

ikke fuldt betalt. Overdragelsen var ikke registreret, og SeaEscape havde en form for salgspant.

Herefter anføres det, at spørgsmålet om, hvem der må anses som ejer er et spørgsmål, som i det væsentligste drejer sig om økonomiske forhold og rettigheder parterne imellem, samt at det ligger uden for udvalgets opgave at tage stilling hertil. Det samme gælder spørgsmålet om, hvorvidt de overlevende og efterladte kunne rejse erstatningskrav mod SeaEscape.

Det fremgår endelig af side 86, at udvalget bygger sine konklusioner på søforklaringen med bilag samt en redegørelse af 10. maj 1990 fra et advokatfirma, der repræsenterede SeaEscape i forbindelse med overdragelsen af skibet til K/S Scandinavian Star.

Ifølge § 23 i lov om skibes sikkerhed skal rederen sørge for, at fejl og mangler, som han bliver bekendt med, udbedres, og rederen 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.

Det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen (FT 1979-80 A, side 815), at forslaget ikke indeholder nogen definition af en reder. I de nævnte bemærkninger er følgende udtrykke-ligt anført:

»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.«

Sammenfattende kan det anføres, at udvalget på baggrund af oplysningerne om overdragelsen af skibet konkluderer, at skibet rent faktisk var overtaget af VR DaNo-gruppen v/ K/S Scandinavian Star.

Derimod tog man ikke stilling til, hvem der havde ejendomsretten over skibet.

Det kan videre anføres, at der ved afgørelsen af, hvem rederansvaret i lov om skibets sikkerhed påhviler, normalt må lægges vægt på ejerforholdet, men at en række andre forhold – såsom dispositionsretten – vil få betydning.

Der er ved afgørelsen af tiltalespørgsmålet i denne sag lagt vægt på, at Henrik Johansen ved sin bestemmende indflydelse i de nævnte sel-

skaber havde dispositionsretten over skibet. Det strafferetlige ansvar som reder måtte derfor påhvile Henrik Johansen samt Hans Ole Busch Hansen, der var Henrik Johansens nærmeste medarbejder og forestod indsætningen af skibet.

Der blev på denne baggrund ved politimesterens anklageskrift af 10. februar 1992 rejst tiltale mod Henrik Johansen og Hans Ole Busch Hansen for blandt andet overtrædelse af lov om skibes sikkerhed § 23, ved fra den 1. april 1990 til den 7. april 1990 som henholdsvis reder og direktør hos samme at have ladet skibsføreren føre passagerskibet »Scandinavian Star« uden at sikre sig, at skibsføreren havde mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler ham, navnlig med hensyn til at skibet var i sikkerhedsmæssig forsynlig stand, og at arbejdet om bord kunne tilrettelægges således, at det kunne udføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Ved Sø- og Handelsrettens dom af 3. december 1992 skete der domfældelse i overensstemmelse med anklageskriftet, idet Henrik Johansen blev anset som den, der som reder traf 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.

For så vidt angår Hans Ole Busch Hansen lagde retten vægt på, at han var Henrik Johansens nærmeste medarbejder og forestod indsætningen af »Scandinavian Star«. Retten afviste forsvarerens anbringende om, at de almindelige medvirkensbestemmelser ikke fandt anvendelse.

Højesteret tiltrådte ved dom af 22. november 1993 efter det, der af Sø- og Handelsretten var lagt til grund vedrørende Henrik Johansens beføjelser med hensyn til indkøbet og driften af »Scandinavian Star«, at Henrik Johansen måtte anses som reder i relation til § 23, 2. pkt., samt at de almindelige bestemmelser om strafferetlig medvirken fandt anvendelse i relation til bestemmelsen i § 23, 2. pkt.

De pågældende blev derfor fundet skyldige som i Sø- og Handelsretten, og straffen blev skærpet til 6 måneders hæfte, der på det tidspunkt var maksimum.

Jeg finder det på denne baggrund ikke problematisk, at der ved afgørelsen af tiltalespørgsmålet blandt andet er taget hensyn til rapportens oplysninger omkring overdragelsen af skibet.

Jeg har herved lagt vægt på, at det som ovenfor anført af rapporten fremgår, at udvalget