



Vejledning til brug for

# Søforklaring

ved danske domstole



Søfartsstyrelsen

## **Sigtet med afholdelse af søforklaring**

Formålet med søforklaring er snarest muligt at tilvejebringe oplysninger om de faktiske omstændigheder ved ulykke, dødsfald eller personskade, herunder oplysninger om forhold, som er af betydning for bedømmelsen af offentlige forhold eller civile ansvarsforhold, af skibets sødygtighed eller for sikkerheden til søs.

Afholdelse af søforklaring skal ses i sammenhæng med de undersøgelser, der udføres af Søfartsstyrelsens Opklaringssenhed. Undersøgelserne sigter ikke mod at tage stilling til de strafferetlige eller erstatningsretlige aspekter ved ulykkerne, og svarer på dette punkt til søforklaringsinstituttet. Opklaringssenhedens afhøringer sker dog ikke som en søforklaring under straffean svar og under medvirken af parterne. Opklaringssenhedens arbejde opfylder i vid udstrækning det offentlige behov for ulykkesopklaring til søs. Der vil dog stadig være tilfælde, hvor også offentlige interesser tilsiger et behov for søforklaring, eksempelvis hvor Opklaringssenheden anvender søforklaring som led i sine egne undersøgelser. Opklaringssenheden undersøger ikke ulykker, der alene vedrører civile ansvarsforhold.

I forbindelse med søulykker foretager politiet tillige efterforskning med henblik på ulykkens eventuelle straf retlige følger. Såfremt Opklaringssenheden undersøger samme ulykke, sætter politiet ofte efterforskningen i bero, indtil Opklaringssenhedens undersøgelse er afsluttet.

## Opklaringssenheden

undersøger ulykker herunder arbejdsulykker, dødsfald til søs, forureningsuheld ved bunkring og situationer, hvor der har været en overhængende fare for ulykker. Enheden undersøger endvidere dykkeryllykker og ulykker på danske havanlæg, som ikke er omfattet af lov om visse havanlæg. Opklaringssenheden kan endvidere deltage i eller forestå undersøgelser af ulykker til søs på udenlandske skibe, såfremt der er knyttet danske interesser til ulykken.

Formålet med Opklaringssenhedens undersøgelser af ulykker og dødsfald til søs samt forureningsuheld ved bunkring er at tilvejebringe oplysninger om de faktiske omstændigheder ved ulykken, og at klarlægge de årsager og det begivenhedsforløb, som har ført til ulykken, med henblik på, at andre kan træffe foranstaltninger for at reducere risikoen for gentagelser. Undersøgelserne sigter ikke mod at tage stilling til de strafferetlige eller erstatningsretlige aspekter ved ulykkerne. Der vil således være en række tilfælde, hvor der er et bredt sammentald mellem enhedens undersøgelser og en søforklaring.

Ulykker og skader af beskeden omfang, hvor det skønnes, at en undersøgelse ikke kan bidrage nævneværdigt til øget sikkerhed, vil som udgangspunkt ikke blive undersøgt af Opklaringssenheden, men alene blive behandlet statistisk.

Opklaringssenhedens arbejde er baseret på internationale forpligtende bestemmelser om opklaring af søulykker samt FN's internationale søfartsorganisations kode herom.

Opklaringssenheden optager forklaring fra de involverede personer og foretager besigtigelse af de berørte skibe. Enheden kan endvidere foretage målinger, afprøvninger, tekniske undersøgelser og rekonstruktioner, der er af betydning for opklaring og klarlægelse af ulykken. Enheden kan påbyde, at skibets sejlads udskydes, at instrumenter m.v. ikke må røres eller fjernes, før Enheden har haft lejlighed til at foretage de fornødne undersøgelser. Enheden kan endvidere påbyde, at vrage eller vragedele ikke må røres eller fjernes før Enheden har haft lejlighed til foretage de fornødne undersøgelser.

Opklaringssenheden udarbejder en søulykkesrapport ved alvorlige ulykker, samt når dette i øvrigt kan medvirke til at forbedre sikkerheden til søs. Rapporten indeholder oplysninger om skibet og besætningen, hændelsesforløbet, oplysninger om stedfunde vigtige undersøgelser, enhedens egne bemærkninger og konklusioner samt eventuelt anbefalinger om tiltag, der vil kunne reducere risikoen for gentagelser. De faktuelle oplysninger i rapporten sendes i høring hos de involverede inden den færdiggøres. Når søulykkesrapporten er færdig sendes den til de implicerede parter og offentliggøres snarest efter. Søulykkesrapporterne lægges på Søfartsstyrelsens hjemmeside: [www.dma.dk](http://www.dma.dk)

Bestemmelserne om aktindsigt i lov om offentlighed i forvaltningen finder først anvendelse på oplysninger, undersøgelser, materialer o.l., der indgår i en verserende undersøgelse af en ulykke eller et dødsfald, efter søulykkesrapportens offentliggørelse.

De af Opklaringsenheden indhentede oplysninger, forklaringsrapporter, instrumenter m.v. i enhedens varetægt, rapportudkast m.v. samt undersøgelsesresultater – herunder rapporteringer fra personer eller institutter, som enheden har ladet sig assistere af, vil normalt ikke blive udleveret til brug ved en eventuel søforklaring. Endvidere optræder enhedens medarbejdere ikke som vidner ved søforklaringer.

Retten kan indhente oplysning om, hvorvidt en ulykke undersøges af Opklaringsenheden ved at kontakte:

Opklaringsenheden  
Vermundsgade 38C  
2100 København Ø

Telefon 39 17 44 00  
Alt. Telefon 23 34 23 01 (uden for normal telefonetid)  
Fax 39 17 44 16

## **Personkredsen, der kan begære søforklaring**

Begæring kan fremsættes af enhver, der kan dokumentere en væsentlig retlig interesse i at søforklaring afholdes. Dette kan eksempelvis være besætningsmedlemmer, passagerer, pårørende til omkomne, forsikrings-selskaber klassifikationselskaber og ladingsejere.

Kravet om væsentlig retlig interesse indebærer, at de kvalitative betingelser for at afholde søforklaring er strengere end ved bevisoptagelse efter retsplejelovens § 343. Det tilsigtes at afskære søforklaring i tilfælde, hvor uheldet og den opståede skade har et mindre omfang, ligesom at der er mulighed for at tage hensyn til, hvorvidt sagen undersøges på anden vis, eksempelvis af Opklaringsenheden. I vurderingen om begæringen skal imødekommes, bør det også indgå, om begæring er indgivet snarest mulig efter ulykken eller dødsfaldet er indtruffet.

## **Hvad rekvirenten skal gøre**

Der er ingen formkrav til en begæring om søforklaring, men det skal så vidt muligt oplyses, hvem retten skal indkalde. Samtidig med indgivelse af begæringen skal rekvirenten sende en kopi til de personer, der kan antages at have retlige interesser at varetage ved søforklaringen. Der kan eksempelvis være tale om skibets ejere, ladingsejere, assurandører, selskabet hvor skibet er klasset m.v.

Det forlanges endvidere, at man sammen med begæringen fremkommer med alle de forhåndenværende oplysninger, der kan hjælpe retten med at afgøre, hvorvidt ønsket om at afholde søforklaring kan efterkommes.

Begæringen om søforklaring kan afvises, hvis rekvirenten ikke fremkommer med de oplysninger, som i denne forbindelse med rimelighed kan forventes af den pågældende.

### **Indkaldelse og underretning**

Retten indkalder de personer, der kan antages at kunne give oplysninger om sagen, typisk de af rekvirenten i begæringen anførte personer. Skibsmandskab kan indkaldes gennem skibsføreren hvis de stadig er påmønstret skibet. Samtidig skal retten underrette politi og Søfartsstyrelsen om søforklaringens afholdelse, samt så vidt muligt underrette skibets ejer, operatør og klassifikationsselskab samt ladingsejere, assurandører og andre retligt interesserede om søforklaringens afholdelse. Retten kan afkræve rederen oplysninger om de pågældendes identitet og adresse.

### **De søkynndige dommere**

Under søforklaringen tiltrædes retten af 2 søkynndige. Ved udvælgelsen af disse bør retten så vidt muligt sikre, at de pågældende har kendskab til den type skibe, som sagen vedrører. Ofte vil det også være hensigtsmæssigt, at såvel kendskab til navigation, som til skibets maskineri er repræsenteret blandt dommerne. En af de søkynndige bør i almindelighed være beskikket blandt skibsfører og skibsmandskab, idet søforklaringen normalt altid også vil angå disse personer, jf. retsplejelovens § 94, stk. 1.

### **Søforklaringens afholdelse**

Der bør ved søforklaringen tilvejebringes så udfyldende oplysninger som muligt og retten er tillagt en aktiv procesledelse for at sikre dette. Retsformanden skal optage referat af søforklaringen, og referatet skal godkendes af den, der har afgivet forklaring. Udskrift af søforklaringen skal sendes til Opklaringsenheden og under vedlægning af sagens bilag til politiet.

### **Vidnepligt**

Rederen, skibsføreren, medlemmer af besætningen samt andre med direkte kendskab til den indtrufne hændelse har pligt til at afgive forklaring, fremlægge nødvendig dokumentation om skibets forhold og i øvrigt til at medvirke til at tilvejebringe oplysninger om de faktiske omstændigheder, jf. dog nedenfor om vidnebeskyttelse. Pligten omfatter derimod ikke personer med anden håndskendskab til hændelsen, f.eks. Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed og pårørende til tilskadedkomne, der ikke selv har været om bord m.v.

### **Editionspligt**

Retten kan pålægge rederen, betragteren, ladingsejeren eller andre at fremlægge dokumentation vedrørende skib og lading, ligesom retten på eget initiativ kan indkalde yderligere vidner og opfordre parterne til at foretage yderligere skridt til oplysning af sagen.

### **Afhøring**

Som udgangspunkt gælder bestemmelsen i retsplejelovens § 183, hvorefter afhøringen foretages først af den part, der har begæret vidnet ført, derefter af de øvrige parter. Det kan dog efter omstændighederne være praktisk at arrangere, at det er rederens repræsentant, der

forbereder sagen og sikrer fremlæggelsen af fornøden dokumentation, som afhører først, uanset om søforklaringen er begæret af rederen eller skibsføreren. Er søforklaringen begæret af Opklaringsenheden, kan det være praktisk, at dennes repræsentant forbereder søforklaringen og foretager den første afhøring.

Retten har som nævnt en mere aktiv procesledelse og skal søge at fjerne uklarhed, tvetydighed eller ufuldstændighed i de afgivne forklaringer og uoverensstemmelser med de i øvrigt foreliggende oplysninger.

### **Vidnebeskyttelse**

Det kan ikke pålægges et vidne at fremlægge oplysninger eller afgive forklaring, der kan skade dette i strafferetlig henseende. Vidnepligten kan således ikke pålægges personer over for hvem, der eventuelt senere vil kunne rejses tiltale. Hvis retten skønner, at det er sandsynligt, at der vil blive rejst straffesag mod et vidne, skal retten vejlede om, at denne ikke er forpligtet til at udtale sig.

Opmærksomheden skal særlig rettes mod eventuelle overtrædelser af lov om sikkerhed til søs samt lov om skibes besætning og den derunder udstedte bekendtgørelse om vagthold i skibe, hvorefter skibsføreren og den vagthavende styrmand ofte vil kunne straffes for sine dispositioner forud for en ulykke.

### **Dokumentation**

Det kan ofte være hensigtsmæssigt at kræve, at de involverede rederier/skibsførere fremlægger følgende materiale, enten i forbindelse med indgivelsen af begæringen eller i forbindelse med selve afholdelsen af søforklaringen:

#### **Skibsbøger**

Skibsbøgerne består normalt af skibsdagbogen, maskindagbogen og oliejournalerne. På visse skibe føres der kladder til disse, og i så fald skal kladderne også fremlægges. Fotokopier fra skibsbøgerne frem for udskriftter bør foretrækkes, og det kan ofte være påkrævet at fremlægge ikke blot fotokopi af den side, hvorpå selve den indtrufne hændelse er beskrevet, men også tidligere sider.

#### **Førrerapport**

Meget ofte vil skibsføreren og/eller vagthavende officer have udarbejdet rapporter om hændelsen. Hvis sådanne foreligger, bør de fremlægges. Dog skal vidnebeskyttelsesreglerne, som nævnt i afsnittet om vidnebeskyttelse ovenfor, iagttages.

#### **Besætningslister**

Herrunder vagtlistes og andet, der kan oplyse om hvem der befandt sig ombord da hændelsen indtræf.

#### **Søkort**

Navnlig ved kollision og grundstødning bør de anvendte originale søkort være til stede og fotokopi af de relevante udsnit heraf fremlægges.

### **Registreringer af skibsmånøvrer**

Ofte findes der på skibet apparatur for automatisk registrering af maskinmånøvrer, skibets kurser eller andre data såsom vind, vejr, temperatur, temperatur i fryserum og lignende. Udskrifter herfra bør fremlægges. Dette har særlig betydning, fordi sådanne udskrifter ofte ikke opbevares i længere tid og derfor ikke vil være tilgængelige på et senere tidspunkt. Eventuelle kontinuerlige manuelle registreringer af sådanne data, f.eks. i særlige månøvrerbøger eller måske blot på løse optegnelser, bør på samme måde sikres bevaret ved fremlæggelse. I det omfang der foreligger oplysninger på VDR (Voyage Data Recorder), bør disse fremlægges.

### **Ladningsdokumenter**

Dokumenter vedrørende ladninger såsom manifest, stuveplan, dokumentation vedrørende eventuelt farligt gods, containerjournaler og lignende vil være af betydning, navnlig hvis der foreligger ladningsskader, og bør i så fald fremlægges.

Er der optaget politirapport eller anden officiel rapport, bør denne fremlægges ved søforklaringen. Lodsere vil som regel have udarbejdet rapport over hændelsen. Har der været lods om bord på fartøjet, bør det undersøges, om rapport foreligger.

### **Omkostninger**

Det er som udgangspunkt rekvirenten, som skal afholde omkostningerne i forbindelse med søforklaringen svarende til, hvad der gælder for almindelig udenretlig bevistoptagelse. Omkostninger kan dog pålægges andre end rekvirenten eksempelvis skibets reder, ladningsejere og assurandører, når disse har givet anledning til søforklaringen. Denne undtagelse vil primært kunne finde anvendelse i sager, hvor Søfartsstyrelsen begærer søforklaring, for derved at holde instituttet udgiftsneutralt for det offentlige.

De omkostninger, som kan pålægges, er omkostninger, som omhandlet i retsplejelovens § 312, stk. 2, navnlig advokatomkostninger, udgifter til vidnegodtgørelse og rejseomkostninger. Udgifter til dækning af tidsstab i forbindelse med skibets manglende drift og løn til besætningen m.v. er derimod ikke omfattet.

Retten kan kræve, at der stilles sikkerhed for omkostningerne.

### **Værneting**

Begæring om søforklaring kan indgives til en hvilken som helst byret, i Københavnsområdet skal det dog ske ved Sø- og Handelsretten. For at sikre at skibets drift berøres mindst muligt kan søforklaringen dog på rederens eller skibsførerens begæring henvises til en anden dansk ret.

Såfremt begæring om søforklaring i udlandet uden for Norden fremsættes af andre end rederen, skibsføreren eller erhvervsministeren (Søfartsstyrelsen), skal dette ske ved en kompetent dansk domstol. Retten skal da vur-

dere, om betingelserne for afholdelse af søforklaring er opfyldt. Såfremt retten finder, at betingelserne er opfyldt, skal dette meddeles udenrigsrepræsentationen, hvor søforklaringen ønskes afholdt.

**Forhold som man bør være opmærksom på i forbindelse med forskellige ulykkestyper**  
De nævnte forhold må ikke betragtes som værende en fuldstændig opremsning. Oplysninger og spørgsmål som klart er uden betydning for bedømmelse af hændelsen, kan udelades. Det vil dog ofte på det tidlige tidspunkt, hvor søforklaringen aflægges, være vanskeligt at overse, i hvilke relationer de oplysninger, som fremkommer ved søforklaringen, vil have betydning. Søforklaringen bør derfor indeholde en så fuldstændig og detaljeret beskrivelse af de faktiske omstændigheder i forbindelse med søulykken som muligt, og man bør vise stor forsigtighed med at undlade eller afskære spørgsmål, fordi dette på tidspunktet for søforklaringen måtte forekomme mindre relevant.

## Generelt vedrørende ulykker der har tilknytning til sejladsen

Det vil ofte være nyttigt at sikre følgende generelle oplysninger om ulykker der har tilknytning til navigationen:

- Dato, tid (zone) og sted
- Vejrforhold (vind, sø, strøm, is og sigtbarhed) skydække, nedbør
- Vagthavende på broen (stilling, navn, sønæringsbevis, tid om bord, nautisk erfaring til søs)
- Lods om bord (navn) lodseri
- Hvor opholdt føreren sig
- Blev der styret ved selvstyrer eller rorgænger
- Hvem var rorgænger (stilling, navn, uddannelse, tid om bord og tid til søs.)
- Hvem var udkig, og hvor var udkiggen placeret (stilling, navn, uddannelse, tid om bord og tid til søs)
- Hvem var vagthavende maskinmester, og hvor opholdt denne sig (stilling, navn, uddannelse, tid om bord og tid til søs)
- Om der var udarbejdet rejseplan og udfyldt checklister, såfremt dette er tilfældet bør disse fremlægges

## Kollision

Søforklaringer vedrørende skibssammenstød skal så vidt muligt afholdes på samme tidspunkt for begge skibe.

Søforklaringen bør indeholde en nøje beskrivelse af kollisionen og sejladsen i tidsrummet før kollisionen; evt. ved en bilagt rapport. Det vil ofte være hensigtsmæssigt sikre oplysning om følgende forhold:

- Det andet skibs navn og hjemsted, type, størrelse og evt. særpræg
- Hvornår observeredes det andet skib første gang, skete det visuelt, ved radar eller ved lydssignal
- Hvad var pejlingen og afstanden til det andet skib ved første observation
- Blev det andet skib holdt under observation, blev det plottet, blev dets kurs og fart bestemt og konstateredes ændring heraf
- Førte det andet skib lanterne, og da hvilke (om dagen evt. signaler) Hvordan sås lanterne(f.eks. agterlanterne, sidelanterne, skel mellem toplanterne) samt hvilke ændringer konstateredes der heraf
- Hvad var eget skibs retvisende kurs og fart, da det andet skib blev observeret. Hvorledes konstateredes dette (ved magnetkompass oplysning og misvisningen, ved gyrokompass deviation og misvisningen, ved gyrokompas eventuel korrektion; til belysning af fart oplysning af maskintelegraf eller manøvrehåndtag) Blev eget skibs kurs og fart ændret inden kollisionen og i bekræftende fald hvornår, hvordan

- og på hvilken afstand af det andet skib (til be-lysning af fart oplyses stilling af maskintelegraf eller manøvrerhåndtag)
- Blev der observeret eller afgivet lys- eller lyd-signaler, og i bekræftende fald hvilke
- Blev der etableret eller forsøgt etableret VHF-kontakt med det andet skib
- Var egne lanterner tændt
- Hvor blev eget og andet skib ramt, og hvad var kollisionsvinklen
- Nøjagtigst mulige tidspunkt for kollisionen (hvem konstaterede dette, hvilket ur anvendtes)
- Skibets kurs og fart ved kollisionen, hvis muligt også andet skibs
- Nøjagtigst mulige position for kollisionen, hvem der konstaterede dette, og hvordan (eksempelvis ved brug af radar eller GPS)
- Hvad gjorde eget eller andet skib for at afværge kollisionen
- Blev der ydet hjælp til eller fra andet skib
- Hvilke skader formodes anrettet på eget og andet skib
- Hvilke oplysninger findes der om eget skibs positionsbestemmelse i de seneste timer før kollisionen, hvornår, hvorledes og af hvem den blev bestemt
- Er der ved kollisionen sket udslip af olie eller andet, der kan have forårsaget forurening
- Hvad var den formodede årsag til kollisionen

## Grundstødning

Der bør i almindelighed sikres oplysning om følgende forhold:

- Sidste positionsbestemmelser før grundstødningen samt grundstødningspositionen, hvor- og hvorledes blev de bestemt
- Nøje beskrivelse af sejladsen fra sidste positionsbestemmelse til grundstødningen
- Kurs og fart ved grundstødningen
- Blev ekkolod benyttet, hvor længe
- Hvornår og hvorledes konstateredes, at der var risiko for grundstødning
- Hvilke forholdsregler blev taget for at undgå grundstødningen, efter at der var konstateret risiko herfor
- Hvornår og hvorledes blev skibet bragt flot. Der gives så vidt muligt en kronologisk redegørelse for flotbringelse
- Er der ved grundstødningen sket udslip af olie eller andet, der kan have forårsaget forurening
- Hvornår, hvordan, af hvem og hos hvem blev der eventuelt tilkaldt hjælp
- Hvad var den formodede årsag til grundstødningen
- Ved hvilken vandstand grundstødningen fandt sted

## **Brand**

Der bør i almindelighed sikres oplysning om følgende forhold:

- Hvor og hvornår konstateredes branden. Bedste observation
- Hvem observerede branden, og hvorledes blev der slået alarm
- Beskrivelse af brandbekæmpelsen
- Hvilket udstyr findes på skibet til brandbekæmpelse (CO<sub>2</sub>) eller halonanlæg, hurtiglukkere, brandspjæld, sprinkleranlæg m.v.)
- I hvilket omfang anvendtes dette udstyr
- Var udstyret i orden og fungerede det
- Hvornår var branden slukket
- Hvilke skader er sket
- Hvad var den formodede årsag til branden

## **Personulykke eller besætningsmedlemmers dødsfald som følge af sygdom om bord**

Der bør i almindelighed sikres oplysning om følgende forhold:

- den tilskadedkomnes data (inkl. lovpligtige certifikater, lægeundersøgelser og lign.)
- skadens art
- beskrivelse af hændelsen
- hvilke faktorer, der formodes at have haft indflydelse på hændelsen - og hvordan

Hvis hændelsen er sket i forbindelse med arbejdet om bord bør følgende oplysninger sikres:

- Hvem havde da igangsat arbejdet, og hvem havde ansvar for det pågældende arbejdsområde?
- Skete hændelsen på grund af:
  - o konstruktive- eller udstyrmæssige fejl eller mangler (tekniske faktorer)
  - o manglende instruktion
  - o utilstrækkelig planlægning og tilrettelæggelse af arbejdet
  - o manglende kontrol med arbejdets udførelse
  - o andre faktorer end ovennævnte

Ved dødsfald søm følge af sygdom om bord bør følgende oplysninger sikres:

- hvem havde ansvaret for sygdomsbehandlingen - og havde den pågældende gennemgået den relevante og lovpligtige sundhedsuddannelse
- var skibet udstyret med de lovpligtige lægemidler og medicinsk udstyr jf. gældende regler herom
- blev de gældende procedurer vedrørende sygdomsbehandling om bord fulgt
- resume af eventuel kommunikation med Radio Medical
- resultat af obduktionserklæring