed i forhold til den del af sejladsen, der fandt sted på dansk og norsk søterritorium.

Justitsministeriet er enig med Rigsadvokaten heri, og finder ikke, at det af Mike Axdal anførte vedrørende jurisdiktionskompetence giver anledning til yderligere bemærkninger eller undersøgelser.

6.3 Ejerforhold

6.3.1 Indledning

I anmodningerne om genoptagelse er det først og fremmest anført, 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. Der er tillige henvist til Oslo Tingsretts dom af 25. maj 2005.

Det er således anført, at Scandinavian Star på tidspunktet for branden var forsikret for et beløb, der langt oversteg skibets handelsværdi. Det er endvidere blevet 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 Niels-Erik Lund, og at han i realiteten ejede skibet på brandtidspunktet.

Mike Axdal har endelig på baggrund af et besøg i Bahamas Skibsregister i London, som blev optaget med skjult kamera, anført, at registeret indeholder andre oplysninger end dem, som fremgår af dokumenterne i sagen, idet Mike Axdal mener, at dokumenterne er blevet "manipulerede", efter at de er blevet stemplet i skibsregisteret.

Såvel Mike Axdal som Støttegruppen har i forbindelse med anmodningerne om genoptagelse anført, at ejerforholdet af Scandinavian Star på tidspunktet for branden aldrig har været efterforsket af dansk politi, ligesom spørgsmålet heller ikke blev behandlet under søforklaringen i 1990 eller i Granskningsudvalgets rapport fra 1991.

Justitsministeriet er enig med Rigsadvokaten i, at selv om ejerforholdene kan have betydning med henblik på at fastslå et eventuelt motiv til at påsætte branden, og selv om der civilretligt måtte være tvivl om ejerforholdene, og selv om 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. det ovenfor anførte under afsnit 5.

Rigsadvokaten fandt ved sin afgørelse af 28. januar 2005, at salget af Scandinavian Star mellem SeaEscape Cruises Ltd. og K/S Scandinavian Star var et reelt salg. Rigsadvokaten fandt endvidere ikke, at der foreligger oplysninger, som peger på, at Niels-Erik Lund skulle have været ejer af SeaEscape Cruises Ltd. på tidspunktet for branden og fandt i øvrigt intet grundlag for at mistænke Niels-Erik Lund for et strafbart forhold i forbindelse med branden på Scandinavian Star.

6.3.2 Direktør Niels-Erik Lunds rolle i forbindelse med salget af Scandinavian Star

Både støttegruppen og Mike Axdal har givet udtryk for, at den danske direktør Niels-Erik Lund 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. Der er endvidere peget på, at han ved salget af skibet til SeaEscape Cruises Ltd. blev anført som "managing owner" af selskabets advokat i London.

Endvidere har støttegruppen og Mike Axdal ved flere lejligheder henledt opmærksomheden på Olso Tingsretts dom af 25. maj 2005.

Niels-Erik Lund 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/SeaEscape 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 (Louis Pietro) 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 Niels-Erik Lund oplyst:

"I 1989 beslutter SeaEscape at ændre flåden til skibe, der er mere anvendelige til endags krydstogter, som er det produkt, man markedsfører. Man har derfor ikke brug for skibe med bilkapacitet, men rene passagerskibe. Det besluttes derfor at sælge færgen Scandinavian Star og færgen 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 skibsmægler firmaer 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 interesserede købere. Her forhandlede jeg med en Jørgen Kongstad, 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 Jørgen Kongstad, 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."

6.3.3 Fogedforbudssagen mod Danmarks Radio

I forbindelse med, at Danmarks Radio i april 2000 planlagde at vise en udsendelse "Gåden Scandinavian Star", nedlagde Niels-Erik Lund 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. Niels-Erik Lund afgav forklaring. Hans forklaring blev afgivet uden sandhedspflicht, fordi han ifølge TV-udsendelsen kunne risikere at blive sigtet for et strafbart forhold.

Niels-Erik Lund forklarede bl.a., at han ikke ejer SeaEscape. Han forklarede endvidere, at han oprindeligt var ansat hos DFDS, der i 1985 solgte 72 pct. af deres engagementer på Bahamas. I 1989 havde han ikke mødt Henrik Johansen, og de havde ikke lagt nogen "skatteplaner". Han havde ikke aftalt transaktioner med Henrik Johansen, og han havde ikke været kompagnon med ham. Niels-Erik Lund 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. Niels-Erik Lund 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, men at selskabet hverken ejer eller driver egne skibe. Af hjemmesiden fremgår endvidere, at selskabet i en periode varetog bl.a. administrationen af skibet Regal Voyager, som er det tidligere Scandinavian Star.

Under fogedsagen afgav advokat Sven Rosenmeyer Paulsen endvidere forklaring under vidneansvar. Han forklarede følgende:

"..han (Sven Rosenmeyer Paulsen) repræsenterede køberen, K/S Scandinavian Star. Niels-Erik Lund repræsenterede SeaEscape i forhandlingerne. SeaEscape havde en kortvarig rolle indtil viderelevering, fordi de havde en købsoption. Baggrunden for, at Lunds 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 ejer-tid. Af hensyn til misligholdelsesbeføjelser, lod SeaEscape ikke køberen registrere, før betalingsforpligtelsen var opfyldt. Lund havde ingen reel rederrolle og havde ingen dispositionsadgang. Vidnet oversætter begrebet "managing owner" til "bestyrende reder".

Om Niels-Erik Lunds 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 & Grønberg et responsum 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.

6.3.4 Begrebet "Managing Owner"

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

Dan Tindall anfører bl.a.:

"Summary

In the case of the Scandinavian 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 registered 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 (Niels-Erik Lund) 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 & 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 registered owner. "Managing owner" er altså pr. definition ikke "registered 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 Niels-Erik Lund 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, Niels-Erik Lund, 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..."

6.3.5 Pressenævnets kendelse af 16. oktober 2000

På baggrund af et indslag – en foromtale af ovennævnte udsendelse "Gåden Scandinavian Star" – som blev bragt i Søndagsavisen på Danmarks Radio den 9. april 2000, klagede Niels-Erik Lund til Pressenævnet bl.a. over tilsidesættelse af god presseskik.

I nævnets kendelse af 16. oktober 2000 er bl.a. følgende anført:

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

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

Nævnet finder, at Danmarks Radio herved groft har tilsidesat god presseskik...

Nævnet udtaler derfor sin alvorlige kritik af Danmarks Radio."

6.3.6 Oplysninger fra Bahamas Skibsregister i London

Det fremgår af sagen, at Mike Axdal tillægger en fax dateret den 10. juli 1996 fra "Bahamas Maritime Authority", London adresseret til "The Danish Office - Attn. Mike Axdal" afgørende betydning. Af faxen, som indgår i sagen, fremgår bl.a. følgende:

"...

1. Scandinavian Star by Bill of Sale dated 30th March, 1990 Stena Cargo Line Ltd. sold the vessel to SeaEscape Cruises Limited.
2. On the 30th August, 1990 at 11.45 a.m. by Bill of Sale dated 5th April, 1990, SeaEscape Cruises Limited transferred the title to K/S Scandinavian Star of Gammel Kongevej 102, DK-1850, Frederiksberg, Copenhagen, Denmark.
3. Although the date of the Bill of Sale is 5th April, 1990, the title was transferred when the Bill of Sale was recorded, i.e. 30th August, 1990.
4. The transcript dated 27th July, 1990 showing SeaEscape Cruises Limited is correct as ownership was changed on 30th August, 1990.
5. On the 30th March, 1990 the vessel was owned by SeaEscape Cruises Limited. On the 30th August, 1990, SeaEscape Cruises by Bill of Sale dated 5th April, 1990 sold the vessel and transferred the title to K/S Scandinavian Star."

Det fremgår endvidere af Mike Axdals rapport af 8. november 2004, at Mike Axdal sammen med to medarbejdere fra DR indfandt sig hos Bahamas Skibsregister i London den 10. juni 2004. I rapporten gengives en afskrift af den samtale, som Mike Axdal førte med en medarbejder i skibsregisteret, og som blev optaget med skjult kamera. Mike Axdal anfører i den forbindelse i rapporten, at det under besøget blev bekræftet, at der i forbindelse med sagen er blevet manipuleret med oplysninger fra skibsregisteret.

Af afskriften fremgår det, at Mike Axdal er blevet forevist registerbogen og i den forbindelse bl.a. spørger om muligheden for at tilbagedatere registreringer om ejerskab eller transaktioner. Medarbejderen oplyser hertil, at der ikke kan ske tilbagedateringer i registeret, idet hun forklarer følgende:

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

Medarbejderen forklarer endvidere vedrørende begreberne "ejer" og "manager" 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 will 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."

6.3.7 Oslo Tingsretts dom af 25. maj 2005

Ved stævning modtaget i Oslo Tingsrett den 11. januar 2004 anlagde Mike Axdal privat søgsmål mod Assuranceforeningen SKULD med påstand om yderligere erstatning for de skader, som Mike Axdal pådrog sig i forbindelse med branden på Scandinavian Star. Mike Axdal havde forinden fået meddelt fri proces i sagen af de norske myndigheder.

Tingsretten vurderede spørgsmålet om forældelse efter både norsk, amerikansk og bahamisk ret, da Mike Axdal havde påberåbt sig at have rettigheder under samtlige disse tre landes jurisdiktioner. Tingsretten fandt, at søgsmålet var afskåret på grund af forældelse, uanset hvilken af de tre landes forældelsesregler der fandt anvendelse.

Med hensyn til det tidspunkt, hvor Mike Axdal fik tilstrækkeligt kendskab til at kunne anlægge søgsmål, anfører Tingsretten følgende:

"I sakens dokumenter ligger der en faks av 10. juli 1996 fra skipsmyndighetene på Bahamas (lokalisert i London) til The Danish Office", formentlig den danske ambassaden. Den er merket med 'Attn: Mike Axdal, Esq.' Det er ikke bestridt at Axdal mottok denne i 1996. I punkt 3 og 4 heter det:

3. Although the date of the Bill of Sale is 5th April, 1990, the title was transferred when the Bill of Sale was recorded, i.e. 30th August, 1990.

4. The transcript dated 27th July, 1990 showing SeaEscape Cruises Limited is correct as ownership was changed on 30th August, 1990.

Det er rettens klare standpunkt at ved mottaket av denne faks, som saksøker må ha fått seg i hende senest ved utløpet af 1996, fikk han all den kunnskap, som var nødvendig for å gå til sak. Han var da klar over at skadene han fikk ulykkesnatten hadde medført at han ble uføretrygdet, og han fikk et klart bevis for at SeaEscape Cruises Ltd. Var eier, og således rette saksøkt.”

Omkring sagens baggrund udtalte tingsretten, at retten i henhold til bevisførelsen anså bl.a. følgende for bevist:

”Dansk politi synes å ha basert seg på det man ble fortalt om eierforholdet til skipet av advokatfirma Reumert & Partnere, som representerte angitt kjøper av skipet. De opplyste at kommandittselskabet K/S Scandinavian Star hadde kjøbt skipet den 30/3 1990 fra SeaEscape Cruises Ltd. Vedlagt nevnte brev var også ”Protocol of Delivery and Acceptance” for skipet, samt forsikringsbekreftelsene fra hhv. kaskoassurandør og saksøkte som ansvarsassurandør. Begge forsikringsgivere bekreftet at selger SeaEscape Cruises Ltd. var medforsikret i polisene.

De gitt opplysninger ble etter det retten oppfatter aldri etterprøvd a politiet, men ukritisk lagt til grunn. Det ble følgelig konkuldert med at både eieren K/S Scandinavian Star og rederen selv, Henrik Johansen, var dansk. Saksøker anfører at disse forhold må ha vært grunnlaget for at det den 9/4 1990 ble kunngjort at verneting for saken skal være i Danmark. Sjøforklaring i saken startet for øvrig i København 11/4 1990.”

For så vidt angår forløbet omkring salget af Scandinavian Star anså tingsretten det desuden for bevist, at Scandinavian Star siden 1984 havde været ejet af Stena Cargo Line Ltd., der havde lejet Scandinavian Star ud til Stena Cruises Line AB, som havde videreudlejet skibet til SeaEscape Cruises Ltd., der havde kontor i Florida, USA.

Ifølge tingsretten købte SeaEscape Cruises Ltd., ved udnyttelse af en købsoption, Scandinavian Star og videresolgte skibet til VR DA-NO ApS, der efterfølgende overdrog rettighederne i henhold til købsaftalen til K/S Scandinavian Star, som overtog Scandinavian Star den 30. marts 1990, idet det blev aftalt, at betaling skulle ske inden den 6. april 1990.

Tingsretten udtalte endvidere:

"Først i 'Bill of Sale' datert 30/3 1990 overdro den formelle eier av skipet, Stena Cargo Line Ltd., båten til kjøper SeaEscape Cruises Ltd., dvs. selger i henhold til overtakelsesprotokollen ved salget til K/S Scandinavian Star. I henhold til 'Bill of Sale' betalte kjøper SeaEscape Cruises Ltd. kan US\$ 10,00 for skipet. I henhold til opplysninger som saksøker har fått opplyst, var imidlertid kontraktsprisen ca. US\$ 10,3 mill.

Niels-Erik Lund ble samtidig registrert som ansvarlig reder og leder hos kjøperen SeaEscape Cruises Ltd. Dette fremkommer av utskrift fra Bahamas skipsregisteret i London datert 30/3 1990.

Det amerikanske selskapet SeaEscape Cruises Ltd. ble stiftet i 1990, og var, så vidt saksøker erfarer, et datterselskap av det danske selskapet DFDS. I denne sammenheng vises til utskrift av Lloyds Register of Shipping av 21/11 2002. Det økonomisk retsoppgjøret av kjøpesummen ble ikke foretatt som forespeilet den 6/4 1990. Det ble da inngått en ny avtale mellom partene om at dette skulle utsettes til mandag 9/4 1990. Skipet brente som kjent den 7/4 1990.

På branntidspunktet 7/4 1990 var således skipet overtatt, men ikke betalt. Overdragelsen var heller ikke registrert i skipsregisteret, og selger SeaEscape Cruises Ltd. hadde pant i skipet.

Partene ønsket allikevel å få registrert overdragelsen i skipsregisteret den 9/4 1990. Men dette kunne ikke skipsregisteret godta, ettersom det var usikkert i hvilken tilstand skipet var i etter brannen, hvorved det kanskje måtte strykes i dette på grunn av brannen.

I september 1990 skiftet man imidlertid navnet på skipet fra 'Scandinavian Star' og til 'Candi'. Dette ble registrert i skipsregisteret 13/9 1990.

Mens det under sjøforklaringen fremkom at K/S Scandinavian Star var eier av skipet, anfører saksøker at det nevnte K/S-et ikke hadde noen eksistens på tidspunktet for overtagelse av båten 30/3 1990, da det verken var registeret eller hadde noen adresse for øvrig. De fremlagte opplysninger fra K/S Scandinavian Star ble – etter det som er opplyst for retten – aldri etterprøvd. Kriminalpolitiet i Frederiksberg ble således forledet til å tro at selskapet eksisterte, og aksepterte tilsynelatende opplysningene ukritisk.

Men den 17/5 1990 tilskrev allikevel Politimesteren på Frederiksberg Industriministeriet med anmodning om bistand til å innhente opplysninger om skipets registreringsforhold på ulykkestidspunktet. Industriministeriet tilskrev Udenrigsministeriet i brev av 23/5 1990, som igjen tilskrev Generalkonsulatet i New York den 30/5 1990. Udenrigsministeriet tilskrev også ambassaden i London i brev av 20/7 1990.

I brev av 31/7 1990 tilskrev så Ambassaden i London Udenrigsministeriet, hvor det ble bekreftet at skipet den 30/3 1990 ble solgt til SeaEscape Cruises Ltd., og at

skipet i perioden 12/12 1983 – 30/3 1990 var eiet av Stena Cargo Line Ltd.. Det ble for øvrig samtidig vedlagt 'Transcript of register' sammen med bevis på registrert panteheftelse. Industriministeriet tilskrev så Politimesteren på Frederiksberg den 7/8 1990 og meddelte det samme.

Som tidligere redegjort for, så ønsket ikke skipsregisteret for Bahamas i London å registrere overdragelsen av skipet til K/S Scandinavian Star mandag den 9/4 1990. Registeret samtykket av en eller annen grunn senere til registrering, og registrerte skipet med overdragelsesdato 5/4 1990. Skipsregisteret må da tydeligvis ha glemt og/eller ikke vært kjent med at de danske myndigheter allerede den 27/7 1990 hadde fått utskrift over hvem som var registrert som eier, dvs. SeaEscape Cruises Ltd.

Saksøker har som nevnte etter ulykken i utpreget grad drevet mer eller mindre kontinuerlig privat etterforskning av ulykken og underliggende forhold. I den anledning mottok han en utskrift av registreringsforholdene for skipet fra skipsregisteret datert 22/5 1996, og denne viste at eierforholdet til K/S Scandinavian Star med adresse på Frederiksberg var registret den 5/4 1990.

Saksøker mottok også kopi av 'Bill of Sale' for samme overføring. Denne viste at SeaEscape Cruises Ltd., Miami, USA, overførte skipet for DKR. 126.560.640,- i henhold til dokumentasjon datert 5/4 1990, men av stempel kunne han da ved selvsyn konstatere at registreringen ble foretatt den 30/8 1990, og ikke den 5/4 1990.

Saksøker reagerte selvsagt på dette, og henvendte seg til skipsregisteret med forespørsel om forklaring. Skipsregisteret svarte saksøker således i brev av 10/7 1996, og det ble bekreftet i nevnte brev at skipet ble solgt den 30/3 1990 fra Stena Cargo Line Ltd. til SeaEscape Cruises Ltd. Videre ble det bekreftet at det den 30/8 1990 ble registrert en eierendring fra SeaEscape Cruises Ltd. til K/S Scandinavian Star med virkning fra 5/4 1990, dvs. med tilbakevirkende kraft."

I forbindelse med tingsrettens beslutning om, hvem der skulle pålægges sagsomkostningerne forbundet med saken, fikk retten anledning til at overveje grunden til søgsmålet. Retten uttalte i den forbindelse:

"Basert på – og begrenset til – det materialet som er fremlagt under forhandlingene om saken skal fremmes eller ikke, har retten kommet til det syn at det er grunn til å stille spørsmål om de ansvarlige for skipet er stilt til ansvar. Det kan synes som om det er grunnlag for å hevde at skipets reelle eierforhold ikke er lagt til grunn i myndighetens behandling av saken og i de straffesaker som fulgte. Dette er imidlertid etter rettens syn ikke tilstrekkelig grunnlag til å gå til sak mot Skuld. Det burde vært klart for Axdal at saken er erstatningsrettslig foreldet, selv om den ikke nødvendigvis er strafferettslig foreldet og de reelle eiere av skipet fortsatt kan tiltales og stilles for retten. Dette er imidlertid et spørsmål som må vurderes av de norske og danske påtalemyndighetene, ikke tingretten i forbindelse med et erstatnings-

søksmål.”

6.3.8 Justitsministeriets overvejelser

Justitsministeriet er enig med Rigsadvokaten i, at der er en lang række oplysninger i sagen, der peger på, at ejeren af Scandinavian Star på brandtidspunktet var K/S Scandinavian Star, selv om ejerskiftet på brandtidspunktet ikke var registreret. Justitsministeriet har i lighed med Rigsadvokaten 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.

Justitsministeriet er endvidere enig med Rigsadvokaten i, at uanset, at der er visse uafklarede spørgsmål vedrørende salgsaftaler m.v., 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 ligeledes Justitsministeriets opfattelse, at det næppe i dag – 16 år efter brandtidspunktet – er muligt ved fornyet efterforskning at fremskaffe yderligere oplysninger til belysning af ejerforholdene.

Justitsministeriet er endelig enig med Rigsadvokaten i, at ejerforholdet på brandtidspunktet ikke i sig selv er af afgørende betydning for vurderingen af, om personer har gjort sig skyldige i overtrædelse af straffelovens § 180.

Uanset at der er en række uafklarede spørgsmål vedrørende salget af Scandinavian Star, er det på baggrund af de foreliggende oplysninger tillige Justitsministeriets 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 Frederikshavn – Oslo.

Justitsministeriet har ligesom Rigsadvokaten i den forbindelse navnlig lagt vægt på, at der gennem nogen tid havde været sejlads på ruten 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.

Justitsministeriet er enig med Rigsadvokaten i, at de foreliggende oplysninger ikke 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.

Justitsministeriet finder anledning til særligt at fremhæve, at det for så vidt angår spørgsmålet om registrering i Bahamas Skibsregister under hele sagens behandling har været klart, at der ikke på brandtidspunktet var sket en registrering af det ændrede ejerforhold i registeret.

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.

Justitsministeriet er således enig med Rigsadvokaten i, at oplysninger fra skibsregisteret ikke indebærer, at ejerskiftet i forholdet mellem køber og sælger først fandt sted denne dato. De af Mike Axdal fremlagte oplysninger fra en medarbejder ved skibsregisteret bekræfter, at den "bill of sale", der ligger til grund for salget, kan være udarbejdet flere måneder før registreringen, og at registerbogen alene viser tidspunktet for, hvornår registeret har fået salgsdokumentet præsenteret (eller indført i registerbogen). Justitsministeriet er ligeledes enig med Rigsadvokaten i, at registreringen i skibsregisteret ikke er afgørende for forholdet mellem køber og sælger.

Justitsministeriet har endvidere overvejet betydningen af Oslo Tingsretts dom af 25. maj 2005, idet dommen udtaler sig om ejerforholdet til Scandinavian Star på tidspunktet for branden. Justitsministeriet har i denne sammenhæng været opmærksom på, at dommen blev afsagt efter Rigsadvokatens afgørelse af spørgsmålet om genoptagelse, og derfor ikke er indgået i Rigsadvokatens overvejelser i sagen.

Det anføres bl.a. i tingsrettens dom, at skibets ejerforhold på tidspunktet for branden ikke blev undersøgt af dansk politi, der ukritisk accepterede oplysninger fremlagt af de advokater, der repræsenterede K/S Scandinavian Star. Dommen lægger ligeledes til grund, at SeaEscape Cruises Ltd. var ejer på tidspunktet for branden. Dommen anfører desuden, at der synes at være grundlag for at hævde, at skibets reelle ejerforhold ikke er lagt til grund ved myndighedernes behandling af sagen og de straffesager, som fulgte.

Justitsministeriet skal hertil bemærke, at dommen angår en civilretlig sag om erstatning mellem to private parter (Mike Axdal og assuranceforeningen SKULD), hvor rettens stillingtagen til parterne påstande sker på grundlag af parternes bevisførelse og anbrin-

gender. De ovenfor nævnte udtalelser i tingsrettens dom bygger således på de oplysninger og det øvrige sagsmateriale, som parterne har fremlagt for retten.

Justitsministeriet skal endvidere bemærke, at det fremgår af sagen, at ejerforholdene til Scandinavian Star blev gjort til genstand for visse undersøgelser i forbindelse med den oprindelige efterforskning og undersøgelse af sagen. Det blev dog ikke endeligt fastlagt, hvem der skulle anses for *ejer* af skibet på tidspunktet for branden, da det i forbindelse med den danske del af efterforskningen om overtrædelse af lov om skibes sikkerhed var tilstrækkeligt at fastslå, hvem der var *reder* for skibet.

Af Højesterets dom af 22. november 1993 fremgår det, at Højesteret efter det, som Sø- og Handelsretten havde lagt til grund vedrørende tiltalte Henrik Nygaard Johansens beføjelser med hensyn til indkøbet og driften af Scandinavian Star, tiltrådte, at Henrik Nygaard Johansen var at anse som reder i relation til § 23 i lov om skibes sikkerhed.

Som nævnt ovenfor under afsnit 6.2.4. bestemte Fogedretten i Gladsaxe ved kendelse af 17. april 2000, at Danmarks Radio ikke måtte vise udsendelsen "Gåden Scandinavia Star". Det blev samtidig forbudt Danmarks Radio i udsendelser eller på anden måde at betegne Niels-Erik Lund som "ansvarlig eller disponerende reder" i relation til det skibsfartøj, som i 1990 var kendt som Scandinavian Star.

Justitsministeriet finder ikke, at den udskrift dateret den 30. marts 1990 fra Bahamas Skibsregister, som Oslo Tingsrett i sin dom af 25. maj 2005 henviser til, giver grundlag for at anse Niels-Erik Lund som reder i relation til Scandinavian Star.

Justitsministeriet finder således ikke, at præmisserne i tingsrettens dom giver grundlag for at tilsidesætte den oprindelige vurdering af ansvarsforholdet, som fastlagt ved Sø- og Handelsrettens dom af 3. december 1992 og senere stadfæstet af Højesteret.

Justitsministeriet er samtidig enig med Rigsadvokaten i, at det civilretlige ejerforhold i første række har betydning mellem parterne, herunder i forhold til eventuelle erstatningskrav, og ministeriet har derfor ikke – heller ikke i lyset af tingsrettens dom – fundet grundlag for at iværksætte fornyet efterforskning alene med henblik på at søge ejerforholdene yderligere klarlagt.

Justitsministeriet finder ligesom Rigsadvokaten endvidere anledning til at understrege, at selv om det måtte kunne lægges til grund, at SeaEscape Cruises Ltd. var den reelle ejer på brand-

tidspunktet, 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 Niels-Erik Lund finder Justitsministeriet anledning til navnlig at fremhæve, at der ikke ses noget grundlag 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 ikke Justitsministeriet 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. Justitsministeriet finder det herved ikke godtgjort, at registreringen af en person som "managing owner" i Bahamas Skibsregister medfører, at den pågældende kan anses som reder eller ejer af det pågældende skib. Spørgsmålet om betydningen af udtrykket "managing owner" er i øvrigt alene relevant, hvis det måtte lægges til grund, at SeaEscape Cruises Ltd. var den reelle ejer på brandtidspunktet.

Justitsministeriet har i øvrigt i lighed med Rigsadvokaten heller ikke fundet, at der foreligger oplysninger, som peger på, at Niels-Erik Lund skulle have været ejer af SeaEscape Cruises Ltd. - heller ikke på brandtidspunktet.

Alt i alt er det Justitsministeriets opfattelse, at de mange spørgsmål vedrørende Niels-Erik Lund, som navnlig Mike Axdal har rejst i forbindelse med sine henvendelser, ikke giver anledning til en ændret vurdering af Niels-Erik Lunds rolle i forbindelse med salget af og branden på Scandinavian Star.

6.4 Forsikringsforhold

6.4.1 Indledning

Det er i forbindelse med genoptagelsesansøgningerne 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 anført, at SeaEscape Cruises Ltd. var den reelle ejer på brandtidspunktet. Dette bestyrkes

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 gjort gældende, at det er mistænkeligt, at K/S Scandinavian Stars pris for købet af Scandinavian Star var betydeligt 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.

Rigsadvokaten fandt ved sin afgørelse af 28. januar 2005, at de i sagen foreliggende oplysninger om købs- og salgspris samt forsikringsforhold ikke kunne danne grundlag for nogen formodning om, at branden var planlagt og gennemført som led i forsikringssvindel.

Rigsadvokaten fandt herunder ikke grundlag for at antage, hverken at salgsprisen for Scandinavian Star var kunstigt højt fastsat, eller at forsikringstegningen skulle pege på, at denne var tegnet som led i planlægning af en brandstiftelse med det formål at få forsikringssummen udbetalt, ligesom Rigsadvokaten heller ikke fandt grundlag for at antage, at SeaEscape Cruises Ltd. eller K/S Scandinavian Star havde en økonomisk fordel af branden.

Rigsadvokaten fandt ved sin afgørelse endvidere ikke, at forsikringsoplysningerne skulle pege på, at SeaEscape Cruises Ltd. var den reelle ejer af skibet.

6.4.2 Oplysningerne i sagen

Det fremgår af sagen, at advokat Jan Erlund under søforklaringen på vegne af Assuranceforeningen "Skuld" og forsikringsselskabet "Fjerde Sø" afgav erklæring om forsikringsdækningen af Scandinavian Star og i den forbindelse den 11. april 1990 bl.a. oplyste, at der af rederiet K/S Scandinavian Star var tegnet sædvanemæssig forsikring på normale policevilkår. Det blev endvidere oplyst, at den såkaldte P&I-forsikring (ansvarsforsikringen) var tegnet i Assuranceforeningen Skuld, mens krigs- og kaskoforsikringen var tegnet i forsikringsselskabet Fjerde Sø, og at forsikringsdækningen var 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. Shipping Project Ltd. 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 "manager"/"managing owner" 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 Svend Rosenmeier Poulsen bekræftede Assuranceforeningen Skuld, at K/S Scandinavian Star som registrerede ejere ville blive forsikret sammen med Shipping Project Ltd. Skuld bekræftede endvidere, at SeaEscape Cruises Ltd. som sælgere ville være medforsikrede fra levering indtil egentlig registrering havde fundet sted, hvilket 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 følgende 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 den 28. marts 1990.

Den 30. marts 1990 - den dag closing sker - kontaktes vi af Svend Rosenmeier Poulsen, 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 som ejere, Shipping Project Limited, Lindsay House 40 - 42, London som bareboat charteres, 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 Henrik 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 årsregnskabet, at koncernen på statustidspunktet 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 Niels-Erik Lund 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 forsikringsvindel. 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. "

6.4.3 Justitsministeriets overvejelser

Det fremgår af sagen, 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.

Justitsministeriet er enig med Rigsadvokaten i, at omstændighederne vedrørende forsikringstegningen ikke peger 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.

Assuranceforeningen Skuld meddelte 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.

Justitsministeriet er enig med Rigsadvokaten i, at denne ansvarsbegrænsning alene må anses at være 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 Justitsministeriet det i lighed med Rigsadvokaten ikke usædvanligt, at SeaEscape Cruises Ltd. var medforsikret på brandtidspunktet. Justitsministeriet 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.

Justitsministeriet er enig med Rigsadvokaten i, at bemærkningen i beretningen fra ledelsen i Superflex Shipping Aps. må forstås således, at forsikringsselskabet ikke udbetalte 24 mio. USD som anført i forsikringen, men at der alene blev udbetalt 14 mio. USD. Justitsministeriet har i lighed med Rigsadvokaten 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.

Justitsministeriet 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 det, 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.

Det fremgår i øvrigt af sagen, at Jørgen Kongstad, der var den skibsmægler hos Henrik Johansen, som stod for indkøbet af Scandinavian Star, vurderede, at skibet var prisen værd.

Justitsministeriet har i øvrigt lagt vægt på oplysningerne fra Niels-Erik Lund vedrørende udviklingen i priserne på passagerskibe fra det tidspunkt i første halvdel 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 samt oplysningerne fra Niels-Erik Lund om, at SeaEscape Cruises Ltd. i den periode, hvor dette selskab disponerede over skibet, havde foretaget en væsentlig opgradering af skibet.

Under henvisning hertil finder Justitsministeriet i lighed med Rigsadvokaten ikke, at der er 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.

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

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

I genoptagelsesansøgningerne er det endvidere anført, at samme ejerkreds, som stod bag Scandinavian Star på tidspunktet for branden, i en række andre tilfælde har forårsaget skibsbrande og skibsforlis med henblik på udbetaling af forsikringsbeløb. Til støtte herfor er bl.a. vedlagt materiale i form af en rapport udarbejdet af U.S. Coastguard Marine Board of Investigation om en brand på færgen Scandinavian Sea, der fandt sted den 9. marts 1984.

Rapporten konkluderer om årsagen til branden på Scandinavian Sea den 9. marts 1984, at den er ukendt, men at det mest sandsynlige er, at branden blev antændt af en eller flere ukendte personer, ligesom det er uvist, om branden var påsat med overlæg eller ved et uheld.

I materialet er der henvist til en række andre forlis og skibsbrande i perioden 1984 til 2000, uden at det nærmere er dokumenteret, at baggrunden for disse har været forsikringssvindel.

Efter Justitsministeriets vurdering kan således heller ikke disse oplysninger danne grundlag for nogen formodning om, at branden på Scandinavian Star var planlagt og gennemført som led i forsikringssvindel.

6.5 Oplysninger m.v. om selve ildspåsættelsen og brandens udvikling

6.5.1 Indledning

Anmodningerne om genoptagelse indeholder endvidere en lang række oplysninger, påstande og vurderinger om selve ildspåsættelsen og brandens udvikling. Som nævnt indledningsvist har Justitsministeriet i forbindelse med ministeriets overvejelser ikke fundet anledning til at foretage en vurdering af alle disse oplysninger og påstande, da denne del af efterforskningen er blevet varetaget af de norske myndigheder, og da den norske rigsadvokat i 2002 nåede frem til, at der ikke foreligger oplysninger, der giver de norske myndigheder anledning til at genoptage efterforskningen.

Justitsministeriet har dog ligesom Rigsadvokaten 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.

Justitsministeriet har endvidere fundet det nødvendigt at vurdere, hvorvidt de oplysninger og påstande, som er fremsat af Støttegruppen og Mike Axdal i forbindelse med behandlingen af sagen i Danmark, giver anledning til at rette henvendelse til den norske rigsadvokat med henblik på, at han kan tage stilling til, om oplysningerne giver anledning til at genoptage den norske del af efterforskningen.

Rigsadvokaten konkluderede ved sin afgørelse af 28. januar 2005, at de foreliggende oplysninger ikke gav Rigsadvokaten 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. Rigsadvokaten fandt endvidere ikke, at der var fremlagt oplysninger, som pegede på, at yderligere efterforskning vil kunne tilvejebringe det fornødne mistankegrundlag.

6.5.2 Påstand om ildspåsættelsen

Terje Bergsvål og Mike Axdal har på vegne af Støttegruppen fremsat en række teorier om en mulig gerningsmand, som ikke ses nærmere begrundede eller underbyggede, og som derfor ikke gøres til genstand for særskilte overvejelser. I forbindelse med anmodningerne om genoptagelse af sagen i Danmark er der dog navnlig peget på maskinchefen på Scandinavian Star som gerningsmand, eventuelt i ledtog med andre fra den oprindelige SeaEscape Cruises Ltd.-besætning, som fortsatte på skibet, efter det begyndte at besejle ruten mellem Oslo og Frederikshavn.

Det påstås således i anmodningerne om genoptagelse, at maskinchefen efter aftale med skibets reelle ejere og mod betaling bl.a. påsatte branden og forsøgte at sænke skibet med henblik på forsikringsbedrageri. Som medgerningsmænd peges der på chefelektrikeren, 2.-maskinisten samt skibets chefpurser.

Det anføres fra klagernes side bl.a., at maskinchefen i forbindelse med en politiafhøring har forklaret, at han på tidspunktet, hvor branden formodes at være antændt, befandt sig i sin kahyt og først vågnede ved lyden af brandalarmen, hvilket ifølge klagerne ikke stemmer overens med et andet besætningsmedlems forklaring. Dette andet besætningsmedlem har således forklaret til norsk politi, at hun så maskinchefen kort før brandalarmen ved det første brandanløb, som blev slukket, inden større skade blev forvoldt.

Mike Axdal har udarbejdet en rapport af 7. oktober 2002, hvor det er tillagt central betydning, at et hydraulikrør i forbindelse med branden er blevet revet ud af sin fatning og bøjet. Røret var en del af det hydrauliksystem, som kunne sænke det øvre bildæk på Scandinavian Star. Mike Axdal mener, at løsrivningen og bøjningen af røret alene kan være sket ved en forsætlig menneskelig handling med det formål at få olien i hydrauliksystemet til at strømme ud og give næring til branden, og henviser endvidere til, at også hydraulikpumpen var sat i gang for at pumpe hele systemets olie ud af det pågældende rør. Mike Axdal fremhæver i den forbindelse, at alene et besætningsmedlem med kendskab til hydrauliksystemet kunne stå bag dette og mener, at dette peger på maskinchefen.

Det fremgår af Granskningsudvalgets rapport, tillægget side 338 ff., at man ved undersøgelsen af branden og dens udvikling særskilt undersøgte hydrauliksystemet og i den forbindelse konstaterede lækage af olie fra systemet.

Endvidere fremgår det af en udtalelse fra tidligere politiadvokat Nicolai Bjønness af 15. november 2001, som blev indhentet i forbindelse med de norske myndigheders overvejelser om genoptagelse af sagen i Norge, at man i forbindelse med undersøgelsen af branden i 1990 var bekendt med det bøjede rør, hvilket gav anledning til visse overvejelser, idet man dog konkluderede, at det var udelukket, at nogen skulle have forårsaget denne skade for at bidrage til brandudviklingen.

Der er i det meget omfattende materiale, der er anført til støtte for en genoptagelse af efterforskningen, også henvist til en række andre forhold og omstændigheder, som påstås at pege på, at gerningsmanden havde indgående kendskab til skibet, hvilket efter anmodningerne om genoptagelse ligeledes skulle pege på maskinchefen. Således er det i anmodningerne om genoptagelse bl.a. blevet gjort gældende, at branddørene med vilje blev placeret i åbne og lukkede positioner, og at en passager til en politirapport havde forklaret, at han inden branden så, at en skydedør var blokeret åben af en træbjælke, således at der blev skabt et kraftigt gennemtræk og de mest gunstige vilkår for en hurtig og eksplosiv udvikling af branden.

Som tidligere nævnt har advokat Henrik Bonné anmodet om afhøring af en række navngivne personer og har i den forbindelse fremsendt en liste med personer, som foreslås afhørt, herunder maskinchefen, chefelektrikeren, 2.-maskinisten, kaptajn Hugo E. Larsen og receptionisten fra Scandinavian Star, som alle afgav forklaring i forbindelse med søforklaringen. For maskinchefen og Hugo E. Larsens vedkommende afgav de forklaring tre gange hver, ligesom Hugo E. Larsen ligeledes afgav forklaring i forbindelse med den senere straffesag, hvor han blev tiltalt og dømt for overtrædelse af lov om skibes sikkerhed.

Listen omfatter ligeledes den tidligere SeaEscape-skibsfører, som var ombord på Scandinavian Star i forbindelse med overdragelsen af skibet og indtil den 5. april 1990, og som således ikke var ombord på tidspunktet for branden. Den tidligere SeaEscape-skibsfører afgav den 10. april 1990 en 43 sider lang forklaring om bl.a. overdragelsen af Scandinavian Star i form af en "sworn statement" til en notar i Miami.

For så vidt angår afhøringer af øvrige besætningsmedlemmer på Scandinavian Star, fremgår det af sagen, at der umiddelbart efter branden blev iværksat omfattende afhøringer af de overlevende efter skibsbranden. Den tidligere politiadvokat Nicolai Bjønness har i en udtalelse af 15. november 2001 oplyst, at alle overlevende blev afhørt i gennemsnit tre gange hver jf. nærmere herom nedenfor.

6.5.3 Påstand om forsøg på at lade Scandinavian Star sænke

Mike Axdals gør i sin rapport af 7. oktober 2002 endvidere gældende, at maskinchefen sammen med chefelektrikeren og 2.-maskinmesteren forsøgte at få skibet til at synke ved at lade søvand pumpe ind i maskinrummet under branden.

Ifølge Mike Axdal erfarede de tre efter at være blevet evakueret, at branden havde forårsaget et stort antal dødsfald, og mente derfor, at skibet – hvis det sank – ville blive hævet og undersøgt, hvorved det ville blive opdaget, at skibet var sænket forsætligt. De tre skulle derfor ifølge Mike Axdal være vendt tilbage til skibet for at stoppe indpumpningen af søvand.

De tre afgav alle forklaring i forbindelse med søforklaringen, der fandt sted umiddelbart efter ulykken. Maskinchefen (side 85 ff.) og 2.-maskinisten (side 108) forklarede begge, at de forsøgte at komme ned til maskinrummet, efter at brandalarmen havde lydt, men at røgudviklingen forhindrede dem heri.

Maskinchefen (side 885) og chefelektrikeren (side 312) har endvidere begge forklaret, at de efter at være kommet tilbage til Scandinavian Star ca. fire timer efter, at branden brød ud, gik ned i maskinrummet, hvor de skulle hjælpe med pumperne til lænsning af skibet, og at der på dette tidspunkt var vand i styrbordssiden.

Disse forklaringer var både kendt af det norske politi og Granskningsudvalget.

3.-maskinisten og en motormand, der var på vagt i maskinrummet, da branden brød ud, afgav begge søforklaring (henholdsvis side 189 ff. og 168 ff.) og forklarede i den forbindelse, at de begge forblev i motorrummet indtil kl. ca. 03.00. 3.-maskinisten forklarede, at alt var

normalt, da de forlod motorrummet, bortset fra, at selve hovedmaskinen var stoppet, og at der var røg i maskinrummet. Af forklaringerne fremgår endvidere, at de to vagthavende forlod Scandinavian star i samme redningsbåd som maskinchefen.

Hverken 3.-maskinisten eller motormanden, som var på vagt, da branden brød ud, har således forklaret noget om, at maskinchefen, chefelektrikeren eller 2.-maskinisten kom ned i maskinrummet under branden, eller at der blev pumpet vand ind i maskinrummet.

6.5.4 Påstand om sabotage af brandslukningsarbejdet

Ifølge Mike Axdal skulle maskinchefen sammen med chefelektrikeren – der begge var blevet transporteret tilbage til Scandinavian Star for at vejlede brandfolkene under slukningsarbejdet – have modarbejdet og saboteret brandslukningsarbejdet med henblik på at opnå totalskade på skibet, så den fulde kaskoforsikring kunne udbetales.

Mike Axdal anfører således, at de to misinformede brandfolkene om brugen af pumperne til slukningsarbejdet samt lukkede branddøre og derved afbrød vandforsyningen til brandslukningen gennem de brandslanger, der var trukket gennem dørene.

Under søforhøret den 26. april 1990 afgav maskinchefen forklaring (side 90 ff. og 877 ff.) bl.a. om brugen af henholdsvis pumper til brandslukning og lænsning samt om sin opfattelse af brandslukningsarbejdet. Chefelektrikeren afgav ligeledes forklaring, herunder om sin opfattelse af brandslukningsarbejdet

De svenske brandingeniører, Svante Karlsson og Erik Sedegaard, der forestod den overordnede ledelse af brandslukningsarbejdet, afgav begge forklaring under søforhøret (s. 354 ff.), herunder om brugen af pumper til henholdsvis slukningsarbejdet og lænsning af skibet med henblik på at nedbringe skibets slagside.

På listen over personer, som foreslås afhørt, fremgår endvidere den svenske brandmester Ingvar Brynfors, som var den direkte leder af brandfolkene. Han afgav ligeledes forklaring under søforhøret (side 388 ff.) og forklarede bl.a., at man flere gange standsede brandslukningsarbejdet på grund af skibets stabilitetsproblemer.

I en skrivelse af 30. juni 2001 udarbejdet af Ingvar Brynfors, efter det oplyste efter ønske af Mike Axdal og Terje Bergsvåg (gengivet i Mike Axdals rapport af 7. oktober 2002, s. 179), anfører han, at han af maskinchefen fik at vide, at lænsning af skibet med henblik på at mindske slagsiden alene kunne lade sig gøre, hvis man slukkede for vandforsyningen til

brandslangerne, ligesom skrivelsen indeholder udtalelser om chefelektrikerens indsats i forbindelse med brandslukningsarbejdet.

6.5.5 Påstand om betaling for brandstiftelsen

En yderligere påstand er, at purseren og en af receptionisterne på Scandinavian Star havde overværet, at maskinchefen i forbindelse med søforhøret i København efter branden fik besøg på sit værelse på Admiral Hotel af Ole Busch Hansen, der overgav ham en konvolut med 800.000 kr.

Receptionisten afgav den 28. juni 1990 forklaring til norsk politi. Af politirapporten fremgår bl.a. følgende:

"Etter sjøforklaringen i Danmark etter ulykken, så var hun der nede sammen med flere av mannskapet. Den siste dagen i sjøforklaringen var hun sammen med [purseren], og de satt i resepsjonen/baren på Hotell Admiral. Ole B. Hansen var tilstede og hun husker at [maskinchefen] var tilstede og satt i møte med Ole B. Hansen. Hun så det ble skrevet på papirer mens de beskrevende menn satt bortenfor vitnet, og [maskinchefen] hadde like etterpå fortalt til vitnet og [purseren], at nå hadde han fått 800.000 kroner av Ole B. Hansen.

Vitnet mener at det var [maskinchefen] og en filippiner som skulle ha dette, og de skulle også være med ferga på slepingen fra Lysekil til København.

På rapportskrivners spørsmål om det er flere som kan stadfeste disse opplysninger, så sier vitnet at [purseren] er den som kan fortelle det samme, og hun oppfordrer samtidig [purseren] til å gi de samme opplysninger."

I samme rapport er der dog følgende rettelse:

"Dette med penger til [maskinchefen], så opplyser vitnet at hun ikke så noen overlevering av penger eller underskrivelse av noe slikt dokument.
Det kan være at denne uttalelsen til [maskinchefen] var en "fleip", men vitnet oppfattet dette slik hun har beskrevet nemlig at han skulle ha fått kr. 800.000,-, som forøvrig skulle deles med filippineren."

Det bemærkes i den forbindelse, at der i saken indgår et videobånd med en TV-udsendelse fra en norsk TV-kanal, hvorpå den pågældende receptionist bekræfter hendes forklaring som afgivet til norsk politi.

Ifølge Terje Bergsvåg har purseren og den pågældende receptionist begge forklaret til ham, at de i forbindelse med søforhøret var til stede sammen med maskinchefen på dennes hotelvæ-

relse på "Hotel Admiral", og at Ole B. Hansen kom og overgav en tyk konvolut til maskinchefen samtidig med, at de talte om, at der var et større pengebeløb til maskinchefen i konvolutten.

Mike Axdal har endvidere udarbejdet en såkaldt afhøringsrapport af 30. april 2003 vedrørende en afhøring, som Terje Bergsvåg angiver at have foretaget af den pågældende receptionist den 29. april 2003. Ifølge denne rapport har receptionisten vedstået sin ovennævnte forklaring om Ole B. Hansens overgivelse af en kuvert med 800.000 kr. til maskinchefen.

Om maskinchefens modtagelse af penge fra Ole B. Hansen har purseren til en norsk politirapport af 2. juli 1990 bl.a. forklaret følgende:

"Fredag den 27.4 fikk hun besøk av maskinsjefen [...]. Han bodde hos vitnet fram til tirsdag den 1. mai da han dro til Tyskland for å besøke sin mor.

De snakket mye om brannen. Det framkom ikke noe i de samtalene som kan settes i forbindelse med en brannstiftelse.

Han fortalte bl.a. at han hadde fått sitt oppgjør av rederiet for den tiden hadde hadde arbeidet ombord. Han fortalte ikke hvor mye dette var eller hvad han hadde fått oppgjør for, men hun forsto det slik at dette var det han legalt hadde hatt krav på. Han hadde ikke vært tilsluttet noe forbund, noe hun tror, derfor tror hun at han ville ha dette otdnet før han forlot Skandinavia. Han fortalte allerede mens de var i København under sjøforklaringen at han ville ha dette ordnet. Det var først etter at han kom på besøk til vitnet at han fortalte at han hadde fått oppgjøret sitt. Beløpets størrelse eller overleveringen har ikke vidtnet sett."

Der foreligger yderligere i saken en skrivelse af 18. februar 2003 fra purseren til den norske rigsadvokat, hvori hun bl.a. anfører følgende:

"Jeg har aldri vært tilstede på et hotellrom hvor Ole B. Hansen har overlevert en tykk konvolutt til [maskinchefen] og i denne sammenheng snakk om penger. Dette er usant.

Til orientering så har jeg fått vite at [receptionisten] heller aldri har uttalt dette. I de nevnte dokumenter fremgår det også at den tykke konvolutten inneholdt kr. 800.000,-. Terje Bergsvåg bygger denne informasjonen på vitne forklaringer fra [receptionisten] og meg selv som betyr at vi må ha sett og talt disse pengene. Dette er usant og jeg tillater meg å bruke formuleringen - helt vilt.

Vitnet siger at [receptionisten] og undertegnede har sagt dette til han. Jeg kan oplyse om at jeg pr i dag ikke kan huske at jeg noen gang har snakket med Terje Bergsvåg. Jeg vet ikke engang hvordan han ser ut. Det er mulig at jeg har truffet

han i større arrangementer som er afholdt i ettertid, men uten at jeg kan huske det.”

På listen over personer, der foreslås afhørt, som er fremsendt af advokat Henrik Bonné, fremgår således den ovenfor omtalte receptionist samt en række personer, der ikke tidligere ses at være sat i relation til sagen. Af anmodningerne om genoptagelse fremgår det, at der er tale om personer, som ifølge Mike Axdal og Terje Bergsvågs kan bekræfte de i anmodningerne fremsatte påstande om bl.a. Niels-Erik Lunds relation til sagen, om at maskinchefen påsatte branden, og om at Henrik Johansen og Ole B. Hansen modtog betaling for at have ”påtaget sig ansvaret” for branden.

For så vidt angår de vidner, der ikke tidligere af myndighederne har været inddraget i sagen, har Støttegruppen og Mike Axdal navnlig anført, at et svensk vidne, Bo G. Nilsson, der i 1996 skulle have arbejdet for firmaet Europabus Rejsebureau i Malmø, 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.

Der indgår på sagen en videooptagelse af et interview, som Mike Axdal og Terje Bergsvåg har gennemført med Bo G. Nilsson, hvoraf det fremgår, at Bo G. Nilsson i andet halvår af 1996 blev kontaktet af en repræsentant for International Shipping Partners Ltd., der efter det oplyste ønskede at indsætte det tidligere Scandinavian Star på ruten mellem Malmø og Rostock.

Bo G. Nilsson forklarer på videoen, at han i den forbindelse besøgte skibet i Marseilles. Ved besøget deltog en kaptajn på et andet SeaEscape fartøj, og som tidligere havde været kaptajn på Scandinavian Star og derfor kendte skibet. Ifølge Bo G. Nilsson fortalte denne kaptajn ham, at Scandinavian Star før branden var ejet af Stena Line, og at Henrik Johansen og Ole B. Hansen modtog betaling for at have påtaget sig skylden. Ifølge Bo G. Nilssons forklaring skulle betalingen være overført til konti på Cayman Islands eller Bahamas.

6.5.6 Udtalelser fra personer, der var involveret i efterforskningen af branden

Den tidligere politiadvokat, nuværende advokat Nicolai Bjønness, har i sin ovennævnte redegørelse af 15. november 2001 til Politimesteren i Oslo, udfærdiget efter anmodning af denne, kommenteret følgende om en række af navnlig Terje Bergsvågs påstande om maskinchefen som en mulig gerningsmand.

" ... Så vidt jeg kan huske, ble [maskinchefen] gjenstand for et særskilt etterforskningsprosjekt ... Hans rolle under redningsarbeidet var gjenstand for detaljert diskusjon i møter med bl.a. SINTEF [SINTEF, Norges branntekniske laboratorium]. Det ble høsten 1990 konkludert med at [maskinchefen] ikke kunne ha hatt noe med brannstiftelsen å gjøre.

Bergsvåg har endel betraktninger om branddører som har stått åpne eller vært lukket, og som har vært blokkert i åpen tilstand o.s.v. Alt dette var kjent i 1990. En hadde flere møter hvor spørsmålet ble grundig diskutert, særlig med tanke på om branddører kunne vært åpnet eller lukket, eller på annen måte manipulert for å påvirke brannens forløp. Det ble i samarbeid med Kjell Smith-Pedersen på SINTEF, konkludert med sikkerhet med at det ikke ville ha vært mulig å planlegge et slikt ekstremt forløp, som branden fikk. Det vises bl.a. til at de forsøk som SINTEF gjennomførte i Trondheim, ikke lot seg korrekt forhåndsberegne av SINTEFs eksperter. Det er da helt usannsynlig at noen ombord skulle besitte tilstrekkelig ekspertise til å kunne beregne effekten av å åpne eller lukke branddører på et gitt tidspunkt.

Bjønness konkluderer i sin udtalelse endvidere følgende:

Det er fortsatt min oppfatning at etterforskningen den gang var grundig og solid, og jeg kan ikke se at det senere er kommet frem momenter av betydning, som ikke var vurdert i 1990/91."

Som tidligere nevnt har Mike Axdal gentagne gange fremsat anmodning om, at der foretages afhøringer af en række personer og har i den forbindelse fremsendt en liste over navngivne personer, som foreslås afhørt, til Justitsministeriet. Efter den fremsendte liste foreslås bl.a. afhøring af en række andre personer i Danmark og Norge, som var involveret i den oprindelige efterforskning og redegørelse, herunder den tekniske undersøgelse af branden.

I klagerne gengives således samtaler og korrespondance, der angiveligt har fundet sted mellem de pågældende personer og Mike Axdal og/eller Terje Bergsvåg samt udtalelser fra navngivne personer i Danmark, Norge og Sverige, som har været involveret i efterforskning af og redegørelse for omstændighederne omkring branden på Scandinavian Star.

Der foreligger således i sagen en gengivelse af en samtale mellem Mike Axdal og vicekriminalkommisær Leif Christensen, som forestod den politimæssige efterforskning af sagen ved Frederiksberg Politi. Samtalen, som angives at have fundet sted i december 1996, er gengivet i en forklaring afgivet af Mike Axdal til Lensmanden i Fana i Norge den 20. marts 2001. Ifølge gengivelsen af samtalen skulle Leif Christensen bl.a. have givet udtryk for, at Mike Axdal har vist ham dokumentation for ejer- og forsikringsforholdene, som ville have ført til, at efterforskningen havde rettet sig mod andre end Henrik Johansen, hvis han havde haft kendskab til

dem i forbindelse med den oprindelige efterforskning. Mike Axdal oplyser under samtalen, at de pågældende oplysninger allerede var Frederiksberg Politi bekendt under efterforskningen af sagen. Det fremgår ikke af gengivelsen, hvilke dokumenter Leif Christensen skulle have fået forevist, ligesom oplysningerne ikke er bekræftede.

Mike Axdal har i en af ham udarbejdet rapport af 7. oktober 2002 desuden optrykt et brev af 29. oktober 1999 fra den norske højesteretsdommer Tore Schei (nu højesteretspræsident), som var formand for Granskningsudvalget. Det fremgår af det meget kortfattede brev, at dette er et svar på en henvendelse fra Mike Axdal. I brevet henviser Tore Schei til Granskningsudvalgets hovedrapport med hensyn til udvalgets opgaver og mandat. Tore Schei oplyser i den forbindelse, at Granskningsudvalget i nogen grad er gået ind på ejerforholdet til skibet og henviser i øvrigt Mike Axdal til at spørge søfartsmyndighederne og politiet om, i hvilken grad disse har set det som deres opgave at undersøge ejerforholdet.

Mike Axdal tolker brevet således, at Tore Schei giver ham medhold i, at ejerforhold m.v. ikke blev undersøgt tilstrækkeligt af Frederiksberg Politi. Efter Justitsministeriets vurdering kan det pågældende brev ikke tages til indtægt for dette synspunkt.

Mike Axdal har endvidere foreslået afhøring af den norske politimand, der ledte efterforskningen vedrørende brandårsagen, den nu pensionerede politiførstebetjent Øyvind Thorkildsen.

Det fremgår af sagen, at den pågældende førstepolitibetjent ved brev af 24. februar 2002 til den norske Rigsadvokat har udtalt sig om teorier om en mulig gerningsmand fremsat af Terje Bergsvåg, hvori han konkluderer, at han ikke i de dokumenter, som han i den forbindelse har modtaget fra Terje Bergsvåg, har fundet nye underbyggede oplysninger, som skulle kunne forårsage ny efterforskning for så vidt angår den del af efterforskningen, som Oslo Politikammer havde ansvaret for.

I en udtalelse af 18. oktober 2002 til advokat Harald Stabell, som repræsenterer Støttegruppen, har Øyvind Thorkildsen yderligere bl.a. anført, at der efter hans mening ikke foreligger nye oplysninger i sagen, som skulle tilsige, at der kan rettes mistanke mod nogen andre for brandstiftelsen, ligesom der ikke findes nye oplysninger om arnestedet for branden.

6.5.7 De danske myndigheders efterforskning af ejerforholdene og betydningen heraf for de norske myndigheders efterforskning af branden og dens årsag

Mike Axdal har bl.a. under sit møde i Justitsministeriet anført, at de danske myndigheder tidligt lagde sig fast på, at K/S Scandianvian Star var ejer af Scandinavian Star på tidspunktet for branden, og at dette påvirkede de norske myndigheders efterforskning af selve branden og dens årsag.

Som aftalt mellem de norske, svenske og danske myndigheder, skulle de norske myndigheder undersøge omstændighederne omkring selve branden og dens opståen og – såfremt det viste sig, at branden var påsat – opklare, hvem brandstifteren var.

Herefter er spørgsmålet om, hvorvidt de norske myndigheders efterforskning er blevet påvirket af de danske myndigheders undersøgelser og konklusioner vedrørende ejer- og rederforhold m.v. først og fremmest et spørgsmål, som de norske myndigheder selv bør tage stilling til. Justitsministeriet har dog i lighed med det under afsnit 6.4 anførte overvejet, om der er oplysninger i sagen vedrørende selve brandefterforskningen, der giver anledning til at rette henvendelse til den norske rigsadvokat og har på den baggrund overvejet spørgsmålet om de danske myndigheders efterforskning af ejerforholdene, og den betydning denne del af efterforskningen har haft for de norske myndigheders efterforskning af branden og dens årsag.

Det norske politi foretog en omfattende efterforskning i sagen og konkluderede som nævnt oven for, at en dansk statsborger, som var passager på skibet, og som omkom under branden, var den sandsynlige brandstifter. Da passageren selv omkom ved branden, blev denne del af efterforskningen henlagt af de norske myndigheder.

Den tidligere politiadvokat Nicolai Bjønness, som havde det juridiske ansvar for det norske politis efterforskning af branden og dens årsager, blev i forbindelse med de norske myndigheders overvejelse af anmodningerne om genoptagelse af efterforskningen af sagen bedt om en udtalelse.

Den tidligere politiadvokat anførte ved skrivelse af 15. november 2001 bl.a., at man under efterforskningen hurtigt blev klar over, at branden var påsat, og at gerningsmanden måtte have været om bord på skibet. Man anlagde derfor den betragtning, at alle kunne være gerningsmanden. Samtlige overlevende blev derfor afhørt i gennemsnit 3 gange hver, og på den måde fik man en oversigt over, hvor både overlevende og omkomne havde befundet sig.

Bjønness anfører i sin udtalelse endvidere, at alle muligheder blev undersøgt af det norske politi, og at alle teorier – herunder forsikringsbedrageri – var ”gode nok” til at blive undersøgt. Der blev i forbindelse med efterforskningen anlagt en ”værste-falds-teori”, hvorfor det blev holdt åbent, hvem der var ejer af skibet for ikke at udelukke nogen mulig forklaring på branden. Af samme grund blev tippet om, at den danske passager kunne være gerningsmanden lagt til side og undersøgt som sidste mulighed.

6.5.8 Justitsministeriets overvejelser

Det fremgår af sagen, at de påstande, der er blevet gjort gældende i anmodningerne om genoptagelse over for de danske myndigheder, i det væsentligste svarer til påstande, der ligeledes er blevet fremsat over for de norske myndigheder, inden den norske rigsadvokat i 2002 traf afgørelse om, at han ikke havde fundet grundlag for at genoptage den del af efterforskningen, der har været varetaget af norsk politi og påtalemyndighed.

Rigsadvokaten har i sin afgørelse gennemgået en række spørgsmål rejst i klagerne om andre forhold end ejer- og forsikringsforhold, herunder spørgsmål med relation til ildspåsættelsen. Justitsministeriet er enig med Rigsadvokaten i, at oplysningerne vedrørende disse forhold ikke giver grundlag for at antage, at yderligere efterforskning i sagen kan føre til, at der ville kunne rejses tiltale mod enkeltpersoner for overtrædelse af straffelovens § 180. I lighed med Rigsadvokaten har Justitsministeriet heller ikke fundet, at der foreligger oplysninger i sagen, som i øvrigt kan tale for, at spørgsmålet om medvirken til eller planlægning af branden undersøges yderligere.

For så vidt angår spørgsmålet om afhøringer af de personer, som Mike Axdal og advokat Henrik Bonné har foreslået, skal Justitsministeriet – som nævnt ovenfor – understrege, at det alene kan anses for relevant at foretage yderligere eller fornyede afhøringer, såfremt der er grundlag for at antage, at der herigennem vil kunne peges på en eller flere nulevende personer, som med rimelig grund kan mistænkes for overtrædelse af straffelovens § 180 om forsætlig brandstiftelse, jf. herved tillige retsplejelovens § 96, stk. 2 (om anklagemyndighedens objektivitetsprincip).

Det bemærkes i den forbindelse, at de politirapporter vedrørende forklaringer, som blev afgivet umiddelbart efter branden, samt de forklaringer, der blev afgivet i forbindelse med søforklaringen, har været de norske myndigheder bekendt i forbindelse med redegørelsen for og

efterforskningen af branden og dens umiddelbare årsag, ligesom forklaringerne har været Granskningsudvalget bekendt.

Henset til den tid, der er forløbet siden branden på Scandinavian Star, og til, at der ikke i forbindelse med anmodningerne om genoptagelse nærmere er redegjort for, hvilke nye oplysninger man mener, at de pågældende tidligere besætningsmedlemmer ville kunne komme med i relation til sagen, samt det forhold, at samtlige overlevende efter branden, herunder de tidligere besætningsmedlemmer fra SeaEscape, alle tidligere har afgivet forklaring til sagen, finder Justitsministeriet det usandsynligt, at de pågældende personer på nuværende tidspunkt ville kunne fremkomme med nye oplysninger af betydning for sagen. Justitsministeriet finder således ikke grundlag for fornyede afhøringer af disse personer.

For så vidt angår forholdene omkring hydraulikrøret og placeringen af branddøre i henholdsvis åbne og lukkede positioner, fremgår det af sagen, at disse forhold samt den betydning, de har haft for branden, ligeledes blev undersøgt særskilt under efterforskningen af branden. Der er således tale om forhold, der har været de norske myndigheder bekendt, og som har været inddraget under den oprindelige efterforskning af branden.

For så vidt angår brandslukningsarbejdet, skal Justitsministeriet bemærke, at såvel maskinchefen og chefelektrikeren på Scandinavian Star som de svenske brandingeniører Svante Karlsson og Erik Sedegaard og den svenske brandmester Ingvar Brynfors under søforhøret afgav forklaring om brandslukningsarbejdet. Justitsministeriet skal endvidere bemærke, at disse forklaringer således var de svenske myndigheder bekendt ved undersøgelsen af brandslukningsarbejdet og de tekniske forhold på skibet, ligesom Granskningsudvalget i sin rapport behandlede spørgsmålet om redningsaktionen og brandslukningsarbejdet. Justitsministeriet finder endvidere ikke, at der i forbindelse med klagerne er fremkommet nye oplysninger om disse forhold. Herunder finder Justitsministeriet ikke, at den ovenfor omtalte udtalelse fra Ingvar Brynfors, som Mike Axdal og advokat Henrik Bonné har foreslået afhøring af, indeholder nye oplysninger om en mulig gerningsmand til branden.

For så vidt angår de i klagerne gengivne udtalelser, korrespondance og samtaler med en række andre personer i Danmark, Norge og Sverige, som har været involveret i efterforskning af og redegørelse for omstændighederne omkring branden på Scandinavian Star, indeholder disse navnlig en række vurderinger af den oprindelige efterforskning og oplysningerne i sagen. Vurderingerne relaterer sig både til ejer- og forsikringsforholdene, men navnlig til omstændighederne ved selve branden. Vurderingerne indeholder efter Justitsministeriets opfattelse ikke nye oplysninger, der kan pege på en gerningsmand til brandstiftelsen. Justitsministeriet finder på

denne baggrund således heller ikke anledning til at foranstalte afhøringer af Ingvar Brynfors eller andre af de personer, der var involveret i brandslukningsarbejdet eller efterforskningen af branden.

For så vidt angår de personer, som ikke tidligere ses at være afhørt af myndighederne til sagen, herunder Bo G. Nilsson, har Justitsministeriet i lighed med Rigsadvokaten lagt vægt på, at de oplysninger, som Bo G. Nilsson viderebringer i interviewet om betaling af Henrik Johansen og Ole B. Hansen, er anden- og tredjehåndsuplysninger. Der er således tale om oplysninger, som Bo G. Nilssons har fået fra en tidligere kaptajn på Scandinavian Star, og det fremgår ikke af interviewet, hvem der er kilde til kaptajnens oplysninger.

Forklaringen fra Bo G. Nilsson 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, og Justitsministeriet finder ikke anledning til at foranstalte afhøring af Bo G. Nilsson eller de personer, han nævner i interviewet.

Mike Axdal har endvidere henvist til navngivne personer, som ligeledes skulle kunne bekræfte påstande, der er blevet fremsat i forbindelse med anmodningerne om genoptagelse, herunder at maskinchefen påsatte branden, samt andre påstande som ikke ses at være relevante i forhold til at kunne pege på en gerningsmand bag branden. Det er ikke nærmere angivet, hvor de pågældende "vidner" har deres oplysninger fra, eller også fremgår det, at der er tale om anden- eller tredjehåndsuplysninger. Justitsministeriet finder herefter heller ikke grundlag for at foranstalte afhøringer af de pågældende personer,

Endelig har Mike Axdal foreslået afhøringer af flere personer, uden at det i øvrigt fremgår af anmodningerne om genoptagelse, hvilke oplysninger de pågældende i givet fald ville kunne bidrage med. Justitsministeriet har derfor heller ikke fundet grundlag for at foranstalte afhøring af disse personer.

For så vidt angår de her omhandlede forhold, er det Justitsministeriets samlede vurdering, at der dels er tale om oplysninger, som ikke er nye i forhold til de oplysninger, der forelå på tidspunktet for den oprindelige efterforskning af branden og dens årsag, dels om oplysninger, som ikke kan dokumentere de fremførte påstande. Justitsministeriet har i den forbindelse bl.a. lagt vægt på, at det fremgår af sagen, at der i forhold til visse personer er modstrid mellem, hvad disse personer ifølge anmodningerne om genoptagelse skulle have sagt, og det, disse personer selv har givet til kende over for myndighederne.

Justitsministeriet finder herefter heller ikke, at de oplysninger og påstande, som er fremsat af Støttegruppen og Mike Axdal vedrørende den umiddelbare brandårsag i forbindelse med behandlingen af sagen i Danmark, giver noget grundlag for at rette henvendelse til de norske myndigheder om en genoptagelse af denne del af efterforskningen.

Justitsministeriet har i den forbindelse heller ikke fundet det godtgjort, at de danske myndigheders efterforskning skulle have påvirket de norske myndigheders efterforskning af branden og dens årsag. Justitsministeriet har herved lagt vægt på, at Nicolai Bjønness i den ovenfor nævnte udtalelse af 15. november 2001 forklarer, at teorien om, at den danske passager var gerningsmanden, var den sidste mulighed, som blev undersøgt af det norske politi, og at en række teorier - herunder forsikringsbedrageri - blev drøftet, og at norsk politi arbejdede med en "i-værste-fald-teori", hvor ingen muligheder blev udelukket. Justitsministeriet har endvidere tillagt det betydning, at Nicolai Bjønness udtaler, at de konklusioner, som blev draget af Frederiksberg Politi om ejerforholdene, ikke indvirkede på efterforskningen af selve brandårsagen.