



**JUSTITSMINISTERIET**

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget  
Retsudvalget  
Christiansborg  
1240 København K.

Dato: 29. maj 2007  
Kontor: Politikontoret  
Sagsnr.: 2007-150-0361  
Dok.: LVR40490

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 168, som Folketingets Retsudvalg (Alm. del) har stillet til justitsministeren den 18. januar 2007.

Lene Espersen

/

Lene Volke Roesen

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon 7226 8400  
Telefax 3393 3510

[www.justitsministeriet.dk](http://www.justitsministeriet.dk)  
[jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

**Spørgsmål nr. 168 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del):**

”Ministeren bedes oplyse, hvor det i lov om skibes sikkerhed i 1990 fremgik, at denne lov og § 23 beskriver rederens ansvar.”

**Svar:**

Der henvises til pkt. 2 i det notat om Justitsministeriets behandling og vurdering af anmodningerne om genoptagelse af efterforskningen af branden på Scandinavian Star, som blev oversendt til Folketingets Retsudvalg den 13. juli 2006, og hvoraf bl.a. fremgår følgende:

”Henrik Johansen og Ole B. Hansen blev tiltalt for overtrædelse af § 23 i lov om skibes sikkerhed ved som henholdsvis reder og direktør hos samme at have ladet Hugo Larsen føre Scandinavian Star på dansk og norsk søterritorium i rutefart mellem Frederikshavn og Oslo, uden at de på en række nærmere angivne punkter havde sikret, at Hugo Larsen havde mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhvilede ham, navnlig med hensyn til at skibet var i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand, og at arbejdet om bord kunne tilrettelægges således, at det kunne udføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Der blev endvidere nedlagt påstand om, at Henrik Johansen og Ole B. Hansen i medfør af straffelovens § 79 blev frakendt retten til at udøve rederivirksomhed og at disponere over skibe i øvrigt samt til at deltage heri og medvirke hertil under nogen som helst form.

Ved beslutningen om at rejse tiltale lagde anklagemyndigheden vægt på, at forarbejderne til lov om skibes sikkerhed tog højde for, at kompetencen til at træffe de væsentlige afgørelser vedrørende et skib kan ligge hos andre end den, der ejer skibet, herunder hos en person, selv om skibet blev ejet af et selskab. Tiltalen blev rejst mod Henrik Johansen personligt - og ikke mod et selskab - fordi det var anklagemyndighedens opfattelse, at Henrik Johansen, uanset at han ikke personligt var ejer af skibet, måtte anses for at være reder. Denne opfattelse byggede på, at alle væsentlige beslutninger, som en reder træffer, i sagen vedrørende Scandinavian Star blev truffet af Henrik Johansen. Henrik Johansen besluttede således, at der skulle købes et skib. Han besluttede, hvem skibet skulle chartres til og på hvilke vilkår. Henrik Johansen bestemte også, hvor skibet skulle sejle, og hvornår det skulle sejle. Det var således anklagemyndighedens opfattelse, hvilket også blev tiltrådt

af Sø- og Handelsretten, at Henrik Johansen udøvede alle de beføjelser, som en reder udøver.

Straffesagen blev behandlet i Sø- og Handelsretten i København den 6. oktober -3. december 1992, hvor retten afsagde dom i sagen.

Ved Sø- og Handelsrettens dom af 3. december 1992 blev de tiltalte fundet skyldige i overtrædelse af lov om skibes sikkerhed. Straffen blev for Hugo Larsens vedkommende fastsat til hæfte i 60 dage, mens Henrik Johansen og Ole B. Hansen blev straffet med hæfte i 40 dage. Sø- og Handelsretten frifandt Henrik Johansen og Ole B. Hansen for den nedlagte påstand om rettighedsfrakendelse.

Forsvareren for Henrik Johansen gjorde under sagen bl.a. gældende, at Henrik Johansen ikke var reder og derfor ikke havde pligt til at sikre sig, at skibsføreren havde mulighed for at opfylde sine forpligtelser, jf. § 23 i lov om skibes sikkerhed m.v. Det blev således gjort gældende, at tiltalen burde være rettet mod det ansvarlige selskab VR DaNo ApS, jf. lovens § 28, stk. 2, hvorefter der kan pålægges virksomheden som sådan bødeansvar, hvis overtrædelsen er begået af en juridisk person.

Vedrørende Henrik Johansens rolle som reder fremgår følgende af dommens præmisser:

"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 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 Handelsrettens dom blev af de tiltalte anket til Højesteret principalt med påstand om frifindelse og subsidiært med påstand om formildelse.

Ved Højesterets dom af 22. november 1993 blev Sø- og Handelsrettens dom ændret, således at alle tre tiltalte blev straffet med hæfte i 6 måneder, ligesom Henrik Johansen og Ole B. Hansen indtil videre blev frakendt retten til at udøve rederivirksomhed og erhvervsmæssigt at disponere over skibe i øvrigt eller medvirke hertil under nogen som helst form.

I præmisserne for dommen er bl.a. følgende anført:

"Højesteret tiltræder, at § 23, 2. pkt., i lov om skibes sikkerhed i overensstemmelse med reglens ordlyd pålægger rederen en almindelig – strafsanktioneret – pligt til at sikre, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler ham.

Efter det, der af Sø- og Handelsretten er lagt til grund vedrørende tiltalte Henrik Nygaard Johansens beføjelser med hensyn til indkøbet og driften af "Scandinavian Star", tiltrædes det, at han er anset som reder i relation til § 23, 2. pkt.

Højesteret tiltræder af de af Sø- og Handelsretten anførte grunde, at de almindelige bestemmelser om strafferetlig medvirken finder anvendelse i relation til bestemmelsen i § 23, 2. pkt.

[...]

Henrik Nygaard Johansen og Hans Ole Busch Hansen er som henholdsvis reder og rederens nærmeste medarbejder fundet skyldige i overtrædelse af lov om skibes sikkerhed § 23, idet det er anset for bevist, at det burde have stået dem klart, at "Scandinavian Star" den 1. april 1990 og de følgende dage ikke var og ikke kunne være forsynet med en besætning, der var instrueret og indøvet i opgaverne og funktionerne ifølge en sikkerhedsmæssig forsvarlig nødplan, hvorfor de ikke har givet skibsføreren mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhvilede ham. Også disse tiltaltes adfærd vidner om en sådan mangel på ansvarsfølelse for passagerers og besætningsmedlemmers sikkerhed, at Højesteret finder, at deres lovovertrædelser er så grove, at straffen for hver af dem bør bestemmes til de 6 måneders hæfte, der var den maksimale straf på gerningstidspunktet."