

ADVOKATFIRMAET
KLOMSÆT & Co
AKSJESELSKAP

K&Co

Sigurd J. Klomsæt - MNU
Johannes W. Mæland - MNA

I kontorfellesskap:

Erling Mehus - MNU

Administrasjon:
Lisbeth Freang Klomsæt

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K
DK Danmark

MAIL

SCANNET

Att: Gruppeformann Peter Skaarup - dfamgn@ft.dk
folketinget@ft.dk / Ketty.Gammelgaard@ft.dk

VII
Oslo, 3. juli 2018
Ansvarlig advokat: Sigurd J. Klomsæt

AD: MASSEDRAPSSAKEN SCANDINAVIAN STAR

- MITT BREV 14 MAI 2018
- NÅ DOKUMENTASJON FOR FORSIKING AV SKIPET – \$ 10.8 MILL TOM 31/12-1989
- FORSIKINGEN ØKET TIL \$ 24 MILL UKEN FØR 7 APRIL 1990

I Innledning

Jeg viser til mitt brev av den 14 mai m/angitte vedlegg.

II Mitt brev 14 mai 2018 – status

I mail 28 juni fra Sherie Del Prado Falding Sørensen, Kontorfuldmægtig, fremføres til meg:

På vegne af Folketingets Retsudvalg bekræfter jeg, at vi har modtaget din nedenstående henvendelse af 14. maj 2018.

Henvendelsen er omdelt til udvalgets medlemmer, så de har mulighed for at gøre sig bekendt med den.

Henvendelsen er omdelt som et offentligt bilag i udvalget og kan læses på Folketingets hjemmeside (www.ft.dk), jf. REU alm. del – bilag 308.

Det er herefter de enkelte medlemmer af udvalget, der tager stilling til, hvordan henvendelsen kommer til at indgå i deres videre politiske arbejde. Se Retsudvalgets hjemmeside her.

Jeg kan endvidere oplyse, at udvalget vil på et kommende møde drøfte muligheden for et møde med jer.

Jeg møter gjerne Retsudvalget¹. Jeg ønsker at inviteres også Gisle Weddegjerde.²

**III «SCANDINAVIAN STAR» - SKIPETS FORSIKRING – TOM 31/12-1989
\$ 10.8 MILL**

Her vedlegges kopi av mitt brev av den 22 juni til:

- **Det kongelige Beredskaps og justisdepartementet**
Att. Statsråd Tor Mikkelt Wara / Statssekretær Knut Morten Johansen
tor.mikkelt.wara@jd.dep.no / knut.morten.johansen@jd.dep.no

¹ Gjærne i sommertiden – jeg er, med kone, barn og barnebarn i farn med 3 juli tom 15 juli på den årlige sommerhusferie i Ebeltoft.

² Gisle Weddegjerde - Skipsteknisk utreder for stiftelsen Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star.

- **Riksadvokaten**
Att : Tor Aksel Busch
postmottak@riksadvokaten.no
- **Oslo Statsadvokatembeter**
Att: Førstestatsadvokat Jørn Sigurd Maurud
post.oslo@statsadvokatene.no
- **Oslo Politidistrikt**
Att: Politimester Hans Sverre Sjøvold
post.oslo@politiet.no
- **Oslo Tingrett**
Att: Tingrettsdommeren Anne Margrethe Lund og Ina Strømstad
anne.margrethe.lund@domstol.no / Ina.Stromstad@domstol.no
- **Stortingets Kommisjon – Scandinavian Star**
Att: leder, tingrettsdommer Frank Kjetil Olsen
senja.tingrett@domstol.no

I brevet er opplyst – i bilag dokumenteres – at skipet var forsikret for \$ 10.8 MILL tom 31/12-1989. Som kjent er dokumentert at forsikringen – uken før 7 april 1990 – ble øket til \$ 24 MILL. Partene enedes om forlik, med utbetaling av \$ 14 MILL.

V Oppsummering

Dette brev m/bilagene sendes pr mail.

Dette brev m/angitte vedlegg – 5-fem-stk. - sendes i ordinær post.

Jeg horer gjerne fra Dem.

Med Vennlig Hilsen



Sigurd J. Klomsæt
sk@klomsaet.no

Vedlegg: Som angitt: Kopi av mitt brev av 22 juni 2018 m/angitte vedlegg (7-sju-stk) til Statsråd Tor Mikle Wara, Riksadvokaten m.fl.

Kopi:

1. Stortingets president Tone Wilhelmsen Troen - Tone-Wilhelmsen.Troen@stortinget.no
2. Stortingsrepresentant Dag Terje Andersen - dag-terje.andersen@stortinget.no
3. Stortingsrepresentant Svein Harberg - svein.harberg@stortinget.no
4. Først visepresident Eva Kristin Hansen - eva-kristin.hansen@stortinget.no
5. Andre visepresident Morten Wold - morten.wold@stortinget.no
6. Tredje visepresident Magne Rommetveit - magne.rommetveit@stortinget.no
7. Fjerde visepresident Nils T. Bjørke - nils.t.bjorke@stortinget.no
8. Femte visepresident Abid Q. Raja - abid.raja@stortinget.no
9. Folketingsmedlem Søren Søndergaard - soren.sondergaard@ft.dk
10. Advokat Espen Kohnæs - Den koordinerende bistandsadvokat
11. Advokat Johannes Wegner Møland
12. Oslo tingrett – Dommerne Anne Margrethe Lund og Ina Strømstad
13. Borgarting lagmannsrett
14. Klienter
15. "Stiftelsen"

16. Lars Halskov og Kjell Ola Dahl
17. Redaksjonen "Insider" – Max tv. v/programleder Atle Evang Reinton
18. Professor Ask Elklit

Til informasjon
fra advokat Sigurd J. Klomsæt

ADVOKATFIRMAET
KLOMSÆT & CO
AKSJESELSKAP

K&Co

Sigurd J. Klomsæt - MNJ
Johannes W. Mæland - MNA

I kontorfellesskap:

Erling Mehus - MNJ

Administrasjon:
Lisbeth F. Klomsæt

Det kongelige Beredskaps og justisdepartementet

Att. Statsråd Tor Mikkel Wara / Statssekretær Knut Morten Johansen

tor.mikkel.wara@jd.dep.no / knut.morten.johansen@jd.dep.no

Riksadvokaten

Att : Tor Aksel Busch

postmottak@riksadvokaten.no

Oslo Statsadvokatembeter

Att: Førstestatsadvokat Jørn Sigurd Maurud

post.oslo@statsadvokatene.no

Oslo Politidistrikt

Att: Politimester Hans Sverre Sjøvold

post.oslo@politiet.no

Oslo Tingrett

Att: Tingrettsdommeren Anne Margrethe Lund og Ina Strømstad

anne.margrethe.lund@domstol.no / Ina.Strømstad@domstol.no

Stortingets Kommisjon – Scandinavian Star

Att: leder, tingrettsdommer Frank Kjetil Olsen

senja.tingrett@domstol.no

MAIL

SCANNET

XIII

Oslo, 22. juni 2018

Ansvarlig advokat: Sigurd J. Klomsæt

AD: «SCANDINAVIAN STAR» - SKIPETS FORSIKRING – TOM 31/12-1989
\$ 10.8 MILL

I Innledning

Jeg viser til mine også fellesbrev¹ senest av 15 mai 2018.

Som kjent: Riksadvokatens brev 27 juni 2014 til Politimester Hans Sverre Sjøvold i Oslo politidistrikt er grunnlaget for det arbeid som Oslo-politiet da ble tvunget til å igangsette, men som en herfra er tydelig på: *uten relevant begrunnelse ble avsluttet pr 9 august 2016.*

Jeg viser til kjent argumentasjon samt tidligere også fremlagt dokumentasjoner fra meg som andre med så langt status: klage til Kongen i Statsråd.

¹ Som dette

II Økonomi – Skipets verdi – forsikret for

Som kjent er «økonomisporet» ihht ordre fra Riksadvokaten, som i angitte brev, krevet etterforsket grundigere enn man gjorde i og fra 1990. Oslo politiet påstår, etter at de la ned etterforskningen i 2016, at man aldri fant ut av skipets reelle verdi og forsikringer gjort av skipet.

Stiftelsen² har avdekket – har i lengre tid hevdet - har nylig tilegnet seg dokumentasjon som viser at skipet **Scandinavian Star** i hele 1989 var forsikret for **\$ 10.8 mill.** Denne dokumentasjonen – skal alene gi gjenåpning av etterforskningen som ubegripelig ble henlagt den 9 august 2016.

Som kjent ble det tegnet ny forsikring 30 Mars 1990, altså samme dag som skipet ble omsatt for **\$ 6,45 mill**, altså nøyaktig en uke før skipet ble satt i branner³ 7 april 1990.

Forsikringssummen var nå oppgitt å være tegnet og akseptert **\$ 24 mill⁴**.

Som kjent: SeaEscape, som hadde ervervet skipet og var registrert som eier når skipet ble satt i branner, sendte 17 April 1990 ut en pressemelding hvor ble – uten forbehold - hevdet at selskapet ikke hadde noe som helst med skipet å gjøre, at skipet var solgt og selskapet hadde også trukket sine mannskap bort fra skipet. Dette ble påstått, til tross for faktum: det er ikke er omtvistet at det fremdeles befant seg ombort på skipet **Scandinavaui Star** den 9 april 1990: 9 besetningsmedlemmer og offiserer som - fortsatte å arbeide for SeaEscape også etter mordbrannene.

Enn videre, foreligger det i sakens dokumenter notater fra, hva må oppfattes å ha vært *harde forhandlinger omkring forsikrings utbetalingene*, hvor Niels Erik Lund, i egenskap av direktør for SeaEscape forlangte full (100%) utbetaling, såkalt CTL ("Constructive Total Loss"). Etter forhandlinger ble det akseptert og utbetalt til SeaEscape's konto i London, **\$ 14 mill.** etter en skade-prosent-beregning.

² <http://stiftelsenscandinavianstar.no/>

³ Stiftelsen er tydelig på: minst 7-sju- separate branner – over lang tid.

⁴ Som dokumentert ble fremlagt – for å få tegnet slik verdi i forsikring - en konstruert avtale om kjøp av skipet for **\$ 21,7**

I sakens dokumenter er å lese et utkast fra SeaEscape til Fjærde Sjø forsikringselskap om hvordan oppgjøret skulle formelt gjøres. Dokumentet er signert Niels Erik Lund, director – SeaEscape. I avhør hevder Lund at han kun opptrådte som konsulent for SeaEscape, ikke ansatt, men med en styrepost uten stemmerett, da han hevder ikke å ha hatt eierskap i selskapet.

III I Danmark

I danske medier er i de seneste uker igjen gitt mye omtale av massedrapssaken.

Særlig avisen Århus Stiftstidende – i daglig tale ”Stiften” – www.stiften.dk – har satt fokus på sentrale deler av saken og omtaler det svik som er gjort fra også danske myndigheter.

I Danmark er det – hva oppfattes – i ferd med å etableres et bestemmende flertall i Folketinget for at kreves opprettet en Kommisjon – slik bla omtalt i Stiften den 20 juni:

<https://stiften.dk/Danmark/SF-og-DF-Nu-skal-Scandinavian-Star-brandens-undersoeses-af-en-kommisssion/artikel/520454>

I avisen 16 juni: <https://stiften.dk/Danmark/SF-og-DF-Nu-skal-Scandinavian-Star-brandens-undersoeses-af-en-kommisssion/artikel/520454>

Jeg viser igjen til mitt brev av den 14 mai 2018 til Folketinget, Redsutvalget⁵, som (av Folketinget) er gjort offentlig. Hva oppfattes – når leses hjemmesider for Folketinget – oppfattes at mitt brev danner grunnlag for flere av de spørsmål som Redsutvalget har fremført til justimisteren.

IV Avhør Gisle Wedegjerde

Jeg begjærer at Gisle Wedegjerde⁶ snarest avhøres av politiet. Han vil gi ytterligere informasjon og dokumentasjoner for hva som her opplyses og fremlegges i vedlegg.

Gisle Wedegjerde har gjennomført samtale med en av de i 1990 oppnevnte, og i 2014 ihht Riksadvokatens ordre i brevet 27 juni 2014 på ny ble oppnevnt som sakkyndig. Wedegjerde

⁵ Sendt mottakere av dette skjermbrev den 15 mai.

⁶ Gisle Wedegjerde - Skipsteknisk utreder for stiftelsen Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star.

vil fremføre opplysninger om sin oppfatning at de sakkyndige⁷ - i 1990 som i 2014 og senere - ikke har skaffet seg relevant, objektiv kunnskap, verken om skipet eller branner som annet som er faktum avslørt av særlig Stiftelsen.

Med vennlig hilsen



Sigurd J. Klomsæt

sk@klomsaet.no

- Vedlegg:
1. Mail av 20 d.m. fra Stiftelsen V/Gisle Weddegjerde
 - De vedlegg som fulgte mailen til meg
 2. Min mail 20 d.m. til statssekretær Knut Morten Johansen, jus.dept.
 3. Nils Erik Lund – brev 29 december 2002
 4. Forsikringsoppgjøret – med Nils Erik Lund, underskrift
 5. Bekreftelse kjøpesum
 6. Sea Escape – Press Statement 17 April 1990
 7. Eierbekreftelse Nils Erik Lund

Kopi. Advokat Espen Kornæs, advokat Johannes Wegner Mæland
Klienter m.fl.
Lars Halskov, Kjell Ola Dahl

⁷ Som dokumentert av Stiftelsen - i også lydopptak fremlagt av meg – opplyses at også politiet baserte seg på, og uten egne undersøkelser, opplysninger fra Maskinsjefen, Steinhauser.

Sigurd Klomsæt

Fra: Weddegjerde, Gisle <Gisle.Weddegjerde@lr.org>
Sendt: 20. juni 2018 13:30
Til: Sigurd Klomsæt
Emne: Forsikringsum og skipsverdi
Vedlegg: Scandinavian Sky forsikringsverdi 1989.pdf; Scandinavian Star forsikringsverdi 1989.pdf

Fra forsikrings dokumenter sporet opp i arkivene fra tidligere Christiansand Skibsassurance:
To tilsvarende skip, hvorav Scandinavian Sky var mer påkostet, begge i samme størrelse og samme byggeår.

Scandinavian Star forsikringsverdi 1989 : \$ 10.8 million.



KOPI SENDT

22 JUNI 2018

KJENT/

Handwritten signature in blue ink.

Scandinavian Sky forsikringsverdi 1989 : \$ 11.6 million.



SCANDINAVIAN STAR OPPJUSTERT NY FORSIKRING 1 UKE FØR BRANNEN 7 APRIL 1990 : \$ 24 MILLION.

Gisle Weddegjerde

Skipsteknisk utreder for stiftelsen

Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star.

E gisle.weddegjerde@lr.org

M +47 40034335

MAIL SCANDINAVIAN STAR
HULL AND MACHINERY 1989

-24-

RAGNAR SVARSTAD
AVERAGE ADJUSTER

MOTTATT

20 JUNI 2018

ADVOKATFIRMA
KLOMSÆT & Co

Christianssands
Skibsassuranceforening
Postboks 489
4601 KRISTIANSNAD S

0161 OSLO 1, THE 4/7-199
HAAKON VII'S GT. 5
TELEPHONE: 02-83 16 95
TELEFAX: 02-83 16 96
BANK: CHRISTIANIA BANK OG
KREDITKASSE, OSLO
ACCOUNT NO. 6074.06.13963

Attn. Arnt K. Lindland.

Your claim 3440-89-502

"SCANDINAVIAN STAR" - 27/6 1989 : DAMAGE TO STB. PROPELLER.

Referring to your letter of 27/6 1990 in respect of the PA-claim, I have the following comments.

The owners are claiming meals, transportation and hotel expenses for officers and crew during repairs at Jacksonville, in the amount of USD 51.895.45. Such costs are not recoverable as per section No. 176 (a) of the Plan for the two following reasons :

1. The expenses incurred were allegedly lower than what it would have cost to keep the crew, etc. on board, and
2. Officers and crew did not stay ashore due to damage to the vessel's living quarters, which is necessary in case lodging, etc., ashore is to be allowed. This applies even if No. 1 should be incorrect.

On the other hand owners have not claimed wages and maintenance for the crew during the removal Miami/Jacksonville/Miami. A specification of such costs is requested if owners want them included in the claim.

Please inform how many copies of the statement you require.

As to the loss of hire statement I refer to my letter of 21/12 1989, to which I have received no reply.

Yours faithfully,
Ragnar Everted

ADJUSTER'S NOTES:

- 1) The vessel was removed from Miami to Jacksonville for repairs due to the propeller damage. While waiting for the necessary spares to be manufactured she was operating out of Port Canaveral in stead of Miami.
- 2) The cause of damage is covered under the policy. Parts in the propeller were broken, and it has been confirmed by the attending surveyor that the damage was not caused by wear and tear, corrosion or insufficient maintenance as per section 175 of the Plan.
- 3) Owners' work effected at Jacksonville were minor maintenance work, totalling USD 8.373,- not necessary for seaworthiness and/or Class requirement. These repairs are considered negligible and have not been debited with a proportion of general expenses due to the low amount and the type of work effected. Owners' work did not increase the costs allowed here in any way.

INSURANCE CONDITIONS:

The Norwegian Marine Insurance Plan of 1964, (full conditions, but deductible USD 30.000,- in lieu of sections nos. 186, 187 and 189 of the Plan.

Insured value USD 10.800.000,-.

Insurance period 1/1 - 31/12/1989.

-:0:-

The following Statement of Particular Average is made out:

Beregning nr 227/91

JOHANNES WOXHOLT
AVERAGE ADJUSTER
OSLO

MAIL

MOTTATT

20 JUNI 2018

ADVOKATFIRMAET
KLOMSÆT & Co

31 JULI 1991



STATEMENT OF PARTICULAR AVERAGE

per

3440-89-503

M/S "SCANDINAVIAN SKY" of N:
8.139 gross reg. tons - Built year 1972

ASSURED: Sea Escape Ltd., Miami.

-o0o-

ACCIDENT: 25/9/1989: Breakdown of No. 1 aux. engine at Miami.

-o0o-

INSURANCE CONDITIONS:

Norwegian Marine Insurance Plan of 1964 and Cefor form (full conditions, but deductible USD 30.000,- in lieu of deductions as per §§186, 187 & 189 of Plan).

Insured value USD 11.675.000,-.

Insurance period 1/1 - 31/12/1989.

-ooc-

The following Statement of Particular Average is made out:

Sigurd Klomsæt

Fra: Sigurd Klomsæt
Sendt: 20. juni 2018 14:33
Til: knut.morten.johansen@jd.dep.no
Kopi: Weddegjerde, Gisle; Leirstein Ulf; Johansen Morten Ørsal (morten-orsal.johansen@stortinget.no); morten.wold@stortinget.no; jan.bohler@stortinget.no
Emne: VS: Scandinavian Star - Forsikringssum og skipsverdi
Vedlegg: Scandinavian Sky forsikringsverdi 1989.pdf; Scandinavian Star forsikringsverdi 1989.pdf

Knut Morten,

Viser til mailer og din melding til min svarer/mobil.

Stiftelsen har gjort undersøkelser som viser at skipet – frem til kort tid forut for april 1990 – var forsikret for 10.8 mill. USD. Som kjent ble forsikringen pr dato massedrapsaken (7 april 1990) angitt å være 24 mill. USD. (Det ble – etter forhandlinger – akseptert utbetaling med 14. mill. USD.)

Dette er ny og hittil ukjent/ikke av politiet eller Kommisjonen eller andre – fremlagt dokumentasjon, som altså Stiftelsen v/Gisle Weddegjerde har lett seg fram til.

Se i vedlagte

Insured value USD 10.800.000,-.

Insurance period 1/1 – 31/12/1989.

dokument:

Dette nå dokumenterte faktum – som Stiftelsen lenge har hevdet men har manglet dokumentasjon skal alene gi grunnlag for at politiet må gjenoppta etterforskningen.

Jeg ber om møte med Statsråd Wara og /eller deg så snart dere/du har ledig tid.

Avisen Aarhus Stiftstidende – som angis «Stiften» og som du finn mer om på www.stiften.dk

– har i noen dager hatt flere artikler – som i dag oppslaget:

<https://stiften.dk/Danmark/SF-og-DF-Nu-skal-Scandinavian-Star-brandens-undersoeges-af-en-kommission/artikel/520454>

<https://stiften.dk/indland/28-aar-uden-svar/artikel/520455>

I møte vil også bli fremlagt informasjon (og referat møte) om at sakkyndige i saken har i samtale erkjent at de sakkyndige – ikke i 1990, ikke i 2014 - har kjent til vesentlige opplysninger og detaljer som vil sette fremlagte sakkydigerapporter i vesentlig annen forståelse.

Enkelt forklart: de sakkyndig har lagt feil faktum til grunn. Det bevises av Stiftelsen og de i denne kyndiges arbeid.

Jeg håper snarest å høre fra deg.

Sigurd

Med vennlig hilsen

Sigurd J. Klomsæt | Advokat MNJ

Advokatfirmaet Klomsæt & CO as

Storgaten 10 b, 0155 Oslo

Tlf: 24 14 18 00 | Fax: 24 14 18 01

Mob. +47 900 39 240

sk@klomsaet.no

www.klomsaet.no

Merk: Denne meldingen kan inneholde fortrolig eller konfidensiell informasjon som ikke skal offentliggjøres. Dersom du har mottatt meldingen ved en feiltakelse, ber vi deg å svare på meldingen og gi beskjed, og deretter slette den fra din PC. På forhånd takk.

Fra: Weddegjerde, Gisle [mailto:Gisle.Weddegjerde@lr.org]

Sendt: onsdag 20. juni 2018 13.30

Til: Sigurd Klomsæt <sigurd.klomsaet@klomsaet.no>

Emne: Forsikringsum og skipsverdi

Fra forsikrings dokumenter sporet opp i arkivene fra tidligere Christiansand Skibsassurance:

To tilsvarende skip, hvorav Scandinavian Sky var mer påkostet, begge i samme størrelse og samme byggeår.

Scandinavian Star forsikringsverdi 1989 : \$ 10.8 million.



Scandinavian Sky forsikringsverdi 1989 : \$ 11.6 million.



SCANDINAVIAN STAR OPPJUSTERT NY FORSIKRING 1 UKE FØR BRANNEN 7 APRIL 1990 : \$ 24 MILLION.

Gisle Weddegjerde

Skipsteknisk utreder for stiftelsen

Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star.

E gisle.weddegjerde@lr.org

M +47 40034335

Niels-Erik Lund

Boltonvej 7 - 2300 København S - Tlf. 32 84 95 00 - Fax 32 55 11 90 - e-mail nlund@isp-usa.com

Frederiksberg Politi
Politimester Anne Mette Møller

København, den 29. december 2002

SCANDINAVIAN STAR SAGEN

Kære Anne Mette Møller,

Som meddelt telefonisk skal jeg hermed komme med nogle kommentarer og informationer i forbindelse med den i pressen og TV omtalte mulige genoptagelse af sagen omkring branden på Scandinavian Star.

MIN ROLLE

Som det sikkert er bekendt fra fogedsagen og pressen, var jeg formidler af salget af Scandinavian Star fra SeaEscape til det af Henrik Johansen kontrollerede køber selskab.

Jeg er oprindeligt uddannet i DFDS og blev af DFDS sendt til Miami for at medvirke til nedlæggelsen eller salget af det 100% ejede datterselskab Scandinavian World Cruises med tilhørende selskaber. Det var disse aktiviteter, der senere blev SeaEscape, og jeg fortsatte som direktør for de selskaber indtil udgangen af 1987.

Jeg har aldrig direkte eller indirekte haft nogen ejerandel i nogle af disse selskaber eller i Scandinavian Star. Det være sig før, på tidspunktet for branden, eller efter branden.

Derfor har jeg ingen økonomiske interesser i sagen, og da jeg på ingen måde var involveret i driften af skibet eller selskaberne omkring skibet, har jeg heller ingen rolle i forbindelse med ansvarsforholdet.

Grundet dette betyder det ikke noget for mig, om sagen genoptages eller ej, men jeg har en klar interesse i at medvirke til, at de mange forkerte udtalelser og ulogiske påstande og teorier ikke bliver årsag til, at samfundet og alle interesserede parter unødigt skal ofre millioner af kroner i tidsforbrug m.v.

Jeg står derfor til rådighed (som jeg altid har gjort), såfremt Politiet eller anden myndighed ønsker samtale med mig, og/eller ønsker dokumenter og informationer, jeg måtte være i besiddelse af.

FORTROLIGHED

Dette brev vil af mig blive behandlet fortroligt, men du er velkommen til at anvende det, som du ønsker. På forespørgsel fra Ekstra Bladet i sidste uge, om jeg var indkaldt til forhør, svarede jeg "nej, men at jeg selvfølgelig som dansk statsborger altid stod til rådighed, hvis Politiet ønskede at tale med mig". Dette blev til en artikel i Ekstra Bladet den 26. december 2002 om "at jeg nu var kommet hjem til Danmark, for at fortælle Politiet alt."

Som bekendt har jeg hele tiden haft bopæl i Danmark, og derudover tror jeg ikke, at der er nogle nyheder i det, jeg kan fortælle Politiet, men jeg kan eventuelt medvirke til at klarlægge/bevise/modbevise nogle af de påstande og teorier, som der i øjeblikket fremsættes i pressen og TV.

Vedlagt er et hæfte med det materiale jeg udarbejdede i forbindelse med TV udsendelsen i år 2000, der endte i en fogedsag og pressenævns-sag, hvilke begge faldt ud til min fordel. Der blev i denne forbindelse "skrevet" presserets-histories, idet det er eneste gang en programsat udsendelse er taget af programmet to gange, det blev den hårdeste udtalelse fra Pressenævnet nogensinde mod DR, og jeg forstår, at den aftale jeg fik med DR er den bedste aftale nogensinde fra en sagsogers synspunkt.

EJERFORHOLD SCANDINAVIAN STAR

I 1984 var jeg direktør for Scandinavian World Cruises/SeaEscape i Miami, hvilket var et 100% ejet DFDS selskab, og efter en væsentlig nedskæring af aktiviteterne, og en væsentlig forbedring af resultaterne, var vi i Miami interesseret i at ekspandere selskabet. Det var dog ikke i DFDS' interesse, men man kunne klart se fordelene i at tilføje flere aktiviteter, da det så ville være lettere at sælge selskabet.

En amerikaner (Louis Pietro) og et af hans selskaber (Imperial Ocean Services) havde charret Island Fiesta (senere Scandinavian Star) fra Stena Line og var interesseret i at få skibet under drift af SeaEscape. En aftale blev indgået mellem adskillige parter, hvor dette skib under navnet Scandinavian Star blev en del af SeaEscape flåden, men blev opereret i et eget selskab, hvor DFDS ikke var medejer. I denne forbindelse genforhandlede jeg charterkontrakten med Stena Line, med bl.a. en option til at købe skibet når som helst til en konstant faldende pris.

Den 1. juli 1985 sælger DFDS 72% af sine SeaEscape aktiviteter til tre firmaer med 24% til hver, og DFDS fortsætter som største aktionær med 28% ejerandel, og jeg fortsætter som direktør. De tre andre aktionærer ønsker en fortsat ekspansion af SeaEscape aktiviteterne, og skibene Scandinavian Sky bliver købt i 1985 og Scandinavian Saga bliver overtaget på charter fra et Stena selskab i 1987. (Se bilag 5, DFDS årsberetning 1985).

I 1987 sælger DFDS yderligere 24% af aktierne til de øvrige tre aktionærer, og på et senere tidspunkt sælges de sidste 4%. (Se bilag 6.1 og 6.2)

Leif Brammer, som er underdirektør i DFDS og ansvarlig for DFDS' juridiske afdelinger, var i DFDS under hele forløbet, og kan uden tvivl yderligere dokumentere ovenstående informationer.

Grundet ovenstående mener jeg at påstandene om at DFDS ejede SeaEscape på tidspunktet for branden er forkerte, og jeg mener heller ikke, at DFDS på noget tidspunkt havde nogen ejerandel i Scandinavian Star.

SALGET AF SCANDINAVIAN STAR

I 1989 beslutter SeaEscape at ændre flåden til skibe, der er mere anvendelige til én-dags krydstogter, som er det produkt man markedsfører. Man har derfor ikke brug for skibe med billkapacitet, men rene passagerskibe. Det beslattes derfor at sælge færger Scandinavian Star og færger Scandinavian Sky.

Efter at jeg opsiger min stilling med udgangen af 1987, og i 1988 danner selskabene, der bliver International Shipping Partners, bliver jeg af SeaEscape's ejere bedt om at fortsætte som konsulent og bestyrelsesmedlem i SeaEscape (dog uden stemmeret).

I min funktion af konsulent, og da jeg har storst viden om skibssalg, bliver jeg bedt om at formidle salget af Scandinavian Star. Da jeg får et fast månedligt honorar af SeaEscape får jeg ingen honorar eller kommission i forbindelse med salg af Scandinavian Star eller de øvrige skibe.

Skibet sættes til salg gennem de normale skibsmægler firmaer over hele verden, der er beskæftiget med salg af passagerskibe. Markedet på dette tidspunkt er ganske højt for færger, idet der er en væsentlig efterspørgsel.

Jeg er desværre ikke i besiddelse af arkiverne vedrørende salgsforhandlingerne, idet disse var i SeaEscape, og SeaEscape gik i konkurs i 1993. Derimod har jeg mine kalendere med sparsomme optegnelser og min hukommelse, der desværre nu 12-13 år efter ikke er perfekt.

Jeg kan dog sige at vi havde fire forhandlinger med salg af skibet, og at disse forhandlinger foregik i november-december 1988 og januar 1989. Det var til et polsk selskab (Polish Baltic Line) der forhandlede køb, og de havde en større delegation (5-6 personer) der inspicerede skibet i Florida i dagene 4-6 december 1989. Fra mine optegnelser kan jeg se, at vi modtog og afgav tilbud i hele december, og det sidste bud vi fik (ifølge mine notater) var den 26. december 1988. Et andet selskab var det Tunesiske statsrederi Cotunav, og jeg kan også her se, at der var forhandlinger både i november og december 1988. Cotunav inspicerede ligeledes skibet, men jeg har ingen optegnelser, for hvilke dage dette foregik. Herudover var der et græsk selskab der forhandlede, men jeg mener ikke de inspicerede skibet.

Som det fjerde selskab var der VR-Dano. Jeg mener, at det selskab var det sidste i rækken af interesserede købere. Her forhandlede jeg med en Jørgen Kongstad, der var mægler for VR-Dano. Jeg kendte ikke noget til selskabet og havde aldrig hørt om eller mødt Henrik Johansen. Ifølge mine notater var det første møde med VR-Dano den 8. januar 1989 på deres kontorer i København. Ifølge mine notater var model

med Jørgen Kongstad, men det er tænkeligt, at Henrik Johansen har været tilstede, og i så fald var det første gang, jeg traf ham.

Bortset fra VR-Dano foregik alle forhandlinger gennem kendte mægler firmaer. Disse var Mærsk Brokers (A.P. Møller selskab i København), hvor det var Rolf Knudtzon der var mægler (han er der stadig), Brax i Göteborg hvor det var Sven-Olav Brax og Michael Lagström (begge er stadig i firmaet), Hjalmar Bjørge i Oslo med Dan Kildal. Hjalmar Bjørge er desværre lukket, men Dan Kildal er stadig i Oslo og er pensioneret. Det er meget tænkeligt, at disse firmaer har deres arkiver, hvoraf forhandlingerne vil fremgå. Alternativt vil de være i stand til at bekræfte disse forhandlinger.

Alle forhandlinger foregik i prislejet 18-22 millioner US Dollars, hvilket var markedsprisen for skibet på det tidspunkt. Skibet blev som bekendt solgt for \$21,7 millioner baseret på et delvis sælger finansieret salg, og SeaEscape udnyttede sin købeoption fra Stena på ca. \$10-11 millioner.

Den forholdsvis store forskel i pris fremkommer ved, at SeaEscape havde forhandlet charteren på et tidspunkt, hvor prisniveauet var lavere, man havde haft skibet på charter i en periode, og dermed "betalt skibet ned", og herudover var skibet blevet væsentligt opgraderet af SeaEscape.

Prisforskellen er på ingen måde unormal, og jeg vil i det næste afsnit fremhæve nogle få andre handler med passagerfærger, hvilke jeg var involveret i, i samme årrække.

ANDRE PASSAGERSKIBSHANDLER I ÅRENE 1985-1990

De følgende tre skibskøb og efterfølgende salg er alle gennemført af mig som mægler eller "owners representative", så jeg har stået for alle forhandlinger, og gennemført levering af skibene.

Scandinavian Sky

Dette skib blev købt af et selskab ejet af "de tre SeaEscape ejere" (excl. DFDS), for drift under SeaEscape navnet. Skibet blev købt i Grækenland for \$3,7 millioner, og vi fik lov til at trække på DFDS' tekniske ekspertise og også DFDS' juridiske afdeling (Leif Brammer) i forbindelse med overtagelsen og den efterfølgende opgradering af skibet. I 1989 blev skibet solgt (samme år som Scandinavian Star), til et finsk rederi, dette salg blev gennemført med Mærsk Brokers (Rolf Knudtzon) som mægler. Skibet blev solgt for \$16,7 millioner (4,5 gange købsprisen).

Dana Regina

I 1988 gennemførte jeg købet af Dana Regina, en af DFDS' Oslo-både på vegne af amerikanske investorer. Skibet blev købt for ca. \$21 millioner, og chartret tilbage til DFDS for en periode på lidt over et år. I løbet af charter perioden solgte vi skibet til det svenske rederi Nordström & Thulin i Stockholm for ca. \$27 millioner. Skibet blev leveret direkte fra DFDS til N&T, og vi opnåede dermed en fortjeneste på over \$7 millioner (charteroverskud og prisforskel), uden nogensinde at have risikoen for driften af skibet.

Corbiere

Denne færge blev i 1990 købt af et dansk rederi med Mærsk Brokers som mægler. Købsprisen var ca. \$6millioner, og skibet blev solgt nogle få måneder senere til et finsk rederi, også med Mærsk Brokers som mægler for en pris af \$10,6millioner

Ovenstående tre handler var alle mellem ikke-relaterede parter, var i samme årrække som Scandinavian Star købet/solgt, og var alle relativt bedre end Scandinavian Star handleren.

FORSIKRINGSSVINDEL

Der har i dagspressen været fremført teorien, at motivet for branden skulle være forsikringssvindl.

Hvis vi først vurderer denne teori fra sælgers side (SeaEscape), så kan vi konkludere, at SeaEscape havde et antal mulige købere til skibet, og at skibet blev solgt til markedspris. SeaEscape havde fuldt tilfredsstillende sikkerhed, idet en række Henrik Johansen selskaber havde garanteret for kontrakten, samt at HJ havde solgt Vognmandsruten og stod for at skulle modtage kr. 250millioner. Altså var der ingen risiko for sælger i forbindelse med at indkassere salgssummen. SeaEscape tegnede ingen forsikring i forbindelse med skibet, men havde sikkerhed i købers forsikring, der var tegnet i Fjerde Sø. Forsikringssummen blev udbetalt til køber, men sælger fik naturligvis det beløb, sælger havde til gode i henhold til kontrakten. Sælger blev altså ikke bedre stillet af, at skibet brændte. Tværtimod skabte det store problemer for SeaEscape, idet der blev stillet en række spørgsmål i dagspressen, om skibet nu var leveret af SeaEscape i den stand, som det skulle leveres, og der blev pludselig skabt usikkerhed, om SeaEscape ville modtage salgssummen. Dette skabte store problemer for SeaEscape i forhold til deres bankforbindelser, og andre skibsfinansieringer, og var kraftigt medvirkende til, at SeaEscape gik i betalingsstandsning indenfor et år efter branden på Scandinavian Star.

Ser vi på sagen fra købers side, så havde HJ, 1-2 år før købt DaNo Linien som han ønskede at ekspandere, med ny tonnage. Han havde først indchartret et andet skib, og købte så Scandinavian Star. Skibet blev leveret lige inden højsæsonens start, så det var den bedst mulige kommercielle situation. Ser vi på forsikringssummen, og tager udgangspunkt i købsprisen på \$21,7millioner, samt at skibet skulle positioneres og ombygges (ny duty-free shop, opgradering af kahytter, etc. etc.), vurderer jeg, at en forsikringssum på \$24millioner er lavt sat. Herudover forstår jeg, at det var et væsentligt mindre beløb, der blev udbetalt (\$16millioner?) og så fik HJ lov til at beholde det udbrændte skib. Ser vi på resultatet, så mistede HJ sin rute, DaNo Linien, som han havde investeret meget store summer i. Han mistede formentlig \$6-8millioner på Scandinavian Star købet, og han mistede senere det udbrændte skib på en tvangsauktion i England. Dette var efter at skibet havde været oplagt i en årrække, og jeg vil tro at HJ må have brugt mindst \$1-2millioner på oprydning, bugsering, vedligeholdelse, etc. Alt i alt vil jeg tro, at branden har kostet køber mellem \$10 og \$15millioner, samt alle de negative folgevirkninger for HJ og hans selskaber.

Jeg var ikke særlig meget involveret i de forskellige sikkerhedsstillelser, der var i forbindelse med kontrakten på skibet, og var heller ikke involveret i spørgsmålet om forsikringen. Dette blev varetaget af sælgers advokat (Dan Tindall, Holman Fenwick &

Willan, London) og købers advokat (Sven Rosenmayer-Poulsen, Reumert & Partners, København). Disse to advokat firmaer er absolut top firmaer indenfor shipping, og begge advokater er stadig i disse firmaer. Jeg er overbevidst om, at de begge stadig har alle papirene på denne sag, og vil være i stand til at bevise, at der ikke var nogle, der havde økonomisk fordel af skibsbranden og dermed forsikringsudbetalingen.

"BESÆTNINGEN SATTE ILD PÅ SKIBET"

Personligt tror jeg ikke, at nogen mod betaling vil sætte ild på et skib, de selv er ombord i, midt om natten, på åbent hav. Herudover forstår jeg ikke den fremførte teori, om at Ole B. Hansen (Købers direktør), betalte et besætningsmedlem fra Sælger for at sætte ild i skibet. Da hverken køber eller sælger havde økonomisk fordel af branden, er der absolut ingen logik i, at de skulle være gået sammen om ildspåsættelsen.

Såfremt det havde været bevidst forsikringssvindel, kunne begge parter have forsikret skibet, hvilket er muligt, eller parterne kunne have tegnet andre forsikringer, så som driftstabsforsikring.

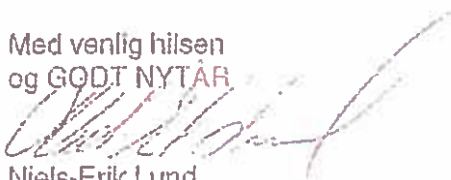
MIKE AXDAL PEDERSEN

Jeg har naturligvis stor forståelse for Mike Axdal Pedersens store sorg og frustrationer over at have mistet sin bror og far i den tragiske ulykke, men det giver ham ikke ret til at fremkomme med urigtige beskyldninger mod politiet, dommere, DFDS, Stena, AP Møller, mig selv, og mange andre, der er blevet ofre for hans hjemmesider og udtalelser i pressen.

Jeg har aldrig mødt Mike Axdal, men har i løbet af de mange år, han har fremkommet med sine beskyldninger, modtaget en del informationer, hvilke jeg ikke ved om er korrekte. For en god ordens skyld vedlægger jeg en e-mail, som jeg uopfordret har modtaget fra redaktør Vagn Kviesgård (som jeg ikke kender og ikke har mødt), Korsør Posten.

Jeg håber, at ovennævnte kan være med til at belyse sagen, og står som nævnt til rådighed, hvis man mener, jeg kan være til hjælp.

Med venlig hilsen
og GODT NYTÅR



Niels-Erik Lund

Liste over de 19 punkter der efter min bedste overbevisning er faktuelle forkerte, med forklaring på hvert punkt.

1. **Etablerede rederiet SeaEscape.** Niels-Erik Lund stiftede ikke SeaEscape. DFDS registrerede selskabet Scandinavian World Cruises i 1980/81, som et 100% ejet datterselskab, og dette selskab begyndte at markedsføre navnet SeaEscape som et "trade name". I 1985 stifter DFDS et nyt selskab SeaEscape Limited, og DFDS sælger 72% af selskabet til tre af DFDS's samarbejdspartnere i projektet. I denne henseende kan man kontakte Leif Brammer, jurist i DFDS, eller direktør Christian Merrild. Begge var i selskabet på dette tidspunkt. Ligeledes kan Claus V. Ipsen, daværende direktør i DFDS og bestyrelses formand for SeaEscape Limited, kontaktes. (bilag 2-6).
2. **De to udtænkte en plan, der skulle rede Henrik Johansen's penge fra det danske skattevæsen.** Da SeaEscape i 1989 ønskede at sælge Scandinavian Star, var jeg konsulent og (ikke stemmeberettiget) bestyrelsesmedlem af SeaEscape Limited. Skibet blev sat til salg gennem en række mæglere, og der var mange interesserede købere. Ud af disse var tre seriøse købere, der alle inspicerede skibet. Det var et tunesisk, et polsk og et dansk rederi. Jeg forhandler på vegne af SeaEscape med disse tre rederier gennem deres skibsmæglere. Jeg har på dette tidspunkt aldrig mødt, talt med, eller hørt om Henrik Johansen. Vedrørende Scandinavian Star forhandler jeg med en græsk mægler i London, Thannassi Yannoulatos, og en dansk mægler, Jørgen Kongstad. Skibet inspiceres af Ole B. Hansen, og jeg mener, at Kaptajn Bergman ligeledes inspicerer skibet. Jeg var ikke bekendt med skatteplaner i forbindelse med salget, men at eje et skib giver naturligvis skattemæssige afskrivninger.
3. **Aftalte også dengang langt flere omfattende transaktioner.** Som nævnt forhandlede jeg ikke med Henrik Johansen, og dette skibssalg var grundet i SeaEscape's ønske om at ændre flåden, kombineret med VR DaNo rutens ønske om større tonnage. Det var et rent kommercielt salg, hvor VR DaNo havde brug for et sådant skib. Jeg vil være meget forundret om VR DaNo på daværende tidspunkt ikke også forhandlede alternative skibe til ruten. I denne forbindelse kan både T. Yannoulatos og J. Kongstad kontaktes. T.Y. er bosiddende i London, og J.K. i Sverige. (bilag 7)
4. **Planen var, at HJ skulle købe skibe for 500 millioner kroner af SeaEscape og Niels-Erik Lund.** Som nævnt ovenfor så var der på dette tidspunkt ingen anden plan end at sælge Scandinavian Star. HJ har aldrig købt nogle skibe af mig, med den simple begrundelse, at jeg ikke ejede nogle skibe. Jeg har senere formidlet salg af to skibe til Henrik Johansen, fra "tredje mand" med lang udchartring til SeaEscape. Et sådant ejerskab giver naturligvis Henrik Johansen en skattemæssig afskrivning, på samme måde som alle andre i Danmark, der har skibsanparter. Som bekendt har de fleste danske rederier drevet skibe, der var ejet af andre personer der fik

afskrivningsrettighederne, dette er gjort adskillige gange af A.P. Møller, DFDS, Elite, Mercandia, Scandlines, etc. Dette var dengang en helt normal ejer/bruger form i rederier. Da hovedparten af danske skibsanparter blev udbudt og solgt mellem jul og nytår, tror jeg at den danske befolkning især købte disse anparter af skatte afskrivningsmæssige grunde. Dette kan ikke betegnes som skattesvind, som det gøres et andet sted i udsendelsen. Hvis det var tilfældet, var alle danske rederier, og alle privatpersoner med skibsanparter, skattesvindlere.

5. **Hvorfor blev alle disse skibshandler holdt hemmelige.** Disse handler blev ikke holdt hemmelige, de havde bare ingen relevans til Scandinavian Star transaktionen, eller ulykken. Jeg har siden Scandinavian Star ulykken været involveret i 60-80 skibstransaktioner, to af disse med Henrik Johansen. Naturligvis er ingen af disse mange handler omtalt af undersøgelses kommiteen. De to handler jeg formidlede, har adskillige gange været omtalt i dagspressen, blandt andet af Tron Strand. Desuden fremgår handleme og ejerskabet af Henrik Johansen selskabernes regnskaber, der er offentligt tilgængelige. (bilag 8)
6. **Rene papirhandler.** I alle tre handler jeg har formidlet, har Henrik Johansen betalt mange millioner for købet af skibene. I alle tilfælde er de købt af en ejer, jeg ikke havde/har noget ejerforhold til og chartret/brugt af en anden enhed der ikke havde relationer til sælgeren eller mig. Der er et skib, en sælger, en bruger, og mange millioner betales. Alle disse forhold registreres på behørig vis. Hvordan dette kan omtales som RENE PAPIRHANDLER er mig uforståeligt. De to senere skibskøb af HJ har stadig intet med Scandinavian Star ulykken at gøre. (bilag 9-10)
7. **Henrik Johansen havde aldrig kontrollen over de skibe, han krævede skattefradrag for, de forblev i SeaEscape's eje.** De to af skibene blev på helt normal vis chartret til SeaEscape. SeaEscape var hverken før eller efter, ejer af skibet. HJ havde fuld kontrol som ejer, SeaEscape havde for de to skibes vedkommende (ikke Scandinavian Star) fuld kontrol som bruger. Disse to skibe har stadig intet med Scandinavian Star ulykken at gøre.
8. **Teknikken var, at Niels-Erik Lund og hans kompagnoner købte et skib.** Som nævnt har jeg aldrig haft nogen ejerandel af SeaEscape, så for Scandinavian Star's vedkommende var det SeaEscape, der købte skibet af Stena og solgte det til Henrik Johansen. For de to andre skibes vedkommende blev de købt af et græsk og et amerikansk rederi, hvilke jeg ikke havde nogen tilknytning til. Disse to skibe har stadig intet med Scandinavian Star ulykken at gøre. (bilag 9-10)
9. **Og for samme pris solgte videre til et selskab, Henrik Johansen ejede.** Ovenfor i punkt 7 påstår man, at skibene forblev i SeaEscape's eje, nu

påstår man, at Henrik Johansen ejede dem. Da jeg ikke på noget tidspunkt ejede skibene, kunne jeg heller ikke sælge dem videre.

10. Dette selskab lejede straks skibet ud til SeaEscape og Niels-Erik Lund. Jeg har ikke på noget tidspunkt lejet nogle skibe af Henrik Johansen.

11. HJ havde aldrig noget med Sun Flesta at gøre. Dette skib var ejet af et Bahamas Selskab, der var 100% ejet af et Henrik Johansen ejet selskab. Dette fremgår klart af de offentlig tilgængelige regnskaber i Henrik Johansen "Koncernen".

12. En handel, der kun eksisterede på papiret. Se punkt 6 ovenfor, samme forklaring.

13. I drift fra 1. april som var skæringsdagen for at opnå skattefradrag. Man omtaler på dette tidspunkt, at Henrik Johansen havde solgt Vognmandsruten, i februar 1990 med et overskud på mere end 200 millioner kroner, og for at undgå at betale skat af denne gevinst, skulle Scandinavian Star sejle den 1. april, 1990. Jeg kendte ikke, og kender ikke Henrik Johansen's skatte forhold, men ser man på afskrivningsloven, der var gældende for skibe på daværende tidspunkt, ser man i §5, at et sådant overskud, der opstår ved salg af skibe, har man indeværende og følgende regnskabsår til at genanskaffe skibe. Jeg kender ikke HJ's skatte år, men ifølge denne regel havde han mellem 12 og 24 måneder fra februar 1990 til at genanskaffe skibe. Jeg har ydermere modtaget korrespondance fra Henrik Johansen's advokat, der bekræfter dette, og ligeledes gør opmærksom på, at dette punkt blev meget detaljeret drøftet under retssagen, så der findes offentlig tilgængelig dokumentation på dette. (bilag 11-12)

14. Nu risikerede HJ en tilbundsgående undersøgelse af sine transaktioner. Både Scandinavian Star købet, og de på et langt senere tidspunkt erhvervede skibe, er helt normale skibstransaktioner. Scandinavian Star var ejet af Henrik Johansen selskaberne og blev drevet af Henrik Johansen selskaberne, så HJ havde ikke muligheden for at sige, at dette var en skattetransaktion, og ikke en "reel handel".

15. Så det var formentligt klogt af ham at påtage sig rederansvaret. HJ påtog sig ikke rederansvaret, jeg mener at sagen blev appelleret til Højesteret, idet HJ mente, at han ikke var driftsansvarlig. Dette kan ses af de offentlige tilgængelige papirer fra retssagen.

16. Selv om det var Niels-Erik Lund, der havde ansvaret ifølge skibsregisteret. På tidspunktet var jeg listet som kontaktperson i Bahamas registeret ("designated person"), dette er som beskrevet af London advokaterne Holman, Fenwick & Willan ikke et navn, der relaterer sig til et ejer eller ansvars forhold. Desuden var det en fejl, at jeg var listet som

kontaktperson, idet HJ Selskaberne allerede havde udpeget og dokumenteret sin nye kontaktperson, men dette var ikke registreret grundet manglende betaling fra HJ Selskaberne, som dokumenteret i den norske undersøgelses komite på deres 1100-1200 sider store rapport. Som yderligere bevis har vi checket, hvilket navn der står som kontakt person for et stort kendt børsnoteret passager rederi, og pr. tirsdag i denne uge er listet en person som kontaktperson for et af dette rederis store passagerskibe, der er registreret på Bahamas, en person der ikke har været ansat i denne koncern de sidste mange år. Såfremt man stadig lægger vægt på denne fejl registrering af mit navn, bedes man kontakte en anerkendt dansk shipping advokat, og bede om en beskrivelse af rederansvar under dansk lovgivning. (bilag 13)

17. Risikerede HJ at miste sin formue. Jeg kender ikke HJ's formue, men hvordan kan det lade sig gøre at miste sin formue, ved at komme til at betale skat af en fortjeneste på 200 millioner kr?

18. Den ansvarlige reder er Niels-Erik Lund. Ifølge NUDANSK ORDBOG er reder defineret som EJER AF HANDELSSKIBE. Som nævnt tidligere har jeg aldrig, det være sig før ulykken, på tidspunktet for ulykken eller efter ulykken haft nogen ejerandel af Scandinavian Star, det være sig direkte eller indirekte. Ydermere havde jeg absolut ingen involvering i driften, ombygningen, bemanning, forsikring, etc. etc. af dette skib i perioden, det var kontrolleret af HJ Selskaberne.

19. Som også var ansvarlig reder for 10 år siden. Se punkt 18 ovenfor. (bilag 14-18)

Ovenstående 19 punkter, der efter min mening alle er forkerte, blev sagt i løbet af Søndagsmagasinet den 9. april 2000 på 3 minutter og 58 sekunder. Dette er en fejl for hver ca. 12. sekund.

Ovenstående liste blev givet til Danmarks Radio (med mundtlige bemærkninger og nogen dokumentation) på mødet den 12. april 2000.

Ovenstående liste blev fremsendt til Danmarks Radio (med bemærkninger) den 14. april 2000.

På ovenstående baggrund skal jeg igen meddele at:

- Jeg har aldrig ejet nogen del af Scandinavian Star
- Jeg har aldrig ejet nogen del af SeaEscape, sælgeren af Scandinavian Star.
- Jeg kendte ikke Henrik Johansen, da SeaEscape besluttede at sælge Scandinavian Star.
- Jeg har aldrig været registreret som ansvarlig reder for Scandinavian Star.

Vedrørende tilbuddet om at være med i udsendelsen

I mine mange samtaler og møder med Tron Strand og især Eva Bjerregaard, har jeg altid gjort det klart, at jeg ville hjælpe med at sikre, at udsendelsen blev korrekt. Jeg var meget positivt indstillet på at medvirke, mod at jeg fik lov til at se og godkende de klip og det indhold, der var om mig. Dette kunne jeg ikke få lov til. På intet tidspunkt har man sagt, eller indikeret overfor mig, at udsendelsen ville gøre mig til ansvarlig reder for skibet. På intet tidspunkt har man indikeret, at jeg skulle "udstilles" som medvirken til "skattesvindel" i størrelsesordenen 500 millioner kr.

På møderne blev jeg informeret om, at denne udsendelse ville blive et program på en time, der ville omhandle de menneskelige følgevirkninger af Scandinavian Star ulykken. Hovedvægten ville blive lagt på fortællinger af overlevende, pårørende, medarbejdere i land, besætningsmedlemmer, m.v.

I denne forbindelse nævnte Eva Bjerregaard, at man gerne ville have en optakt, der begyndte i Miami's krydstogtsmiljø, så man kunne se, hvor skibet kom fra, noget om salget af skibet, og så en hel del klip fra selve ulykken og retssagerne efter ulykken.

Jeg bad om at få på skrift, hvad jeg skulle medvirke til, hvilket var som følger:

1. Fortæl om SeaEscape – hvad det var for et foretagende, hvordan Scandinavian Star kom ind i billedet.
2. Fortæl om baggrunden for at sælge Scandinavian Star til Henrik Johansen.
3. Hvordan reagerede du på branden den 7. april 1990. Havde den nogen konsekvenser for dig.
4. Hvordan kom du ind i billedet i 94, da Scandinavian Star røg på tvangsaktion?
5. Hvordan blev Scandinavian Star til Regal Voyager?
6. Evt. noget om de myter, fejlopfattelser der har fulgt Scandinavian Star?

Som det ses af ovenstående, er Ejerforhold, Ansvar for ulykken, og Skattesvindel ikke nævnt. Der er ikke engang en indikation i denne retning.

Ydermere har jeg fra Tron Strand modtaget spørgsmål skriftligt, hvoraf et af dem går på registreringen i Bahamas med mit navn på tidspunktet for Scandinavian Star ulykken. En del af mit svar er:

As you are aware, the Bahamian register needs a private individual to be registered for communication purposes, etc., however, from a practical point of view, this is as far as I know, never being used, as all communication go to the companies.

Som det kan ses af ovenstående, har jeg fortalt, at denne registrering er udelukkende af kommunikations hensyn og dermed ikke har noget med ejer eller ansvar at gøre. Dette har jeg forøvrigt fortalt til Tron Strand flere gange før.

Ingen af de øvrige 11 spørgsmål, nævnte Skat, Ejerforhold, Rederansvar, Papirhandler, SeaEscapes ejerforhold, at jeg skulle have ejet skibene, at jeg skulle have lejet skibe af Henrik Johansen, eller på nogen anden måde indikerer, at jeg skulle hænges ud i forbindelse med skattesvindel og være "I alle henseender ansvarlig reder for Scandinavian Star på ulykkes tidspunktet", som udsendelsen slutter af med at fastslå.

Med ovenstående vil jeg hermed påstå, at jeg ikke har fået mulighed for at medvirke i den udsendelse, der blev produceret. (bilag 19-22)



Niels-Erik Lund
København, den 17. april 2000.

BREV FRA FORSIKREDE TIL KASKOASSURANDØRERNE, DAT. 11 JULI 1990.WITHOUT PREJUDICEREF: MS SCANDINAVIAN STAR

Through our lawyers, we have had several telephone conversations with you over the last few days about a possible settlement of the insurance claims under the hull insurance arising out of the fire on the above vessel on 6th April, 1990.

We, Sea Escape Cruises Ltd., K/S Scandinavian Star and Shipping Projects Limited being the insured under the hull insurance of the vessel, make the following proposal which is, of course, made on a "without prejudice" basis, which proposal we understand Fjerde Ss would be prepared to recommend to their reinsurers.

1. The insurers disclaim all interest in the hull, save as appears in paragraph 4 below.
2. The insurers will pay to Sea Escape or their order, the sum of US\$ 14 million, less deductible of \$ 40,000 and any premium due (taking lay-up into account). Of this sum, \$ 3 million is to be paid on account by the insurers by close of business in London on Thursday, 12th July, 1990, and the remaining \$ 11 million less deductible of \$ 40,000 and any premium due (taking lay-up into account) is to be paid by the insurers by close of business in London on Thursday, 26th July, 1990. Such payments together with payment of expenses under 3. below will be accepted by the undersigned insured parties in full and final settlement of insurance claims arising from the incident.
3. Fjerde Ss are to give a reply by close of business in London on Thursday, 12th July, as to whether their reinsurers accept the proposal contained in this telefax.
3. Fjerde Ss are to pay all insured expenses incurred since the incident until July 26th, 1990, including those incurred in

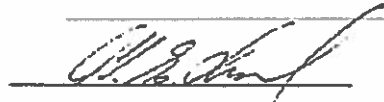
preserving and protecting the hull, including but not limited to towage and salvage claims arising from the fire, any claims from the various fire-fighting agencies, from the port authorities in Sweden and Denmark, guards, harbour dues, the expenses of preserving the engines, etc.

4. If the vessel is sold in her present unrepaired state on or before 26th July, 1991 to a third party (meaning an entity which is not owned or controlled either singly or jointly by Sea Escape and/or entities associated with or controlled by Henrik Johansen), then the first \$ 8 million of the net proceeds of sale of the vessel should be paid to Sea Escape or their order. Any net proceeds of sale in excess of \$ 8 million should be payable as to 50 per cent to Fjerde Ss and 50 per cent to Sea Escape or their order. The expression "net proceeds of sale" shall mean the gross sale proceeds less all costs and expenses of preserving, protecting, maintaining and selling the vessel free of encumbrances including, but not limited to, maintaining, preserving and protecting the vessel from July 26th, 1990 together with sale costs, maritime liens and the costs of discharging any other expenses incurred for and on behalf of the vessel or in connection with the sale.
5. All payments hereunder are to be made to Scandinavian Bank plc, London, for the account of Sea Escape Ltd.

6. The settlement is governed by danish law and any dispute shall be referred to arbitration in accordance with the rules of the Danish Institute of Arbitration (Det Danske Voldgiftsinstitut).

We look forward to confirmation from the insurers before close of business in London on Thursday 12th July, 1990 that they accept this offer and that they have made the payment of the \$ 3 million by close of business on that day.

Sincerely,



Niels-Erik Lund
DIRECTOR - Sea Escape Ltd.


Henrik Johansen
For and on behalf of
K/S Scandinavian Star
Henrik Johansen
For and on behalf of
Shipping Projects Ltd.

Dispachørens anm.: Skibet blev ikke solgt inden 26 juli 1991.

BREV FRA KASKOASSURANDØRERNE TIL FORSIKREDE, DAT. 13 JULI 1990.

mv. "SCANDINAVIAN STAR"

We acknowledge receipt of your letter dated 11th July, 1990 containing your offer to settle the insurance claims under the Hull Insurance arising out of the fire on the above vessel on 7th April, 1990.

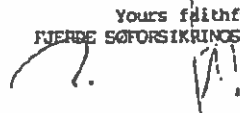
Following our lawyers' confirmation per telephone we can confirm that we have accepted your offer with the following comments:

- re 1. We observe that under § 71 of the Danish Marine Insurance Convention we are subrogated to the extent we have paid compensation for damages in the insured's claim against third party.
- re 3. We wish to point out that the expression "insured expenses" means expenses covered by the insurance - eventually to be decided by a Danish average adjuster with possible recourse to the court.
- re 6. We can only accept that any dispute relating to the settlement shall be decided by the Maritime and Commercial Court of Copenhagen with possible appeal to the Supreme Court of Denmark. We understand that you have accepted this amendment in the settlement.

We confirm that we yesterday, the 12th July, 1990 have transferred the first instalment of the settlement amount - USD 3,000,000 to Scandinavian Bank Plc., London in favour of SeaEscape.

We further confirm that the balance of the settlement amount i.e. USD 11,000,000 less deductible and any premium due will be transferred on the 26th July, 1990 to Scandinavian Bank Plc., London in favour of SeaEscape.

Yours faithfully,
FJERDE SØFORSIKRINGSSELSKAB A/S



12,36
M. Laga
5

Bilag nr: _____

PROTOCOL OF TERMINATION OF CHARTER
M.V. "SCANDINAVIAN STAR"

By this Protocol of Termination of Charter, Stena Cruise Line AB ("the Lessor") and Star Cruises Limited (now Sea Escape Cruises Limited) ("the Charterer") hereby confirm that they have respectively agreed to terminate the charterparty by way of demise dated 30 April 1987 ("the Charter") in respect of the Bahaman registered vessel M.V. Scandinavian Star chartered by the Lessor to the Charterers.

It is agreed that the Charterer will pay the Lessor the termination sum of [US\$6,465,895.20] in accordance with Clause 41 of the Charter.

Dated this day of March 1990.

For and on behalf of
STENA CARGO LINE LIMITED
by
its duly authorised Attorney

For and on behalf of
STENA CRUISE LINE AB
by
its duly authorised Attorney

\\docs\d1c03-28.b[23]

**NEWS
NEWS
NEWS
NEWS**1080 PORT BLVD., PORT OF MIAMI, MIAMI, FL 33132
PHONE (305) 377-9000
CONTACT: JILL DeCHELLO**SeaEscape®****FOR IMMEDIATE RELEASE
APRIL 17, 1990****PRESS STATEMENT**

A tragic fire with significant loss of life occurred on the Danish-owned Bahamian flag M/S SCANDINAVIAN STAR on a voyage between Oslo, Norway and Frederikshaven, Denmark on April 7, 1990. There have been reports linking the vessel with SeaEscape, the Miami-based one-day cruise operator.

SEAESCAPE WAS NEITHER THE OWNER NOR OPERATOR OF THE SCANDINAVIAN STAR AT THE TIME OF THE INCIDENT OF APRIL 7. Neither SeaEscape nor any of its current or past investors are affiliated with the purchaser, KS Scandinavian Star.

SeaEscape, which had operated the vessel from 1985 until March 1990, sold and delivered the vessel at Frederikshaven, Denmark to the purchaser, KS Scandinavian Star, a Danish limited partnership, and removed its crew from the vessel on March 30, 1990. SeaEscape's only remaining link to the vessel was that pending completion of the necessary mortgage documents, SeaEscape retained the Bill of Sale as a security for the payment of the purchase price. SeaEscape sold the vessel because of the premium price offered for it, and would otherwise have continued to

- more -



COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS

MEMORANDUM as to the Registration of Managing Owners &c.

It is requested that the information required by Section 51 of the Merchant Shipping Act, 1976, as to the appointment of Managing Owner, or Manager, or Ship's Husband, may be supplied to the Registrar as indicated below.

Port of Nassau

London Registrar of Bahamian Ships

Name of Vessel	Official Number	Port, Number, and Year of Registry	Full name and address of the person who has been appointed Managing Owner, Manager, or Ship's Husband. (Strike out words that do not apply, or alter to the plural if necessary)
SCANDINAVIAN STAR	399804	L1 - 1984 NASSAU	NIELS-ERIK LUND 1080 PORT BOULEVARD MIAMI FLORIDA 33132 UNITED STATES (The appointment of a Firm is unacceptable)

Date 30. 3. 90 Signature of Owner (transferee) *Per [Signature] Solicitor London*