

## Scandinavian Star

### Skibets certifikater er nøglen til at opklare mordbranden

Af Iben Brinkland, Center for Demokratisk Facilitering, [www.cede.dk](http://www.cede.dk)

159 døde i en mordbrand ombord på Scandinavian Star den 7. april 1990, heraf 25 børn, det er danmarkshistoriens største drabssag udenfor krig. Forbrydelsen er fortsat uopklaret.

Ny aktindsigt hos Søfartsstyrelsen er med til at lægge de sidste brikker i puslespillet omkring mordbranden. SeaEscape, som efter branden inkasserede en forsikringssum på kr. 13,9 mio.USD, forfalskede skibets certifikater bl.a. for at få skibet forsikret og solgt.



I foråret 2020 har Center for Demokratisk Facilitering (CEDE) hjulpet Scandinavian Stars Danske Støtteforening med bl.a. gennem aktindsigt hos Københavns Politi at afdække, at dansk politi aldrig systematisk har efterforsket ejer, reder og forsikringsforhold samt mordbranden.

Dansk politi har gennem en årrække afvist støtteforeningens anmeldelser, senest afviser politiet også DR-serien Scandinavian Star, der blev vist i foråret 2020 – ”der er ikke noget nyt”, siger politiet. CEDE har gennem aktindsigten også konstateret, at politiet aldrig har haft grundlag for at foretage en sådan vurdering – politiet har ikke arkiv over sagen og derfor heller ikke et sammenligningsgrundlag.

#### ”Follow the money”

”Hovedparten af al kriminalitet har et økonomisk motiv. Det er derfor naturligt i forbindelse med opklaringen at se på, hvem der har skaffet sig en økonomisk gevinst, om disse har mistænkelig adfærd, og viser ond hensigt,” siger Thomas Vesth, erfaren politiefterforsker.

DR peger i tv-serien Scandinavian Star på, at mandskab fra SeaEscape havde en mistænkelig adfærd omkring gerningstidspunktet. De svenske brandfolk oplevede, at mandskabet fra SeaEscape forsøgte at hindre slukningsarbejdet.

DR peger i tv-serien Scandinavian Star også på, at forsikringssummen for skibet var urealistisk høj.

SeaEscape købte Scandinavian Star den 30. marts 1990 af Stena Line, og forsøgte at sælge det videre til Henrik Johansen få timer senere og frem til dagen før branden. Handlen med Henrik Johansen blev aldrig endelig.

Skibet forsikrede SeaEscape for 24 mio.USD med en aftale der udløb på dagen for mordbranden. SeaEscape indgik efter branden forlig med forsikringselskabet Fjerde Sø, og endte med at få 13,9 mio.UDS udbetalt, uanset at SeaEscape selv kun havde betalt ca. 6 mio.UDS til Stena Line for skibet.

”CEDE har sammen med Scandinavian Stars danske støtteforening gennemgået dokumenterne i sagen. Der er i dag ingen tvivl om, at SeaEscape havde et økonomisk motiv. Men havde SeaEscape også ond hensigt? Det fremgår klart, at det er tilfældet, når man ser på tilblivelsen og brugen af skibets certifikater”, siger Thomas Vesth.

### Det var klart efter mordbranden, at certifikaterne ikke var i orden

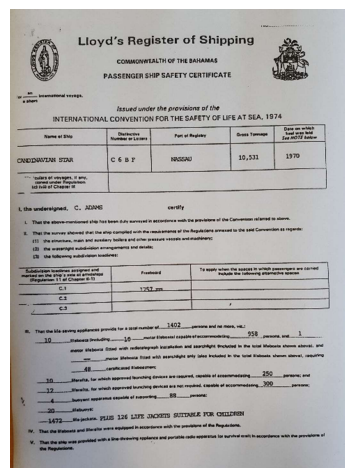
Den norske undersøgelse (NOU), som blev afsluttet i 1991, konkluderer, at Scandinavian Stars certifikater ikke var i orden.

Indholdet i Passenger Ship Safety Certificate, som er skibets hovedcertifikat, var ikke korrekt. Scandinavian Star fik godkendelsestempelt af Lloyds, selvom i hvert fald følgende sikkerhedsmæssige mangler ikke kunne have været på plads ved Lloyds inspektion i januar 1990, siger undersøgelsen:

- 3 alarmhorn manglede på hovedalarmsystemet
- Redningsbådene var rådne
- Befæstningerne til redningsbådene var rustet fast
- En branddør manglede

DR-serien Scandinavian Star viser bl.a. at redningsbådene var defekte, da Scandinavian Star skulle rømmes kl. 02.30 om natten den 7. april 1990, de overlevende kæmpede derfor med at komme væk fra det brændende skib. DR-serien viser også, at det kan have været fatalt, at alarmerne ombord svigtede.

Et skib som Scandinavian Star skal have et Passenger Ship Safety Certificate, for at kunne sejle med passagerer. Certifikatet tildes en gang om året efter en grundig, uvildig og sagkyndig inspektion. Alle andre inspektioner, myndighedskontroller, tilladelser og forsikringer m.v. tager afsæt i dette certifikat.



*Scandinavian Star havde pletfrie certifikater fra Lloyds, uanset at der ved inspektionen i januar 1990 var konstateret alvorlige mangler ved skibets sikkerhed.*

Sikkerheden ombord på Scandinavian Star var ikke i orden, uanset at skibets certifikater viste det modsatte.

### SeaEscape havde brug for certifikaterne

Det fremgår af dokumenterne i sagen og DR-serien Scandinavian Star, at salget af skibet hastede for SeaEscape.

SeaEscape beder Lloyds om at inspicere Scandinavian Star og udstede skibets Passenger Ship Safety Certificate. Certifikatet var nødvendigt for at fastholde Scandinavian Star om passagerskib, herunder at SeaEscape kunne gøre følgende:

- Sælge skibet
- Tegne forsikringer
- Skaffe køberfinansiering
- Gennemgå myndighedskontrol f.eks. havnestatskontrol

## Ond hensigt

Det fremgår af aktindsigt hos Søfartsstyrelsen, at C. Adams fra Lloyds udfører inspektion ombord på Scandinavian Star fra den 2. – 5. januar 1990. Herefter udsteder Lloyds den 19. januar 1990 et perfekt Passenger Ship Safety Certificate, uanset, som den norske undersøgelse fastslår, at der var alvorlige sikkerhedsmæssige mangler

Et Passenger Ship Safety indebærer store omkostninger for bestilleren. Uanset dette fremgår det af aktindsigten fra Søfartsstyrelsen, at C. Adams kollega hos Lloyds, G. Brown allerede den 5. februar 1990 udsteder et nyt, men identisk Passenger Ship Safety Certificate.

”Da vi så det, vidste vi, at der helt sikkert var noget galt. Støtteforeningen har gennem 30 år indsamlet dokumentation omkring Scandinavian Star, mordbranden og SeaEscape for at få mordbranden efterforsket og de skyldige retsfulgt. Politiet har en kopi af de mange mapper. Vi besluttede at gennemgå det hele igen”, siger Thomas Vesth.

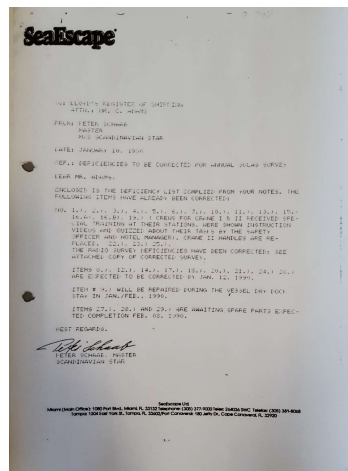
Det fremgår af dokumenterne i sagen, at SeaEscape, kaptajn Peter Shaab skriver til Lloyds den 10. januar 1990. C. Adams har, fremgår det, under inspektionen fundet mange mangler ved sikkerheden ombord på Scandinavian Star, herunder 29 fejl der er så alvorlige, at et hovedcertifikat normalt ikke kan udstedes.

Bl.a. er alarmen på skibets Coral Deckdefekt. Det er denne manglende alarm, som DR-serien om Scandinavian Star har fokus på. Alarmen ombord på Scandinavian Star gik alt for sent i gang.

Også de mangler bl.a. ved redningsbådene, hvor den norske undersøgelse (NOU) efter branden konkluderer, at disse forhold ikke kunne have været i orden ved Lloyds inspektion, er med på listen.

SeaEscape, kaptajn Peter Shaab skriver til Lloyds den 10. januar 1990, at SeaEscape er i gang med at udbedre alle manglerne, bl.a.

er alarmen på Coral Deck ifølge Peter Shaab allerede blevet repareret.



*SeaEscapes kaptajn Peter Shaab skriver den 10. januar 1990 til Lloyds, at alle de påpegede mangler ved sikkerheden ombord er udbedret.*

Vi ved nu, at det ikke er rigtigt – SeaEscape sørgede aldrig for, at sikkerheden ombord på Scandinavian Star var i orden.

I januar 1990 var forhandlingerne mellem SeaEscape og Henrik Johansen om at købe Scandinavian Star brudt sammen. Forhandlingerne blev først genoptaget, da Henrik Johansens agent kunne meddele, at det var lykkedes ham at forhandle sig til rene certifikater på Scandinavian Star. SeaEscapes salg af Scandinavian Star var betinget af, at certifikaterne var i orden.

Henrik Johansen betaler aldrig for skibet. Da Henrik Johansen sætter Scandinavian Star i drift på ruten mellem Frederikshavn og Oslo den 30. marts 1990, er handlen med SeaEscape ikke på plads. Den norske undersøgelse (NOU) fastslår, at SeaEscape var ejer af Scandinavian Star fra den 6. april 1990 kl. 12.00, idet handlen med Henrik Johansen var bortfaldet.

## SeaEscape forfalskede certifikaterne

Omfanget af fusk og udstrækningen af den onde hensigt hos SeaEscape er ikke afdækket.

SeaEscapes kaptajn Peter Shaab medvirker til at forfalske indholdet i Scandinavian Stars Passenger Ship Safety Certificate – certifikatet er udstedt af Lloyds, men indholdet er ikke korrekt.

Sø- og Handelsretten dømmer Hugo Larsen til ikke at have styr på nød- og beredskabsplanerne omkring på Scandinavian Star. Han frifindes for manglerne ved redningsudstyret ombord, da Lloyds certifikater viste, at alt var i orden.

Peter Shaab er kaptajn ombord på Scandinavian Star gennem mange år og frem til den 5. april 1990. Peter Shaab bliver aldrig sigtet for den manglende sikkerhed ombord eller i det mindste afhørt om indholdet i certifikat-

terne og de efter branden konstaterede sikkerhedsmæssige mangler.

SeaEscapes kaptajn Peter Shaab, fortæller i sin vidneforklaring efter branden, at Scandinavian Star var i perfekt stand, da han sejlede skibet fra USA til Europa i marts 1990. Peter Shaab løj.

C. Adams og SeaEscape har tætte forretningsmæssige relationer efter branden, viser oplysningerne i sagen. Det er ikke undersøgt, hvorvidt C. Adams bevidst medvirkede i forfalskningen af certifikaterne.

Københavns Politi har i april 2020 oplyst, at skibets certifikater ikke er blevet undersøgt som led i efterforskning af mordbranden.

”Det undrer os, at ingen har efterforsket disse forhold, når certifikaterne var nøglen til, at SeaEscape kunne tjene penge på Scandinavian Star”, siger Mike Axdal fra Scandinavian Stars danske støtteforening.

*Folketingets Retsudvalg gennemfører den 21. oktober 2020 høring omkring uafklarede forhold i forbindelse med efterforskningen af mordbranden ombord på Scandinavian Star den 7. april 1990. Scandinavian Stars Danske Støtteforening er blevet bedt om at forberede et oplæg om skibets certifikater og betydningen af, at disse aldrig er indgået i en strafferetlig efterforskning. Denne Artikel er baseret på de oplysninger, som Scandinavian Stars Danske Støtteforening med hjælp fra CEDE vil forelægge for Retsudvalget.*