

## SCANDINAVIAN STAR

**TIL:** Politiet v/ Terje Dahl og Bergljot Skaarer

**DATO:** Fredag 13. februar 2015

### FORHOLD VEDR SCANDINAVIAN STAR SOM BØR ETTERFORSKES

Først håper jeg det er i orden å formidle en tiltagende, og nå betydelig frustrasjon, over å være overlevende og pårørende, fratatt mulighet til å kunne formidle innspill til den pågående etterforskningen på en betryggende måte.

I fasen med prosjektgruppe fikk Støttegruppen delta i to møter med politiet. Dette var møter med formål å informere Støttegruppen om opplegg og prosess for utredningen. Det ble presisert at Støttegruppen ikke skulle sende over informasjon, men avvente evt forespørsel. Jeg var usikker på hvordan sentrale temaer som vi har vært opptatt av siden 1994, og forhold som har kommet til etter dette, ville bli ivaretatt. Usikkerhet på om vi skulle vente på politiets anmodning eller likevel ta eget initiativ, førte til at jeg likevel den 6. desember 2013 oversendte brev med noen momenter.

Da prosjektgruppen i juni 2014 la frem sin rapport, ble forholdet til Støttegruppen fremstilt som om det hadde vært en løpende dialog, og det ble referert til våre innspill på en måte som kunne oppfattes som uttømmende for hva vi mener begrunnet behov for ny etterforskning.

Dette misforholdet mellom hvordan vår kontakt til prosjektgruppen hadde vært og hvordan det ble fremstilt, var et ubetydelig problem i forhold til utredningens tema og konklusjoner.

Nå har etterforskning pågått siden juni 2014, og jeg har fortsatt ikke hørt fra politiet. Det er meget frustrerende. De økonomiske forholdene ved Scandinavian Star var begrunnelsen for politimesterens anbefaling om ny etterforskning og Riksadvokatens vedtak. Dette temaet ble løftet første gang ved Støttegruppens første gjenopptagelsesansøknad i januar 1996.

Det er et stort problem at politiet har hevet klausuleringen, og at bistandsadvokatene er fritatt for taushetsplikt overfor sine klienter. Dersom gjerningsperson(er) fortsatt er i live, vil det være person(er) som har mulighet for løpende kunnskap om etterforskningens dokumenter. Dette legger selvfølgelig bånd på mulige kilder for informasjon til politiet. I tillegg kommer lekkasjer til media, som vi allerede har sett.

Dette er problemstillinger jeg selvfølgelig har tenkt mye på, og samtalt med bistandsadvokat om, før dette notatet oversendes. Om mulig ber jeg om at dette unntas fra innsynsrett, også for bistandsadvokatene bortsett fra Espen Komnæs, som min bistandsadvokat.

Scandinavian Star er utløst av 2 straffbare forhold:

- Operasjon av skip som ikke er sjødyktig
- Ildspåsettelse

Jeg har ingen oppfatning / tro om hvorvidt det er en forbindelse mellom rederistrukturen og økonomiske interesser her, og brannstiftelsen. Etterforskning av denne muligheten er helt korrekt, men må ikke utelukke at andre mulige scenarier blir etterforsket før foreldelse inntreffer.

Jeg har ingen overbevisning om hvem som antente ild på skipet. Imidlertid er det godt dokumentert at eierskapet og rederistrukturen som opererte Scandinavian Star ved avgang 6 april 1990, ikke er korrekt beskrevet i NOU 1A og tiltalen og senere dom i S- og Handelsretten i 1992 og Høyesteret 1993.

## TEMA SOM MÅ ETTERFORSKES

### TEMA 1: BRANNFORLØPET

I Prosjektrapporten av 14. mars 2014 siteres Röda Bolaget v/ Per-Gunnar Lundin fra en samtale 3. mars 2014: «*Det fantes ikke lekkasje i hydraulikksystemet under brannen. Lekkasjen oppsto etter brannen og det var Röda Bolaget som forårsaket den da de forsøkte å kjøre ned hengedekket*». Lund skal ha hevdet at medieomtalen om at hydraulikkoljen har spedt på brannen er feil (**prosjektrapporten side 40**).

Om Röde Bolaget står det også midt på side 40 at «*... Ved dette inngrepet hadde de kappet et rør og tatt bort en stor mutter fra området ved det omtalte rørbruddet*» (**prosjektrapporten side 40**).

Det står også at undersøkelsene og bildene som er tatt av Dantest og DBI er tatt etter at Röda Bolaget har kappet røret og fjernet en stor mutter fra området (**prosjektrapporten side 41**).

I avisen Politiken søndag 1. februar 2014, uttaler Lundin seg på en måte som synes å være i konflikt med det han er sitert på i prosjektrapporten. Politiken siterer fra epostutveksling mellom Stiftelsen og Lundin, som også forstås på en måte som står i motsetning til hvordan Lundin er presentert i prosjektrapporten.

Sammen med Ole Arnt Westberg og Kurt Stenbakk har jeg via advokat Espen Komnæs kommentert den sakkyndige rapporten. Etter artikkelen i Politiken har jeg noen tillegsspørsmål:

1. Hva er korrekt versjon av det Röda Bolaget og Per-Gunnar Lundin hevder?
2. Forårsaket Röda Bolaget det omtalte rørbruddet, eller eksisterte dette før Röda Bolagets inngrep?
3. Var det nok brennbart materiale igjen i 300-seksjonen på Y-bor dekk, etter at området var utbrent i brannen ca kl. 0200, uavhengig av eventuell tilførsel av olje, til en ny og kraftig brann kl. 1400?

### TEMA 2: BRANNSTIFTELSEN

Jeg viser til følgende i prosjektrapporten:

Prosjektrapporten finner ikke bevismessig grunnlag for å kunne konkludere med at Erik Mørk Andersen «*med stor grad av sannsynlighet er gjerningsmannen*» (**prosjektrapporten side 87**).

«*Ut fra de gjennomgåtte dokumentene i undersøkelsessakene – sladdet – går det ikke helt klart frem hvilke konkrete vurderinger som lå til grunn for å avslutte disse prosjektene*» (**prosjektrapporten side 110**).

Jeg ber om ytterligere etterforskning av følgende:

**UTSKILTE PROSJEKTER I 1990 – 91:** I og med Riksadvokatens beslutning må vurderingen vedr «**UNDERSØKELSESSAKENE – DE UTSKILTE PROSJEKTENE, DOKUMENT 12. (OG TIPS – DOK 15,09) – PROSJEKTRAPPORTEN KAP. 6**» revurderes.

Prosjektgruppen mente at det ikke var tilrådelig ut fra et faglig og etterforskningstaktisk synspunkt, å gjøre ytterligere etterforskningsritt overfor disse (**prosjektrapporten side 110**).

Politimesteren anbefalte likevel gjenopptagelse, og Riksadvokaten besluttet dette 27. juni 2014. Politimesterens vurdering og Riksadvokatens avgjørelse ble begrunnet økonomiske forhold. Altså andre forhold enn det som behandles i prosjektrapportens kap. 5 og 6.

Gjenopptagelsen begrunnet i økonomi + deler av brannforløpet, skaper likevel en ny situasjon, hvor det også må vurderes hvilke av de utskilte prosjektene som eventuelt er aktuelle for en ny gjennomgang, og med rimelig grad av ressursbruk kan etterforskes på nytt.

Særlig ett av disse prosjektene må det være mulig å undersøke. Politiet sier i prosjektrapporten at det i dag ville blitt utløst status som mistenkt i et avhør. De forhold som i 1990 burde ha etablert status som mistenkt, må tillegges eventuelt nye tips og tilgjengelig informasjon.

Det kan ikke aksepteres at det eventuelt foretas en ny henleggelse uten av de aktuelle forholdene er etterforsket med de nødvendige kvalitetskriterier.

### TEMA 3: RELASJONEN HENRIK JOHANSEN OG NIELS-ERIK LUND

Fremstillingen av en avgrenset relasjon mellom Niels-Erik Lund / personer og selskaper tilknyttet Lund og Henrik Johansen / personer og selskaper tilknyttet Henrik Johansen, stemmer ikke.

Konkursbehandlingen av Sea Escape, og senere informasjon fra Lund selv, bekrefter at Henrik Johansen / selskaper kontrollert av Henrik Johansen, hadde eierinteresser i flere skip med forbindelse til Niels Erik Lund enn kun Scandinavian Star. Dette ved eierskap til eierselskaper som ble opprettet på Bahamas:

- Ferry Charter Florida som eierselskap for «Scandinavian Song»
- Ferry Charter St. Thomas som eierselskap for «Sun Fiesta»

Det er mulig at ytterligere skip inngikk i flåten som etter hvert kom under Johansens eierskap.

Formuleringene må være presise. Niels-Erik Lund understreker at han ikke var eier av skipene, at han ikke solgte dem og at han heller ikke var reder for dem. Han opplyser at han var styremedlem og konsulent for Sea Escape og kun forhandlet om salget av Scandinavian Star via meglere (Yannoulatos og Kongstad).

Spørsmål om hvorvidt andre skip enn Scandinavian Star inngikk i transaksjonene, henviser han til meglerne. Han avviser at de øvrige handlene ble holdt hemmelige. «*De hadde bare ingen relevans til Scandinavian Star transaksjonen, eller ulykke*» (**Niels-Erik Lund i 2000 i forbindelse med konflikten med DR & TV2 etter dokumentarfilm**). Niels-Erik Lund forklarer seg her annerledes enn overfor meg i møte i juni 1995. Da beskrev han forretningsmodellen til sitt eget selskap, International Shipping Partner:

- Finne aktuelle skip
- Finne investorer til skipet, f.eks 2 – 5 investeringsvillige personer
- Opprette eierselskap, gjerne på Bahamas
- Investorene etablerer selskap med minstekrav til aksjekapital av hensyn til Bahamas skatteregler
- Investorene låner sitt eget eierselskap det beløp de har anledning til
- Fullfinansiering sikres via bankforbindelsene til Lund / ISP
- Eierselskaper chartrer ut skipet
- International Shipping Partners engasjeres til å ivareta management

Lund opplyste at han hadde eierposisjon selv i enkelte av skipene i flåten som ISP opererte ved vårt møte i 1995. Han bekreftet at Henrik Johansen kom inn som eier av Scandinavian Song og Sun Fiesta. Han opplyste at dette skjedde etter kjøpet av Scandinavian Star, men fortsatt i 1990. Senere kom Niels-Erik Lund / personer og selskaper tilknyttet Lund også på eiersiden i Scarlet-Line, som opererte på Øresund.

Niels- Erik Lund bekreftet at forretningsmodellen med management til ISP ble fulgt for Scandinavian Song og Sun Fiesta. Jeg spurt ham da om det ikke var naturlig at også det tredje skipet som inngikk i handlene med Henrik Johansen, Scandinavian Star, også ble operert etter den samme modellen. Lund svarte at akkurat for dette skipet hadde ISP ikke management.

Jeg kan dessverre ikke finne lydopptaket, som Lund aksepterte av samtalen, men legger utskrift som ble gjort av danske journalist i Jyllandsposten i 1996 – 97 i forbindelse med prosjektet til Bergens Tidende.

Lund var ikke klar over at jeg var overlevende da han møtte meg og pårørende Svein Erik Fasteng. Han antok at vi var journalister i Vi Menn, som vi samarbeidet med om oppslag i 1995.

Niels-Erik Lund uttaler seg altså ikke korrekt når han forklarer hvorfor han ikke allerede i 1990 opplyste til granskingsutvalget og politiet på et uttømmende måte om relasjonene til Henrik Johansen.

Det burde være innlysende at både granskingsutvalget i 1990 -91 og politiet under sin etterforskning av evt brudd på sjøsikkerheten, hadde hatt interesse av å bli opplyst uttømmende om forholdet mellom Niels-Erik Lund og Henrik Johansen. Det ville i så fall også ha gitt Lunds forklaringer større troverdighet, enn de han forklarer mange år etter katastrofen, og kun konfrontert med inngående spørsmål og kunnskap.

Niels-Erik Lund må overlate til politiet å vurdere om informasjon er relevant eller ikke. Det svekker hans troverdighet at han ikke gjorde dette i 1990 – 1992, da rederansvaret var under etterforskning.

Straffeansvaret for operasjon av skip som ikke er sjødyktig, påhviler ikke nødvendigvis eieren, men den som driver skipet på vegne av eieren. Management av skip på oppdrag av eier, setter manager i posisjon som reder, med ansvar for etterlevelse av nasjonale lover og internasjonale skipssikkerhetskonvensjoner.

Det må etterforskes om forretningsmodellen til Niels-Erik Lund og International Shipping Partners var det som lå bak Henrik Johansens relasjon til Scandinavian Star og transaksjoner og økonomiske bevegelser for øvrig. Det må etterforskes hvorvidt Niels-Erik Lund hadde ansvar som reder for Scandinavian Star.

#### **TEMA 4: SALGET AV FRA STENA TIL SEA ESCAPE OG FRA SEA ESCAPE TIL KS SCANDIAVIAN STAR**

Transaksjonen fra Stena til Sea Escape, da Sea Escape utløste sin kjøpsopsjon, må etterforskes. Fant det sted et reelt salg? Ble salget gjennomført på et kommersielt og forretningsmessig grunnlag?

Fant det sted et reelt salg av Scandinavian Star til KS Scandinavian Star. KS Scandinavian Star oppgis med forskjellige adresser, i London på forsikringsdokumenter for brannen, på Gml Kongevej i København etter brannen. Det har ikke vært mulig å finne CVR-nummer eller firmaattest for selskapet.

I samtalen med Niels-Erik Lund i 1995, side 37 i utskriften, hevder han at KS ikke er / var registreringspliktig i Danmark. Det er ingen egen enhet, men består av enkeltpersoner som utgjør KS'et. Er dette korrekt? Var det mulig for et selskap uten registreringsplikt å likevel stå som kjøperpart i handel med skip, for å bli eier?

Politiet har i forbindelse med undersøkelsene i 2013 – 2014, og formodentlig også ved ny etterforskning, undersøkt om avtalestrukturer og prisnivåer i de påståtte transaksjonene vedr Scandinavian Star skiller seg fra markedet for handel og charter med skip. Støttegruppen og undertegnede har ikke hevdet at leie med opsjon til å kjøpe i fremtiden & evt fradrag av betalt leie – i seg selv er uvanlig.

Uklarhetene om summer og pengestrømmer knyttet til Scandinavian Star er godt begrunnet. En pris på 10 dollar for kjøp av Scandinavian Star er oppgitt av kilder i Stena, og fremkommer også av den danske Rigsadvokatens avslag til Støttegruppen i 2005:

*Samme dag – den 30. marts 1990 – kjøpte Sea Escpae Cruises Ltd på grundlag af købs-optionen Scandinavian Star fra Stena Cargo Line.*

*Den 30. marts 1990 kl. 1700 ble overdragelsen til SeaEscape Cruises Ltd registreret i Bahamas Skibsregister i London. Registreringen skete på grundlag af et dokument, der er benævnt «Bill of sale (Body corporate)», hvoraf det fremgår, at Stena Cargo Line til Sea Escape Limited, Bahamas, sælger Scandinavian Star. Prisen er anført til «\$10.00 and other good and valuable consideration». Dokumentet er stemplet 30. Marts 1990 med et stempel fra Bahamas Skibsregister.*

Øvrige oppgitte beløp er også interessante:

- Sea Escape betalte 5.750 USD pr dag i leieperioden hos Stena. Tallet er opplyst av Rolf Mellquist i Stena til NRK Brennpunkt. Det ble også opplyst at prisen for salget fra Stena til Sea Escape var 10,3 mill USD. Til fradrag kom betalt leie gjennom ca 5 år. Sea Escape må dermed ha overtatt skipet i praksis uten ytterligere betaling.
- Sea Escape skal ha solgt videre til K/S Scan Star, et selskap som ikke er dokumentert med firmaattest eller CVR-nummer verken i Danmark eller annet sted.
- KS Scan Star leier ut Scan Star uten besetning til Project Shipping i avtale datert 1 mars 1990 for USD 12.500 pr dag – ref. NOU 1991: 1A side 81, venstre spalte
- Project Shipping leier ut skipet med besetning til VR DaNo for USD 22.500 pr dag – ref. NOU 1991: 1A side 81, venstre spalte

Politiet må etterforske:

1. Hvorfor leier Stena ut skipet til USD 5.750 pr dag når skipet kan hente inn USD 22.500 pr dag?
2. Var markedet så lavt i 1985 at avtalen mellom Stena og Sea Escape var markedsbasert?

#### **TEMA 5: SHIPPING PROJECT**

Dersom forklaringen som partene selv har gitt i NOU 1A, så har selskap kontrollert av Henrik Johansen, KS Scandinavian Star, ha kjøpt Scandinavian Star, som leier ut skipet ubemannet til Project Shipping Ltd ved et bareboat certepart etter avtale inngått i Paris 1. mars 1990. Project Shipping leier skipet tilbake til et annet selskap kontrollert av Henrik Johansen, VR DaNo Aps ved et delvis tids-certeparti. Skipet er nå bemannet.

Etter denne versjonen er det en prisdifferanse på USD 10.000,- per dag som blir igjen hos Shipping Project.

Politiet må undersøke:

1. Hvem er Shipping Project Ltd?
2. Hvorfor legger Henrik Johansen igjen USD 10.000 ved å la verdiskapingen gå via dette firmaet, når han tilsynelatende selv har mulighet for å ivareta hele verdikjeden i egen selskapsstruktur?

#### **TEMA 6: STENA**

På vegne av Støttegruppen stilte jeg tilbake i desember 1995 en rekke spørsmål til Stena v/ P.O. Eriksson. Svaret var at selskapet policy ikke er å gi den type opplysninger som jeg etterspurte.

Politiet må ved de midler som kan anvendes ved etterforskning, få uttømmende informasjon om forholdet mellom Stena og ansvaret for Scandinavian Star.

#### **TEMA 7: LAURITZEN GRUPPEN**

På vegne av Støttegruppen stilte jeg tilbake i desember 1995 en rekke spørsmål til daværende eier av DFDS, Lauritzen gruppen v/ Claus V. Ipsen. Claus Ipsen beklaget å meddele at han ikke kunne være behjelpelig med å besvare mine spørsmål.

Politiet må ved de midler som kan anvendes ved etterforskning, få uttømmende informasjon om forholdet mellom Lauritzen gruppen, DFDS og ansvaret for Scandinavian Star.

#### **TEMA 8: BAHAMAS SKIPSREGISTER / TILBAKEDATERING**

Det påståtte salget fra Sea Escape til KS Scandinavian Star ble meddelt skipsregisteret på Bahamas i august 1990 og deretter ført i skipsregisteret med dato 5. april 1990. Skipsregisteret aksepterte tilbakedatering på over 4 måneder, til et tidspunkt før brannkatastrofen.

Politiets etterforskning må avklare hvorfor Bahamas skipsregister aksepterte tilbakedatering, og hvorvidt slik tilbakedatering er ordinær praksis.

#### **TEMA 9: SALGET AV «CANDI» VED ADMIRALTY COURT, LONDON, VINTEREN 1994**

Etter overdragelsen i 1994 ble det fremstilt i media, ref Aftenposten i februar 1994, som om nye aktører hadde overtatt skipet, ved at St.Thomas Cruises hadde overtatt eierskapet og engasjert International Shipping Partners til management.

Politiet bør etterforske forholdene rundt transaksjonen i 1994. Etterforskningen må avklare hvorfor partene ga inntrykk av å være nye aktører tilknyttet Scandinavian Star, da med nytt navn, når personkretsen i St. Thomas Cruises og ISP hadde tette forbindelser til både Sea Escape og Scandinavian Star i mange år.

#### **TEMA 10: BANKER SOM SAMARBEIDET MED NIELS-ERIK LUND**

Lund opplyste i samtalen i 1995 at Scandinavian Bank hadde eierposisjon i Ferry Charter Florida og dermed skipet The Empress, tidligere Scandinavian Song. På det tidspunkt hadde Henrik Johansen i følge Lund en 2. prioritet i skipet. Niels-Erik Lund opplyste videre (*utskrift av samtale side 36*) at samarbeidende banker i 1995, jf forretningsmodellen i International Shipping Partners, var:

- Scandinavian Bank
- Landes Bank
- Royal Bank of Scotland

I forbindelse med Scandinavian Star var det så vidt jeg forstår Scandinavian Bank som deltok i finansieringen. Etterforskning må avklare hva Scandinavian Bank kan tilføre av kunnskap om rederistruktur og økonomiske interesser og bevegelser knyttet til Scandinavian Star før, under og etter brannen.

Det bør også etterforskes hvilke posisjoner de aktuelle bankene inntar i sin relasjon til Niels-Erik Lund og skip og selskaper tilknyttet Niels-Erik Lund.

## TEMA 11: FORSIKRINGSMEGLER ARVID BERGVALL AS

Forsikringsmegler Arvid Bergvall AS hadde oppdrag vedr kaskoforsikring av Scandinavian Star. Dette bekreftet Niels-Erik Lund i samtalen i juni 1995. Jeg forsøkte i 1995 å hente informasjon om dette, men kom da til kort. Selskapet ble i 1994 solgt til Sedwick Group. Jeg er usikker på hvor og evt om, tidligere organisasjon i Arvid Bergvall AS er tilgjengelig.

Det må undersøkes om personer som hadde tilknytning til Arvid Bergvall i 1989 / 90 i dag er tilgjengelig for å gi informasjon som kan belyse forhold vedr Scandinavian Star med relevans for etterforskningen.

## TEMA 12: FRED OLSEN

Da Scandinavian Star i 1995, da med nytt navn Regal Voyager, ble satt i ny rute ved Gibraltar, ble det av media avdekket at det norske rederiet Fred Olsen kontrollerte rederiet som opererte skipet.

Politiet må undersøke om Fred Olsen var en ny aktør i relasjon til Regal Voyager, eller om det evt forelå historiske tilknytninger til skipet som kunne forklare hvorfor Fred Olsen satte skipet i ny fergetraffikk.

## PERSONER SOM MÅ AVHØRES

### DE UTSKILTE PROSJEKTENE

Det vises til ovenstående under tema brannstiftelsen, og anmodes om nye avhør av aktuell person omtalt i prosjektrapporten i avsnittet «De utskilte prosjektene».

### VAGN KVIESGAARD

Kviesgaard må avhøres om hva som har begrunnet at han mer enn 16 år etter Scandinavian Star katastrofen har loggført informasjoner vedr. aktuell person, ref punktet ovenfor

### OLE B: HANSEN

- Dersom temaet ikke er tidligere berørt, må Busch Hansen utdype sin mistanke mot bl.a Joe Bezzina, og at det skulle foreligge en frustrasjon hos Hagen / Bezzina over at ordning med returprovisjon skulle avsluttes.
- Jan Pagels i International Shipping Partners opplyste i 1996 til Bo G. Nilsson at Ole B. Hansen og Henrik Johansen hadde mottatt økonomisk kompensasjon for å stå alene med ansvaret for Scandinavian Star. Hvordan kommenterer Ole B. Hansen dette?

### BO G. NILSSON

Tips om Bo G. Nilsson er oversendt tidligere til prosjektgruppen og for få dager siden på nytt til etterforskningsgruppen via advokat Espen Komnæs.

Økonomi er begrunnelse for gjenopptagelse av etterforskningen. Nilsson var i 1996 involvert i rederiet som ønsket å sette Scandinavian Star, da Regal Voyager, i ny rute mellom Malmø og Rostock. Dette ga Nilsson innsyn og informasjon som politiet må innhente. Nilsson har i ettertid følt seg truet, og har også i periode fraflyttet Sverige av hensyn til dette. Det vil være en forsømmelse av politiet å unnlate å avhøre Nilsson.

## JØRGEN KONGSTAD

Jørgen Kongstad må avhøres for å avklare hvilke(n) rolle(r) hadde hadde i forbindelse med de transaksjoner og avtaler som lå bak at Scandinavian Star ble satt i rute mellom Frederikshavn og Oslo 1. april 1990.

1. Var han:
  - Selvstendig megler?
  - Ansatt eller på annen måte tilknyttet Henrik Johansen?
  - Ansatt eller på annen måte tilknyttet Stena?
  - Ansatt eller på annen måte tilknyttet DFDS / Lauritzen-gruppen?
  - Ansatt eller på annen måte tilknyttet Niels-Erik Lund / ISP eller annet selskap tilknyttet Lund?
2. Hvem var Kongstads oppdragsgiver ved transaksjoner og avtaler tilknyttet Scandinavian Star?
3. Var Kongstad på noen måte involvert i transaksjonene vedr Scandinavian Song og Sun Fiesta?
4. Hvordan forklarer Kongstad at Bo G. Nilsson har følt seg truet av ham?
5. Hvilken kjennskap har Kongstad til Magnus Brännberg, som oppsøkte Bo G. Nilsson?
6. Har Kongstad koordinert forklaring med andre om Scandinavian Star ansvaret – evt hvem?
7. Hva er Kongstads kjennskap til transaksjonen mellom Stena og Sea Escape?
8. Hvordan kommenterer Kongstad utsagn om at det var Stena som eide Scandinavian Star

## MAGNUS BRÄNNBERG

Magnus Brännberg kontaktet Bo G. Nilsson i etterkant av den kontakt Nilsson i 1996 hadde hatt med Stewart Graff og International Shipping Partners. Brännberg må avhøres om følgende:

1. Hvorfor kontaktet han Bo G. Nilsson?
2. Hvem handlet han på oppdrag fra da han kontaktet Nilsson?
3. Hvorfor ga han Nilsson det inntrykk at han skulle ligge lavt vedr eierforholdene til Scan Star?
4. Hvilken kunnskap med relevans til Scandinavian Star har Magnus Brännberg?

Magnus Brännberg er i dag tilknyttet organisasjonen Natutical Institute i Sverige:

<http://www.nautinst.se/officers.html>

## JAN PAGELS

Jan Pagels var kaptein på Regal Voyager i forbindelse med restaureringen i Marseilles, og uttalte til Bo G. Nilsson at Henrik Johansen og Ole B. Hansen fikk penger for å ta straffen etter Scandinavian Star. Han hevdet også at det var Stena som var skipets eier, men at skipet skulle selges til Niels-Erik Lund. Jan Pagels må avhøres om disse forholdene. Dersom Jan Pagels ikke lenger lever, må det undersøkes om han evt har familie eller annet nettverk som han kan ha meddelt tilsvarende opplysninger.

## LARS EKSTRØM

Det foreligger opptak av telefonsamtale mellom Mike Axdal og kaptein i International Shipping Partners, kaptein på Regal Voyager i 1995 da skipet ble satt i drift etter restaurering, hvor Ekstrøm opplyser at Heinz Steinhäuser hadde ansvaret for brannen. Jeg kan ikke verifisere opptaket, men politiet må være kjent med dette lydopptakets innhold før etterforskningen av sluttet. I og med at Mike Axdal jf media ikke er villig til å bistå politiet med informasjon, kan jeg oversende den kopien jeg har her.



Politiet må undersøke med Lars Ekstrøm, eventuelt familie eller annet nettverk etter Lars Ekstrøm, om det er korrekt at han hadde slik kunnskap som fremkommer av telefonsamtalen.

#### **PAULA & STEWART GRAFF**

Paula og Stewart Graff inngår i investornettverket som Niels Erik Lund. De må avhøres om hvordan rederiet som opererte Scandinavian Star var organisert, og de økonomiske transaksjonene og interessene i rederiet.

#### **ROLF KNUDSEN**

Rolf Knudsen nevnes av Niels-Erik Lund i samtalen med meg. Han bør avhøres.

#### **ATHANASSI YANNAULATOS**

Vedkommende skal i flg NOU 1A ha vært direktør i Project Shipping. Niels-Erik Lund omtaler at han vedr Scandinavian Star forhandlet med en gresk megler, Yannaoulatos, og en dansk megler, Kongstad.

Athanassi Yannaoulatos må avhøres med formål å avklare hvilke aktører og interesser som var involvert i Scandinavian Star.

#### **ROLF MELLQUIST**

Rolf Mellquist i Stena var kilde til informasjon om avtalen mellom Stena og Sea Escape i perioden 1985 – 1990. Mellquist bør avhøres med formål at politiet kan få informasjonen verifisert og evt utdypet.

#### **KEITH JARVIS**

Keith Jarvis var tilknyttet Scandinavian Bank, og formodes å ha inngående kunnskap om finansielle forhold vedr skipet og rederiorganisasjonen i 1990. Han må derfor avhøres.

#### **PETER WINBERG**

Peter Winberg var tilknyttet Scandinavian Bank, og formodes å ha inngående kunnskap om finansielle forhold vedr skipet og rederiorganisasjonen i 1990. Han må derfor avhøres.

#### **EBBE BARTHOLIN HOLM**

Advokat Ebbe Bartholin Holm var i 1990 – 95 styremedlem i International Shipping Partners, det danske selskapet. Han var også involvert i flere andre selskaper som hadde interesser i eierskap og operasjon av skip med relasjon til Niels-Erik Lund. Rollen i ISP Danmark gir alene grunnlag for avhør med formål å få forståelse av hvilken funksjon ISP evt. hadde i forbindelse med eierskap og drift av Scandinavian Star.

#### **KENNETH ENGSTRØM**

Kenneth Engstrøm var en sentral person i International Shipping Partners, og formodes å ha inngående kunnskap om rederiets generelle forretningsmodell og eierskap, management og drift av det enkelte skip i flåten. Han må derfor avhøres.

**STEN BERGQVIST**

Sten Bergqvist var en sentral person i International Shipping Partners, og formodes å ha inngående kunnskap om rederiets generelle forretningsmodell og eierskap, management og drift av det enkelte skip i flåten. Han må derfor avhøres.

**AVSLUTTENDE KOMMENTAR**

Det har vært krevende å skrive dette notatet til politiet. Det oppleves som siste anledning til å gjennomføre nødvendig etterforskning, for om mulig å avdekke ansvaret for brannstiftelsen.

Oversikten er ikke uttømmende. Andre temaer og andre personer er også relevante kilder for bedre forståelse av ansvar, hendelsesforløp, økonomi og rederiorganisasjon i 1990.

Jeg møter gjerne politiet personlig for å kunne utdype det jeg skriver her.

Med vennlig hilsen

Jan Halvor Harsem

**VEDLEGG:**

1. Utskrift av samtalen med Niels-Erik Lund i juni 1995

**OVERSENDES HVIS BEHOV:**

- Artikkel i Politiken 1. februar 2015 kan oversendes
- Lydfil av telefonsamtale mellom Mike Axdal og Lars Ekstrøm kan oversendes
- Artikkel i Aftenposten februar 1994 vedr salget av «Candi» kan oversendes