

Efter sølovens regler påhviler det skibsføreren eller rederiet at fremsætte begæring om en søforklaring, og i »Scandinavian Star«-sagen var det advokaten for rederiet K/S Scandinavian Star, der fremsatte begæring over for Sø- og Handelsretten i København.

Selskabet K/S Scandinavian Star, der havde fået overdraget skibet »Scandinavian Star« den 30. marts 1990, var ét af selskaberne i en større gruppe af selskaber, der var kontrolleret af Henrik Johansen.

Søforklaringen påbegyndtes den 11. april 1990, men allerede den 10. april blev der indgået en aftale mellem det danske og det norske politi om, hvem der skulle varetage den politimæssige efterforskning i sagen, og hovedansvaret for den videre efterforskning blev tillagt det norske politi, men med tilsagn om, at det danske politi i nødvendigt omfang skulle yde bistand. Det danske politi skulle således efter aftale varetage den videre undersøgelse i spørgsmålet om skibets sødygtighed, redningsarbejdet og lign. og om det mulige ansvar i den forbindelse.

Op få dage efter ulykken blev der endvidere truffet aftale mellem Sverige, Danmark og Norge om at nedsætte et fælles såkaldt Granskningsudvalg, som skulle udnævnes af den norske regering. Granskningsudvalget blev nedsat ved kongelig resolution af 20. april 1990 med en norsk højesteretsdommer som formand. Udvalget fik et meget bredt mandat, der skulle vurdere ulykkens årsag, skibets tekniske standard, udrustning, besætning, drift og redningsberedskab i forhold til gældende regler. Udvalget kunne tage andre forhold op til vurdering, hvis man fandt anledning til det. Granskningsudvalgets rapport, der er på over 200 sider, forelå i januar 1991.

Der blev altså udfoldet meget store bestræbelser for at få klarlagt alle omstændigheder omkring ulykken, umiddelbart efter at den var sket. Det synes jeg er værd at huske på, nu hvor der er gået mere end syv år efter ulykken.

Ser vi herefter nærmere på den straffesag, som blev gennemført her i Danmark mod tre personer, er det meget, meget vigtigt at holde sig for øje, at den strafferetlige vurdering af sagen er sket i forhold til ansvarsreglerne i lov om skibes sikkerhed. Skibsføreren pålægges et ansvar efter lov om skibes sikkerhed. Han skal sørge for, at skibet er i sikkerhedsmæssigt forsvarlig stand, og at arbejdet om bord tilrettelægges således, at det kan udføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Det var efter denne bestemmel-

se, at den norske kaptajn på »Scandinavian Star« blev dømt.

Men mere relevant i forhold til denne debat er rederansvaret efter § 23 i lov om skibes sikkerhed. Ifølge denne bestemmelse skal rederen sørge for, »at fejl eller mangler, som han bliver bekendt med, udbedres, og skal påse, at skibet gennemgår de lovpligtige syn og er forsynet med gyldige certifikater. Rederen skal tillige sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler ham«.

Efter loven er der altså et ansvar for rederen. Hvem er så reder, kan man spørge. Loven indeholder ingen definition. I bemærkningerne til § 23 anføres bl.a. følgende:

»Ved bestemmelsen af, hvem der må betragtes som reder, må der i første række lægges vægt på ejerforholdet, men der vil kunne tænkes en række situationer, som ikke på forhånd vil kunne afgrænses, hvor også andre forhold såsom dispositionsretten over skibet vil få betydning. Således vil en korresponderende reder samt en bareboat charterer, der selv ansætter mandskabet, under visse omstændigheder kunne betragtes som reder.«

I forbindelse med straffesagen var der enighed mellem anklagemyndigheden og Søfartsstyrelsen om, at der skulle rejses tiltale mod Henrik Johansen og Ole B. Hansen for overtrædelse af § 23 om rederansvar. Søfartsstyrelsen henlede dengang opmærksomheden på, at begrebet reder foruden den egentlige ejer tillige kan omfatte den, der har dispositionsretten over skibet.

Som bekendt blev Henrik Johansen og Ole B. Hansen fundet skyldige som henholdsvis reder og rederens nærmeste medarbejder både ved Sø- og Handelsrettens dom af 3. december 1992 og ved Højesterets dom af 22. november 1993. Begge blev ved Sø- og Handelsrettens dom idømt hæfte i 40 dage. Højesteret forhøjede straffen til hæfte i seks måneder, den maksimale straf på gerningstidspunktet efter lov om skibes sikkerhed. Henrik Johansen og Ole B. Hansen blev endvidere frakendt retten til at udøve redervirksomhed.

Sø- og Handelsretten har i sin dom udtalt følgende med hensyn til Henrik Johansens stilling som reder:

»Tiltalte var repræsentant for sin hustru og sine børn i den selskabskonstruktion, han havde valgt af skattemæssige, registreringsmæssige og andre grunde og var bestemmende i økonomisk henseende ved beslutning om indkøb af skib og