

Eier- ansvarsforhold: Scandinavian Star

Tillegg 1: Henrik Johansens næringsvirksomhet

Tillegg 2: Oppfølging av dommen mot Hans Ole Busch Hansen

Tillegg 3: Henstilling til de skandinaviske sjøfartsmyndighetene om å kontrollere eierskap

Tillegg 4: Sjøforklaringsinstituttet må gjennomgå

Innledning

Scandinavian Star brannforliste natt til 7. april 1990 i rute fra Oslo til Frederikshavn. 160 omkom. Dette notatet inneholder materiale som indikerer at eier- og ansvarsforholdene rundt ulykkesskipet strakk seg utover de personer som ble tiltalt og dømt i *Sø- og Handelsretten* og senere i *Højesterett* i Danmark i 1992 og 1993. Hovedtrekkene i materialet som presenteres er:

- *International Shipping Partners*, heleiet datterselskap av *Marne Investment*, med tilknytning til *SeaEscape*, alle tre selskaper med samme personkrets, etablerte seg i Danmark samme dag *Scandinavian Star* ble satt i rute.
- *Henrik Johansen* har langt mer sammenvevd kontakt med selskaper og personer tilknyttet ISP, *Marne* og *SeaEscape* enn hittil kjent
- De som driver *Scandinavian Star* videre i 1995, nå under navnet *Regal Voyager*, er de samme personer som har vært involvert i skipet siden midten av 80- tallet.

Driften av *Scandinavian Star* i perioden 1-7. april 1990 var lovbrudd

Driften av *Scandinavian Star* i perioden 1-7. april 1990 ble både av det *Skandinaviske Granskningsutvalget* (NOU 1991:1A), *Sø- og Handelsretten* i dom datert 3. desember 1992 og dansk *Højesterett* i dom datert 22. november 1993 vurdert som uforsvarlig. Domstolen fastslo at driften av skipet innebar brudd på *lov om skibes sikkerhet*, og dømte både kaptein *Hugo Larsen*, samt rederen *Henrik Johansen* og hans direktør, *Ole B. Hansen*, til fengsel i 6 måneder. På det tidspunkt lovens strengeste straff. *Henrik Johansen* og *Ole B. Hansen* ble i tillegg fradømt retten til å utøve rederivirksomhet.

Referanse:

- NOU 1991: 1A, bl.a side 21, venstre spalte, avsnitt 2 og 3
- *Sø- og Handelsretten* 3. desember 1992
- *Højesterets* dombog, 22. november 1993

Offisiell versjon av eier- og ansvarsforhold

Offisiell versjon har hittil vært at et amerikansk selskap, *SeaEscape*, solgte skipet *Scandinavian Star* til *Kommandittselskapet Scandinavian Star*, tilknyttet den danske rederen *Henrik Johansen*. Da ulykken skjedde var skipet rent faktisk overdratt, men overdragelsen var ennå ikke registrert i skipsregistret på Bahamas. *SeaEscape* hadde dessuten en form for salgspant. Eierforholdene er beskrevet i granskningsutvalgets rapport i kapitel 5, side 81-87.

Referanse:

- vedlegg 1: NOU 1991: 1A, side 81-87

Informasjon til folkevalgte om eier- og ansvarsforhold

I den første redegjørelsen om ulykken, som ble gitt til Stortinget 2. mai 1990 av daværende handelsminister *Kaci Kullmann Five*, ble følgende uttalt om eierforholdene: «*Skipet ble nylig overtatt av danske eierinteresser, men har beholdt navnet og forblitt i Bahamas- registeret*».

Referanse:

- Utskrift av Stortingets møte 2. mai 1990

I Stortingsmelding nr. 63 (1991-92) formidler regjeringen v/ daværende handelsminister Bjørn Tore Godal fortsatt den offisielle versjonen uten forbehold. I innledningen på side 5 heter det: «*Det danske rederiet VR DaNo- gruppen overtok 30. mars 1990, i Frederikshavn, passasjerskipet Scandinavian Star fra rederiet SeaEscape ltd, registrert i Bahamas.*» Noen linjer lenger ned omtales SeaEscape som «*den tidligere eier*». På side 8, i innledningen til kapittel 1.1, benyttes følgende formulering: «*Det dansk- eide, Bahamas- registrerte passasjerskipet Scandinavian Star*»

Referanse:

- St.meld. 63 (1991-92) side 5 og 8

Forretningsaktørene rundt Scandinavian Star dikterte selv den offisielle versjonen

Det Skandinaviske Granskningsutvalget bygget sin vurdering av eierforholdene på to kilder:

1: Bilag nr. 34 til sjøforklaringen om eierforholdene ble utarbeidet av Advokatfirmaet *Reumert & Partners* i København. Dette advokatfirmaet representerte Henrik Johansen både i forbindelse med overdragelsen av *Scandinavian Star* til *KS Scandinavian Star*, og ved sjøforklaringen etter ulykken.

2: En redegjørelse fra det engelske advokatfirmaet *Holman, Fenwick & William*, datert 10. mai 1990. Dette advokatfirmaet representerte *SeaEscape* både i forhold til sjøforklaringen, og i forbindelse med overdragelsen av skipet til *KS Scandinavian Star*.

Referanse:

- NOU 1991:1A, side 86
- Utskrift fra sjøforklaringen i 1990 med bilag

Det kan idag konkluderes at all offisiell beskrivelse av ansvarsforholdene til *Scandinavian Star*, bygger på redegjørelser gitt under sjøforklaringen av de samme aktørene som selv hadde interesser i saken:

- De skandinaviske regjeringers eget granskningsutvalg bygget på denne fremstillingen.
- Informasjonene til de folkevalgte bygget på denne fremstillingen.
- Den senere rettsprosess mot Henrik Johansen og Ole B. Hansen hadde med denne versjonen som utgangspunkt et anklageskrift der ansvarsforholdene ikke strakk seg ut over de to nevnte rederiansvarlige og skipsføreren.

Momenter som i 1990 burde ført til uavhengig etterforskning av eierforholdene

Det var en mangel ved etterforskningen at det ikke ble gjort uavhengige undersøkelser for å kartlegge de reelle eier- og ansvarsforhold ved driften av *Scandinavian Star*. Denne mangel fikk skje til tross for at flere momenter, som allerede i 1990 var kjent, burde ført til etterforskning av spørsmålene omkring eierforholdene. Dette er noen av de momentene som burde vekket nysgjerrighet under sjøforklaringen og politiets etterforskning av ansvaret:

- En første fremstilling av eierforholdene, som advokatfirmaet *Reumert og Partners* sendte rettspræsident *Frank Poulsen* under sjøforklaringen, ble senere trukket tilbake under henvisning til at det forelå en misforståelse. Fremstillingen beskrev *SeaEscape* som eier av *Scandinavian Star*. Partene i sjøforklaringen ble innkalt til et møte der rettspræsidenten muntlig orienterte om at brevet var trukket tilbake. En ny redegjørelse ble senere sendt retten. Denne korrigerede redegjørelsen forligger som bilag nr. 34 til sjøforklaringen. Forskjellige forklaringer på så viktige spørsmål burde gjort retten nysgjerrig i forhold til de

opplysninger som ble presentert om eier- og ansvarsforhold. De pårørendes advokater ble aldri informert om redegjørelsen som Reumert & Partners trakk tilbake. I telefaks datert 15. desember 1995 stilles følgende spørsmål til den som er kilde for disse opplysningene:

Jeg viser til telefonsamtale med Deg i mai/juni 1995. Retspræsident Frank Poulsen husker ikke noe når jeg nå stiller spørsmål om en første redegjørelse fra Reumert & Partners, som skal ha blitt trukket tilbake. Kan du bekrefte at jeg har oppfattet det du sa riktig:

1: En første redegjørelse ble tilbaketrasket, ved at retspræsident Frank Poulsen ved Sø-og Handelsretten innkalte partene til et møte, der det ble informert om at Reumert & Partners ved en inkurie hadde oversendt en redegjørelse som ikke var korrekt. I den tilbaketraskne redegjørelsen ble SeaEscape opplyst å være eier av Scandinavian Star.

2: Ditt inntrykk er at Henrik Johansen & Ole B. Hansen var «stråmenn» for andre grupperinger.

3: Har du et eksemplar av den tilbaketraskne redegjørelsen?

I svar tilbake samme dag, 15. desember 1995, svarer vedkommende: Ad 1+2, jeg kan ubetinget bekrefte dette. Ad 3, så ble det foretatt muntlig, jeg tror på dag 3 av sjøforklaringen.

- Den første tiden etter ulykken svarte de impliserte svært uklart på spørsmål om eierforhold. I ettertid kan det virke som forretningsmiljøet rundt Scandinavian Star ikke hadde rukket å konsolidere en offisiell versjon av eier- og ansvarsforholdene rundt driften av skipet.
- Den redegjørelsen som ble gitt om overdragelsen av skipet, har mange uklarheter som aldri ble tatt opp: Det er f.eks helt uvanlig at fullt oppgjør ikke finner sted når skipet overdras til ny eier. Vanlig praksis er at kjøper betaler 10% ved kontraktsinngåelse og de resterende 90% når skipet overtas. I tilfellet med Scandinavian Star skulle likevel selger ha overlevert skipet uten betaling. Det henvises til en sluttseddel om overdragelsen som skulle foreligge 23. januar 1990. På dette tidspunkt var den registrerte eier Stena Cargo Line, mens Henrik Johansen skal ha kjøpt skipet av SeaEscape. Den påståtte sluttseddelen er aldri lagt frem. Uklarhetene omkring hvem som forhandlet med hverandre i overgangen 1989-1990 burde blitt besvart.
- Før sjøforklaringen var avsluttet, viste det seg at skipet fortsatt sto registrert på SeaEscape i skipsregisteret på Bahamas.
- De skadelidtes interesser kunne meget vel tilsi behov for en objektiv vurdering av hvem som var de ansvarlige bak ulykkesskipet. Ved et erstatningsoppgjør er det vesentlig for de skadelidte å vite hvem motparten er. I tilfellet med Scandinavian Star viste det seg at de skadelidte kunne forholde seg til et forsikringsselskap, men etterforskningen burde likevel hatt som mål å kartlegge de virkelige eier- og ansvarsforholdene av hensyn til de skadelidte.
- Rettsystemet burde hatt et selvstendig behov for å kartlegge ansvarsforholdene. Driften av skipet ble dømt som lovbrudd, men det fant aldri sted en reell etterforskning av hvem som virkelig drev skipet. Med de fatale konsekvensene, var derfor driften av Scandinavian Star 1-7. april 1990 en alvorlig forbrytelse. Ut fra en ideell holdning om at straffeansvar må plasseres hos riktige personer, burde selvstendig etterforskning ha funnet sted.
- Også en rekke andre detaljer burde vekket usikkerhet til forklaringene som ble gitt av forretningsaktørene selv: Skipet seilte med samme navn som under den «tidligere eieren» SeaEscape, skipet var fullt av reklameplakater for cruiseaktivitetene til SeaEscape, nøklene

til passasjerkahyttene var fortsatt merket SeaEscape, og deler av besetningen fulgte med fra SeaEscape til drift i Skandinavia. Skipet var fortsatt malt i fargene til DFDS, som frem til like før ulykken var medeier i både SeaEscape og skipet Scandinavian Star.

- Maskinsjefen på Scandinavian Star, Heinz Steinhauser fra Tyskland, hadde fulgt med skipet fra USA til Skandinavia. Blant vitnene som ble innkalt til rettssaken ved Sø- og Handelsretten høsten 1992, var han den eneste med direkte tilknytning til det amerikanske miljøet rundt SeaEscape og Niels Erik Lund. Da rettssaken kom i gang var Heinz Steinhauser den eneste av vitnene som nektet å komme til København for å avgi vitnemål. I 1992 burde det vært et ytterligere moment for politiet at rettssakens eneste aktør med direkte tilknytning til SeaEscape nektet å komme til København for å vitne.

I ettertid må det beskrives som en sterkt kritikkverdig mangel ved sjøforklaringen, de skandinaviske regjeringenes egen granskning og informasjon til nasjonalforsamlingene, samt politietterforskningen, at de som selv kom i søkelyset for lovbruddet, sammen med enkelte sentrale forretningsaktører som unnslopp søkelyset, fikk skrive den offisielle versjonen om eier- og ansvarsforholdene.

Ytterligere momenter pr. 2.januar 1996 vedr. ansvaret for Scandinavian Star

I tillegg til de nevnte momenter, som var kjent umiddelbart etter ulykken, kan det nå legges frem ytterligere materiale. Dette materialet avdekker indikasjoner på at SeaEscape, selskaper med nær tilknytning til SeaEscape, samt personkretsen rundt disse selskapene, var involvert i driften av Scandinavian Star også i perioden 1-7. april 1990. Vi vil forøvrig gjøre oppmerksom på at Bahamas, som var flaggstaten til Scandinavian Star, er en viktig forretningsforbindelse av det rederiet vi mener sto bak driften av Scandinavian Star, International Shipping Partners. ISP samarbeider med regjeringen på Bahamas om skip som frakter vann i Karibien. Kombinert med det habilitetsproblem som ligger i mange flaggstaters ønske om økonomisk gevinst ved å beholde skip i sine registre, kan Bahamas ha vært inhabil som flaggstat i den fasen da eierforholdene til Scandinavian Star skulle kartlegges. Bahamas fikk likevel delta med en representant i det regjeringsoppnevnte skandinaviske granskningsutvalget. Habilitetsproblemene til Bahamas gjør en selvstendig etterforskning fra Danmark og Norge, og eventuelt amerikanske myndigheter høyst påkrevet.

Støttegruppens materiale omfatter i hovedsak disse punktene:

1: International Shipping Partners etablerte seg i Danmark 1. april 1990

1.1: Forretningsideen til Marne Investment og ISP

2: Henrik Johansen har hatt mer utstrakt kontakt med miljøet rundt SeaEscape enn det som hittil er kjent

2.1: Ferry Charter Florida

2.2: Ferry Charter St. Thomas

2.3: Scarlett- Line

3: Amerikanske personer og selskaper hadde tilgodehavender / eierpant i Scandinavian Star

4: De samme personer og selskaper er fortsatt involvert i Scandinavian Star, nå Regal Voyager

4.1: 1985 - 1990

4.2: 1990 - 1994

4.3: 1994 - juli 1995

5: Kaskoforsikringen for Scandinavian Star ble utbetalt til SeaEscape

6: International Shipping Partners og Niels Erik Lund skal ha betalt regninger og lønn som påløp mens Scandinavian Star lå i Southampton.

7: Oppfatninger om at de danske rederne var «stråmenn».

8: Stena og DFDS med uklar rolle.

Vedr.1: International Shipping Partners etablerte seg i Danmark

Selskapet *International Shipping Partners* etablerte seg i Danmark 1. april 1990, samme dag Scandinavian Star ble satt i rute mellom Frederikshavn og Oslo. ISP ble i 1990 også etablert i Florida, hvor hovedkontoret ligger. ISP var i 1990 et heleiet datterselskap av *Marne Investment*, som i 1990 hadde postadresse *c/o SeaEscape* i Miami. President i selskapet var, og er fortsatt, *Niels Erik Lund*.

Marne Investment var eiet av personene *Fred Kassner*, *Stuart Graff*, *Joel Rahn* og *Louis Pietro*. Niels Erik Lund hadde muligvis en eierandel, og var president i Marne. Det er tidligere opplyst at Niels Erik Lund formidlet overføringen av Scandinavian Star fra USA til Skandinavia.

Informasjonen om ISP ble aldri presentert for Sø- og Handelsretten under sjøforklaringen, eller for politiet. Det måtte være åpenbart for SeaEscape at dette hadde vært av interesse å få avklart. Styremedlemmer i ISP dengang, og idag, er advokat *Ebbe Bartholin Holm* - København, *Niels Erik Lund* - Miami og København og *Louis Pietro* - Florida. Den danskregistrerte delen av ISP står i 1995 oppført med følgende eiere:

42% Scanmar Ltd, Bahamas, eiet av Niels Erik Lund

16% KTE Marine Services AB, Sverige, eiet av Kenneth Engström

42% Imperial Ocean Services Ltd, Bahamas. Dette selskapet eies av Louis Pietro

Ved etableringen i 1990 var ISP- Danmark et heleiet datterselskap av Marne Investment, Florida, USA.

Ingen av de impliserte makter i 1995 å gi noen forklaring på hvorfor ISP ble etablert i Danmark, eller hvilke aktiviteter selskapet planla ved stiftelsen. Det er naturlig å anta at driften av Scandinavian Star sto sentralt i selskapets aktivitet.

Referanse:

- vedlegg 2: Fullstendig utskrift fra Selskabsstyrelsen
- vedlegg 3: Stiftelsesdokumentet til ISP, Danmark
- materiale fra Bankruptcy Court, Florida

Vedr. 1.1 Forretningsideen til Marne Investment og ISP

Marne Investment og *International Shipping Partners* uttaler at forretningsideen er å være skipseiere og skipsmanagere. Selskapet har ingen egen rute. De har ingen markedsføringsavdeling og ingen PR- folk. De har ingen booking eller reservasjon. Selskapet charterer skipene ut til andre rederier. Det opprettes egne eierselskap på Bahamas for hvert

skip. Disse eierselskapsenes aksjekapital settes lavt. 10 000 US dollar er vanlig. Finansieringen av skipene skjer ved at selskapets aksjonærer yter private lån til selskapet.

De tre bankene *Royal Bank of Scotland*, *Landesbank* i Tyskland og *Skandinaviska Enskilda Banken* i London er støttespillere i dette konseptet for eierskap, drift og management av passasjerskip. I dette opplegget vil passasjerene kun kjenne navnet på chartereren som har skipet i rute, og kanskje det registerførte eierselskapet.

Det sentrale rederiet som organiserer operasjonene rundt skipet, nemlig International Shipping Partners, kjenner man som passasjer ikke til. Konseptet som Marne og ISP driver etter, åpner i høyeste grad for muligheten av at de sto sentralt ved driften av Scandinavian Star.

Referanse:

- Samtale med Niels Erik Lund, finnes på bånd
- Andre muntlige kilder

Vedr. 2: Utstrakt kontakt mellom Henrik Johansen og miljøet rundt SeaEscape

Forholdet mellom Henrik Johansen og miljøet rundt SeaEscape i USA er hittil fremstilt til kun å omfatte et ordinært salg av skipet Scandinavian Star fra den amerikanske eiergruppen til den danske eiergruppen. I virkeligheten er dette bare en del av et langt mer sammenvevd nettverk. Henrik Johansen fremstår nå som del av et mer omfattende internasjonalt shippingmiljø med base i Florida og Bahamas. Henrik Johansen har hatt en betydelig kontaktflate med de amerikanske selskapene SeaEscape, Marne, ISP og personkretsen rundt disse. Denne kontakten strekker seg langt utover det som fant sted i forbindelse med Scandinavian Star. Henrik Johansen har hatt, og har fortsatt, forretningsmessige kontakter med de aktuelle personene og selskapene både i USA, Karibien, Asia og i Danmark.

Bildet av Scandinavian Star som eneste felles kontaktpunkt stemmer ikke med den virkelighet som nå avdekkes i forbindelse med selskapene Ferry Charter Florida, Ferry Charter St. Thomas og Scarlett Line. For både skipene *Scandinavian Song* og *Sun Fiesta*, som Henrik Johansen hadde eierinteresser i, var International Shipping Partners eller SeaEscape, og i begge tilfellene Niels Erik Lund, inkludert i driftsopplegget. Forholdene rundt de to skipene blir berørt under pkt. 2.1 og 2.2. I forbindelse med rederiet Scarlett- Line gjør den samme personkretsen igjen interne forretninger. Dette berøres nærmere under pkt. 2.3.

Referanse:

- Samtaler med Jørgen Søtofte og Niels Erik Lund, delvis på bånd
- World Shipowning Groups

Vedr. 2.1: Ferry Charter Florida

Niels Erik Lund og Henrik Johansens kollega, advokat *Jørgen Søtofte*, gir motstridende opplysninger på spørsmål om tidspunkt for kontaktene vedr. Ferry Charter Florida og Ferry Charter St. Thomas. Henrik Johansen var på et tidspunkt medeier sammen Niels Erik Lund og *Skandinaviska Enskilda Banken* i Ferry Charter Florida, som ble opprettet på Bahamas for eierskap av skipet *Scandinavian Song*.

Skandinaviska Enskilda Banken var også banken som deltok i transaksjonene rundt overføringen av Scandinavian Star fra USA til Skandinavia i 1990. *Ferry Charter Florida* eier fortsatt *Scandinavian Song*, nå *The Empress*. Henrik Johansen har fortsatt eierinteresser i skipet, som nå seiler med utgangspunkt i Malaysia. International Shipping Partners omtales som operasjonell eier av skipet. Det er *Sembawang Johnson Management Pte* i Singapore som

i 1996 har management for The Empress. Sembawang Johnson utfører management på oppdrag fra *Eastern Cruise Line*, som har skipet på bareboat charter.

I følge Sjøtofte var planen å sette ytterligere et passasjerskip, i tillegg til Scandinavian Star, i rute mellom Danmark og Sverige. Det er antakelig *Scandinavian Song*, nå *The Empress*, Jørgen Sjøtofte sikter til. Planene om å sette et passasjerskip i rute mellom Danmark og Sverige, som forøvrig ble forhindret av ulykken med Scandinavian Star, involverte sterk deltakelse av International Shipping Partners. Det er ikke sannsynlig at driften av Scandinavian Star avvek særlig fra planene for dette skipet.

Referanse:

- vedlegg 4: World Shipowning Groups, mars 1995
- uttalelse fra Niels Erik Lund, finnes på bånd
- Støttegruppens eget referat fra deposition til Bankruptcy court i Florida, Douglas Mc. Garvey

Vedr. 2.2: Ferry Charter St. Thomas

Henrik Johansen ble også medeier i selskapet *Ferry Charter St. Thomas*. Selskapet ble opprettet på Bahamas, og kjøpte skipet *Sun Fiesta*. Skipet ble chartret ut til *SeaEscape*. *SeaEscape* kom i betalingsstans, såkalt *chapter 11* etter Florida-lovgivning, og skipet ble båndlagt. Det antas at Henrik Johansen fortsatt har eierinteresser / tilgodehavende i forhold til *SeaEscape*. Også Niels Erik Lund hadde interesser i *SunFiesta*.

Referanse:

- 5: World Shipowning Groups, 1991-92
- uttalelse fra Niels Erik Lund, finnes på bånd
- Støttegruppens eget referat fra deposition til Bankruptcy court, Douglas Mc. Garvey

Henrik Johansen ble altså medeier i to passasjerskip gjennom eierselskaper på Bahamas i tillegg til Scandinavian Star. Alt gikk gjennom kontakten med Niels Erik Lund. Disse to skipene ble drevet med betydelig involvering av International Shipping Partners og Niels Erik Lund. Det virker det ikke troverdig at driften av Scandinavian Star i 1990 skulle representere et særskilt unntak, der selskapene rundt ISP og personkretsen i tilknytning til disse ikke var involvert.

Vedr. 2.3: Forholdene rundt Scarlett- Line

Også i forbindelse med *Scarlett- Line* ser man tette bånd mellom Henrik Johansen og personene fra *International Shipping Partners* og *SeaEscape*. Henrik Johansen overlot i 1993 selskapet *Scarlett Line* til *Niels Erik Lund*, *Kenneth Engström* og *Louis Pietro*. Alle hadde tilknytning til *SeaEscape*, ISP og *Marne Investment*. Rederiet *African Services* kom også med på eiersiden. Advokat *Ebbe Bartholin Holm* er styremedlem i både *African Services* og *International Shipping Partners*.

Scarlett- Line ble senere i 1993 tatt under konkursbehandling i Sjø- og handelsretten i København. Hovedkreditor er *African Services*. Det finnes interne avtaler om lån og finansiering mellom de involverte partene rundt *Scarlett Line*, der også *Candi*, dvs. *Scandinavian Star* er omtalt.

Referanse:

- Samtale med Niels Erik Lund, finnes på bånd
- Berlingske Tidende 5. januar 1993 og Børsen 16. desember 1993

Vedr. 3: Amerikanere hadde tilgodehavender / eierpant i Scandinavian Star

Fred Kassner hevder i 1995 at han hadde lånt penger til Henrik Johansen. Det er uklart hvor store beløp det er snakk om, eller når utlånet fant sted. Beløpet 7 millioner dollar er antydnet. Fred Kassner hevder at lånet til Henrik Johansen er bakgrunn for hans interesse av å kjøpe vraket av Scandinavian Star i februar 1994. Kassner fremmet i 1993 og 1994 personlig krav i Scandinavian Star. Det må avklares hvilken involvering Fred Kassner hadde, og hvilken rolle dette gir ham i forhold til driften av Scandinavian Star. Paula Graff og selskapet Florida Assett Financing Corporation, hvor Joel Nadel er den sentrale person, fremmet krav i Scandinavian Star / Candi, da skipet lå som vrak i Southampton. Kravet ble fremmet sammen med Fred Kassner.

Referanse:

- vedlegg 6: Brev til Admiralty Court i London fra advokatfirmaet Clyde & Co
- Uttalelse fra Fred Kassner, finnes på bånd

Vedr. 4: De samme personer har vært involvert i Scandinavian Star de siste 10 år

Den samme krets av personer som idag driver Scandinavian Star, nå under navnet *Regal Voyager*, har vært involvert i skipet siden midten av 1980-tallet. Denne personkretsen har ikke gitt informasjon om sine engasjementer i Danmark. I perioden etter 7. april 1990 var det åpenbart at slik informasjon ville hatt stor interesse. Den åpenbare unnlåtelsen av sentral avklaring forsterker antakelsen av at *International Shipping Partners*, *Marne Investment*, *SeaEscape* og personkretsen rundt disse selskapene var involvert i driften av Scandinavian Star også da ulykken skjedde. Nedenstående kronologiske gjennomgang viser at den samme personkrets går igjen i alle faser. Dette momentet presenteres også i tabelloversikt for hver enkelt periode:

Vedr. 4.1: 1985 - 31. mars 1990

SeaEscape drev i følge offisiell versjon skipet med en leieavtale / bareboat charter med *Stena Rederi*. *SeaEscape* var i 1990 eiet av *Louis Pietro*, *Joel Rahn*, og *Henry van der Kvast*. *Niels Erik Lund* var daglig leder av driften. *DFDS* skal etter eget utsagn ha solgt seg ut av selskapet noen år tidligere. I desember 1995 erkjenner *DFDS* at de hadde en eierandel i *SeaEscape* på 4% helt frem til 1.februar 1990. *Niels Erik Lund* hadde muligvis også en aksjepost i *SeaEscape*. *SeaEscape* hadde opsjon på å kjøpe *Scandinavian Star*. Nye opplysninger antyder at *Scandinavian Star* ikke var eiet av *STENA* alene, men også av *DFDS* og et Bahamas-registrert selskap. I mars 1990 skal *SeaEscape* ha gjort bruk av en kjøpsopsjon. Se senere punkt vedr. *STENA* og *DFDS*.

Navn	Tilknytning	Personkrets
Stena	Offisiell eier	Karl Aksel Psilander
SeaEscape	Bareboat charter m/ kjøpsopsjon. Formell eier fra 30.mars 1990	Niels Erik Lund/ dir. & megler Louis Pietro/medeier Joel Rahn/medeier Henry van der Kvast/medeier Claus V. Ipsen/ medeier&styreform Kenneth Engström/ ansatt/ teknisk
DFDS	Uoffisiell eier med pant i ScanStar Medeier i chartereren SeaEscape	Claus V.Ipsen/Lauritzen gruppen Niels Bach/ direktør 1995 Niels Erik Lund/ tidl. ansatt

Marne Investment	Selskap for eierskap og utchartring av skip. Adresse c/o SeaEscape. Uformelle indikasjoner på forbindelser til ScanStar & SeaEscape	Joel Rahn/ medeier Stuart Graff/medeier Louis Pietro/medeier Fred Kassner/medeier Niels Erik Lund/president
------------------	---	---

Referanse:

- Materiale fra Bankruptcy Court, Florida, 1991
- Samtale med Niels Erik Lund, finnes på bånd
- NOU 1991:1A
- Kilde i Danmark, kan oppgis til påtalemyndigheten

Vedr. 4.2: 1. april 1990 - februar 1994

De aktuelle personer og selskaper avviser selv at de hadde noen involvering i Scandinavian Star i denne perioden. Det er materialet i dette notatet som underbygger antakelsen om at personkretsen rundt selskapene Marne, ISP og SeaEscape var involvert i Scandinavian Star også i perioden fra 1. april 1990 og frem til skipet ble solgt ved Admiralty Court i London i februar 1994. Offisielt er det et ikke kontrollertbart *KS Scandinavian Star*, med Henrik Johansen sentralt, som skal ha vært eier i denne perioden. Det er ikke etterforsket hvem som evt. deltok i kommandittselskapet. Indikasjonene antyder at ISP, SeaEscape, Marne og personkretsen nevnt i forrige punkt, følger skipet til Skandinavia. Dette strider i såfall mot forklaringene fra partenes advokater, Holman, Fenwick & William i London, og Reumert & Partnere v/ Svend Rosenmeyer Paulsen i København.

Navn	Tilknytning	Personkrets
KS ScanStar	Eier i følge sjøforklaringen	Henrik Johansen/eier div. selskaper
SeaEscape	Eier i følge Bahamasregister	Henry van der Kvast/ eier Joel Rahn/eier Louis Pietro/eier
VR-selskaper Molarco-selskaper	Formelle operatører	Henrik Johansen, Jørgen Søtofte/ Ole B.Hansen m.fl.
ISP-Danmark	Indikasjoner på involvering i drift av Scan Star, jfr. dette notatet. ISP-eiere overtok etterhvert Scarlett Line. Dette båndt til ISP-USA	Niels Erik Lund/ medeier 1995 Louis Pietro/medeier 1995 Kenneth Engström/ medeier 1995 Ebbe Bartholin Holm/styremedl
MARNE Invest	Eier av ISP-Danmark i 1990	Joel Rahn/ medeier Stuart Graff/medeier Louis Pietro/medeier Fred Kassner/medeier Niels Erik Lund/president
Fjerde Sjø	Overtok muligvis vraket etter kaskoutbetaling	Flemming Nielsen/CODAN
Skandinaviska Enskilda Banken	Overtok muligvis vraket etter kaskoutbetaling	Keith Jarvis Peter Winberg

Paula Graff	Eierpant i ScanStar	Paula Graff personlig
Fred Kassner	Eierpant i ScanStar	Fred Kassner personlig
Florida Assets Financing Corp.	Eierpant i ScanStar	Joel Nadel/ uklar rolle i FAFC Uklar peronkrets, mulig Paula & Stuart Graff
Scarlett Line af 1993	Betalte utgifter som påløp vraket av ScanStar i Southampton	Niels Erik Lund/medeier Louis Pietro/medeier Kenneth Engström/medeier AfricanServices / Svend Jørgensen Ebbe Bartholin Holm/styremedlem

Vedr. 4.3: februar 1994 - desember 1995

I februar 1994 ble Scandinavian Star, da med navnet *Candi*, formelt overdratt fra kommandittselskapet *KS Scandinavian Star* til et Bahamasregistrert selskap med navn *St. Thomas Cruises Ltd.* Niels Erik Lund fastholder at det var en ordinær tvangsauksjon, men ved Admiralty Marshal blir det opplyst at det var en *private treaty*, etter budrunder. Eiere av selskapet St. Thomas Cruises er *Fred Kassner* og *Paula Graff*, gift med *Stuart Graff*. Som dette notatet indikerer, innebærer heller ikke eierskiftet i London noen endring i skipets grunnleggende eierstruktur. International Shipping Partners uttaler likevel til pressen etter handelen i London i februar 1994 at selskapet nettopp er kontaktet av den nye eieren med forespørsel om å ta management. Denne feilaktige profileringen av forholdet mellom St. Thomas Cruises og International Shipping Partners som en avtale mellom uavhengige parter om management, bekrefter inntrykket av at man her har å gjøre med aktører som bevisst tildekker det reelle nettverket som er operativt i markedet. Dette bekreftes ytterligere ved det faktum at Niels Erik Lund som la inn bud på vegne av St. Thomas Cruises. *International Shipping Partners* har i dag teknisk og kommersielt management av *Regal Voyager*.

Navn	Tilknytning	Personkrets
St. Thomas Cruise	Formell eier	Fred Kassner/ 50% eier Paula Graff/ 50% eier
ISP-USA	Management for Regal Voyager (navnet på ScanStar i 1995)	Niels Erik Lund/ president Kenneth Engström/ansvar teknisk Louis Pietro, antakelig medeier Uklart hvem eier av ISP-USA er, men personkrets i tilknyttede selskaper bekrefter igjen kjente navn som bl.a Joel Rahn
COMARIT	Chartrer, Marokko	Den Marokkanske stat/medeier Fred. Olsen/medeier

Referanse:

- Admiralty Marshal Court, London v/ Anthony Ferrigno
- Samtale med Fred Kassner, Niels Erik Lund samt Kenneth Engström
- Aftenposten 8. februar 1994

Vedr. 5: SeaEscape fikk utbetalt kaskoforsikringen på Scandinavian Star

Kaskoforsikringen etter brannen på Scandinavian Star ble utbetalt av selskapet *Fjerde Sø* til SeaEscape i Florida. Dette behøver ikke være oppsiktsvekkende som enkeltstående moment, på bakgrunn av uklarhetene om oppgjøret for skipet, men er sammen med andre forhold et vesentlig moment. Niels Erik Lund avviser at det var SeaEscape som mottok kaskobeløpet. I rettsbehandlingen av de pårørendes søksmål mot Lloyd's Register, er det imidlertid aldri motsagt at det var SeaEscape som mottok kaskobeløpet.

I desember 1995 har det ikke vært mulig å få bekreftet hvordan kaskoforsikringen ble utbetalt. Det var *Fjerde Sø* som hadde solgt polisen. Vedkommende som solgte forsikringen henviser i dag til Codan, som overtok *Fjerde Sø*. Codan har hittil unnlatt å svare på henvendelser.

Referanse:

- Støttegruppens advokater, adv.firma Healy & Baillie i New York, USA

Vedr. 6: Niels Erik Lund betalte for Scandinavian Star mens skipet lå i Southampton

Utgifter som påløp Scandinavian Star mens skipet under navnet *Candi* lå i *Southampton*, ble betalt av Niels Erik Lund eller personer og selskaper tilknyttet Lund. Dette var lenge før Lund offisielt igjen ble involvert på eiersiden, etter salget ved *Admiralty Marshal* i februar 1994. Mens Scandinavian Star lå i Southampton, var kaptein *Hans Bergmann* og den filippinske maskinisten *Gerry Guimbatan* rederiets kontaktpersoner i Southampton. Guimbatan hadde fulgt med skipet fra *SeaEscape*. Det er nå avklart at disse ble lønnet av *Scarlett Line of 1993 Aps*. Dette til tross for at *Scarlett Line* tilsynelatende ikke hadde noe med Scandinavian Star å gjøre. Bergmann og Guimbatan var i Southampton helt til februar 1994.

Scarlett Line ble formelt overtatt av *Niels Erik Lund, Louis Pietro, Kenneth Engström*, og *African Services* allerede i årsskiftet 1992/1993. De nye eierne av *Scarlett-line* har dermed betalt lønninger for overvåking av vraket av Scandinavian Star i over ett år før *St. Thomas Cruise Line* kjøpte vraket ved *Admiralty Marshal* i London februar 1994, og *Scarlett Lines* eiere gjennom sitt eierskap i *International Shipping Partners* fikk management for skipet.

Det har ikke fremkommet noen forklaring på hvorfor Scandinavian Star ble tatt til Southampton etter brannforliset. *CLC maritime group* i Southampton gjorde endel arbeid ombord i Scandinavian Star. Niels Erik Lund og Kenneth Engström har gode kontakter til CLC. Det er derfor grunn til å anta at *International Shipping Partners* allerede året etter ulykken hadde innflytelse over beslutningen om å ta vraket til Southampton, selv om de offisielt ikke hadde noe med skipet å gjøre. Opplysninger viser at Niels Erik Lund også betalte utgiftene som påløp for det arbeidet CLC utførte ombord. Involveringen til personkretsen rundt *International Shipping Partners* mens skipet lå i Southampton kan ikke forklares ut fra de offisielle redegjørelsene om eierskapet til Scandinavian Star.

Referanse:

- Samtaler med involverte personer, kan oppgis til påtalemyndigheten
- Utsagn fra kilder i Danmark og England som kan oppgis til påtalemyndigheten

Vedr. 7: Oppfatning om at Henrik Johansen og Ole B. Hansen var «stråmenn»

En av de personer som sto sentralt under sjøforklaringen uttaler i juni 1995: *Det er ikke tvil om at Ole B. Hansen og Henrik Johansen kun var godt betalte stråmenn for amerikanske eiere.* Frykten for at erstatningsansvaret etter ulykken skulle gjøres gjeldende i USA var i følge vedkommende den åpenbare årsaken til at de virkelige eier- og ansvarsforholdene ble tildekket.

Andre personer uttaler i desember 1995 at Henrik Johansen ikke er fri til å formidle de reelle båndene som har vært til Niels Erik Lund.

Referanse:

- Utsagn fra kilde som kan oppgis til påtalemyndigheten
- Fakskorrespondanse gjengitt tidligere i dette notat

Vedr.8: Stena, DFDS og Lauritzen gruppen med uklar rolle

Opplysninger som først nå har fremkommet, se forøvrig pkt.4.1, hevder at *Stena, DFDS* og et selskap på Bahamas sammen skal ha vært de reelle eiere av skipet *Scandinavian Star*, helt frem til like før ulykken fant sted. I skipsregisteret på Bahamas er *Stena Cargo Line* oppført som eier frem til *SeaEscape* overtok 30.mars 1990. Pålitelige kilder bekrefter imidlertid at underliggende dokumenter viste at *Stena* og *DFDS* hadde eierpant på rundt 15% - 20% hver.

I selskapet *SeaEscape* hadde *DFDS* en eierandel på 4% helt frem til 1.februar 1990. Claus V. Ipsen, som nå er president i *Lauritzen gruppen*, var styreformann i *SeaEscape*. Kronologien i denne saken innebærer således at både *STENA* og nåværende president i *Lauritzen gruppen* må ha kjent til transaksjonene som brakte *Scandinavian Star* til Skandinavia, og hvilken eier- og operatørstruktur driften av skipet skulle være basert på.

På tross av alvorret i denne saken avviser både *STENA*, *DFDS* og *LAURITZEN* gruppen i desember 1995 å besvare grunnleggende spørsmål som er stillet. Denne uviljen setter disse rederiene i et svært ugunstig lys, ved at de har unnlatt å gi sentral informasjon i en fase da disse spørsmålene var til behandling av politi og rettsvesen. Dette er informasjon rederiene nødvendigvis må sitte inne med. Det er påfallende at rederiene ikke kan besvare med den offisielle versjonen fra sjøforklaringen når de mottar følgende spørsmål i desember 1995:

Til DFDS v/ direktør Niels Bach, sendt pr. faks fra Oslo, 14.desember 1995:

Spørsmål 1: Hvem var partene i forhandlingene om salg av *Scandinavian Star* på etteråret 1989 - foråret 1990?

Spørsmål 2: Har Du noen oppfatning vedr. motivet for at Niels Erik Lund, Louis Pietro og Ebbe Holm, & selskapene *Marne*, *SeaEscape* og *Imperial Ocean Service* etablerte *International Shipping Partners* i Danmark 1.april 1990, samme dag *Scandinavian Star* ble satt i rute?

Spørsmål 3: Var *DFDS* kjent med at personkretsen rundt *SeaEscape* skulle etablere selskap i Danmark 2 måneder etter at *DFDS* solgte seg ut av *SeaEscape*?

Spørsmål 4: Var en mulig konkurransesituasjon i Skandinavia årsaken til at *DFDS* solgte seg ut av *SeaEscape*?

Foreløpige svar: Bach har tidligere svart at *DFDS* ikke hadde eierandel i *Stena Cargo Line*. I faks der ovenstående spørsmål stilles, avvises denne misforståelsen som Bach legger opp til. Det preiseres at spørsmålene gjelder et underliggende eierpant som ikke fremkommer i registeret. Spørsmålene er ennå ikke besvart pr. 29.desember 1995

Til Stena Rederi v/ P.O. Eriksson, sendt pr. faks fra Oslo, 14.desember 1995:

Spørsmål 1: Hvem var partene i forhandlingene, og kontraktspartene på sluttseddelen om salg av *Scandinavian Star* på etteråret 1989 - foråret 1990?

Spørsmål 2: Er sluttseddelen datert 23.januar 1990 tilgjengelig?

Spørsmål 3: Dersom *Stena Cargo Line* var selger i forhandlinger med Henrik Johansens KS: Hvordan kunne dere forhandle og gjøre avtale med Henrik Johansen når *SeaEscape* hadde en kjøpsopsjon de hadde til intensjon å realisere noe de i følge den offisielle versjonen også gjorde?

Spørsmål 4: Hvem hadde eierpant i ScanStar i den perioden Stena Cargo Line er registrert som eierselskap i registeret på Bahamas?

Spørsmål 5: Har Du noen oppfatning vedr. motivet for at Niels Erik Lund, Louis Pietro, Joel Rahn og Ebbe Holm, & selskapene Marne, SeaEscape og Imperial Ocean Service etablerte International Shipping Partners i Danmark 1. april 1990, samme dag Scandinavian Star ble satt i rute?

P.O.Eriksson i Stena Rederi har i svarfaks datert 7. desember 1995, til tidligere spørsmål, svart at han «tyvärr måste meddela att företagens policy är sådan att vi ej lämnar ut denna typ av uppgifter». I telefaks 14. desember 1995 der ovennevnte spørsmål er fremført, anmodes det likevel om at svar gis, på bakgrunn av det alvor at et regjeringsoppnevnt svensk-dansk-norsk utvalg, dansk politi og påtalemyndighet, og det danske rettsapparatet, tidligere har søkt korrekte informasjon om eier- og ansvarsforholdene bak Scandinavian Star. Det vises til at STENA, på bakgrunn av sin involvering på eiersiden inntil like før ulykken, sitter med informasjon fra innsiden av miljøet som sto bak driften av skipet, og fra de virkelige transaksjoner som fant sted fra slutten av 1989 og frem mot april 1990.

Lauritzen gruppen v/ president Claus V. Ipsen, pr. faks fra Oslo 14. desember 1995:

Spørsmål 1: Hvem var kontraktspartnerne på denne sluttsekkdelen?

Spørsmål 2: Dersom Stena Cargo Line, den formelt oppførte eier, var kontraktspart: Hvordan kunne KS ScanStar gjøre forhandlinger direkte med Stena, når SeaEscape hadde kjøpsopsjon som skulle realiseres?

Spørsmål 3: Jeg ber om en kommentar til følgende mulighet: Det fant aldri sted noe reelt salg av Scandinavian Star. Opplegget med salg og overføring av eierskap til Henrik Johansens danske selskaper var en konstruksjon foretatt etter 7. april 1990 av hensyn til en mer komfortabel lokalisering av ansvaret. Kan du kommentere dette på bakgrunn av Din rolle som styreformann i SeaEscape?

Spørsmål 4: Hvordan stillet DFDS seg til planene fra Niels Erik Lund, Louis Pietro og Joel Rahn om å samarbeide med Henrik Johansen, i offisiell versjon ved salg av skip, i uoffisiell versjon om fergedrift i Skandinavia?

Spørsmål 5: Var Din uttreden av styret, og DFDS' salg av sine siste aksjer i SeaEscape begrunnet i at DFDS' samarbeidspartnere ønsket å starte en konkurrerende fergetrafikk i Skandinavia?

Spørsmål 6: Har Du noen oppfatning vedr. motivet for at Niels Erik Lund, Louis Pietro og Ebbe Holm, & selskapene Marne og SeaEscape etablerte International Shipping Partners i Danmark 1. april 1990, samme dag Scandinavian Star ble satt i rute?

Spørsmål 7: Sembawang Johnson i Singapore har i dag management både for Lauritzen gruppens skip og for passasjerskipet The Empress, eiet av NE Lund, Skand Enskilda banken og Henrik Johansen. Uttaler dette noe om tidligere forbindelser?

Claus V. Ipsen svarte samme dag han mottok disse spørsmålene, 14. desember, følgende i en svarfaks: «Jeg beklager å måtte meddele Dem, at jeg ikke kan være Dem behjelpelig med at besvare de i deres telefax stillede spørsmål».

De virkelige eier- og ansvarsforholdene bak Scandinavian Star må etterforskes

Det materialet som her foreligger må suppleres ved ytterligere undersøkelser. Materialet oversendes nå Riksadvokaten i Danmark, med anmodning om at slike undersøkelser settes igang. Dette begrunnes med sakens alvor i seg selv. De virkelige eier- og ansvarsforholdene bak Scandinavian Star i 1990 må komme frem i dagen.

Det finnes et samfunnmessig behov for at skjulte eieres uansvarlige drift av skip blir forebygget. Bakenforliggende investorer, rederier og strateger må vite at ikke bare en synlig førstelinje i driften av skipet blir stilt til ansvar. Samfunnet, skipskontrollen, og dette tilfellet påtalemyndigheten, må hente frem de virkelige rederne, og vurdere også deres mulige ansvar og handlinger etter lovens bestemmelser.

Ulykkesstatistikk et selvstendig motiv for granskning

Når det gjelder de selskaper og personer vi her har satt søkelyset på, er ulykkesstatistikken et selvstendig motiv for å etterforske deres mulige ansvar for driften av Scandinavian Star i 1990. Det utelukkes ikke at ytterligere ulykker enn de vi her oppsummerer har funnet sted innenfor den aktuelle selskapsgruppen. Vi er bl.a kjent med at *Let-Line*, der International Shipping Partners var involvert, hadde flere ulykker med sine skip i rute mellom Danmark, Sverige og Letland.

1984: Brann på Scandinavian Sea

1984: Brann på Scandinavian Sun, to personer omkommer

1988: Brann på Scandinavian Star

1990: Brann på Scandinavian Star, 160 personer omkommer

1994: Brann på Regal Empress utenfor New York. 1400 evakueres

1995: Europa Jet forliser, kort etter endring av navn til Club Royale. 3 personer omkommet

Drev ISP Beauport i overensstemmelse med guidelines for safe operation?

Det vises forøvrig til det meget betenkelige i at rederiet International Shipping Partners fra København har operert passasjerskip. Styremedlem i ISP- Danmark, advokat Ebbe Bartholin Holm opplyser at all drift av skip skjer fra ISP i Florida. Konfrontert med nedenstående momenter i forbindelse med driften av *Beauport*, er Holm uten evne til å gi kommentar.

Kontroll av selskapets historikk viser at ISP-Danmark i 1992 etablerte datterselskapet Beauport Shipping på Bahamas. Dette selskapet kjøpte skipet Beauport, som ble registrert på Bahamas og satt i rute. ISP-Danmark har kun adresse i Niels Erik Lunds bolig i Bolton vej 7 på Amager i København. Ringer man ISP på denne adressen kommer man stort sett til en telefonsvarer. Det finnes ingen daglig administrasjon på denne adressen.

Danske sjøfartsmyndigheter må vurdere om International Shipping Partners i den perioden de var ansvarlig for driften av Beauport i 1992-1993 drev i overensstemmelse med dansk lov og internasjonale konvensjoners bestemmelser for sikker operasjon, inkludert krav til den landbaserte rederiorganisasjonen.

Hjalmar Bjørge AS og Arvid Bergvall AS burde gitt informasjon

Kontakten mellom Niels Erik Lund og Henrik Johansen ble opprettet av det norske skipsmeglerfirmaet Hjalmar Bjørge, nå del av Fearnleys AS. Forsikringen av Scandinavian Star skal ha blitt tegnet etter oppdrag gitt av International Shipping Partners til det norske sjøforsikringsselskapet Arvid Bergvall AS. Det er i 1995 grunn til å etterlyse disse to selskaperes bidrag til å forklare eierstrukturen bak Scandinavian Star. Etter en alvorlig katastrofe burde det være naturlig at alle som kunne sitte inne med relevante opplysninger tok initiativ for å meddele disse til det skandinaviske granskningsutvalget eller til politiet, da det ble kjent at eierstrukturen virket uklar.

Dette notatet avsluttes med følgende konklusjoner:

Konklusjon 1: I ettertid må i 1995 beskrives som sterkt kritikkverdig at sjøforklaringen, de skandinaviske regjeringenes egen granskning og informasjon til nasjonalforsamlingene, samt politietterforskningen, lot de som selv kom i søkelyset for lovbruddet, sammen med enkelte

sentrale forretningsaktører som unnslopp søkelyset, selv få beskrive den offisielle versjonen om eier- og ansvarsforholdene.

Konklusjon 2: Det må avklares om Stortinget ble feilinformert ved de orienteringer / Stortingsmeldinger som ble avgitt om Scandinavian Star. Var de informasjonen som ble gitt kun ukritisk videreformidling av den versjon aktørene selv ønsket å formidle? I den grad Riksdagen og Folketinget også ble informert etter Scandinavian Star ulykken, må tilsvarende avklaring finne sted der.

Konklusjon 3: International Shipping Partners er i 1996 det sentrale rederi bak driften av en rekke passasjerskip. Sjøfartsmyndighetene må avklare om selskapets driftsrutiner, med stor grad av utilgjengelig eierstruktur, er i overensstemmelse med internasjonale konvensjoner for sikker drift av skip, med utgangspunkt i kravene til den landbaserte rederiorganisasjonen.

Konklusjon 4: Svenske myndigheter må avklare hvilken kontrollmyndighet de har i forhold til SE bankens virksomhet i London. Slik avklaring må skje for å vurdere om SE bankens engasjementer med International Shipping Partners, inklusive medeierskap i skip med Henrik Johansen er forsvarlig.

Konklusjon 5: Det må avklares om Assuranceforeningen Skuld under forhandlingene med Støttegruppen for de overlevende og etterlatte i 1990, hadde andre informasjonen om eierforholdene bak Scandinavian Star enn det Støttegruppen fikk innsyn i.

Konklusjon 6: Oslo Politikammer vil motta dette materiale. Dette for å kunne overveie om det foreligger momenter som kan ha relevans for den del av etterforskningen av Scandinavian Star ulykken som Oslo Politikammer hadde ansvar for.

Konklusjon 7: Det foreligger indikasjoner på at selskaper og personer utover de som ble tiltalt etter Scandinavian Star- ulykken, var involvert i eier- og ansvarsforhold til skipet da det havarerte ved brann 7. april 1990. Riksadvokaten i Danmark må iverksette etterforskning for å klarlegge dette. Søkelyset bør i hovedsak rettes mot selskapene *International Shipping Partners*, *Marne Investment*, *SeaEscape* og *Florida Assets Financing Corporation*, samt personene *Niels Erik Lund*, *Ebbe Bartholin Holm*, *Louis Pietro*, *Joel Rahn*, *Fred Kassner*, *Paula* og *Stuart Graff*.

Konklusjon 8: Det må avklares om enkelte har unnlatt å gi informasjonen, eller om bevisst misvisende forklaringer vedr. eier- og ansvarsforholdene er avgitt under sjøforklaringen, til domstolene, til påtalemyndigheten og til de skadelidte. De involverte partenes advokater kan ikke unntas ansvar for å gi korrekte informasjonen. Nedenstående liste viser aktuelle selskaper og personer i tilknytning til konklusjonene 7 og 8

International Shipping Partners

Adresse i Danmark: Bolton vej 7, 2300 København S. Danmark.

Tlf: +45-31 592949, +45- 31 551197 / Fax: +45-31 551190

Adresse i USA: Suite 1200, Baypoint Office Towers, 4770 Biscayne Boulevard, Miami, Florida. 33 137 USA. Tlf: +1-305 530 5736 355, Faks: +1-305 530 9602

Marne Investment

Bahamasregistrert selskap. Tidl. adresse c/o SeaEscape i 1080 Port Boulevard, Miami

SeaEscape

Tidl. adresse 1080 Port Boulevard. Eies nå av Fred Kassner. Direktør: Peter Arrevalo

Florida Assett Financing Corporation

Tidl adresse: 7777 Glades Road, Suite 112, Boca Raton, Florida 33434.

Kontaktperson: Joel Nadel / Fax: +1-407 451 0234

Skandinaviska Enskilda Banken, tidl. Scandinavian Bank

Scandinavian House, 2/6 Cannon Street, London EC4M 6xx. England. Kontaktpersoner: Keith Jarvis og Peter Winberg. Tlf: +44-171-588 3494

Niels Erik Lund

c/o International Shipping Partners, Danmark og Florida

Privatadresse i USA: 2000 Towerside, Miami 843-2133

Louis Pietro

44 Palermo Ave, Coral Gables, Fl, USA. Pietro privat: 095-1-305-443 0316

evt. Jfr. Triton Cruise services ltd: Tlf: 095-1-305-358 7860

Joel Rahn

Jfr. selskapet Atlantic Associates, adresse ukjent

Fred Kassner

Adresse: Liberty Line, 69 Spring Street, Ramsey, New Jersey. USA

Tlf: 095-1-201-934 3749 / Faks: 095-1-201 934 3764

Paula & Stuart Graff

7115 Ayrshire Lane, Boca Raton, Florida, 33496 USA

Fax: +1-407-395 9785

Henry Van der Kvast

jfr. selskapet Maduro holding, Nederlandske Antiller, adresse ukjent

Ebbe Bartholin Holm

Adresse: Advokaterne Holm & Schmidt, Dronningens Tværgade 8B, København.

Tlf: +45- 33 143700

Annette Lund

c/o International Shipping Partners, Danmark

Advokatene Bent Nielsen og Sven Rosenmeyer Paulsen

Advokatfirmaet Reumert & Partnere, Bredgade 26, 1260 København K.

Tlf: +45-33 933960

Advokatfirma Holman, Fenwick & William

v/ advokat Dan Tindall

Marlow House, Loyds Avenue. London EC 3N 3AL. England

Tlf: +44-171-488 2300 / Fax: +44-171-481 0316

Assuranceforeningen Skuld

Roald Amundsens gt. 6, 0161 Oslo
Tlf: +47-22 002200 / Fax: +47-22 424222

Klasseselskapet Lloyd's Register

Adr: Miami - København

Stena Rederi

P.O.Eriksson og Karl Aksel Psilander
Tlf: +46-31-855000 / Faks: +46-31-855055

DFDS

direktør Niels Bach
St. Annæ Plads 30, 1295 København.
Tlf: +45-33-111222 / Faks: +45-33 423209

Claus V. Ipsen

president i Lauritzen gruppen
St. Annæ Plads 28, Postboks 2147, 1291 København.
Tlf: +45-33 111222 eller +45-33 911222 / Faks: +45-33 122262

Codan

vicedirektør Flemming Nielsen, København
Faks: +45-31-212122

Arvid Bergvall AS

Kronprinsesse Märthas plass 1
Postboks 1623 Vika. 0119 Oslo
Tlf: 22 936800

Fearnleys AS

tidl. Hjalmar Bjørge AS
Grev Wedels pl.9. Postboks 1158 Sentrum. 0107 Oslo
Tlf: 22 936000

Tillegg 1: Henrik Johansens næringsvirksomhet

Under arbeidet med dette notatet er det avdekket at en rekke av Johansens selskaper fortsatt, pr. 15. juni 1995, har rederivirksomhet som sitt formål. Dette gjelder selskapene:

- VR Holding
- VR Frederikshavn - Göteborg
- Superflex 2000
- Molarco Shipping
- Molarco Leasing

Det er avdekket at Henrik Johansen fortsatt har interesser i *The Empress* som seiler i passasjertrafikk i Asia, og antakelig også i skipet *Sun Fiesta*. Det er også klart at Henrik Johansen fortsatt har interesser i skipet *Svea Scarlett* som ligger ved Tuborg havn nord for København. Danske myndigheter må avklare at Henrik Johansen ikke har forbindelser til selskaper som er involvert i eierskap eller drift av skip. Dette må også omfatte den tidligere Superflex- flåten, med skip som ble avhendet til Hellas, Spania, Italia og Argentina. Danske

myndigheter må sikre at Henrik Johansen overholder forbudet mot å drive rederivirksomhet. Dette begrunnes med dommen i Høyesteret datert 22. november 1993. Sitat: «...såvel Henrik Johansen som...indtil videre frakendes retten til at udøve rederivirksomhed og ervervsmæssigt at disponere- bortset fra den nødvendige afhændelse- over skibe i øvrigt eller medvirke hertil under nogen som helst form».

Tillegg 2: Hans Ole Busch Hansen må sone sin straff

Fra media er det kjent at rederidirektør Hans Ole Busch Hansen, som i Høyesteret 22. november 1993 ble dømt til hæfte i 6 måneder, oppholder seg i Spania, og fortsatt ikke har sonet sin dom. I forbindelse med oversendelsen av dette notatet til danske myndigheter er det naturlig å be om en avklaring av hva som gjøres for at Hansen skal sone den dom han er idømt. Er det tatt kontakt med myndighetene i Spania? Blir det begjært utlevering fra Spania?

Tillegg 3: Skandinaviske sjøfartsmyndigheter må sette krav til kjent eierskap

Innholdet i dette notatet markerer nødvendigheten av at de reelle eiere til skip er kjent. De skandinaviske myndigheter må snarest sette krav til at passasjerskip som seiler i rute på våre land har kjent eier. Der selskaper er oppført som eier, må det settes krav til innsyn i disse selskapenes eiere. Passasjerskip i registre som hindrer slikt innsyn må betraktes som seilende under bekvemmelighetsflagg. Passasjerskip uten slikt innsyn i eierskap må avvises. Det må fokuseres på ansvaret til rederiorganisasjonens hjemland for sikkerheten på skip rederiet driver. Dette blir et tredje land i forhold til oppfølging av sikkerheten til sjøs, utover skipets flaggstat, og de havnestater skipet trafikkerer. I tilfelle med ISP må myndighetene i Florida og Danmark ta ansvar for å vurdere om driften av ISP er i samsvar med konvensjonene. Danske myndigheter må særlig vurdere driften av Beauport i 1992 - 1993.

Tillegg 4: Sjøforklaringsinstituttet må revideres

Erfaringene fra sjøforklaringen etter Scandinavian Star må føre til en gjennomgang av hele sjøforklaringsinstituttet i de skandinaviske land. Det må for fremtiden ikke være mulig for næringen selv å styre hvilke informasjoner som skal danne grunnlag for senere politietterforskning, granskning og rettsoppfølging. I 1996 må tiden være inne for å kreve uavhengig etterforskning også ved forhold på sjøfartens område.

Oslo, 29. desember 1995

Jan Harsem
Boks 58, 1371 Asker. Norge
Tlf: +47- 66 795757
Faks: +47-66 903760

Talsmann for de etterlattes Støttegruppe:
Torbjørn Kalberg
Langgt. 20, 0566 Oslo. Norge
Tlf: +47- 22 350090

Kontaktperson i Danmark:
Bent Hansen
Strandvej 75, 9500 Hobro. Danmark
Tlf: +45- 98 521003
ref: scanstar\notater\201295-1.doc