



## DOM

afsagt den 10. december 2009 af Retten i Århus, 11. afdeling.

Retten nr. 11-2461/2009

Politiets nr. 4200-73151-00006-07

Anklagemyndigheden

mod

Tiltalte

CPR nr. (Født 1977)

Der har medvirket søkyndige medlemmer ved behandlingen af denne sag.

Anklageskrift er modtaget den 20. maj 2009.

Tiltalte er tiltalt for overtrædelse af

1.

lov om sikkerhed til søs § 29 a, stk. 1, jf. § 29 c, ved den 12. oktober 2007 ca. kl. 22.45 ved Nordøstmolen, Østhavnsvej, Århus C. at have ført motor-båd, "Navn", mrk. Sea Ray 310, Stel nr., hvortil der er foreskrevet uddannelseskra-  
v til fartøjets fører (speedbådbevis), efter at have indtaget spiritus i et sådant  
omfang at alkohol-koncentrationen i blodet under eller efter sejladsen oversteg  
0,50 promille. Som følge heraf skete påsejling af molen.

2.

straffelovens § 241, ved som fører af den under forhold 1 nævnte motorbåd  
uagtsomt at have forvoldt Forurettedes, der var passager i båden, død.

### Påstande

Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om en ubetinget fængselsstraf i 10-  
12 måneder og en tillægsbøde samt om frakendelse af retten til at føre skib  
eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester, jf. lov om sikkerhed til  
søs § 29 e, stk. 1.

Tiltalte har erkendt sig skyldig i overtrædelse af lov om sikkerhed til søs § 29  
a, stk. 1, men bestridt, at han som følge af spiritussejlad påsejlede mo-len, og  
har nægtet sig skyldig i overtrædelse af straffelovens § 241.

## Sagens oplysninger

### Forklaringer

**Tiltalte** har forklaret, at han og en kammerat, Vidne 1, den omhandlede dag sejlede fra Kaløvig Bådehavn til Egå Marina, hvor de spiste og drak øl. Han kendte Forurettede, fordi han som meka-niker tidligere havde repareret Forurettedes bil. Forurettede kom hen og satte sig hos dem, og de snakkede lidt. Det endte med, at Forurettede skulle sejle med dem til Århus. Tiltalte drak nok 3-4 øl, og inden de sejlede, kom Forurettede desuden med en rom og cola til ham. Han vil ikke bestride den målte pro-mille på 1,52.

Foreholdt at han ifølge afhøringsrapport af 13. oktober 2007, forhold 1, bil-ag 5, tidligere skulle have forklaret, at han inden ulykken drak 6-7 øl og en vodka, forklarede tiltalte, at det godt kan passe, at det var sådan det var, men at han i dag husker det som øl og rom og cola.

Han er vant til at sejle, for hans forældre har altid haft båd. Han havde speedbåden sammen med sin far. De havde haft den i ca. 5 år. Før da havde han selv en anden, lidt mindre speedbåd i 5-6 år. Han har speedbådbevis.

Han bor nu i By 1, men dengang boede han i By 2, og båden lå i By 3. Han har ofte sejlet i Århus bugten. Han har ikke sejlet så meget ved Århus Havn om aftenen, når det var mørkt, kun måske 5-10 gange inden for de sidste 5 år. Ulykken skete lidt før Marselisborg Havn. Det er nogle gange sket, at han er sejlet til Marselisborg Havn om aftenen. Om dagen har han sejlet der mange gange.

Den pågældende dag sejlede han nok med lige knap halv kraft, dvs. 16-18 knob.

Foreholdt at han ifølge afhøringsrapport af 13. oktober 2007 tidligere skulle have forklaret, at han sejlede med en fart af ca. 25 knob, forklarede tiltalte, at det lyder højt, men at det nok er rigtigt, hvis han har underskrevet rapporten. Båden kan sejle omkring 35-38 knob, men sejler bedst og mest økono-misk ved ca. 18-20 knob, så den hastighed plejede han at sejle med.

Det var ham, der sejlede båden. Han sad på styrebænken. Vidne 1 og Forurettede var med om bord. Forurettede skulle ned under dæk for at tisse, og Vidne 1 gik med ham for at vise vej til toilettet og vise ham rundt. Der er 2-3 trin ned til kahytten. Han kunne ikke se dem, da de var gået ned i kahytten.

Pludselig gav det et ordentligt brag, og højre side af bådens front ramte molen. Det gav et enormt ryk i hele båden, som vejer 6 tons. Hele forenden blev trykket sammen. Bænken, han sad på, blev revet op, og han blev slyn-get ind i styrepulten og brækkede herved sin ene fod.

Påsejlingen skete det sted, som er markeret på bilag 21 og bilag 22. De var på vej ind mod Marselisborg Havn fra nord, og han troede, at de var kommet fri af molen. Han havde ikke lagt mærke til noget lys på molen. Han havde sejlronden på styrbords side.

Forevist fotos i bilag 30 af afmærkningen på molen forklarede tiltalte, at han husker det som en mørk og stjerneklar aften. Man kunne se lyset fra byen, lysene fra Strandvejen og Søsterhøj hen over molen. Det lys, der står på molen, druknede i det andet lys. Han så det i hvert fald ikke. Der burde have været et lille fyr, som skifter farve. Et hvidt lys kunne lige så godt komme fra en båd, der lå for anker.

Ved tidligere lejligheder, når han kom direkte fra By 3, sejlede han på en anden kurs, meget længere udenom molen..

Han så den grønne og røde bøjle, som markerer sejlronden ind til Århus for de store skibe. Den røde bøjle skal man have på sin venstre side og den grønne på højre side. Sejlronden var på hans højre side.

Han kan ikke have taget fejl af den grønne bøjle og det hvide lys. Hvis han havde forvekslet lyset med den grønne bøjle, ville han helt sikkert have sejlet sådan, at han havde haft den på sin højre side.

Forurettede var godt beruset, da han kom hen til dem til at starte med. Det var han som regel, når man mødte ham. Forurettede og Vidne 1 gik ned under dæk, umiddelbart før påsejlingen.

Tiltalte havde ikke tidligere sejlet på denne kurs til Århus Havn om aftenen. Når man kommer fra By 3 kommer man ikke i nærheden af molen på samme måde, som når man kommer fra Egå. Han tør ikke sige, om han har set lysafmærkningen på molen de andre gange, hvor han kom fra By 3, men han kan i hvert fald ikke huske det.

Efter hans opfattelse skyldes ulykken den mangelfulde belysning/afmærkning. Molen var lige så sort som vandet. Der var heller ikke reflekser på molen.

Han havde en plotter om bord, men den virkede ikke. Radaren fungerede heller ikke. Han sejlede efter sit kendskab til bugten.

Han kan tiltræde det, der står i § 808-erklæringen. Han arbejder stadig som automekaniker, men har fortsat problemer med den ene fod som følge af ulykken, så han bliver nødt til at finde andet arbejde i fremtiden. Der er ikke gået en dag, hvor han ikke har tænkt på ulykken. Det er forfærdeligt, det der skete. Han fik psykologhjælp i starten.

Vidne 1 har som vidne forklaret, at tiltalte og han er kammerater. Den 12. oktober 2007 sejlede de til Egå Marina, hvor de spiste sammen. De mødte Forurettede og blev enige om, at han skulle med dem ud at sejle. De drak øl til maden. Det kan godt passe, at han havde den målte promille på 1,26. Tiltalte førte båden. Vidnet har selv en lidt mindre speedbåd/motorbåd og duelighedsbevis.

De sejlede nok med en hastighed på 15-18 knob. Han tror ikke, at hastigheden kan have været 25 knob, for båden stod kun lidt på skrå og var ikke oppe og plane. Forurettede skulle på toilettet men kunne ikke lige finde rundt, så han gik med ham ned under dæk. De stod lidt og snakkede, i forkahytten lige nedenfor trappen, hvorfra der er en dør ind til toilettet. De havde nok stået og snakket i et par minutter, da påsejlingen skete. Han mærkede et stort bump og tryk og nåede lige at holde ved/støde fra. Det gik meget hurtigt. Han stod og holdt ved, da det skete. Han slog sig og blev gul og blå over hele kroppen. Han vidste ikke, hvad der var sket og tænkte på, om der var nogen, der var sejlet ind i dem, eller om noget var eksploderet. Han var godt klar over, at der kunne komme vand ind i båden, og kravlede nærmest op ad trappen og fik redningsflåden ud. Så vendte han sig om og så, at de havde påsejlet molen. Tiltalte havde også slået sig. Vidnet gik ned til Forurettede, da det gik op for ham, at Forurettede ikke var fulgt med op. Båden var begyndt at tage vand ind. Han kunne godt se, at det ikke var så godt med Forurettede. Forurettede var røget fremad i båden og havde ramt sovekabinen. Forurettede lå ned og havde slået hovedet, og der var en frygtelig masse blod. Han kan ikke huske, om Forurettedes hoved var under vand. Han forsøgte at trække Forurettede op eller at løfte ham op, men det kunne han overhovedet ikke. Vidne 2 kom også ned og forsøgte forgæves at løfte Forurettede op, men kunne næsten ikke gå. Båden var begyndt at synke. Der skete mange ting, og de var begge chokerede.

Forholdt afhøringsrapport af 13. oktober 2007, bilag 8, side 2, 4. afsnit, forklarede vidnet, at det godt kan passe, at Forurettede lå med hovedet nede i vandet, da han gik ned til ham. Han forklarede dengang politiet som det var. Han husker, at der var vand, da han prøvede at rykke rundt på Forurettede. Han havde kun været væk fra ham 3-5 minutter. Han forsøgte at hjælpe tiltalte af båden, men det ville tiltalte ikke. Tiltalte ville først have Forurettede op.

Han lagde ikke mærke til lys- og bøjeforholdene under sejladsen, for det var jo ikke ham, der sejlede. Han så en hvid bette lampe på molen, da han efter ulykken kravlede op på molen.

Forurettede var beruset, da de mødte ham, inden de sejlede ud. Vidnet stod og holdt ved pr. refleks, da påsejlingen skete. Han kan ikke sige, om Forurettede holdt ved. Forurettede stod ved køkkenet.

Vidnet har tit selv sejlet i området. Han synes helt klart, at området er dårligt afmærket. Der er meget lidt lys på molen, kun det bette lys, som man ik-

ke lægger til og som falder i med omgivelserne. Der burde være et fyr under hensyn til at molen går så langt ud, måske 300 meter ud i vandet, og at der ingen reflekser er på den.

Han havde aldrig været ude at sejle i båden før, men han kunne mærke, at den lå næsten plant i vandet, så den sejlede ikke stærkt. For ham at se, sejlede tiltalte efter forholdene.

**Vidne 3** har som vidne forklaret, at han har været ansat som trafikleder på Århus Havn i 15 år. Han er uddannet navigatør og arbejdede som lods i et par år, før han blev trafikleder. Han er daglige leder af lodser og havnebetjente og skal sørge for, at skibene får den vejledning, de skal have, når de skal ind til havnen.

Hele området omkring molen er forholdsvis nyt, nærmere bestemt fra 1999/2000. Den del, der er længst inde mod byen, er containerterminalen, som har hel almindelig gadebelysning. Når der arbejdes i containerterminalområdet, bliver der tændt yderligere lys. Han ved ikke, om arbejdslyset var tændt den pågældende aften.

På det nordøstlige hjørne af molen er en afmærkning i form af et hvidt lys, som skal markere hjørnet. Lyset har altid fungeret som det skal og kører på solceller. Der er ikke røde og grønne bøjler i nærheden, dem har man passeret, når man når så langt. Der hvor tiltalte kom fra, var der både hvide, røde og grønne bøjler.

De har aldrig før haft problemer med påsejlinger på dette sted. De har i hvert fald ikke hørt derom. Det er en enkelt gang sket, at en sejlboat er drevet ind i molen, men det er jo noget helt andet. Hvis der havde været alvorlige problemer, ville de med sikkerhed have hørt om det.

Alle bøjler og al belysning er godkendt af Farvandsdirektoratet, også afmærkningen med det hvide lys. Det er ikke en besejlingsafmærkning, men udelukkende en afmærkning af hjørnet. Afmærkningen er placeret et sted, hvor man typisk ikke sætter et fyr op. Det er jo ikke et sted, hvor man skal sejle ind, tværtimod.

Ingen af deres lodser eller havnebetjente har ment, at molen er dårligt afmærket. Det har aldrig været på tale. Man ser jo i sit søkort. Hvis lyset ikke havde virket den pågældende aften, ville han ikke nødvendigvis have fået en fejlmelding, for det krævede, at nogen havde bemærket fejlen. De hørte imidlertid intet om, at lyset ikke virkede, og da de kort efter ulykken besigtigede forholdene, virkede lyset.

Hvis man ved, hvor man er, er det forsvarligt at sejle med en fart på 18 - 25 knob.

Han har svært ved at forestille sig, at lyset kan falde i med baggrundsbelysningen. Det har han hverken oplevet eller hørt om. Alt afhængig af hvilken vinkel man kommer fra, kan lyset på molen måske drukne i lyset fra byen. Hvis man f.eks. kommer fra Sletterhage, drukner alt lys jo på afstand i lyset fra Århus, men når man kommer tættere på, kan man se bøjerne og skille ly-sene ad.

**Vidne 4** har som vidne forklaret, at han er uddannet skibsfører og navigatør og arbejder som nautisk sagsbehandler ved Farvandsvæsnet.

De har ved Farvandsvæsnet undersøgt, om der på ulykkestidspunktet var forhold omkring afmærkningen, som kan have haft betydning for ulykken, men har ikke fundet, at det var tilfældet. De modtog ingen fejlmeldinger fra området. Der var en fejlmelding på en anden afmærkning 3,6 sømil fra ulykkesstedet, men de vurderede, at den ikke havde nogen betydning for denne sejlads.

**Vidne 5** har som vidne forklaret, at han har været ansat ved Århus Havn i 26 år, heraf de sidste 16 år som havnelods. Han er uddannet skibsfører.

Han blev ringet op af Østjyllands Politi den pågældende aften. Ifølge den rapport han har skrevet, modtog han henvendelsen kl. 23.10. Han blev bedt om at sende en lods-båd ud, idet en båd havde påsejlet stenmolen. De fik samtidig et opkald fra Falck, som gerne ville have nogle reddere med lods-båden ud. Han mødtes med politiet og ambulancen på kaj 23 og sejlede her-efter til ulykkesstedet. Det var en meget mørk nat med nogenlunde sigtbarhed.

Foreholdt afhøringsrapport af 1. september 2007, bilag 28, side 1, forklarede vidnet, at det nok skal passe, at han dengang huskede vejret som rimeligt godt og huskede, at det var en stille klar nat uden problemer med sigtbarheden. Der var en lille smule vind, men ikke noget særligt.

Da de kom ud til ulykkesstedet, lyste afmærkningen på molen. Når man kommer fra Egåsiden er der meget mørkt på det stykke. Der er intet lys fra containerterminalen og ud til dette havnehjørne. Hvis man ikke har radaren tændt, kan det være svært at se, før man kommer tæt på. Afmærkningen er godkendt af Farvandsvæsnet, og der er ikke tidligere sket påsejlinger dér.

Han er ofte selv kommet sejlede fra Egå til Marselis Lystbådehavn og har ikke haft problemer med at se afmærkningen på molen, for han ved, at den er der. Den kan godt forveksles med baggrundsløset og være svært at se, hvis man ikke er rimelig godt kendt på stedet.

Der er ham bekendt ikke krav om, at man skal bruge radar og kortplotter, men det, man har i båden, bør bruges.

**Vidne 2**, DMI, Vejrtjenesten, har som vidne forklaret, at han er uddannet meteorolog og p.t. ansat som Stilling i DMI, Vejrtjenesten i Ka-rup. De registrerer blandt andet vind- og vejrforhold for Kattegat og Østjylland. Han har undersøgt registreringerne fra den 12. oktober 2007 kl. 22 og kl. 23. Der var en svag, nordlig vind. Vindstyrken var ca. 2-3 knob (1-2 meter pr. sekund), hvilket næsten er vindstille. Hvis der havde været vindstød mellem kl. 22 og kl. 23, ville det være blevet registreret. Det var overskyet med en fantastisk god sigtbarhed. Sigtheden ved Århus Syd blev således registreret til mellem 45 og 50 km, hvilket er meget klart vejr. Man kunne ikke se stjernerne, eftersom det var overskyet. Det var tæt på nymåne og solen var gået ned, så himlen var mørk. Der var ingen nedbør. Temperaturen ved Århus Syd var 6,1, faldende til 6,0 mellem kl. 22 og 23.

**Vidne 6** har som vidne forklaret, at han har sejlet som lystsejler fra Århus Lystbådehavn siden 1972. Afmærkningsforholdene det sted, hvor ulykken indtraf, er utrolig dårlige, uanset hvor man kommer fra. Man ser faktisk ikke molen, når det er mørkt. Afmærkningen er et lille fyr med fast hvidt lys, som drukner i baggrundsbelysningen.

Han har taget nogle fotos af afmærkningen på stedet for 3 uger siden med sin mobiltelefon. Billederne er taget ved 13-tiden på en kurs fra Egå. Man kan godt se molen, men byen er i baggrunden, og når det er mørkt, er molen næsten umulig at se. Det er det sydlige hjørne af Århus Havn, og det eneste der er, er et lille fast hvidt lys. Det blinker ikke engang. Når man ved, den er der, kan man altid finde afmærkningen på et eller andet tidspunkt, men afmærkningen springer ikke i øjnene. Erhvervstrafikken har et helt andet overblik end lystsejlerne, fordi man på de store skibe befinder sig meget højere oppe.

Han kender ikke tiltalte personligt, men han og tiltaltes tidligere forsvarer har nogle fælles bekendte. Han har duelighedsbevis, men er ikke professionelt uddannet. Han er kun én gang kommet sejrende fra Egå om aftenen, men er ofte sejlet forbi stedet i mørke. Han kender ingen, der har påsejlet molen det pågældende sted.

#### *Øvrige oplysninger*

I en blodprøve udtaget af tiltalte den 13. oktober 2007 kl. 00:54 er konstateret en alkoholkoncentration på mindst 1,52 promille.

Af obduktionserklæring af 16. oktober 2007 og supplerende erklæring af 28. november 2007 vedrørende Forurettede fremgår, at dødsårsagen må antages at være hjernekvæstelser kompliceret af drukning, og at afdøde var påvirket af alkohol, formentlig i svær grad, på ulykkestidspunktet.

Der er efter retsplejelovens § 808 foretaget en undersøgelse af tiltaltes per-

sonlige forhold.

Der har været fremlagt fotos fra ulykkesstedet og af den forulykkede motorbåd.

### **Retten's begrundelse og afgørelse**

Efter Vidne 1's vidneforklaring og tiltaltes egen forklaring sammenholdt med promilleerklæringen er det bevist, at tiltalte førte motorbåden efter at have indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter sejladsen oversteg 0,50 promille.

Tiltalte var ifølge sin egen forklaring en erfaren sejler og vant til at sejle ved Århus Havn. Han sejlede med en hastighed af ca. 15-25 knob og troede, at han var kommet fri af molen og havde ikke set afmærkningslyset på molen, da han under sejladsen påsejlede molen.

Trafikleder Vidne 3 og lods Vidne 5, begge Århus Havn, og Vidne 6 har forklaret, at de ikke har kendskab til tilsvarende påsejlinger af molen i de ca. 10 år, molen har eksisteret.

Det lægges efter bevisførelsen til grund, at afmærkningen på molen i form af et fast hvidt lys, var virksomt på ulykkestidspunktet, og at vejr- og sigtbarhedsforholdene var gode. Det lægges videre til grund, at Forurettede, som var passager i båden, afgik ved døden som følge af ulykken.

Retten finder det på den anførte baggrund bevist, at påsejlingen af molen havde sammenhæng med tiltaltes spiritusindtagelse, og at tiltalte ved påsejlingen uagtsomt forvoldte passagerens død.

Tiltalte er derfor i det hele skyldig i tiltalen.

Straffen fastsættes til fængsel i 6 måneder og en tillægsgbøde på 18.000 kr, jf. straffelovens § 241 og lov om sikkerhed til søs § 29 c og § 32, jf. § 29a, stk. 1. Retten har herved på den ene side lagt vægt på, at tiltalte har begået uagtsomt manddrab i forbindelse med spiritussejlads, og på den anden side lagt vægt på, at der ikke er rejst tiltale mod tiltalte for under skærpende omstændigheder at have foranlediget søulykken ved grov(e) fejl.

Under hensyn til sagens alder, som ikke er begrundet i tiltaltes forhold, gøres fængselsstraffen helt undtagelsesvis betinget på de vilkår, som er angivet nedenfor, jf. straffelovens § 56, stk. 2.

Påstanden om frakendelse af retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester tages til følge for en periode af 5 år fra denne dom, jf. lov om sikkerhed til søs § 29e.

**Thi kendes for ret:**

Tiltalte straffes med fængsel i 6 måneder.

Straffen skal ikke fuldbyrdes, hvis tiltalte overholder følgende betingelser:

1. Tiltalte må ikke begå noget strafbart i en prøvetid på 2 år fra endelig dom.

Tiltalte skal betale en tillægsbøde på 18.000 kr.

Forvandlingsstraffen for bøden er fængsel i 10 dage.

Tiltalte frakendes retten til at føre skib eller gøre tjeneste som styrmand eller maskinmester i 5 år fra denne dom.

Tiltalte skal betale sagens omkostninger.

**Dommer**

