

Den næste sag på dagsordenen var:

**18) Forespørgsel nr. F 68:**

**Forespørgsel til justitsministeren:**

»Hvad agter regeringen at foretage sig på baggrund af Jyllands-Postens artikler om »Scandinavian Star« samt støttegruppens afsløringer af, at de dømte redere kun var stråmænd for de egentlige ejere af rederiet?«

Af Tommy Dinesen (SF) og Steen Gade (SF).  
(Forespørgslen anmeldt 23/4 97. Fremme af forespørgslen vedtaget 30/4 97).

**Begrundelse**

**Tommy Dinesen (SF):**

For godt og vel 7 år siden skete den værste skibskatastrofe, der nogen sinde har været i danske farvande. Og de forhør, der gik i gang, drejede sig især om de sprogforskelle, der havde været om bord på »Scandinavian Star«, men de drejede sig også om sikkerheden og om, at søfolkene var dårligt uddannede, især de portugisiske søfolk. Og SF fremsatte her et forslag om, at skibsredere skulle kunne blive retsforfulgt på samme måde, som arbejdsgivere kan, og det var med baggrund i en sag om »Scandinavian Star«. For man havde lavet et lovforslag, hvor virksomhedsejere kunne rammes, hvis de havde gjort noget ulovligt, men hvor søfartsområdet var holdt udenfor. Og samtlige partier i Folketinget stemte for en udvidelse af strafferammen, så den for skibsredere nu kom op på 2 år.

Den videre forhandling om sagerne foregik i FN's Internationale Maritime Organisation, og allerede 2 år efter – hvilket er ret hurtigt – vedtog man her nogle stramninger, især med hensyn til brande på færger.

Og da dommene blev afsagt og de to redere og kaptajnen blev idømt straffe, troede de fleste nok, at sagen som sådan var slut. Men nogle mente selvfølgelig, at dommene var forkerte, at de var for små, og andre mente måske det modsatte.

Støttegruppen for de efterladte fra branden på »Scandinavian Star« begyndte da at arbejde med at finde ud af forskellige ting, som de mente ikke var blevet afklaret under de store forhør, der var her i landet. Og jeg deltog i nogle møder, bl.a. med SF's søsterpartiers søfartspolitiske ordførere på et møde i Norge, og her var der også deltagere fra støttegruppen, og her kom det frem, at man var begyndt at undersøge nogle ting, men at det var meget svært at få svar på

nogle af de spørgsmål, man havde stillet til Justitsministeriet.

Jeg tog så nogle af sagerne op, og der kom så nogle svar, men jeg tror, der gik et halvt års tid, inden støttegruppen fik svar.

Vi havde så de søfartspolitiske ordførere med ved et møde med den daværende justitsminister, og det, som jeg som SF's ordfører på området fremførte, var, at vi i SF mente, at der skulle være en undersøgelse af, om det, som støttegruppen fremførte, var rigtigt, nemlig at de to redere blot var stråmænd og altså ikke de reelle ejere af »Scandinavian Star«.

Og det, som var vores holdning, var, at det ikke skulle være sådan, at offentligheden eller de efterladte på et senere tidspunkt skulle have bare det mindste gran af tvivl om, at der var noget her, der ikke var fuldt belyst, og i det nye år, da regeringen var omdannet, skete der så det, at vi fra SF's side kontaktede den nuværende justitsminister gennem et spørgsmål, men justitsministeren mente altså ikke, at man skulle gå videre i sagen.

Men det mener vi i SF at man skal, og det skal jeg så komme tilbage til efter ministerens besvarelse.

**Besvarelse**

**Justitsministeren (Frank Jensen):**

Branden på »Scandinavian Star« og den frygtelige kendsgerning, at så mange mennesker omkom, står stærkt i erindringen hos os alle, men naturligvis allerstærkest hos dem, der mistede pårørende ved ulykken, eller som selv var om bord på færgen og overlevede. Og det er en sag, som det af indlysende grunde er næsten umuligt at lægge bag sig.

For at kunne forholde sig til forespørgslen er det imidlertid helt nødvendigt at huske på, hvad det var for et efterspil, der fulgte efter ulykken, og ikke mindst er det vigtigt at gøre sig klart, inden for hvilke rammer og på hvilket retligt grundlag de involverede myndigheder handlede.

Jeg vil derfor kort redegøre for sagens omfattende forløb, fortrinsvis med hensyn til de punkter, der især er relevante for debatten i dag:

Straks efter branden natten mellem den 6. og den 7. april 1990 blev der fremsat en anmodning om gennemførelse af en søforklaring til fastlæggelse af alle omstændighederne i forbindelse med branden.

Efter sølovens regler påhviler det skibsføreren eller rederiet at fremsætte begæring om en søforklaring, og i »Scandinavian Star«-sagen var det advokaten for rederiet K/S Scandinavian Star, der fremsatte begæring over for Sø- og Handelsretten i København.

Selskabet K/S Scandinavian Star, der havde fået overdraget skibet »Scandinavian Star« den 30. marts 1990, var ét af selskaberne i en større gruppe af selskaber, der var kontrolleret af Henrik Johansen.

Søforklaringen påbegyndtes den 11. april 1990, men allerede den 10. april blev der indgået en aftale mellem det danske og det norske politi om, hvem der skulle varetage den politimæssige efterforskning i sagen, og hovedansvaret for den videre efterforskning blev tillagt det norske politi, men med tilsagn om, at det danske politi i nødvendigt omfang skulle yde bistand. Det danske politi skulle således efter aftale varetage den videre undersøgelse i spørgsmålet om skibets sødygtighed, redningsarbejdet og lign. og om det mulige ansvar i den forbindelse.

Op få dage efter ulykken blev der endvidere truffet aftale mellem Sverige, Danmark og Norge om at nedsætte et fælles såkaldt Granskningsudvalg, som skulle udnævnes af den norske regering. Granskningsudvalget blev nedsat ved kongelig resolution af 20. april 1990 med en norsk højesteretsdommer som formand. Udvalget fik et meget bredt mandat, der skulle vurdere ulykkens årsag, skibets tekniske standard, udrustning, besætning, drift og redningsberedskab i forhold til gældende regler. Udvalget kunne tage andre forhold op til vurdering, hvis man fandt anledning til det. Granskningsudvalgets rapport, der er på over 200 sider, forelå i januar 1991.

Der blev altså udfoldet meget store bestræbelser for at få klarlagt alle omstændigheder omkring ulykken, umiddelbart efter at den var sket. Det synes jeg er værd at huske på, nu hvor der er gået mere end syv år efter ulykken.

Ser vi herefter nærmere på den straffesag, som blev gennemført her i Danmark mod tre personer, er det meget, meget vigtigt at holde sig for øje, at den strafferetlige vurdering af sagen er sket i forhold til ansvarsreglerne i lov om skibes sikkerhed. Skibsføreren pålægges et ansvar efter lov om skibes sikkerhed. Han skal sørge for, at skibet er i sikkerhedsmæssigt forsvarlig stand, og at arbejdet om bord tilrettelægges således, at det kan udføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Det var efter denne bestemmel-

se, at den norske kaptajn på »Scandinavian Star« blev dømt.

Men mere relevant i forhold til denne debat er rederansvaret efter § 23 i lov om skibes sikkerhed. Ifølge denne bestemmelse skal rederen sørge for, »at fejl eller mangler, som han bliver bekendt med, udbedres, og 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«.

Efter loven er der altså et ansvar for rederen. Hvem er så reder, kan man spørge. Loven indeholder ingen definition. I bemærkningerne til § 23 anføres bl.a. følgende:

»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.«

I forbindelse med straffesagen var der enighed mellem anklagemyndigheden og Søfartsstyrelsen om, at der skulle rejses tiltale mod Henrik Johansen og Ole B. Hansen for overtrædelse af § 23 om rederansvar. Søfartsstyrelsen henlede dengang opmærksomheden på, at begrebet reder foruden den egentlige ejer tillige kan omfatte den, der har dispositionsretten over skibet.

Som bekendt blev Henrik Johansen og Ole B. Hansen fundet skyldige som henholdsvis reder og rederens nærmeste medarbejder både ved Sø- og Handelsrettens dom af 3. december 1992 og ved Højesterets dom af 22. november 1993. Begge blev ved Sø- og Handelsrettens dom idømt hæfte i 40 dage. Højesteret forhøjede straffen til hæfte i seks måneder, den maksimale straf på gerningstidspunktet efter lov om skibes sikkerhed. Henrik Johansen og Ole B. Hansen blev endvidere frakendt retten til at udøve redervirksomhed.

Sø- og Handelsretten har i sin dom udtalt følgende med hensyn til Henrik Johansens stilling som reder:

»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 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

kan gøres noget yderligere strafansvar gældende.

På baggrund af den seneste tids omtale af »Scandinavian Star«-sagen i Jyllands-Posten, hvor der også er beskrevet en række forhold, der efter min opfattelse intet har med ulykken på »Scandinavian Star« at gøre, har jeg tilkendegivet, at hvis nogen er i besiddelse af nyt materiale af betydning for sagen i forhold til det, vi allerede har gennemgået, er jeg naturligvis interesseret i, at de relevante myndigheder får mulighed for at vurdere dette. Det er fortsat min opfattelse.

## Forhandling

### Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil starte med at sige tak til ministeren for besvarelsen. Og så vil jeg godt komme ind på det, der kører gennem hele ministerens tale, nemlig hvad formålet er med at tage denne sag op igen.

Det er ærlig talt ikke med særlig stor glæde, at jeg har gjort det, og vi har naturligvis også diskuteret i SF's folketingsgruppe, om vi skulle gøre det, for det kan altid blive brugt imod i hvert fald politikere, at de gør den slags. Men efter mange års kendskab til og forhandlinger med støttegruppen og til det, de er nået frem til, synes jeg, at det nu er rigtigt, at der foretages en undersøgelse af nogle af de ting, som man har fundet frem til i støttegruppen, på Jyllands-Posten og på Bergens Tidende.

Det gør jeg, fordi jeg synes, der er kommet nogle ting frem, som er uafklarede. Så kan ministeren godt sige, at der ikke er noget nyt i det. Nu har jeg altså fulgt sagen i de syv år, der er gået, siden ulykken skete. Det gør man naturligvis som søfartspolitisk ordfører, og når man har haft en del år i branchen, følger man nok en sådan sag med større interesse.

Første gang, jeg blev stillet over for spørgsmålet om, at de to dømte redere var stråmænd, sagde jeg selvfølgelig til mig selv: Hvad vil de, der står bag det her? Hvorfor vil de undersøge det? Er det ud fra et hævnmotiv? Jeg mener at kende de pågældende så godt i dag, at jeg kan sige, at det er det ikke. Det er, fordi de har fundet ud af noget, og når man leder og søger, finder man selvfølgelig ud af mere og mere.

Og så er det, man har sagt: Hvorfor skulle de to redere være stråmænd? Hvorfor skulle de tage en straf, både fordi sikkerheden om bord

på »Scandinavian Star« ikke var særlig god, og ikke mindst for de 158 døde efter katastrofen. Det, som Jyllands-Posten har afdækket, er i hvert fald nyt for mig, nemlig at Henrik Johansen ikke var reder på daværende tidspunkt. En danskamerikaner Niels Henrik Lund var korresponderende reder, og den pågældende Niels Henrik Lund har hele tiden figureret i det, som både støttegruppen og Jyllands-Posten har fundet ud af. Den pågældende er aldrig blevet afhørt. Hvorfor ikke?

Jeg synes, det er ret alvorligt, at det ikke er sket. Det er hele det edderkoppespind af de sædvanlige bekvemmelighedsflagsstater: Bahama, Bermuda, Liberia og Cayman Islands, som de pågældende opererer fra hele tiden, og det gør de jo kun ud fra, at de ikke har rent mel i posen.

Jeg synes også, det er flot gjort af de journalister, der nu har gennemgået 20.000 sider og brugt et halvt års journalistisk arbejde på at gennemarbejde sagen. Jeg har læst det meste af det, de har lavet, igennem, og jeg synes, det er flot gjort. Men hvem ejede så SeaEscape? Hvordan var ejerforholdet? Det er uafklaret, og det er derfor, man kommer frem til, at når Henrik Johansen bl.a. har taget skylden eller knaldet, kan man jo sige, sammen med Ole B. Hansen, er det, fordi – det står der i hvert fald i avisen – de havde solgt Vognmandsruten for 250 mio. kr. og havde travlt med at skaffe et skattefradrag på 40 mio. kr. Det kunne man kun få, hvis man stod som ejer af »Scandinavian Star«.

Det synes jeg ærlig talt er grove ting, og det har jeg ikke vidst før. Hvis ministeren har vidst det, eller hvis de andre ordførere her har vidst det, har de i hvert fald været klogere end jeg på dette område.

Sagen er jo også, at hvis det ikke er Henrik Johansen, der står som ejer, er det nogle dansk-amerikanere og andre. Det peges der også på i artiklerne. Og hvad var erstatningen så blevet for de efterladte og de overlevende? Det var blevet nogle helt andre summer end dem, man er endt på i dag, for amerikanerne har jo tradition for, at det er helt andre summer, man taler om på dette område.

Vi ved godt, at der er noget, der hedder forældelsesfrist, men derfor kunne man godt lave en undersøgelse, således at offentligheden, de overlevende og de efterladte i hvert fald havde den opfattelse, at der ikke er noget, der ikke er undersøgt i denne sag, uanset om man kan rejse en straffesag mod dem, der er skyldige i denne

sag, hvis det er rigtigt, at de to dømte redere er stråmænd.

På vegne af SF, Fremskridtspartiet, Enhedslisten og Dansk Folkeparti skal jeg fremsætte følgende:

### Forslag om motiveret dagsorden

»Det pålægges regeringen

- at foretage en undersøgelse af, om de to dømte redere var de egentlige ejere af »Scandinavian Star«,
- at fremsætte et lovforslag inden slutningen af 1997, der åbner mulighed for forlængelse af forældelsesfristen i særlig grove tilfælde,
- at iværksætte krav til alle danskejede skibe om at offentliggøre ejer kredsen bag skibene til Søfartsstyrelsen.

Herefter går Folketinget over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 112).

Det sidste er noget, der har været diskuteret meget i Norge, og her har man, så vidt jeg er orienteret, vedtaget, at det vil man gøre, og det er vist meningen, at det på et senere tidspunkt skal diskuteres i Nordisk Råd. Men vi synes selvfølgelig, at Folketinget her bør gå foran.

Når vi mener, at forældelsesfristen i særlig grove tilfælde skal udvides, hænger det selvfølgelig sammen med, at der er mange, der ikke har kunnet forstå – og det må vel også være læren af det her – at hvis der er nogle, der ikke er blevet dømt, fordi der er stråmænd som måske i dette tilfælde, kan man på et senere tidspunkt få fat i dem og få dem dømt.

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (Se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

**Justitsministeren (Frank Jensen):**

Det er lidt utraditionelt, at ministeren beder om ordet umiddelbart i forlængelse af, at ordføreren for forespørgerne har haft ordet og oplæst et forslag om motiveret dagsorden, men det gør jeg, fordi denne sag er kompliceret at forhandle i Folketinget, ikke alene på grund af tidsaspektet, men på grund af de mange forskellige lag, der indgår i den.

Grunden til, at jeg tager ordet nu, er for allerede nu at tilkendegive regeringens holdning til

de punkter, som ordføreren for forespørgerne har oplyst i sin dagsorden.

Det første synspunkt, der gøres gældende i den første pind i SF's forslag om motiveret dagsorden, lyder: »Det pålægges regeringen at foretage en undersøgelse af, om de to dømte redere var de egentlige ejere af »Scandinavian Star«.«

Til det er der at sige, at den strafferetlige vurdering af sagen i Danmark er sket i forhold til ansvarsreglerne i lov om skibes sikkerhed. Efter lov om skibes sikkerhed er der et ansvar for rederen. Henrik Johansen og Ole B. Hansen blev fundet skyldige ved to retsinstanter for overtrædelse af rederansvaret og blev idømt maksimumstraf efter de dagældende regler. Den endelige afklaring af, hvorvidt ejendomsretten i civilretlig henseende var overgået til et selskab ejet eller administreret af Henrik Johansen, var således ikke afgørende i forhold til det strafferetlige ansvar efter lov om skibes sikkerhed.

For så vidt angår erstatningen, blev der ifølge rapporten fra det norske Granskningsudvalg indgået en forligsmæssig aftale med forsikrings-selskabet Skuld, som blev accepteret af stort set alle de overlevende og pårørende. Ifølge de foreliggende oplysninger indgik en overlevende under en senere voldgiftssag et forlig med forsikrings-selskabet.

Ifølge Jyllands-Postens artikler valgte de overlevende og pårørende efter samråd med deres norske advokat ikke at gennemføre en straffesag mod selskabet SeaEscape i USA. Der ses herefter ikke at være noget klart formål med på nuværende tidspunkt at iværksætte yderligere undersøgelser med henblik på at få fastslået ejerskabet af »Scandinavian Star« på ulykkes-tidspunktet.

Den anden pind i SF's dagsorden lyder: »Det pålægges regeringen at fremsætte et lovforslag inden slutningen af 1997, der åbner mulighed for forlængelse af forældelsesfristen i særlig grove tilfælde.«

Her vil jeg gerne sige, at de almindelige regler om strafferetlig forældelse findes i straffelovens § 99. Som hovedregel afhænger forældelsesfristen længde af strafferammen i overtrædelsesbestemmelsen. Således er forældelsesfristen to år, når der ikke er hjemlet højere straf end fængsel i et år for overtrædelsen, mens forældelsesfristen er fem år, når der ikke er hjemlet højere straf end fængsel i fire år.

Der forekommer dog tilfælde, hvor spørgsmålet om forældelse skal bedømmes efter reg-

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 ejer kredsen 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

blev pålagt af Stortinget at komme med forslag til en sådan ordning, ikke allerede har gjort det.»

Det er altså regeringens klare opfattelse, at vi ikke kan stemme for den af SF foreslåede dagsorden.

#### **Erhvervsministeren (Jan Trøjborg):**

Når jeg tager ordet i denne meget alvorlige debat, der er rejst på baggrund af en meget tragisk ulykke, skyldes det ikke, at justitsministeren ikke har svaret fyldestgørende på de spørgsmål, der er rejst af SF i dagsordenen, men at jeg meget gerne vil benytte lejligheden til at forfølge den linje, som Folketinget har fulgt i de år, hvor vi har diskuteret denne meget tragiske sag.

Hr. Tommy Dinesen har jo været en af de ordførere, som har beskæftiget sig mest med spørgsmålet om, hvordan vi kan undgå, at en sådan tragisk situation kan opstå endnu en gang. Jeg vil blot tilføje, at der er to ting, som jeg synes, vi som lovgivere bør være opmærksomme på og bruge vores kræfter på.

For det første er det spørgsmålet om at forbedre skibssikkerheden. Det er det helt afgørende spørgsmål: Hvordan kan vi undgå, at en sådan situation opstår igen? Eller måske mere præcist: Hvordan kan vi gøre, hvad der er menneskeligt muligt, for at en sådan tragisk ulykke ikke sker igen? Det er det ene.

Det andet er: Når en sådan tragisk ulykke er sket, hvordan kan man så bedst varetage de efterladtes interesser? Det kan man ved at se på ansvarsspørgsmålet. Justitsministeren har redegjort for, hvor kompliceret den pind i SF's dagsorden, der handler om at se på ejerkredsen, er, og hvor lidt udbytte der vil være af at gennemføre foranstaltninger i så henseende. Men det, der er vigtigst, er selvfølgelig også, at vi sikrer i tilfælde af ulykker, at der er en forsikring, at der er ansvarsdækning for en sådan ulykke.

Med hensyn til forbedring af skibssikkerheden er det vigtigt at nævne, at der er gennemført en lang række tiltag, som vi har stået bredt bag ved i Folketinget, der har været bred opbakning til at gennemføre disse forslag.

Af de vigtigste ændringer, der er gennemført i Danmark, kan jeg nævne skærpede krav vedrørende brandudstyr, krav om optælling og registrering af passagerer og sprogkrav til besætningen, ligesom der er indført krav om forhåndsgodkendelse af udenlandske passagerskibe, der indsættes i regelmæssig fart på danske havne. Der er altså gennemført nogle ganske

omfattende initiativer ikke mindst på baggrund af den debat, der har været i Folketinget.

Endvidere kan jeg nævne, at der er etableret en særlig gruppe af skibsinspektører i Søfartsstyrelsen til gennemførelse af en skærpet kontrol med passagerskibe, ligesom der bliver stillet krav om, at der på hver enkelt passagerfærge skal findes en godkendt retningsplan, som er udarbejdet i samarbejde med eftersøgnings- og redningsmyndigheder.

Herudover er der gennemført en lang række tiltag på internationalt niveau, der skærper sikkerhedskravene for passagerskibe. Det drejer sig om ekstra brandsikring af eksisterende passagerskibe og om skærpede konstruktionsmæssige krav til nye passagerskibe, vedtagelse af den internationale kodeks for sikker skibsdrift og gennemførelse af denne for passagerskibe og indførelse af kontrol med den virksomhed, som udføres af klassifikationsselskaberne.

Det kan godt være, at det, jeg siger, er lidt teknisk, men jeg tror, de ordførere, der har beskæftiget sig med området i ganske lang tid, er helt klar over denne indsats, der er ydet i de senere år.

Det vil altså sige, at vi hidtil har koncentreret os om at gøre alt, hvad vi kan, for at undgå, at en sådan situation kan opstå igen, en sådan tragisk ulykke kan hænde igen.

Dernæst til spørgsmålet: Hvad så, hvis uheldet er ude, hvis der alligevel bliver tragiske konsekvenser af manglende opfyldelse af sikkerhedsbestemmelserne, og der sker en søulykke? Ja, så er det vigtigste vel at sørge for, at der er mulighed for erstatning til de efterladte. Det kan man ikke garantere ved, at man kender ejerforholdene til et sådant skib. Som bekendt skal der være noget at udbetale sikkerheden fra. Der skal være forsikring, reassurance, eller også skal der være tilstrækkeligt med egenkapital i det selskab, som ejer det skib, der bliver udsat for en ulykke.

Det, vi kan gøre for at sikre de efterladte bedst muligt, vil være at få gennemført krav om obligatorisk ansvarsforsikring for passagerskibe, således at der kan sikres passagerer erstatning ved ulykker. Der foregår et arbejde i IMO-regi, altså i FN's internationale maritime organisation, med henblik på at sikre, at der kan gennemføres en sådan obligatorisk ansvarsforsikring, der sikrer passagerer på færgerne erstatning ved ulykker, uanset hvilket flag skibet fører. Danmark arbejder meget intenst på, at vi får gennemført et sådant forslag, vi arbejder meget intenst på, at det skal lykkes.

Jeg mener hermed, at vi med hensyn til det fremadrettede arbejde kan sige, at vi har fulgt nøje op på de gode råd, den vejledning, som Folketinget har givet regeringen på baggrund af den meget tragiske ulykke.

(Kort bemærkning).

**Søren Søndergaard (EL):**

Justitsministeren anlagde den vinkel på det, at udgangspunktet, når man skulle snakke forlængelsesfrister, skulle være strafferammen, og det er jo selvfølgelig et udmærket udgangspunkt, men det, som er det interessante i denne her sag, er jo, og det er fuldstændig uforståeligt for almindelige mennesker, at strafferammen, lige så snart vi er ude på søen, er mindre end i alle andre tilfælde.

Hvis vi f.eks. tager straffelovens § 252, står der:

»Med hæfte eller med fængsel indtil 4 år straffes den, der for vindings skyld, af grov kådhed eller på lignende hensynsløs måde måder volder nærliggende fare for nogens liv eller før-lighed.«

Det er vel ret beset, hvad der skete på »Scandinavian Star«. I land har man en strafferamme på fire år, men lige så snart man er ude på søen, så er der ikke en strafferamme på 4 år. Den er blevet sat op efter ulykken og kommet op på 2 år, dvs. halv pris, hvis bare det, man laver, foregår ude på søen.

Og bl.a. derfor er det selvfølgelig vigtigt også at kigge på forældelsesfristerne. Ministeren siger, at der ikke er grund til at forlænge forældelsesfristerne, fordi tingene jo hurtigt kan oplyses; men det er der jo ikke noget der tyder på. Foreløbig er der jo gået 7 år, og vi får stadig væk nye oplysninger frem, bl.a. fordi meget tyder på, at de mennesker, der kunne oplyse noget, ikke ønsker at oplyse noget, fordi de er stråmænd. Og derfor kan vi jo have situationer, hvor sandheden bliver skjult i ganske lang tid, fordi folk for vindings skyld undlader at oplyse sandheden.

Og så synes jeg altså også lige, det skal tilføjes, når ministeren siger, at tingene hurtigt kan oplyses: Hvis nu der kommer nye oplysninger frem, som gør, at politiet synes, det var hensigtsmæssigt at snakke med Ole B. Hansen, hvordan er så de aktuelle muligheder for det?

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Til erhvervsministeren kan jeg sige, at jeg kender selvfølgelig godt de ting, der er ved at ske, og SF har bakket op om dem hele vejen, når det drejer sig om sikkerhed og alt det dér.

Jeg kan så ikke lade være med at tilføje, at det er da rigtigt, men der er da også nogle ting, der går i den gale retning. Man kan tage Scandlines, som gud hjælpe mig har en minister som eneaktionær. Cat-Link er en del af Scandlines. Den katamaranfærge, der for nylig sejlede en fiskerbåd ned, er hjemskrevet i Singapore; det er helt uhørt. Scandlines har færger, der sejler under Bahamasflag mellem Gedser og Rostock. Det er helt uhørt, at statens selskaber, selv om de er omdannet til aktieselskaber, kan gøre den slags ting for at omgå reglerne.

Nogle plader, der var om bord i »Scandinavian Star«, er nu forbudt med baggrund i, at de udvikler røggasser. Men Scandlines har en færge, der sejler mellem Dragør og Limhamn, som har de dér plader, og fordi man ikke vil bygge den om for en 10-15 mio. kr., så sejler den under svensk flag.

Så det er rigtigt, at der sker nogle ting, men Scandlines er de værste banditter til at omgå de love, der er, for det, der er gennemgående to steder, er Bahamasflag, bekvemmelighedsflag. Det er jo det, man gemmer sig under, når man ikke har rent mel i posen.

Jeg ville også godt have sagt noget til justitsministeren, men det må jeg så vente med til senere, kan jeg se på formanden.

**Justitsministeren (Frank Jensen):**

Jeg forstod, at hr. Søren Søndergaard gerne ville vide, hvor en af de personer, der blev dømt ved Højesteret, nemlig Ole B. Hansen, befinder sig.

Ole B. Hansen er, så vidt det er oplyst for mig, bosiddende i Spanien og har ikke afsonet den idømte straf. Justitsministeriet har den 7. januar 1997 i medfør af den europæiske konvention af 13. december 1967 om udlevering af lovovertrædere anmodet de spanske myndigheder om, at Ole B. Hansen udleveres til straffuldbyrkelse i Danmark. Justitsministeriet har samtidig subsidært anmodet de spanske myndigheder om at overtage fuldbyrdelsen af den idømte straf, jf. herved den europæiske konvention af 28. maj 1970 om straffedommes internationale retsvirkninger.

Den subsidiaire påstand skal ses i lyset af, at det af art. 2 i konventionen om udlevering af



lovovertrædere fremgår, at der udelukkende er pligt til at udlevere, hvor den forbrudelse, for hvilken der begæres udlevering, har en strafferamme på mindst 1 år. Det fremgår dog hverken af konventionen eller af den forklarende rapport til Kommissionen, om strafferammekravet skal være opfyldt på gerningstidspunktet eller på tidspunktet, hvor udlevering begæres, ligesom forarbejderne til udleveringsloven ikke giver fortolkningsbidrag vedrørende spørgsmålet.

På baggrund heraf er det op til de spanske myndigheder at afgøre, hvorvidt man i det konkrete tilfælde finder, at konventionens betingelser for udlevering er opfyldt. Det skal bemærkes, at Justitsministeriet endnu ikke har modtaget svar fra de spanske myndigheder, hvorfor man i skrivelse af 14. april 1997 har bragt sagen i erindring over for de spanske myndigheder.

Og så var der fra ordføreren for forespørgerne i det første indlæg et spørgsmål vedrørende Niels Erik Lund. Nu da jeg er på talerstolen, vil jeg gerne prøve at bidrage lidt til at klarificere det spørgsmål, som også har været rejst i Jyllands-Postens artikler.

Jyllands-Posten har gjort gældende, at Niels Erik Lund burde have været afhørt af politiet i forbindelse med efterforskningen af »Scandinavian Star«-sagen. Ifølge Jyllands-Posten var Niels Erik Lund i et internationalt skibsregister opført som såkaldt disponerende skibsreder for »Scandinavian Star« på ulykkestidspunktet.

Dansk politi skulle som bekendt undersøge spørgsmålet om skibets sødygtighed, redningsarbejde og lignende og et muligt strafansvar i den forbindelse, hvilket jeg har redegjort for tidligere.

Politimesteren på Frederiksberg har bekræftet, at Niels Erik Lund ikke blev afhørt af politiet. Politimesteren har oplyst, at man ikke fandt grundlag for at afhøre Niels Erik Lund, idet man ikke anså ham for relevant i forhold til rederansvaret i lov om skibes sikkerhed.

Højesterets dom i »Scandinavian Star«-sagen viser, at rederansvaret efter lov om skibes sikkerhed påhviler den, der reelt driver skibet. Søfartsstyrelsen har til brug for denne forespørgselsdebat oplyst, at styrelsen ikke finder det sandsynliggjort i Jyllands-Postens artikel, at der på ulykkestidspunktet var andre personer, der reelt forestod skibets drift.

Justitsministeriet kan tilslutte sig denne vurdering. Det bemærkes i den forbindelse, at artiklerne ikke nærmere angiver, hvilken indflydelse Niels Erik Lund skulle have haft på ski-

bets drift på ulykkestidspunktet. Det er baggrunden for vores vurdering.

(Kort bemærkning).

**Tom Behnke (FP):**

Arbejdsfordelingen var jo, at Danmark skulle stå for undersøgelsen i forhold til, hvem der var ejer, og hvem der var reder, hvorimod man i Norge tog sig af den del af undersøgelsen, der handlede om forløbet af selve katastrofen.

Ikke desto mindre ser vi, at ministeren tidligere i et svar til Retsudvalget henviser til den norske undersøgelse, når ministeren skal udtale sig om, hvem der var ejer, og hvem der var reder, altså henviser til en rapport, der egentlig slet ikke burde behandle det pågældende spørgsmål.

Det er betænkeligt. Det er betænkeligt, at man henviser til den rapport, når det endda er understreget, at det ikke var en del af den norske undersøgelse at finde ud af, hvem der var ejer, og hvem der var reder. Man har lige perifert været inde på det, og det er ikke undersøgt til bunds.

Når ministeren siger, at der savnes formål for yderligere undersøgelse, så er det jo ikke korrekt, for det er ikke kun interessant, hvem der var reder. Rederen er interessant i forhold til det strafferetlige ansvar, men det er sandelig også interessant at få fundet ud af, hvem der var den reelle ejer af det pågældende skib, for ejeren er interessant i forhold til erstatningsansvaret. Derfor vil jeg godt høre, om det ikke er tilstrækkeligt til, at man går videre med undersøgelsen?

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Når jeg tager det med bekvemlighedsflagene op, så hænger det selvfølgelig sammen med, at jeg også stillede et spørgsmål efter »Scandinavian Star«-ulykken, hvor jeg spurgte den pågældende minister, hvorledes forholdene var med hensyn til forsikringer, hvis de var hjemskrevet under Bahamas. Det har jeg ikke kunnet få noget svar på.

Som industriministeren var inde på før, prøver man nu på at lave nogle fælles regler; men det er svært at lave fælles regler med Bahamas og Liberia, og hvad de nu hedder.

Men det, som den her sag kommer til at ende med, kan jeg forstå på det hele, er, om der er nyt i sagen. Og så siger justitsministeren nu, at man ikke vil undersøge, om Niels Erik Lund har været reder. Jeg mener godt, man kunne under-

søge den slags ting, simpelt hen bare for at få fred, således at de her ting ikke kører videre. Det er ærlig talt det, der er mit ærinde i denne her sag.

Tag dog en undersøgelse af de her ting – det er jo ikke noget, der koster noget – og så lad os blive fri for alt det dér, der vil køre i fremtiden. Lad os tage en ordentlig undersøgelse.

Om tre år er der et tv-selskab, der roder op i det hele igen, og så er der nogle ministre, der bliver krævet til regnskab, og så kan man sige: Hvorfor undersøgte de det ikke dengang? Og de må svare: Nej, det var ikke nødvendigt.

Det er at forhindre det, der er mit ærinde. Det er for at forhindre, at den slags ting kommer op, og vi får gentagelserne. Det synes jeg ærlig talt er ret fornuftigt.

(Kort bemærkning).

**Søren Søndergaard (EL):**

Jeg takker ministeren for den interessante gennemgang af Ole B. Hansens udeblivelseshistorie fra den straf, han blev idømt. Jeg synes jo bare, det bekræfter én ting, nemlig lige præcis, at det i modsætning til, hvad ministeren siger, ikke altid er så let at få tingene hurtigt opklaret, for en af dem, som det kunne være interessant at snakke med i denne her sag, sidder altså nede i Spanien.

Og derfor bliver jeg jo altså nødt til igen at stille spørgsmålet til ministeren: Hvilke muligheder har der været i det sidste halve år for at komme i kontakt med Ole B. Hansen og få ham til at bidrage til en opklaring, hvis det var det, man ønskede?

Problemet er, at vi kommer til at se de her sager, som meget hurtigt bliver forældede, fordi de folk, som bliver betalt for at være stråmænd, selvfølgelig vil placere sig et sted i verden, hvor man ikke hurtigt kan komme i kontakt med dem. Og så vil tingene kunne tage lang tid, og derfor er det et ualmindelig godt forslag, som ligger i dagsordenen, om, at man forlænger forældelsesfristen.

**Justitsministeren (Frank Jensen):**

Jeg forstod på hr. Tom Behnkes indlæg, at det var odiøst at henvise til granskningsudvalgets rapport, når det drejer sig om spørgsmålet om de civile retlige forhold omkring ejerskabet.

Jeg beklager, at hr. Tom Behnke har det synspunkt, men jeg er ikke overrasket, for jeg har set i den avis, Jyllands-Posten, der har behandlet det her spørgsmål, at hr. Tom Behnke jo også mente, at Justitsministeriet eller min forgænger

som justitsminister skulle have vildledt Folketinget ved at sende en samlet beskrivelse til Folketinget af den del af granskningsrapporten, der vedrører det her, og ikke blot en summarisk konklusion på det spørgsmål.

Det er sjældent, at jeg har oplevet noget lignende: at det, når en minister – og det var altså min forgænger – har sendt et helt kapitel over, der vedrører det spørgsmål, kan give anledning til, at han efterfølgende beskyldes for at have vildledt Folketinget, fordi man ikke har taget det sted med, hvor konklusionen og den summariske konklusion stod.

Det overrasker mig ikke, at hr. Tom Behnke vælger den tilgang, for jeg har set mange, synes jeg, ikke særlig berigende udtalelser fra hr. Tom Behnke til pressen om den her sag. Det har åbenbart mere været et ønske om at prøve at spille det almindelige politiske spil end om at bidrage til opklaring af nye forhold, der har gjort sig gældende i sagen.

Det, det drejer sig om, er det civile retlige spørgsmål om ejerskabet. Der står det jo klart, at skibet var overdraget fra SeaEscape til de nye ejere den 30. marts 1990, men der har ikke fundet nogen betaling sted på det tidspunkt.

Men spørgsmålet er, hvilken betydning det her civile retlige spørgsmål har. Hr. Tom Behnke mener, at det har en betydning i forhold til erstatningsansvarbestemmelserne. Jeg medgiver gerne, at det kan det have, men i denne sag indgik de overlevende og de efterladte sammen med deres norske advokat et forlig med det norske forsikringssselskab Skuld om erstatningsudbetalingerne, og de ønskede ikke at føre erstatningsansvarssagen mod SeaEscape i USA.

Erstatningsansvarsspørgsmålet og erstatningsspørgsmålet er ikke noget, nogen dansk myndighed har været involveret i, vil jeg sige til hr. Tom Behnke og også til ordføreren for forespørgerne, der mener, at denne sag vil have betydning for kommende ministre eller ministre, der måtte sidde tilbage med – sådan forstod jeg det – nærmest et retligt ansvar.

Jeg vil gerne sige til ordføreren for forespørgerne, hr. Tommy Dinesen, at jeg har svært ved at se det. Hvad er det, der skulle bevirke, at nogen minister skulle ifalde et retligt ansvar i denne sag? Spørgsmålet om erstatning er afgjort i Norge med forlig, og spørgsmålet om strafansvar er afgjort ved to danske retsinstanser, Sø- og Handelsretten og Højesteret. Det er politieforsket af politiet på Frederiksberg.

Der skal alligevel noget til, at man fra Folketingets talerstol tilsidesætter Højesterets afgørelse, Sø- og Handelsretten og politiets efterforskningsarbejde. Jeg siger ikke, at der ikke kan være oplysninger, der ikke har fremgået, men der skal alligevel noget til uden nogen bevisførelse bare at sige: Ja, men der kan være en helt anden eller tredje eller fjerde, som burde have været afhørt og burde være dømt i den sag.

Jeg tror, hr. Tommy Dinesen er bekendt med både politiets efterforskningsarbejde og med, at hvis politiet skal få en domfældelse ved to retsinstanser, hvoraf den ene endda er Højesteret, kræver det et ganske godt forudgående arbejde.

Jeg synes, at de, der mener at kunne kritisere de domfældelser, der har fundet sted, må kunne komme frem med noget nyt, der skulle gøre det materielt interessant at sætte en ny undersøgelse i gang. Det er ikke nok, at der er en avis, der nu 7 år efter tager sagen op – det skal jeg ikke kritisere den for – og jeg synes ikke, der er kommet noget frem på nuværende tidspunkt, der betinger, at vi skulle sætte en undersøgelse i gang.

(Kort bemærkning).

**Tom Behnke (FP):**

Er ministeren enig i, at vi som folkevalgte medlemmer af Folketinget her på Christiansborg har et ansvar for at sikre, at alle aspekter af »Scandinavian Star«-katastrofen bliver undersøgt til bunds? Hvis ministeren er enig i, at alle aspekter skal undersøges til bunds, så må ministeren også være enig i, at vi ikke kan stoppe her, men at der er ting, der bør undersøges nærmere.

Og det er jo lige præcis dér, hvor jeg, som ministeren siger, finder det odiøst, at Danmark henviser til en norsk rapport. Ja, det gør jeg, fordi det norske granskningsudvalg ikke havde til opgave at fastslå ejerskabet og rederiskabet i forhold til »Scandinavian Star«. Det fremgår klart og tydeligt af den norske rapport, at det ikke var en del af deres opgave. De var meget i tvivl om, hvem der var den reelle reder, og hvem der var den reelle ejer, men var ikke gået mere i dybden med spørgsmålet, fordi det ikke var en del af den norske opgave at gøre det.

Når man så spørger den danske regering, hvem der var reder, og hvem der var ejer, så henviser regeringen til den norske undersøgelse i stedet for selv at undersøge spørgsmålet. Det er det, der er problematisk.

Med hensyn til min påstand om, at Folketingets Retsudvalg er blevet vildledt, skal jeg vende tilbage til det i min ordførertale, for det vil

tage længere tid, end en kort bemærkning må være.

**Formanden:**

Så er det justitsministeren, og derefter går vi videre i ordførerrækken til hr. Poul Andersen.

**Justitsministeren (Frank Jensen):**

Nu kører det altså lidt rundt for hr. Tom Behnke.

Spørgsmålet om rederansvar blev afklaret ved domstolsprøvelsen. Der var to personer, der blev dømt for rederansvar ifølge den lovgivning, der er gældende i Danmark, så jeg forstår ikke, hvorfor hr. Tom Behnke siger, at det kan der ikke gives svar på. Det er der jo givet svar på. Jeg har givet det også her i dag. Der er jo givet svar på det, fordi de to pågældende blev dømt for rederansvar. Henrik Johansen og Ole B. Hansen blev dømt henholdsvis som reder og rederens nærmeste medarbejder.

Derudover er der det civile retlige spørgsmål om ejerskab. Det har, som jeg har redegjort for, ingen betydning for, hvem der var ansvarlig for førelse af skibet; det var de to, der besad rederansvaret, som blev dømt, som fik maksimumstraf og blev dømt til ikke i fremtiden at måtte have med redervirksomhed at gøre. Det er sagens kerne, når det drejer sig om det strafferetlige.

Så er der det, der knytter sig til erstatningsansvar. Det er der altså ingen dansk myndighed, der har været involveret i, som følge af at der blev indgået et frivilligt forlig mellem parterne, og de overlevende og efterladte ønskede ikke, som det er oplyst for os efterfølgende, at gøre et erstatningsansvar gældende i USA mod SeaEscape.

Men det er altså ikke noget hverken Justitsministeriet, Rigsadvokaten, Frederiksberg Politi, Sø- og Handelsretten eller Højesteret har været involveret i, for man respekterer, hvis der indgås et forlig.

**Poul Andersen (S):**

Jeg synes, det var en god redegørelse, justitsministeren fremlagde om opfølgningen på den tragiske ulykke med »Scandinavian Star«. Det er vores opfattelse, at sagen er blevet fulgt op ikke kun i Justitsministeriet, men også i Erhvervsministeriet, af skiftende regeringer og ministre.

Der har været mange henvendelser i sagen fra enkeltpersoner og fra støttegruppen, henvendelser, som er blevet behandlet og undersøgt

seriøst og konstruktivt i ministerierne og diskuteret med partiernes ordførere, ud fra ønsket om at få sagen fuldt belyst. Der er fulgt op på sikkerheden til søs, nationalt og internationalt. Strafferammen er skærpet. Repræsentanter for støttegruppen har gennemgået straffesagens akter i Justitsministeriet og afholdt møde med justitsministeren i december 1996.

I Socialdemokratiet mener vi, at alle aspekter i en sådan sag selvfølgelig skal undersøges, og det er blevet og bliver gjort. Svarene fra ministeren til forespørgerne med baggrund i Jyllands-Postens artikel viser, at tingene undersøges ikke kun i ministeriet, men at også Rigsadvokaten inddrages.

Vi er enige med ministeren i, at hvis nogen er i besiddelse af nyt materiale af betydning for sagen ud over det, der allerede er gennemgået, bør de relevante myndigheder vurdere det, ikke mindst af hensyn til de efterladte, og at sagen skal behandles på en ordentlig måde i respekt for de omkomne og deres efterladte.

Jeg skal på Socialdemokratiets og Det Radikale Venstres vegne fremsætte følgende:

### Forslag om motiveret dagsorden

»Folketinget tager justitsministerens redegørelse til efterretning og noterer sig ministerens udtalelse om, at eventuelt nyt materiale af betydning for sagen vil blive forelagt de relevante myndigheder til vurdering.

Herefter går Tinget over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 113)

#### Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (Se ovenfor). Også dette dagsordensforslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

**Tom Behnke (FP):**

Justitsministeren svarede ikke på mit spørgsmål, men jeg er glad for, at hr. Poul Andersen så svarer på det.

For det, jeg står med her, er et brev, som er sendt til en af de overlevende fra katastrofen, og det er underskrevet »Poul Nyrup Rasmussen«. Det er skrevet den 21. november 1990, og vor nuværende statsminister skriver:

»Vi har som folkevalgte her på Christiansborg også et ansvar for at sikre, at alle aspekter af

»Scandinavian Star«-katastrofen bliver undersøgt til bunds.«

Det var jo nemt nok at sige, så længe hr. Poul Nyrup Rasmussen var menigt folketingsmedlem, men det kniber lidt, når han så får regeringsmagten og endda sidder som statsminister, at realisere det, han lovede de pårørende og de overlevende fra katastrofen.

For sagen er jo, at hvis man skal undersøge alle aspekter, skylder man så ikke også at undersøge, hvem der var de reelle ejere? Er det ikke en del af »alle aspekter«? Er det bare ligegyldigt? Er det ikke et aspekt i forhold til den katastrofe, der fandt sted?

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Man kan nogenlunde regne ud, hvilke ordførere og hvilke partier der vil stå bag den dagsorden, der er foreslået her.

Men jeg kunne da godt tænke mig at spørge både hr. Poul Andersen og de ordførere, der kommer efter, om det er sådan, at de pågældende ordførere vidste, at Niels Erik Lund havde været korresponderende reder for »Scandinavian Star« og ikke blev afhørt, at Henrik Johansen måske ikke var ejer på ulykkestidspunktet – og om dette kan have fået betydning for de overlevendes og efterladtes erstatninger – og at det var afgørende for Henrik Johansen at stå som reder og få et skattefradrag på 40 mio. kr.?

Det kom i hvert fald bag på mig, da jeg læste det i Jyllands-Posten.

Nu ved jeg godt, at det her dagsordensforslag jo er det, man kalder en afværge-dagsorden, og der vil sikkert ikke komme noget nyt frem, men så kan man sige, at man tager det op, hvis der kommer noget nyt frem.

Jeg mener, der er noget nyt i det her, uanset hvad justitsministeren siger. Jeg vil også godt spørge justitsministeren om, om det er noget, justitsministeren har vidst i længere tid, end jeg har vidst det, nemlig først efter at det kom frem i Jyllands-Posten?

(Kort bemærkning).

**Søren Søndergaard (EL):**

Synes Socialdemokratiets ordfører ikke, at det er et problem, at forældelsesfristen i forskellige former for stråmandskriminalitet, hvor man så at sige ansætter nogle folk til at tage skraldet, kun er 5 år? Synes Socialdemokratiets ordfører ikke, at det er et problem? Det er jo netop i den type sager, at de, der virkelig ved noget om

sagen, vil gøre alt for at holde det skjult for offentligheden.

Hvad er problemet for Socialdemokratiet i at støtte, at forældelsesfristen forlænges? Det spørgsmål kunne jeg godt tænke mig at få et svar på fra Socialdemokratiets ordfører.

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Der er mange Poul'er, og jeg er ikke Poul Nyrup, og det var ham, der havde skrevet det pågældende brev. Men jeg vil gerne sige, at netop denne sag har Socialdemokratiet været med i under skiftende regeringer, men der var en konservativ minister, da denne tragiske ulykke skete.

Det har hele tiden været vores opfattelse, at tingene skal undersøges til bunds. Hvor er så det, vore synspunkter skiller, hr. Tom Behnke? Det er, at vi mener, det skal være relevant materiale. Man skal ikke foregøgle nogle efterladte, at der kan gøres mere. Derfor er vores dagsordensforslag her i dag relevant materiale til vurdering hos myndighederne. Det er på den baggrund, at vi fremsætter vores forslag til dagsorden.

Jeg vil gerne sige, at for mig er det lige så rigtigt, at det er den ansvarlige reder, den pågældende, der driver virksomheden, der bliver straffet, som det er den i en hvilken som helst anden privat virksomhed, der har ansvaret for den daglige drift, der også straffes. Det er det, der er essensen i lovgivningen.

Så kan man diskutere forældelsesfrist. Jeg mener, at Justitsministeriet har grebet denne sag utrolig seriøst an. Man har foretaget en helt ekstraordinær vurdering af det her, efter at der har været et møde med pårørendegruppen, følgegruppen, som udkæmper dette slag her for de efterladte, og den er blevet vurderet.

Jeg mener, at vi politisk har gjort alt – og selvfølgelig også skulle gøre alt – for at få fulgt denne sag op. Jeg vil ikke foregøgle nogle mennesker, at der kan gøres mere, hvis der ikke er hold i det. Det synes jeg man skylder dem.

(Kort bemærkning).

**Tom Behnke (FP):**

Jamen det er jo reelt nok, at man kan stå her og sige, at alle aspekter ikke er alle aspekter. Hver har sin granskningsmåde.

Men jeg vil så godt spørge hr. Poul Andersen, som fremsætter et forslag om motiveret dagsorden om, at et eventuelt nyt materiale af betyd-

ning for sagen vil blive forelagt de relevante myndigheder til vurdering: Skal en minister ikke altid gøre det? Er det ikke sådan, at en minister faktisk har pligt til at gøre det?

Eller er det, fordi ministeren havde planlagt, at han ikke ville fremlægge eventuelt nyt materiale af betydning for sagen, at man er nødt til i en dagsorden at pålægge ministeren, at han skal gøre det? Er det det, der er bevæggrunden for, at man er nødt til at foreslå denne dagsorden? For ellers kan jeg overhovedet ikke se, hvad formålet er. Så kunne man lige så godt have ladet være med at foreslå en dagsorden, medmindre da, som jeg antyder, det kunne være, at ministeren ikke havde tænkt sig at leve op til det her, og at man derfor fra Folketingets side er nødt til at pålægge ministeren, at han skal gøre det.

(Kort bemærkning).

**Søren Søndergaard (EL):**

Jeg er lidt ked af, at den socialdemokratiske ordfører ikke går ind i det, der er den egentlige diskussion, for det er klart, at man ikke bare uden videre kan sige, at fordi man er ejer eller medejer af en eller anden virksomhed, er man også ansvarlig for alt, hvad der foregår i den virksomhed. Nogle aktieejere bliver dømt for overtrædelse af arbejdsmiljøloven. O.k., det er uddelegeret til nogle folk.

Men det, der er problemet her, er jo, at vi her netop har denne form for stråmandskriminalitet; muligheden foreligger i hvert fald. Og det er jo det, der er det interessante, at man så at sige fra ejerside uddelegerer ansvaret til en stråmand, som så tager skraldet mod at få en eller anden sum for det, og så kan man selv sidde til bagelænet og tage profitten, hvis det går godt.

Det er jo det problem, som jeg ikke synes den socialdemokratiske ordfører forholder sig til. Altså hvis den socialdemokratiske ordfører siger: Ja, her er et problem, det må vi se på. Lad os nedsætte et udvalg eller en kommission eller et eller andet, der skal forsøge at arbejde videre med det her. Fint – det ville være en imødekomelse.

Men i stedet for siger den socialdemokratiske ordfører ingenting, der forholder sig til problemet, og dermed kommer vi til at opleve det problem igen og igen og igen. Og det er meget særgeligt, synes jeg.

Bare en enkelt ting mere til den socialdemokratiske ordfører: Kunne vi ikke få et svar på: Vil Socialdemokratiet være med til at gøre noget for forældelsesfristerne i denne type sager?

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Jeg vil gerne sige til hr. Tom Behnke, at jeg mener – og det har jeg også givet udtryk for på Socialdemokratiets vegne – at denne sag har været behandlet utroligt seriøst og rigtigt i ministerierne, men det er der jo nogle her der betvivler. Derfor har vi fremsat forslaget om motiveret dagsorden her i dag. Det er selvfølgelig ministerierne, der skal vurdere de ting her, det er jeg heller ikke i tvivl om, men vi har gjort det for helt klart at præcisere, at det mener vi også de har gjort hele vejen igennem.

Til hr. Søren Søndergaard må jeg sige, at jeg har en helt klar holdning til, at de, der er ansvarlige i det øjeblik, noget sådant sker, også er dem, der er ansvarlige efter loven, og det er dem, der skal dømmes.

**Justitsministeren (Frank Jensen):**

Hvis man kort skulle give hr. Søren Søndergaards synspunkt en prøve, så er det altså sådan, at de to eller tre, der blev dømt, skulle være stråmænd for nogle ejere, der sad helt bagved, og det, der gjorde, at de påtog sig en dom i Sø- og Handelsretten og efterfølgende en dom ved Højesteret med maksimal straf og blev idømt, at de aldrig måtte have lov at have med rederivirksomhed at gøre mere, gjorde det for at få et andet økonomisk gode. Jeg har forstået, at det skulle være noget med et skattemæssigt fradrag på selve skibet.

Jeg spørger bare. Jeg siger ikke, at der ikke kan være noget i det. Jeg spørger bare: Tror hr. Søren Søndergaard, at Sø- og Handelsretten og Højesteret dømmer to mennesker, uden at anklagemyndigheden er i stand til at føre bevis for, at de på ulykkestidspunktet havde fuld dispositionsret over skibet, var ansvarlige for driften af skibet, var ansvarlige for bemanningen, var ansvarlige for de forhold, der ikke levede op til lovgivningen omkring sikkerhed på skibe?

Det, jeg gerne vil frem til, er, at hr. Søren Søndergaard dermed også siger, at der har altså siddet dommere – og det er jo ikke bare én, der er flere dommere, når sådan en sag kører for Højesteret – der altså har skullet lade sig overbevise af anklagemyndigheden om, at disse personer var dem, der havde den fulde dispositionsret over skibet på ulykkestidspunktet. Og det er det, der er det afgørende for at ifalde et strafferetligt ansvar. Alt det andet – konspirationsteori, og hvad ved jeg – har intet på sig.

Om nogle mennesker vil ifalde en dom for noget, de ikke selv har ansvar for, endda en maksimalstraf på et halvt års fængsel og frakendelse af retten til overhovedet i fremtiden at føre skib, kan vi så hver især have vores forskellige opfattelser af, om der er nogle mennesker, der vil gå så langt for at få et økonomisk gode. Det skal jeg ikke gøre mig til dommer over.

Men jeg synes bare, at hr. Søren Søndergaard og måske også hr. Tommy Dinesen skal sige til sig selv, at den her sag er jo ikke gået let hen over scenen. Den har været seriøst behandlet både af Frederiksberg Politi og af to retsinstanser.

(Kort bemærkning).

**Søren Søndergaard (EL):**

Nu er der om bekendt grænser for, hvor meget Ole B. Hansen har afsonet.

Men det, der er tale om her, er, at der er flere, der kan være ansvarlige. Det er jo ikke et spørgsmål om, hvorvidt nogle redere ikke er ansvarlige, men om der er flere, der er ansvarlige, og selvfølgelig er der da det. Der er da også en kaptajn på et skib f.eks. Han har da også et ansvar, ikke? Selvfølgelig har en kaptajn et ansvar på et skib, også selv om nogle redere har et ansvar.

Det, der er det interessante spørgsmål, som er problemets kerne med hensyn til fremtiden, er: Hvilket ansvar kan man tillægge ejerne? Og dér har vi jo altså, så vidt jeg lige husker, i tidernes løb haft forskellige sager, som lige præcis berører det problemkompleks. I forbindelse med Sønderborg Yachtværft var, så vidt jeg lige husker det, det problemkompleks inde.

Derfor er det ikke et spørgsmål om, hvorvidt rederne ikke er ansvarlige. Det er et spørgsmål om, hvorvidt der er andre, der også er ansvarlige og dermed også burde straffes.

Så kan det godt være, at det her er en konspirationsteori osv., men det er jo lige præcis derfor, vi ønsker den undersøgelse på baggrund af – og dér er jeg fuldstændig enig med SF's ordfører, hr. Tommy Dinesen – de nye ting, som er kommet frem. Vi ønsker den undersøgelse, og det er selvfølgelig klart, at det er den, der vil vise, om der er grundlag for det eller ej.

Så synes jeg i øvrigt ikke, at ministeren skal gøre sig så lystig over det dér med at tage straf for noget, man ikke har gjort. Altså det er jo fuldstændig gængs praksis f.eks. inden for dagspressen. Det er jo sjældent, at det er den ansvarshavende redaktør, der skriver de artik-

ler, der betyder, at vedkommende kommer i fængsel.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Det er også det dér med at tage skraldet. Altså hvorfor skulle man det? Det var det, jeg ikke kunne forstå. Men når Jyllands-Posten kommer frem med det her og har boret i, at det måske er det skattefradrag på 40 mio. kr. – 40 mio. kr. kan få folk til meget.

Så er det, jeg spørger mig selv: Jamen hvorfor er der så ikke nogen, der lægger sag an mod Jyllands-Posten og Bergens Avis i det her tilfælde, for det er da ikke bare noget, man kan sige ud i den blå luft. De har jo undersøgt det, der ligger bunkevis af papirer, vi som ordførere har måttet læse igennem, som vi har fået tilsendt, det, som journalisterne har undersøgt.

Så der er da noget galt i det her, og det er ikke Højesteret, og hvad ved jeg, vi er ude på, vi vil ikke have dem for Højesteret, det kan vi jo heller ikke. Vi ønsker bare en undersøgelse, en ganske almindelig undersøgelse, af de ting, der er fremført her, for at få ro på et senere tidspunkt.

**Svend Aage Jensby (V):**

Jeg vil gerne takke for ministerens redegørelse, besvarelsen af den rejste forespørgsel.

Jeg synes, at jeg i de år, jeg har været medlem af Folketinget, har oplevet, at der indimellem rejses forespørgsler her i huset, som mere bærer præg af at være en tom politisk agitation end et ønske om at debattere et emne af alvorlig karakter.

Men den forespørgsel, hr. Dinesen har rejst, hører ikke til dem. Jeg forstår for så vidt godt, at hr. Dinesen har rejst den, og inderst inde ligger der i hr. Dinesens tankegang bag ønsket om at rejse forespørgslen givetvis et indædt ønske om at forbedre forholdene på det her område. Det vil jeg gerne sige, for det skylder jeg indledningsvis at markere, og det skal ses i relation til det, jeg herefter siger.

Den katastrofe, der skete den 7. april 1990 med »Scandinavian Star«s brand, er jo en af de alvorligste i nordisk skibsfarts historie, når man lige bortser fra »Estonia«. Utallige omkom, utallige overlevede med nød og næppe. Derfor vil alle kunne forstå, at de, der mistede deres nærmeste, eller som overlevede i den situation, aldrig vil kunne slippe det helt. Det tror jeg alle har fuld forståelse for.

Man må også forstå, at når mange berørte ikke finder, at den straf, Højesteret idømte de tre ansvarlige for ulykken, står i rimeligt forhold til deres brøde, ja, så er det også naturligt, menne-skeligt. Eller: Det er også forståeligt, at man i disse kredse igen og igen stiller spørgsmålet: Blev der gjort nok for at sikre, at alle, der måtte have et ansvar, nu også blev stillet til regnskab for det? Alt det er forståeligt.

Justitsministeren og erhvervsministeren har i dag, og det er også fremgået af svaret til Retsudvalget i forskellige sammenhænge, meget udførligt redegjort for de skridt, der straks efter ulykken blev taget med henblik på at forbedre skibes sikkerhed. Det har ministeren været inde på, det skal jeg ikke gentage, men det er mange, og det er effektive skridt.

Ministeren har også omtalt granskningen i Norge og den politiundersøgelse, som her i landet endte med, at kaptajnen, Ole B. Hansen, og Henrik Johansen blev idømt den strengeste straf, der dengang var mulig efter lov om skibes sikkerhed, et fænomen, der sjældent ses i den juridiske verden, at man anvender strafmaksima uden tøven, som det skete i Højesteret af de fem dommere.

Som altid, når en politimæssig undersøgelse er foretaget og der er gået nogen tid, kan man stille spørgsmålet: Kunne vi i politiet og andre myndigheder på en eller anden måde have gjort det, vi har gjort, anderledes? Sådant vil det altid være. Det vil især være det, når der er gået mange år, og ikke mindst i en sag, hvor forståeligt nok dybe menneskelige følelser er involveret.

Den dom, den sø- og handelsrettsdom og den højesteretsdom, som ministeren jo detaljeret har været inde på, redegør klart for rederbegrebet i overensstemmelse med de forarbejder, der er i lov om skibes sikkerhed. Der er også af ministeren redegjort for Sø- og Handelsrettens præmisser, som stadfæstes af Højesteret, efter at spørgsmålet om rederproblematikken intenst er proceduret i begge instanser.

Hvad ministeren ikke så meget kom ind på – sådan hørte jeg det – er de informationer, der forelå fra de to domstole om hele ejerproblematikken. Man havde granskningsudvalgets fyldestgørende rapport, den er jo gengivet i dommen, vi snakker om, i Ugeskrift for Retsvæsen, 1994, side 62, og der vil man netop kunne se, hvordan man henviser til hele granskningsudvalgets undersøgelse.

Hvis hr. Tom Behnke havde læst dommen, og hvis hr. Tom Behnke havde læst de bilag, han

har fået i Retsudvalget, f.eks. med ministerens besvarelse af 24. maj 1996, der var vedhæftet et bilag, almindelig del, bilag 479, så ville mange af de spørgsmål, hr. Tom Behnke i dag har rejst om hele ejerproblematikken, være afklaret for ham. Der er i sidevis redegjort for hele overdragelsesproblematikken om »Scandinavian Star«.

Og hvis hr. Behnke og hr. Søndergaard vil stille det spørgsmål: Hvem er egentlig ejer, hvis man i dag den 22. maj ved en mundtlig aftale køber en fast ejendom og først skal betale den hen ad vejen? Ja, så er man det, når man er køber i dag. Om man så betaler den eller ej kan have nogle konsekvenser. Så jeg synes, at det vil være en idé, hvis de to ordførere gjorde lidt mere ud af, hvad der civilretligt, tinglysningsretligt, obligationsretligt ligger i begrebet ejerforhold.

Spørgsmålet har været rejst, om de informationer, der er fremgået af pressen, især i Jyllands-Posten, kan føre til iværksættelse af nye initiativer. Det er jo det, der har begrundet forespørgslen. Ikke efter min mening. Ministeren har ikke ment det og har givet en udførlig redegørelse herfor både i dag og i besvarelser til Retsudvalget og til de berørte personer. Den begrundelse og de synspunkter, ministeren har anført, finder Venstre ingen grund til at anfægte.

Gennem Retsudvalget er jeg også bekendt med de meget udførlige svar, som man den 29. januar i år dels sendte den norske advokat Komnæs og dels sendte en repræsentant for støttegruppen i Korsør om hele spørgsmålet – også de nye informationer, der har været fremme.

Disse svar viser, hvorledes man i ministeriet har udstrakt den service, man kan give nogen overhovedet, så langt som gørligt. Man har givet aktindsigt, man har holdt talrige møder, man har givet de interesserede personer her lejlighed til at fremkomme med synspunkter. Så har man truffet sin afgørelse, og man er gået længere end blot at give en besvarelse af: Hvad er det? Nu er der sket forældelse. Man er gået ind i at vurdere: Hvad nu, hvis der alligevel ikke var forældelse, hvad så?

Så seriøst og grundigt har man behandlet spørgsmålet i ministeriet. Jeg kan ikke se, at der er nogen som helst grund til herefter at kritisere ministeriets behandling af sagen.

Da jeg her i formiddag kom ned på min plads, så lå der sådan en seddel på mit bord, og jeg fik at vide, at det var hr. Behnke, der havde delt den rundt her i Folketingssalen, hvor der står:

»Justitsministeriet som advokatkontor for »Scandinavian Star«-redere«. Jeg har ikke selv set hr. Behnke aflevere den, men jeg har fået at vide, at det var hr. Behnke.

I den der lille brochure, kan man kalde det, siges det nederst – det er skrevet på norsk, kan jeg se: »Skal det danske Justitsministerium fortsat fungere som advokatkontor for de virkelige »Scandinavian Star«-redere og deres mægtige venner?« Ærligt talt, vil jeg sige til hr. Behnke, er det værdigt at dele sådan nogle løbesedler rundt? Jeg tager afstand fra det.

Ved Højesterets dom blev, som ministeren har sagt, Henrik Johansen og Ole B. Hansen fradømt retten til at beskæftige sig med skibsfart osv. uden tidsbegrænsning. En meget vid for- mulering. Jeg har sjældent set en rettighedsfrakendelse gående så vidt som den, der her blev idømt ved Højesteret.

Det er ikke en for vidtgående frakendelse efter min mening. Jeg synes, det er helt på plads, når man kender de herrers meritter som beskrevet i sagen. Jeg håber, at ministeren er enig med mig i, at det er meget ønskeligt, at både danske og udenlandske myndigheder – jeg tænker på politiet og skattevæsenet, søfartsmyndigheder – til evig tid holder øje med de to herrer.

Det har vi lov til, det er myndighedernes opgave at sikre, at en dom fuldbyrdes, og at en rettighedsfrakendelse ikke tilsidesættes. Og det vil være ønskværdigt, for deres grænseløse fantasi med hensyn til selskabsdannelser og involvering i skibsfart nødvendiggør, at man til evig tid holder øje med dem. Det vil jeg håbe at ministeren er enig med mig i, for det kan politiet og andre myndigheder faktisk godt gøre sådan uden at bruge alt for mange ressourcer i disse her ressourceknappe tider.

Ministeren gav også udtryk for, at hvis nogen er i besiddelse af nyt materiale af betydning for sagen, så vil de relevante myndigheder få mulighed for at få det vurderet. Heri ligger vel også, det må jeg antage, at hvis det er informationer, som andre lande kunne være interesseret i, så vil disse lande få det tilstillet, når det kan ske inden for rammen af internationale overenskomster eller følger af almindelige principper om udveksling af oplysninger myndighederne imellem.

Sådan er det jo heldigvis blevet i forbindelse med bekæmpelse af international kriminalitet: at en bred udveksling af informationer helt legitimt kan finde sted. Den tilkendegivelse, ministeren her giver, lægger Venstre stor vægt på.



Folketinget skal nemlig ikke, som hr. Behnke sagde, og kan slet ikke foretage vurderinger af et sådant eventuelt nyttigt materiale. Det har aldrig været Folketingets opgave. Det er helt rigtigt, som det siges, de relevante myndigheder. Og det er såmænd ikke engang Justitsministeriet efter min opfattelse. Det kan være politimesteren et eller andet sted på Frederiksberg, statsadvokat eller rigsadvokat.

Jeg har svært ved at se grundlaget for at kritisere det dagsordensforslag, som regeringen har fremsat, og jeg kan med det samme sige: Vi stemmer for det i Venstre, og dermed siger jeg også, at vi ikke kan støtte hr. Dinesens.

Men som sagt har jeg ment, at det er fair nok, at hr. Dinesen har rejst debatten, vi er bare ikke enige i måden, hvorpå man skal gribe sagen an.

(Kort bemærkning).

**Tom Behnke (FP):**

Det var dog imponerende, som hr. Jensby hverken hører efter, hvad der bliver sagt, eller kender sagens omstændigheder.

Det er korrekt. Uden for salen her tidligere på dagen var der nogle nordmænd, der delte nogle små løbesedler rundt, og som en ren service over for dem, der skulle være ordførere på sagen senere på dagen, syntes jeg, at jeg ville gøre ordførerne bekendt med, at det var nogle af de indsigelser, der var, så man vidste, hvad debatten bl.a. kom til at dreje sig om i dag.

Men jeg kan forstå på hr. Jensby, at det nok er århundredets største forbrydelse, at jeg er kommet til at lægge et stykke papir på nogle borde. I øvrigt lagde jeg det slet ikke på hr. Jensbys bord, for jeg anede ikke, at det var hr. Jensby, der skulle være ordfører, så jeg ved ikke, hvem der har givet det videre til hr. Jensby. Men lad det nu ligge.

Så til det, det egentlig handler om, og som hr. Jensby også sagde, kunne jeg jo bare læse de bilag, der bliver overgivet til Retsudvalget.

Det fremgår af bilag 885, samlingen 1995-96, og det er det svar, det handler om, og jeg kommer stærkt tilbage til det i min ordførertale: »Som det fremgår af rapporten, navnlig side 86-87, blev »Scandinavian Star« overdraget til VR DaNo ApS. ved K/S Scandinavian Star i foråret 1990«, og så klipper man et citat ud, der underbygger den påstand vel vidende, at det ikke var konklusionen i den norske rapport, tværtimod.

(Kort bemærkning).

**Svend Aage Jensby (V):**

Hvad enten hr. Behnke er den ene eller den anden form for budbringer, så siger jeg blot: At dele sådan noget ud til medlemmerne af Folketinget, hvor man beskylder et justitsministerium, som har gjort mest muligt for seriøst at behandle den her sag, for at være advokatkontor for nogle mere eller mindre bagmænd, synes jeg bare er for – ja, jeg må ikke bruge ordet, tror jeg – plat, men det var det, jeg ville have brugt, hvis jeg havde måttet.

**Formanden:**

Hr. Brian Mikkelsen som ordfører. Nå, undskyld, hr. Søren Søndergaard for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Søren Søndergaard (EL):**

Bare et enkelt spørgsmål til Venstres ordfører. Er der risiko for – hvis der kommer nye oplysninger frem til løbet af en periode og man indleverer dem til de relevante myndigheder, som Venstres ordfører ganske rigtigt pegede på – at man så får at vide, at sagen er forældet. Er det ikke en risiko?

(Kort bemærkning).

**Svend Aage Jensby (V):**

Nu skal jeg jo ikke optræde som jurist her, men der blev – sådan forstod jeg hr. Søndergaard – rejst det spørgsmål om afbrydelse af forældelsesfristen: Hvis der er rejst sigtelse eller tiltale ved domstolen, så afbrydes forældelsesfristen. Men det kunne man ikke nå, og derfor er ethvert strafansvar, som ministeren har været inde på, mod eventuelle andre forlængst forældet.

Og hr. Søndergaard vil også vide, at man naturligvis heller ikke i dag i Folketinget kan vedtage en forældelseslovgivning – altså med en længere frist – med tilbagevirkende kraft. Det er naturligvis helt utænkeligt.

(Kort bemærkning).

**Søren Søndergaard (EL):**

Nej, og det er vel også lige præcis derfor. For selv hvis der skulle komme vigtige nyheder frem, så bliver vi altså nødt til at finde en anden form, end at vi bare siger: Det overgår til anklagemyndigheden, det overgår til politiet.

Altså, det er vel det, der er hele pointen i det, og det er derfor, vi behandler det her: Det er derfor, at vi her vil have vedtaget, at der skal

laves en eller anden form for undersøgelse, for selv hvis der kommer meget afgørende nyheder frem i denne her sag, vil den ikke komme videre.

**Brian Mikkelsen (KF):**

Ulykken med passagerfærgeren »Scandinavian Star« er og var selvfølgelig dybt tragisk. Den tidlige morgen i april 1990 mistede uskyldige og sagesløse mennesker livet om bord på en færge, der ikke opfyldte de gældende sikkerhedsbestemmelser.

Og det er selvfølgelig derfor, vi tager denne debat i dag. En katastrofe af det omfang og med de følger er forfærdelig, og der er ikke nogen overhovedet, slet ikke herinde i Folketinget, der ønsker en gentagelse af »Scandinavian Star«-katastrofen. Vi skal gøre alt for, at det ikke sker igen, og vi skal på lovgivningsområdet være opmærksomme på alle de steder, hvor vi kan stramme de gældende regler op.

Det er også derfor, at vi fra konservativ side – ligesom Venstres ordfører – ikke vil harcelere over denne her forespørgselsdebat. Generelt er der alt for mange forespørgselsdebatter her i salen, men denne her debat er alvorlig og seriøs, og det er også vigtigt, at man får diskuteret emnet igennem.

Vi kan konstatere fra konservativ side efter at have kigget papirerne igennem – også de mange gode papirer, vi har fået fra Justitsministeriet – at sagen fik et sobert retsligt efterspil. De skyldige blev idømt maksimumstraf. Dommen var klare og entydige og ikke til at tage fejl af.

Men vi kan også konstatere i den glimrende artikelserie, der har været i Jyllands-Posten og Bergens Tidende, at der har været problemer med efterforskningen, og at der er nogle ting, som ikke er dukket op i efterforskningen.

Men vi mener ikke, at man fra Folketingets side skal lege anklagemyndighed og gå ind og blande sig i nogle igangværende sager. Vi synes, at sagen er blevet undersøgt så godt, som man overhovedet kunne. Vi kan konstatere, at der er blevet idømt maksimumstraf til dem, der er ansvarlige.

Vi kan også konstatere med det, som justitsministeren tidligere har været inde på, at det overordnede ansvar for skibes sikkerhed altid påhviler skibenes redere. Altså det er de personer og selskaber, der driver skibene og dermed også har indflydelse på deres sikkerhedsmæssige stand, som man kan ramme. Og man har jo ramt rederne i denne her sag.

SF har fremsat et dagsordensforslag, som vi ikke kan støtte af flere forskellige årsager. Hvis vi tager den sidste pind først, så synes vi ikke, det er nødvendigt, at man får oplyst alle ejerne til danske skibe. Det ser vi ikke nogen som helst grund til. Vi synes, at der er en god oplysningspligt i forvejen i aktieselskabslovgivningen f.eks., så det synes vi ikke er nødvendigt.

Vi synes heller ikke, det er nødvendigt, at man får skærpet strafferammen yderligere. Den blev skærpet i forbindelse med denne her ulykkelige hændelse. Straffen blev efter ulykken forhøjet fra 6 måneders fængsel til 2 års fængsel i grove tilfælde.

Vi kan også konstatere, at for så vidt angår erstatningen, valgte – ifølge det, jeg har kunnet læse mig til i Jyllands-Posten – de overlevende og pårørende efter samråd med deres norske advokat ikke at gennemføre en retssag mod selskabet SeaEscape i USA, og man accepterede den erstatning og den aftale, man havde med forsikringselskabet Skuld.

Vi kan altså fra konservativ side sige, at vi synes, man har gjort alt, hvad man overhovedet har kunnet for at undersøge denne her sag. Den er ulykkelig og tragisk. Vi skal lære af den. Vi synes, man har lært af den.

Strafferammerne er blevet forhøjet, der er øget eftersyn og skærpet tilsyn med skibene, og man skal selvfølgelig hele tiden se efter, om rederne opfylder de forpligtelser, de har i forhold til gældende dansk lovgivning.

Men vi kan konstatere her, at vi ikke kan støtte SF's dagsordensforslag, men vi kan godt tilslutte os det af Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre fremsatte dagsordensforslag.

**Bjørn Elmquist (RV):**

Vi er mange folketingsmedlemmer, som igen de år, der er gået, siden den her katastrofe indtraf, er blevet kontaktet og har været i kontakt med repræsentanter for pårørende og efterladte og andre, som har påtaget sig den store byrde, der ligger i at prøve at bringe en sag som denne – undskyld udtrykket – i sikker havn.

Jeg selv har i mere end 1½ år ofte brevvekslet og telefoneret med Mike Axdal fra Korsør og Jan Harsem fra Oslo. Der var jo især danske og norske borgere involveret i denne katastrofe. Og længe før Jyllands-Posten kastede sig over den, blev der stillet en række spørgsmål dels i Folketingssalen, dels gennem skriftlig procedure, dels gennem Retsudvalget. Og vi kan se, at nogle af de svar, der igen og igen vendes tilbage til, er de svar, der kom ved den lejlighed.

Dengang – det var sidste efterår – var der også en vis presseinteresse omkring det. Da var det især Det Fri Aktuelt, som prøvede på at grave sig ned i sagen. Der er så gået nogen tid siden da, og uden større presseinteresse har der stadig væk kørt spørgsmål og svar mellem Retsudvalget, Justitsministeriet, Erhvervsministeriet og erhvervsministeren. Der har været overvejelser om, hvad man kunne gøre på det lovgivningsmæssige område, for så vidt angår spørgsmålet om at få fastslået et ejerskab bag et rederiforhold, og hvad det ellers kan være.

Overvejelserne i det danske Folketing har fundet sit modstykke i det norske Storting, hvor man sidste sommer vedtog noget a la vores motiverede dagsordener, som gik ud på, at man skulle overveje, om der var noget at komme videre med i så henseende. Overvejelserne her i Folketinget har især kørt i Erhvervsudvalget i efteråret, og jeg har som erhvervsordfører været til adskillige forhandlinger hos daværende erhvervsminister Mimi Jakobsen for at høre, om man kunne komme videre ad den vej.

Det efterforskningsmæssige og problemet med at komme ind bag og lirke op for, hvad det egentlige handlingsforløb bag det er, har ikke været let. Jeg har ikke på nogen måde opfattet dette som et forsøg fra myndighedernes side på at stikke hovedet i busken eller lave numre eller prøve at slippe over, hvor gærdet var lavest. Mit indtryk har været, at man har holdt sig til de personer, som ifølge dansk lovgivning strafferetligt og på anden måde var ansvarlige i denne sag, og det er altså rederne.

Jeg kan da godt følge dem, der siger: Man har fundet nogle, der i hvert fald er ansvarlige, og dem har man fået dømt. Det er jo godt nok, men er det tilstrækkeligt? Vi kan jo ikke leve med, hverken vi, der har ansvaret for den danske lovgivning – fremadrettet i hvert fald – eller myndighederne, som skal udøve neutral uvildig retfærdighed, herunder også domstolene, hvis der var nogen, der et eller andet sted går rundt og måske er endnu mere skyldige end nogle rederne.

Vi kender alle til teorierne, der har været beskrevet sidste år i Det Fri Aktuelt. Nu har jeg ikke fulgt så nøje med i de overordnede beskrivelser i Jyllands-Posten, men jeg har prøvet at se efter, om der er kommet nye oplysninger frem. Men det set-up, som man opererer med en gang imellem, vil jeg venligt som tidligere tilhørende den journalistiske verden karakterisere som spændende. Det vil sige, at det eksotiske eller

det, man har set udtænkt eller beskrevet, er spændende.

Det er jo en gyserhistorie af rang. Det er jo international organiseret kriminalitet i topklasse, hvis det er det, der er tale om. Hvis der virkelig er tale om, at der er en kreds af personer, der slutter sig sammen, får shinet et gammelt skibsvrag op, får det forhøjet i forsikringssum og så ser sig om i verden efter, hvor der er den mindste risiko, hvor erstatningerne er lavest, hvor straffen er lavest for at få en eller anden ulykke til at indtræffe for det her skib og så sender det i passagerfart mellem Danmark og Norge, fordi vi her ikke har så kraftige erstatningsudredninger for tab af forsørger, som man har i f.eks. USA. Vi har ikke dødsstraf i Danmark. Vi har livsvarigt fængsel, men alligevel. Vores regler og vores retspolitik er skruet helt anderledes lempeligt sammen end i forhold til USA f.eks. Og så sætter de i forbryderisk henseende det her i værk, og der er 167 mennesker – eller hvor mange var det præcis? – der mister livet på sådan en svinestreg eller en forbryderiskhed ud over alle grænser for at sige det lige ud.

Hvis det er det, der er tilfældet, så vil alle gode kræfter være med til at få det afsløret, ingen tvivl om det. Men jeg har indtil nu følt, at med de svar, vi har fået fra Justitsministeriet og fra andre instanser, er vi nået ind til benet. Der er ingen tvivl om, at man i det danske politi havde viden om, hvordan skibsregisteret i Bahamas så ud på det tidspunkt. Men som tidligere ordførere har været inde på – nu har jeg desværre ikke hørt ministerindlægget, for vi sad i Retsudvalget og arbejdede indtil for et øjeblik siden – og som alle udredninger går på, så har man kendt til disse forhold, men man måtte henholde sig til det, som var det sikre, og hvor man kunne få en dom.

Man har jo også ved anklagemyndigheder og danske politimyndigheder en pligt til at gå efter det, man mener kan holde, og de forhold, hvor man kan fremlægge bevis. Hvis man kastede sig ud i anklager mod sådan mere eller mindre imaginære forbryderringe, som man ikke har indicier for eller beviser på, ville det jo bare føre til et ydmygende nederlag. Ja, det er et spørgsmål, om man overhovedet ville kunne få indledt sådan en retssag, og om der på forsvarlig vis kunne rejses tiltale.

Så det er baggrunden for, at det kom lidt spredt og måske lidt stykvis fra min side, men jeg mister ikke interessen for denne sag.

Vi er nu ved den dagsorden, som Socialdemokratiets ordfører, hr. Poul Andersen, har foreslået på sit eget partis og på mit partis vegne. Vi noterer os ministerens udtalelser om, at eventuelt nyt materiale af betydning for sagen vil blive forelagt de relevante myndigheder til vurdering. Det øjeblik, der er andet og mere end fantasier, påstande, eksotiske overvejelser, og der er noget, der kan bruges til en egentlig efterforskning og til en egentlig retssag, så skal der ske noget andet og mere end det, der er sket indtil nu.

Men hvor vi er her og nu, må vi altså henholde os til den dagsorden, som her er foreslået.

#### Tom Behnke (FP):

Da jeg blev valgt til Folketinget tilbage i 1990, var den første sag, jeg fik på mit skrivebord, katastrofen med »Scandinavian Star«. En af de overlevende ringede og satte mig kort ind i sagen og bad, om jeg ikke godt ville prøve at følge med i den. Han havde nogle spørgsmål og nogle oplysninger. Han syntes ikke, at myndighederne behandlede sagen seriøst nok. Det lovede jeg selvfølgelig at gøre, og så har jeg fulgt sagen meget minutiøst lige siden, og jeg har fulgt hvert eneste skridt i denne sag.

Katastrofen skete jo for 7 år siden. Spørgsmålet var, hvordan det overhovedet kunne ske. Hvordan kunne det overhovedet ske, at man til lod et skib at sejle, som ikke var i fuldt forsvarlig stand? Spørgsmålet var også: Hvorfor skete det? Hvorfor udbrød der brand på skibet? Hvem var ansvarlig for det?

Efterfølgende havde man lange og store undersøgelser af forløbet af selve branden. Men der er også nogle spørgsmål, som ikke er blevet besvaret. Hvorfor har man ikke undersøgt alle sagens aspekter om forløbet af katastrofen, rederforholdene, ejerforholdene? Hvorfor har man ikke afhørt alle centrale personer, som har været involveret i denne sag? Hvorfor har man ikke koncentreret sig noget mere om, hvad der var formålet med de skiftende ejere lige omkring katastrofetidspunktet? Og hvorfor blev skibet ikke handlet direkte, men rundt fra hånd til hånd?

Hvorfor kan de pårørende og overlevende ikke få svar på nogle af de spørgsmål, som de stiller? De pårørende har fået svar på mange spørgsmål, men der foreligger stadig væk spørgsmål, man ikke ønsker at svare på. Det er, som om man ikke vil lytte til de pårørende og de overlevende fra katastrofen. Nu har man fået

sagen afsluttet, man har fået dømt nogle personer, og så må det være godt.

Sagen er jo, at de overlevende ikke har mulighed for at deltage i debatten her i dag, og det kan kun medlemmer af Folketinget. Så har nogle overlevende og pårørende uddelt nogle små løbesedler og gjort opmærksom på, at der er nogle ubesvarede spørgsmål. Og jeg kan forstå på hr. Jensbys raserianfald i sit indlæg her på talerstolen, at det var helt forfødeligt, at jeg var kommet til at dele det ud til de øvrige ordførere. Det siger mere om hr. Jensby, end det siger om løbesedlen.

Der er mange spørgsmål, og det er relevant at spørge, hvorfor regeringen på nuværende tidspunkt vil have lagt låg på sagen. Hvorfor vil man ikke have den her sag undersøgt til bunds?

Der er naturligvis også en række oplysninger, som allerede er kendt i sagen her. Vi ved, hvordan Højesterets dom ser ud. Vi ved, at Højesterets dom betød, at Henrik Johansen og Ole B. Hansen er fradømt retten til at drive rederivirksomhed. De er fradømt retten til at være medvirkende til rederivirksomhed eller overhovedet at have noget som helst med skibe at gøre. Det står næsten i Højesterets dom, at de end ikke må sejle med et passagerskib, men det må de dog trods alt.

Så er spørgsmålet, om de så gør det stadig væk. Den 8. november 1995 blev justitsministeren gjort opmærksom på, at Henrik Johansen fortsat beskæftigede sig med rederivirksomhed. Der kom påstande og oplysninger frem i sagen om, at Henrik Johansen stadig væk havde væsentlige interesser i VR Holding, VR Frederikshavn-Gøteborg Superflex 2000, Molarco Shipping, Molarco Leasing, og det blev også afdækket, at Johansen havde interesser i skibene »Svea Scarlett« og »The Impress«, og der var måske endda også andre skibe. Det kommer til ministerens kendskab på daværende tidspunkt.

Så beder man Rigsadvokaten om at kigge på det, og Rigsadvokaten lover så, efter at jeg har spurgt gennem Retsudvalget, at han naturligvis vil se på sagen. Han vil så vende tilbage, når han har undersøgt forholdene. Det har Rigsadvokaten lovet indtil flere gange, og Rigsadvokaten er ikke vendt tilbage med svar på spørgsmålene endnu. Senest har vi den 22. marts i år igen stillet spørgsmål til sagen, og igen lover Statsadvokaten for Sjælland, at han nu vil undersøge det og vende tilbage via Rigsadvokaten.

Men faktum er, at der ligger påstande om, at en person, der er dømt i Højesteret til ikke at

måtte drive rederivirksomhed, fortsat gør det, og alligevel kan man ikke finde ud af at få det undersøgt. Hvis man er indstillet på at undersøge det, må det være en smal sag at få det afdækket meget hurtigt. Hvorfor tager det så lang tid med de spørgsmål, der bliver stillet?

Så kan jeg forstå på justitsministerens svar til Folketinget her i dag, at justitsministeren nu erkender, at det norske granskningsudvalg var i tvivl om de reelle ejerforhold til skibet. Men i et svar til Retsudvalget, nemlig bilag 885 i samlingen 1995-96, på et spørgsmål, som jeg stillede til justitsministeren for at få afklaret, om man ved, hvem der var den reelle ejer af skibet, skriver man:

»Som det fremgår af rapporten, navnlig side 86-87, blev »Scandinavian Star« overdraget til VR DaNo-gruppen v/K/S Scandinavian Star i foråret 1990.«

Det er jo et meget klart og entydigt svar. Det er overdraget, og det er dem, der er ejer af skibet. Man bringer endda et citat fra det norske granskningsudvalgs rapport, som underbygger ministerens oplysning om, at man var helt sikker på, at det var sådan, ejerforholdet var. Det var K/S Scandinavian Star, som ejede skibet.

Ikke desto mindre viser det sig efterfølgende, når man får kigget i den norske rapport, at nordmændene har understreget, at det var meget, meget vanskeligt at afdække, hvem der var de præcise ejere, men det var heller ikke en opgave for nordmændene at undersøge det spørgsmål. Det var en del af den opgave, som de danske myndigheder havde, og derfor var nordmændene ikke gået til bunds i den undersøgelse, men havde blot konkluderet, at der var tvivl om, hvem der reelt var ejer. Derfor er det beklageligt, at ministeren så sender et svar over til Retsudvalget, som i den grad meget, meget præcis siger: Ejerskabet er fastlagt. Det var K/S Scandinavian Star. Det var det ikke, og det er det stadig væk ikke.

Justitsministeren bliver ved med at hæfte sig ved, hvem der var reder, og det er jo efter de oplysninger, der også er kommet frem, måske forkert. Der er måske endda kun tale om, at der var stråmænd. Men det, der er mere interessant, er selvfølgelig også, hvem der var ejer af skibet. Det undgår ministeren meget behændigt hele tiden at svare på. Vi får derimod nogle svar i Retsudvalget, som er meget tvetydige, hvis ikke de endda er direkte misvisende.

Justitsministeren taler hele tiden om, at der ikke er behov for yderligere undersøgelser, for

ministeren savner et formål med, at man skulle lave yderligere undersøgelser.

Nogle af de formål kunne f.eks. være: Var efterforskningen god nok? Var det, myndighederne gjorde, godt nok? Fik man detaljeret nok undersøgt det, man skulle? Fik man afhørt de personer, det var væsentligt at få afhørt? Hvem var reelt ejer af skibet?

F.eks. er det jo kommet frem, at den dansk-amerikanske skibsmægler Niels Erik Lund har spillet en meget central rolle som korresponderende reder. Han er endda også advokat. Og til Jyllands-Posten, som på et tidspunkt spørger direkte til de oplysninger, der er kommet frem i hele artikelsekserien, svarer han: Jeg har fulgt Jyllands-Postens og Bergens Tidendes artikelsekserie. Grundlæggende har de to aviser ikke bragt forkerte oplysninger.

Det, som er kommet frem her, er altså korrekt, og det, der er kommet frem, strider imod det, som ministeren fortæller Folketinget og Folketingets Retsudvalg, så der er ikke overensstemmelse i det, og det kunne jo have været rart, hvis man havde afhørt netop den centrale person, som her kunne give nogle svar på, hvad der var virkelighed, og hvad der ikke var.

Så kan jeg forstå på det hele, at Norge har pålagt deres regering at indlede drøftelser med den danske regering for at få en opdatering af »Scandinavian Star«-sagen. Nu er spørgsmålet: Hvordan går det med det? Det synes jeg ministeren i sit svar meget behændigt krøb uden om. Det har vi ikke fået noget svar på. I øjeblikket går der så rygter om, at det har man sådan set afvist, og derfor har nordmændene tænkt: Nå ja, men hvis ikke den danske regering vil tale med os, så må vi jo selv prøve at finde ud af, hvad vi vil gøre.

Nordmændene, det norske parlament er indstillet på at gå videre med denne sag. De er indstillet på, at alle aspekter skal undersøges. Men tilsyneladende vil den danske regering ikke være med til, at alle aspekter i sagen skal undersøges.

Så har jeg også undret mig over nogle af de personer, der var involveret. Hvem var de? Og så er vi lidt tilbage ved den løbeseddel, som er blevet delt rundt. Jeg ved ikke, om det er rigtigt, men nu ligger det jo på bordet, så kan man tage det med i sine overvejelser. Men det fremgår jo f.eks., at Jes Anker Mikkelsen var juridisk rådgiver for de efterladte, men han var også advokat for Stena. Det fremgår, at Fritz Reuter forsvarede den norske kaptajn Hugo Larsen, selv om

hans advokatkontor også havde arbejdet for SeaEscape. Det fremgår også, at Jan Erlund var Forsikringselskabet Skulds faste advokat, men påtog sig straks efter ulykken også at arbejde for skibets sælger, nemlig SeaEscape.

Der er vist nogle etiske spilleregler for advokater, der i den grad flyder i hele denne sag. Det er – man får i hvert fald det indtryk – som om det er én stor familie, der har siddet om bordet og sagt: Hvordan løser vi det her på den nemmeste måde. Og det er – det efterlader i hvert fald det indtryk, uden at jeg kan vide det – som om de danske myndigheder kun havde et eneste mål: Der skulle dømmes nogle personer, for jo hurtigere nogen blev dømt, jo hurtigere kunne man få lukket sagen.

Det efterlader jo en række spørgsmål. Den her sag handler for mig at se om, at de danske myndigheder ikke vil undersøge sig selv og deres egen mere eller mindre lemfældige efterforskning af sagen, som ikke har afdækket alle aspekter.

Når vi ser, at vores søsterparlament i Norge, de norske parlamentarikere i den grad har opfordret til, at man lige tager det sidste med, så vi på en værdig vis kan få sat punktum i den her sag, så synes jeg, det er synd, at man ikke fra den danske regerings side vil være med til det. Jeg synes, det er synd, og jeg skal beklage det.

I Fremskridtspartiet støtter vi naturligvis det forslag om motiveret dagsorden, som vi selv har været med til at fremsætte. Og jeg skal beklage, at regeringens eneste træk på skuldrene i den her forespørgselsdebat om et ganske alvorligt emne er en meget tynd afværgedagsorden. Og jeg er ked af at se, at både Venstre og De Konservative fuldstændig uden at blinke med øjnene støtter op om en afværgedagsorden, i stedet for at vi kunne få sat et værdigt punktum i sagen her.

#### **Justitsministeren (Frank Jensen):**

Det er jo blevet en lidt utraditionel form for folketingsdebat. Det indrømmer jeg gerne, og jeg har selv en del af skylden, i og med jeg så ofte er gået op og har svaret på medlemmernes spørgsmål undervejs, men det har været i et forsøg på, om man så må sige, at få nogle af myterne skudt ned undervejs, sådan at vi ikke skulle føre dem videre i debatten.

Men jeg må sige, at efter det sidste indlæg, vi her har hørt, er det ikke muligt for mig at skyde alt ned. Jeg håber, at den redegørelse, jeg gav indledningsvis, har taget hånd om de fleste af de

påstande og løse rygter. Ordføreren medgav selv, at det, han førte til torvs her i Folketingsalen, var rygter. Jeg kan ikke nå at skyde det hele ned. Jeg kan tage fat på to felter.

Det ene var spørgsmålet om, hvorvidt Henrik Johansen overholder bestemmelsen fra Højesterets dom om ikke at være beskæftiget med redevirksomhed. Rigsadvokaten har oplyst, at Københavns Politi nu har afsluttet undersøgelsen i sagen, og det er Københavns Politis konklusion, at det ikke med en til domfældelse tilstrækkelig sikkerhed synes at kunne godtgøres, at Henrik Johansen indtil nu har overtrådt det i dommen nævnte forbud. Statsadvokaten for København, Tårnby og Frederiksberg skal nu vurdere resultatet af undersøgelsen. Rigsadvokaten vil vende tilbage til sagen, når statsadvokatens vurdering foreligger.

Jeg håber, jeg hermed har sagt, at den sag naturligvis følges. Det er også helt i overensstemmelse med hr. Svend Aage Jensbys spørgsmål om, hvorvidt jeg var enig med hr. Jensby i, at de danske myndigheder fortsat skulle holde øje med de to pågældende personer, hvoraf den ene af dem desværre har bosat sig i Spanien. Men vi fastholder udleveringsbegæring, og vi holder fortsat de spanske myndigheder underrettet om, at vi forventer enten en udlevering, eller at de overtager selve afsoningsforholdet for den pågældende, der har fået en dom i Danmark.

Så er der det andet rygte, nemlig spørgsmålet om, hvorvidt man fra det norske Storting skulle have pålagt den norske regering at optage forhandlinger med den danske regering. Det er ikke noget, vi har noget kendskab til ud over det forhold, at der den 7. april 1997 blev stillet spørgsmål vedrørende »Scandinavian Star« til nærings- og handelsminister Grete Knutsen i det norske Storting. Spørgsmålet er næsten identisk med det spørgsmål, som SF har stillet i forespørgselsdebatten her i dag i Folketinget.

Vi har fra Justitsministeriet i Norge modtaget et urevideret referat af debatten i det norske Storting den 30. april 1997. Erling Folkvord fra Rød Valgallianse har stillet spørgsmål i sagen, et spørgsmål, der er gået over til behandling i Næringskomiteen i det norske Storting. Vi har taget en kontakt, fordi vi også kunne læse bl.a. i Jyllands-Posten, at den norske regering skulle have fået et opdrag fra det norske Storting.

Vi har spurgt via den norske ambassade, og vi har altså ikke kunnet få at vide, at der var noget ønske om at drøfte dette spørgsmål med

den danske regering. Nærings- og Handelsdepartementet har telefonisk oplyst, at Næringskomiteen endnu ikke har taget stilling til det forslag, der er rejst af medlemmet af Rød Valgallianse. Det er, skal jeg sige, et enkeltmandsparti.

#### Søren Søndergaard (EL):

Denne debat handler også om retsprincipper, om holdninger til retspolitik, og det element synes jeg ikke at vi skal undlade at tage op. I Enhedslisten har vi den holdning, at folk, som med henblik på erhvervelse af ussel mammon udsætter andres liv for fare, er meget mere moralsk anløbne og egnede til straf end en hvilken som helst 19-årig bistandsklient, som efter 12 guldbajere lader sin aggression gå ud over en eller anden tilfældig forbipasserende. Det er vores opfattelse.

Derfor synes jeg måske også nok, at en regering, som i den grad har gjort den grove vold til et hovedpunkt i sin fremtoning, skulle være utrolig interesseret i også at tage de her ting op. Problemet er jo, at »Scandinavian Star« bekræfter den gamle historie, at hvis man slår én ihjel, så er man selvfølgelig en morder, drabsmand, kriminel, men hvis man er ansvarlig for, at tilstrækkelig mange mister deres liv, ja, så stiller sagen sig anderledes. Så er man ikke helt så anløben, så er det ikke helt så alvorligt.

Og vi må jo konstatere, at det ikke anses for at være så alvorligt i dag at være i stand til at drive en virksomhed på en sådan måde, at man næsten med 100 pct. garanti kan sige, at det vil gå galt.

Jeg var tidligere oppe og nævne spørgsmålet om strafferammerne. Selv efter »Scandinavian Star« og efter at man har revideret strafferammerne, så er den højeste strafferamme for de grove tilfælde i henhold til loven om skibes sikkerhed maksimalt 2 år. Til sammenligning har vi den normale straffelovgivning, som netop gælder for den 19-årige bistandsklient med de 12 guldbajere, nemlig §§ 241, 249, 250 og 252, hvor der i enkelte tilfælde opereres med helt op til 8 år, men hvor § 252 jo er en oplagt parallel:

»Med hæfte eller med fængsel indtil 4 år straffes den, der for vindings skyld, af grov kådhed eller på lignende hensynsløs måde volder nærliggende fare for nogens liv eller førlighed.«

Problemet er selvfølgelig, at når man har så relativt lave strafferammer på spørgsmålet om skibe, så har man jo altså også en lav forældelsesfrist, som ligger mellem 2 og 5 år, formentlig

alt efter om det er almindelig 1-års-strafmaksimum eller det er skærpende omstændigheder op til 2 år. Derfor skal det ikke være nogen hemmelighed – og det skal også siges i denne her sammenhæng – at Enhedslisten går ind for en hævelse af strafferammerne for den type af forbrydelser, hvor man sidder for vindings skyld og træffer dispositioner, der kan komme til at koste, som vi ser, hundredvis af menneskers livet.

Derfor støtter Enhedslisten selvfølgelig også som et minimum i denne sag det punkt i dagsordenen, som netop åbner op for en forlængelse af forældelsesfristen i særlig grove tilfælde, fordi det i det mindste vil sikre, at vi ikke kommer i den situation, at der bliver sagt, at dette ikke kan behandles, fordi det er forældet. Det skal jeg komme tilbage til om et øjeblik.

Et andet punkt i dagsordenen fra de fire partier er forslaget om, at der skal foretages en undersøgelse af, om de to dømte redere var de retmæssige ejere af »Scandinavian Star«. Vi synes nok, der er kommet mange oplysninger frem. Det er der andre, der ikke synes. Det synes jeg er ret forbløffende. Vi synes faktisk, at der er afsløret en manglende efterforskning af rederansvaret, og vi synes faktisk, at der bliver peget på, at skibet havde andre reelle ejere, redere, end dem, som er blevet dømt. Og vi synes, det er interessant. Det er bl.a. interessant for at kunne arbejde for, hvordan noget lignende som det, vi har set her, kan undgås i fremtiden.

Vi synes ikke, justitsministeren forholder sig lige præcis til den del af sagen, og det forholdt man sig heller ikke til i afgørelsen fra den 29. januar. Jeg kan selv huske, at vi var ovre til et møde i Justitsministeriet – det har formentlig været i begyndelsen af januar – hvor vi gennemgik sagen, og det var sådan set en fornuftig gennemgang, og der var rimelig mange argumenter, der kom frem, og hvor vi da også uformelt diskuterede, hvad vi gør ved det problem, at ejere kan fralægge sig ansvaret med henvisning til, at det ikke er dem, som har det daglige ansvar.

Men der var også en ting, der kom fuldstændig klart frem på det møde i Justitsministeriet, og det var jo, at sagen, som den ligger, er forældet. Justitsministeriet var så gået et skridt videre og havde sagt, at selv hvis den ikke var forældet, så mente man den 29. januar ikke, at der var tilstrækkeligt nyt til, at den, selv hvis den ikke var forældet, kunne bære at blive genoptaget.

Pointen er bare: Er der intet nyt sket siden den 29. januar? Hvordan svarer Justitsministeriet på det? Justitsministeriet har haft mulighed for at gennemgå nøjagtig de samme materialer, som vi andre har. Justitsministeriet skriver:

»På baggrund af den seneste tids omtale af »Scandinavian Star«-sagen i Jyllands-Posten – hvor der så også er beskrevet en række forhold, som efter min opfattelse intet har med ulykken på »Scandinavian Star« at gøre – har jeg tilkendegivet, at hvis nogen er i besiddelse af nyt materiale af betydning for sagen – i forhold til det, vi allerede har gennemgået – er jeg naturligvis interesseret i, at relevante myndigheder får mulighed for at vurdere dette.«

Og det er jo præcis det, som gentages i dagsordenen foreslået af Socialdemokratiet og De Radikale, nemlig at hvis der er noget relevant nyt, så skal det lækkes til myndighederne. Problemet er jo bare, at vi ved med et hundrede procents sikkerhed, hvad myndighederne vil sige. Det har Justitsministeriet jo allerede fortalt os den 29. januar. Myndighederne vil sige: Disse ting er forældede og kan derfor ikke behandles, fordi forudsætningen for at lave en politimæssig undersøgelse er, at man regner med, at det kan føre til en eller anden form for bedømmelse i en retssag.

Derfor synes jeg, at det, der sker her, er, at man fra justitsministerens side svarer ingenting. Man siger: Har I nogen nye oplysninger, så kom med dem, vi vil fremlægge dem for de relevante myndigheder, vel vidende at de relevante myndigheder vil sige: De her ting er forældede, dem kan vi ikke behandle.

Det er altså en invitation til, havde jeg nær sagt, en middag, hvor der ikke er mad på bordet, og det synes jeg ikke er særlig værdigt. Det synes jeg ikke er en særlig god måde at tackle det her alvorlige problem på. Man skal jo lægge mærke til, at i det forslag, som foreligger fra de fire partier, står der jo ikke, at det nødvendigtvis skal være en politimæssig undersøgelse.

Der er lagt op til, at man kan lave en undersøgelse for at prøve at finde ud af de her ting og komme så langt, man nu kan, for i fremtiden at undgå noget lignende, og det kan man gøre uanset forældelsesfrister. Men den undersøgelse, som både justitsministeren og desværre altså også Venstre lægger op til, er altså en undersøgelse, hvor man vil løbe ind i det problem, at sagerne er forældet.

Afslutningsvis er der også et punkt i forslaget til dagsorden, der hedder: »... at iværksætte

krav til alle danskejede skibe om at offentliggøre ejer kredsen bag skibene til Søfartsstyrelsen.« Det rejser med al ønskelig tydelighed den diskussion, vi havde før om, hvem der skal kunne dømmes, hvis et skib ikke føres i overensstemmelse med reglerne. Det skal ikke kun være kaptajnen, som selvfølgelig har et ansvar, og det skal ikke kun være rederne, men det skal i særlige tilfælde også være ejerne. De særlige tilfælde er dem, vi har et problem med at afgrænse, og det er endnu en gang dér, vi mangler regeringens positive vilje til at gå med ind i en diskussion af, hvordan vi foretager den afgrænsning.

Det lader ikke til, at vi får det i denne diskussion, og det synes jeg er ærgerligt.

#### **Sonja Albrink (CD):**

Branden på »Scandinavian Star«, hvor så mange mennesker omkom, står for os alle som en meget tragisk ulykke. Jeg synes, at justitsministeren har givet en meget fyldestgørende redegørelse for sagens omfattende forløb sammen med erhvervsministeren, der har suppleret med oplysninger om de omfattende forbedringer af bestemmelserne om søsikkerhed og en skærpeelse af straffebestemmelserne.

Alt i alt føler vi i CD, at sagen omkring »Scandinavian Star« har været behandlet meget omhyggeligt, og derfor føler jeg heller ikke i dag, at jeg skal gå nærmere og dybere ned i sagen, men blot tilkendegive her fra talerstolen, at vi støtter det af Socialdemokratiet og De Radikale fremsatte dagsordensforslag og ikke det af SF fremsatte.

#### **Tommy Dinesen (SF):**

Jeg vil sige tak til ordførerne for en lang og indholdsrig debat, synes jeg nok.

Jeg må så konstatere, at vi desværre ikke er enige i det, som vi gerne havde set, nemlig at man havde lavet ikke en stor, fin undersøgelse med jurister, og hvad ved jeg, men en undersøgelse, der ligesom tog de ting op, som kom frem i Jyllands-Posten for nylig. De forskellige politiske partier ser forskelligt på, hvorledes den her sag skal gribes an, skal jeg da lige sige, når jeg kommenterer, at hr. Svend Heiselberg i Jyllands-Posten siger, at han har fulgt sagen intenst. Han er utilfreds med myndighedernes håndtering og mener ikke, vi kan være tilfredse med de mangelfulde svar, for som politiker er man nødt til at kunne fæstne lid til de svar, man får, og han mener, at justitsministeren burde dykke ned i sagen.



Jeg synes, det er lidt ærgerligt, at hr. Svend Heiselberg ikke har deltaget. Han er jo normalt søfartspolitisk ordfører og giver her udtryk for en anden holdning.

Ministeren har bl.a. på et tidspunkt nævnt Sø- og Handelsrettens præsident, Frank Poulsen. Jeg skal her sige, at Frank Poulsen også i Jyllands-Posten påpeger, at en ny undersøgelse af »Scandinavian Star«-sagen vil være nyttig, selv om retsopgøret efter den syv år gamle katastrofe er slut. Det har stor betydning, at man graver til bunds i en så skrækkelig skibsuplykke som denne, uanset om der er nogen, der kan drages til ansvar. Det er vigtigt at vide, hvor megen rådsenskab i skibsbranchen en sådan sag er udtryk for, og det kan lære myndighederne, at man skal være kritisk og dybdeborende.

Som sagt er der fire partier, der står bag vores dagsordensforslag, og det er selvfølgelig glædeligt, at der var fire partier, der ville bakke op om det. Det, der så bliver problemet, er, hvor meget nyt der skal til, før ministeren vil tage sagen op. Men vi kan fra SF's side love, at kommer der noget nyt frem i sagen, vil vi selvfølgelig rejse det over for ministeren, og så håber vi, at vi får en ordentlig debat.

Som sagt har SF's holdning til det her været, at der nødvendigvis burde være noget i denne sag, der på et senere tidspunkt kunne bruges mod bl.a. Folketinget, fordi der var nogle, der følte, at ikke alle sten i denne sag var blevet vendt. Det ved vi ikke om de er, og vi må så overlade til dem, der kommer efter os, at se, om tingene er, som de burde være i denne sag.

Vi havde som sagt håbet på en undersøgelse af de her ting for at få bekræftet eller afkræftet det, der kom frem om, hvorvidt de dømte var de rigtige ejere, eller om de var stråmænd.

#### Ole Donner (DF):

Da hr. Kristian Thulesen Dahl ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne fremsige Dansk Folkepartis synspunkter.

Vi takker selvfølgelig for en interessant og lang redegørelse fra justitsministeren. Det var interessant at høre oplæsningen af sagsforløbet vedrørende forliset af »Scandinavian Star« og også interessant at høre, at man dog har fået idømt et par personer straffe i sagen. Jeg tror imidlertid, de efterladte og overlevende har svært ved at forstå hele det indviklede juridiske spil, der har været efter forliset.

Støttegruppen har anmodet om yderligere undersøgelse vedrørende strafansvar, erstat-

ningskrav m.v., og vi synes i Dansk Folkeparti, at det er et rimeligt krav, at Folketinget gør alt muligt for at imødekomme støttegruppen, pårørende og overlevende fra ulykken. Vi mener, at man hellere må undersøge det en gang for meget end en gang for lidt, og jeg kan godt forstå, hvis støttegruppen ønsker en undersøgelse af, om nogen ansvarlig person er gået fri eller endog ikke har været afhørt af politiet. Det er efter min mening helt klart uacceptabelt, såfremt ikke alle forhold er undersøgt.

Dansk Folkeparti er medforslagsstiller til det dagsordensforslag, hr. Tommy Dinesen fremsatte i begyndelsen af debatten, og derfor støtter vi selvsagt forslaget.

Justitsministeren tilkendegav fra talerstolen, at såfremt der fremkommer nye oplysninger i sagen, vil ministeren gerne være med til at undersøge disse. Vi mener, at der allerede på nuværende tidspunkt er rigeligt med nye oplysninger, og derfor synes vi, det er urimeligt, at man ikke kan følge den dagsorden, som bl.a. vi er medforslagsstillere til.

Hvem var de rigtige ejere? Hvem var de tidligere ejere? Er der personer, der ikke er afhørt? Jeg forstår simpelt hen ikke, at et flertal her i Folketinget kan vedtage en dagsorden, hvori der står, at eventuelt nyt materiale af betydning for sagen vil blive forelagt de relevante myndigheder til vurdering. Hvorfor i alverden fremlægger man så ikke alle de ting, der har været nævnt fra forskellig side her i salen i dag? Jeg synes, det er fantastisk, at man kan vedtage en så intetsigende afværgedagsorden.

Hermed sluttede forhandlingen.

#### Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 113 af Poul Andersen (S) og Bjørn Elmquist (RV) (se ovenfor) vedtoges med 92 stemmer (S, V, KF, RV og CD) mod 16 (SF, FP, EL og DF).

Hermed var følgende forslag bortfaldet:

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 112 af Tommy Dinesen (SF), Tom Behnke (FP), Søren Søndergaard (EL) og Ole Donner (DF).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

**19) Forespørgsel nr. F 64:**

**Forespørgsel til forskningsministeren og justitsministeren:**

»Hvilke konsekvenser agter regeringen at tage på baggrund af udviklingen inden for kloningsteknologien?« Af Sonja Mikkelsen (S), Helen Beim (S), Henning Urup (V), Christian Mejdahl (V), Grethe Rostbøll (KF), Lene Espersen (KF), Kjeld Rahbæk Møller (SF), Margrethe Auken (SF), Henrik Svane (RV), Niels Højland (FP), Bent Hindrup Andersen (EL), Addi Andersen (CD) og Ole Donner (DF). (Forespørgslen anmeldt 18/4 97. Fremme af forespørgslen vedtaget 24/4 97).

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Jeg skal gøre opmærksom på, at afstemningen om eventuelle forslag om motiveret dagsorden først vil finde sted i mødet i morgen.

**Begrundelse**

**Sonja Mikkelsen (S):**

I de senere år er der både i Danmark og internationalt forsket i kloning af pattedyr.

Kloningsresultaterne, der har været præsenteret i offentligheden, har været koncentreret om at klonе embryoner, altså i de allertidligste stadier, efter at et æg er blevet befrugtet.

Men her i foråret præsenterede skotske forskere et får, der er blevet til på baggrund af voksenkloning, altså hvor der ikke er tale om at sammensmelte arvemassen fra to individer, men alene at anvende arvemassen fra ét individ, en formeringsmetode pattedyr ikke kan levere ad naturens vej.

Fåret Dolly havde set dagens lys, og naturligvis vakte det international opsigt. Det gav også anledning til en offentlig debat og politiske reaktioner her i Danmark.

Dette radikale brud på formeringsformen for pattedyr rejser helt naturligt det etiske spørgsmål, om voksenkloning er en acceptabel måde at opnå ny erkendelse på set i sammenhæng med, hvilken erkendelse netop den metode kan give, som f.eks. ikkeembryonkloning kan, en form, der fortsat tager udgangspunkt i formering med baggrund i to individer.

Ny erkendelse er grundlæggende for denne verdens udvikling. Derfor er det også væsentligt, at forskerne har frihed til at gå efter de muligheder, de ser for at opnå ny erkendelse.

I disse år sættes der således meget ind på at få grundlæggende viden om livets opståen, om dyrets og menneskets genetiske sammensætning, fordi man forventer ad den vej at få mulighed for at helbrede sygdomme, der har vist sig at have udspring i genetiske fejl.

Kloning indgår som en af flere metoder til at formere en viden netop om livets opståen og genernes funktionsmåde, men erhvervelse af viden må ske på acceptable vilkår. Hvor går grænsen for acceptabel forskning? Et er forskning, noget andet er anvendelse af forskningens resultater. Det giver også anledning til en etisk stillingtagen.

I Danmark har vi for længst vedtaget, og det bekræftes igen på tirsdag, når lovforslag nr. L 5 om kunstig befrugtning vedtages, at kloning uanset form ikke må anvendes på mennesker. Vi har altså taget stilling til anvendelsen, når det gælder mennesker.

Med fåret Dolly er spørgsmålet også bragt på banen i forhold til pattedyr og dermed også i forhold til naturens husdyrproduktion.

Forskningsudvalget og Landbrugs- og Fiskeriudvalget blev hurtigt enige om at søge mere viden og få en nuanceret vurdering af kloningsteknologien. Det medførte en høring, som Teknologirådet arrangerede, der både belyste de forskningsmæssige perspektiver og de etiske aspekter. Med høringen blev der rejst en række spørgsmål, som der naturligt nok forventes svar på både fra forskerne og fra offentligheden. Derfor var der bred enighed mellem Folketingets partier om at stille denne forespørgsel til forskningsministeren og justitsministeren, til forskningsministeren, fordi det er forskningsministeren, der har den overordnede koordinerende funktion for den offentligt betalte forskning samt ansvar for det videnskabetiske komitéssystem og Etisk Råd, og til justitsministeren, fordi justitsministeren har ansvaret for den lovgivning, der vedrører dyreværn, dyreforsøg og dyreetik.

Formålet er således at søge nogle svar på de spørgsmål, som er rejst i forbindelse med den aktuelle debat om kloningsteknologi og ikke mindst med høringen i Landstingssalen den 9. april i år om kloning af dyr.

Forespørgerne ser herefter frem til de to ministres besvarelser.