

valg af det tidspunkt, på hvilket det blev sat i drift. Dette må medføre, at tiltalte må anses som den, der som reder har truffet beslutning om at sætte skibet i drift den 1. april 1990, hvorfor han tillige havde pligt til at sørge for, at skibsføreren havde mulighed for at opfylde sine sikkerhedsmæssige forpligtelser.«

Sø- og Handelsretten og Højesteret kom således frem til, at rederansvaret efter § 23 påhviler den, der reelt driver skibet, uafhængig af, om ejendomsretten er gået over eller ej, og uafhængig af, hvilke selskabskonstruktioner man har valgt. Det må være rigtigt, at den, der har ansvaret for driften og dermed mulighed for at bestemme over forholdene om bord på skibet også er den, der skal straffes, hvis forholdene er for dårlige og skibet ikke er i sikkerhedsmæssigt forsvarlig stand.

I relation til netop denne problemstilling har Erhvervsministeriet i en udtalelse til brug for denne forespørgselsdebat peget på, at det af det norske Granskningsutvalgs rapport fremgår, at man var fuldt opmærksom på, at registreringerne i det bahamanske skibsregister ikke svarede til de faktiske forhold på ulykkestidspunktet, og at der var tvivl om de reelle ejerforhold på skibet, idet det ikke var klarlagt, om ejendomsretten til skibet var gået over til et selskab, der var ejet eller administreret af Henrik Johansen.

Jeg kan i den forbindelse også nævne, at ifølge Søfartsstyrelsen fremgår det nu udtrykkeligt af det internationale regelsæt om sikker drift af skibe, som den internationale sikkerhedsorganisation IMO har vedtaget, at reder for et skib kan være en person eller organisation, der ikke ejer skibet, men som har overtaget ansvaret for dets drift fra ejeren.

Søfartsstyrelsen har i øvrigt oplyst, at der efter ulykken er foretaget omfattende forbedringer af bestemmelserne om søsikkerhed og skærpeelse af straffebestemmelserne.

Vender vi os herefter til det forløb af »Scandinavian Star«-sagen, som har udspringet sig inden for det sidste år i forhold til støttegruppen for pårørende og overlevende efter ulykken, kan jeg oplyse følgende:

Spørgsmålet om en genoptagelse af »Scandinavian Star«-sagen blev i efteråret 1996 behandlet af Rigsadvokaten på baggrund af en henvendelse fra støttegruppen. Rigsadvokaten afviste anmodningen om genoptagelse under henvisning til, at et eventuelt strafansvar ville være forældet, hvorfor yderligere personer og/eller selskabet allerede af den grund ikke ville kunne strafforfølges.

Rigsadvokatens afgørelse blev påklaget til Justitsministeriet. Justitsministeriet modtog under behandlingen af sagen en hel del yderligere materiale, som de pårørende og overlevende ønskede inddraget i vurderingen. På møder i ministeriet fik repræsentanter for de pårørende og overlevende endvidere mulighed for at redegøre for deres synspunkter. Støttegruppen fremførte i den forbindelse ønsket om yderligere undersøgelser i sagen, uanset om der forelå forældelse i relation til et strafferetligt ansvar og uafhængigt af en politimæssig efterforskning.

Den 29. januar 1997 traf Justitsministeriet afgørelse i sagen. Justitsministeriet vurderede ikke kun spørgsmålet om forældelse. Ministeriet var enig med Rigsadvokaten i, at et eventuelt strafansvar i dag må anses for forældet, men man fandt det alligevel rigtigst at gennemgå det materiale, som var blevet fremlagt.

Efter en meget omhyggelig gennemgang var det Justitsministeriets vurdering, at også selv om der ikke var indtrådt forældelse i sagen, ville det fremlagte materiale ikke give grundlag for at genoptage efterforskningen. Materialet gav efter Justitsministeriets opfattelse ikke en formodning om, at yderligere efterforskning kunne have fået betydning for anklagemyndighedens vurdering af, hvem der måtte anses for ansvarlig reder for »Scandinavian Star« på ulykkestidspunktet.

Justitsministeriet tog ved afgørelsen den 29. januar 1997 også stilling til støttegruppens generelle ønske om yderligere undersøgelser i sagen uafhængig af en politimæssig efterforskning. Det var Justitsministeriets konklusion, at iværksættelse af yderligere undersøgelser så lang tid efter ulykken vil savne et klart formål. I Justitsministeriets vurdering af dette spørgsmål indgik bl.a., at der på baggrund af ulykken på »Scandinavian Star« som tidligere nævnt er gennemført og planlagt en række initiativer med henblik på forbedringer af passagerskibes sikkerhed. Samtidig ville det være meget svært at vurdere værdien af nye undersøgelser i forhold til de omfattende undersøgelser, der allerede er gennemført, og som jeg allerede har omtalt her i dag.

Jeg håber, at det med al ønskelig tydelighed er fremgået af min redegørelse, at »Scandinavian Star«-sagen har været behandlet med megen omhyggelighed både i det oprindelige forløb, hvor tre mennesker blev fundet skyldige ved to retsinstanter og idømt maksimumstraf, og i det senere forløb, hvor Justitsministeriet har vurderet det fremlagte materiale, uanset at der ikke