

DOMMEN I SØ- OG HANDELSRETEN 3. DESEMBER 1992

(Hentet fra Støttebulletinen nr. 7, vinteren 1993. Noe omredigeret for å lette lesbarheten. K.E.S.)

JF/blc

Sø- og Handelsretten har den 3. december 1992 afsagt dom i sagen: Anklagemyndigheden mod Hugo Larsen, Henrik Johansen og Ole Hansen (Scandinavian Star-sagen).

Føreren af "Scandinavian Star", Hugo Larsen, blev straffet med hæfte i 60 dage for at have undladt at afholde båd- og brandøvelse og for at have undladt at opstille en forsvarlig nødplan for "Scandinavian Star".

De tiltalte Henrik Johansen og Ole Hansen blev straffet med hæfte i 40 dage for som reder og rederens direktør at have undladt at sørge for, at "Scandinavian Star"s fører havde mulighed for at opfylde sin sikkerhedsmæssige forpligtelser.

HUGO LARSEN

Hugo Larsen var tiltalt for overtredelse af lov om skibes sikkerhed ved fra den 1. april 1990 til den 7. april 1990 som skibsfører at have ført passagerskibet "Scandinavian Star", på dansk og norsk søterritorium i rutefart mellem Frederikshavn og Oslo uden at have sørget for, at skibet var i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand, og at arbejdet om bord kunne tilrettelegges således, at det kunne udføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt, idet han bl.a.

A. Ad tekniske forhold.

a) mangelfuld evakueringsveiledning:

1. undlod at afhjælpe mangelfuld skiltning vedrørende flugtveje m.v., SMB kap. III, regel 8,
2. undlod at sørge for, at skriftlig veiledning om alarmering og evakuering blev anført på skandinavisk, ligesom ombordstigningskart med relevante farver ikke fandtes og derfor ikke kunne udleveres, SMB kap. III, regel 8.4.
3. undlod over skibets høytalersystem at informere passagererne om skibets alarmeringssystem m.v., SMB kap. III, regel 18.3.3.

b) redningsbådernes tilstand:

undlod at sikre sig, at samtlige redningsbåde var i brugbar stand og klar til øyeblikkelig brug, SMB kap. III regel 19.2 og 19.6

c) manglende alarmgivere:

undlod at kontrollere skibets alarmsystem, således at det ville have været konstateret, at der i forhold til skibets Fire og Safety Plan manglede 3 alarmhorn, der aldrig har været monteret, herunder et alarmhorn på Coraldækket med dækning af passagerafsnittet agten for receptionshallen,

B. ad organisatoriske og operationelle forhold om bord:

a) båd- og brandøvelse:

undlod at afholde nogen som helst båd- og brandøvelse, SMB, kap. III, regel 18 og 25 b)

b) nødplan

undlod at sikre, at der blev udarbejdet en brugbar og sikkerhedsmæssig forsvarlig nødplan, SMB kap. 111, regel 8.2 og 8.3 jf. regel 53

c) mangelfuld instruktion af besætningen i nødplan, plan vedrørende redningsflåder og redningsbåde, evakueringsplan samt emergency-numre:

undlod at sikre sig, at ovennevnte instruktion skete på forsvarlig vis.

d) ukendskab til besætningens kvalifikationer:

undlod at sikre sig, at der om bord forefandtes et tilstrækkeligt antal besætningsmedlemmer, der havde uddannelse til at betjene skibets redningsfaciliteter, der er nødvendige for, at det totale antal ombordværende, kan forlade skibet, SMB kap. III, regel 10.3

e) mangelfuld gennemgang af sikkerhedsudstyr ud over det oven A.b. nævnte.

undlod at sikre sig,

- at redningsvestenes antal blev kontrolleret,
- at redningskransene og lysbøjerne blev kontrolleret,
- at de vandtætte døre blev afprøvet,
- at sprinkleranlægget blev afprøvet,
- at afprøvningen af branddørene omfattede fjernudløsningen,
- at samtlige funktioner på broen var i orden,

hvilket alt bevirkede, at "Scandinavian Star" den 1. april 1990 ikke var klar til sejlads, et forhold, som ikke blev afhjulpet under den videre sejlads.

HENRIK JOHANSEN OG OLE HANSEN

Henrik Johansen og Ole Hansen var tiltalt for overtredelse af lov om skibes sikkerhed ved fra den 1. april 1990 til den 7. april 1990 som henholdsvis reder og direktør hos samme at have ladet Hugo Larsen føre passagerskibet "Scandinavian Star" på dansk og norsk søterritorium i rutefart mellem Frederikshavn og Oslo uden at sikre, at Hugo Larsen havde mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler ham, navnlig med hensyn til at skibet var i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand, og at arbejdet om bord kunne tilrettelegges således, at det kunne udføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt, idet de bl.a.:

a) rekruttering af besætning:

foretog en forceret rekruttering af besætningen, der som følge heraf kom sent om bord, samt undlod at inddrage skibets fører i rekrutteringen, hvilket alt hæmmede skibsledelsen i at udarbejde en forsvarlig sikkerhedsorganisation,

b) klargøringsfasen:

undlod at udarbejde en egentlig plan for skibets klargøring, hvilket bl.a. bevirkede,

- at adskillige ombygningsarbejder ikke var afsluttet,
- at ikke alle passagerafsnit var beboelige,
- at besetningens beboelsesforhold ikke var bragt i orden, at der ikke var samarbejde mellem landkontor og skib vedrørende booking af passagerer,
- at besetningen, navnlig cateringbesætningen, i hele perioden var udsat for et stort arbejdspress,

hvilket medførte, at der i klargøringsfasen ikke var afsat tid til en forsvarlig gennemgang af sikkerhedsudstyret, til etablering af en effektiv sikkerhedsorganisation og til oplæring af de nye besætningsmedlemmer i deres sikkerhedsfunktioner,

c. rederiets sikkerhedsorganisation:

undlod at sørge for, at nogen i rederiets ledelse specielt var udpeget som ansvarlig for sikkerheden om bord på rederiets skib ("Scandinavian Star"), ligesom ingen holdt kontrol med sikkerheden om bord på "Scandinavian Star", f.eks. således at de oven for under forhold 1, A., a - c, og B., a - e nævnte unkladelse kunne have været afhjulpet, ligesom de tiltalte ikke sørgede for, at besetningens ID-kort med emergency-numre og boarding-cards til passagerer med angivelse af mønstringsstation overhovedet forelå,

hvilket alt bevirkede, at "Scandinavian Star" den 1. april 1990 ikke var klar til sejlads, et forhold som ikke blev afhjulpet under den videre sejlads.

Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om, at de tiltalte Henrik Nygaard Johansen og Hans Ole Busch Hansen i medfør af straffelovens § 79 frakendes retten til at udøve rederivirksomhed og at disponere over skibe i øvrigt samt til at deltage heri og medvirke hertil under nogen som helst form.

Retten præmisser og konklusioner lyder således:

Vedrørende tiltalte Hugo Larsen:

Med hensyn til skiltningen vedrørende flugtveje finder retten, at skiltningen gengivet på foto nr. 2, side 50 i Granskningsudvalgets rapport (jf. ovenfor side 16) var vildledende og dermed mangelfuld. Det er herudover ikke bevist, at skiltningen var mangelfuld på en måde, der kan pådrage ansvar efter lov om skibes sikkerhed m.v.

Retten finder, at det er en fejl, at alarminstruksen ikke var affattet på et skandinavisk sprog, idet engelsk, spansk og portugisisk ikke er hensigtsmæssige sprog på et passagerskib i fart mellem Danmark og Norge, jf. SMB kap. III, regel 8.4. Alarminstruksen var til en vis grad baseret på ombordstigningskort og på baggrund heraf er det ligeledes en fejl, at disse ikke blev anvendt, idet informationen til passagererne om de foranstaltninger, de skal træffe i en nødsituation, derved blev vildledende, jf. SMB kap. III, regel 8.4. Det er i denne forbindelse uden betydning, at det efter al-

mindelige sikkerhedsforskrifter ikke er påbudt at anvende ombordstigningskort.

På baggrund af den mangelfulde og tildels vildledende information må det anses for en fejl, at passagererne ikke på hensigtsmæssig måde, evt. over skibets højttalere, blev gjort bekendt med, hvad de skulle foretage sig i en nødsituation, jf. SMB kap. III, regel 18.3.3.

Tiltalte burde som skibets øverste ansvarlige have været opmærksom på disse fejl og mangler og fået dem rettet. Hans unkladelse heraf er en overtrædelse af § 24 i lov om skibes sikkerhed m.v.

Vedrørende redningsbådernes tilstand og manglende alarmgivere finder retten, uanset om der har været mindre mangler, at tiltalte på baggrund af de eftersyn, som Lloyd's og Bahamas Nautical Inspector havde foretaget, og under hensyn til den kontrol, som U.S. Coast Guard hidtil havde udøvet, måtte være berettiget til at unklade en nøjere gennemgang af det pågældende udstyr. Tiltalte frifindes derfor for denne del af tiltalen.

Som også erkendt at tiltalte blev båd- og brandøvelse ikke afholdt i tiden fra skibets overtagelse, indtil det brændte. Der foreligger således overtrædelse af såvel SMB kap. III, regel 18.3.1 som af regel 25.2. Med hensyn til udarbejdelse af nødplan og besetningens instruktion herom m.v. (anklageskriftets pkt. I.B.b. - d.) lægges til grund, at Sverre Aashildrød efter tiltaltes ordre udarbejdede en skriftlig nødplan.

Denne nødplan var behæftet med flere, iøjnefaldende fejl, jf. ovenfor side 15-16, som tiltalte burde have konstateret og rettet. Dette har tiltalte ikke gjort, og han har således forsømt at sikre sig, at der blev udarbejdet en brugbar og sikkerhedsmæssig forsvarlig nødplan, jf. SMB kap. III, regel 8.2 og 8.3.

Inden afsejlingen den 1. april 1980 blev nødplanen ikke på forsvarlig måde meddelt til besætningen. Det må lægges til grund, at flere til dels centralt placerede personer ikke var bekendt med deres plads i planen. Denne mangel blev ikke afhjulpet ved efterfølgende foranstaltninger. Det kan særlig ikke antages, at besætningsmedlemmerne ved den udlevering af redningsveste med påførte emergency-numre, som Aashildrød foretog, blev givet tilstrækkelig information om nødplanen, og det må efter Solveig Rasmussens forklaring antages, at mange af de portugisiske besætningsmedlemmer fredag den 6. april 1990 ikke var bekendt med deres emergency-nummer.

Den manglende instruktion vedrørende nødplanen fremgår også af, at flere besætningsmedlemmer, herunder officerer, den 8. april 1990 ikke var bekendt med deres opgaver efter båd- og brandrullen. Endelig må det efter tiltaltes og Aashildrøds forklaringer antages, at båd- og brandrullen blev udarbejdet uden tilstrækkeligt kendskab til besætningskvalifikationer, jf. SMB kap. III, regel 10.3.

Retten finder således, at "Scandinavian Star" i perioden 1. - 7. april ikke var klar til sejlads med passagerer. Som skibets fører er tiltalte ansvarlig

herfor ved ikke at have sikret sig, at der blev udarbejdet en forsvarlig nødplan, hvorved forstås de samlede forholdsregler til imødegåelse af en nødsituation.

Retten finder det ikke godtgjort, at tiltalte har forsømt at sikre sig, at det under pkt. 1.B.e nævnte sikkerhedsudstyr var i orden, hvorfor han frifindes for denne del af tiltalen.

I det således angivne omfang findes tiltalte skyldig i overtrædelse af § 24 i lov om skibes sikkerhed m.v. Tiltaltes unladelse af at afholde båd- og brandøvelse må tilregnes ham som en forsættelig overtrædelse af bestemmelsen. Hans unladelse af at sikre sig, at der blev oprettet en forsvarlig nødplan må i hvert fald under hensyn til hans helt overfladiske aktivitet på dette område tilregnes ham som groft uagtsom.

Straffen efter § 28, stk. 1, jf. § 24 i lov om skibes sikkerhed m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 584 af 29. september 1988, jf. tildels § 1, stk. 1 i bekendtgørelse nr. 475 af 11. oktober 1983 om anvendelse af lov om skibes sikkerhed m.v. på udenlandske skibe, jf. til dels Skibstilsynets Meddelelser B (SMB) kapitel III, regel 8, jf. regel 53, regel 10.3, regel 18 og regel 25., jf. til dels norsk straffelovs § 304, fastsettes til hæfte i 60 dage.

Retten har ved strafudmålingen lagt særlig vægt på tiltaltes unladelse af opstilling af en forsvarlig nødplan og hans unladelse af at afholde båd- og brandøvelse, som ville have vist, at de sikkerhedsmæssige foranstaltninger var helt utilstrækkelige. Retten finder tiltaltes tilsidesættelse af sine sikkerhedsmæssige forpligtelser særlig grov under hensyn til, at tilsidesættelsen vedrørte grundlæggende sikkerhedsmæssige forhold, og at tiltalte var øverste ansvarlige for sikkerheden på et passagerskib, der kunne medtage et betydeligt antal passagerer.

Retten finder ikke, at det kan føre til anvendelse af lavere straf, at tiltaltes medarbejdere forsømt deres forpligtelser med hensyn til opstilling af nødplan og instruktion af besætningen, idet tiltalte undlod at sørge for, at en nødplan blev udarbejdet af en kompetent person og undlod en effektiv kontrol af arbejdet med nødplanen. Det bør efter rettens opfattelse heller ikke føre til strafnedsettelse eller strafbortfald efter straffelovens § 84, stk. 2, jf. stk. 1, nr. 5, at tiltalte, som anført af hans forsvarer, har været under pres fra rederiet for at sætte skibet i drift den 1. april 1990.

Af de grunde, der er anført af tiltaltes forsvarer og af anklagemyndigheden, pålægges det statskassen at betale de sagsomkostninger, der vedrører ham, herunder salærerne til hans forsvarere.

Vedrørende tiltalte Henrik Johansen

Retten finder, at anklageskriftet opfylder de krav med hensyn til beskrivelse af de forhold, for hvilke der er rejst tiltale, der stilles i retsplejelovens § 939, jf. § 926, jf. § 831, stk. 1, nr. 3. De ændringer af anklageskriftet, der er foretaget, vedrører alene henvisninger til Søfartsstyrelsens Meddelelser B og

til § 1, stk. 1 i bekendtgørelse nr. 475 af 11. oktober 1983 om anvendelse af lov om skibes sikkerhed m.v. på udenlandske skibe. Der er ikke foretaget ændringer af anklageskriftets beskrivelse af forholdene, og heller ikke af de bestemmelser, hvorefter det er rejst tiltale. Tiltalte kan ikke frifindes af de grunde, hans forsvarer har anført i denne forbindelse.

Bestemmelsen i § 23, 2. pkt. i lov om skibes sikkerhed må efter ordlyden forstås således, at den pålægger rederen en selvstændig pligt til at sørge for, at skibsføreren har mulighed for at opfylde sine forpligtelser efter § 24 i lov om skibes sikkerhed. De af forsvareren nævnte bemærkninger i motiverne til bestemmelsen kan ikke føre til, at bestemmelsen alene skal vedrøre forhold, hvor rederen nægter på begæring at give skibsføreren midler til at opfylde sine forpligtelser efter § 24.

Med hensyn til tiltaltes stilling som reder bemærkes:

Tiltalte var representant 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.

Tiltalte var bekendt med besætningens rekruttering og tidspunkterne for dens påmønstring. Det kan derimod ikke anses for bevist, at tiltalte blev bekendt med konkrete sikkerhedsmæssige indvendinger mod skibet eller dets besætning.

Spørgsmålet om, hvorvidt tiltalte som reder har tilsidesat sine forpligtelser til at sørge for, at skibsføreren kunne opfylde sine sikkerhedsmæssige forpligtelser, afhænger derfor af, om det må anses for sikkert, at en reder ikke kan undgå at vide, eller kun ved uagtsomhed kan undgå at vide, at påbegyndelse af driften den 1. april 1990 under de givne omstændigheder ville medføre, at en skibsfører ikke kunne opfylde sine forpligtelser i henseende til opstilling af en nødprocedure og indøvelse af den. Retten finder, at dette spørgsmål må besvares bekræftende, hvorved er lagt vægt på følgende:

Tiltalte var bekendt med, at besætningen, der hovedsageligt bestod af portugisere, hvoraf 21 aldrig havde sejlet før, påmønstrede skibet kort før dets første sejlads.

Hverken tiltalte, Ole Hansen eller andre ansatte havde nærmere kendskab til besætningens kvalifikationer.

Besætningen måtte, uanset om den var overarbejdet i så betydeligt omfang, som der er givet udtryk for, udføre omfattende arbejder i forbindelse med overgangen fra "Sardinia Nova" til "Scandinavian Star", således at opstilling af og indøvelse af nødprocedurer, inden skibet blev sat i drift, var helt udelukket.

Vedrørende tiltalte Ole Hansen:

Der er hverken i formuleringen af §§ 23-27 i lov om skibes sikkerhed m.v. eller i forarbejderne til disse bestemmelser holdepunkter for, at de almindelige bestemmelser om medvirken ikke finder anvendelse.

Tiltalte Ole Hansen var Henrik Johansens nærmeste medarbejder og forestod indsætningen af "Scandinavian Star". Han ledede indretningen af dele af skibet (forretningerne) og tog stilling til visse sikkerhedsspørgsmål, bl.a. vedrørende ombordstigningskort. Han var ligesom Henrik Johansen bekendt med rekrutteringen af besætningen og dens påmønstringstidspunkter, og han var bekendt med, eller havde i hvert fald gode muligheder for at blive bekendt med besætningens arbejde i forbindelse med indsætningen af "Scandinavian Star" og de første par dages sejlads.

Det må derfor også have stået klart for Ole Hansen, eller det burde have stået klart for ham, at det under de givne forhold var helt udelukket at etablere en forsvarlig nødprocedure inden påbegyndelsen af sejladsen. De tiltalte Henrik Johansen og Ole Hansen har efter det anførte for sømt at sikre, at Hugo Larsen havde muligheder for at opfylde de forpligtelser, der påhvilede ham med hensyn til at sørge for, at skibet var i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand med den virkning, at "Scandinavian Star" den 1. april 1990 ikke var klar til sejlads med passagerer.

Besætningen, der ikke var bekendt med skibet, og som rederiet eller skibets ledelse ikke var nærmere bekendt med bortset fra de besætningsmedlemmer, der blev overført fra "Sardinia Nova", påmønstrede den 28. og 30. marts 1990 (dæks- og catering-besætningen) og den 1. april 1990 (visse overordnede), hvortil kommer at dele af besætningen var beskæftiget med innretning af skibet, hvilket medførte, at besætningen ikke inden afgang den

1. april 1990 kl. 23.05 var instrueret om deres opgaver i nødplanen og ikke var indøvet i deres funktioner gennem afholdelse af båd- og brandøvelse.

De tiltalte burde have været klar over, at skibet ved afgang ikke var og ikke kunne have været forsynet med mandskab, der havde tilstrækkeligt kendskab til skibets nødprocedurer, og de gjorde i de følgende dage intet for at ændre på dette forhold.

De tiltalte Henrik Johansen og Ole Hansen findes i det angivne omfang skyldige i overtredelse af lov om skibes sikkerhed m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 584 af 29. september 1983 § 23, jf. tildels § 1, stk. 1 i bekendtgørelse nr. 475 af 11. oktober 1983 om anvendelse af lov om skibes sikkerhed m.v. på udenlandske skibe, jf. til dels norsk straffelovs § 304. Straffen efter § 28, stk. 1 i lov om skibes sikkerhed m.v. fastsettes for disse tiltalte til hæfte i 40 dage.

Der findes ikke at foreligge sådanne særlige forhold, at anklagemyndighedens frakendelsespåstand kan tages til følge.

THI KENDES FOR RET:

Tiltalte Hugo Embrikt Larsen straffes med hæfte i 60 dage.

Statskassen betaler de saksomkostninger der vedrører denne tiltalte.

De tiltalte Henrik Nygaard Johansen og Hans Ole Busch Hansen straffes hver med hæfte i 40 dage.

Disse tiltalte betaler de saksomkostninger, der vedrører dem, herunder salærerne til de for dem beskikkede forsvarere.

Jens Feilberg