

## F. t. beslutn. vedr. kommission til undersøgelse af sagen om »Scandinavian Star«

ber. Men efter 2003, hvor de nye oplysninger fremkom fra den danske ambassadør i Canada, ændrede ejer og forsikringselskab standpunkt og anførte, at SeaEscape var den reelle ejer og operatør af Scandinavian Star den 7. april 1990, og at de skadelidte og myndighederne havde vidst dette gennem mange år. At de skadelidte således tillægges viden om dette forhold for tiden, inden de danske myndigheder tiltræder samme viden, skaber et alvorligt retssikkerhedsmæssigt problem, idet den påståede viden på grund af forældelsesreglerne fratager de skadelidte muligheden for at anlægge en sag ved den rette myndighed.

Uanset hvornår de berørte siden 1990 havde forsøgt at anlægge sag mod ejerens forsikringselskab, ville de være blevet mødt med det klare budskab, at SeaEscape ikke var ejeren og den efter de danske myndigheders og domstoles afgørelser ansvarlige, med henvisning til, at de danske myndigheder har fastholdt, at skibet var ejet og drevet af Henrik Johansen og dennes selskaber i Danmark.

Det er på denne baggrund forslagsstillernes opfattelse, at de retmæssige ejerforhold må afklares, idet der her henvises til blandt andet Justitsministeriets svar af 29. maj 2007 til Folketingets Retsudvalg (svar på spørgsmål 162, alm. del, 2006-07), hvori det bemærkes, at man ikke har efterforsket ejer- og forsikringsforholdet knyttet til skibet, og at dette også var uden betydning for sagen, idet Henrik Johansen blev dømt som reder, ikke som ejer.

Både Politiet på Frederiksberg, Statsadvokaten og Rigsadvokaten samt Justitsministeriet har i en lang række afgørelser siden 1994 afvist anmodninger om genoptagelse af sagen om skibets ejer-, reder-, operatør- og forsikringsforhold med henvisning til, at sagen var efterforsket og belyst til bunds. For forslagsstillerne forekommer det, som om Rigsadvokaten og Justitsministeriet i deres vurderinger og afgørelser ikke har lagt vægt på efterprøvelser af de nye oplysninger, der er fremkommet siden højesteretsdommen i 1993. Bl.a. har Rigsadvokaten set på sagen i flere omgange, men afviser hver gang en genåbning af sagen, der kunne føre til kritik af efterforskningen.

Justitsministeriet har blot gengivet og henholdt sig til Rigsadvokatens afgørelser. Man har ikke i ministeriet fundet anledning til en selvstændig vurdering af, at sagens realiteter indeholdt modstridende dokumentation. Eksempelvis henviser Rigsadvokaten til, at registreringen i Bahamas skibsregister grundet almindelig forsinkelse sker med 5 måneders forsinkelse. En række oplysninger i sagen indikerer imidlertid, at der ikke kan konstateres en sådan ventetid, og at den under ingen omstændigheder er 5 måneder. Oplysnin-

gerne fra Henrik Johansen og SeaEscape må således på dette område betragtes som bevidst forkerte, hvilket også gælder indstillingen til Sø- og Handelsretten den 9. april 1990 under såvel søforklaringen som straffesagen.

Der synes endvidere ikke at være fremlagt nogen form for retspåtegnet dokument, der kan placere Henrik Johansen som lejer eller operatør af skibet i et aftaleforhold til skibets ejer, SeaEscape. Dette gælder bl.a. forsikringsudbetalingerne fra skibets kaskoforsikringselskab, Fjerde Søforsikringselskab A/S (i dag Codan A/S), ligesom der heller ikke er fremlagt retspåtegnede banknotaer for betalinger af depositum eller skibsleje, skibsskoder, charteraftaler og/eller lejeaftaler udstedt før den 7. april 1990 eller registreringsattester påført registreringsdato med oplysning om ejerne samt bestyrelse og direktion for de involverede selskaber KS – Scandinavian Star, VR Dan ApS, Project Shipping Ltd., Sea Lion Ltd., Dan Ferry A/S Norge gældende pr. 7. april 1990. Arbejdskontrakter for samtlige besætningsmedlemmer og det landbaserede mandskab synes heller aldrig fremlagt i sagen.

Forslagsstillerne stiller sig endvidere undrende over for en undersøgelse fra 2004 af Henrik Johansens skattefradrag i forbindelse med køb af Scandinavian Star den 1. april 1990 for en anslået pris af 60 mio. kr., idet Henrik Johansen ifølge de to norske domme slet ikke var ejer af skibet. Både Rigsadvokaten og Justitsministeriet er et utal af gange blevet bedt om at fremlægge dokumenter til sandsynliggørelse af deres påstande, men har, så vidt forslagsstillerne har erfaret, ikke efterkommet dette. Det samme gælder regeringsaftalerne af 10. april 1990 om opdeling af den politimæssige efterforskning mellem Danmark, Sverige, Norge og regeringsaftalen af 20. april 1990 samt kongelig resolution om nedsættelse af et fællesnordisk granskingsudvalg (NOU) og forarbejder til samme.

Kommissionen, der ved vedtagelse af nærværende beslutningsforslag skal nedsættes, bør derfor inddrage ejere og medejere af SeaEscape og beslægtede selskaber og skibet Scandinavian Star pr. 7. april 1990.

4. Flere uafhængige brandekspertes – blandt andre Pantektor i Sverige og Skansen i Norge – har igen set på de tekniske undersøgelser, vidneudsagnene og det øvrige bevismateriale. De fastslår, at forklaringen om den omkomne passager ikke stemmer, idet der blev påsat i alt seks brande på skibet og den passager, der angiveligt påsatte branden, selv omkom, før de seneste brande blev påsat. De nye vurderinger peger på, at brandene blev påsat og forstærket af nogen, der havde et særdeles grundigt kendskab til skibet, herunder