
Fra: BRAVOGROUP. [<mailto:bravogruppen1@mail.dk>]
Sendt: 6. november 2006 12:50
Sendt til: Folketingets Oplysning
Samtale: :Scandinavian Star- Rettelse af tidligere fremsendt dokument, som erstattes med dette.
Emne: :Scandinavian Star- Rettelse af tidligere fremsendt dokument, som erstattes med dette.

Folketingets Retsudvalg

Christiansborg

København

Folketingets Ombudsmand

Gammeltorv 22
1457 København K

Justitsministeriet

Slotsholmsgade 10
1216 København K

Ritzau og DR

D. 6. nov.2006

Scandinavian Star sagen på vej til Menneskeretsdomstolen i Strassburg.

DR tabte fogedsag i 2000 på baggrund af falske oplysninger fra Niels Erik Lund. Både Ipsen/ i DFDS og Niels Erik Lund var inddraget som ejere af Scandinavian Star før, under og efter branden d. 7. april 1990. Siden har Justitsministeren og Rigsadvokaten ellers brugt Lund flittigt som kilde i sagen senest d. 28. januar 2005 og igen d. 13. juli 2006. Lund var kun konsulent i SeaEscape, men han havde ikke noget med Seaescape at gøre. DFDS har purre nægtet, at have haft noget med SeaEscape at gøre siden 1985 og 1987 (198 skrevet var en fejl) Nedenstående udskrift fra amerikanske myndigheder viser, at dette ikke er sandt. Lund udtaler i Fogedretten i Gladsaxe "jeg var kun konsulent for SeaEscape". Det gjorde han også i pressenævnet i en klagesag også imod DR. Jeg beder til, at denne verden skal forstå, at Lund og SeaEscape/DFDS aldrig gennemførte handlen til det danske selskab styret af Henrik Johansen, hvilket der er tilstrækkelig dokumentation for at bevise.

Det som skjulte sandheden var, at man i slutningen af 1990 indgav konkurserklæring på SeaEscape. Forinden var aktiverne fra SeaEscape flyttet over i et nyt selskab ISP, som Lund også styrede.

Forinden havde DFDS trukket sig ud af SeaEscape i juni 1990, altså efter branden på Scandinavian Star.

At, skibet på et tidspunkt i 1990, d. 30. august, fremstod som overført til KS Scandinavian Star i Danmark, skal forstås som et klart forsøg på, at skjule det reelle ejerforhold til skibet, mens straffesagerne blev ført imod stråmanden Henrik Johansen for umiddelbart efter dommen i Højesteret i 1993, at føre skibet tilbage til ISP.

Lunds kontrollerede altså begge selskaber med de samme ejere som i SeaEscape.

Det som er mere opsigtsvækkende er, at et dokument fremlagt hos danske myndigheder en såkaldt Bill of Sale udstedt fra Bahamas skibsregister i London.

Her fremgår det, at Stena Cargo Line - datterselskab af Stena Line, skulle sælge skibet til SeaEscape:

83 SHIRLEY STREET

P.O. BOX N93247

NASSAU, BAHAMAS

Salgsprisen er opgivet til TEN dollar - 10 dollar.

Men på en ny Bill of sale, dateret d. 30. august, sælger SeaEscape Cruises Miami Florida, skibet til KS Scandinavian Star i Danmark.

Det gode spørgsmål er, at i Bahamas skibsregister, så fremstår salget som om det er

83 SHIRLEY STREET

P.O. BOX N93247

NASSAU, BAHAMAS

som sælger skibet, ikke et selskab i Miami Florida.

Da må man spørge sig om, hvordan man på en Bill of Sale fra Bahamas skibsregister har opført USA selskabet som ejer og den som sælger skibet, når det i samme register er Bahamas selskabet som ejer skibet.

Hvordan kan danske myndigheder fastholde og danske domstole afsige dom imod Henrik Johansen som ejer og eller operatør af Scandinavian Star, når der ikke er et eneste bevis for, at han var ejer eller operatør.

Det hele blev et gætteværk.

Men for at tilfredsstille pressen og offentligheden, tog man den lette løsning og bygget på antagelser og tilbøjeligheder om, at Henrik Johansen måske nok var skurken som var ejer og operatør dog uden, at undersøge dette nærmere eller forsøge, at inddrage beviser for denne påstand.

Der er aldrig fremkommet salgskvitteringer, skibsskøder eller finansieringsdokumenter udstedt før d. 7. april 1990.

Hvorfor holder myndighederne og domstolene dette tilbage hvis de mener dette har en eksistens?

En undersøgelse af sagsforløbet vil bringe en række forhold frem i lyset af denne sag.

Har Danmark overtrådt SUA Konventionens art 6. omkring jurisdiktion samt Death over Heigh Sea act.

Danmark havde ingen ret til, at fastsætte værnetinget i sagen og derfor er sagen ført ved en domstol som er sagen uvedkommende i Danmark.

Skibet var amerikansk ejet og drevet.

Skibet var udflaget på Bahamas.

Jeg prøver her at løfte bevis for, at danske embedsmænd i politiet, søfartsstyrelsen samt Justitsministeriet bevist har misinformeret Folketinget og Ombudsmanden i denne sag, endog har Sø og Handelsretten og Højesteret behandlet denne sag på fejlagtige oplysninger og de forkerte er dømt i sagen mens de kriminelle bagmænd Lund m.fl. er gået fri, endog brugt som kilde for Rigsadvokaten og Justitsministeriet.

Jeg fastholder, at Lund og ejerne bag SeaEscape er kriminelle både i skattesvindler og forsikringssvig og med dette er det utroligt, at danske myndigheder tør lægge sig frem med disse personer som retningslinier i denne sag.

Lund og DFDS var de rette som skulle have været efterforsket, men end dette kan myndighederne ikke få øje på.

Måske kan jeg hjælpe lidt med hukommelsen i relation til Søforklaringen som blev styret af DFDS og selskabets bestyrelsesformand Jan Erlund og husadvokaterne i DFDS/J. Lauritzen Fritz Reuther, Arne Engel samt Eskild Nielsen.

Dette er så åbenlyst og hvis myndighederne, politiet, Stats og Rigsadvokatens samt Justitsministeriet ikke kan og vil indse dette, så er der andre grunde til, at man ikke ønsker en opklaring af Scandinavian Star sagen.

I tiden fra d. 7. april 1990 og frem til d. 22. november, hvor Højesteret afsagde den endelig dom i sagen, må der have været et renderi for at opnår aftaler mellem politiet, Stats og Rigsadvokaten Via Justitsministeriet til de respektive dommere i Sø og Handelsretten og Højesteret, så alle var enige i slutningen af sagen.

Dermed er min mistanke også rettet til dommerne i Højesteret som lod sig rive med uden, at stille spørgsmål til anklageskriftet uden dokumentation.

Danske myndigheder havde flere grunde til at man ikke måtte gå til bunds i sagen.

Bl.a. Søfartsstyrelsens ansvar eller mangel på samme i forbindelse med Styrelsens egne synsbekendtgørelse.

Man undlod, at checke Scandinavian Star og jeg ved, at Søfartsstyrelsen gentagne gange har forsøgt, at bortforklare dette med nationale regler så som Port state kontrol osv. fordi skibet ikke var dansk.

Spørgsmålet er dog, hvordan kunne man vide dette hvis man ikke gik om bord?

Efter anklageskriftets ordlyd var skibet jo dansk ejet og drevet, havde søfartsstyrelsens så heller ikke i den anledning tid at have fortaget kontrol af skibet?

Denne sag er en skændsel imod retssikkerheden og demokratiet og ikke mindst en krænkelse af menneskeretten.

Kontroversiel.

Myndighederne har haft held til at give indtryk af, at jeg skulle være kontroversiel og jeg hele vejen igennem har taget fejl.

Det er også det indtryk myndighederne har givet overfor medierne og især folketinget.

Det kan jeg for så vidt godt leve med hvis dette havde sin rigtighed.

Jeg kan også godt leve med, at jeg har taget fejl hvis man kan modbevise mine påstande.

Problemstillingen er dog imidlertid, at myndighederne kun har forholdt sig til det de selv har skrevet uden, at dokumentere med retsgyldig dokumentation.

Det som kan belyse denne sag endeligt, hvilket alle har en retslig interesse i er følgende:

Politiet Stats og Rigsadvokaten, Justitsministeriet og SKAT bedes fremlægge følgende dokumentation:

* Alle aftaler så som salgsslutsedler, skibsskøder, finansieringsaftaler kvitteringer/bankkvitteringer, kvitteringer for betalt depositum mv.

Det forudsættes at dokumentationen skal være retspåtegnet inden d. 6. april 1990 kl. 12.00.

* Dokumentation for, at det i sagen påståede selskab KS Scandinavian Star før d. 6. april 1990 var oprettet hos danske myndigheder.

* Dokumentation for, at nævnte selskaber i sagen var oprettet og registret i div. registre før d. 30. marts 1990 og at disse selskaber havde tilknytning til Scandinavian Star sagen:

VR-Dano Aps.

Dano Ferry AS.

Sea Lion Ltd.

* Ejerforholdene i selskaberne som er oplyst med adresser i (London Shipping Project Ltd - KS Scandinavian Star)

* Redegørelse fra Fjerde Søforsikringsselskab om årsagen til kaskodækningens størrelse sammenholdt med skibets værdi før og efter branden. Herunder navne på de personer som inspicerede skibet før branden og efter branden. i regi af Fjerdesø.

* Udskrifter fra amerikanske og Bahamas selskabsregistre over ejere og bestyrelsesmedlemmerne i alle selskaber med SeaEscape som fornavn i tiden fra oktober 1988 og frem til juni 1991. Dette gælder SeaEscape - SeaEscape Cruises - SeaEscape Ltd. - SeaEscape Bahamas - SeaEscape USA. osv. samt selskaberne Marne Investment - International Shipping Partners - Scarlet Line Danmark - Scarlet Line Landskrona - Danish Cruise Line.

* Niels Erik Lunds rolle i sagen som myndighederne anser Lunds rolle som konsulent.

* Godtgøre hvor udbetalingen fra Fjerdesø på efter det oplyste USD 24 millioner er placeret efter branden idet, at det oplyste i sagen ikke kom til fradrag i den påståede handel. Dvs. at man både accepterede en handel på 21,7

millioner kroner samtidig med at kaskoforsikringen kom til udbetaling på ca. 140 millioner kroner.

Ude fra set, skulle kaskoforsikringsudbetalingen have været fratrukket i skibets handelsværdi.

Dette er ikke sket.

Danske myndigheder har eftergivet et forkert og fuldt skatteunderskud. Hvis myndighederne i Danmark værger sig ved at få dette belyst, vil sagen blive indbragt for menneskeretsdomstolen i Strassburg og samtidig vil der blive taget øvrige retslige skridt.

Nedenstående bevis for, at DFDS var medejer af SeaEscape og at Niels Erik Lund var mere end blot konsulent for SeaEscape.

Lund siger, at han ikke var ansat i SeaEscape og ej heller i bestyrelsen i selskabet siden 1987.

Denne påstand er hermed skudt ned.

2 Norske domstolsafgørelser i 2005 og 2006 har fastslået at Seaescape var ejer og ansvarlig operatør af Scandinavian Star før under og efter branden i 1990.

Mon ikke dette skal afkaste en reaktion.

Mike Axdal

Kjærsvvej 106

4220 Korsør

Danmark.

45-31225500