

SeaEscape-folkene tilbake som eiere av Scandinavian Star

(Hentet fra Støttebulletinen nr. 8, sommeren 1994)

De som kjøpte *Scandinavian Star* på tvangsauksjon i England i vår, er identisk med miljøet rundt *SeaEscape*, som sto bak driften av *Scandinavian Star* før ulykken skjedde. Det finnes tilknytningspunkter mellom dette miljøet og *Henrik Johansen*.

Tidligere i vår ble vraket av *Scandinavian Star* solgt på tvangsauksjon. Kreditorerne var *de britiske havne-myndighetene*, med utestående havneavgifter, og noen ved navn *Florida Asset Financing Corporation*. Vi har ikke klarhet i hvem den *amerikanske* kreditoren er, og hva som ligger bak deres krav.

NYTT NAVN: REGAL VOYAGER

Havaristen har i flere år ligget til kai i *Southampton* under navnet *Candi*. *Henrik Johansens* høyre hånd, *Hans Bergmann*, var i flere år stasjonert i den *engelske* byen med ansvar for oppsyn på skipet.

Scandinavian Star får nå navnet *Regal Voyager*, kongelig reisende. Oppdraget med å sette skipet i stand skal ut på anbud i flere land. Skipet ligger ved *Husbends Shipyard* i *Southampton* til enklere vedlikehold og klargjøring av anbudsmapirene.

INTERNATIONAL SHIPPING PARTNERS

Managementfirmaet *International Shipping Partners*, *IPS*, representerer de nye eierne i arbeidet med å klargjøre hvilket restaureringsarbeid som må gjøres ombord på skipet. *IPS* skal deretter utarbeide anbuds-dokumentene for jobben. *Svenske Ken Engstrøm* leder *IPS* fra *Miami* i *Florida*. *Ken Engstrøm* var tidligere engasjert i *SeaEscape*.

NILS ERIK LUND: BÅDE IPS- REPRESENTANT OG HENRIK JOHANSEN-KONTAKT

En av de *Henrik Johansen* samarbeidet iherdig med tidligere, i forsøk på å finansiere fortsatt drift av sin virksomhet, er *dansk-amerikaneren Nils Erik Lund*.

Ringer man *Nils Erik Lund* på hans telefon *København*, svarer en kassett at man er kommet til *International Shipping Partners*. *Nils Erik Lund* var daglig leder i *SeaEscape* på 1980-tallet, frem til ihvertfall 1988.

Det kan altså oppsummeres at forretningskontakter av *Henrik Johansen* deltar i "crewet" som nå setter *Scandinavian Star* i stand til fortsatt seilas under navnet *Regal Voyager*.

SEAESCAPE, DFDS OG STENA

Som de fleste husker, var det *SeaEscape* som sto for driften av *Scandinavian Star* i *USA* frem til 1990. Fergereferiet *DFDS* sto tidligere bak *SeaEscape*, men solgte selskapet i 1984. *DFDS* vil ikke oppgi hvem kjøperne var. Skipet *Scandinavian Star* var eiet av *Stena Cargo-line* som leiet det ut til *Stena Cruise-*

line, som igjen leiet det ut til *SeaEscape*. Skipet ble solgt og overdratt til *SeaEscape* rett før ulykken, hvorpå *SeaEscape* umiddelbart overdro skipet videre til *Henrik Johansen*.

ST. THOMAS CRUISE LINE OG FRED KASSNER

Eierne som *IPS* representerer, skal være firmaet *St. Thomas Cruise-Line* på *Bahamas*, og en stor *amerikansk* investor ved navn *Fred Kassner*. Vi kan ikke trykke antakelser om hvem som står bak *St. Thomas Cruise Line*.

Når det gjelder *Fred Kassner*, derimot, er dette en stor aktør i reiselivsbransjen i *USA*. Fra hovedkontoret med rundt 500 ansatte i *New Jersey*, leder han selskapet *Liberty Line*.

KASSNER TIDLIGERE INVOLVERT I SCANDINAVIAN STAR

Det er hevdet at *Kassner* først ble klar over *Scandinavian Star* som mulig investeringsobjekt i forbindelse med tvangsauksjonen.

Det er imidlertid klart at *Fred Kassner* var en sentral figur bak *SeaEscape*, og dermed den tidligere driften av *Scandinavian Star*. Nå fortsetter han som bakmann i videre drift av *Scandinavian Star*.

KASSNER BAK FLERE PASSASJERSKIP

Fred Kassner står bak flere skip i våre nære farvann. Konseptet er å kjøpe opp passasjerskip for å leie dem ut på såkalt *bare boat charter* til andre selskaper som står for driften.

Utleie skjer uten mannskap. Det blir dermed en rekke selskaper involvert i driften av skipet med det konseptet *Fred Kassner* driver etter. Selskaper som gir inntrykk av å være atskilte enheter, viser seg ofte å ha tette forbindelser.

HAR FLERE SKIP I EUROPA

Minst et av skipene til *Fred Kassner* har nylig seilt mellom *Polen* og *Sverige* under *Bahamas*-flagg. Skipet, som heter *Ballanga Queen*, går nå mellom *Tallin* og *Travemünde*. Forsøk på å få opplysninger om *Fred Kassners* engasjement i fergetrafikk i *Europa*, er vanskelig.

Forværelset avbryter alle spørsmål: - Har de snakket med *International Shipping Partners*? - Vi opplyser ingen ting. - Dette vil vi ikke si noe om.

SPEKULASJON I VRAKET ETTER ULYKKEN

Støttegruppen skrev i *Støttebulletinen* nr. 6 at det foregikk spekulasjon med vraket etter ulykken. Dette kan nå ytterligere understrekes.

Henrik Johansen fikk ikke utbetalt kaskoforsikringen fra *Fjerde Sør* (nå nedlagt). Pengene gikk til *SeaEscape*. Det var forsikringselskapet som deretter satt med pantet i skipet. Sommeren 1990 kjøpte imidlertid *Johansen* vraket tilbake!

Det er uklart hvordan han flere måneder etter ulykken klarte å reise kjøpesummen på et ukjent beløp. Det foreligger opplysninger om at *SeaEscape* hadde ennå en kaskoforsikring, i tillegg til den i *Fjerde Sør*. Hvor denne var tegnet, og størrelsen på den, er ukjent.

Det er uansett klart at noen har mottatt betydelige beløp på bakgrunn av at *Scandinavian Star* kom i brann.

Skipets formelle eierskap ser ut til å ha gått frem og tilbake over *Atlanteren*. Eierne har vært gjennom pantsettelse, *Admiral Court* og tvangsauksjon, ja, endog gjennom brannhavari. Hver gang noe skjer i tilknytning til skipet, skjer det en avskrivning, med fornyet mulighet for verdistigning og realisering av verdier i form av kontanter

TRAILER- OG ORDINÆR PASSASJERTRAFIKK

Planen er å sette *Scandinavian Star* inn i passasjertrafikk igjen, med trailertransport som markedsgrunnlag. Det vil bli bygget inn en rekke lugarer også for vanlige reisende.

STØTTEGRUPPENS KOMMENTAR

DET ER UBEHAGELIG å oppdage at de som kjøpte *Scandinavian Star* på tvangsauksjon nylig, er de samme personene som har stått bak driften av dette skipet gjennom en årrekke.

FOLKENE BAK SEAESCAPE henter vraket fra kai, og gjør det klar til ny seilas. Forbindelsene fra dette miljøet til *Henrik Johansen* gjør ikke fakta som foreligger mer hyggelig.

DET POLITISKE MILJØ i *Norge, Sverige og Danmark*, må kritiseres på det aller skarpeste, for sin unnfallenhet overfor avgjørende forutsetninger for sikkerhet på skip:

- Det skjer fortsatt ingen kontroll av eierforhold, eller avklaring av hvem som er ansvarlig for drift av passasjerskip, eller for skader ved ulykker som måtte oppstå. Dette må endres snarest!
- Det er fortsatt helt greit å seile på *Skandinaviske* havner under bekvemmelighetsflagg. Skip under slikt flagg må avvises i våre havner.
- Det foreligger ennå ikke krav om å tegne forsikring for passasjerene, på tross av de utilgjengelige eierforholdene skadelidte eventuelt må fremme krav i.
- Det må snarest kreves at skip som skal seile på *skandinaviske* havner, må ha forsikret passasjerene og besetningen. Skipskontrollen må på forhånd ha avklart ansvarlig selskap for driften av skipet, og ansvarlig person i dette selskapet.
- Ansvarlige instanser for drift av skipet må være etablert i en av skipets havnestater.