

/blc

Den 3. december 1992 blev af retten i sagen

SP 1/92

Anklagemyndigheden

(Politimesteren på Frederiksberg
v/vicepolitimester Sven Clausen)

mod

1. Hugo Embrikt Larsen

(advokat Thor-Erik Johansen og
advokat Fritz Reuther)

2. Henrik Nygaard Johansen

(advokat Jacob Arrevad)

3. Hans Ole Busch Hansen

(advokat Henrik Steen Andersen)

afsagt sålydende

D O M:

Hugo Embrikt Larsen, Henrik Nygaard Johansen og Hans Ole Busch Hansen er sat under tiltale ved politimesterens anklageskrift af 10. februar 1992, der er ændret under domsforhandlingen, til straf

1.

Tiltalte 1 Larsen for overtrædelse af lov om skibes sikkerhed m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 584 af 29. september 1988 § 24, 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, regel 19.2, regel 19.6 og regel 25., jf. til dels norsk straffelovs § 304, 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 tilrettelægges således, at det kunne udføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt, idet han bl.a.

A. Ad tekniske forhold,

a) mangelfuld evakueringsvejledning:

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

b) redningsbådenes tilstand:

undlod at sikre sig, at samtlige redningsbåde var i brugbar stand og klar til øjeblikkelig 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 Corraldækket 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) nødplan:

undlod at sikre, at der blev udarbejdet en brugbar og sikkerhedsmæssig forsvarlig nødplan, SMB kap. III, 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 ovennævnte 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 for under 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,

2.

tiltalte 2 Johansen og tiltalte 3 Hansen for, overtrædelse af lov om skibes sikkerhed m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 584 af 29. september 1988 § 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, ved fra den 1. april 1990 til den 7. april 1990 som henholdsvis reder og direktør hos samme at have ladet til-

talte 1 Larsen føre passagerskibet "Scandinavian Star" på dansk og norsk søterritorium i rutefart mellem Frederikshavn og Oslo uden at sikre, at tiltalte 1 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 tilrettelægges 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 besætningens beboelsesforhold ikke var bragt i orden,

at der ikke var samarbejde mellem landkontor og skib vedrørende booking af passagerer,

at besætningen, 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 undladelser kunne have været afhjulpet, ligesom de tiltalte ikke sørgede for, at besætningens 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 ik-
ke blev afhjulpet under den videre sejlads.

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

De anførte bestemmelser i Skibstilsynets Meddelelser B
lyder således:

".....

**Regel 8. Mønstringsrulle og instrukser for nødsitu-
ationer**

- 1 Denne regel finder anvendelse på alle skibe.
- 2 Der skal forefindes tydelige instrukser om,
hvad hver af de ombordværende skal foretage
sig i en nødsituation.
- 3 Mønstringsruller, der opfylder forskrifterne
i regel 53, skal opslås på iøjnefaldende
steder overalt på skibet, herunder broen,
maskinrummet og besætningens opholdsrum.

Almindelige bestemmelser

- 4 Illustrationer og instrukser på hensigtsmæs-
sige sprog skal ophænges i passagerkahytter og
opslås på iøjnefaldende steder på mønstrings-
steder og andre passagerrum, således at pas-
sagererne informeres om:
 - 1 deres mønstringssted;
 - 2 de nødvendige foranstaltninger, de skal
træffe i en nødsituation; samt
 - 3 hvordan de ifører sig en redningsvest.

.....

**Regel 10. Bemanning af og kontrol over redningsbåde
og - flåder**

.....

1. Denne regel finder anvendelse på alle skibe.

.....

- 3 Der skal om bord forefindes et tilstrækkeligt antal besætningsmedlemmer, der kan være dækofficerer eller personer med duelighedsbevis i betjening af redningsbåde og -flåder, til betjening af de redningsbåde og -flåder og de udsætningsarrangementer, der er nødvendige for, at det totale antal ombordværende kan forlade skibet.

.....

Regel 18. Bådmanøvrer og øvelser

- 1 Denne regel finder anvendelse på alle skibe.
- 2 **Instruktionsbøger**
Der skal i hver af besætningens messer og fritidsrum eller i hver af besætningens kamre forefindes en instruktionsbog, der opfylder forskrifterne i regel 51.
- 3 **Øvelsesmønstringer og øvelser**
- 3.1 Hvert medlem af besætningen skal deltage i mindst én bådøvelse og én brandøvelse hver måned. Såfremt mere end 25% af besætningen ikke har deltaget i båd- og brandøvelser om bord på det pågældende skib i den foregående måned, skal besætningens øvelser finde sted inden 24 timer efter skibets afgang fra havn. For de skibstyper, hvor dette ikke er muligt, kan andre ordninger, der som et minimum er ækvivalente, godkendes af administrationen.
- 3.2 På et skib i international fart uden for kort international fart skal mønstringer af passagererne finde sted inden 24 timer efter deres indskibning. Passagererne skal instrueres i brugen af redningsvestene og det, de skal foretage sig i en nødsituation. Indskibes der i en havn kun et mindre antal passagerer, efter at mønstringen har været afholdt, skal det være tilstrækkeligt i stedet for afholdelse af endnu en mønstring at gøre disse passagerer opmærksom på de i regel 8.2 og 8.4 foreskrevne nødinstrukser.
- 3.3 På et skib i kort international fart skal passagererne, såfremt der ikke afholdes mønstring af passagererne ved afgang, gøres opmærksom på de i regel 8.2 og 8.4 foreskrevne nødinstrukser, eventuelt over skibets højttaleranlæg.

Almindelige bestemmelser

- 3.4 Hver bådmanøvre skal omfatte følgende:
- 1 passagerer og besætning skal tilkaldes til mønstringsstederne ved hjælp af det i regel 6.4.2 foreskrevne alarmsystem, og det skal

- sikres, at de bliver gjort bekendt med den ordre til at forlade skibet, der er specificeret i mønstringsrullen;
- 2 rapportering til udskibningsstederne, og der gøres forberedelser til de opgaver, som er beskrevet i mønstringsrullen;
 - 3 kontrol af, at passagerer og besætning er hensigtsmæssigt påklædt;
 - 4 kontrol af, at redningsvestene er taget korrekt på;
 - 5 efter eventuel nødvendig forberedelse til udsætning affires mindst én redningsbåd. *Båden skal affires så meget, som forholdene tillader;*
 - 6 redningsbådernes motor startes og betjenes;
 - 7 betjening af davider og kraner, der anvendes til udsætning af redningsflåder;
 - 8 øvelse i brugen af redningsdragter og beskyttelsesdragter.
- 3.5 Der skal, for så vidt det er praktisk muligt, affires forskellige redningsbåde i overensstemmelse med forskrifterne i stk. 3.4.5 under de på hinanden følgende bådmanøvrer.
- 3.6 Øvelserne skal, for så vidt det er praktisk muligt, gennemføres, som om der forelå en faktisk nødsituation.
- 3.7 Hver redningsbåd skal udsættes med den besætning om bord, der er udpeget til dens betjening, og skal manøvreres i vandet mindst én gang hver 3. måned under en bådmanøvre. Administrationen kan tillade, at skibe, der benyttes i kort international fart, ikke udsætter redningsbåde på den ene side, såfremt kajarrangementer i havnen eller ruteforhold ikke gør det muligt at udsætte redningsbåde på denne side. Dog skal alle sådanne redningsbåde affires *så meget som forholdene tillader* mindst én gang hver 3. måned og udsættes mindst én gang om året.
- 3.8 For så vidt det er rimeligt og praktisk muligt, skal mand-overbord-både, *herunder* redningsbåde, der samtidig er mand-overbord-både, udsættes hver måned med den udpegede besætning om bord iført *beskyttelsesdragt* og manøvreres i vandet. Under alle omstændigheder skal denne forskrift opfyldes mindst én gang hver 3. måned.
- 3.10 Nødbelysning til brug ved mønstring og når skibet forlades, skal afprøves ved hver bådmanøvre.
- 3.11 *Det påhviler iøvrigt føreren at benytte enhver rimelig lejlighed til at lade alt redningsmateriale efterse og indøve besætningen i hur-*

tig og sikker anvendelse heraf. Alle mangler, der måtte vise sig ved disse eftersyn og øvelser, skal hurtigst muligt afhjælpes.

4. **Oplæring og instruktioner om bord**
 - 4.1 Der skal gives oplæring om bord i brugen af skibets redningsmidler, herunder redningsbådes og redningsflådernes udrustning så snart som muligt og senest 2 uger efter, at et besætningsmedlem påmønstrer skibet. Dog skal sådan oplæring, såfremt besætningsmedlemmet er på en planlagt regelmæssig tilbagevendende tjeneste om bord i skibet, gives senest 2 uger efter, at besætningsmedlemmet første gang tiltræder på skibet.
 - 4.2 Instruktioner i brugen af skibets redningsmidler og i overlevelse på søen skal gives med samme mellemrum som øvelserne. En instruktion kan dække forskellige dele af skibets redningssystem; men skibets samlede redningsudrustning og -midler skal være dækket inden en periode af 2 måneder. Hvert besætningsmedlem skal have instruktion, som skal omfatte men ikke nødvendigvis være begrænset til:
 - 1 betjening og brug af skibets oppustelige redningsflåder;
 - 2 problemer med kuldeskader (hypotermi) førstehjælpsbehandling af personer med kuldeskader (hypotermi) og andre passende førstehjælpsprocedurer;
 - 3 specielle instruktioner, der er nødvendige for brug af skibets redningsmidler under forhold med hårdt vejr og høj sø.
 - 4.3 Om bord på alle skibe forsynet med nedfirbare redningsflåder skal oplæring i brugen af disse finde sted med mellemrum af højst 4 måneder. Når det er praktisk muligt, skal dette omfatte oppustning og affiring af en redningsflåde. Denne redningsflåde kan være en speciel redningsflåde, der udelukkende er beregnet til oplæringsformål, og som ikke indgår i skibets redningsmiddeludrustning; en sådan speciel redningsflåde skal være mærket på en iøjnefaldende måde herom.
- 5 **Registreringer**
- Datoen for mønstringers afholdelse, enkeltheder vedrørende bådøvelser og brandøvelser med andre redningsmidler og oplæring om bord skal indføres i *tilsynsbogen*. Afholdes der på det foreskrevne tidspunkt ikke fuldstændig mønstring, øvelse eller oplæring, skal der i *tilsynsbogen* redegøres for omstændighederne ved og omfanget af den afholdte mønstring, øvelse eller oplæring.

Regel 19. Beredskab, vedligeholdelse og eftersyn.

1. Denne regel finder anvendelse på alle skibe. Forskrifterne i denne regels stk. 3 og 6.2 skal, for så vidt det er praktisk muligt, også være opfyldt på skibe bygget før 1. juli 1986.
2. **Beredskab**
Alle redningsmidler skal, inden skibet afsejler fra havn og til enhver tid under rejsen, være i brugbar stand og klar til øjeblikkelig brug.
.....
6. **Ugentligt eftersyn**
Følgende prøver og eftersyn skal foretages hver uge:
 - 1 Alle redningsbåde og -flåder, mand-overbord-både og udsætningsanordninger skal efterses visuelt for at sikre, at de er klar til brug;
 - 2 alle motorer i redningsbåde og mand-overbord-både skal køres frem og bak i et samlet tidsrum af mindst 3 minutter, såfremt omgivelsestemperaturen ligger over den minimumstemperatur, der er nødvendig for at kunne starte motoren. I særlige tilfælde kan administrationen dispensere fra denne forskrift for skibe bygget før 1. juli 1986;
 - 3 Hovedalarmsignalsystemet skal afprøves......

Regel 25. Øvelser

- 1 Denne regel finder anvendelse på alle passagerskibe.
 - 2 På passagerskibe skal der hver uge foretages en bådmanøvre og brandøvelse med besætningen. Bådmanøvrerne skal omfatte det i regel 18.3.4 omhandlede.
-

Regel 53. Mønstringsrulle og instrukser for nødsituationer

- 1 Mønstringsrullen skal specificere detaljer om det i regel 50 foreskrevne hovedalarmsignal og også de foranstaltninger, der skal træffes af besætningen og passagererne, når alarmen lyder. Mønstringsrullen skal endvidere anføre, hvordan ordren til at forlade skibet vil blive givet.
- 2 Mønstringsrullen skal anføre de opgaver, der påhviler de forskellige besætningsmedlemmer, herunder:

- 1 lukning af vandtætte døre, branddøre, ventiler, spygatter, sideluger, skylights, køjer og andre lignende åbninger i skibet;
 - 2 udrustning af redningsbåde og -flåder og andre redningsmidler;
 - 3 klargøring og udsætning af redningsbåde og -flåder;
 - 4 almindelig klargøring af andre redningsmidler;
 - 5 mønstring af passagerer;
 - 6 brug af kommunikationsudstyr;
 - 7 bemanning af brandslukningshold udpeget til at tage sig af brande;
 - 8 særlige tildelte opgaver med hensyn til betjening af brandslukningsudstyr og -installationer.
- 3 Mønstringsrullen skal anføre hvilke officerer, det påhviler at sikre, at rednings- og brandudstyr holdes i god stand og klar til øjeblikkelig brug.
- 4 Mønstringsrullen skal anføre stedfortrædere for nøglepersoner, der måtte blive utjenstdygtige under hensyntagen til, at forskellige nødsituationer kan kræve forskellige foranstaltninger.
- 5 Mønstringsrullen skal angive de opgaver, som besætningsmedlemmet skal udføre i forhold til passagererne i en nødsituation. Disse opgaver skal blandt andet gå ud på:
- 1 at varsko passagererne;
 - 2 at påse, at passagererne er hensigtsmæssigt påklædt og har taget deres redningsveste korrekt på;
 - 3 at samle passagererne ved mønstringsstederne;
 - 4 at holde orden i gange og på trapper og i det hele overvåge passagerernes færden;
 - 5 at sikre en forsyning af tæpper som medbringes på redningsbåde og -flåder.
- 6 Mønstringsrullen skal være udfærdiget, før skibet afsejler. Sker der en ændring i besætningen, som nødvendiggør en ændring af mønstringsrullen, skal skibsføreren enten revidere rullen eller udarbejde en ny rulle.
- 7 Mønstringsrullen for hvert passagerskib skal være udfærdiget i en form, der er godkendt af administrationen. *Et eksemplar af mønstringsrullen skal indsendes til direktoratet for godkendelse.*

....."

De tiltalte har nægtet sig skyldige.

Tiltalte Hugo Embrikt Larsen er født den 2. juni 1934.

Tiltalte Henrik Nygaard Johansen er født den 24. maj 1943.

Tiltalte Hans Ole Busch Hansen er født den 8. marts 1945 og er straffet ved Korsør rets dom af 6. november 1987 efter straffelovens § 23, jf. lov nr. 98 af 12. marts 1980 om skibes sikkerhed m.v. § 28, jf. bekendtgørelse nr. 351 af 26. juni 1981 om syn og certifikater m.v. § 24, jf. § 22, stk. 2 og sølovens § 373, jf. § 58, stk. 1 med hæfte i 40 dage, betinget, 2 års prøvetid, og en tillægsbøde på 60.000 kr. med forvandlingsstraf af hæfte i 20 dage. Tiltalte blev fundet skyldig i at have tilskyndet skibsførerne på Vognmandsruten Nyborg-Korsør til at medtage flere passagerer end tilladt.

Den norske anklagemyndighed har den 27. august 1991 anmodet om, at de danske myndigheder foretager strafforfølgning mod Hugo Larsen, Henrik Johansen og Ole Hansen for forhold begået i Norge, jf. norsk straffelovs § 304. Tiltalen mod Hugo Larsen, der er norsk statsborger med bopæl i Norge, er rejst efter Rigsadvokatens påbud af 5. februar 1992, jf. straffelovens § 6, stk. 2, jf. anordning nr. 290 af 15. november 1932.

Norsk straffelovs § 304 har følgende ordlyd:

".....

Går fører av skip tilsjøs med et sjøudyktig skip eller gjør han forberedelser som tydelig viser at dette er hans hensikt, straffes han med fengsel inntil 3 år.

På samme måte straffes reder eller den som handler for reder, eller maskinsjef eller den øverste av styrmennene når han rettsstridig bevirker eller medvirker til at et sjøudyktig skip går tilsjøs eller at det gjøres forberedelser som tydelig viser at dette er hensikten. Som medvirkning regnes også

unnlattelse av å hindre at skipet går tilsjøs.
....."

Søfartsstyrelsen har opplyst, at Bahama, hvor "Scandinavian Star" var registreret, ligesom Danmark har ratificeret The International Convention for Safety of Life at Sea (SOLAS). Det er Søfartsstyrelsens opfattelse, at "Scandinavian Star" i det væsentlige var i god teknisk og udstyrmæssig stand og i princippet opfyldte de regler i SOLAS 1960 og SOLAS 1974 (konstruktionsmæssige regler henholdsvis regler af operativ karakter), som fandt anvendelse på skibet. Ved sin gennemgang af sagen fandt Søfartsstyrelsen imidlertid forhold af teknisk karakter, hvoraf nogle efter Styrelsens opfattelse må anses for værende i strid med SOLAS, og andre må karakteriseres som kritisable, jf. nærmere Søfartsstyrelsens skrivelse af 5. april 1991, der udgjorde en del af grundlaget for tiltalerejsningen.

Det er oplyst, at myndighederne på Bahama ikke har rejst tiltale mod fører eller reder for forhold i forbindelse med skibets drift fra den 1. til den 7. april 1990.

Skibet:

"Scandinavian Star" er bygget i 1971 og var senest klasset hos Lloyd's register. Det var indregistreret på Bahama, og Lloyd's register udførte besigtigelserne på flagstatens vegne. Seneste besigtigelse fandt sted i begyndelsen af januar 1990. Skibets længde var 141,60 m, bredden var 21,90 m og højden fra køl til båddæk 19,00 m. Skibet blev drevet af to motorer, hver på 8.000 HK, og havde to bovpropeller, hver på 600 HK. Skibets servicefart var 21,50 knob. Passagertallet var fastsat til 1052 og besætningen til 100 personer. Skibet er nærmere beskrevet i en rapport fra Granskningsudvalget, der i henhold til aftale mellem Danmark, Norge og Sverige blev nedsat "for å granske forholdene omkring passasjerfergen Scandinavian Stars brannhaveri 7. april 1990", NOU 1991:

1A med bilagshæfte, NOU 1991: 1 B.

Ejerforhold:

"Scandinavian Star" blev indtil 1990 drevet af Bahama-selskabet SeaEscape Ltd. og blev benyttet til dagssej- lads fra Miami, Florida. Skibet blev købt af VR DaNo ApS ved aftale af 23. januar 1990 for en pris af 21,7 mio USD og blev videreoverdraget til K/S Scandinavian Star, Danmark. Det blev udlejet til Project Shipping Ltd., Li- beria, ved et bareboat-certeparti. Project Shipping Ltd. udlejede ved et tidscerteparti skibet til VR DaNo ApS, Danmark.

Kommanditist i K/S Scandinavian Star var Superflex Ship- ping ApS, Danmark, der er et datterselskab af matr. nr. 4 bh ApS, der ejes af Henrik Johansens tre børn. Komple- mentaren i K/S Scandinavian Star er Sea Lion Ltd., Baha- ma, et datterselskab af Superflex Shipping ApS. VR DaNo ApS er datterselskab af VR Holding A/S, der ejes af Hen- rik Johansens hustru. VR DaNo ApS er moderselskab for DaNo Ferry A/S, Norge.

Henrik Johansen er direktør for bl.a. K/S Scandinavian Star, Superflex Shipping ApS, VR Holding ApS (sammen med Ole Hansen), VR Shipping ApS, Matr. nr. 4 bh ApS og Sea Lion Ltd. Han er medlem af bestyrelsen for bl.a. Super- flex Shipping ApS, VR Holding ApS og VR DaNo ApS.

Hans Ole Busch Hansen var direktør for bl.a. VR Holding ApS, VR DaNo ApS, og DaNo Ferry A/S. Han er medlem af bestyrelsen for Superflex Shipping ApS, VR Holding ApS, VR Shipping ApS og VR DaNo ApS.

Direktør for Project Shipping Ltd. var Athanassi Yannau- latos.

Bestyrelsen for DaNo Ferry A/S udgjordes af Jens Hagen, der indtil begyndelsen af 1990 var ejer af selskabet

sammen med VR DaNo ApS. Henrik Johansen var suppleant i bestyrelsen.

I Granskningsudvalgets rapport side 81 - 85 findes en oversigt over VR DaNo-gruppen ("Henrik Johansen-gruppen").

Bemanding:

Besætningsmedlemmer, bortset fra de ledende, blev antaget af Project Shipping Ltd. gennem firmaet Polycos Shipping Inc., London og Wallem Shipmanagement Ltd. Isle of Man, samt firmaet Knudsen i Lissabon. Bemandingen er nærmere beskrevet i Granskningsudvalgets rapport side 88 ff., hvor der tillige er en gennemgang af besætningens kvalifikationer.

Ruten Frederikshavn-Oslo blev indtil november 1989 betjent af "Holger Danske". Herefter chartredes det italienske skib "Sardinia Nova", indtil "Scandinavian Star" den 1. april blev sat ind i driften. "Scandinavian Star" blev af dele af den hidtidige besætning, herunder skibets fører kaptajn Schaab og maskinchef Steinhauser, sejlet til Cuxhaven, hvor det ankom den 23. marts 1990. Samme dag kom Hugo Larsen, 1. styrmand Sverre Aashildrød, purser Joseph Bezzina og restaurantchef Bent Christensen om bord. Ingen af de nævnte havde tidligere set skibet. Derimod havde kaptajn Hans Bergmann, ansat i VR Holding ApS' datterselskab Vognmandsruten Korsør-Nyborg ApS, med afbrydelser været om bord i "Scandinavian Star" siden købet. I Cuxhaven blev under ledelse af Ole Hansen iværksat nogle arbejder, navnlig med henblik på indretning af skibets butikker. Endvidere blev skibets papirer gennemgået af en tysk tekniker, Cierpinski. Den 28. marts 1990 ankom ialt 29 personer af den portugisiske besætning, der var forhyret gennem Wallem m.fl. "Scandinavian Star" afsejlede fra Cuxhaven den 29. marts 1990 og ankom til Frederikshavn fredag den 30. marts 1990 kl. 14.45. Det blev overtaget af Hugo Larsen samme dag kl.

18.20. "Scandinavian Stars"s hidtidige besætning fra-trådte og forlod skibet næste dag, bortset fra kaptajn Schaab, der opholdt sig på skibet indtil den 5. april, og maskinbesætningen, derunder maskinchef Steinhauser. Ligeledes den 30. marts ankom yderligere 30 besætnings-medlemmer forhyret gennem Wallem m.fl. De følgende dage fortsattes arbejdet med klargøring af skibet, søndag den 1. april tillige med overflytning af varer fra "Sardinia Nova". Kaptajn Karsten Hansen, purser Forslund og syv andre, der hidtil havde gjort tjeneste på "Sardinia Nova", tiltrådte tjeneste på "Scandinavian Star" samme dag.

"Scandinavian Star"s sejlads mellem Frederikshavn og Oslo:

Afg. Frhavn 1. april kl. 23.05. Ank. Oslo 2. april kl. 8.15.
Afg. Oslo 2. april kl. 19.20. Ank. Frhavn 3. april kl. 7.50.
Afg. Frhavn 3. april kl. 20.10. Ank. Oslo 4. april kl. 8.10.
Afg. Oslo 4. april kl. 19.55. Ank. Frhavn 5. april kl. 6.55.
Afg. Frhavn 5. april kl. 9.08. Ank. Oslo 5. april kl. 18.00.
Afg. Oslo 5. april kl. 21.28. Ank. Frhavn 6. april kl. 7.50.
Afg. Frhavn 6. april kl. 10.03. Ank. Oslo 6. april kl. 19.00.
Afg. Oslo 6. april kl. 21.45.

Efter planen skulle skibet være ankommet til Frederikshavn den 7. april kl. 7.00. Herefter skulle det sejle en dagtur til Oslo og en nattur til Frederikshavn med ankomst søndag den 8. april kl. 9.00, hvorefter det skulle ligge i Frederikshavn til samme dag kl. 21.00.

På turen til Frederikshavn opstod brand den 7. april

lidt efter kl. 2. Som følge af branden, herunder røgudviklingen omkom 158 af de ombordværende.

Det fremgår af en oversigt udarbejdet af DaNo-liniens Oslo kontor, at "Scandinavian Star" den 1. april havde 100 passagerer og 23 biler, den 2. april 214 passagerer og 7 biler og den 3. april 210 passagerer og 27 biler. Tallene for den 4., 5. og 6. april findes ikke i oversigten, men det fremgår af andet materiale, at der på brandnatten var 385 passagerer. Omsætningen den 1. - 3. april i taxfree og parfumeri var 155.544 kr. og 36.899 kr. i restauranten (1 måltid var inkluderet i billetten). De tilsvarende tal for den 4. - 6. april er 205.201 kr. og 35.443 kr. Der er for den 1. - 3. april solgt billetter til passagerer, personbiler og lastbiler for ialt 192.221 kr. For dagene 4. - 6. april er solgt lastbilbilletter for 99.090 kr.

Anklageskriftets pkt. 1.A.a. Mangelfuld evakueringsvejledning:

Det fremgår af Granskningsudvalgets rapport, side 49 ff. at flugtvejene blev angivet med pile på gule, grå, grønne og røde skilte. Skiltenes tekst er engelsk. Skilte med angivelse af nødudgang var på engelsk og spansk. På foto 2 side 50 ses 4 pile, der angiver vejen til mønstringsstationen (til venstre). Ovenover findes skilt med redningsbåd i pil pegende til højre. Til højre for dette skilt ses skilt med redningsbåd i pil pegende til venstre. I passagerkamrene fandtes "Alarm-Instruction" med tekst på engelsk, spansk og portugisisk. I instruktionen henvises til et kort med angivelse af mønstringsstation, som passageren modtog ved ombordstigningen.

Der anvendtes ikke ombordstigningskort på "Scandinavian Star".

Passagererne fik ikke information om skibets sikkerhedsmæssige forhold, hverken over højttalerne eller gennem

pjeecer. Der blev givet besked om, at ophold på bildækket under overfarten var forbudt.

Søfartsstyrelsen har i skrivelsen af 5. april 1991 anført:

".....

I Vedlegg 6 til Granskningsudvalgets rapport har A/S QUASAR CONSULTANTS udført et evakueringsstudie af "SCAN-DINAVIAN STAR". Det fremgår heraf bl.a., at der var betydelige mangler ved den skiltning ombord, som viser flugtveje og mønstringssteder for passagererne. En del af skiltene var ifølge undersøgelsen placeret vilkårligt, gav misvisende information og var hovedsageligt på engelsk, jfr. SOLAS 74 kap. 3 reg. 8.

Det fremgår endvidere, at den i passagerkamrene opsatte alarmerings- og evakueringsvejledning var udformet på engelsk, spansk og portugisisk, samt at den ved farveangivelser refererede til 4 mønstringssteder. Farveangivelserne skulle sammenholdes med farverne på boarding cards, som passagererne skulle have udleveret ved ombordstigning. Disse ombordstigningskort fandtes ikke og har derfor ikke i skibets fart på ruten kunnet udleveres, jfr. SOLAS 74 kap. 3 reg. 8.4.

Endelig fremgår det, at der ikke over skibets højttalersystem blev givet passagererne nogen information om skibets alarmeringsstystem, eller om hvorledes de skulle forholde sig i en nødsituation, jfr. SOLAS 74 kap. 3 reg. 18.3.3.

Den mangelfulde skiltning og den omstændighed at alarmerings- og evakueringsvejledningen var givet på et for den pågældende fart ikke relevant sprog og henviste til en farvekode på ombordstigningskortet, som ikke var udleveret, burde have foranlediget skibsføreren til forinden eller kort efter afgang fra havn over højttaleranlægget at give passagererne en udførlig vejledning om, hvordan de skulle forholde sig i en nødsituation.

Undladelse heraf medførte, at passagererne under branden oplevede stor forvirring, og det er nærliggende at antage, at det har medført, at nogle af passagererne ikke i tide har fundet vejen frem til røgfrit område.

Søfartsstyrelsen er af den opfattelse, at undladelsen af, forinden skibet blev sat i fart, at sikre at ovennævnte forhold var bragt i orden, må karakteriseres som sikkerhedsmæssigt groft uforsvarligt.

....."

Det er oplyst, at skiltningen på "Sardinia Nova" var på engelsk og italiensk, og at Søfartsstyrelsen den 30. no-

vember 1989 foretog kontrol af skibet ("port state control"), uden at der blev gjort bemærkninger herom.

Anklageskriftets punkt 1.A.b. Redningsbådernes tilstand:

Den svenske Sjöfartsinspektion har for Granskningsudvalget den 15. og 17. april 1990 foretaget en gennemgang af redningsbådene. Ved gennemgangen fandtes råds-kader og korrosionsskader m.v. Sjöfartsinspektionen bemærkede konkluderende: "Livbåter i den konstaterede kondition är "icke sjövärdige". Granskningsudvalget har konkluderet:

"Båtene fremsto som generelt dårlig vedlikeholdt, særlig fordi råteområdene var skjult av helt ny maling og korrosionen på kroker og krokfester var overmalt. Selvom båtene ikke var i tilfredsstillende stand, har deres mangler ikke haft betydning for ulykkens omfang"

Søfartsstyrelsen har i skrivelsen af 5. april 1991 anført:

".

b) Redningsbådernes tilstand:

Iflg. Vedlegg 5 til Granskningsudvalgets rapport har Sjöfartsinspektionen i Sverige den 15. og 17. april 1990 gennemført et syn på "SCANDINAVIAN STAR"s redningsbåde. Bådene blev endvidere synet den 8. juni 1990 af Granskningsudvalget.

Ved synene konstateredes, at flere af bådene kunne betragtes som værende "icke sjövärdige", herunder at de generelt var i dårlig stand, samt at råd- og rusttæringer var skjult ved overmaling. Endvidere konkluderedes, at disse forhold burde have været observeret og udbedret, inden skibet blev sat i fart.

Af vidneforklaringer fremgår bl.a., at motoren var udtaget for eftersyn i to af bådene, at det i andre ikke var muligt eller vanskeligt at starte motoren, samt at roret i ét tilfælde ikke virkede.

Uanset at det af sagen fremgår, at ovennævnte forhold ikke har haft væsentlig betydning for den aktuelle evakuering, hvilket efter Søfartsstyrelsens opfattelse bl.a. kan tilskrives de meget gunstige vejrforhold, er Styrelsen enig i, at forholdene burde have været observeret og udbedret, jfr. SOLAS 74 kap 3 reg. 19.2 og

19.6.
....."

En repræsentant for Lloyd's, surveyor Christopher Adams, har under søforklaringen forklaret, at han mener, at hans kolleger under kontrol i januar 1990 fandt "Scandinavian Star"s redningsbåde i tilfredsstillende stand.

Anklagemyndigheden har fremlagt en fotoserie med billeder med korrosionsskader på både og har oplyst, at billederne er optaget den 8. juni 1990.

Anklageskriftets punkt 1.A.c. Manglende alarmgivere:

Dansk Brandværnskomite har for Granskningsudvalget foretaget en undersøgelse af alarmgivere og højttaleranlæg på "Scandinavian Star". Undersøgelsen er gengivet som bilag 8 til Granskningsudvalgets rapport. Komiteen anfører:

".....

3.1.2. Registrering af horn.

Der skulle ifølge den udleverede Fire & Safety plan være 53 horn fordelt på de forskellige dæk. Heraf er 12 horn ikke fundet. Om de 3 af disse horn kan det med rimelig sikkerhed fastlægges, at disse ikke har været monteret. Det er horn, der i.h.t. tegningen skulle have været placeret ved purserinformation, ved toiletgruppen på Maindæk og ved Air Conditionering Room no. 3.

Derimod synes der ikke at være tvivl om at hornet, der på tegningen er vist overfor Purserinformationen ved trappen, ikke har været monteret. Området er kraftigt røgskadet, men ellers intakt. Loftgarneringen blev fjernet i et stort område, hvor hornet burde have været. Hornet blev ikke fundet.

....."

Søfartsstyrelsen anfører i skrivelsen af 5. april 1991:

".....

Uanset at "SCANDINAVIAN STAR" gik i fart på kort international rejse, jfr. SOLAS 60 kap. 3 reg. 19, (a) (iii) og reg. 26 (d), var skibets nødplan baseret på et effektivt hovedalarmsystem. Søfartsstyrelsen er derfor af den

opfattelse, at skibets alarmsystem burde have været kontrolleret, således det ville have været konstateret, at der i forhold til skibets Fire & Safety Plan manglede 3 alarmhorn.

Undladelse heraf må efter Søfartsstyrelsens opfattelse karakteriseres som sikkerhedsmæssigt uforsvarligt og tilskrives skibsledelsen. Søfartsstyrelsen mener imidlertid ikke, at ansvar kan gøres direkte gældende for den manglende kontrol af lydniveauet, da lydniveauet for alarmsystemer ikke er detailreguleret i SOLAS.
....."

Anklageskriftets punkt 1.b.a. Båd- og Brandøvelse:

Det fremgår af de nedenfor gengivne forklaringer, at der ikke blev afholdt båd- og brandøvelse i tiden mellem overtagelsen af "Scandinavian Star" den 30. marts og branden den 7. april 1990.

Anklageskriftets punkt 1.B.b., 1.B.c. og 1.B.d. Nødplan, mangelfuld instruktion af besætningen i nødplan, plan vedrørende redningsflåder og redningsbåde, evakueringsplan samt emergencynumre og ukendskab til besætningens kvalifikationer:

Nødplanen (båd- og brandrullen) er nærmere beskrevet i Granskningsudvalgets rapport side 102 ff. og i bilagshæftet side 274 ff. Mens "Scandinavian Star" sejlede for SeaEscape havde skibet en nødplan baseret på en besætning på 228 mand. Efter kaptajn Hans Bergmanns anbefaling besluttede Hugo Larsen at anvende denne plan, således at den blev konverteret til "Scandinavian Star"s besætning på knap 100 mand. Arbejdet med konverteringen blev overladt til styrmand Aashildrød og telegrafisten Solveig Rasmussen. Et skriftligt hovedelement i nødplanen var en plakat, der var opslået nogle steder i skibet, og som gav en oversigt over de forskellige gruppers bemanning og opgaver. Planen er gengivet i Granskningsudvalgets bilagshæfte. Den er, bortset fra uvæsentlige punkter identisk med et fotografi af plakaten, der er optaget efter branden. Der blev ikke foretaget ændringer af plakaten som følge af den ændrede bemannings-

størrelse såsom udstregning af de poster, der ikke skulle bemannes. Herudover fandtes et hæfte med nærmere angivelse af nødplansgruppernes bemanning og opgaver. Til planen var knyttet en liste - emergencynummer-liste - indeholdende emergencynumre for en besætning på 228 mand. Aashildrød og Solveig Rasmussen udarbejdede en liste med angivelse af besætningens navne, fødselsdatoer, stillinger og emergencynumre. Med kendskab til sit emergencynummer kunne det enkelte besætningsmedlem på grundlag af nødplanen (plakaten eller hæftet) se, hvilken plads han var tiltænkt, hvis han var i stand til at forstå den engelske tekst. Uden en gennemgående revision af planen kunne han ikke se, hvem han var i gruppe med, eller hvilke poster der ikke var besat. Eksempelvis kunne det medlem, der havde fået tildelt nr. 1703, se, at han tilhørte den evakueringsgruppe, der skulle møde på A Deck i bagbords side. Han kunne ikke uden nærmere undersøgelser se, at der ikke var udpeget en gruppeleder (zone leader), eller at han som indehaver af det højeste nummer, der var besat (det fjerde nummer i gruppen), skulle fungere som leder, og endelig ikke at gruppen, der havde 9 poster iflg. den oprindelige plan, var bemandet med 2 besætningsmedlemmer.

Båd- og brandrullen var bemandet således, (i parentes er angivet de personer, der iflg. den af Aashildrød udarbejdede liste havde fået tildelt det pågældende emergencynummer):

"Operational Command": 0100 Captain (Hugo Larsen)

"Fire Fighters": 0200 Staff Captain (Karsten Hansen) og 8 andre, herunder nr. 0208, der iflg. planen er nattevagt. Nummeret er iflg. besætningslisten tildelt Eva Lind og Solveig Ekerhovd. Ingen af disse var nattevagt. Nr. 0207 var tildelt elektriker Hans Rytter, jf. nedenfor.

"Fire Limitation Group": 0300 2nd Officer (Oddvar Fin-

stad, på listen betegnet som Chief Officer) og 8 andre.

"Search & Ambulance": 0400 Chief Steward (Bent Christensen) og 10 andre.

"Navigation & Stability": 0500 2nd Officer (Sverre Aashildrød, på listen betegnet som 1st officer) og 1 yderligere.

"Power & Propulsion": 0600 1st Engineer (Elmer Rebanco) og 3 andre.

"Documents & Valuables Control": 0700 Chief Purser (Joseph Bezzina) og 1 yderligere.

"Food Group": 0801 Cook og 3 andre.

"Boat & Raft Preparation": 0900 2nd Officer (Victor Paiva, på listen betegnet som A.B. (able bodied seaman) og 9 andre.

"Technical Department": 1000 Chief Engineer (Heinz Steinhauser) og 4 andre.

"Radio": 1100 Radio Officer (Solveig Rasmussen) og 2 andre.

"Hospital": 1201 Cruise Staff og 1 yderligere.

"Central Squad": 1300 Hotel Manager (Grete Forslund, på listen betegnet som purser) og 1 yderligere. Denne gruppe skulle kontrollere evakueringen på alle dæk. Evakueringen af de enkelte dele af skibet skulle forestås af 11 "Zone Leaders" med emergencynumrene 1400 - 2400. Af disse var 3 poster, 1900, 2000 og 2100, besat. De enkelte evakueringsgrupper var bemanded med fra 1 til 4 personer, 2 grupper, Caribbean Deck (også benævnt Dæk 4 eller Ybor deck) Styrbord og Bridge Deck (dæk 8 eller Sun deck), var ikke bemanded.

På den af Aashildrød og Solveig Rasmussen udarbejdede liste var 6 besætningsmedlemmer tildelt emergency-numre, der ikke fandtes i nødplanen.

Søfartsstyrelsen har udtalt følgende vedrørende dette punkt:

".....

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

Besætningen udviste over for flere af passagererne ukendskab til skibet. Dette viste sig bl.a. ved, at passagerer, der skulle anvises kahytter, fik anvist forkerte kahytter. Det fremgår desuden, at en del af besætningen ikke tidligere havde været påmønstret et skib.

Det bemærkes i den forbindelse, at det er af afgørende betydning for sikkerheden, at besætningen er i stand til at orientere sig i skibet. Uden et sådant kendskab kan besætningen ikke evakuere passagerer ad de etablerede evakueringsruter.

Det fremgår af vidneforklaringerne, at oplæringen af og instruktionen til brandvagten, som har en vigtig sikkerhedsmæssig funktion om bord, var meget mangelfuld. Brandvagten kendte kun til placeringen af knap halvdelen af de ca. 40 ophængte nøgler. Han fik ingen eksakt instruktion i, hvordan han skulle rundere, hvordan han skulle forholde sig i en given situation, og hvornår hans pauser skulle ligge. Han havde ikke kendskab til, at der eksisterede en nøgleplan, og ingen af styrmændene førte tilsyn med brandvagten ved at kontrollere papirstrimlen fra vagturet.

Det er efter Søfartsstyrelsens opfattelse skibsførerens ansvar - i mangel af egentlige stillingsbeskrivelser - at uddelegere denne opgave til en af styrmændene. Ovennævnte forhold er en overtrædelse af SOLAS 60 kap. 2 reg. 64 a (i).

Udleveringen af redningsveste til besætningen var vilkårlig og skete uden hensyntagen til emergency-numrenes overensstemmelse med de pågældendes numre i nødplanen. Adskillige af besætningen kendte ikke deres emergency-nummer, som henviste til vedkommendes placering og funktion i nødplanerne. Dette skyldtes dels manglende instruktion, dels at grupperne aldrig havde været etableret, og dels at enkelte ikke kunne læse engelsk og således ikke havde mulighed for selv at orientere sig om deres pligter ifølge nødplanen.

Gruppelederne af de enkelte nødgrupper kendte hverken nødgruppens øvrige medlemmer eller disses arbejdsopgaver, hvilket skyldtes manglende instruktion og øvelse. Det gjorde ikke etableringen af nødgrupperne lettere, at kun ganske få af besætningsmedlemmerne var uniformerede og derved identificerbare.

Det fremgår eksempelvis, at staff captain Karsten Hansen ikke var blevet instrueret om, at han efter nødplanen skulle fungere som brandchef. Af samme årsag havde han intet kendskab til, hvem der bemandede brandholdet.

Det manglende kendskab til evakueringsplanen bevirkede, at evakueringsindsatsen bar præg af desorganisation. Flere passagerer manglede redningsveste ved evakueringen, og der blev ikke holdt tal på de evakuerede, hvorfor man ikke havde overblik over, hvor mange der savnedes.

Den manglende instruktion skyldtes formentlig det tidspres og den arbejdsbelastning, der gjorde sig gældende såvel i klargøringsperioden som under skibets drift. ITF-hviletidsbestemmelserne har, hverken i klargøringsperioden eller efter skibet gik i fart, været overholdt, hvilket i sig selv udgør en sikkerhedsmæssig risiko. Skibsføreren var bekendt med, at specielt cateringpersonalet, for hvilket det ikke var ualmindeligt med en arbejdsdag på hen ved 20 timer, var presset meget hårdt arbejdsmæssigt, og at der af denne grund var en stigende utilfredshed blandt personalet.

Søfartsstyrelsen er af den opfattelse, at skibsførerens manglende instruktion af besætningen og/eller iværksættelse af organiseret instruktion resulterede i, at indsatsen under branden blev spontan, tilfældig, uorganiseret og kun udført af enkeltpersoner. Uanset manglende kendskab til nødplanen ville en forudgående instruktion i håndtering af sikkerhedsudstyr eller f.eks. instruktion af røgdykkerne kunne have bidraget til en bedre indsats den 7. april. Søfartsstyrelsen vil karakterisere den manglende instruktion som sikkerhedsmæssigt groft uforsvarlig.

....."

Anklageskriftets punkt 1.B.e. Mangelfuld gennemgang af sikkerhedsudstyr iøvrigt:

Der henvises til forklaringerne.

Anklageskriftets punkt 2.a. Rekruttering af besætningen:

Rekrutteringen af de portugisiske besætningsmedlemmer er nærmere beskrevet i Granskningsudvalgets rapport side 88

- 90. Granskningsudvalgets vurdering lyder således:

".....

6.2.5 Vurdering av rekrutteringen

Rekrutteringen av besetningsmedlemmene til "Scandinavian Star" bar preg av forseringen omkring hele prosjektet med å få skipet satt i drift den 1. april. Overstyrmann Finstad fikk først endelig tilsagn om hyre dagen før han kom om bord på skipet. Besetningsmedlemmene fra "Sardinia Nova" som skulle over på "Scandinavian Star" fikk til dels full klarhet i dette umiddelbart før 1. april.

Bemanningsavtalen mellom Polycos og Wallem forelå endelig den 15. mars. Wallem og Knudsen hadde etter dette omkring 13 dager til å få hyreavtaler i stand med besetningsmedlemmer fra Portugal. Wallem har uttalt til utvalget at man normalt ville bruke én til to måneder på å bemanne et skip som "Scandinavian Star". Wallem gav flere ganger overfor Polycos uttrykk for at tidsfristen var svært kort. Likevel mener Wallem at man ikke ville fått en mer kompetent besetning selv om man hadde hatt mer tid til rådighet. Dette begrunnes med at Knudsen hadde bred erfaring på området. Utvalget har merket seg at Knudsen ikke tidligere hadde skaffet besetninger i denne størrelsesorden.

Polycos gav Wallem og Knudsen få opplysninger om skipet og krav til besetningen. Det fremgår av den korrespondanse utvalget har hatt adgang til, at Polycos bare hadde informert om skipets størrelse og fartsområde. Polycos hadde utelukkende beskrevet besetningen ut fra de arbeidsoppgavene de skulle dekke. Det var ikke stilt krav til noen form for sikkerhetsutdannelse.

....."

Der foreligger følgende korrespondance vedrørende rekrutteringen:

Af skrivelse af 15. februar 1990 fra Polycos Shipping Ltd. til Wallem "following previous exchanges on this matter" fremgår, at Polycos' klient anmoder om tilbud på ialt 73 besætningsmedlemmer. I skrivelserne hedder det: "Please note that our clients request that as many as possible of the crew are English speaking and particularly those that will have contact with the passengers..." I telefax fra Wallem til Knudsen spørges, om Knudsen kan skaffe 73 personer "as indicated above". "Notes. 1) As many as possible of the crew should be English speaking...3) Crew will be required between 26 and 31st March 1990". I skrivelse af 26. februar 1990

rykkede Polycos Wallem for svar på forespørslen af 15. februar 1990.

Granskningsudvalgets konklusjoner vedrørende bemanningen af skibet er følgende:

".....

Utvalget anser de besetningsmedlemmer som rederiet hadde valgt å la inngå i sikkerhetsbesetningen, for å være antallsmessig tilstrekkelig. Til sammenlikning skal det nevnes at sjøfartsmyndighetene i Danmark og Norge ville ha godkjent en besetning i samme størrelsesorden på et tilsvarende skip.

Besetningsmedlemmerne på "Scandinavian Star" hadde de nødvendige sertifikater og kvalifikasjoner til å ivareta de driftsmessige funksjonene. Når det gjelder de sikkerhetsmessige funksjonene finner utvalget grunn til å kritisere at flere av dekksoffiserene enten ikke i det hele tatt eller ikke på lang tid hadde tatt sikkerhetskurs. Når det gjelder den øvrige besetningens utdanning i brannbekjempelse antar utvalget, på grunnlag av de opplysninger som er gitt fra de portugisiske myndigheter ved sjøforklaringen og politiavhør, at denne generelt sett oppfylte reglene (STCW-konvensjonen).

Når det gjelder besetningens utdanning i håndtering av redningsutstyr var skipets sikkerhetssertifikat påført at 48 personer om bord skulle ha sertifikat (dugelighetsbevis) i betjening av livbåter og - flåter. Jf. STCW-konvensjonens kap. VI, reglement VI/1, jf. SOLAS Kap. III, regel 10.3 og 4. Under forhyringen av den delen av besetningen som kom fra Portugal, skjedde det ingen registrering av de nevnte sertifikater, idet man gikk ut fra at når besetningsmedlemmene hadde portugisisk sjøfartsbok hadde de også den påkrevde sikkerhetsutdanning. Etter de opplysninger utvalget har mottatt fra de portugisiske sjøfartsmyndigheter, må det legges til grunn at ikke sjøfartsboken i seg selv innebærer at vedkommende har slikt sertifikat i betjening av livbåter og - flåter som nevnt.

Utvalget har sendt en liste over 23 personer til de portugisiske sjøfartsmyndigheter, hvor det er opplyst, at de har sjøfartsbok. Det var hovedsakelig besetningsmedlemmer til dekk og maskin og enkelte til catering. Det ble spurt om hvilke som hadde sertifikat i betjening av livbåter og - flåter. Myndighetene har svart at bare en av de oppførte personene hadde fått utstedt sertifikat av de portugisiske myndigheter. Samtidig har de portugisiske myndigheter opplyst at de angjeldende personer ikke hadde tillatelse til å ta hyre på utenlandske skip idet dette, i henhold til portugisisk lov, krever lisens.

Det må etter dette antas at det om bord på "Scandinavian Star" ikke var det foreskrevne antall besetningsmedlemmer med sertifikat i betjening av livbåter og - flåter.

.....

I henhold til Bahamas' nasjonale regler kreves det at besetningen enten skal være engelsktalende, eller det skal være muligheter til å gi ordre på et språk som de ikke-engelsktalende besetningsmedlemmene forstår, se 10.3.2.1. Utvalget finner ikke at denne bestemmelsen var fulgt på "Scandinavian Star".

Når det gjelder det sikkerhetsmessige, finner utvalget det ikke forsvarlig at det ble seilt med en besetning hvor så mange hadde utilstrekkelige engelskkunnskaper. Nødplanen på "Scandinavian Star" var på engelsk, og siden det heller ikke ble holdt båt- og brannøvelser medførte dette at mange av besetningsmedlemmene fra Portugal ikke hadde mulighet til å sette seg inn i nødplanen.

....."

Anklageskriftets punkt 2.b. Klargøringsfasen:

Hans Bergmann sendte den 6. marts 1990 følgende telefax til "JK/OH/HJ" (Jørgen Kongstad, Ole Hansen og Henrik Johansen):

Vedr.: Kabine numre, antal m.m..

Vedlagt fremsendes lister med numre paa passager kabiner, antal køjer + - toilet/bruser. Nummerfortegnelsen er korrekt og kan benyttes til booking system.

Sektion 800 benyttes pt. af casino- og underholdningspersonale. De fleste kabiner er i orden og god stand, men enkelte mangler - en eller to - køjer. Nøjagtig skøn kan først meddeles efter afsejling.

Sektion 200 benyttes af pursere og de fleste kabiner traenger til renovering iht. reparationsliste.

Sektion B-daek - økonomiklasse - skal total renoveres, herunder ogsaa toiletter og baderum (faelles). Afhaengig af besaetningsstørrelse kan der i fortsaettelse af økonomiklasse b-daek - yderligere etableres 17 x 4 køjer. Hele sektionen maa renoveres.

....."

I skrivelse af 26. marts 1990 tillod SeaEscape på visse betingelser, at VR-Shipping påbegyndte arbejder om bord på "Scandinavian Star" ("the conversion of the Scandinavian Star prior to the delivery of the vessel on March 29th, 1990").

I skrivelse af 29. november 1990 til Ole Hansen har Jørn Hansen A/S, der beskæftiger sig med butikcindretning, oplyst, at selskabets monteringsarbejde begyndte den 29. marts kl. 15 og var afsluttet 31. marts 1990 kl. 16.

Anklageskriftets punkt 2.c: Rederiets sikkerhedsorganisation.

Søfartsstyrelsen har i skrivelsen af 5. april 1991 under henvisning til § 23 i lov om skibes sikkerhed bemærket:

".....

Der var imidlertid ingen i rederiets ledelse, der specielt var udpeget som ansvarlig for sikkerheden om bord på rederiets skibe, og der var heller ingen, der i tilstrækkelig grad fulgte op på de sikkerhedsmæssige aspekter ved klargøringen af "SCANDINAVIAN STAR".

Arbejdsindsatsen forud for indsættelsen koncentrerede sig fra rederiets side om indretning af kamre, butikker og andre foranstaltninger til passagerkomfort. I den periode, Ole B. Hansen opholdt sig på skibet i Cuxhafen, engagerede han sig ikke i sikkerhedsmæssige spørgsmål ud over at anbefale den eksisterende nødplan til skibsføreren, men det havde tilsyneladende ikke rederiets store opmærksomhed at få nødplanerne tilpasset til den reducerede besætning.

Ole B. Hansen orienterede sig heller ikke under sejlad- sen fra den 1. - 3. april 1990 om etableringen af be- redskabet om bord. End ikke Hugo Larsens meddelelse den 1. eller 2. april om, at der ikke var blevet afholdt båd- og brandøvelse, gav anledning til reaktion fra Ole B. Hansens side.

Endvidere er der grund til at påpege, at det var rederi- ets ansvar, at vigtige bestanddele af skibets sikker- hedsplan ikke var om bord den 1. april:

- Besætningens ID-kort, hvoraf emergency-numre fremgik.
 - Boarding cards til passagerer med angivelse af mønstringsstation.
-"

Forklaringer:

Der er under domsforhandlingen afgivet forklaring af de

tiltalte og vidneforklaring af skibsfører Hans Eidersgaard Bergmann, bookingchef Jan Erik Nerموen, afdelingschef Tor Bøhnsdalen, skibsfører Karsten Marensius Hansen, styrmand Sverre Aashildrød, styrmand Oddvar Finstad, restaurationschef Bent Klit Christensen, Anne Lisbeth Hammer, purser Grete Forslund, purser Joseph Bezzina, skibsfører Jan Semmelroth, skibsfører Gunnar Høi, direktør Hans Henrik Laugesen Drachmann, advokat Jan Erlund, skibsinspektør Erling Jensen Sørensen, vicedirektør Hans Christen Christensen og skibsinspektør Allan Simonsen. En række af disse har afgivet søforklaringer, der foreligger i båndafskrift. Dele af disse forklaringer gengives i referat. Endvidere er foretaget dokumentation af "sworn statement" afgivet af skibsfører Peter Heinrich Gottfried Schaab for notar i Miami og af maskinchef Heinz Dieter Steinhausers, Solveig Rasmussens og Hans Rytters søforklaringer.

Tiltalte Hugo Larsen har forklaret, at han tog skibsførereksamen i 1968. Han tog supplerende kursus i brand og røgdykning i 1972. Han var fører af "Holger Danske" fra 1985. Han har ikke tidligere sat et passagerskib i drift. Han var kaptajn på "Holger Danske", indtil det blev taget ud af drift i november 1989. Derefter gik han hjemme som arbejdsløs.

Bøhnsdalen på DaNo-liniens kontor i Oslo fortalte ham på et tidspunkt, at der var et nyt skib, som skulle sættes i drift mellem Oslo og Frederikshavn. Han fik i februar at vide, hvad det var for et skib. Tiltalte fik endelig besked om skibskøbet 14 dage til 3 uger, før han mønstrede. Han accepterede i slutningen af februar at blive ansat som fører af "Scandinavian Star". Han underskrev sin ansættelseskontrakt den 22. marts 1990, dagen før han påmønstrede "Scandinavian Star" i Cuxhaven. Hans hyre i henhold til kontrakten af 22. marts var 23.500 kr. pr. måned. Han havde ret til at sejle i Oslo Fjorden uden lods, hvor der ellers er lodstvang. En lods koster så vidt tiltalte ved ca. 13.000 kr. pr. tur.

Han indgik ansættelseskontrakten med DaNo Ferry A/S. Han har ikke på noget tidspunkt inden den 7. april 1990 mødt Henrik Johansen, men han havde hørt om ham fra Ole Hansen eller fra Bergmann. Det var fordi, det nok var den egentlige ejer af båden eller noget i den retning, var hans indtryk.

Han har nu arbejde som kaptajn i et rederi, hvor han mest sejler med tankbåde. Hyren er 29.500 kr. pr. måned.

Tiltalte fik, nogen tid før han underskrev ansættelseskontrakten, tegninger over skibet. Han fik samtidig at vide, at skibet skulle bemannes med portugisisk mandskab. Han fik også at vide, at dæksofficererne skulle være norske, men fik ikke at vide, hvilke personer det drejede sig om. Det blev fortalt ham, at mandskabet skulle være på ca. 100 mand, og det skulle findes gennem bemandingsagenter. Tiltalte ved ikke, hvornår selskabet begyndte at søge mandskab. Han gik ud fra, at mandskabet skulle kunne kommunikere på engelsk. Det var en betingelse, at portugiserne talte og forstod engelsk, men det gjorde de ikke alle sammen. Rorgængerne var portugisere. En af dem talte dårlig engelsk, men kunne tale spansk, og tiltalte kunne kommunikere med ham på dette sprog. De andre rorgængere talte et brugbart engelsk.

Tiltalte kom til Cuxhaven fredag den 23. marts, og "Scandinavian Star" ankom samme dag. Skibet var bemannet med mandskab fra SeaEscape med kaptajn Schaab som skibsfører. Dele af den nye besætning kom om bord dagen efter. De fik lov til at se på skibet, men kaptajn Schaab havde fortsat kommandoen. Tiltalte konstaterede, at skibet var forsynet med LORAN, og bestilte Shipmate og Decca navigator. Han drøftede denne anskaffelse med Ole Hansen og fik af ham fuldmagt til at bestille anlægget. Ole Hansen var i Cuxhaven i hvert fald et par dage. I forbindelse med samvær med blandt andet Ole Hansen den 24. marts gav tiltalte udtryk for, at det var umuligt at

nå den ombygning af "Scandinavian Star" som var nødvendig. Hertil sagde Ole Hansen, at det hele var planlagt og sat i gang.

Tiltalte ved ikke nøjagtigt, hvad Ole Hansen foretog sig, men mener, at Ole Hansen mest interesserede sig for restaurant og køkken. Mens skibet var i Cuxhaven, begyndte man indretningen af butikker og kasino. Endvidere foregik der noget oprydningsarbejde på bildækket, som ikke havde været benyttet, medens skibet var ejet af SeaEscape. Det nye mandskab deltog ikke i ændringen af skibet. De nævnte ombygningsarbejder blev færdige til den 1. april.

Tiltalte benyttede tiden fra han kom til Cuxhaven og indtil han kom til Frederikshavn til at inspicere skibet. Han anvendte hele sin tid i disse dage hertil.

Skibet skulle forsynes med et EDB-anlæg, der blandt andet kunne styre billetbestilling, booking og kommunikere bestillingerne til land. Arbejdet var under udførelse indtil den 7. april. Tiltalte erindrer ikke, hvornår installationsarbejdet begyndte.

Bergmann, Schaab og Ole Hansen anbefalede, at man brugte den hidtil benyttede sikkerhedsplan. Tiltalte og Aashildrød så på planen allerede i Cuxhaven og antog, at den kunne bruges. Tiltalte mente ikke, at planen skulle ændres som følge af, at bildækket hidtil ikke havde været benyttet til biler og nu skulle benyttes hertil. SeaEscapes sikkerhedsplan var beregnet på 250 mand, men en række af disse var overflødige. Planen forudsatte, at de, der udarbejdede den nye sikkerhedsplan, havde kendskab til de ansattes kvalifikationer, således at de forskellige poster kunne fordeles. De fik ikke inden den 7. april kendskab til samtliges kvalifikationer. De, herunder tiltalte, "masede på" repræsentanten fra bemandingskontoret i flere dage for at få indsamlet de nødvendige certifikater med de ansattes kvalifikationer. De fik

certifikaterne ind efterhånden, men det gik trægt, og så gik det trægt med at udarbejde planen. Tiltalte kan ikke angive, hvor mange de fik certifikater fra, men det var nok til, at planen kunne sættes op. Det var førstestyrmanden Aashildrød, der havde været sikkerhedsofficer på "Holger Danske", og telegrafisten, der udarbejdede planen. Den var færdig den 1. april og blev hængt op i mandskabs- og officersmesserne og på broen. Besætningsmedlemmerne fik af telegrafisten tildelt et emergency-nummer og fik af samme besked om at se på nødplanen, hvad de skulle gøre i tilfælde af alarm. Mandskabet blev kaldt op til telegrafisten over højttaleren på engelsk. De ikke engelsk talende eller engelsk forstående blev varskoet af de øvrige. Telegrafisten fortalte tiltalte, at samtlige havde været der og fået et emergencynummer.

Emergencynumrene blev udleveret til hver enkelt på en lille lap papir. Det var meningen, at besætningen skulle have identitetskort, hvorpå emergencynumret var anført. Kortene var bestilt, men de kom ikke, mens skibet sejlede.

Skibet kom til Frederikshavn et par dage før overtagelsen den 30. marts. En del af den tidligere besætning, tiltalte kan ikke angive antallet, var gået i land i Cuxhaven. Det nye mandskab var beskæftiget med at rydde en del af de lukafer, som de pågældende havde benyttet. Der var fortsat noget mandskab i passagerlukafer ved afsejlingen fra Frederikshavn den 1. april.

Forsyningerne begyndte at komme om bord den 30. marts. Der kom adskillige lastbiler med varer til restaurant og kiosk, og der kom tillige bunkers m.v. Tiltalte mener, at der var kommet nogle biler med varer inden overtagelsen den 30. marts kl. 18.20. Der blev ved med at komme varer om bord lige indtil afsejlingen den 1. april om aftenen.

Den 1. april kom dæksofficerer og maskinbesætning fra

"Sardinia Nova". Tiltalte havde tidligere sejlet med de fleste af dækofficererne, herunder hele ledelsen. Officererne var bekendt med, hvad de skulle gøre. På spørgsmålet om, hvem der var brandchef, svarede tiltalte, at det var overstyrmand Finstad. Kaptajn Hansen, som egentlig skulle være afløser for tiltalte, varetog arbejdet som førstestyrmand, idet en sådan endnu ikke var ansat.

Tiltalte antog, at han skulle sejle i 4 uger og være i land i 4 uger, således som det normalt er tilfældet, men det var ikke aftalt eller fastlagt inden den 7. april 1990.

Det var meningen, at kaptajn Schaab skulle sejle med i 14 dage som en slags instruktør, men han rejste af en eller anden grund torsdag den 5. april. Kaptajn Schaab var sammen med tiltalte på broen på de ture, tiltalte sejlede. Tiltalte mener, at han havde fået tilstrækkelig instruktion i bådens funktioner, da kaptajn Schaab rejste.

Forholdene om bord på "Scandinavian Star" den 1. april 1990 var "mildt sagt kaotiske", d.v.s. at det var en travl dag, og at der var meget at gøre. Der var ikke kaos på broen. Cateringpersonalet havde meget at gøre, og tiltalte hørte senere, at der var misnøje. Af Grete Forslund fik han at vide, at cateringpersonalet klagede over, at de havde for meget at lave. Der var ikke klager fra andre personalegrupper. Grete Forslund sendte telefax herom til rederiet den 4. april 1990. Telefaxen var godkendt af tiltalte. Tiltalte har ikke haft drøftelser med Ole Hansen om cateringpersonalets overarbejde.

Formålet med båd- og brandøvelse er at træne besætningen og kontrollere dens kunnen. Tiltalte er enig i, at besætningen for en dels vedkommende var nye, og den var inhomogen, men mange af dem havde deltaget i båd- og brandøvelse tidligere. Tiltalte diskuterede spørgsmålet

om båd- og brandøvelse med den øvrige ledelse, det vil sige overstyrmanden, maskinchefen, purseren og restaurantchefen. De snakkede om det den 30. marts og den følgende dag, men tiltalte kan ikke huske, om de også snakkede om det den 1. april. De drøftede også spørgsmålet om udsættelse af skibets afgang. En udsættelse skulle bero på, af der var så væsentlige mangler ved passagerkomforten, at passagererne ikke ville komme igen. Det har tiltalte også nævnt overfor Ole Hansen på et tidspunkt før afgang. Ønsket om udsættelse med afgang skyldtes alene hensynet til passagerernes komfort. Tiltalte ville, hvis det var ham selv, der havde bestemt over skibet, have brugt 2 - 3 uger til at få bragt forholdene i orden, for at de kunne være gode nok til passagersejls. Der var den 1. april ikke noget i vejen med sikkerheden. Tiltalte kunne ikke have nægtet at sejle, for det kan han kun, hvis skibet ikke er sødygtigt, og det var det.

Passagerlukaferne blev ikke ryddet for mandskab under sejls fra den 1. til den 7. april, idet mandskabslukaferne ikke alle blev klar i løbet af ugen. Der var stadig arbejde med installation af EDB, og der pågik maler- og snedkerarbejde. Selve butikkerne blev færdige i løbet af ugen. Der var stadig arbejdspress for cateringmandskabet, det vil sige alle dem, der hørte ind under purseren. Mandskabet blev mere kendt med skibet i løbet af ugen. Der var fortsat sprogvanskeligheder. Tiltalte var bekendt med, at purseren Grete Forslund kommunikerede med visse besætningsmedlemmer gennem 2. purseren (oldfruen), som var portugiser og talte engelsk.

Ole Hansen var med om bord to gange. Han rejste med på første tur, Frederikshavn - Oslo og tilbage, og på en senere tur. Tiltalte talte med Ole Hansen om skibets drift, og om hvordan det skulle blive, når det var færdigt. Tiltalte og Ole Hansen drøftede ikke arbejdsforholdene. Tiltalte nævnte overfor Ole Hansen, vistnok på et tidspunkt da skibet lå i Oslo, at der ikke var af-

holdt brandøvelse. Han nævnte det, medens de opholdt sig på broen. Han mener, at det var på anden tur. Han husker ikke Ole Hansens kommentarer eller om der overhovedet var nogen.

Vedrørende den af Ole Hansen omtalte frokost i Frederikshavn den 1. april 1990 har tiltalte forklaret, at en repræsentant fra SeaEscape havde inviteret ham, Kongstad og Schaab til frokost på Jutlandia, hvor de blandt andet talte om tekniske ting i forbindelse med leveringen af skibet. Frokosten tog ca. 2 timer. Besætningen var fuldt beskæftiget med at klargøre skibet, så den havde ikke tid til at foretage båd- og brandøvelse den dag. Tiltalte mener heller ikke, at der var tid til båd- og brandøvelse under skibets senere ophold i Oslo og Frederikshavn. Der kom mange varer om bord, der kom flere lastbiler med kioskvarer, og det kom på en gang. Normalt kommer sådanne varer en gang om ugen i henhold til en lagt plan. Tiltalte havde besluttet sig til at holde båd- og brandøvelse søndag den 8. april, fordi han mente, at det meste af det tunge arbejde ville være i orden da. På spørgsmålet om han fastholder, at han på et tidspunkt i Oslo nævnte for Ole Hansen, at der ikke var afholdt båd- og brandøvelse svarede tiltalte, "jeg mener at have sagt det".

Tiltalte har under søforklaringen forklaret, at han ikke fik ordre fra rederiet om at undlade båd- og brandøvelse på afsejlingsdagen. Han diskuterede ikke med rederiet, om det skulle gøres på det tidspunkt eller ej.

Foreholdt denne søforklaring af 26. april 1990 har tiltalte forklaret, at han som anført i søforklaringen ikke har diskuteret det, men han har nævnt for Ole Hansen, at der ikke var afholdt båd- og brandøvelse. "Jeg er næsten 100% sikker på det".

Der var et antal endagspassagerer, som tog med "Sardinia Nova" fra Oslo, og som returnerede samme dag med "Scan-

dinavian Star". Det drejede sig om ca. 100 passagerer. Der var også endagspassagerer de følgende dage, ca. 150, mens der var flere om fredagen. Tiltalte er bekendt med, at der om fredagen var flere, der ville med end der var plads til, og de blev afvist. Der forelå således ikke overbooking. Bookingen blev foretaget i land.

Vedrørende anklageskriftets forhold 1.A.a.1., mangelfuld skiltning vedrørende flugtveje, har tiltalte forklaret, at han ikke fandt skiltningen mangelfuld. Tiltalte er enig i, at det havde været ønskeligt med skilte på et skandinavisk sprog. Der var også bestilt sådanne skilte af Bøhnsdalen, men de nåede ikke at komme. Vedrørende anklageskriftets punkt 1.A.a.2. forklarede tiltalte, at ombordstigningskort var bestilt. Efter tiltaltes opfattelse skulle ombordsstigningskortet være en del af billetten med en farve, der refererede til den flugtvej, som den pågældende passager skulle følge. Vedrørende punkt 1.A.a.3. forklarede tiltalte, at information om skibets alarmeringssystem aldrig har været praktiseret. Sejladsen var under 24 timer, og informationen var ikke nødvendig. Over højtaleren blev kun meddelt, at ophold på bildækket var forbudt under overfarten.

Vedrørende anklageskriftets punkt 1.A.b. redningsbådernes tilstand, har tiltalte forklaret, at han selv havde konstateret, at alle 10 både var i god stand. Udløsningsanordning og udstyr var i orden. Tiltalte bekræfter, at to af bådenes motorer var taget ud til eftersyn. De var klar til at blive monteret af besætningen, men det nåede man ikke på grund af manglende tid. Bådene var forsynet med årer. De havde tilstrækkelig med årer og åregafler, og rådner ikke. Der var rust på støbejernskrogene, men det er uden betydning for sikkerheden. 8 af de 10 redningsbåde var i brug den 7. april 1990. 1 blev ikke benyttet, fordi der ikke var brug for den, og 1 blev ikke benyttet på grund af en skade i forbindelse med nedfiringen. Der var ingen problemer i forbindelse med benyt-

telsen af de 8 både.

Vedrørende anklageskriftets punkt 1.A.c. har tiltalte forklaret, at alarmhornene blev prøvet mellem Cuxhaven og Frederikshavn. Tiltalte havde ikke kontrolleret eller ladet kontrollere, om antallet af alarmhorn var i overensstemmelse med planen. Den tegning, Granskningsudvalget benyttede ved kontrollen af alarmhornene, kan have været en tegning fra "Scandinavian Star"s søsterskib.

Vedrørende anklageskriftet punkt 1.B.a., båd- og brandøvelse, har tiltalte forklaret, at der ikke var tid til "en skikkelig øvelse". En ordentlig øvelse ville have taget en hel dag, fordi besætningen var ny. Med en øvet besætning kunne det gøres væsentlig hurtigere, måske på en time, som på "Holger Danske", hvor der var en 60 mands besætning og 3 både i hver side.

Tiltalte gennemgik nødplanen og fandt den forsvarlig. Det han gennemgik var besætningslisten og opslaget givet i Granskningsudvalgets bilagssamling side 333 ff. og side 274 - 275. Besætningslisten var ophængt ved siden af opslaget. Tiltalte mener, at der var rettet på planen, ved at de overflødige numre var udstreget, men han er ikke helt sikker på det. Det var i hvert fald meningen, at der skulle rettes på opslaget. Tiltaltes gennemgang tog fra en halv til en hel time. Den foregik den 1. april 1990, så vidt tiltalte husker, var det om formiddagen. På dette tidspunkt var besætningslisten færdig, idet man havde fået oplysninger om mandskabets kvalifikationer på det tidspunkt.

Tiltalte ved, at alle "departementscheferne" har set nødplanen. De stod på broen og læste den. Tiltalte husker, at Bent Christensen, restaurationschefen, stillede en række spørgsmål til tiltalte, som han besvarede.

Vedrørende det forhold, at gruppen "Operational Command" bestod af én person, har tiltalte anført, at der på bro-

en tillige ville være vagthavende styrmand, rorgænger, telegrafisten og udkiggen. Den til enhver tid vagthavende styrmand var bekendt med, at han i en nødsituation skulle befinde sig på broen. Telegrafisten skulle i en nødsituation være sekretær og endvidere telegrafere fra et rum ved siden af broen.

Vedrørende det forhold, at der manglede 8 zoneledere, var det tiltaltes opfattelse, at gruppelederne skulle fungere som zoneledere. Vedrørende nr. 1300 bemærker tiltalte, at hun skulle føre tilsyn med evakueringsgrupperne.

Karsten Hansen var ikke brandbekæmpelseschef, det var Finstad. Foreholdt side 333 i bilagshæftet til Granskningsudvalgets rapport har tiltalte erklæret, at Karsten Hansens placering som brandchef var midlertidig. Tiltalte gennemgik besætningslisten side 333 ff. og de enkelte personers placeringer og fandt den fornuftig. Han har ikke reageret på Karsten Hansens placering med emergencynummer 0200.

Vedrørende anklageskriftet punkt 1.B.e. forklarede tiltalte, at han personligt kontrollerede redningsvestenes tilstedeværelse. Det vil sige, at han kontrollerede, at der var et tilstrækkeligt antal kasser og de var påført at indeholde et antal redningsveste. Kasserne var plomberede, og tiltalte brød ikke plomberne. Der var ca. 1.100 redningsveste ifølge påskriverne på kasserne. Han ved ikke, om der var nogen, der manglede redningsvest. Der var en overflod af redningsveste på båddækket.

Tiltalte kontrollerede personligt tilstedeværelsen af redningskranse og lysbøjer, sådan som han også havde gjort på "Holger Danske".

Tiltalte kontrollerede sammen med Aashildrød såvel branddøre som vandtætte døre, også fra broen. Kontrollen skete mellem Cuxhaven og Frederikshavn. Sprinkleranlæg-

get på øvre bildæk, hvilket var det eneste sprinkleranlæg der var, afprøvede tiltalte ikke, for det var afprøvet i forbindelse med Lloyds klassificering. Der var gods, herunder rør, ledninger og stores på dækket, der kunne blive skadet, hvis sprinkleranlægget blev aktiveret.

Samtlige funktioner, herunder sikkerhedsfunktionerne på broen, var i orden.

Først efter branden hørte tiltalte om, at der var flere, der fik anvist forkerte kahytter. Tiltalte var klar over, at en del, han kan ikke angive hvor mange, af besætningen, ikke tidligere havde sejlet. En af disse var Bent Christensen, der dog havde sejlet i marinen.

Tiltalte var på bildækket sammen med overstyrmanden Finstad og instruerede den tidligere vagtmand og den kommende vagtmand, om at de skulle gå brandruten sammen i tre nætter. Denne besked gav tiltalte allerede i Cuxhaven. Tiltalte ved, at den nye vagtmand havde set nøglekortet med angivelse af kontrolsteder. Vagtmanden skulle gå en rundgang hver time, begyndende kl. 23.00. Hver rundgang tog ca. 50 minutter. Tiltalte gik selv rundt på skibet ved midnatstid hver nat og kontrollerede i den forbindelse, at vagtmanden gik sin runde. Han talte med vagtmanden, der gav udtryk for, at forholdene var i orden.

Kontrolstrimlen skulle tages ud hver formiddag. Dette er ikke sket, men det fandt tiltalte først ud af efter branden. Tiltalte har ikke kontrolleret, at overstyrmanden kontrollerede strimlen, således som det var overstyrmandens opgave.

Redningsvestene (til besætningen) blev udleveret af Aashildrød. På spørgsmålet om vestene skulle have vedkommendes emergencynummer sagde tiltalte, at man kan føre emergencynumret på vesten, hvis man vil.

Tiltalte Henrik Johansen har under søforklaringen forklaret, at han første gang kom ind som deltager i DaNo linien i foråret 1989, da "vi" købte "Holger Danske" og chartrede det til familien Hagen på et bareboat-charter. Der blev truffet aftale om, at man i løbet af efteråret skulle få erstattet "Holger Danske" med nyere tonnage, og at der skulle laves et fælles selskab med deltagelse af Hagen familien og Henrik Johansen-gruppen. "Holger Danske" blev solgt i september måned og leveret til køberne i november og erstattet af "Sardinia Nova", som var chartret af et nystiftet norsk selskab DaNo Ferry A/S, hvilket selskab var ejet fifty-fifty af Hagen familien og VR DaNo ApS, et selskab i Henrik Johansen-gruppen. I januar 1990 blev VR DaNo ApS ene-ejer af DaNo Ferry A/S. På spørgsmålet om, hvem der træffer de endelige beslutninger i bl.a. K/S Scandinavian Star, Sea Lion Bahamas, VR Holding ApS, Project Shipping Ltd, VR DaNo ApS og DaNo Ferry A/S forklarede tiltalte, at han traf beslutninger vedrørende økonomi, køb af skibe og sådan nogle ting sammen med bestyrelsen. Da tiltalte repræsenterer aktieejerne i bestyrelsen, vil han til sidst være den, der bestemmer.

Ole Hansen begyndte at beskæftige sig med DaNo-linien fra det tidspunkt fifty-fifty samarbejdet opstod. Ole Hansen blev næsten frigjort fra sit arbejde med Vognmandsruten Nyborg-Korsør fra begyndelsen af februar 1990. Ole Hansen varetog den daglige drift af DaNo-linien på samme måde, som han passede den daglige drift af Vognmandsruten, og tiltalte blev efterfølgende orienteret af Ole Hansen. Købet af "Scandinavian Star" blev varetaget af Jørgen Kongstad, der var shipping-uddannet og ansat på tiltaltes kontor på Gl. Kongevej 102. Tiltalte var med til at lave dokumenterne. Han har ikke været om bord på "Scandinavian Star". Tiltalte blandede sig ikke i bemandingsfastsættelsen. Han er blevet orienteret om og har godkendt, at der blev valgt en norsk officersbesætning, og at Ole Hansen ønskede at tage nogle

SeaEscape folk med over på skibet, samt at der derudover blev ansat en EF-besætning. Tiltalte var bekendt med, at der skulle laves en taxfree shop og et parfumeri. Han har set tegninger og godkendt dem, "men det fysiske og hvordan det har været på skibet, har jeg ikke set og ikke deltaget i". Tiltalte har set tilbud på et EDB-anlæg og accepteret indkøbet. Han var ikke med til at forhandle om det. På spørgsmålet, om tiltalte drøftede med Ole Hansen, hvornår man skulle sætte "Scandinavian Star" i drift, svarede tiltalte "ikke andet end i forbindelse med købet fra SeaEscape er der lagt en uges tid ind, inden "Sardinia Nova" skal afleveres, så der var rigelig tid, inden den skulle afleveres. SeaEscape skulle aflevere skibet til os, således at der var tid til at sætte skibet ind på ruten". Ole Hansen ønskede at skifte fra "Sardinia Nova" om søndagen den 1. april 1990, og så blev "Sardinia Nova" chartret en dag eller to mere. Det satte tiltalte sig ikke imod, "Vi har betalt det, ja". Tiltalte ved ikke, om det havde været muligt at få forlænget charteret vedrørende "Sardinia Nova" i f.eks. 1 uge. Det kan godt være, man kunne have forhandlet sig til at få "Scandinavian Star" leveret på et tidligere tidspunkt, men man havde jo først brug for "Scandinavian Star" til en udskiftning af "Sardinia Nova". Tiltalte modtog ikke rapporter om, at "Scandinavian Star" efter sikkerhedsmæssige synspunkter blev sat for tidligt ind. Han har ikke modtaget rapporter om, at besætningsmedlemmer eller rederikontoret ønskede at vente med at sætte skibet i drift, før det var mere salgbart til passagererne. Den efterfølgende kritik har ikke medført, at tiltalte finder, "at der er nogen kritik af det, Ole Hansen har gjort".

Under domsforhandlingen har tiltalte forklaret, at han er uddannet ejendomsmægler. Fra 1984 repræsenterer han kapitalinteresserne i Vognmandsruten. Han har siddet i bestyrelsen og sidder fortsat i bestyrelsen for de forskellige selskaber og har afgørende indflydelse som repræsentant for kapitalinteresserne. Han medvirkede ved

salget af Vognmandsruten til Difko i 1989 og underskrev som bestyrelsesmedlem på salgsdokumenterne. Hans årsindtægt i 1991 var på ca. 400.000 kr. i honorarer. Hans formue er på et par millioner kr. De selskaber, som tiltalte repræsenterer, har ikke tidligere sat et skib af "Scandinavian Star"s størrelse i drift med et så stort antal nye besætningsmedlemmer.

Advokatfirmaet Reumert & Partnere foretog alt dokumentarbejdet vedrørende stiftelsen af selskaberne omkring "Scandinavian Star". De stiftede således også kommanditselskabet, hvis første regnskabsår var fra 1.1 - 31.3.1990. Stiftelsen skete samtidig med overtagelsen af skibet. Tiltalte har underskrevet købekontrakten vedr. skibet. Han var med til forhandlingerne sammen med Kongstad og Ole Hansen og en advokat fra Reumert & Partnere.

Frederiksberg Posten Holding A/S ejer ejendommen Gl. Kongevej 102. Selskaberne har ikke længere kontor på Gl. Kongevej 102, men på Tuborg Havnevej 11. I 1990 var der 8 - 10 ansatte på kontoret, nogle regnskabsfolk, en skibsmægler Jørgen Kongstad og Ole Hansen. Kongstad var ansat i VR Shipping, Ole Hansen var ansat i Vognmandsruten, og regnskabsfolkene var ansat i Frederiksberg Posten Holding A/S.

Tiltalte kan tiltræde den oversigt, der er givet over VR DaNo-gruppen i Granskningsudvalgets rapport side 84 med den korrektion, at "styret" i DaNo Ferry A/S, Norge består af J. C. Hagen med H. Johansen og R. Hagen som suppleanter. På spørgsmålet om, hvorvidt der afholdes bestyrelsesmøder i selskaberne i gruppen, siger tiltalte, at spørgsmålene bliver forelagt ham af et bestyrelsesmedlem, og han siger så ja eller nej. I tilfælde af uenighed taler man sig til rette. Der holdes herudover formelle bestyrelsesmøder.

VR DaNo-gruppen omfatter ialt ca. det dobbelte antal

selskaber, som det på side 84 anførte. Tiltalte var direktør i finansieringsselskaber og ejerselskaber, Ole Hansen var direktør i driftsselskaber. Alle selskaberne blev administreret fra kontoret på Gl. Kongevej af ialt en halv snes mennesker. Der var 6 personer ansat på Oslo kontoret og 4 - 5 personer på Frederikshavn kontoret.

Selskaberne i gruppen er til syvende og sidst ejet af tiltaltes familie, det vil sige hans hustru og 3 børn, der nu er 25, 23 og 19 år. Det er tiltalte, der har valgt denne ejerform. Tiltalte har ydet nogle beløb som gave til hustru og børn, og disse beløb er investeret i anparter. Tiltalte repræsenterer kapitalinteresserne i kraft af mundtlige fuldmagter. Med hensyn til Project Shipping Ltd. Liberia forklarer tiltalte, at dette selskab blev indskudt, for at man kunne få en ITF-overenskomst, (International Transport Federation-overenskomst), hvilket er nødvendigt for at kunne ansætte udenlandsk personale, hvilket atter er nødvendigt af rentabilitetsgrunde.

Spørgsmålet om købet af "Scandinavian Star" blev varetaget af Kongstad, der havde betydelig erfaring med skibshandel, blandt andet fordi han tidligere havde været ansat i Stena Line, og af Bergmann, der selv har været ejer af flere skibe og har navigationsuddannelse, samt af Ole Hansen, der havde erfaring med daglig rederidrift. Tiltalte har fået forelagt nogle beslutninger i forbindelse med købet, andre har han fået orientering om efterfølgende. Han drøftede med Ole Hansen, om man skulle ansætte portugisiske eller filippinske søfolk. Spørgsmålet om anskaffelse af et EDB-anlæg er ligeledes blevet forelagt for ham. Det var et anlæg til en pris af 600.000 - 1 mill. kr. Andre spørgsmål, som ikke har direkte økonomisk betydning, har han ikke fået forelagt. Det gælder således ansættelse af personale, hvorom han enten er blevet orienteret af Ole Hansen eller også slet ikke er blevet orienteret. Tiltalte har ikke erfaring med hensyn til drift af et rederi, det har Ole Hansen.

Bergmann sejlede med "Scandinavian Star", medens skibet var i USA. Tiltalte overvejede ikke at sende den kommende kaptajn til USA. Han blev sendt til Cuxhaven 9 eller 10 dage før overtagelsen. Tiltalte er i forbindelse med retssagen blevet bekendt med, at Hugo Larsen blev hyret i begyndelsen af februar måned. Han blev ikke orienteret herom på daværende tidspunkt. Tiltalte har fastholdt sin bemærkning i søforklaringen, om at der var rigelig tid til at sætte "Scandinavian Star" i drift. Skibet havde kun en dobbeltur i døgnet, hvorfor der var tid tilovers, medens skibet lå i Oslo og i Frederikshavn.

På spørgsmålet om tiltalte gjorde sig sikkerhedsmæssige overvejelser i forbindelse med beslutningen om tidspunktet for indsættelsen af "Scandinavian Star", har tiltalte forklaret, at det gjorde han ikke, det sikkerhedsmæssige var kontrolleret inden overtagelsen, blandt andet ved at kaptajnen og officererne blev sendt til Cuxhaven. Der var ingen sikkerhedsmæssige diskussioner i forbindelse med beslutningen om indsættelsen af "Scandinavian Star". Det arbejde, der skulle foretages, var ombygningen af den taxfree-shop og visse malerarbejder. Da "Scandinavian Star" blev indsat, var den taxfree-shop ombygget. EDB-installationen var ikke afsluttet, men det vedrører ikke driftsbesætningen.

Vedrørende anklageskriftets pkt. 2.a. bekræfter tiltalte, at kaptajnen ikke var inddraget i arbejdet med rekrutteringen af besætningen. Det var overladt til et rekrutteringsbureau. Tiltalte ved ikke, om kaptajnen var inddraget i rekrutteringen af officererne. Tiltalte gjorde sig ikke den gang overvejelser om de mulige problemer med at sætte skibet i drift med delvis ny besætning. Det er Ole Hansen, der har erfaring med at sætte skibe ind, det har tiltalte ikke.

Vedrørende anklageskriftets pkt. 2.b., andet "at", har tiltalte bekræftet, at ikke alle passagerafsnit var beboelige. Besætningen skulle have haft andre kamre, en

del af dem boede på igangsætningstidspunktet i passagerkamre. Tiltalte har ikke kendskab til det i fjerde "at" anførte.

Tiltalte var ikke dengang bekendt med, at besætningen, navnlig cateringbesætningen, skulle have været udsat for et stort arbejdspres. Det har han hørt om senere. Han bemærker, at besætningen var fastsat ud fra, at skibet skulle gå i to dobbeltture i døgnet med max. 800 passagerer pr. gang.

Der var ikke ansat en person i rederiet, som ansvarlig for sikkerheden om bord på rederiets skib. Det er kaptajnen, der efter rederiets opfattelse har det endelige ansvar for sikkerheden om bord.

Tiltalte ved ikke, om han dengang blev orienteret om de manglende ID-kort til besætningen og boardingcards til passagerer.

Tiltalte Ole Hansen har forklaret, at han er uddannet i hotelbranchen, og han har været i forbindelse med Henrik Johansen fra 1983 - 84, da Vognmandsruten Korsør-Nyborg begyndte. Han var ansat i anpartsselskabet Vognmandsruten Korsør-Nyborg. Hans arbejdssted var Korsør indtil november 1989. Fra 1. april 1990 var hans arbejdssted Gl. Kongevej 102, og i den mellemliggende periode arbejdede han begge steder. Hans løn var indtil 1. april 1990 kr. 29.000 og efter denne dato kr. 35.000 om måneden. Han er senere blevet ansat i Scarlet line, hvor han ophørte den 29. februar 1992. Grunden til hans ophør i Henrik Johansen-gruppen var, at han fik det indtryk, at Henrik Johansen ville skyde rederansvaret over på tiltalte. Endvidere spillede det en rolle, at anklagemyndigheden havde nedlagt påstand om rettighedsfrakendelse, og for det tredje var der et økonomisk mellemværende mellem ham og Henrik Johansen, som ikke kommer "Scandinavian Star" sagen ved.

Rederansvaret for "Scandinavian Star" påhviler et af selskaberne i Henrik Johansen-gruppen. Tiltalte bekræfter, at spørgsmål af nogen økonomisk betydning blev forelagt Henrik Johansen til afgørelse, således som Henrik Johansen har forklaret.

Tiltalte har tidligere sat skibe i drift, blandt andet "RoRo Cimbria" og "Trailer Express". Efter indsættelsen af "Superflex"-færgerne havde tiltalte et langvarigt og efter hans opfattelse godt samarbejde med Søfartsstyrelsen vedrørende opbygningen af disse skibe, der var plaget af "blackout". "Superflex"-skibene var godkendt til 301 passagerer. Det blev senere ændret til ca. 380. Han har også været med til at sætte "Sardinia Nova" i drift. En 15 stykker af besætningen fra "Holger Danske" blev overflyttet til "Sardinia Nova" herunder Aashildrød, Karsten Hansen, Bezzina og Forslund. Bent Christensen blev ansat til at lede restaurant og cafeteria på "Sardinia Nova". Han skulle vejlede italienerne om, hvordan det skulle drives.

Kongstad fandt frem til "Scandinavian Star" gennem mæglerkanaler. Bergmann blev sendt over for at se skibet tidligt i januar, og han var der, indtil skibet kom til Cuxhaven i Europa. Tiltalte og Kongstad tog senere i januar til USA for at se, om skibet var egnet til passagertrafik mellem Frederikshavn og Oslo. Han og Kongstad rapporterede til Henrik Johansen. Tiltalte tog første gang til USA omkring den 20. januar. Han talte blandt andet med Steinhauser og Rytter om at følge med til Frederikshavn - Oslo-ruten. Tiltalte bad Steinhauser og Rytter undersøge, hvor mange fra maskinen, der ville følge med, og det fik han svar på under sit andet ophold i februar. Kaptajn Schaab meddelte allerede under tiltaltes 1. ophold, at han ikke ønskede at følge med. Under sit andet besøg i USA indgik tiltalte aftale med Schaab, om at han skulle have et beløb pr. dag for at instruere Hugo Larsen efter skibets levering. Schaab holdt op den 5. april, idet han meddelte, at nu havde

han ikke mere at gøre på "Scandinavian Star". Straks efter hjemkomsten i slutningen af januar begyndte tiltalte at søge efter en besætning gennem Yannaoulos. De rettede henvendelse til bureauerne, således som det illustreres af skrivelse af 5. februar 1990, der er et led i en korrespondance om tilvejebringelse af besætning. De ønskede besætningsmedlemmers kvalifikationer er ikke nærmere specificeret end det fremgår af skrivelserne, men et professionelt bureau ved på grundlag af angivelserne i brevet, hvad der kræves.

Man valgte en portugisisk besætning, fordi Portugal var et EF-land, og fordi man kunne få en ITF overenskomst; endelig er hyren til portugisere væsentlig mindre end hyren til skandinaviske søfolk. Inden ansættelsen af Hugo Larsen, som tiltalte kom i forbindelse med gennem Bøhnsdalen, talte tiltalte med Hugo Larsen en halv times tid. Hugo Larsen fik tegninger af "Scandinavian Star" og fik at vide, at dæksbesætningen og cateringpersonalet skulle være portugisere, og han fik også oplysninger om rederiets idéer med hensyn til skibets drift. Hugo Larsen fik også at vide, at skibet skulle begynde at sejle den 1. april.

I slutningen af januar havde tiltalte telefonisk forbindelse med Hans Christensen i Søfartsstyrelsen vedrørende manglende sprinkleranlæg i passagerapteringen. Hans Christensen gav udtryk for, at det var i orden, at der ikke var sprinkleranlæg. "Scandinavian Star" blev kontrolleret i Cuxhaven den 23. marts af en surveyor fra Hamburg ved navn Cierpinski.

Det var aftalt med sælger, at de kunne foretage arbejde på skibet inden leveringen, blot de ikke ændrede skibets klasse.

Tiltalte tog til Cuxhaven samme dag, som skibet ankom. Han skulle have møder med forskellige vedrørende indretningen af spillecasino, taxfree-shop og EDB. Han var i

Cuxhaven i 12 timer. Han talte med Hugo Larsen, der blev præsenteret for kaptajn Schaab. Endvidere talte han med Bezzina og Bent Christensen. Alle tre blev anmodet om at fremkomme med deres ønsker, når tiltalte næste gang var i Cuxhaven, hvilket han var fra den 27. marts til den 29. marts. Ved den lejlighed checkede tiltalte det igangværende arbejde og tog mod de ønsker, der kom fra de tre nævnte, Bezzina, Bent Christensen og Hugo Larsen. Hugo Larsen ønskede en radar og Shipmate, og de andre havde mindre ønsker.

Under opholdet i Cuxhaven talte tiltalte med kaptajn Hugo Larsen og besætningen. Han erindrer ikke særligt fra disse samtaler, bortset fra den nævnte med kaptajnen vedrørende radar.

Vedrørende den af Hugo Larsen omtalte samtale under spisning den 23. marts i Cuxhaven, hvorefter Hugo Larsen skulle have givet udtryk for, at der var for kort tid til at sætte "Scandinavian Star" i gang, forklarede tiltalte, at han ikke mindes en sådan udtalelse fra Hugo Larsens side. Under skibets ophold i Frederikshavn sagde Hugo Larsen, "at det er et vældigt fint skib, når vi bliver helt færdige med passagerfaciliteterne."

Tiltalte kom til Frederikshavn den 1. april. Der var hektisk aktivitet. Han talte med lederen af DaNo-Linien i Frederikshavn om, hvordan det gik med omskiftningen fra "Sardinia Nova" til "Scandinavian Star", og denne gav udtryk for, at det skred pænt frem. Tiltalte konstaterede, at Casino, taxfree shop og parfumeri var færdig lørdag. De bestilte varer var kommet om bord og anbragt i forretningerne. Overflytningen af varer fra "Sardinia Nova" var ikke tilendebragt. Omskiftningen fra "Holger Danske" til "Sardinia Nova" tog samme tid som fra "Sardinia Nova" til "Scandinavian Star". Der var den forskel, at der skulle mere i land fra "Holger Danske" end fra "Sardinia Nova", idet "Holger Danske" jo var solgt. Det var efter hans ønske, at chartringen af "Sardinia

Nova" blev forlænget til den 1. april.

Under sit ophold i Frederikshavn den 1. april konstaterede tiltalte, at Hugo Larsen deltog i en middag med Schaab og Kongstad, der varede i 3 timer, hvilket efter tiltaltes opfattelse ikke tyder på fortravlethed.

Under sit første besøg i Cuxhaven talte tiltalte med Hugo Larsen om båd- og brandrulle. Efter anbefaling fra Schaab rådede tiltalte Hugo Larsen til at konvertere den eksisterende båd- og brandrulle fra at være bemanded med ca. 260 mand til knap 100 mand. Under sit ophold i Frederikshavn den 1. april, hvor tiltalte ankom kl. 10.30, spurgte han Hugo Larsen, om han havde styr på båd- og brandrullen, og det spørgsmål besvarede Hugo Larsen bekræftende. Hugo Larsen sagde, at båd- og brandrullen var færdig "i går" eller var blevet sat op "i går". Tiltalte kontrollerede ikke disse oplysninger, for det havde han ikke nogen grund til. Tiltalte tog med "Scandinavian Star" fra Frederikshavn til Oslo fra den 1. april til den 2. april. Under opholdet i Oslo opsøgte han Hugo Larsen for at tale med ham om et problem vedrørende chefelektrikeren. Han søgte ham på broen, men den var ubemanded. Han fandt ham i restauranten. Han pålagde Hugo Larsen at sørge for, at der var vagt på broen, også når skibet var i havn. Hugo Larsen har ikke på noget tidspunkt, altså heller ikke under opholdet i Oslo, fortalt tiltalte, at der ikke var blevet afholdt båd- og brandøvelse. Tiltalte var kun med på én tur med "Scandinavian Star", nemlig fra Frederikshavn til Oslo og tilbage til Frederikshavn, hvortil de ankom den 3. april om morgenen. Tiltalte forlod skibet den 3. april om morgenen og tog til København. Efter tiltaltes synspunkt fungerede tingene godt under turen. Tiltalte modtog ingen klager under turen.

Tiltalte bekræfter at have modtaget telefax fra Grete Forslund. Tiltalte afviste ønsket om yderligere fast personale. Han bad i en telefonsamtale samme dag Grete

Forslund om at udarbejde vagtskema. Han talte med Jan Bille på Frederikshavnkontoret om at sørge for, at der ikke var problemer i relation til Grete Forslunds henvendelse.

Tiltalte havde et godt samarbejde med Søfartsstyrelsen i forbindelse med indsættelsen af nye skibe på Vognmandsruten i 1987-88-89. Han har ladet Søfartsstyrelsen foretage kontrol af "Sardinia Nova". Skiltningen på "Sardinia Nova" var på italiensk. Visse skilte var på engelsk, herudover var der piktogrammer. Søfartsstyrelsen påtalte ikke skiltningen på "Sardinia Nova".

Vedrørende de enkelte punkter i anklageskriftet har tiltalte forklaret:

Pkt. 2.a. rekruttering af besætningen: Rekrutteringen var ikke forceret, og besætningen kom ikke for sent. Kaptajnen var ikke inddraget i rekrutteringen, muligvis bortset fra rekrutteringen af Finstad.

Pkt. 2.b: Klargøringsfasen: Selvfølgelig var der en plan. Tiltalte havde en plan og delegerede opgaverne til kaptajnen og "departementscheferne", i visse tilfælde gennem Jan Bille og Bøhnsdalen. Ombygningen var færdig, bortset fra et enkelt lille lokale. Der var nogle kahytter, der skulle renoveres, men det er jo ikke ombygning. Der var 420 senge, der med sikkerhed var klar til brug. Skibet er godkendt til at have i alt 650 sengepladser. Tiltalte var ikke klar over, at besætningen brugte nogle af passagerkamrene. Tiltalte har set besætningskamrene i Miami, og da var de i orden. Der var en messe og et opholdsrum for besætningen, der skulle males, hvilket tiltalte gav besked om den 5. april.

EDB-anlægget var ikke færdigmonteret, men det er heller ikke et ombygningsarbejde. Tiltalte mener ikke, at besætningen var udsat for et stort arbejdspress, i hvert

fald ikke så stort som beskrevet af Forslund, der angiver op til 20 timers arbejde i døgnet. I øvrigt tog Forslund sig af "hotellet", ikke cateringbesætningen.

Pkt. 2.c. Rederiets sikkerhedsorganisation: Der var ikke en sikkerhedsansvarlig i rederiet. Med hensyn til ID-kort er tiltalte bekendt med, at der blev taget billeder af besætningen lørdag den 31. marts eller søndag den 1. april med henblik på ID-kort, men han har ikke kendskab til tilvejebringelse af disse kort. Det er en skibsofficers opgave. Tiltalte valgte at droppe boardingkort, han ville i stedet udlevere nøgler med nøgleskilte i forskellige farver og med tekst svarende til boardingkortets tekst. Nøgleskiltene blev bestilt allerede den 1. april eller den 2. april. Tiltalte er ikke bekendt med leveringstiden på skiltene. Tiltalte gør opmærksom på, at boardingkortets farver viser vej op til båddækket, og at adskillelsen efter farver først foregår på båddækket.

Tiltalte har supplerende forklaret, at han ikke har påtalt, at "Sardinia Nova"s kaptajner ved visse lejligheder ikke har sejlet. Tiltalte har ikke været i personlig forbindelse med kaptajnerne. Det er forekommet, at "Sardinia Nova" havde svært ved at komme ud af havnen, og i så fald har skibet fået stillet bugserbåde til rådighed. Tiltalte kan erindre, at der har været et eller to tilfælde, hvor "Sardinia Nova" ikke sejlede, og hvor tiltalte har krævet godtgørelse af rederiet, og det har han så også fået. Tiltalte er bekendt med kaptajnskiftet på "Sardinia Nova", men han ved ikke af, at kaptajnskiftet skulle stå i forbindelse med ham.

Tiltalte anmodede i Cuxhaven Bezzina om en arbejdsplan, men fik den ikke. Han rykkede for den i Oslo. Efter Grete Forslunds telefax bad han påny om en arbejdsplan, og fik en liste med angivelse af arbejdstider, men ikke en arbejdsplan.

På spørgsmålet om, hvem der traf beslutning om, at "Scan-

dinavian Star" skulle sejle den 1. april 1990, har tiltalte svaret, at det var ham, der traf beslutningen i begyndelsen af marts måned. Han orienterede personalet og Henrik Johansen. Henrik Johansen ønskede, at skibet skulle indsættes 30. marts 1990 og sejle parallelt med "Sardinia Nova" et døgn, men tiltalte foretrak at sætte det ind 1. april 1990 og lade "Sardinia Nova" udgå samme dag. Det er ikke tiltaltes opfattelse, og det var det heller ikke i Cuxhaven, at der var behov for længere tid til at sætte skibet i drift. Der var ingen, der dengang sagde noget herom til ham, heller ikke den 1. april 1990.

Granskningsudvalget har i sin rapport side 85 anført: "Hele VR DaNo-gruppen ledes og styres af direktør Ole B. Hansen. Han synes å ha en meget sentral og sterk stilling. Granskningsudvalget har inntrykk av at han personlig er med i de fleste afgørelserne av betydning, i hvert fall de som kunne innebære kostnader av noen størrelse". Foreholdt dette har tiltalte forklaret, at det var ham, der var bestemmende ved anskaffelser.

Hans Eidersgaard Bergmann har forklaret, at han har skibsførereksamen og har siden 1984 været ansat i VR Shipping. Han har kontor i hjemmet og løser de opgaver, rederiet stiller ham. Han aflagde rapport hos Henrik Johansen på Gl. Kongevej 102, hvor Henrik Johansen og Kongstad havde kontor. Ole Hansen havde kontor i Korsør indtil afhændelsen af Vognmandsruten Nyborg-Korsør. Herefter fik han kontor på Gl. Kongevej. Der var andre ansatte på kontoret, men dem havde vidnet ikke nærmere at gøre med.

På Vognmandsruten Nyborg-Korsør var sikkerhedsspørgsmål delegeret til kaptajnerne. Hvis Skibstilsynet fandt forhold, som det påtalte, skete det overfor føreren, der gav påtalen videre til Ole Hansen, som så tog sig af forholdet.

Vidnet blev sendt til USA for at se på "Scandinavian

Star". "Scandinavian Star" skulle købes for at afløse "Sardinia Nova", hvis timecharter udløb i slutningen af marts eller i begyndelsen af april 1990. Han blev sendt derover af Henrik Johansen for at se, om skibet var brugeligt til Oslo-Frederikshavn ruten. Vidnet ved ikke, hvem der skulle købe skibet. Vidnet rapporterede til Henrik Johansen. Henrik Johansen var leder af den opgave, som vidnet blev sendt ud på. Vidnet var dengang ansat i Vognmandsruten Nyborg-Korsør ApS, hvis direktør var Ole Hansen. Vidnet er nu ansat i Scarlet Line, hvor han rapporterer til Henrik Johansen.

Vidnet havde et "memorandum of agreement" med til USA. Det var et foreløbigt dokument. Vidnet erindrer ikke, om det var underskrevet. Vidnet gennemgik "Scandinavian Star" sammen med Ole Hansen og Kongstad, da de kom til USA. Ole Hansen og Kongstad interesserede sig også for det tekniske og sikkerhedsmæssige herunder skibets certifikater. De gik alle rundt på hele skibet og inspicerede det. Det var en god idé at beholde Steinhauser. Han var anbefalet af rederiet SeaEscape og havde været på "Scandinavian Star" i 2 år.

Vidnet har bekræftet, at "det er jo en daglig foreteelse, at skibene skifter ejer fra den ene dag til den næste". Den nye besætning kommer om bord den samme dag, som den gamle besætning forlader skibet, og derefter sejler skibet.

Der var 5 mand fra SeaEscape, som blev antaget til at fortsætte med "Scandinavian Star" efter overtagelsen. 1 eller 2 var tømrere, 1 var brandvagt og 1 havde med nøglesystemet at gøre. Det var vidnet og Ole Hansen, der anmodede de 5 om at fortsætte.

Nogle af de nævnte skulle udføre renovationsarbejder i 200-sektionen på turen over til Europa. 200-sektionen var ikke fuldt klargjort, da skibet gik i drift. Brandvagten skulle oplære andre brandvagter.

Vidnet kom om bord på "Scandinavian Star" den 13. januar 1990. Bahamas Nautical Inspector foretog inspektion den 16. januar og U.S. Coast Guard, som efter vidnets erfaringer normalt er meget strikse, foretog inspektion den 17. januar 1990. Vidnet fik ikke udleveret tegninger, men der hang tegninger overalt. Kaptajn Schaab tilbød vidnet at vise ham alt. Vidnet er bekendt med, at besætningen på "Scandinavian Star" kontrollerede alt, også sikkerhedsudstyret, herunder alarmklokker o.s.v. hver 14. dag. Vidnet er derfor uforstående overfor, at der skulle have manglet 3 alarmhorn. Vidnet har hørt, at de, der foretog kontrol, talte sammen over walkie-talkies. Eventuelle mangler blev meddelt kaptajnen. Besætningen foretog båd- og brandøvelse hver lørdag. Alt materiellet blev kontrolleret, og det var i orden. Vidnet har overværet, at branddøre blev udløst. Vidnet var under båd- og brandøvelsen ved siden af kaptajnen, og havde tillige en plads i en redningsbåd. Det har ikke været på tale, at han skulle være fører af "Scandinavian Star". Han har ikke sagt til kaptajn Schaab, at han skulle være fører.

Vidnet vidste, at "Scandinavian Star" skulle bemandedes med omkring 100 mand. Besætningen skulle bortset fra officererne fortrinsvis være portugisere. Det havde Ole Hansen fortalt ham. Skibets nødplan var opslået i skibets styrehus og andre steder, i hvert fald mere end 3 steder. Denne plan var udgangspunkt for vidnets arbejde med nødplanen for den nye besætning. Han overførte de enkelte felter i nødplanen til A4 ark, således at der var plads til at påføre vedkommende besætningsmedlems navn. Det skulle gøre det lettere at udarbejde en plan, når det nye mandskab kom, og når man havde kendskab til det nye mandskabs kvalifikationer. Ikke alle grupper på emergencyplanen var bemandede efter vidnets A4 ark. Det var påtænkt at føre navnene på den kommende besætning på disse ark. Der skulle ikke ske ændringer af den opslåede emergencyplan. Denne skulle have færre grupper end angivet, men det var ikke nødvendigt at foretage ændringer på den opslåede

plan. Ved siden af denne plan var opslået emergencynummerlisten. Endvidere var udarbejdet en vejledning om emergencyplanen, et hæfte med angivelse af opgaverne. Dette hæfte skulle efter planen udleveres til hvert enkelt besætningsmedlem, således at dette kunne lære sin opgave at kende. Det enkelte besætningsmedlem kan af dette materiale ikke se, hvilke opgaver de øvrige besætningsmedlemmer har, bortset fra, hvad der følger af stillingsbetegnelserne. Det vil så vise sig ved en mønstring, hvem den pågældende er i gruppe med eller skal samarbejde med. Vidnets arbejde med at forberede den senere udarbejdelse af nødplanen tog 20 - 30 timer. Vidnet viste tiltalte Hugo Larsen, hvor hans materiale lå. Det skete i forbindelse med en rundgang i Cuxhaven den 23. eller 24. marts 1990. Vidnet var på skibet den 26. og 27. marts 1990, hvor han sammen med en tysk inspektør Cierpinski gennemgik skibets certifikater og papirer for at kontrollere, om disse var i overensstemmelse med kontraktvilkårene. Det var et rent papirarbejde.

Vidnet har vedstået følgende erklæring afgivet af ham den 22. marts 1990 til "The master and Shipboard Management "M/S Scandinavian Star"":

"This is to certify that I, Captain Hans Bergmann, representative of VR DaNo ApS, have inspected the "M/S Scandinavian Star" prior to her delivery in Denmark. I have found all areas of the interior, outside decks, and car deck satisfactory cleaned and acceptable.

I, state herewith, that I have no further demands or complaints concerning the cleanliness and tidiness of this vessel."

Da vidnet sidste gang forlod "Scandinavian Star" den 27. marts 1990, var det klar til at modtage ca. 450 køjepassagerer. Vidnet har personligt checket de forskellige kamre eller kabiner. Der var nogle kabiner, der ikke var klar, fordi de havde været benyttet af den tidligere besætning.

De skulle rengøres.

Da vidnet forlod skibet den 27. marts 1990 var det efter hans opfattelse fuldstændig sejlklaart. På det tidspunkt var der ikke kommet nogen af den ny portugisiske besætning om bord.

Jan Erik Nerموen har forklaret, at han blev ansat i Da-No-linien i 1982, dengang Hagen var ejer af ruten. Han var ansat som bookingchef med ansvar for salg af billetter til passagerer og lastbiler og med ansvar for markedsføringen. Bøhnsdalen var leder af kontoret. Tillige var der nogle kontorfolk og en regnskabsmand. Ole Hansen og dennes bagmand Henrik Johansen overtog "Holger Danske", som de lod drive af Jens Hagen. "Holger Danske" blev kort efter solgt, og "Sardinia Nova" blev indchartret. De fik at vide, at "Scandinavian Star" ville komme nogle uger, før det blev sat i drift. Vidnet vidste, at det skulle bemannes med portugisere, det sørgede Ole Hansen for. Officererne overgik fra "Holger Danske" til "Scandinavian Star", det sørgede Ole Hansen også for. Kaptajn Hugo Larsen blev antaget på Bøhnsdalens anbefaling. Vidnet har overværet en samtale mellem Bøhnsdalen og Hugo Larsen, mens skibet var i Cuxhaven. Hugo Larsen gav udtryk for, at interiøret ikke var pænt, og at det ville tage mere end 1 uge at få det klart. Vidnet har selv talt med purseren Bezzina, der på tilsvarende måde gav udtryk for, at det så dårligt ud om bord. Vidnets arbejde som bookingchef var vanskeliggjort af, at han ikke havde overblik over, hvilke lukafer der var i orden. Han fik at vide, at der var mellem 300 og 400 pladser. Han fik den 2. april en provisorisk plan over skibet. Vidnet var om bord på "Scandinavian Star" den 2. april, hvor han havde et møde med Ole Hansen om den videre drift. Han talte med nogle fra personalet om forholdene, som var stressende for de pågældende.

Vidnet bekræfter, at der ikke blev brugt ombordstigningskort. Han erindrer ikke at have drøftet anvendelsen af om-

bordstigningskort med nogen. Vidnet var også om bord den 4. april, hvor han viste en ældre dame skibet. Vidnet bemærkede, at den taxfree-shop ikke var helt færdig, der var ved at blive sat hylder op. Helhedsindtrykket af skibet var ikke så dårligt. Det man så, så ikke så galt ud.

Spørgsmålet, om vidnet har tilbageholdt skibet, har vidnet besvaret benægtende. Foreholdt forklaring til politirapport, hvorefter han tilbageholdt skibet den 4. april, idet der var problemer med kahytsudleveringen til passagererne, har vidnet forklaret, at Britta Nordeng ikke kunne klare problemerne den pågældende dag, hvorfor vidnet gik om bord og hjalp til med fordelingen af pladserne. Det drejede sig om ca. 200 personer. Problemet var, at kahytterne ikke var klargjorte.

Den 6. april var der mange bestillinger, og han ringede til en del passagerer for at få dem til at afbestille. Han er bekendt med, at Bøhnsdalen sendte en fax til Ole Hansen vedrørende de mange bestillinger.

Efter vidnets synspunkt kunne de have brugt "Sardinia Nova" yderligere en måneds tid, således at "Scandinavian Star" kunne bliver helt i orden.

Der skulle have været forevisning for pressen den 9. april eller måske snarere den 16. april. Det havde Ole Hansen bestemt. Vidnet fik ham til at udsætte det to uger til slutningen af april.

Vidnet har ikke selv set lukaferne og kan derfor ikke udtale sig nærmere om deres tilstand. Vidnet bekræfter, at "Scandinavian Star" efter planen lå ca. 10 timer i Oslo. Vidnet har hørt en samtale mellem besætningsmedlemmer, der gav udtryk for, at de var udkørte, og det kunne man også se på dem. Der blev solgt billetter til "Scandinavian Star" fra en uge før den 1. april.

Tor Bøhnsdalen har forklaret, at han blev ansat hos Jens Hagen i 1973. Vidnet blev chef for Oslo-kontoret i begyndelsen af januar 1990, samtidig med, at Hagen forlod Oslo-Frederikshavn ruten. Vidnet var ansat i et selskab under stiftelse oprindeligt med halvt Hagen og halvt danske interesser, senere rent danske interesser. Vidnet blev engang i februar 1990 bekendt med, at "Scandinavian Star" skulle komme. Han har ansat Hugo Larsen, efter at denne havde været til samtale med Ole Hansen, som godkendte ansættelsen. Hugo Larsen blev ansat, fordi han havde været fører af "Holger Danske". Vidnet har deltaget i forhyringen af den norske besætning, men ikke den øvrige besætning. Vidnet talte med Hugo Larsen og Bezzina, mens "Scandinavian Star" lå i Cuxhaven. Hugo Larsen og Bezzina fortalte, at "Scandinavian Star" ikke var præsentabelt, og at skibet ikke kunne blive færdigt til den 1. april, således forstået, at alt ikke kunne være i orden til den 1. april, men skibet var sødygtigt. Vidnet talte med Ole Hansen, mens denne var i Cuxhaven, om udsættelse med indsætningen af "Scandinavian Star". Ole Hansen spurgte, hvad grundlag vidnet havde for at foreslå det. Hertil sagde vidnet ikke noget. Ole Hansen sagde, at de nok skulle få skibet gjort præsentabelt til den 1. april.

Vidnet har bekræftet at have forklaret følgende til politirapport af 29. august 1990: "Ole Hansen ville ikke høre tale om udsættelse. Han (Ole Hansen) mente, at situationen var under kontrol. Han blev ligesom ophidset over afhørtes forslag og spurgte, hvor han dog havde sådan noget fra. For ligesom at dække over Hugo Larsen og Joseph Bezzina oplyste afhørte, at det var noget han havde rygtevis fra "Sardinia Nova".

Vidnet var om bord på på "Scandinavian Star" den 2. april. Der var et møde mellem ham og Ole Hansen og de norske besætningsmedlemmer. Vidnet troede, at de skulle tale om bemanning, det vil sige antagelse af et yderligere antal nordmænd i catering. Det var vidnet og Ole

Hansen blevet enige om, men vidnets forslag blev ikke diskuteret. Et af mødets resultater var, at purseren skulle lave en arbejdsplan eller vagtplan. Vidnet har på forespørgsel fået forevist en del af skibet af Aashildrød. Han bad om at se det, der ikke var helt i orden, og fik forevist nogle lukafer, der havde været benyttet af mandskabet. Bruserne var i uorden i disse lukafer. Vidnet kan ikke udtale sig om antallet af lukafer, der ikke var i orden. Vidnet har fået en lukafoversigt fra skibet, men den var fra før en ombygning efter en brand. Vidnet fik ikke nogen anden oversigt.

Vidnet er bekendt med, at der den 2. april var ca. 270 bestillinger på køjepladser. Skibet kunne ikke tage alle, men måtte sende 20 med en Fred Olsen båd. Dette har vidnet fået at vide fra passagerafdelingen.

Den 6. april fik han at vide, at der var 400 bestillinger på køjepladser. På grundlag af, hvad han havde fået at vide den 2. april, antog han, at der var 250 mulige pladser. Dette bekræftede skibet, det vil sige Grete Forslund, som han spurgte. Han sendte fax til Ole Hansen om, at de skulle afbestille 150 passagerer. Ole Hansen ringede kort efter, og sagde, at han havde talt med skibet, der havde givet udtryk for, at der var plads nok, hvorfor der ikke skulle afbestilles passagerer. Ole Hansen gav ved den lejlighed ikke udtryk for at være vred, irriteret eller andet.

Vidnet har bekræftet at have forklaret følgende til politirapport af 29. august 1990: "På forespørgsel oplyser afhørte, at han ikke mener, at et seriøst selskab havde påbegyndt sejlads med SS den 1.4.1990. Han tror simpelt hen ikke, at f.eks. Stena Line eller L.F.Linien (Larvik/Frederikshavn) ville have påbegyndt sejlads. Det er svært for afhørte at sige, hvor længe man skulle have ventet, men som SS så ud, og som personalet om bord var misfornøjet med forholdene, kunne det ikke undgå at smitte af på passagererne, og dermed havde alle været

bedre tjent med at vente med at indsætte skibet."

Vidnet har ikke drøftet sikkerhedsspørgsmål med nogen, hverken under telefonsamtalerne medens skibet var i Cuxhaven eller på et senere tidspunkt.

Ole Hansen bad vidnet om at lave nøgleskilte, der kunne fungere som boardingcards. Vidnet fandt forslaget håbløst, og meddelte det til Ole Hansen. Ole Hansen sagde, at vidnet kunne glemme det, og at det blev ordnet på anden måde.

Vidnet ved intet om udarbejdelse af identitetskort til besætningsmedlemmerne. Vidnet bemærker, at der efter hans synspunkt ikke var noget sikkerhedsmæssigt i vejen for at sejle med 150 eller 200 passagerer fra den 1. april 1990. Vidnet udtaler sig således, fordi han er bekendt med, at skibets certifikater var i orden. Om der var andre ubekendte, sikkerhedsmæssige forhold, der talte imod, at skibet sejlede, ved han jo ikke.

Karsten Marensius Hansen har forklaret, at han har skibsførereksamen fra 1980. Han blev første gang forhyret på "Holger Danske" i 1973 og har jævnligt sejlet med skibet indtil 1989. Han har også sejlet med kanalfærger. Det var tanken, at vidnet skulle være afløser for Hugo Larsen om bord på "Scandinavian Star", på samme måde som han havde afløst Hugo Larsen på "Holger Danske". Vidnet fortsatte på "Sardinia Nova" efter Jens Hagens anmodning - han fungerede som supercargo. Han gik ikke ind i vagtordningen.

Vidnet er bekendt med, at Henrik Johansen, Ole Hansen og Bergmann sammen med repræsentanter for Frederikshavnkontoret repræsenterede de nye ejere af DaNo-linien. Vidnet talte ikke med nogen af de pågældende bortset fra, at han i marts 1990 vekslede nogle få ord med Ole Hansen. Under sin sejlads med "Sardinia Nova" talte vidnet jævnligt med den italienske kaptajn, der hed Gargani. Denne forlod skibet, fordi Ole Hansen var kritisk overfor hans dispo-

sitioner med hensyn til at undlade at gå ind i eller ud af Frederikshavn havn i dårligt vejr. Gargani blev efter årsskiftet afløst af Champi. Champi gav udtryk for det samme som Gargani med hensyn til Ole Hansen.

Vidnets kontrakt med "DaNo-linien" udløb den 19. februar 1990. Han fortsatte med at sejle på "Sardinia Nova" som hidtil og fik løn som hidtil. Han rykkede Bøhnsdalen for at få en kontrakt, men fik den ikke.

Vidnet blev ikke forhyret på "Scandinavian Star", men han kom om bord. Han skulle være afløser for Hugo Larsen, det blev fortalt ham af Bille fra Frederikshavnkontoret. Han kom om bord på "Scandinavian Star" den 1. april 1990 i forbindelse med, at "Sardinia Nova" blev taget ud af driften, og "Scandinavian Star" blev sat ind på linien. Vidnet havde forventet, at skibet var af en højere standard, end den han fandt. Det så ud, som om det var en stor byggeplads, sådan var det stort set overalt, dog var spisesalen og baren i orden. Vidnet skulle læres op til at overtage skibet i Hugo Larsens fravær. Endvidere blev vidnet sat til at gå 4 - 8 vagten. Vidnet drøftede skibets tilstand med de andre officerer. Der var sprogproblemer og andre problemer, og overstyrmand Finstad gav udtryk for, at han tænkte på at gå i land. Efter vidnets opfattelse kunne "Scandinavian Star" blive et vældigt godt skib, hvis de havde tid til at vente minimum 14 dage, for at bringe skibet i orden. De 14 dage skulle efter vidnets mening bruges til at hæve standarden om bord, d.v.s bringe passagerkomforten i orden, endvidere skulle der afholdes båd- og brandmanøvre. Det var også påkrævet at forbedre kommunikationen, fordi nogle fra den portugisiske besætning ikke forstod engelsk eller skandinavisk.

Aashildrød og telegrafisten Solveig Rasmussen skulle omarbejde den eksisterende emergencyplan til den mindre besætning. Vidnet regnede med, at han skulle træde ind som nummer 200 (som brandleder). Han regnede med at han ville blive udpeget som brandleder, men han blev ikke udpeget

som brandleder. Vidnet har ikke spurgt kaptajn Larsen om, hvilken rolle vidnet havde i emergencyplanen. Aashildrød og Solveig Rasmussen blev efter vidnets opfattelse ikke færdige med deres arbejde med emergencyplanen.

Vidnet gjorde sig bekendt med de brandtekniske forhold om bord. De så ud til at være i orden. Han spurgte maskinchefen, om der var røgdykkere, hvilket denne bekræftede. Vidnet spurgte ikke om, hvem de pågældende var. Nødplanen var opslået, og ved siden af den hang formentlig en mandskabsliste. Der blev som nævnt ikke afholdt båd- og brandmanøvre inden afsejlingen. Det var fordi skibet skulle sejle samme dag. Det gav Hugo Larsen udtryk for, at Ole Hansen havde sagt. På et møde tirsdag eller onsdag den 3. eller 4. april sagde Hugo Larsen, at de skulle holde båd- og brandøvelse søndag den 8. april. På mødet var foruden vidnet og Hugo Larsen også Aashildrød, muligvis også chiefen og purseren, til stede. Det blev ikke diskuteret, om det var forsvarligt at vente, eller om det var i strid med reglerne at vente med at afholde båd- og brandøvelse.

Vidnet har under søforklaringen forklaret, at det havde været naturligt at have afholdt fuldstændig brand- og bådøvelse før skibet afgik første gang fra Frederikshavn "... men så skulle myndighederne have været og set, at det var i orden. Og myndighederne burde ikke have ladet et skib gå ud fra havnen før alle øvelser og alt var funktionsdygtigt."

Cateringpersonalet var udslidt, det var hele tiden vældig hårdt presset. Flere gav udtryk for, at det var et "slave-skib", og at de overvejede at gå i land. Denne opfattelse gav ikke blot Finstad, men også andre fra den skandinaviske besætning udtryk for. Vidnet ved ikke, om de sagde det til Hugo Larsen. Heller ikke vidnet så nogen fremtid for sig på "Scandinavian Star", men han sagde ikke noget om det til Hugo Larsen. Han og de øvrige ventede for at se, om forholdene blev bedre.

Vidnet forklarer, at det den 1. april var på tale, at skibet ikke skulle sejle. Ca. 10 minutter før afgang fortalte Hugo Larsen vidnet, at Bergmann havde givet besked om, at skibet alligevel skulle sejle.

Med hensyn til skibets tilstand den 1. april har vidnet forklaret, at der på "Caribbean-deck" var adskillige kasser, biler, sengetøj og "søppel". Vidnet deltog i oprydningen, en del blev fjernet og en del blev stuvet, således at bildækket blev ryddet. Kasserne blev stuvet foran i styrbords side af bildækket. På "Coral-deck" var der nogle kabiner, der skulle sættes i stand. En del skulle ryddes, efter at de havde været benyttet af det tidligere mandskab. Der blev ryddet det antal, der skulle bruges. På "Main-deck" foregik ombygningsarbejde med henblik på montering af datamaskiner. Der var en butik under indretning længere oppe. Der foregik malerarbejde i passagerafdelingen, blandt andet var tæpper afdækket. Noget blev fjernet inden skibets afgang. Endvidere foregik snedkerarbejde i nogle mandskabslukker. De nævnte arbejder påvirkede efter vidnets opfattelse ikke sikkerheden. Vidnet har set nogle kabiner. Standarden varierede. Nogle var nedslidte og bar præg af, at have været benyttet af den tidligere besætning. Vidnet havde fået fortalt, at en del kabiner havde en elendig standard.

Sverre Aashildrød har under søforklaringen forklaret, at han har været navigatør siden 1972 og sejlet med DaNo-linien siden 1981 på "Holger Danske". Efter salget af "Holger Danske" ca. 1. november 1989 blev vidnet supercargo på "Sardinia Nova". Vidnet tiltrådte på "Scandinavian Star" den 23. marts 1990, da skibet lå i Cuxhaven. Vidnet var sikkerhedsofficer på "Scandinavian Star", hvilket indebar, at han skulle holde opsyn med sikkerhedsudstyret. Han havde haft samme job på "Holger Danske", hvor de dog var flere styrmænd om jobbet. Da vidnet kom om bord på "Scandinavian Star", satte han sig ind i, hvad der fandtes om bord af sikkerhedsudstyr (brandslange, håndslukningsapparat, Halon, CO2, skum-

slukning og sprinkler). Han var rundt på skibet og så på sikkerhedsudstyret. Han har checket alle branddørene, mens skibet lå i Cuxhaven, og mens det var på vej til Frederikshavn. Han checkede ikke, om alarmerne fungerede. Han var rundt at se på redningsbådene. 2 redningsbåde blev afprøvet den 1. april, men de blev ikke sat i vandet. Vidnet deltog ikke i afprøvningen. Der var ingen klager over den måde, bådene fungerede på. Vidnet var bekendt med, at skibet var nyklasset og nylig kontrolleret af Lloyd's. Forevist skibets Fire & Safety Plan (gengivet i Granskningsudvalgets bilagshæfte som bilag 2) har vidnet forklaret, at han ikke havde en sådan på sit lukaf. Den befandt sig på broen, og der studerede vidnet den.

Under ansættelsen på "Holger Danske" deltog vidnet i talrige båd- og brandmanøvrer, også på tidspunkter, hvor der var kommet mange nye om bord. Det er ikke vidnets erfaring, at der på sådanne tidspunkter, hvor der er kommet mange nye om bord, er store problemer med at finde pladserne. Det er ikke noget problem for erfarne søfolk. "Det er ganske ens fra skib til skib, det er bagateller som skiller det ene skib fra det andet ved redningsbåde og ligesådan ved brand og slukning, røgdykkerudstyr er det samme stort set, der findes selvfølgelig forskellige mærker, men kobling af brandslange, håndslukningsapparater og det er ganske ens."

Under domsforhandlingen har vidnet forklaret, at han havde samme kontrakt på "Sardinia Nova", som da han gjorde tjeneste på "Holger Danske", men opgaven var en anden, idet han var overtallig. Der var en fuldtallig italiensk besætning. Vidnet indgik ikke i emergencyplanen. Vidnet har set Ole Hansen på "Sardinia Nova" flere gange, men har ikke talt med ham. Han har ikke set Henrik Johansen på "Sardinia Nova". Så vidt vidnet ved, var Henrik Johansen ejer af VR Shipping. Vidnet havde indtryk af, at der var et anstrengt forhold mellem charterer og det indchartrede skib. Han er bekendt med et

tilfælde, hvor afgangen fra Frederikshavn blev udsat på grund af dårligt vejr, og den italienske skipper fortalte senere, at det var blevet påtalt fra København.

Vidnet fik kendskab til, at "Scandinavian Star" skulle indsættes nogle uger, før det skete. Han blev overført til "Scandinavian Star", hvor han skulle gøre tjeneste som 1. styrmand. Det blev aftalt med Bøhnsdalen. Vidnet påmønstrede i Cuxhaven, hvor tillige Hugo Larsen, Joseph Bezzina og Bent Kristensen kom om bord. Ole Hansen var også tilstede i Cuxhaven den 23. marts. Han og vidnet hilste på hinanden og talte om skibet, men vidnet erindrer ikke noget specielt. Vidnet fik en dag eller to senere af Hugo Larsen at vide, at han skulle sætte en ny båd- og brandrulle op for den nye besætning, og han skulle se efter, om sikkerhedsudstyret var i orden. Som beskrevet i søforklaringen efterså vidnet sikkerhedsudstyret, d.v.s. han så hvor det var. Vidnet har set ned i stort set alle redningsbådene. De var i almindelig god stand. De var præget af, at "Scandinavian Star" var 18 år gammel. Vidnet har ikke prøvet at foretage udløsning af branddøre fra broen. Foreholdt Hugo Larsens forklaring herom siger vidnet, at han ikke erindrer at have afprøvet branddøre sammen med Hugo Larsen med udløsning af branddøre fra broen. Hans kontrol af branddøre skete i Cuxhaven. Han husker ikke, at de er blevet kontrolleret på vej fra Cuxhaven til Frederikshavn. Vidnet har ikke checket de vandtætte døre. Vidnet foretog ikke kontrol af sprinkleranlægget. Der stod ting på dækket, der ikke kunne tåle vand. Vidnet prøvede ikke at sætte alarmerne igang. Han kan ikke forklare, hvorfor han ikke gjorde dette. 2 redningsbåde blev firet ned. Formålet var dels at overmale "Sea-Escape", dels at kontrollere nedfiringmekanismen.

Han har ikke indgået aftale med maskinchefen om vedligeholdelse af sikkerhedsudstyr eller om, hvem der skulle have ansvaret for vedligeholdelse af sikkerhedsudstyret. Om "Scandinavian Stars" almindelige tilstand i Cuxhaven udtalte vidnet, at han havde et almindeligt godt indtryk af

skibet. Han var klar over, at det skulle sejle med passagerer den 1. april. Der var flere, der talte om, at det var tvivlsomt, om komforten kunne nå at blive tilstrækkelig god til afsejlingen den 1. april. Hugo Larsen har overfor vidnet udtalt, at han og Ole Hansen har diskuteret dette. Hugo Larsen havde prøvet at udsætte afgang den 1. april, men afgangstidspunktet blev fastholdt. Tiden fra afsejlingen fra Cuxhaven og indtil afsejlingen fra Frederikshavn gik med at rydde skibet, stuve ting og tage stores ind. Den 1. april var dele af skibet svært uryddeligt, mens andre dele var ryddet. Ved afgang den 1. april var der nogle af besætningsmedlemmerne, der kun havde været om bord i nogle timer. Nogle medlemmer af dæksbesætningen talte godt engelsk, men størsteparten talte dårligt engelsk og enkelte slet ikke. Overstyrmand Finstad gav overfor vidnet udtryk for, at det var vanskeligt for ham at arbejde med den portugisiske besætning. Han var arbejdsleder for den og havde mere med den at gøre, end vidnet havde. Finstad talte ikke om at gå i land, men han sagde, det var tungt og vanskeligt at arbejde med besætningen. Bildækket var vanskeligt at laste, og lasteforholdene i Frederikshavn var også vanskelige. Der var ikke tid, hverken den 31. marts eller den 1. april til at afholde båd- og brandøvelse. En båd- og brandøvelse ville have forsinket afgang fra Frederikshavn. Det ville have taget en dag at afholde en båd- og brandøvelse under de forhold, der var den 1. april, hvis man skulle have gjort det grundigt. En forudsætning for afholdelse af båd- og brandøvelse var en udarbejdet emergencyplan. Bergmann sagde, at den eksisterende plan var brugbar. Han har ikke fortalt vidnet, at han har arbejdet med planen. Vidnet gennemgik planen i Cuxhaven for at se, hvilke poster der skulle bemandes, for der var nogle poster i den eksisterende plan, der var mindre vigtige end andre. Telegrafisten fik fra forhyringskontoret en liste over besætningen med delvise oplysninger om deres kvalifikationer. Der manglede oplysninger for 30-40%`s vedkommende. Han og telegrafisten begyndte at skrive listen den 31. marts, og de var færdige søndag den 1. april ca. kl. 16.00. Den liste,

vidnet og telegrafisten, Solveig Rasmussen, udarbejdede, er identisk med bilag 15 i Granskningsudvalgets bilagssamling side 333 ff.; dog var der i den liste, der blev opslået, kun navne, stillinger og emergencynumre. Listen blev ophængt ved siden af den store emergencyplan, så vidt vidnet husker 4 forskellige steder, 3 steder i mandskabsindretningen og i officersmessen. Boat- and Raftloading-planen var formodentlig opslået. Han kan ikke huske, om evakueringsplanen var opslået. EMR-nummerlisten for ca. 260 mand blev benyttet som grundlag for den af vidnet udarbejdede liste. Det er muligt, at listen forblev ophængt ved siden af emergencyplanen.

Efter vidnets skøn vil det ikke tage ret lang tid for et besætningsmedlem, der forstår engelsk, at se sit emergencynummer på listen og derefter finde sin funktion på emergencyplanen. 10 minutter er tilstrækkelig. Det er almindeligt, når et nyt besætningsmedlem kommer om bord, at han ser på nødplanen og således bliver bekendt med sin funktion efter planen. Det blev på "Scandinavian Star" ikke kontrolleret, at de nye besætningsmedlemmer på den måde satte sig ind i nødplanen. Vidnet har ikke nærmere kendskab til Solas-reglerne vedrørende tidspunkt for afholdelse af båd- og brandøvelser. Han er således ikke bekendt med 24-timers reglen. Det havde været muligt at afholde båd- og brandøvelse, mens skibet var på søen, men så var det muligvis gået ud over besætningens andre funktioner. Det er vidnets opfattelse, at dæksbesætningen var overbebyrdet, der var et betydeligt arbejde med at rydde og sætte på plads, herunder stores, der kom om bord såvel i Frederikshavn som i Oslo. Det var jo en ny besætning på et nyt skib, og rutiner var ikke indarbejdet. Vidnet har ikke givet kaptajnen råd med hensyn til båd- og brandøvelse.

Vidnet benyttede tiden indtil overtagelsen til at gøre sig bekendt med skibet og til at arbejde med nødplanen. Vidnet søgte at få kendskab til besætningsmedlemmernes kvalifikationer gennem bemandingsselskabet. Han har ikke spurgt de pågældende besætningsmedlemmer enkeltvis om deres kvalifi-

kationer. Han fik supplerende oplysninger fra bemandselskabet om medlemmernes kvalifikationer, men fik ikke fuldstændige oplysninger. Der manglede således oplysninger om nogle besætningsmedlemmers kvalifikationer, da de sejlede den 1. april. Vidnet havde ikke tilstrækkelig med folk med de forskellige kvalifikationer til at bemane båd- og brandrullen.

Vidnet fortalte nogle, at han havde sat listen med emergencynumre op, men der blev ikke givet systematisk information herom. Der var frygteligt hektisk, og der var ikke tid til en sådan instruktion, som måtte være sket på bekostning af andet, d.v.s at man måtte have udsat afsejlingen. Vidnet husker ikke, om han har fortalt til Hugo Larsen, at han har sat listen op. Hugo Larsen havde givet besked om, at listen skulle være færdig søndag den 1. april. Vidnet blev ikke under den fortsatte sejlads bekendt med, at der var fejl i planen. Det fik han først at vide under søforklaringen. Vidnet udleverede redningsveste til besætningen i Oslo mandag den 2. april. Besætningen fik oplysning herom over højtalerne. Redningsvestene havde numre svarende til emergencynumrene. Vestene blev udleveret med de emergencynumre på bagsiden, som de pågældende skulle have ifølge listen. Vidnet slog de pågældende besætningsmedlemmers numre op og påså, at de fik den redningsvest, der bar deres emergencynummer. Han benyttede ikke lejligheden til at oplyse de pågældende om betydningen af emergencynummeret. Han påså, at der blev udleveret det antal veste med emergencynumre, som der skulle ifølge den af vidnet udarbejdede liste. Der er nogle, der har hentet redningsveste for flere andre besætningsmedlemmer. Vidnet er ikke i stand til at oplyse antallet.

Der var ingen problemer den 7. april med de redningsbåde, der blev taget i brug. Med hensyn til branddøre har vidnet supplerende forklaret, at såvel manuel kontrol som kontrol fra broen er effektive måder at kontrollere på. Kontrol fra broen kræver anvendelse af flere folk. Hugo Larsen var med ved den manuelle kontrol af branddørene.

Vidnet er ikke bekendt med, at nogen funktion på broen ikke var i orden.

Oddvar Finstad har forklaret, at han har gjort tjeneste på "Holger Danske" fra 1976 til 1982 og derefter fra 1986 til 1989, senest som overstyrmand og den seneste tid med Hugo Larsen som skibsfører. I marts 1990, da han gik ledig, spurgte Bøhnsdalen, om han var interesseret i at arbejde på "Scandinavian Star" som overstyrmand. Vidnet fik ikke noget særligt at vide om skibet. Han blev endelig antaget 2-3 dage før han tog til Cuxhaven, hvilket var den 28. marts 1990. Han fik den gang at vide, at skibet skulle anløbe Oslo mandag den 2. april. Han ankom til Cuxhaven den 28. marts sent om aftenen. Han så på bildækket, der var rodet omtrent over det hele. Den 29. marts så han på skibet, som han fandt "tungvindt" indrettet, d.v.s. det var vanskeligt at finde frem, der var mange gange og kroge. Han drøftede ikke sit arbejde som overstyrmand med Hugo Larsen, det var ikke nødvendigt, for de havde sejlet sammen før. De kom til Frederikshavn den 30. marts om aftenen. Vidnet er af den opfattelse, at det var om lørdagen, skibet blev overtaget. Lørdag den 31. marts arbejdede vidnet med rydning af bildækket, der var en masse ting, der blev bragt i land. Dækket var ikke ryddet ved afgang. En del blev sat frem foran i styrbords side. Det optog plads svarende til en trailer. Der foregik en del arbejde på skibet med indretning, malerarbejde, installation af spilleautomater m.m. Det blev dirigeret direkte af rederiet. Mange kahytter var i dårlig forfatning. Bezzina sagde, at det var meningsløst at lade skibet sejle. Vidnet har efter afgang sagt til Hugo Larsen, at det var for tidligt, at skibet blev sat i drift. Hugo Larsen sagde hertil, at det var en besked fra rederiet, at det skulle sættes i drift. Grunden til, at det var for tidligt, at skibet blev sat i drift var, at der var mange lukafer og faciliteter, der skulle sættes i stand. På spørgsmålet om, der var andre grunde til, at skibet blev sat for tidligt i

drift, spurgte vidnet om, hvad der tænkes på. På spørgsmålet om, der var sikkerhedsmæssige grunde, sagde vidnet, at skibets certifikater var i orden. Personalet kendte ikke hinanden. Der var lavet en nødplan, d.v.s. den gamle nødplan blev tilpasset den nye besætning, og denne plan blev sat op den 1. april. Vidnet kan ikke udtale sig om planens kvalitet. Han var ikke bekendt med besætningens kvalifikationer. Forevist listen med besætningsmedlemmernes emergencynumre, har vidnet forklaret, at denne liste var opslået ved planen. Han har ikke set efter, hvad nummer 300 betød. Han gik ud fra, at han skulle være brandbekæmpelseschef. Han fandt under den fortsatte sejlads ikke ud af, at han var i brandbegrænsningsgruppen og ikke som antaget i brandbekæmpelsesgruppen. Vidnet var ikke klar over, hvem der var i den gruppe, han troede, han var i. Det ville der blive skaffet klarhed over i forbindelse med den øvelse, der var påtænkt afholdt den 8. april 1990. Øvelsen blev berammet på et møde torsdag den 5. april. Det var hensigtsmæssigt at afholde øvelsen, mens skibet var i Frederikshavn, idet der er længere liggetid i Frederikshavn end i Oslo. På mødet den 5. april blev der ikke talt om, hvorfor øvelsen ikke blev afholdt tidligere. Vidnet er bekendt med 24-timers reglen, som gjaldt for "Scandinavian Star", fordi besætningen var ny. På spørgsmålet om, der var tid til at holde båd- og brandøvelse inden 24 timer efter afgang, siger vidnet, at det kunne man, hvis man havde lagt alt andet til side. En brand- og bådøvelse ville have taget mindst en dag.

Det er vidnet, der bad matros Curtis (tidligere brandvagt) om at instruere den nye brandvagt, d.v.s. tage ham med på rundtur og vise ham posterne. Vidnet har ikke foretaget kontrol af strimlen. Vidnet regnede med, at det var kaptajnen, der foretog kontrollen, ligesom det var tilfældet på "Holger Danske". Uret med strimlen blev af brandvagten lagt i bestikket. Vidnet har ikke drøftet kontrol af strimlen med kaptajnen.

Vidnet har ikke talt med Ole Hansen, mens denne var om bord.

Vidnet har på et tidspunkt midt i sejlperioden sagt til Karsten Hansen og Aashildrød, at han tænkte på at gå i land d.v.s. at afmønstre. Det var, fordi skibet var rodet, og det var tungt at arbejde med en ny besætning. Det var løst "prat", men det var en alvorlig tanke hos vidnet. Han har ikke nævnt tanken for kaptajnen. Efter vidnets opfattelse skulle der bruges mindst 14 dage for at få skibet i orden.

Vidnet har sammen med kaptajn Larsen set på redningsbådene. Han har ikke været oppe i dem. De fandt ingen fejl ved bådene. Der var ingen problemer med anvendelse af redningsbådene på brandnatten. Vidnet husker ikke, at der har været funktioner på broen, der ikke var i orden. Foreholdt, at han til politirapport af 19. april 1990 skal have forklaret "Denne uken (1. - 7. april 1990) forløp med små innkjøringsproblemer, som naturlig er med nytt skip og delvis nytt mannskap, men der var ingen nevneverdige problemer", har vidnet erklæret, at han nok har sagt sådan. Han mener, at "ingen nevneverdige problemer" refererer til sejladsen.

Bent Klit Christensen har forklaret, at han er uddannet kok, og at han sejlede med "Sardinia Nova" fra begyndelsen af januar 1990. Han var en slags konsulent. Han skulle ordne en omstilling af cateringen fra italiensk til skandinavisk stil. Vidnet havde ikke plads i nødplanen for "Sardinia Nova". Vidnet kom om bord på "Scandinavian Star" i Cuxhaven samme dag, som skibet ankom. Vidnets hovedarbejdsplads, restauranten, var indrettet. Han skulle være purser med knap 60 mand under sig. De var næsten alle portugisere. En del kom ombord i Cuxhaven og resten i Frederikshavn. Vidnet var klar over, at "Scandinavian Star" skulle sejle den 1. april, fordi charteren med "Sardinia Nova" udløb. Vidnet brugte tiden indtil afsejlingen til at organisere arbejdet. Hans in-

spektører og næsten alle andre talte engelsk. Der var 2, en kok og en proviantmand, der ikke talte engelsk. Der var travlhed, hvilket besætningen gav udtryk for. Vidnet sagde, det var normalt i den første tid, og det tog man så til efterretning. Bezzina havde svært ved at klare problemer. Forslund havde noget nemmere ved det. Vidnet fik inden første afgang en briefing af Hugo Larsen vedrørende båd- og brandrullen. Vidnet fik sit nummer i båd- og brandrullen oplyst af telegrafisten eller Aashildrød, han husker ikke tidspunktet. Han var klar over, at han var tilknyttet en bestemt redningsbåd sammen med maskinchefen, og han skulle hjælpe passagerer i båden. Han ved ikke, hvem der havde ansvaret for at fire båden ned, således at passagererne kunne komme om bord i den. Han husker ikke, hvem det øvrige personale ved den pågældende båd var. På spørgsmålet om, der var bårehold på skibet, siger vidnet, at det var der ikke. Vidnet har ikke haft noget med bårehold at gøre. Foreholdt politirapport, hvorefter han blandt andet skal have fået at vide af Hugo Larsen, at vidnet skulle være chef for et bårehold, har vidnet forklaret, at sådan må han have sagt, men han husker det ikke i dag. Han fik af Hugo Larsen at vide, der var en nødplan i hans kahyt, som han skulle læse. Han har set i den, men ikke ret meget, han regnede med, at han ville blive sat ind i nødplanen, når de skulle have øvelse, hvilken øvelse var fastlagt til lørdag den 7. april. Det var kaptajnen, der på skibsmødet bestemte, at der skulle være båd- og brandøvelse. Det blev ikke nærmere drøftet. Vidnet havde en redningsvest, den lå i hans kahyt, da han kom om bord. Han har på et tidspunkt vist nok hørt kaptajnen sige over højtaleren, at alle skulle komme op og få udleveret redningsveste. Vidnet har, mens han var på "Sardinia Nova", set besætningen holde båd- og brandøvelse.

Grete Forslund har forklaret, at hun var ansat på "Holger Danske" som purser og receptions dame. Hun var også ansat på "Sardinia Nova", det var efter aftale med Jens Hagen. Formålet var at få skandinavisk talende om bord

på "Sardinia Nova". Hun gik over fra "Sardinia Nova" til "Scandinavian Star" efter aftale med Bøhnsdalen. Hun skulle være purser sammen med Joseph Bezzina. Hun så "Scandinavian Star" første gang den 31. marts. Det var et besøg på en time til halvanden. Forholdene på "Scandinavian Star" var kaotiske, det så ufærdigt ud. Der var rodet i receptionen og i restauranten, og der stod ting i gangene, endvidere blev der udført arbejde om bord på skibet. Hun talte med Bezzina ved denne lejlighed. Han sagde, der var meget at gøre, og at han ikke troede, at de var færdige til den 1. april.

Hun kom om bord på "Scandinavian Star" den 1. april kl. 16.00. Hun prøvede at få oversigt over forholdene. Hun så lukaferne, en del af dem var vældig gode, men det var mindre end halvdelen, nogle var rent forfærdelige, de var blevet benyttet af den tidligere besætning. Disse, som var lukafer i 800-sektionen og nogle andre, måtte aflukkes. Der var også en gruppe lukafer, der så godt ud, men havde visse mangler; det var mangler af teknisk art vedrørende toilet og bruser. Vidnet var chef for 20-25 kabinepersonaler, der var 5 norske og 20 portugisiske kabinepersonaler. En del af portugiserne troede, at de skulle arbejde i restauranten, eller de ville helst arbejde i restauranten, også dette gav en del tidskrævende diskussioner. Det portugisiske personale forstod ikke de beskeder, de fik, og kom hele tiden og spurgte. Vidnet talte med repræsentanten fra forhyringskontoret, Skinner, der var om bord på "Scandinavian Star" til tirsdag, om portugisernes kvalifikationer og forventninger. Skinner gav udtryk for, at han havde samlet besætningen på 2-3 dage, og "hvad kunne man så forvente". Vidnet sendte en telefax til Ole Hansen om yderligere personale. Hans svar var, at han måtte have en arbejdsliste, før han tog stilling. Vidnet fandt, dette var "fair enough". Der kom ekstra folk for at hjælpe med rengøringen i Oslo om onsdagen og i Frederikshavn om fredagen. De havde også problemer med kakerlakker, det blev ordnet af Rentokil et par dage efter, de begyndte at sejle. Rentokil kom om bord enten mandag eller onsdag.

Arbejdstiden for vidnets personale var fra 6-7 om morgenen til 22-23 eller 24 om aftenen. Mange af hendes personale klagede og en del gråd. Der var overarbejde hele tiden. Efter vidnets opfattelse var der brug for mindst en uge til at rydde op, foretage mindre reparationer og til at sætte besætningen ind i arbejdet. Af vidnets personale blev nogle placeret i 800-sektionen, hvor de flyttede ind i officerslukafer, andre blev anbragt i de egentlig mandskabslukafer, og de norske piger blev anbragt i 400-sektionen. De, der arbejdede i lukaferne, var overbebyrdede, blandt andet fordi de havde problemer med transport af sengelinned, de manglede vogne til at transportere linned i. Det tog derfor lang tid også at gøre rent.

Vidnet har ikke set en emergencyplan om bord. Hun vidste, den måtte være der. Hun har ikke talt med nogen herom, hun havde mere end nok at gøre med at klare sit arbejde. Vidnet har ikke fået tildelt emergencynummer. Hun har ikke fået en redningsvest. Hun har ikke hørt en højttalerbesked om afhentning af redningsveste. Hun havde på "Holger Danske" et emergencynummer og en redningsvest. På "Scandinavian Star" tænkte hun ikke på det på grund af arbejdspresset. Hun har deltaget i båd- og brandøvelse på "Holger Danske", det varede nogle timer. På "Scandinavian Star" ville det have taget en hel dag at holde båd- og brandøvelse, for det var jo nyt for alle. Vidnet har været til et møde i kaptajnens lukaf om torsdagen, hvor der blev talt om afholdelse af båd- og brandøvelse. Efter vidnets opfattelse blev der ikke fastsat nogen dag, men den skulle afholdes snarest muligt.

Anne Lisbeth Hammer har forklaret, at hun var ansat på "Holger Danske" i ca. 1 år som kahytsassistent og i parfumeriaafdelingen. Hun var på "Sardinia Nova" ansat som forplejningsassistent, det vil sige alt indenfor catering. På "Sardinia Nova" var vidnet overtalig i den forstand, at hun ikke havde noget emergencynummer. Vid-

net kom om bord på "Sardinia Nova" 8 timer, før hun sejlede. Overgangen fra "Holger Danske" til "Sardinia Nova" var meget hektisk, idet der var en del varer, der skulle flyttes over. "Det gik ellers greit". Det meste var på plads, da skibet sejlede. Vidnet har engang i 1990 været til et møde med Ole Hansen på "Sardinia Nova". Hun fik at vide, at nogle kunne gå over fra "Sardinia Nova" til "Scandinavian Star", og så skulle man se, om kemien passede. Bezzina spurgte vidnet 3 - 4 uger før "Scandinavian Star" skulle i drift, om hun ville med over, og det accepterede hun. Resten af det norsktalende mandskab fra "Sardinia Nova" gik også over til "Scandinavian Star".

Vidnet gik om bord på "Scandinavian Star" fredag den 30. marts ved 15 - 16-tiden. Parfumeriaafdelingen var ikke færdigindrettet. Den blev færdig den 31. marts ved 20 - 21-tiden. Vidnet brugte en del af den 30. marts og en del af den 31. marts til at gå rundt på skibet for at orientere sig. Hun har senere, mens skibet var i drift, det vil sige tidligt på ugen, gået rundt på skibet en times tid sammen med Solveig Ekerhovd. Den 30. marts var båden ikke færdig, der var en del kasser med proviant og andet, som stod på bildækket, og det skulle bringes op på skibet. Der foregik malerarbejde i trappeskakter. Der var en masse affald (søppel) i mandskabslukaferne, som var efterladt af det mandskab, der var gået i land.

Efter at parfumeriaafdelingen var gjort færdig, gik vidnet i gang med rengøring og med at bringe varer på plads.

Der kom yderligere besætning fra "Sardinia Nova" søndag den 1. april om morgenen. De fik varer fra "Sardinia Nova" og fik nye varer fra land. De fik senere varer både i Oslo og Frederikshavn. Der kom mange nye varer hver dag, som regel kom varerne tidligt på dagen kort efter skibets ankomst. På spørgsmålet, om "Scandinavian Star" som helhed var rede til at sejle, har vidnet erklæret, at skibet jo skulle sejle, men man havde ikke et produkt, som passagererne ville blive tilfredse med. Hvis skibet skulle have

været i tilfredsstillende stand, ville det have taget en uges tid. Der var en del fortvivelse blandt besætningen over forholdene, men de havde ikke meget tid til at tale sammen. Passagererne var chokerede over forholdene, det virkede halvfærdigt på dem, og vidnet prøvede at forklare dem om baggrunden herfor, nemlig omflytningen. Vidnet var fællestillidsmand. Der var ikke tid hverken for hende eller den øvrige besætning til at sætte sig ned og snakke om forholdene, idet arbejdet gik forud for andet. Vidnet har deltaget i møde med Ole Hansen, medens "Scandinavian Star" var i Oslo. Hun kan ikke angive datoen, men det har været midt i ugen. Det var før den fax, som Grete Forslund sendte om yderligere mandskab. Ole Hansen fik forelagt nogle klager, herunder over mandskabsmessen, og han var positiv overfor en del ting. Tingene lod sig ordne, men det var en forudsætning, at "Scandinavian Star" skulle fortsætte med at være i rute. Ole Hansen havde på det tidligere møde på "Sardinia Nova" sagt, at "Scandinavian Star" skulle sejle fra den 1. april, og der var på mødet på "Scandinavian Star" ikke plads til diskussion om, hvorvidt man burde tage skibet ud af drift for at få forholdene forbedret. Med hensyn til spørgsmålet om forbedring af mandskabslukaferne gav Ole Hansen udtryk for, at man ikke kunne anvende passagerlukafer til mandskab, således at de måtte sige nej til passagerer. Sikkerhedsspørgsmål, herunder spørgsmål om båd- og brandrullen, blev ikke bragt på bane. Mødet drejede sig kun om, hvordan arbejdet skulle klares.

Der var ved overgangen fra "Sardinia Nova" til "Scandinavian Star" en anden type problemer end ved overgangen fra "Holger Danske" til "Sardinia Nova". Dels var der en del på "Scandinavian Star", der ikke tidligere havde sejlet, dels var der en del af de portugisisk talende, der ikke talte engelsk eller skandinavisk. Der var en 5 - 6 stykker i catering, som kunne engelsk, men vidnet havde kontakt med 12 - 15 af samtlige besætningsmedlemmer, som ikke kunne engelsk eller skandinavisk. Vidnet kan ikke udtale sig om, hvor mange af personalet, der ikke havde sejlet før.

En af hendes kollegaer hentede på et tidspunkt 4 veste til den pågældende, vidnet og 2 andre kollegaer. Vidnet anbragte vestene i parfumeributikken og tog dem senere med ned i lukafet. Hun har efterfølgende fået at vide, at der var et nummer på vestene. Vidnet har ikke fået udleveret et papir med sit emergencynummer. Hun har ikke hørt en højttalerbesked om, at hun skulle hente et emergencynummer. Det er muligt, at beskeden om vesteafhentningen blev givet over højttalerne. Hun har på "Holger Danske" set et opslag med emergencynummer eller rullennummer. Forevist foto D-1 og bilag A6 (Emergencyplan - plakaten) forklarede vidnet, at hun ikke kan huske at have set den plan. Hun har set en tegning af skibet svarende til den tegning, der findes på fotoet D1.

Der er oplyst, at fotoet D1 er taget på "Caribbean dæk" som angivet på et fremlagt rids. Vidnet oplyste hertil, at hun havde lukaf 227, og at planen var ophængt udfor den trappe, hun gik op ad. Vidnet har ikke set opslaget med emergencyplanen. Den pågældende emergencyplan kunne ikke være gældende for "Scandinavian Star", som havde en mindre besætning end angivet på planen.

Vidnet er bekendt med, at Aashildrød og telegrafisten Solveig Rasmussen arbejdede med en mandskabsliste med rullenumre. Vidnet fik ikke noget at vide om resultatet af deres arbejde. Vidnet har et par gange indtaget sit måltid i officersmessen, i øvrigt var der ikke tid til måltider. Hun fik en tre - fire timers søvn i døgnnet. En af de gange vidnet var i officersmessen, en af de første dage efter at skibet var kommet i drift, hørte hun Aashildrød og telegrafisten snakke om deres arbejde med udarbejdelse af rullen og bådlisten. Vidnet var et par gange i mandskabsmessen, men har ikke opholdt sig der. Hun kan ikke sige, om hun i nogen af messerne har set en emergencyplan, som gjaldt for skibet med den nye besætning.

Vidnet er bekendt med, at der var 400 passagerer, der

havde bestilt billet til "Scandinavian Star"s sidste tur. Grete Forslund sendte et telefax til Ole Hansen, om at der var 150 passagerer, som de ikke havde kapacitet til. Hun fik til svar, at de skulle skaffe kapacitet.

Joseph Bezzina har forklaret, at han var ansat på "Holger Danske" til november 1989 som purser sammen med Grete Forslund, der var hans afløser. Vidnet var også ansat som purser på "Sardinia Nova". Han var ikke med i båd- og brandrullen. Vidnet har talt et par gange med Ole Hansen, der var hans nye chef, efter at Jens Hagen havde forladt DaNo-linien. Han hørte om "Scandinavian Star", nogen tid inden skibet blev taget i brug. Han blev et par dage, 1 eller 2 dage, før skibet kom til Cuxhaven, bedt om at tage til Cuxhaven. Anmodningen kom fra Oslo-kontoret. Der blev ikke udfærdiget ny kontrakt om hans arbejde på "Scandinavian Star". Det var der ikke tid til. Han var klar over, at alt skulle være i orden til, at skibet kunne sættes ind den 1. april.

Han kom til Cuxhaven den 23. marts og så på skibet, hvis tilstand chokerede ham. Besætningsafdelingen var en ghetto. Der var en del lukafer i 200 området, der ikke kunne bruges, og det var vidnets opfattelse, at skibet ikke kunne blive færdig til den 1. april. Han talte herom med Hugo Larsen, der var enig i, at skibet ikke kunne blive færdig til tiden.

Vidnet talte ikke med Ole Hansen om klargøringen af skibet. Der kom håndværkere om bord i Cuxhaven. De fortsatte med at arbejde også efter den 1. april. Vidnet udførte ikke selv arbejde inden overtagelsen. Hans tid indtil overtagelsen gik med at sætte sig ind i forholdene og lære skibet at kende. Det tager mere end en dag at blive kendt på et skib af den størrelse. Han gennemgik samtlige kahytter og foretog notater om dem, hvilke notater han gav til kontoret i Oslo. Han husker ikke, om han har givet disse notater til Grete Forslund. Han benyttede også tiden til

at planlægge arbejdet, d.v.s udarbejde en arbejdsplan. Planen bestod i, at han foretog notater vedrørende de forskellige arbejdsområder. Han havde også et betydeligt arbejde med at finde nøgler til kahytterne og ordne dem. Den portugisiske besætning kom først om bord på "Scandinavian Star" i Frederikshavn. Der var dog kommet nogle stykker til Cuxhaven, men de blev sendt videre til Frederikshavn med bus. Vidnet kunne derfor først begynde sit egentlige arbejde i Frederikshavn. Vidnet havde til opgave at sørge for forretningerne, medens kahytsafdelingen sorterede under Grete Forslund. Det var ikke meningen, der fast skulle være to pursere om bord, det var kun i indkøringsperioden. Der var ansat 21 personer til at varetage arbejdet i kahytterne og forretningerne. Efter vidnets opfattelse var der behov for mindst 35 personer, heraf 10 norske, hvis båden var fuldt belagt. Der manglede personale til luk-aferne, hvilket var baggrunden for Grete Forslunds telefax. Forretningerne kunne klare det med det personale, de havde. Med hensyn til sprogproblemer klarede vidnet sig via spansk overfor de besætningsmedlemmer, der ikke kunne engelsk eller skandinavisk. Ca. en fjerdedel af den samlede besætning talte kun portugisisk.

På spørgsmålet, om skibet var færdig fredag den 6. april, erklærede vidnet, at der skulle have været brugt 1 uge til for at få skibet i optimal stand.

Kahytterne fra hospitalslobbyen og agter ud var i orden hele ugen.

Vidnet vidste, at de skulle have haft båd- og brandøvelse den 8. april. Der var ikke tid til det før den dag. Vidnet har ikke set emergencyplanen på "Scandinavian Star". Han kendte ikke sit emergencynummer, men regnede med, at han skulle have det samme nummer som på "Holger Danske". Han har ikke spurgt nogen om sit emergencynummer. Vidnet fik ikke udleveret en redningsvest. Det er muligt, at han over højtaleren har fået besked om, at han skulle afhente en redningsvest, men det gjorde han ikke på grund af travl-

hed.

Der har ikke på noget tidspunkt været mangel på kahytter. Der var en del dobbeltbookinger, særligt om fredagen, men alle fik anvist plads. Der var problemer med indkvarteringen af besætningen. Det var planlagt, at portugiserne skulle bo helt nede på dæk nr. 2, men der var forholdene ikke sådan, at man kunne indkvartere de portugisiske kvinder, hvorfor en del af dem blev anbragt i officerskabinerne i sektion 800. Denne sektion var blevet benyttet af den tidligere Sea-Escape besætning indtil Frederikshavn. Den så elendig ud. Den trængte til rengøring, og enkelte køjer var faldet ned. Sektionen blev gjort ren fredag, blandt andet af mandskab fra land. Rengøringen var ikke sket tidligere, fordi der manglede folk til rengøringen. Der var antaget 10 portugisiske piger til rengøringen. Efter vidnets opfattelse kan én rengøringsassistent klare 10 - 12 kabiner med 2 - 4 køjer i hver på en vagt. Hertil kommer arbejdet med rengøring af korridorer, afhentning af sengetøj med videre. Rengøringsfolkene arbejdede en 10 - 12 timer i de dage, "Scandinavian Star" sejlede. Vidnet arbejdede selv 16 - 17 timer om dagen i den uge.

Heinz Steinhauser har under søforklaringen forklaret, at han påmønstrede "Scandinavian Star" den 1. december 1988. Han fulgte den klasning, som blev foretaget i begyndelsen af januar 1990. Lloyd's kontrollerede samtlige branddøre. Nogle blev ikke godkendt, men blev så repareret og godkendt. Skibets sikkerhedsofficer checkede ugentlig samtlige branddøre. Brandøvelser blev afholdt hver uge. Efter vidnets mening var skibets brandudstyr i udmærket stand. Alt var blevet efterprøvet og testet. Der var mere røgdykkerudstyr end påbudt. Motorerne til redningsbådene blev efterprøvet, da skibet var ved Azorerne. Nogle af motorerne blev afmonteret den 11. marts 1990, da skibet lå i Port Canaveral. De var blevet gennemset og ordnet og var klar til at blive sat ind igen. Under øvelsen ved Azorerne blev der ikke foretaget kontrol af de enkelte alarmhorn. De var blevet kontrolleret

af U.S. Coast Guard og Lloyd's i januar måned 1990.

Solveig Rasmussen har under søforklaringen forklaret, at hun fredag før skibet gik fra Oslo (den 6. april 1990) udbetalte løn til størstedelen af den portugisiske besætning. Der var mange af dem, der kom for at hente penge, der ikke kendte deres emergencynummer. Vidnet sagde, de skulle skrive det op, og mange skrev det på hånden - både besætningsnummer og emergencynummer. Mange blev på den måde opmærksom på, at de havde pligt til at kende deres emergencynummer.

Hans Rytter, der havde sejlet med "Scandinavian Star" i 2 1/2 år, har under søforklaringen forklaret, at det er en fejl, når han har fået tildelt emergencynummer 0207 i brandbekæmpelsesgruppen. Han blev under sejladsen ikke klar over, at han havde fået det pågældende nummer. Som chefelektriker har hans opgave hidtil været at møde i kontrolrummet og assistere maskinchefen, fordi han som chefelektriker kender hovedtavler og tavler bedst. Der var ingen, der sagde til ham, at hans opgave var den samme. Det var underforstået.

Allan Helsing Simonsen har forklaret, at han er maskinkyndig skibsinspektør og leder af Søfartsstyrelsens kontor i Frederikshavn. På kontoret er der yderligere ansat en maskinkyndig inspektør, en søkyndig og en skibsbygningskyndig inspektør. Afgørelse om foretagelse af stikprøvekontrol af udenlandske skibe ("port state control") træffes af de stedlige inspektører efter Søfartsstyrelsens bemyndigelse. Der skal så vidt muligt foretages kontrol af 25% af de udenlandske skibe, der anløber distriktet. Frederikshavn anløbes af rutepassagerskibe fra Göteborg, Larvik og Oslo. Vidnet kan ikke udtale sig om antallet af skibe.

Vidnet var ikke personlig bekendt med planerne om at indsætte "Scandinavian Star". To af hans kollegaer vidste fra pressen, at der var planer om at indsætte et an-

det skib til afløsning af "Sardinia Nova". Kontoret foretog kontrol af "Sardinia Nova", inden det blev indsat. De blev tilkaldt af rederiet, der havde chartret skibet. Vidnet var ikke til stede på kontoret i dagene fra den 30. marts - 4. april 1990. Afgørelse om "port state control" og tidspunktet herfor træffes af den, der får kendskab til skibets anløb. Det er normalt, at man foretager undersøgelse af, om skibet er godkendt i et andet land indenfor de sidste 6 måneder. Oplysninger herom indhentes via Søfartsstyrelsen i København. Vidnet ved, at en sådan forespørgsel ikke er foretaget i det foreliggende tilfælde. Hvis en forespørgsel foretages, og svaret er bekræftende, interesserer Søfartsstyrelsen sig ikke mere for skibet, med mindre der kommer anmeldelse om mangler. Ved kontrol foretager man eftersyn af skibets certifikater og ser, om der er øjensynlige mangler. Der sendes rapport om kontrollen til Søfartsstyrelsen i København. Vidnets distrikt foretager ca. 25 kontrolsyn (port state kontrol) om året. Heraf er ca. 15 på passagerskibe.

Søfartsstyrelsens kontor i Frederikshavn får ikke daglig oversigt fra havnemyndighederne vedrørende de skibe, der anløber havnen.

Ole Hansens forsvarer har oplyst, at der har været følgende omtaler af den påtænkte indsættelse af "Scandinavian Star": Vendsyssel Tidende, 19.3.1990, kort notits. Frederikshavn Avis, 20.3.1990, notits. Vendsyssel Tidende, 20.3.1990, artikel med foto og Søfart, 23.3.1990, omtale med billede. I Frederikshavn Avis er nævnt, at "Sardinia Nova" er chartret til omkring 1.4.1990. I Vendsyssel Tidende er nævnt, at "Scandinavian Star" indsættes den 2.4.1990 og i Søfart er oplyst, at "Scandinavian Star" indsættes i begyndelsen af april 1990.

Peter Heinrich Gottfried Schaab har den 10. februar 1990 for notar i Florida besvaret spørgsmål stillet af advokat Timothy P. Shusta (sworn statement). Af erklæringen

fremgår, at kaptajn Schaab var fører af "Scandinavian Star" fra maj 1987 indtil afleveringen af skibet i Frederikshavn den 30. marts 1990 kl. 18.20. "Scandinavian Star" sejlede fra Port Canaveral i Florida til Cuxhaven, hvortil det ankom fredag den 23. marts 1990 ca. kl. 9. Hans Bergmann fulgte med skibet fra Florida som ejerens repræsentant. De havde under overfarten båd- og brandøvelse den 18. marts. Alle redningsbådene blev firet af. Alarmhorn og alt andet fungerede. Den 23. marts om aftenen kom nogle få medlemmer af den nye besætning: den kommende fører, 2. styrmand, chefpurser og restaurantchef. 30 til 35 af den øvrige besætning kom om bord onsdag den 28. marts 1990 ca. kl. 23. Den følgende dag kl. 19.50 sejlede "Scandinavian Star" fra Cuxhaven til Frederikshavn, hvortil det ankom den 30. marts 1990 ca. kl. 14.45. Samme dag ankom den resterende del af den nye besætning. Den kommende besætning fungerede ikke som besætningsmedlemmer under skibets ophold i Cuxhaven eller på turen til Frederikshavn. De havde tilladelse til at færdes på skibet og gøre sig bekendt med det. Kaptajn Schaab ved ikke, hvilken træning den nye besætning udførte. Den blev tildelt en mønstringsstation og fik over højttalerne forklaring om alarmsignaler og redningsbåde. Nødplanens mønstringsliste var ophængt i messen, på broen og i maskinrummet. Hugo Larsen var på broen på turen fra Cuxhaven til Frederikshavn. Han og den øvrige besætning havde adgang til at stille spørgsmål. Der kom nogle arbejdere om bord i Cuxhaven, som i henhold til aftale udførte noget malerarbejde. Den hidtidige besætning forlod skibet dagen efter ankomsten til Frederikshavn. 3 medlemmer af dæksbesætningen, som var hyret af kaptajn Bergmann til at klargøre bildækket forblev dog om bord. Endvidere fortsatte maskinchefen, 2 maskinmestre og 2 motormænd under de nye ejere. Kaptajn Schaab forblev om bord på skibet indtil torsdag den 5. april 1990 kl. 8. Ole Hansen havde bedt ham blive om bord på skibet i 14 dage eller mere. Kaptajn Schaab afslog, fordi han havde personlige problemer. Han indvilligede i at blive om bord på en eller to rejser for at sætte Hugo Larsen ind

i skibets manøvrering. Han bemærkede, at Aashildrød og telegrafisten forberedte en ny nødplan på basis af "Scandinavian Star"s nødplan i den periode det sejlede for SeaEscape. Planen blev tilpasset besætningsændringen fra ca. 250 til 90 - 100 mand. Kaptajn Schaab bemærkede ikke, at skibets nødplan var færdig ved afsejlingen den 1. april. Første gang, han blev klar over, at nødplanen var færdig, var omkring tirsdag (den 3. april 1990).

Med hensyn til den nye besætnings evne til at klare en nødsituation var det kaptajn Schaabs indtryk, at den havde brug for mere tid til at gøre sig bekendt med tingene. Samarbejdet og holdarbejdet var endnu ikke perfekt.

Det var kaptajn Schaabs indtryk, at det var meningen, at kaptajn Bergmann skulle overtage skibet, men han forlod det i Cuxhaven.

Ved afleveringen var "Scandinavian Star" fuldt sødygtigt. Skibet var klasset af Lloyd's og havde nye certifikater i overensstemmelse hermed.

Jan Semmelroth har forklaret, at han er uddannet skibsfører og nu er souschef i DFDS's driftsafdeling. Lederen af vidnets afdeling referer til direktionen. Han er daglig leder af bemandingsafdelingen. Vedrørende igangsætningen af "Queen of Scandinavia" oplyser han, at dette skib har en besætning på 170 mand stort set udelukkende danske. "Queen of Scandinavia" blev sat i drift den 1. juni 1990. Det blev købt af Silja-Line ca. et år tidligere. Rederiet satte straks maskinchefen om bord, som owners representative. Senere kom der andre, ialt ca. 20 af rederiets officerer om bord på skift. Også kaptajnen og kaptajnens afløser var med på et par ture. Skibet var i dok i ca. 14 dage, inden det kom til København, hvor det blev navngivet og sat i drift. Der foregik ikke nogen større fysisk ombygning, det var en kosmetisk ændring.

Skibets emergencyplan blev udarbejdet af to overstyrmænd. Man kunne ikke bruge den nødplan, Silja-line havde, fordi man ønskede at få ensartede nødplaner på DFDS's både. Endvidere skulle man opfylde Søfartsstyrelsens krav. Udarbejdelsen af nødplanen tog en tid svarende til 2 måneders mandtimer. Det er en forudsætning for udarbejdelse af en nødplan, at man er bekendt med det pågældende mandskabs kvalifikationer. Med hensyn til uddannelse af personalet i sikkerhedsspørgsmål har vidnet forklaret, at det menige cateringpersonale, der er uden grunduddannelse, kommer på et sikkerhedskursus, der er godkendt af Søfartsstyrelsen, i 2 dage. Efterfølgende kom de på "Queen of Scandinavia" på et kursus kaldet "kend dit skib". Denne instruktion forestås af en skibsofficer, og kurset varer omkring 6 timer. Inden "Queen of Scandinavia" blev sat i drift, blev der afholdt 3 mønstringer, der omfattede båd- og brandøvelser: To medens skibet var i Göteborg, og 1 medens skibet var i København. Første øvelse tog 4 timer, hvilket ikke var tilfredsstillende. Anden øvelse gik hurtigere, og den tredje øvelse tog 1 - 1 1/2 time, hvilket er rimeligt. Disse oplysninger har han fra navigatøren om bord og fra driftsinspektør Westergaard. Han har ikke selv deltaget i mønstringerne. Skibets proviantering begyndte i Göteborg og tog 4 dage. Klargøringen af en kahyt kan ske på ca. 20 minutter. En hovedrengøring med nedvaskning af vægge tager ca. en time.

Forhyringen af besætningen foretages formelt i alle tilfælde af kaptajnen, men han går normalt ikke ind i antagelse af cateringpersonale. Antagelse af driftsbesætning sker i samarbejde med kaptajnen. Kaptajnen tager sig ikke af spørgsmål vedrørende butiksyndretning m.v. Alarmsystemer, det vil sige højttalere og alarmklokker, kontrolleres i forbindelse med de ugentlige båd- og brandøvelser, hvor man kan observere, hvis der i et område ikke er alarmlyd fra en alarmklokke. En af skibets officerer er ansvarlig for tilstedeværelsen af sikkerhedsud-

styret. Vidnet kan ikke udtale sig om, hvor ofte den pågældende foretager optælling af de enkelte dele af sikkerhedsudstyret. Det er givet, at tilstedeværelsen af sikkerhedsudstyret, herunder alarmklokker, er blevet kontrolleret i forbindelse med skibets overtagelse.

Kaptajn Gunnar Høi har forklaret, at han er uddannet styrmand og kaptajn. Han har sejlet som chefkaptajn på en af færgerne på "Kattegat Broen". Færgen er på 4.200 BRT. Der er ikke passagerkahytter om bord. Driftsbesætningen er på 8 mand. Vidnet blev ansat som chefkaptajn, 8 dage før skibet skulle sættes i drift, men han var i Fredericia, hvor skibet var på værft, 3 gange, før han blev antaget, for at følge istandsættelsen. Han checkede herunder det sikkerhedsmæssige udstyr og udarbejdede i samarbejde med chefkaptajnen på det andet skib båd- og brandrulle. Båd- og brandrulle er udarbejdet på grundlag af båd- og brandrullen fra "Superflex Bravo". Vidnet er ikke i stand til at påvise forskelle mellem rullerne fra "Superflex Bravo" og Kattegatbroens skibe.

Dæksofficerer og maskinbesætning kom om bord ca. 1 uge før indsætningen af skibet.

Cateringpersonalet kom om bord 3 1/2 dag før starten. De fik instruktion og blev indøvet i sikkerhedsreglerne. Undervisningen var især praktisk anlagt og tog i alt 2 1/2 dag. De holdt 2 båd- og brandøvelser inden afsejlingen med afprøvning af hele udstyret. Sidste øvelse var dagen før afgang, og øvelsen gik godt. Efter driftstarten holder de 1 eller 2 gange om ugen båd- og brandøvelser. Når der kommer afløsere, bliver de oplært. Oplæringen tager en månedstid.

Advokat Jan Erlund har som formand for DFDS's bestyrelse forklaret om bestyrelsens opgaver i forbindelse med, at DFDS satte "Queen of Scandinavia" i drift. Hans Henrik Laugesen Drachmann har forklaret om bestyrelsens og direktionens rolle i forbindelse med indsætningen af fær-

gerne på "Kattegat Broen". Skibsinspektør Erling Jensen Sørensen har afgivet forklaring om Søfartsstyrelsens kontrol af Vognmandsruten Nyborg-Korsørs skibe.

Procedure:

Anklageren har vedrørende tiltalen mod Hugo Larsen anført, at denne som påvist bl.a. i Granskningsudvalgets rapport på groft uforsvarlig måde har tilsidesat sine forpligtelser til at sørge for, at "Scandinavian Star" var i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand. Pkt. 1.A.a - c omfatter hver for sig sikkerhedsmæssige forhold af mindre betydende karakter. Vurderet sammen og under hensyn til besætningens manglende instruktion er forholdene af væsentlig grovhed. Hertil kommer de meget graverende fejl og undladelser omhandlet i punkterne 1.B.a, 1.B.b. og 1.B.c, der hver for sig må betegnes som groft uforsvarlige. Vedrørende nødplanen bør der lægges vægt på, at mandskabet, der var blevet samlet på meget kort tid, tiltrådte tjenesten kort inden skibets første sejlads. Planen blev udarbejdet uden tilstrækkeligt kendskab til besætningens kvalifikationer af en person, der ikke evnede at løse opgaven og som ikke havde nærmere kendskab til SOLAS-reglerne. Bergmanns forarbejder til nødplanen var uden værdi. Nødplanen var behæftet med væsentlige fejl: Nogle var fejlplacerede, og det enkelte besætningsmedlem havde begrænsede muligheder for at se, hvem han skulle samarbejde med. En forsvarlig udarbejdelse af nødplanen ville have taget langt mere tid. Til sammenligning kan anføres, at udarbejdelse af nødplan på "Queen of Scandinavia" tog to måneders mandtimer.

Nødplanen forblev ukendt for størstedelen af mandskabet, der ikke havde tid til at sætte sig ind i planen. Der henvises herved bl.a. til Karsten Hansens, Oddvar Finstads, Grethe Forslunds og Solveig Rasmussens forklaringer. De anførte fejl og mangler kunne have været afhjulpet, hvis der var blevet afholdt en båd- og brandøvelse, men det var der ikke tid til. En ordentlig øvel-

se ville have taget mindst 1 dag, og så ville skibet ikke have kunnet sejle den 1. april. Forholdene blev ikke afhjulpet under den videre sejlads.

Hugo Larsen var fuldt ud bekendt med de meget væsentlige sikkerhedsmæssige brister. Han og andre har anført, at hensyn til passagerkomforten - og ikke sikkerheden - talte imod sejladsen fra den 1. april, men dette er udtryk for en motivforskydning.

Når Hugo Larsen ikke reagerede på de sikkerhedsmæssigt uforsvarlige forhold, må det bero på frygt for at blive afskediget, men denne frygt kan ikke føre til, at hans ansvar som skibsfører bliver mindre.

Henrik Johansen var skibets reder. Han traf de økonomiske beslutninger og udpegede de personer, der skulle varetage køb af skib og indsættelse på ruten. I motiverne til § 23 i lov om skibes sikkerhed m.v. (Folketingstidende 1979-80, 2. samling, tillæg A, sp. 815) er anført, at der ved bestemmelsen af, hvem der må betragtes som reder, i første række må 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 bare-boat charterer, der selv ansætter mandskab, under visse omstændigheder kunne betragtes som reder". I det foreliggende tilfælde bør der ved den strafferetlige vurdering ikke lægges vægt på ejerforholdet eller de indskudte selskaber, som skyldes registreringsmæssige, skattemæssige eller overenskomstmæssige overvejelser, men på den dispositionsret, som Henrik Johansen i sin egen forklaring har vedkendt sig at have. Henrik Johansen repræsenterede kapitalinteresserne, d.v.s. sin hustru og sine børn, i kraft af mundtlige fuldmagter. Det er ham, der har valgt selskabskonstruktionen, og det var ham, der traf beslutning om køb af skibe og om økonomi m.v. Han var direktør i finansieringsselskaber og ejerselskaber

og bestyrelsesmedlem i driftsselskaber. Han var fuldt bekendt med forhyringen af besætningen og de tidsmæssige rammer, der var lagt omkring indsættelsen af "Scandinavian Star". Henrik Johansen bør derfor straffes for tilsidesættelse af sin pligt som reder til at sørge for, at føreren havde mulighed for at opfylde sine forpligtelser. Han var klar over de omstændigheder, der gjorde det uforsvarligt at sætte skibet i drift den 1. april, nemlig den forcerede rekruttering af besætningen, rederiets manglende sikkerhedsmæssige organisation og det forhold, at besætningen skulle udføre sådanne klargøringsarbejder fra overtagelsen til sejladsen ca. 2 døgn senere, at det var udelukket at etablere forsvarlige sikkerhedsprocedurer. Det kan ikke fritage ham for ansvar, at han ikke gjorde sig sikkerhedsmæssige overvejelser i forbindelse med indsættelsen af "Scandinavian Star", men overlod disse spørgsmål til Ole Hansen.

Ole Hansen bør straffes som rederens forlængede arm. Han havde konkret kendskab til den forcerede klargøring af skibet og tog stilling til flere sikkerhedsmæssige forhold, bl.a. ombordstigningskortene. Han var klar over, at sikkerheden ikke var forsvarlig, ellers ville han have rettet henvendelse til Søfartsstyrelsen, ligesom det var tilfældet ved indsætningen af "Sardinia Nova". De almindelige strafferetlige regler om medvirken finder anvendelse på § 23 i lov om skibes sikkerhed m.v. Hverken i lovteksten eller motiverne er der holdepunkter for andet.

Det bestrides, at anklageskriftet ikke opfylder de krav, der stilles i retsplejelovens § 831, stk. 1, nr. 3, og det bestrides, at anklageskriftet er blevet ændret under domsforhandlingen på en måde, der kan få betydning for strafansvaret.

De tiltalte Henrik Johansen og Ole Hansen bør frakendes retten til at udøve rederivirksomhed m.v. De foreliggende grove tilsidesættelser af hensynet til sikkerheden og

ubetinget frihedsstraf vil sandsynligvis ikke afholde de tiltalte fra nye overtrædelser.

Anklagemyndigheden er enig i, at Hugo Larsen alene skal udrede sagsomkostninger i det omfang, det efter norsk ret og praksis vil kunne pålægges ham, jf. art. 25 i den europæiske konvention om overførsel af retsforfølgning i straffesager. Førstestatsadvokaten ved Eidsivating statsadvokatembeder har oplyst, at bestemmelsen i den norske straffeprocesslov § 436, første led vedrørende sagsomkostninger praktiseres således, at domfældte kun i sjældne tilfælde idømmes sagsomkostninger, og når det sker, er summen mere eller mindre symbolsk, 2.000 - 5.000 kr., i sjældne tilfælde 10.000 kr.

Hugo Larsens forsvarer har anført, at Hugo Larsen bør frifindes. Hvis der ikke kan ske frifindelse, bør straffen bortfalde eller nedsættes. Hugo Larsen er uden ansvar for antagelsen af besætningen. Det var rederiet, d.v.s. Ole Hansen, der bestemte. Det var også ham, der stod for indretningen af skibets passagerfaciliteter. Med hensyn til de enkelte forhold bemærkes: Skibet var nyklasset, og føreren må være berettiget til at gå ud fra, at skiltning, redningsbåde, alarmhorn m.v. er i orden. Sikkerhedsafmærkningen bestod i det væsentlige af skilte med pile og med angivelse af "exit", og det er forståeligt også af et skandinavisk publikum. Ombordstigningskort er ikke foreskrevet, og det samme gælder instruktion over højttalere. Tiltalte, Aashildrød og Finstad har kontrolleret redningsbådene, og det er ubestridt, at de den 7. april fungerede, som de skulle. Det er ikke godtgjort, at der manglede alarmhorn. Tiltalte havde ikke mulighed for at kontrollere, om der manglede enkelte horn.

Det erkendes, at der ikke blev afholdt båd- og brandøvelse, men det skyldes, at tiltalte var udsat for pres fra rederens side. Forklaringen på dette pres er, at K/S Scandinavian Stars regnskabsår udløb den 31. marts 1990.

Såfremt skibet ikke blev sat i drift efter overtagelsen, ville det komme frem, at det ikke var klar til brug, og kommanditselskabets kommanditister og komplementar kunne i så fald først foretage afskrivning i det følgende regnskabsår, jf. afskrivningslovens § 7. Der var visse fejl i båd- og brandrullen, men det kan ikke bebrejdes Hugo Larsen. Han havde overladt opgaven til Aashildrød og måtte være berettiget til at gå ud fra, at denne løste opgaven. Selve nødplanens grundlag var gennemtænkt, og Aashildrøds opgave var alene at konvertere planen til den mindre besætning og informere besætningen. Det må efter Aashildrøds og Solveig Rasmussens forklaringer sammenholdt med det forhold, at planen fandtes i mand-skabslukaferne, kunne lægges til grund, at sådan information fandt sted.

Der var det fornødne antal besætningsmedlemmer. Tiltaltes mulighed for at sætte sig ind i deres kvalifikationer var begrænsede på grund af det tidsmæssige pres. For så vidt angår sikkerhedsudstyret i øvrigt (pkt. 1.B.e) er der ikke ført bevis for, at der var mangler.

I tilfælde af domfældelse bør Hugo Larsen fritages for betaling af sagsomkostninger, jf. det af anklageren anførte.

Henrik Johansens forsvarer har anført, at Henrik Johansen ikke er reder og derfor ikke har pligt til at sikre sig, at skibsføreren har mulighed for at opfylde sine forpligtelser, jf. § 23 i lov om skibes sikkerhed m.v. Han kan heller ikke straffes for medvirken til overtrædelse af denne bestemmelse, idet de almindelige regler om medvirken, således som loven er opbygget, ikke kan finde anvendelse. Tiltalen burde have været rettet mod det ansvarlige selskab VR DaNo ApS, jf. lovens § 28, stk. 2. Af motiverne til bestemmelsen i § 23, 2. pkt. fremgår, at det er fundet nødvendigt at medtage en sådan bestemmelse ved siden af reglerne om skibsførerens stillingsfuldmagt i sølovens § 64, da sølovens § 64 alene

vedrører skibsførerens fuldmagt udadtil og således ikke giver ham mulighed for i forhold til rederen at iværksætte den til opfyldelse af lovens forskrifter fornødne vedligeholdelse og reparation af skibet. Det følger heraf, at rederens forpligtelse går ud på at sørge for, at skibsføreren får de fornødne midler til sin rådighed, når han forlanger det, jf. herved bestemmelsen i sølovens § 64, stk. 3 vedrørende skibsførerens pligt til at underrette rederen om bl.a. skibets tilstand. Rederen har derimod ikke pligt til selvstændigt at føre tilsyn med skibet. Da hverken Henrik Johansen eller Ole Hansen er blevet underrettet om, at der var sikkerhedsmæssige problemer, kan de ikke pålægges ansvar for eventuelle fejl og mangler.

Tiltalte bør iøvrigt frifindes, fordi anklageskriftet ikke opfylder retsplejelovens krav, jf. retsplejelovens § 926, smh. m. § 831, stk. 1, nr. 3. Anklageskriftet er diffust på flere punkter ("bl.a.", "egentlig plan", "adskillige byggearbejder") og bør ikke kunne danne grundlag for domfældelse. Hertil kommer, at det er ændret under domsforhandlingen, men ændringer kan ikke finde sted efter udløbet af forældelsesfristen.

Hvis det lægges til grund, at Henrik Johansen er omfattet af bestemmelsen i § 23 i lov om skibes sikkerhed m.v., og hvis der ikke sker frifindelse på grund af anklageskriftets udformning, gøres det gældende, at Henrik Johansen skal frifindes, fordi der ikke er grundlag for at kritisere ham som reder. Han har ikke afslået nogen ønsker om forbedring af de sikkerhedsmæssige forhold. Han ansatte kompetente folk til at løse opgaverne: Ole Hansen, Kongstad og Bergmann. Til skibet blev hyret skibsofficerer, der var kendt med ruten. Den hidtidige maskinbesætning og enkelte andre fortsatte, og den øvrige besætning blev tilvejebragt gennem forhyringsagentur. Der var ikke tidspres af betydning. Det havde været muligt for Hugo Larsen og Aashildrød at samle besætningen og sætte den ind i nødplanen, samt afholde båd- og

brandøvelse. Det kan ikke bebrejdes tiltalte, at Hugo Larsen, Aashildrød eller andre ikke forsøgte eller ikke formåede at løse deres opgaver. Ombygningen af skibet var i det væsentlige tilendebragt. Der var et tilstrækkeligt antal passager- og besætningskahytter klar til benyttelse. Eventuelle vanskeligheder i samarbejdet mellem landkontorer og skibet vedrørende bookingen blev løst. Det er ikke godtgjort, at besætningen var overbebyrdet, og tiltalte er i hvert fald ikke blevet underrettet herom, ligesom tiltalte ikke er blevet underrettet om de konkrete mangler nævnt i forhold 1. Disse mangler kan ikke bebrejdes rederen: Han kan ikke kontrollere skibsførerens information af passagererne eller om skibsføreren har kontrolleret redningsbåde, alarmgive og andet.

Ole Hansens forsvarer har anført, at Ole Hansen skal frifindes, fordi der som anført af Henrik Johansens forsvarer ikke er hjemmel i § 23 i lov om skibes sikkerhed m.v. til at straffe rederen for forhold, skibsføreren ikke har underrettet ham om. Hvis det antages, at rederen efter bestemmelsen har pligt til aktivt at føre et vist tilsyn med skibets sikkerhedsmæssige forhold, skal der ske frifindelse af Ole Hansen, fordi angivelsen af ansvarssubjekter i loven må medføre, at andre ikke kan straffes efter de almindelige regler om medvirken. Hvis det ikke antages, at § 23 er et egenhændigt delikt, bør Ole Hansen frifindes, fordi han ikke har udvist uagtsomhed med hensyn til de sikkerhedsmæssige forhold. Det var planen, at skibet skulle i drift den 1. april, men ikke for enhver pris. Hvis der fra skibets side var kommet indvendinger vedrørende sikkerhedsmæssige forhold, kunne starten udsættes, men der kom ikke sikkerhedsmæssige indvendinger. Med de oplysninger, man har idag, må det erkendes, at skibet blev sat for tidligt i drift, men det havde Ole Hansen ikke mulighed for at se den 1. april 1990. Det er ikke rigtigt, at Ole Hansen har negligeret de sikkerhedsmæssige forhold: Det var ham, der foreslog, at man overtog og omarbejdede den tidligere

nødplan. Han sørgede for, at den hidtidige brandvagt fortsatte, og for at nogle officerer kom til Cuxhaven allerede den 23. marts. Han fik forhyret søfolk gennem et anerkendt bureau og beskæftigede sig aktivt med indretningen af skibet, således at det blev klart til den 1. april. Da der opstod problemer med rengøringen, sørgede han for, at der kom assistance fra land. Han spurgte Hugo Larsen, om båd- og brandøvelse var blevet afholdt, og fik et bekræftende svar. Hugo Larsens forklaring om, at han sagde til Ole Hansen, at der ikke var afholdt båd- og brandøvelse må forkastes. Forklaringen er usikker og stemmer ikke med hans øvrige forklaring, hvorefter skibet var sødygtigt den 1. april. Forklaringerne om travlheden m.v. må tages med forbehold. Forklaringerne er ikke detaljerede, og de objektive forhold (omsætningstal, passagertal) tyder på, at travlheden ikke skyldes, at der var for meget arbejde, men at arbejdet visse steder var dårligt organiseret.

Med hensyn til de enkelte kritikpunkter har denne forsvarer i det væsentlige anført, hvad de andre forsvarere har gjort gældende. I det omfang det antages, at der var mangler, gøres gældende, at Ole Hansen er ansvarsfri. Der var ingen, der oplyste ham om mangler, og der forelå ikke omstændigheder, der medførte, at han burde have erkendt, at der var sikkerhedsmæssige problemer.

Retten afgørelse:

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 ik-

ke 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 almindelige 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 højtalere, 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 undladelse heraf er en overtrædelse af § 24 i lov om skibes sikkerhed m.v.

Vedrørende redningsbådenes 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 undlade en nøjere gennemgang af det pågældende udstyr. Tiltalte frifindes derfor for denne del af tiltalen.

Som også erkendt af 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 besætningens instruktion herom m.v. (anklageskriftets pkt. 1.B.b. - d.) lægges

til grund, at Sverre Aashildrød efter tiltaltes ordre udarbejdede en skriftlig nødplan. Denne nødplan var be- hæftet 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 53, jf. regel 8.2 og 8.3.

Inden afsejlingen den 1. april 1990 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 emergencynumre, 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 emergencynummer.

Den manglende instruktion vedrørende nødplanen fremgår også af, at flere besætningsmedlemmer, herunder officerer, den 7. 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 besætningens kvalifikationer, 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 for-

sømt 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 undladelse af at afholde båd- og brandøvelse må tilregnes ham som en forsætlig overtrædelse af bestemmelsen. Hans undladelse 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, fastsættes til hæfte i 60 dage. Retten har ved strafudmålingen lagt særlig vægt på tiltaltes undladelse af opstilling af en forsvarlig nødplan og hans undladelse 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 forsømte 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 strafnedsættelse 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 der 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 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.

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 sejlad.

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 forsømt 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 cateringbesætningen) og den 1. april 1990 (visse overordnede), hvortil kommer at dele af besætningen var beskæftiget med indretning 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 overtrædelse af lov om skibes sikkerhed m.v., jf. lovekendtgørelse nr. 584 af 29. september 1988 § 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. tildels norsk straffelovs § 304. Straffen efter § 28, stk. 1 i lov om skibes sikkerhed m.v. fastsættes for disse tiltalte til hæfte i 40 dage.

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

T H I K E N D E S F O R R E T:

Tiltalte Hugo Embrikt Larsen straffes med hæfte i 60 dage.

Statskassen betaler de sagsomkostninger, 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 sagsomkostninger, der vedrører dem, herunder salærerne til de for dem beskikkede forsvarere.


Jens Feilberg

Chr. Brock Bent Larsen Bjørn Myrthue Johan A. Ruth