Efter begravelsen kom slags

Hverken norsk politi eller en kommission har kunnet finde beviser for, at der var tale om forsikringssvindel i Skandinaviens største uopklarede mordsag. Heller ikke selv om forsikringen på 'Scandinavian Star' blev fordoblet til 24 millioner dollars kun en uge før mordbranden i 1990, der kostede 159 mennesker livet. Nu viser det sig, at forsikringsselskabets agent aldrig efterprøvede skibets værdi. Rederiet fastsatte selv den høje forsikringssum – og det vidste politi og kommission.



LARS HALSKOV



Billederne stod stadig skarpt i erindringen i offentligheden.

Synet af en gaffeltruck på kajen i den lille svenske by Lysekil, som kørte bårer med lig i sorte ligposer hen til et kølehus – hvorefter redningsfolk og betjente forsigtigt løftede de sorte ligposer op i hvide kister.

Tv-billederne af mindehøjtideligheder i Frederikshavn og Oslo med hvide kister og bårebuketter, mens rustvogne bagefter kørte kisterne til begravelser rundt om i Danmark og Norge.

Og alvorlige mænd i jakkesæt, som gik gennem et virvar af tv-projektører og blitzlys foran Sø- og Handelsretten i København for at afgive forklaring.

I flere uger var medierne i Skandinavien i foråret 1990 fyldt med dønningerne fra den katastrofale mordbrand på passagerfærgen 'Scandinavian Star', der 7. april 1990 kostede 159 livet.

Resultatet var skræmmende. Langt de fleste var døde af røgforgiftning. Mens omkring 10 døde af varmen, før koncentrationen af giftstoffer i blodet nåede at blive en dødelig dosis.

99 lig blev fundet i kahytterne. Heraf blev omkring en fjerdedel fundet helt eller delvis inde på badeværelset med ansigtet gemt i håndklæder. Andre lå i køjerne. Enten fuldt påklædt eller i undertøj. Formentlig fordi de først meget sent blev klar over branden.

Over 50 lig lå i korridorerne. Tyk sort røg og dårlige lysforhold havde gjort det svært at finde vej. Enkelte korridorer endte endda blindt. Omkring 20 af de 50 omkomne blev fundet i to gange, hvor der ikke var en udgang for enden. De resterende lig blev slæbt ud af gangene under redningsarbejdet.

Den ældste omkomne var 79 år. Den yngste kun få måneder gammel. Der var 28 børn og unge. Desuden døde 29 par sammen på skibet, mens 26 mistede deres mand eller kone.

Jagten på svar fyldte pressen. Hvem var brandstifteren, og hvad var motivet? Hvem ejede egentlig skibet, og hvad med sikkerhedsforholdene om bord på skibet? Alt foregik i fuld offentlighed.

Så var der forsikringerne. Der var to forskellige forsikringer på skibet.

Ansvarsforsikringen var tegnet i den norske assuranceforening Skuld – og her var forhandlingerne om erstatningerne til de overlevende og de omkomnes efterladte i fuld gang. Her fulgte pressen med i, hvor mange penge der skulle udbetales.

Men så var der kaskoforsikringen. Den handlede om, hvor stor erstatning ejeren af skibet kunne få for den brandhærgede færge. Den var tegnet i det danske forsikringsselskab Fjerde Sø og afstedkom et dramatisk slagsmål om den høje forsikringssum på 24 millioner dollars, knap 150 millioner kr.

Forhandlingerne foregik i fortrolighed. Alt for meget var på spil – og helt frem til i dag har det været skjult, hvordan der blev kæmpet i kulissen om de mange forsikringspenge. Fronterne var trukket skarpt op. Spørgsmålet var, hvem der først blinkede og gav sig.

Politiken kan nu fortælle det dramatiske forhandlingsforløb om forsikringssummen efter samtaler med centrale kilder, som ønsker at være anonyme – og på basis af hidtil ukendte dokumenter.

Amerikansk selskab lagde pres

Kun to en halv måned efter ligene blev kørte ind i kølehuset på kajen i Lysekil, var slagsmålet inde i den afgørende fase. Datoen var 21. juni 1990.

Ejeren af 'Scandinavian Star' skulle blive enig med forsikringsselskabet Fjerde Sø om størrelsen på erstatningen for det brandhærgede skib. Skulle skibet betragtes som totalskadet, så alle 24 millioner dollars skulle udbetales, eller kun en del af de mange millioner?

I offentlighedens og myndighedernes øjne var den danske forretningsmand Henrik Johansen ejer af skibet. Så det var ham, som stod over for forsikringsselskabet. Men i virkeligheden var der også andre interesser på spil. En tredje part var med til forhandlingerne: det amerikanske selskab SeaEscape.

Amerikanerne var repræsenteret af selskabets danske bestyrelsesmedlem, Niels-Erik Lund, og en britisk advokat. Men selskabet ville for alt i verden undgå offentlighedens søgelys.

Det var der en vigtig grund til.

Officielt havde det amerikanske selskab ikke længere noget at gøre med 'Scandinavian Star'. Historien i offentligheden var, at amerikanerne havde solgt skibet til Henrik Johansen en uge før mordbranden.

Den danske forretningsmand Niels-Erik Lund havde formidlet salget til Henrik Johansen, fordi han hjalp det amerikanske selskab i forbindelse med køb, salg og leje af skibe. Så set med offentlighedens øjne havde SeaEscape intet at gøre med slagsmålet om forsikringssummen.

Godt nok var det amerikanske selskab SeaEscape højst usædvanligt også medforsikret. Selskabet havde overført skibet til Henrik Johansen, før han havde

målet om forsikringspengene



betalt for skibet, så SeaEscape var med på policen – indtil Johansen afleverede købesummen. Men danske og norske myndigheder anså forretningsmanden Henrik Johansen for at være rederen. En reder, som nu skulle afgøre slagsmålet med forsikringsselskabet og sørge for at overføre købesummen for skibet til amerikanerne. Sådan foregik forhandlingerne dog ikke. Tværtimod.

I dag er Fjerde Søs materiale om sagen makuleret. Men Politiken har rekonstrueret forløbet, og det afslører en anden historie end den fortælling, som de danske og norske myndigheder samt senest en norsk undersøgelseskommission har fortalt offentligheden om.

SORG. **Kisterne stod i kirken under gudstjenesten for danske efterladte 17. april 1990 i Frederikshavn.** Arkivfoto: Preben Tolstoy

I virkeligheden deltog Niels-Erik Lund og SeaEscapes amerikanske advokat aktivt i forhandlingerne i København for at få udbetalt hele forsikringssummen på 24 millioner dollars.

Og på den anden side af bordet spillede forsikringsselskabet Fjerde Sø højt spil. Det var forsikringstagerne, som selv havde fastsat den høje forsikringssum – og reelt kendte forsikringsselskabet ikke skibets værdi.

Hvilket ikke stemmer overens med den forklaring, som tidligere havarichef i Fjerde Sø Morten Stensgaard har givet til norsk politi – og som både politiet og det norske Stortings kommission har lagt til grund for deres afsluttende rapporter om den uopklarede mordsag:

Ifølge rapporterne vurderede Fjerde Sø »størrelsen på forsikringssummen som fornuftig og rimelig i forhold til et passagerskib af denne størrelse«.

Morten Stensgaard erkendte dog også ifølge rapporterne, at »Fjerde Sø udstedte en police på det beløb, som de fik oplyst fra rederiet«.

Retsordførere fra Folketingets partier blev i slutningen af juni i år orienteret om den norske kommissionsrapport af den danske rigsadvokat og justitsminister Søren Pape Poulsen (K), og rapporten skal også diskuteres af det nye norske Storting her i efteråret. Men kommissionens afsnit om forsikringsopgøret er altså ikke hele sandheden.

Det var ellers formålet med politiets og kommissionens arbejde at give de overlevende og pårørende efter de 159 omkomne de afgørende svar vedrørende de økonomiske transaktioner bag skibet.

Dels for at afklare Niels-Erik Lund og SeaEscapes rolle. Dels for at undersøge, om forsikringssvindel kunne være et motiv til den uopklarede mordbrand.

Både norsk politi og den norske kommission har konkluderet, at Henrik Johansen var reder bag skibet – og afviser mange overlevende og pårørendes ▶

FAKTA

Det nye i sagen

Rederiet bag 'Scandinavian Star' fremlagde den høje forsikringssum på 24 millioner dollars over for forsikringsselskabet Fjerde Sø. Det accepterede forsikringsselskabet uden at undersøge skibets værdi.

Det amerikanske selskab SeaEscape, som officielt havde solgt skibet til den danske forretningsmand Henrik Johansen, deltog aktivt i forhandlingerne om udbetaling af forsikringssummen og er medunderskriver på den endelige aftale.

Norsk politi og en norsk kommission nedsat af Stortinget har i de afsluttende rapporter kke nævnt vidneudsagn om Fjerde Søs manglende undersøgelse af den høje forsikringssum, som blev fordoblet kun en uge før de påsatte brande.

mistanke om forsikringssvindel. Som norsk politi skrev i den afsluttende rapport:

»Der er ikke fremkommet oplysninger, som giver grundlag for at konkludere, at forsikringsbedrageri var motivet for branden«.

Men det første afgørende spørgsmål for en efterforskning af påsatte brande er, om der kan være et økonomisk motiv – og det har både norsk politi og kommissionen også afvist.

Politiken har ellers tidligere beskrevet, at 'Scandinavian Star's værdi blev kunstigt pustet op til det dobbelte ved en usædvanlig handel kun en uge før de påsatte brande på skibet 7. april 1990, da det var på vej fra Oslo til Frederikshavn. Så også forsikringssummen kunne fordobles. Det dramatiske forhandlingsforløb om erstatningens størrelse viser, at det ikke kun er den kunstigt oppustede værdi, som er opsigtsvækkende.

Hårdt mod hårdt

I virkeligheden var der to møder den afgørende dag 21. juni 1990, hvor forhandlingsforløbet kulminerede.

Der eksisterer ikke et officielt referat fra disse forhandlinger, men en af deltagerne tog udførlige notater til eget brug. Henrik Johansens advokater brugte Klaus Dwinger som teknisk rådgiver, og han skrev korte referater af diskussionerne til eget brug.

Både norsk politi og den norske kommission er i besiddelse af disse notater og har tillagt dem stor troværdighed – og de er heller ikke blevet modsagt af aktørerne i forsikringsslagsmålet. Klaus Dwinger bekræfter over for Politiken, at han har afleveret referaterne til politiet, men han ønsker ikke at uddybe dem.

Forsikringstagerne mødtes først for at aftale en fælles holdning over for forsikringsselskabet Fjerde Sø. Adskillige var til stede.

De vigtigste var Henrik Johansen og hans advokat, Bent Nielsen, samt Niels-Erik Lund fra SeaEscape og selskabets britiske advokat.

Det fremgik af notatet fra mødet, at den britiske advokat ikke lagde skjul på amerikanernes holdning: SeaEscape ville have pengene så hurtigt som muligt. Han angav ikke en årsag til dette hastværk. Men den var meget enkel.

Det amerikanske selskab havde i flere år haft en skrøbelig økonomi og balancerede på kanten af en konkurs.

Derfor var SeaEscape interesseret i at få udbetalt hele kaskoforsikringen på 24 millioner dollars – og altså helst så hurtigt som muligt. Henrik Johansens advokat, Bent Nielsen, vil ikke udtale sig til Politiken om forløbet med henvisning til sin tavshedspligt.

Men ifølge notatet oplyste Bent Nielsen til de andre deltagere, at Fjerde Sø højst ville betale 9 millioner dollars – og så måtte parterne mødes i retten om resten af beløbet. Der var lagt op til en hård armlægning.

Samme dag – 21. juni 1990 – gik forsikringstagerne til møde med Fjerde Sø i forsikringsselskabets hovedkvarter.

Det var en usædvanlig forsamling. Små spillere i dansk erhvervslivs gråzone som ejendomsspekulanten Henrik Johansen og hans direktør, Ole B. Hansen, mødtes nu med de store drenge i forretningsverdenen.

Over for forsikringstagerne sad Jan Erlund, som var advokat for Fjerde Sø.

Det usædvanlige var, at Jan Erlund også var bestyrelsesformand i DFDS, som indtil to måneder før branden havde haft aktier i SeaEscape. Men det amerikanske selskab var altså nu modparten under forhandlingerne 21. juni 1990 i samme sag.

Jan Erlund vil ikke kommentere sagsforløbet over for Politiken og henviser til sin tavshedspligt. Men ifølge notatet fremførte han på mødet, at forsikringsselskabet ikke automatisk ville betale for enhver skade i agterskibet – og erklærede, at selskabet ville forbeholde sig ret til at sige, at visse skader i forskibet ikke skulle dækkes. Blandt andet fordi de kunne skyldes besætningens fejl.

Altså ville forsikringsselskabet ikke udbetale den fulde forsikringssum på 24 millioner dollars. Derfor stillede Fjerde Sø både Henrik Johansen og SeaEscape over for et ultimatum: Et forlig om erstatningen eller en retssag. Tingene var sat på spidsen – og parterne forlod mødet med uforrettet sag.

Men fem dage efter det afgørende møde besluttede Henrik Johansen og SeaEscape at sætte hårdt mod hårdt. De fremsatte et krav om, at skibet blev erstattet som et totaltab, så vraget tilhørte assurandørerne. Altså skulle hele erstatningssummen på 24 millioner dollars udbetales – og det krav skulle rejses over for Fjerde Sø.

Alt var lagt op til konfrontation i retten. Det ville uundgåeligt føre til, at offentlighedens søgelys ville blive rettet mod parterne – og dermed også SeaEscapes rolle, som ingen i offentligheden kendte. Det var Niels-Erik Lund og det amerikanske selskab ikke interesseret i.

Det var der en grund til.

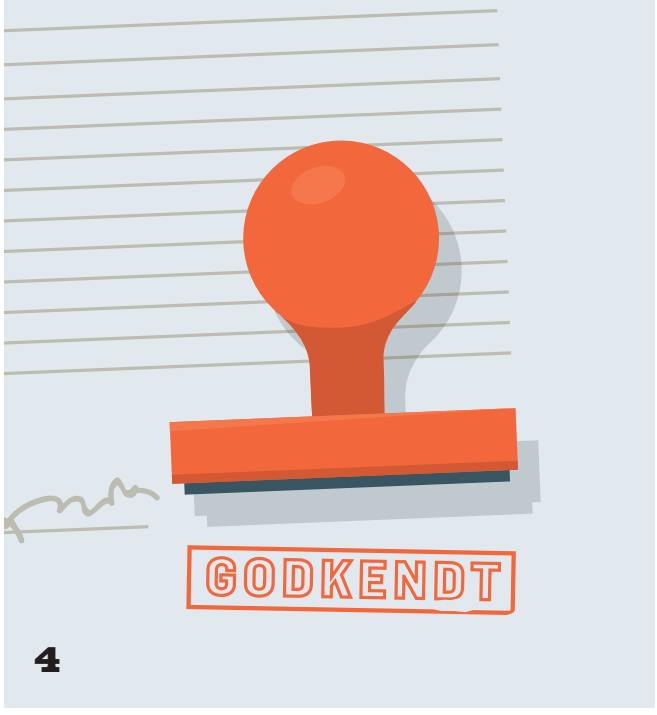
Fandt nye investorer

SeaEscape var skabt på resterne af det danske rederi DFDS' caribiske eventyr, der var endt som et mareridt.

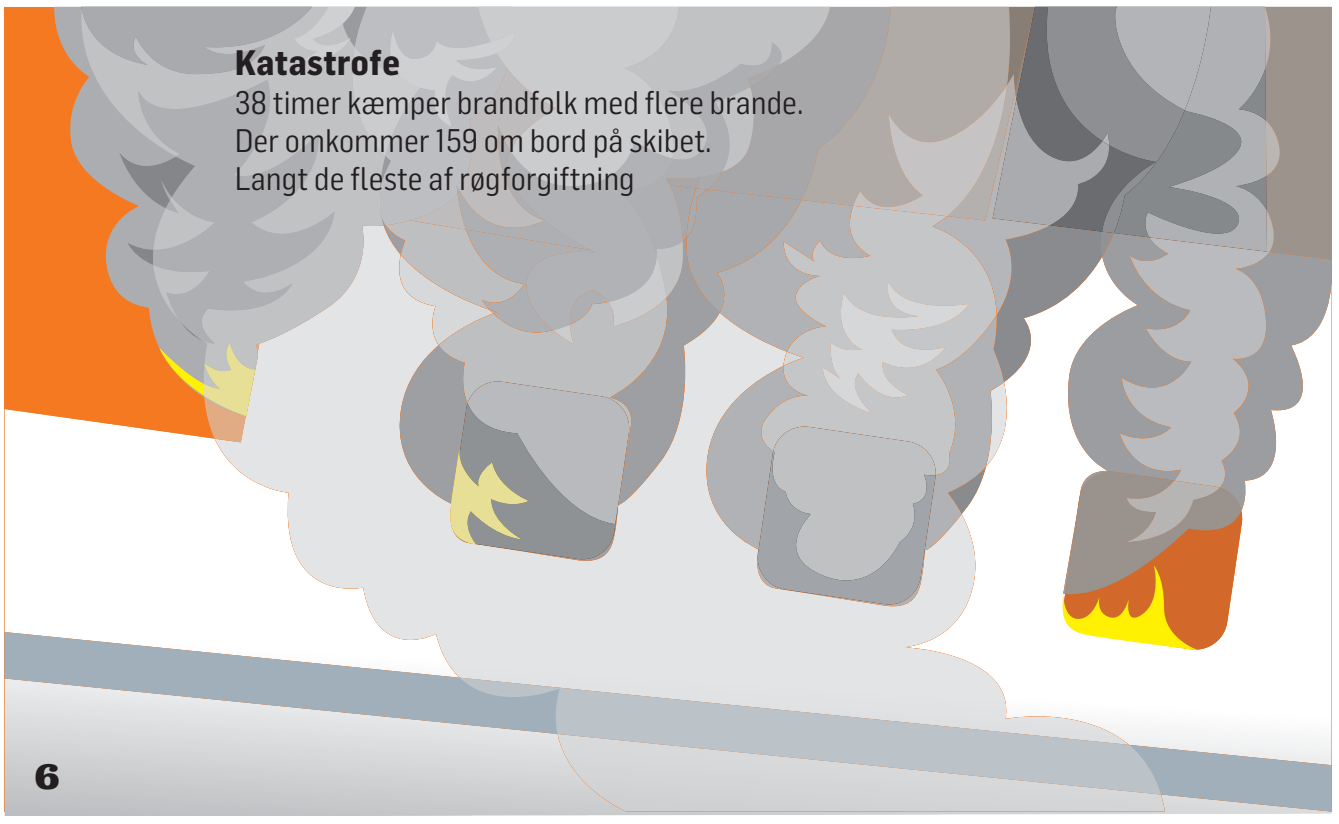
Det danske rederi havde satset stort på at få en andel i det amerikanske boom med krydstogter i Caribien gennem datterselskabet Scandinavian World Cruises, men havde tabt over 200 millioner kroner. For ledelsen handlede det om at komme ud og redde stumperne.

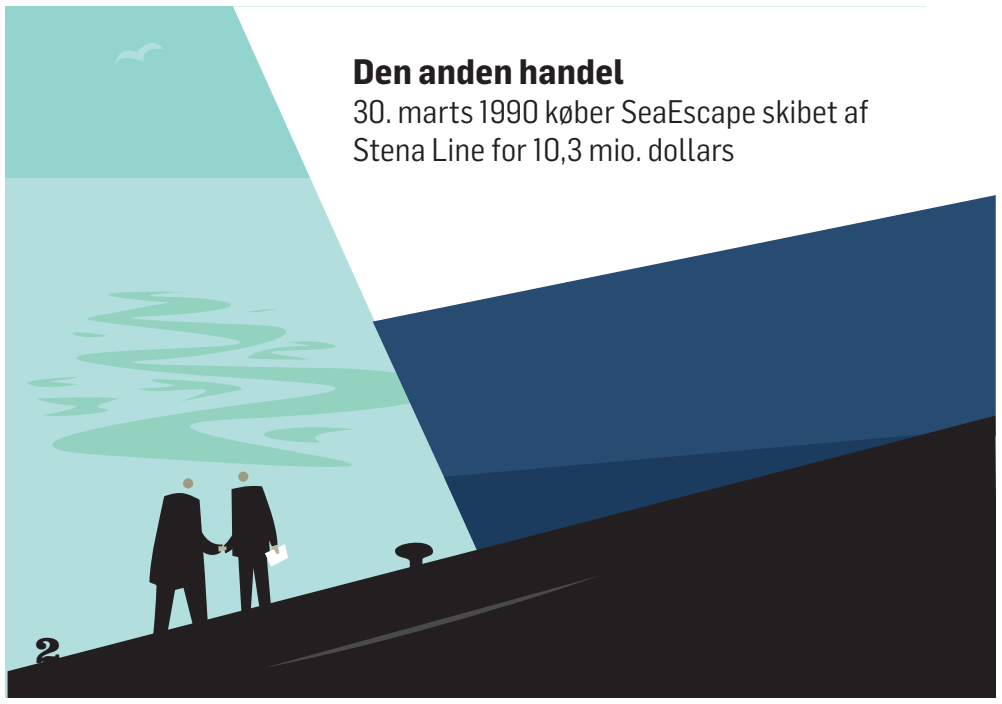
Derfor sendte DFDS rederiets danske

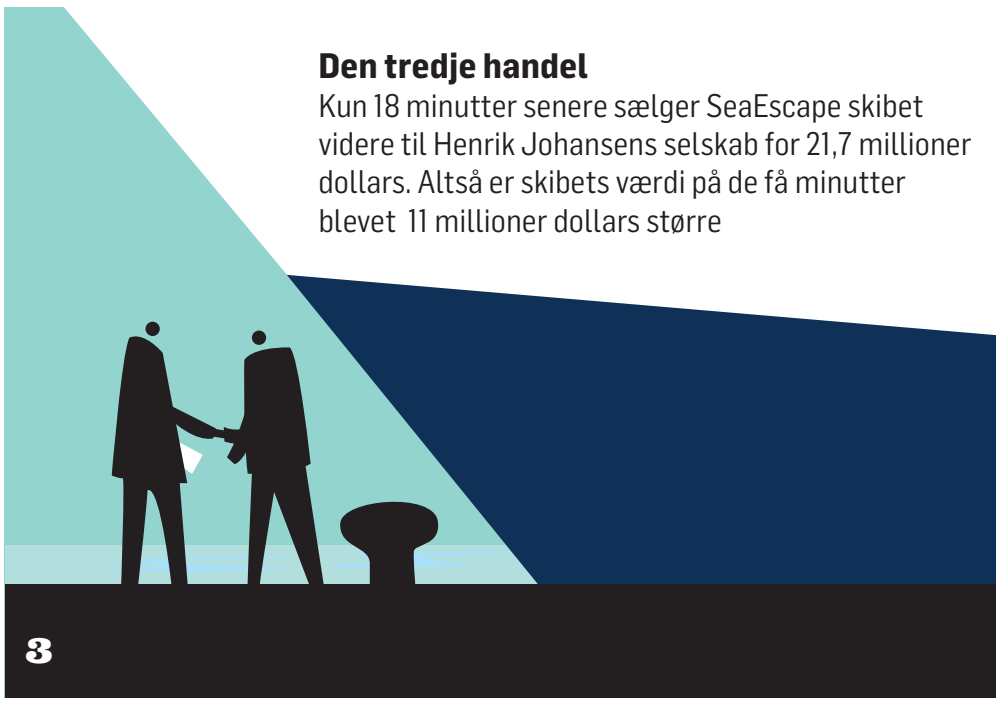












økonomichef, Niels-Erik Lund, til Florida i 1983 for at klare skærene som ny administrerende direktør i Scandinavian World Cruises. Men i stedet for at lukke selskabet fandt Niels-Erik Lund i 1985 nye investorer, og selskabet SeaEscape trådte i stedet for Scandinavian World Cruises – og han forlod DFDS.

DFDS solgte 72 procent af aktierne i selskabet og beholdt de resterende 28 procent frem til 1988, hvorefter det danske rederi afhændede flere aktier i SeaEscape. De sidste fire procent blev solgt 1. februar 1990.

Niels-Erik Lund blev administrerende direktør i SeaEscape, og ind trådte en ny kreds som investorer. De tre hovedaktionærer var amerikanerne Louis Pietro og Joel Rahn samt Henry van der Kwast.

Lund fik også kontakt med andre pengestærke investorer, der helst optrådte i skyggen. Herunder forretningsfolk som Stuart Graff, der drev et kontroversielt vekselererfirma, som senere blev betegnet som en »svindelfabrik« af det amerikanske børstilsyns advokat.

SeaEscape satsede på flydende spillekasinoer, der sejlede ud i internationalt farvand, hvor der blev spillet på roulletten og trukket i den enarmede tyveknægt. Et af skibene var 'Scandinavian Star', som SeaEscape lejede af det svenske rederi Stena Line med en option på at købe skibet.

I 1988 forlod Lund ifølge sin egen forklaring stillingen som administrerende direktør. Men han var altså stadig bestyrelsesmedlem i SeaEscape og hjalp det amerikanske selskab med køb, salg og leje af skibe.

Det fik afgørende betydning, da et usædvanligt dansk makkerpar i et lille rederi på den anden side af Atlanterhavet i begyndelsen af 1990 ledte efter et stort skib: pengemanden Henrik Johansen og hans direktør, Ole B. Hansen.

Ville have et skattefradrag

Henrik Johansen havde netop solgt Vognmandsruten over Storebælt til den danske investeringsfond Difko i en forbløffende god handel. Prisen var 362 millioner kroner – og han ledte efter et nyt skib til sin rute mellem Frederikshavn og Oslo, så han kunne geninvestere de mange millioner kroner.

Det ville give ham et stort skattefradrag i form af afskrivninger på skibet.

Men skibet skulle være i hans besiddelse senest 1. april 1990, fordi det danske skattevæsen kun havde givet Johansen lov til at udvide sit skatteår med tre måneder for at få investeringen med på selvangivelsen.

Derfor havde Henrik Johansen travlt. Gennem en af sine medarbejdere fik forretningsmanden øje på 'Scandinavian Star', som SeaEscape ønskede at sælge.

> **Der er grund til at stille spørgsmål om, hvorvidt de ansvarlige for skibet er stillet til ansvar**
>
> Johan Berg, norsk dommer i dom fra 2005

Spørgsmålet var prisen. Umiddelbart var niveauet til at regne ud. I december 1983 havde det svenske rederi Stena Line købt skibet for 7,4 millioner dollars. I 1986 indgik svenskerne en lejeaftale med SeaEscape, og den blev fornyet året efter med option på et køb. På dette tidspunkt vurderes skibets værdi til at være knap 10 millioner dollars.

Men det ændrede sig tre år efter.

Den endelige handel mellem Henrik Johansen og SeaEscape blev indgået 30. marts 1990. Først måtte SeaEscape købe skibet af Stena Line. Her var beløbet den normale markedsværdi.

SeaEscape købte skibet for 10,3 millioner dollars, men betalte reelt kun knap 6,5 millioner dollars, fordi en stor del af de forrige års leje blev trukket fra den samlede pris.

Kun 18 minutter senere solgte SeaEscape skibet videre til Henrik Johansens selskab for 21,7 millioner dollars. Altså var skibets værdi på de få minutter blevet 11 millioner dollars større.

Helt usædvanligt blev dokumenterne underskrevet for begge parter af to advokater fra det samme britiske advokatfirma, Holman, Fenwick & Willan.

Et advokatfirma hyret af SeaEscape varetog altså også Henrik Johansens interesser i handlen.

Det var også usædvanligt, at Johansens kommanditselskab ikke var registreret i dansk erhvervsregister eller hos skatteväsenet. Men den høje købspris betød, at der kunne tegnes en stor forsikring på 24 millioner dollars, som ville blive udbetalt, hvis skibet blev totalskadet.

Men spørgsmålet er altså, om det var skibets reelle værdi.

Det ville indebære, at lederne i et af verdens største færgerederier, Stena Line, var så dårlige forretningsfolk, at de fejlvurderede skibets markedsværdi med over 11 millioner dollars.

Det kunne altså tale for, at SeaEscapes salgspris til Henrik Johansen var kunstigt oppustet – og at det samme var tilfældet med forsikringssummen. Især fordi skibet tidligere kun var forsikret for det halve: 12 millioner dollars.

Ingen købere

Hidtil har Niels-Erik Lund erklæret over for dansk og norsk politi, at skibets ▶





Grafik: Jens Mørch

fordoblede værdi var markedsværdien.

Som bevis har Lund fremført, at der var tre andre seriøse købere til den pris på 21,7 millioner dollars, som Henrik Johansen købte skibet for.

Men disse mulige købere ville ikke købe 'Scandinavian Star' – og slet ikke til den høje pris.

Det afslørede Politiken i januar i år efter interviews med kilder i flere lande og indsigt i centrale dokumenter.

Lund sagde blandt andet, at der var en færdigforhandlet aftale med Polferries, som ledte efter et skib til især godstransport mellem Polen og Sverige.

Men den daværende topchef i Polferries, Stefan Gebicki, afviste over for Politiken, at der var en aftale.

»Det var et skib for ældre mennesker, som elsker at spille på kasino. Det var ikke en færge, som kunne bruges på en rute mellem Polen og Sverige«, sagde han.

Stefan Gebicki mener, at SeaEscapes prisskilt på 20 millioner dollars oversteg skibets værdi mindst to gange:

»Jeg sagde til sælgeren: »Jeg vil aldrig købe denne færge««.

Lund har også fortalt, at skibsmægler Rolf Knudtzon skulle have haft en seriøs køber. Men Knudtzon har i en afhøring sagt, at han ikke kan huske, at han havde en køber til 'Scandinavian Star'.

Det tredje rederi, som ifølge Niels-Erik Lund var seriøst interesseret, var fra Tunesien. Men norsk politi har fået oplyst, at det kun var interesseret i at leje skibet.

Over for norsk politi fastholdt Lund sin version, men han har ikke kunnet fremlægge dokumentation for sine påstande.

Den daværende direktør Carl-Axel Psilander fra Stena-koncernen, som solgte 'Scandinavian Star' til amerikanske SeaEscape for 10,3 millioner dollars, har også sagt til norsk politi, at videresalget til dobbelt pris til Henrik Johansen »overgår hans fatteevne«.

Skibet havde slet ikke den værdi ifølge Psilander. Han har fortalt politiet, at der ikke findes nogen begrundelse for, at skibet blev solgt til den høje pris.

Det kan derfor undre, at norsk politi ikke var alarmeret over den fordoblede forsikringssum og i stedet konkluderede i sin afsluttende rapport fra 2016:

»Dokumentationen viser, at der har været en prisstigning på denne type skibe fra omkring 1985 til 1990«.

Den norske kommission skrev også i sin rapport fra i år, at at den aftalte pris »ikke fremstår som unormal«.

Den konklusion kom ikke fra de økonomiske sagkyndige, som vurderede handlen bag skibet for norsk politi.

Politiets sagkyndige – højesteretsadvokat Georg Scheel og professor Trine-Lise Wilhelmsen fra Oslo Universitet – udarbejdede et notat og slog fast, at en afklaring af skibets værdi kræver en særlig undersøgelse:

»Der kan være grund til at få en faglig vurdering af, om denne stærke prisudvikling stemmer med den generelle markedsudvikling for passagerskibe af denne type i den aktuelle periode«.

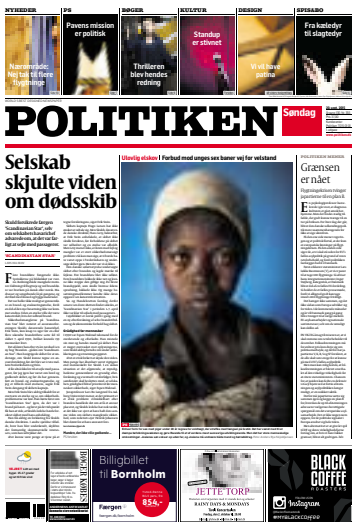
De økonomisk sagkyndige konkluderede, at SeaEscape »solgte skibet med en betydelig gevinst«. Som Georg Scheel har udtrykt det over for Politiken:

»Politiet må eventuelt gå til skibsmæglerfirmaer og få vurderet, om det kan være rigtigt, at prisen på denne type skibe er steget så kraftigt i den periode, som det var tilfældet i denne handel. Hvis skibet er solgt til en pris, der ligger over markedsværdien, er det spørgsmålet, hvorfor den gjorde det«.

Men hvorfor accepterede forsikringsselskabet Fjerde Sø den høje værdi og forsikringssum på 'Scandinavian Star'?

Der var en klar risiko: Det kunne ende med at koste forsikringsselskabet dyrt.

TIDSLINJE



20. 9. 2015: Havarichef i norske Skuld advarede mod at tegne ansvarforsikring på skibet.



21. 2. 2016. Skibsinspektør mener, at de påsatte brande på skibet var nøje planlagte.



10. 4. 2016: Selskab bag skibet forfulgt af skibsbrande.



15. 1. 2017: Prisen på skibet blev pustet op, og ingen ville købe.

Der var en klar risiko: Det kunne ende med at koste forsikringsselskabet dyrt.

Kendte ikke skibets værdi

Henvendelsen til Fjerde Sø kom oprindelig fra Preben Pedersen, der havde sit eget forsikringsagentur på Amager og i denne sammenhæng optrådte som Henrik Johansens forsikringsmægler.

Ifølge højtplacerede kilder i forsikringsbranchen havde Preben Pedersen en høj stjerne i forsikringsselskabet Fjerde Sø, fordi han kunne skaffe forsikringskunder, der betalte en god præmie.

Under alle omstændigheder accepterede Fjerde Sø den høje forsikringssum på 24 millioner dollars. Men forløbet var usædvanligt.

I Fjerde Sø var det Jesper Aaby, som satte sin underskrift på den endelige police. Til Politiken siger han, at han ikke kan udtale sig om den konkrete sag på grund af sin tavshedspligt.

Men Politiken erfarer, at Jesper Aaby har forklaret norsk politi, at det var usædvanligt, at både sælger – SeaEscape – og køber – K/S Scandinavian Star – tegnede forsikringen.

Det var han aldrig stødt på før.

Forsikringsagenten fremhævede over for politiet, at det var en takseret police, fordi det var et stort skib. Det betød, at forsikringsselskabet og skibsejeren var blevet enige om værdien af skibet, da forsikringen blev tegnet. Hvilket var i modsætning til en utakseret police, hvor forsikringstageren skal bevise skibets værdi, hvis der sker en skade.

> **Det var et skib for ældre mennesker, som elsker at spille på kasino**
>
> Stefan Gebicki, tidligere topchef i Polferries

Men Jesper Aaby understregede, at selv om det var en takseret police, var det rederens advokat, som kom med forsikringssummen på de 24 millioner dollars. Det satte han ikke spørgsmålstegn ved, fordi det er rederiet, som har størst indsigt i skibets værdi, forklarede han politiet.

Aaby fortalte, at Fjerde Sø ikke havde et skib i sin portefølje, som var direkte sammenligneligt med 'Scandinavian Star', så forsikringsselskabet kunne ikke vurdere prisen. Han havde heller ikke kontaktet mæglere eller personer med kendskab til markedet for at undersøge, om den ønskede forsikringssum var for høj i forhold til markeder.

Fjerde Sø bad heller ikke om dokumentation for, at forsikringssummens størrelse var korrekt. Desuden vidste Jesper Aaby ikke, hvad skibet tidligere var forsikret for, og hvilket selskab, der før havde forsikret 'Scandinavian Star'.

Han understregede dog over for politiet, at Fjerde Sø ingen grund havde til at tro, at buddet på forsikringssum fra rederen ikke var markedsværdien.

Altså vurderede Fjerde Sø aldrig »størrelsen på forsikringssummen som fornuftig og rimelig i forhold til et passagerskib af denne størrelse«, som tidligere havarichef i Fjerde Sø, Morten Stensgaard, har forklaret norsk politi, og som det er refereret i den norske kommissions rapport.

I hvert fald ikke, hvis Jesper Aabys forklaring til norsk politi er korrekt. Han har også sagt til norsk politi, at han er uenig med Morten Steensgaard, som har sagt til norsk politi, at policen var utakseret. Altså at bevisbyrden for skibets værdi udelukkende lå hos forsikringstagerne.

Morten Steensgaard er blevet forelagt Aabys oplysninger til politiet, men med henvisning til sin tavshedspligt vil han ikke kommentere dem. Heller ikke Oslo Politi, som udarbejdede rapporten, ønsker at kommentere oplysningerne.

Uanset om policen var takseret eller utakseret, er bundlinjen den samme: Fjerde Sø vurderede aldrig, om skibets værdi passede til den høje forsikringssum på 24 millioner dollars – og bad aldrig om dokumentation for, at summen var korrekt i forhold til markedet.

Henrik Johansens advokat, Bent Nielsen, har også fortalt norsk politi, at policen var takseret, erfarer Politiken. Han fortalte politiet, at det blev diskuteret, om skibet var totalskadet, så det fulde forsikringsbeløb på 24 millioner dollars skulle udbetales.

Ifølge Bent Nielsens forklaring til politiet accepterede hans modpart i forhandlingerne – Fjerde Sø – at betale for de fleste skader i agterskibet. Men forsikringsselskabet nægtede at betale for skader i forskibet.

Forsikringsselskabet fremførte, at disse skader kunne være undgået. Der blev henvist til, at besætningen ikke havde afholdt den krævede båd- og brandøvelse og ikke havde gjort mere for at forhindre brandspredningen.

Men advokaten har fortalt politiet, at han ikke mente, at det var tilstrækkelig grund til at nægte at betale fuld erstatning. Derfor anbefalede han Henrik Johansen at gå i retten for at få pengene.

Også Fjerde Sø satte hårdt mod hårdt.

Forsikringsselskabet ville kun betale, hvis rederiet accepterede det forlig, som de fremsatte, og der forelå en endelig afgørelse om den samlede forsikringssum.

Ellers ville det ende i retten.

Nu fik det amerikanske selskab SeaEscape en nøglerolle.

Politiken erfarer, at Bent Nielsen har fortalt politiet, at SeaEscapes danske advokater var imod, at sagen endte i retten.

SeaEscape ville have pengene med det samme.

Andre brande

SeaEscapes ry i Caribien var ikke det bedste. Uanset om det var ledelsens inkompetence, eller om der var andre grunde, havde først Scandinavian World Cruises og siden afløseren SeaEscape i perioden 1983-90 flere brande.

I den periode var der mindst tre større skibsbrande i en lille flåde på kun fem skibe, som førte til udbetaling af forsikringsbeløb.

Dertil kom den uopklarede mordbrand på 'Scandinavian Star', efter Henrik Johansen overtog skibet.

Desuden var der mange uheld på skibene. Alene 'Scandinavian Star' havde før 1988 ti uheld i Caribien – heriblandt et sammenstød, et olieudslip, alvorlige tekniske fejl og to grundstødninger.

Blandt de ansatte på skibene var det et samtaleemne, at flere brande kunne være påsat – og den samme mistanke havde de amerikanske myndigheder.



TRANSPORT. **Kølebiler kørte de mange lig fra kølehuset i den svenske by Lysekil til Oslo i Norge. Her blev de anbragt i en hangar i lufthavnen Fornebu.** Arkivfoto: Carsten Ingemann

Senere undrede rejsearrangøren Fred Kassner sig da også over de mange brande, da han i november 1992 vidnede i retten i Florida.

Han havde et tilgodehavende på 5 millioner dollars, som han ikke kunne få ud af SeaEscape.

»Hvornår blev du klar over, at de folk, som skulle vedligeholde SeaEscapes skibe, var inkompetente?«, blev han spurgt i retten.

»Blandt andet de uheldige hændelser med utallige brande, som efter min mening er over gennemsnittet«, svarede Fred Kassner.

»Hvornår blev du klar over disse fakta?«.

»Det var offentligt kendt. Afbrændingen, de forskellige brande. Jeg var i shippingbranchen«, forklarede Kassner og fremhævede, at han selv i fem år havde drevet et 50-årigt skib, som kun havde været ude af drift en enkelt dag.

Mangemillionæren mente, at brandene og de mange uheld på SeaEscapes skibe skyldtes ledelsens uduelighed.

Mistanke om forsikringssvindel

Selv om Henrik Johansen overtog 'Scandinavian Star', var ni besætningsmedlemmer fra SeaEscape med om bord den fatale nat i 1990, da skibet brændte.

Det har hos overlevende og pårørende givet næring til mistanken om forsikringssvindel.

Desuden kom tre besætningsmedlemmer fra SeaEscape efter evakueringen tilbage til skibet, hvor der opstod nye brande gennem de 38 timers brandforløb. Myndighederne mener, at disse brande var en genopblussen af den påsatte hovedbrand som følge af varmen i skibets skrog. Andre brandeksperter som bl.a. det norske Firesafe mener, at der var tale om nye påsatte brande.

Den svenske brandmester Ingvar Brynfors havde ansvaret for brandslukningen på skibet, og han mener, at to besætningsmedlemmer saboterede slukningen ved blandt andet at give urigtige oplysninger om skibets pumpesystem.

En af dem var maskinchefen, som senere blev ansat som vicepræsident i Niels-Erik Lunds eget selskab ISP.

I september 2013 fik den norske avis VG et interview med maskinmesteren ved et uanmeldt besøg hos ham i Florida. Præsenteret for mistanken om, at han eller andre medlemmer af besætningen skulle have stået bag branden, svarede maskinmesteren:

»Det er en totalt forkert beskyldning. Jeg ville aldrig gøre noget sådant«.

Dansk politi svigtede

Men det lykkedes SeaEscape og Niels-Erik Lund at afværge en offentlig retssag om forsikringspengene.

I et brev dateret 11. juli 1990 skrev forsikringstagerne til Fjerde Sø: »Gennem vores advokater har vi haft adskillige telefonsamtaler med Dem i de seneste dage omkring et muligt forlig om forsikringskravene«.

Herefter foreslog de et forlig, hvorefter Fjerde Sø skulle betale 14 ud af de 24 millioner dollars i forsikringssum. Og de mange millioner skulle vel at mærke gå til SeaEscape. Henvendelsen var underskrevet af Henrik Johansen og Niels-Erik Lund.

SeaEscape stod stadig som ejer i Bahamas' skibsregister – og Niels-Erik Lund var registreret som 'managing owner' af skibet.

To dage efter svarede Fjerde Sø bekræftende, og det blev den endelige opgørelse. Offentligheden kendte ikke spillet i kulissen. Alle troede, at Henrik Johansen ejede skibet og fik forsikringspengene.

FAKTA

Kaskoforsikring

Der var tegnet en kaskoforsikring på 'Scandinavian Star' i forsikringsselskabet Fjerde Sø på 24 millioner dollars. Den forsikring dækkede skader på skibet, og hvis skibet blev anset som totalt ødelagt, kunne hele forsikringen udbetales.

En kaskoforsikring på et stort skib er normalt takseret. Det betyder, at forsikringsselskab og skibsejer er blevet enige om værdien af skibet, når forsikringen bliver tegnet.

En utakseret kaskoforsikring vil betyde, at det er forsikringstageren, som skal bevise skibets værdi, hvis der sker en skade.

Forsikringssagen på 'Scandinavian Star' er i dag makuleret. Men forsikringsagenten, som skrev under på policen, har forklaret til norsk politi, at forsikringen var takseret.

Det var ellers oprindelig dansk politis opgave at undersøge ejerskabet og de økonomiske transaktioner bag Scandinavian Star, mens norsk politi skulle efterforske, hvem der var brandstifter.

Helt usædvanligt blev det kommanditselskabets adresse på Frederiksberg, som blev afgørende for, hvem der skulle undersøge økonomi og forsikringsforhold. Ansvaret blev lagt hos det lokale politi på Frederiksberg.

Altså blev det en politikreds, der hverken havde en havn eller erfaring med rederier, som skulle efterforske de spegede ejerforhold og økonomiske transaktioner bag Scandinavian Star – og politiet accepterede forklaringen om, at Henrik Johansen var skibets reder.

Først i 2005 afgjorde tingsretten i Oslo i en sag rejst af overlevende Mike Axdal, at SeaEscape var ejer af skibet på tidspunktet for branden. Det skete, efter at assuranceforeningen Skuld, som stod for skibets ansvarsforsikring, indrømmede, at det amerikanske selskab var ejer på brandnatten 7. april 1990.

I dommen slog den norske dommer Johan Berg fast, at »de præsenterede oplysninger blev efter rettens opfattelse aldrig efterprøvet af politiet, men blev ukritisk lagt til grund«.

Herefter erklærede Johan Berg: »Der er grund til at stille spørgsmål om, hvorvidt de ansvarlige for skibet er stillet til ansvar. Det kan synes, som om der er grundlag for at hævde, at skibets ejerforhold ikke er lagt til grund i myndighedernes behandling af sagen og i de straffesager, som fulgte«.

Sidste år fastslog den daværende justitsminister, Søren Pind (V), under et samråd i Folketingets Retsudvalg, at Danmark stadig har det formelle ansvar for efterforskningen af ejerforhold og pengestrømme bag 'Scandinavian Star'.

Men han erklærede også, at regeringen ikke vil indlede en selvstændig undersøgelse af den uopklarede mordsag.

»Vi mener, at de danske myndigheder har foretaget en sådan undersøgelse, og den er afsluttet. Så har de norske myndigheder fundet behov for – ud fra en økonomisk motivforskning – at kaste et nyt blik på det her, og i den sammenhæng har vi stillet informationer til rådighed«, sagde Søren Pind.

lars.halskov@pol.dk