

Eftersom der i marts måned 1996 var et brugbart billede af begivenhederne lige godt 2 år tidligere på »Karen Clipper«, var der et grundlag for at kontakte Søfartsstyrelsen, hvorfor Søfartsstyrelsens lokale repræsentation i Esbjerg telefonisk blev kontaktet. Udfaldet af telefonsamtalen blev, at det indtil den 26. marts 1996 frembragte efterforskningsmateriale den 28. marts 1996 blev fremsendt til Søfartsstyrelsen i Esbjerg til vurdering.

Ved styrmandens hjemkomst fra langfart blev han anholdt den 9. april 1996 og afhørt til sagen. Herefter blev de øvrige besætningsmedlemmer indgående afhørt.

Til brug ved afhøringerne af besætningsmedlemmerne i anden omgang blev Søfartsstyrelsens juridiske kontor i København – på et i dag ikke erindret tidspunkt efter styrmandens anholdelse – telefonisk forespurgt om Søfartsstyrelsens vurdering af sagen. Det blev imidlertid oplyst, at man der ikke kendte sagen og i øvrigt ikke fandt det relevant at gå ind i sagen, da overtrædelserne af sølovgivningen var ubetydelige i forhold til overtrædelserne af straffeloven.

I maj måned 1996 rettede Søfartsstyrelsens opklaringsenhed telefonisk forespørgsel hertil om en mulig sag, idet man i pressen havde erfaret, at der blev efterforsket i en sag, som opklaringsenheden ikke kendte til.

Den 13. maj 1996 returnerede Søfartsstyrelsen under henvisning til den den 28. marts 1996 fremsendte sag det fremsendte materiale plus det eftersendte efterforskningsmateriale fra tiden efter den 28. marts 1996.

Søfartsstyrelsens opklarings- og kontrolenhed henledte ved fremsendelsen opmærksomheden på en lang række bestemmelser i søloven og loven om skibsfartens betryggelse. En efterfølgende juridisk vurdering her ved embedet viste det samme, som Søfartsstyrelsens juridiske afdeling allerede havde tilkendegivet, nemlig at ingen af de relevante bestemmelser gav højere straf end hæftesstraf. Det vil sige, at der i medfør af straffelovens § 93, stk. 1, nr. 1, allerede var indtrådt forældelse den 6./7. marts 1996.

Den 31. maj 1996 var efterforskningen afsluttet, og sagen blev fremsendt til Statsadvokaten i Sønderborg, hvorfra sagen blev modtaget den 26. juni 1996. Herefter opgav jeg formelt sigtelserne mod kaptajnen i medfør af retsplejelovens § 721, stk. 1, nr. 2, den 2. juli 1996. Samme dag rejste jeg tiltale mod styrmanden, maskinmesteren og 2 skibsassistenter for overtrædelse af

straffelovens § 246, jf. § 245 (styrmanden alene), § 244 (en af skibsassistenterne alene) og § 250 (alle tiltalte).

Som det fremgår af forannævnte tidsforløb, var særlovsovertrædelserne allerede forældet, da det var muligt at danne sig et reelt billede af, hvad der var sket om bord på »M/S Karen Clipper« natten mellem den 6. og 7. marts 1994.«

### Spm. nr. S 3124

Til erhvervsministeren (22/7 96) af:

**Kirsten Jacobsen (FP):**

»Hvad vil ministeren gøre for at sikre, at sager i fremtiden ikke forældes i sagsbehandlingstiden, medens de ligger i ministeriet?«

### Begrundelse

I B.T. fredag den 19. juli 1996, side 25, kan man læse, at grunden til, at den omtalte kaptajn ikke er blevet retsfulgt, er, at »... sagen er blevet væk i de ministerielle gemakker og først så dagens lys, da forældelsesfristen på to år udløb for strafforfølgning af kaptajnen.«

Retssystemet og borgeres retfærdighedssans kan ikke være tjent med, at nogen undgår at blive stillet for retten, fordi et ministerium har sagen liggende så længe, at den bliver forældet.

### Svar (29/7 96)

**Erhvervsministeren (Marianne Jelved, fg.):**

Idet jeg går ud fra, at spørgeren henviser til behandlingen af den sag, der omhandles i spørgsmål nr. S 3123, henviser jeg til svaret på dette spørgsmål.

### Spm. nr. S 3132

Til trafikministeren (23/7 96) af:

**Kirsten Jacobsen (FP):**

»Vil ministeren oplyse, hvem ministeriet har meddelt tilladelse til at forsyne Puchmotordele med TUM-godkendelsesmærker for Puchkna-