

**Supplerende svar (8/3 02)**

**Justitsministeren** (Lene Espersen):

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Politimesteren på Frederiksberg, der har oplyst følgende:

»Der var ikke rejst tvivl om ejerskabet som beskrevet under søforklaringen, hvorfor der ikke blev indledt særlige undersøgelser angående dette spørgsmål.«

**Ad spm. nr. S 214**

Fra justitsministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Søren Søndergaard stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 2001-02 (2. samling), forhandlingerne side 1120, lød således:

Til justitsministeren (7/1 02) af:

**Søren Søndergaard** (EL):

»Er der i forbindelse med efterforskningen af Scandinavian Star sagen fremkommet oplysninger om, at skibet Scandinavian Star ikke blev overtaget af noget selskab i Danmark før 5 måneder efter branden den 30. august 1990, og hvad foretog Frederiksberg Politi sig i forbindelse med denne information?«

**Supplerende svar (8/3 02)**

**Justitsministeren** (Lene Espersen):

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra politimesteren på Frederiksberg, der har oplyst følgende:

»Der henvises til det af mig oplyste til brug for besvarelsen af spørgsmål nr. S 211 og S 213.«

**Ad spm. nr. S 215**

Fra justitsministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Søren Søndergaard stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 2001-02 (2. samling), forhandlingerne side 1121, lød således:

Til justitsministeren (7/1 02) af:

**Søren Søndergaard** (EL):

»Kunne den danske straffelov anvendes i sagen om Scandinavian Star, hvis skibet rent faktisk var ejet af Seaescape Cruises i USA og ikke af et dansk selskab?«

**Supplerende svar (8/3 02)**

**Justitsministeren** (Lene Espersen):

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Politimesteren på Frederiksberg, der har oplyst følgende:

»Scandinavian Star sejlede på tidspunktet for ulykken under Bahama-flag.

Flagstaten har som udgangspunkt den strafretlige kompetence, idet tildeling af skibets ret til at føre et lands flag medfører, at skibet i retlig henseende bliver en del af flagstatens territorium, uanset hvor skibet befinder sig.

Dette udelukkede ikke dansk straffekompetence i den konkrete sag, hvor der blev rejst tiltale for overtrædelse af lov om skibes sikkerhed m.v. § 23, som indeholder en bestemmelse om rederansvar for fejl eller mangler, jf. dagældende straffelovs § 6, stk. 2, sammenholdt med anordning nr. 290 af 15. november 1932 om påtale af strafbare handlinger begået om bord i fremmede fartøjer på dansk område.

Henrik Johansen blev ved både Sø- og Handelsrettens dom af 3. december 1992 og Højesterets dom af 22. november 1993 dømt som reder i overensstemmelse med den rejste tiltale.

Det fremgår af Sø- og Handelsrettens præmisser, som tiltrædes af Højesteret, at retten i den forbindelse lagde vægt på, at det var Henrik Johansen, der var bestemmende i økonomisk henseende ved beslutningen om indkøb af skib og valg af det tidspunkt, på hvilket skibet blev indsat.

Det ville være uden betydning for den rejste tiltale og domfældelse, om skibet var USA- eller danskejet.«

**Ad spm. nr. S 216**

Fra justitsministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Søren Søndergaard stillet