

ler, der fastsætter en længere forældelsesfrist. Baggrunden for sådanne særlige regler vil typisk være, at der er tale om overtrædelser, der først kommer til myndighedernes kundskab lang tid efter, at de er begået. Som eksempel herpå kan nævnes miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 7, hvorefter forældelsesfristen for en række nærmere opregnede overtrædelser er fem år uanset strafferammen og den konkrete forskyldte straf.

Strafferammen for overtrædelse af lov om skibes sikkerhed er blevet forhøjet efter ulykken på »Scandinavian Star«. Den maksimale straf efter lov om skibes sikkerhed blev i 1993 forhøjet fra seks måneders hæfte til fængsel i indtil et år og under nærmere angivne skærpende omstændigheder til fængsel i indtil to år.

Som skærpende omstændighed efter § 28, stk. 2, i lov om skibes sikkerhed anses tilfælde, hvor overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen for det første er voldt skade på unge mennesker under 18 år eller fremkaldt fare herfor eller for det andet opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

Da der ikke er fastsat særlige regler om forældelse i lov om skibes sikkerhed, skal spørgsmålet om forsæt bedømmes efter straffelovens almindelige regler herom. Det indebærer, at forældelsesfristen ved overtrædelse af lov om skibes sikkerhed, hvor der ikke foreligger skærpende omstændigheder, er to år. For overtrædelser, der er begået efter lovændringen, og hvor der foreligger skærpende omstændigheder, vil forældelsesfristen være fem år.

Der er altså allerede en forældelsesfrist på fem år i tilfælde, hvor der foreligger skærpende omstændigheder. En yderligere forlængelse af forældelsesfristen for overtrædelse af lov om skibes sikkerhed vil afvige meget fra den måde, forældelsesfrister normalt fastsættes på, nemlig i forhold til strafferammen. En sådan afvigelse forekommer ikke velbegrunder, når der er tale om overtrædelser, der typisk vil kunne komme hurtigt til myndighedernes kendskab.

En yderligere forhøjelse af strafferammen, som dermed ville føre til en yderligere forlængelse af forældelsesfristen, forekommer heller ikke velbegrunder, når strafferammen i lov om skibes sikkerhed blev forhøjet så sent som i 1993 fra seks måneders hæfte til fængsel i et år og under nærmere angivne skærpende omstændigheder fængsel i indtil to år. De fleste overtrædelser medfører bødestraf.

I den tredje pind i SF's dagsordensforslag pålægges det regeringen at iværksætte krav til alle danskejede skibe om at offentliggøre ejerkredsen bag skibene til Søfartsstyrelsen.

Til spørgsmålet om oplysning om ejerskabet bag danskejede skibe har Søfartsstyrelsen følgende bemærkninger, og jeg citerer fra et bidrag fra Søfartsstyrelsen:

»I Dansk Skibsregister foretages registrering af, hvem der ejer danskregistrerede skibe. Såfremt et skib ejes af et selskab med begrænset ansvar, foretager Skibsregistret ikke registrering af, hvem der er ejer af selskabet (aktionærer, anpartshavere osv.).

Aktie- og anpartslovene indeholder regler om oplysningspligt for storaktionærer, det vil kort sagt sige aktionærer, der ejer mere end henholdsvis 5 og 10 pct. af den stemmeberettigede aktie- og anpartskapital.

Det afgørende er, hvad man vil opnå ved øget oplysningspligt. Det overordnede ansvar for skibes sikkerhed påhviler skibenes redere. Det er de personer og selskaber, som driver skibene og dermed også har indflydelse på deres sikkerhedsmæssige stand.

Ejerforholdet til skibet er således ikke afgørende for ansvaret efter loven. Øget offentlig indsigt om ejerkredsen bag danske skibe vil ikke indebære en generel forbedring af skibssikkerheden her.

Har ejerkredsen bag skibet medvirket til overtrædelse af sikkerhedsbestemmelserne, er der efter den nuværende lovgivning mulighed for at dømme disse.

Skal ordningen udstrækkes til kapitalinteresser i flere led (selskabet bag selskabet, der står bag en del af kapitalen i skibet), er det i praksis umuligt at fremskaffe og tjener i øvrigt heller ikke til at forbedre sikkerheden. Her er de offentlige ressourcer bedre anvendt til kontrol af skibenes sikkerhedsstandard.

Overholdelse af sikkerhedsbestemmelser på danske skibe sker via kontrol. Siden »Scandinavian Star«-ulykken er der foretaget en række skærper af sikkerheden på danske passagerskibe, og udenlandske passagerskibe må i dag ikke gå i fart på dansk havn uden at være forhåndsgodkendt.

Hvis oplysningerne om ejerforholdet skal udstrækkes til også at omfatte udenlandske skibe, vil det i praksis ikke være muligt at fremskaffe oplysninger om kapitalinteresserne bag de selskaber, som ejer skibene. Det er måske også grunden til, at den norske regering, som