

**UDSKRIFT AF DOMBOGEN
FOR
GRØNLANDS LANDSRET**

D O M

afsagt af Grønlands Landsret den 27. april 2021 i ankesag

Sagl.nr. K 205/20

Anklagemyndigheden

mod

T1

CVR:[...]

(advokat Charlotte Pedersen)

og

T2

CVR: [...]

(cand.jur. Andor Thomsen)

Retten i Grønland afsagde dom i 1. instans den 31. januar 2020 (rettens nr. 775/2019).

Påstande

T1 har påstået frifindelse.

T2 har påstået frifindelse, subsidiært formildelse.

Anklagemyndigheden har endeligt påstået stadfæstelse.

Doms mænd

Sagen har været behandlet uden domsmænd.

Supplerende oplysninger

For landsretten er også forevist videooptagelse af ulykken samt billeder optaget fra ulykkesstedet efter ulykke den 12. og 13. december 2017.

Forklaringer

V1, V4 og V2 har i det væsentlige forklaret for landsretten som i første instans.

V1 har supplerende forklaret, at der ikke var bundet reb fast om bommen, da arbejdet startede. Gengivelsen af hans forklaring for Retten i Grønland er derfor ikke korrekt. Det var først efter, at ulykken skete, at besætningen bandt reb om. Der skal ikke være reb om en bom. I stedet skal bommens låse fungere korrekt. Det er Søfartsstyrelsens opgave at kontrollere, om sikkerheden er i orden. Det er ikke transportfirmaets opgave at kontrollere forholdene på skibet. Han gik ud fra, at montering af bommen var foretaget korrekt.

Et skibsdæk er normalt meget glat, og der var derfor lagt en palle ud. Det er en fordel, at den, der skal arbejde med losningen, kommer højere op i forhold til udsyn i lasten og på kajen. Der kunne have været en rist på dækket i stedet for en palle.

Som ledelse skal man være særlig opmærksom på instruktioner i forhold til sikkerhedsforhold, da medarbejderne har en stor grad af risikovillighed. Umiddelbart vil han ikke kunne se forskel på, om højden er 105 cm eller 120 cm, hvis der ikke er et referencepunkt. Der er en gangsti lige bag ved rækværket, som er på et højere niveau end pallen. Hvis Arbejdstilsynet mener, at rækværket er for lavt, når man står på en palle, må rækværket generelt være for lavt, når der er en gangsti, som er højere end pallens niveau ved siden af rækværket.

De genoptog losningen efter ulykken, efter at bommen var bundet fast med reb. Arbejdstilsynet var rundt og se arbejdsstedet efter ulykken. Arbejdstilsynet gav et strakspåbud om, at arbejdet skulle udføres forsvarligt. Tilsynet havde imidlertid ikke bemærkninger til, at bommen var bundet med et reb.

Da arbejdet startede, var der ikke bundet reb om bommen, og den var ikke fastgjort på anden måde. Han har tidligere foretaget losninger fra samme skib, men han kan ikke huske, om bommen da var fastgjort med reb.

V4 har supplerende forklaret, at 1. styrmanden var ved at sætte bommen fast med et reb, da vidnet ankom til skibet. Han undersøgte ikke bommen nærmere. Der kom et smedefirma for

at reparere bommen. Han var ikke henne og rykke i bommen, men styrmanden sagde, at han ville surre bommen ekstra godt fast. Arbejdstilsynet giver ikke instruktioner i, hvordan påbuddet skal opfyldes. Montering af bommen skal være forsvarlig, og ham bekendt skal der ikke være særlige betingelser opfyldt, udover at fastgørelsen skal have en vis styrke.

Arbejdstilsynet konstaterede, hvad der var sket, og så gav man et påbud om, at arbejdet skulle udføres forsvarligt, og at det skulle sikres af arbejdsgiveren. Han konstaterede, at der var sne på pallen, og at den var glat. Han har ingen erfaring med grusning på skibsdæk. Rækværk på arbejdsstedet skal være mindst 1 m over niveau.

V2 har supplerende forklaret, at bommen ved arbejdets begyndelse var fastgjort med et 6 mm tykt reb. Rebet var bundet på samme måde, som vist på billede 4, ekstrakten side 61. Han lagde ikke mærke til, om bommen kunne fastgøres med en split. Bommen røg ned, da han faldt.

Det var formanden for T1, der satte ham til at udføre arbejdet. Formanden instruerede ham. Pallen var lagt, da han kom.

Han får fortsat flashbacks om ulykken, og han har stadig mén. Som erstatning får han en løbende ydelse.

Landsrettens begrundelse og resultat

Også efter bevisførelsen for landsretten, herunder V2s forklaring, tiltræder landsretten, at ulykken skete ved, at sikkerhedsbommen gav efter, da V2 lændede sig imod denne for at gribe ud efter kranens løftegrej. Det tiltrædes videre, at det kan have haft en betydning, at V2 stod på en palle, hvilket betød, at højden til bommens overkant var reduceret.

Under hensyn til de øvrige forklaringer tilsidesættes V1s forklaring for landsretten om, at bommen ved arbejdets påbegyndelse ikke var forsøgt sikret med et reb. Landsretten lægger herefter til grund, at bommen ikke var fastgjort med splitter eller bolte, men alene med reb.

V3 har for Retten i Grønland forklaret, at det var besætningen, der klargjorde skibet til losning, og at besætningen satte bommen på og fastgjorde den med reb. Han har videre forklaret, at de har sat bjælken fast med reb alle de år, han har været med. Til politirapport af 13. december 2017 har vidnet forklaret, at bommen var forsynet med huller, hvor man kan isætte

en split, men da der ikke fandtes nogen split, anvendte man reb. Af billeder fra dagen efter ulykken fremgår, at der nu var opsat en ny bom, som var sikret med gennemgående bolte.

V1 har for Retten i Grønland forklaret, at han var rundt for at sikre forholdene, og at de kontrollerede, om der var rækværk ved alle lugeåbninger, men ikke om de var monteret korrekt. Han har videre forklaret, at T1 starter arbejdet, når de vurderer, at de er klar efter gennemgang af skibets forhold, og at det er transportfirmaet, der selv tilrettelægger løsningen.

Under de anførte omstændigheder tiltræder landsretten, at de tiltalte selskaber er fundet skyldige som sket. Det tiltrædes videre, at bøderne til selskaberne under hensyn til den skade, som V2 pådrog sig, er udmålt til 40.000 kr.

Landsretten stadfæster således Retten i Grønlands dom.

THI KENDES FOR RET:

Retten i Grønlands dom stadfæstes.

Statskassen betaler sagens omkostninger.

Stig Glent-Madsen

Kirsten Thomassen

Jan Uffe Rasmussen

Kalaallit Nunaanni Eqqartuussivik

DOM

afsagt af Retten i Grønland den 31. januar 2020
Rettens nr. 775/2019
Politiets nr. 5505-98735-00005-17
Anklagemyndigheden
mod

T1 cvr-nummer [...] og T2 A/S cvr-nummer [...]

Der har ikke medvirket domsmænd ved behandlingen af denne sag.

Anklageskrift er modtaget den 14. juni 2019.

T1 er tiltalt for overtrædelse af lovebekendtgørelse nr. 1048 af 26. oktober 2005 af lov om arbejdsmiljø i Grønland med senere ændringer § 65, stk. 1, nr. 1, og stk. 2,* jf. § 68, jf. § 32, stk. 1, og bekendtgørelse nr. 395 af 24. juni 1986 om arbejdets udførelse for Grønland § 11, stk. 1, jf. stk. 3, jf. § 1, nr. 1 - ved den 12. december 2017 ca. kl. 11.10 på trawleren [...], som lå til kaj i Nuuk, ikke at have planlagt, tilrettelagt eller sikret, at losningsarbejdet blev udført sikkerhedsmæssigt forsvarligt, idet den ansatte chauffør og kranfører, V2, stod på en palle på trawlerens dæk tæt på lugeåbningen ned til lastrummet, hvor sikkerhedsbommen mellem den ansatte og lugeåbningen kun var løst fastgjort med reb, hvilket resulterede i, at der ikke var etableret effektive sikkerhedsforanstaltninger mod nedstyrtning, og at V2 i forbindelse med betjening af skibets kran henover lugen derfor faldt igennem lugeåbningen og ikke mindre end 8 meter ned i lastrummet, hvor han først ramte en gaffeltruck, inden han landede på bunden af lastrummet, og som følge heraf pådrog sig tre brud på rygsøjlen.

* Berigtiget, jf. rpl. § 109, stk. 1.

T2 er tiltalt for overtrædelse af anordning nr. 1674 af 16. december 2015 om ikrafttræden for Grønland af lov om sikkerhed til søs § 28, nr. 1, jf. § 32, stk. 3, jf. § 9, stk. 1, jf. § 2, stk. 1 – ved den 12. december

2017 ca. kl. 11.10 og forud herfor på trawleren [...], som lå til kaj i Nuuk, at have undladt at sørge for menneskeliv på søen var betryggende sikret, samt at skibsføreren opfyldte sine pligter i forhold til at sikre, at arbejdet ombord på trawleren var planlagt, tilrettelagt eller sikret således, at losningsarbejdet blev udført sikkerhedsmæssigt forsvarligt, idet den ansatte chauffør og kranfører, V2, stod på en palle på trawlerens dæk tæt på lugeåbningen ned til lastrummet, hvor sikkerhedsbommen mellem den ansatte og lugeåbningen kun var løst fastgjort med reb, hvilket resulterede i, at der ikke var etableret effektive sikkerhedsforanstaltninger mod nedstyrtning,

Std 75285

og at V2 i forbindelse med betjening af skibets kran henover lugen derfor faldt igennem lugeåbningen og ikke mindre end 8 meter ned i lastrummet, hvor han først ramte en gaffeltruck, inden han landede på bunden af lastrummet, og som følge heraf pådrog sig tre brud på rygsøjlen.

Påstande

Anklagemyndigheden har fremsat påstand om en bøde på 40.000 kr. til hver tiltalte.

T1 har nægtet sig skyldig.

T2 har nægtet sig skyldig.

Sagens oplysninger Forklaringer

Der er under sagen afgivet forklaringer af V1 og vidneforklaring af V4, V2 og V3.

V1 og V2 har afgivet forklaring den 21. november 2019. Forklaringerne er refereret i retsbogen således:

"V1 har forklaret blandt andet, at han er direktør for T1 var også tilknyttet ledelsen af virksomheden dengang. Lugen til lastrummet er forsejlet under sejlads. Hullet i rælingen eksisterer for, at langgangsbroen kan placeres sikkert under sejlads. Han var selv på fabriksdækket, da ulykken skete. Han var ved at hjælpe til med løsningen for at forbedre løsningen. Han hørte skrig og skrål, men så ikke selve faldet. Han kom ned til V2 og hjalp derefter med at få V2 op med kranen. Han var flere gange gået forbi arbejdsstedet i løbet af dagen og havde også talt med V2. Fra hvor han stod så det ud som om rælingen var hel. Pallen var lagt ved lugen bevidst for at undgå glat føre fra sne på staldækket og for at give kranføreren et bedre udsyn. Han kontrollerede ikke, om rælingen var fastgjort. Han havde ikke hørt noget om, at der skulle være problemer med afskærmningen rundt om lugen. Skibets besætning afleverer et losseklart skib med de nødvendige afskærmninger. På tidspunktet havde de en lossechef, X1, og en arbejdende holdleder (sjakbajs uden ledelsesansvar). Han ved ikke, om X1 var rundt for at sikre forholdene, men det var han selv. De kontrollerer, om der er et rækværk ved alle lugeåbninger, men ikke, om det er monteret korrekt. Han så rælingen på et par meters afstand, og rælingsstykket lå, hvor det skulle, over to pinde på den faste del af rælingen. Der skulle have været splitter gennem pindene. Efter ulykken konstaterede han, at pindene var næsten slidt ned. Han husker ikke, at der var bundet reb fast i stykket, der kunne afmonteres.

T1 foretager alle løsninger af fabrikstrawlere i Nuuk. De har op til 50 løsninger for T2, men også for flere andre rederier. De lossere trawlere en til flere gange ugentligt året rundt. Aftalen med T2 er, at rederiet afleverer et klart skib ved kajkant. Skibet er fortøjet, landgangen er lagt, og der er adgang til de relevante områder. Sikkerheden er i orden med afskærmning ved huller, åbnede luger og låst, bortset fra lugen til fryselasten, der åbnes af T1.*

* Berigtiget, jf. rpl. § 109, stk. 2. Kranerne er startet, hvis skibets kraner bruges. De har selv løftegrej, der bruges på kajen, mandskab og disses arbejdstøj og værnemidler. De udfører hele losningsarbejdet i kommunikation med skipperen. De har ikke indflydelse på, hvordan låse på skibe er udført eller fungerer. De har ikke noget med klargøringen eller driften af skibet i øvrigt. Medarbejderne er oplært ved sidemandsoplæring. Der er altid en ledelsesperson på stedet for at korrigere eventuelle fejl. V2 havde 3 måneders erfaring med at arbejde med skibskran, da ulykken skete. Man skal fortælle folk gentagne gange, at man ikke må gribe ud efter hejseværket eller læne sig ud over lugen. X2 skulle lede arbejdet i lasten. V1 hjalp til med at klargøre arbejdspladsen i lasten. Rælingen blev først bundet fast efter ulykken af besætningen. Ellers ville de nok have gjort det selv. I løbet af natten fik besætningen lavet den nye løsning. Han husker ikke, om bommen tidligere har været bundet fast. Der er aldrig tidligere sket en sådan ulykke efter hans viden. Han mener, at ulykken er anmeldt som arbejdsskade. De sendte V2s moster og hendes mand med til Danmark, da V2 skulle opereres. Det vil være en fejl, hvis det ikke er anmeldt.

Det er T1, der beslutter at starte arbejdet, når de vurderer, at de er klar, herunder efter gennemgang af skibets forhold. Der er ikke nogen overlevering af skibet. Hvis de bliver opmærksomme på forhold, der ikke er i orden, venter de med at gå i gang, indtil sikkerheden er i orden, normalt i samarbejde med besætningen. Det er T1, der tilrettelægger løsningen selvstændigt, inden for de rammebetingelser, der er aftalt med rederiet. T1 instruerer selv sine ansatte. Kontakten med rederiet sker på ledelsesniveau. I grove træk foregår løsning på samme måde, men skibe kan være forskelligt indrettet. Han mener, at pallen bør ligge der,

fordi den er mindre glat end ståldækket nedenunder. Pallen er 15 cm høj. Han mener, at gelænderet må være ca. 1,20 meter højt. T1 har udført losning siden starten af 1990'erne.

...

V2 har forklaret blandt andet, at han var på arbejde for T1 den 12. december 2017. Hans beskæftigede sig med kranen på skibet. Han skulle styre kranen under losningen. Lige inden, han faldt ned, var hans tanker et andet sted. Han vidste godt, hvordan arbejdet skulle udføres. Han forsøgte at tage fat i hejseværket for at stoppe det, da det svingede ind over lugeåbningen. Det var hans kollega fra T1, der sagde, at det var vidnet, der skulle føre kranen. Vidnet var ikke selv i kontakt med nogen fra skibet, og han ved ikke, om hans kollega var det.

Han kiggede ned efter noget, han skulle have taget op, og mens han gjorde det, viste det sig, at bommen ikke var ordentligt sat fast af besætningen. Han lænede sig mod bommen, der så faldt af. Han faldt ikke af sig selv, men fordi bommen faldt af. Der var en pallet ud for åbningen til lastrummet. Der var også glat, hvor han stod på palletten. Det medvirkede til, at han faldt, men han mistede ikke balancen på grund af glat underlag. Et besætningsmedlem, X3, sagde efter ulykken, at de tidligere havde bedt om, at bommen skulle ordnes. Han havde ikke selv påtalt, at den skulle laves, fordi han ikke vidste noget om det. Bommen stod skråt op ad, og man kunne ikke se, at den kunne falde af. Han tænkte ikke over, at det kunne ske. Bommen lå bare løst og var ikke fastgjort, så vidt han husker. Der lå sne oven på bommen, så man kunne ikke se, om den var fastgjort. Foreholdt fotomappe, bilag 11, foto 4, bekræftede vidnet, at bommen lå som på fotoet. Rebet på fotoet var der ikke, men der var noget andet reb, som lå hen over bommen. Da han faldt ned, faldt bommen af. Han nåede ikke at tage fat i noget andet. Han råbte, da han faldt, indtil han landede. Han landede med ryggen nedad, fordi han rullede rundt på vej ned. Han var hele tiden ved bevidsthed. Efter ulykken kom han på Sana. Han havde brud på ryggen og hofteskålen og blev opereret på Rigshospitalet. Han har stadig mén fra ulykken. Han får flash backs til ulykken. Han har konstante smerter i kroppen og har problemer med at bevæge sig. Hans liv er meget påvirket. Han føler sig svag. Han er ikke vendt tilbage til sit arbejde på grund af smerterne, og han bliver ikke betragtet som arbejdsdygtig længere. T1 spurgte, om han kunne begynde på arbejde igen. Han var indstillet på det, men det er ikke blevet til noget. Han er blevet hjemløs, fordi han ikke længere har nogen indtægt...."

V4 og V3 har afgivet forklaring den 17. januar 2020. Forklaringerne er refereret i retsbogen således:

"V3 har forklaret blandt andet, at han var skipper på trawleren, da V2 havde sit uheld. Det er normalt 1. eller 2. styrmand, der klargør skibet på dækket, herunder lægger u-jernet på gelænderet. Det kan kun påsættes på én måde. Dette bliver gjort, inden lossearbejderne kommer. Skibet blev den dag klargjort på samme måde som altid. Det var X4, der var 1. styrmand, som klargjorde. Der var flere på dækket, som var med til at klargjorde. Bjælken bliver altid sat på. Den bliver sat på og fastgjort med reb på begge sider, der bliver surret rundt om. Bjælken er ikke på under sejlads, fordi landgangen er placeret det pågældende sted. Lastelugerne er lukket under sejlads. Skibets mandskab har ikke noget med losningen at gøre. Han så ikke selv ulykken. Han stod indenfor og talte med en synsmand fra DNV, og hørte, at nogen råbte. De fandt ud af, at der var sket en ulykke, og han ringede efter en ambulance. Der var nogle andre, der tog sig af at få V2 op. Det var vist rederiet, der anmeldte sagen til Søfartsstyrelsen. Han går ud fra, at bjælken er godkendt af Søfartsstyrelsen og DNV. Der har ikke været nogen

bemærkninger i skibets søfartsbog efter hans vidende. De har flere gange påtalt, at pallen skal væk, fordi den står 15 cm over dækket, og dermed er der risiko for at falde ned. Efter uheldet smed han pallen i land, men senere på dagen, var pallen blevet lagt der igen. Han har spurgt, hvorfor pallen bruges og fik svar, at den var bedre at stå på end dækket. Dækket er godkendt som arbejdsplads. Han forhørte sig om, hvordan ulykken var hændt hos folk, der var til stede på dækket. V2 havde ifølge dem stået på nederste trin og taget fat i hejseværket og var faldet ned. Losningen var startet kl. 7 den pågældende dag, hvor ulykken skete ca. kl. 11. De har efterfølgende sat nogle andre stænger op, der er boltet fast, og han har sat instrukser op om, at der blandt andet ikke skulle anvendes palle i forbindelse med losningen eller stå på gelænderet. De har ofte påtalt dette over for lossefolkene og losseformanden. Der har ikke været tilsvarende uheld på skibet, siden han blev sejlet siden 2006, skipper siden 2017. Han ved ikke, hvorfor han betalte bøden. Han overvejede ikke at protestere. Man kunne måske have fastgjort på en anden måde. Han ved ikke, om den var bygget til at blive fastgjort på en anden måde. Han husker ikke, om der var huller i bjælken. Hvis den havde været bygget anderledes, kunne bjælken været sikret på en anden måde. Foreholdt politirapport af 13. december 2017, der ikke er gennemlæst og underskrevet, hvoraf fremgår blandt andet: ”Da skibet kommer til kaj og gør klar til losning, bliver lemmen lukket og hele lastlugen løftet af. I den forbindelse bliver åbningen i rælingen blokeret ved hjælp af en bom, som bliver påmonteret. Bommen bliver monteret på den måde, at den bliver lagt hen over rælingen. Derefter bliver den fastgjort med noget reb. Bommen er forsynet med huller, hvor man kan komme en split i, men da der ikke fandtes nogen split, blev reb brugt.” husker han ikke, at have forklaret, at der var huller i bjælken. De har sat bjælken fast med reb alle de år, han har været med. I dag husker han ikke, om der var huller i bjælken. De havde masser af splitter ombord, og han har ikke forklaret, at der ikke var splitter. Der kom folk fra land og lavede en ny bjælke. Bjælken var ikke sat på, da han kom til ulykkesstedet, men han ved ikke, hvordan den var kommet af. En mand holdt bjælken. Han mener, at bjælken var forsvarligt fastgjort.

...

V4 har forklaret blandt andet, at han er kredschef i arbejdstilsynet nu og tilsynsførende dengang. Han og hans kollega X5, blev kontaktet af deres chef og informeret om, at der var sket en arbejdsulykke. De tog ned til skibet. Han mener, at T1 havde orienteret arbejdstilsynet. Han talte med V1, der deltog i tilsynet. Politiet var også til stede. De gennemgik stedet og gav et strakspåbud om effektivt værn mod nedstyrtningssfare i besøgsrapporten på stedet. Virksomheden fik efterfølgende tilsendt strakspåbuddet. Skadelidte var T1s medarbejder. De fik oplyst, at skadelidte stod på en palle og rakte ud efter ”thuleslinget”, der hejses ned i lastrummet. Han er ikke sikker på, at man kan se på videoen, at medarbejderen rækker ud efter thuleslinget. Pallen var glat, og højden på rækværket var reduceret med pallens højde. Et rækværk skal normalt være mindst 1 meters højde, men var her reduceret til 89 cm. Højden fra dækket var 105 cm. Det er svært at sige, om ulykken kunne være sket, hvis pallen ikke havde været der. Da de kom ud, var 1. styrmanden ved at surre bommen bedre fast. Han ved ikke, hvordan det så ud, før de kom, da ulykken skete. Mens de var på tilsyn, kom der et eksternt firma for at forbedre bommen. Ud fra deres vurdering, var problemet, at han stod på en glat palle og højden til rækværket var reduceret. Han mener, at man bør sikre sig, at en sådan bom er surret forsvarligt. Han ved ikke, hvad der er sket tidligere. De fik ikke at vide, om bommen var faldet af i forbindelse med ulykken. Han kan ikke vurdere ud fra videoen, om bommen

faldt af, eller om medarbejderen faldt hen over bommen. Efter hans opfattelse skulle medarbejderen have stået på dækket og ikke på en glat palle. Det er svært at se, hvor langt medarbejderen har rakt ud, før han faldt. I forhold til, at dækket skulle være endnu mere glat, mener han, at man eventuelt må anvende grus på adgangsvejene i forbindelse med lastning og losning. De har ikke sagt til virksomheden, at man ikke må stå på en palle, men de har givet påbud om at sikre mod nedstyrtningssfare og bemærket, at højden var reduceret. Han mener ikke, at de havde nogen bemærkninger til dækket som arbejdsunderlag. Han kan ikke huske, om dækket var glat. Den reducerede højde kan have betydning for risikoen for faldulykker...."

Dokumenter

Der har under hovedforhandlingen været dokumenteret videoovervågning fra Sikuki Nuuk Harbour A/S af trawleren [...] den 12. december 2017 samt fotos optaget ombord på trawleren af henholdsvis politiet og arbejdstilsynet.

Af journalblad fra det grønlandske sundhedsvæsen vedrørende V2 fra den 12. december 2017 fremgår bl.a. "Ustabil L 1 og L 5 fraktur samt ustabil bækkenfraktur. Præsakralblødning."

Rettens begrundelse og afgørelse

Om skyldspørgsmålet

Efter bevisførelsen, herunder navnlig forklaringen fra V2 og videoovervågningen lægger retten til grund, at årsagen til, at V2 faldt ned i lastrummet var, at sikkerhedsbommen ved lastlugen gav efter, da V2 lænede sig imod denne i forbindelse med, at han greb ud efter kranens hejseværk. Efter bevisførelsen lægger retten til grund, at sikkerhedsbommen alene har været fastgjort med reb. Det kan efter rettens opfattelse ikke udelukkes, at det tillige har haft betydning, at V2 på dette tidspunkt stod på en pallet, hvorfor højden fra dækket til sikkerhedsbommens overkant var reduceret med pallettens tykkelse. Retten lægger på baggrund af journalbladet vedrørende V2 til grund, at han ved faldet pådrog sig 2 brud på rygsøjlen samt 1 bækkenbrud.

Efter forklaringerne fra V3 og V4 lægger retten til grund, at klargøring af skibet forud for losning foretages af skibets mandskab, og at enten lossechefen eller en holdleder fra T1 tillige kontrollerer blandt andet, om der er rækværk ved alle lugeåbninger, men ikke om disse er fastgjort korrekt.

Retten finder, at der påhvilede både T2 som reder og T1 som arbejdsgiver en selvstændig forpligtelse til at sikre sig og kontrollere, at blandt andet sikkerhedsbommen ved lastlugen var monteret og tilstrækkeligt fastgjort.

Retten finder endvidere, at hverken T2 eller T1 har opfyldt denne forpligtelse, og at dette har været afgørende for, at V2 faldt ned i trawlerens last. Det forhold, at V2 i strid med instruktioner herom greb fat i kranens hejseværk kan ikke føre til andet resultat.

Retten finder herefter T2 skyldig i overtrædelse af anordning nr. 1674 af 16. december 2015 om ikrafttræden for Grønland af lov om sikkerhed til søs § 9, stk. 1, jf. § 2, stk. 1, og T1 skyldig i overtrædelse af lovbekendtgørelse nr. 1048 af 26. oktober 2005 af lov om arbejdsmiljø i Grønland med senere ændringer § 32, stk. 1, og bekendtgørelse nr. 395 af 24. juni 1986 om arbejdets udførelse for Grønland § 1, nr. 1, i overensstemmelse med anklageskrifterne, dog således, at V2s skader var 2 brud på rygsøjlen og 1 bækkenbrud.

Om foranstaltningen

Efter retspraksis fastsættes foranstaltningen for overtrædelse af anordning nr. 1674 af 16. december 2015 om ikrafttræden for Grønland af lov om sikkerhed til søs § 9, stk. 1, jf. § 2, stk. 1 og overtrædelse af lovbekendtgørelse nr. 1048 af 26. oktober 2005 af lov om arbejdsmiljø i Grønland med senere ændringer § 32, stk. 1, og bekendtgørelse nr. 395 af 24. juni 1986 om arbejdets udførelse for Grønland § 1, nr. 1, som udgangspunkt som en bøde på 20.000 kr., hvilket fordobles, hvis overtrædelsen har medført alvorlig personskade.

I denne sag finder retten, at der ved udmåling af bødeforanstaltningen navnlig skal lægges vægt på, at V2 ved faldet pådrog sig 2 brud på rygsøjlen og 1 bækkenbrud, hvilket er en alvorlig personskade. Der er derfor grundlag for at udmåle en skærpet bøde, jf. for T1' vedkommende også arbejdsmiljølovens § 65, stk. 2.

Foranstaltningen for hver af de tiltalte, T2 og T1 fastsættes efter anordning nr. 1674 af 16. december 2015 om ikrafttræden for Grønland af lov om sikkerhed til søs § 28, nr. 1, jf. § 32, stk. 3, jf. § 9, stk. 1, jf. § 2, stk. 1 og overtrædelse af lovbekendtgørelse nr. 1048 af 26. oktober 2005 af lov om arbejdsmiljø i Grønland med senere ændringer § 65, stk. 1, nr. 1, og stk. 2, jf. § 68, jf. § 32, stk. 1, og bekendtgørelse nr. 395 af 24. juni 1986 om arbejdets udførelse for Grønland § 11, stk. 1, jf. stk. 3, jf. § 1, nr. 1, til en bøde på 40.000 kr.

Efter retsplejelovens § 480, stk. 1 betaler statskassen sagens omkostninger.

Thi kendes for ret:

T1 idømmes en bøde på 40.000 kr.

T1 idømmes en bøde på 40.000 kr.

Statskassen skal betale sagens omkostninger.

Lars-Christian Sinkbæk
Souschef

Kalaallit Nunaanni Eqqartuussivik

Den 21. november 2019 kl. 09.00 holdt Retten i Grønland offentligt retsmøde i retsbygningen
Souschef Lars-Christian Sinkbæk behandlede sagen. [...] var tolk.

Retten nr. 775/2019

Politiets nr. 5505-98735-00005-17

Anklagemyndigheden mod

T1 cvr-nummer [...] og T2 cvr-nummer [...]

[...]

V1, der blev vejledt om retten til ikke at udtale sig på det tiltalte selskabs vegne, forklarede på dansk blandt andet, at V1 har forklaret blandt andet, at han er direktør for T1 var også tilknyttet ledelsen af virksomheden dengang. Lugen til lastrummet er forsejlet under sejlads. Hullet i rælingen eksisterer for, at langgangsbroen kan placeres sikkert under sejlads. Han var selv på fabriksdækket, da ulykken skete. Han var ved at hjælpe til med løsningen for at forbedre løsningen. Han hørte skrig og skrål, men så ikke selve faldet. Han kom ned til V2 og hjalp derefter med at få V2 op med kranen. Han var flere gange gået forbi arbejdsstedet i løbet af dagen og havde også talt med V2. Fra hvor han stod så det ud som om rælingen var hel. Pallen var lagt ved lugen bevidst for at undgå glat føre fra sne på staldækket og for at give kranføreren et bedre udsyn. Han kontrollerede ikke, om rælingen var fastgjort. Han havde ikke hørt noget om, at der skulle være problemer med afskærmningen rundt om lugen. Skibets besætning afleverer et losseklart skib med de nødvendige afskærmninger. På tidspunktet havde de en lossechef, X1, og en arbejdende holdleder (sjakbajs uden ledelsesansvar). Han ved ikke, om X1 var rundt for at sikre forholdene, men det var han selv. De kontrollerer, om der er et rækværk ved alle lugeåbninger, men ikke, om det er monteret korrekt. Han så rælingen på et par meters afstand, og rælingsstykket lå, hvor det skulle, over to pinde på den faste del af rælingen. Der skulle have været splitter gennem pindene. Efter ulykken konstaterede han, at pindene var næsten slidt ned. Han husker ikke, at der var bundet reb fast i stykket, der kunne afmonteres.

T1 foretager alle løsninger af fabrikstrawlere i Nuuk. De har op til 50 løsninger for T2, men også for flere andre rederier. De losser trawlere en til flere gange ugentligt året rundt. Aftalen med T2 er, at rederiet afleverer et klart skib ved kajkant. Skibet er fortøjet, landgangen er lagt, og der er adgang til de relevante områder. Sikkerheden er i orden med afskærmning ved huller, åbnede luger og låst, bortset fra lugen til fryselaften, der åbnes af T1.*

* Berigtiget, jf. rpl. § 109, stk. 2. Kranerne er startet, hvis skibets kraner bruges. De har selv løftegrej, der bruges på kajen, mandskab og disses arbejdstøj og værnemidler. De udfører hele løsningsarbejdet i kommunikation med skipperen. De har ikke indflydelse på, hvordan låse på skibe er udført eller fungerer. De har ikke noget med klargøringen eller driften af skibet i øvrigt. Medarbejderne er oplært ved sidemandsoplæring. Der er altid en ledelsesperson på stedet for at korrigere eventuelle fejl. V2 havde 3 måneders erfaring med at arbejde med skibskran, da ulykken skete. Man skal fortælle folk gentagne gange, at man ikke må gribe ud efter hejseværket eller læne sig ud over lugen. X2 skulle lede arbejdet i lasten. V1 hjalp til med at klargøre arbejdspladsen i lasten. Rælingen blev først bundet fast efter ulykken af besætningen. Ellers ville de nok have gjort det selv. I løbet af natten fik besætningen lavet den nye løsning. Han husker ikke, om bommen tidligere har været bundet fast. Der er aldrig tidligere sket en sådan ulykke efter hans viden. Han mener, at ulykken er anmeldt som arbejdsskade. De sendte V2s møster og hendes mand med til Danmark, da V2 skulle opereres. Det vil være en fejl, hvis det ikke er anmeldt.

Det er T1, der beslutter at starte arbejdet, når de vurderer, at de er klar, herunder efter gennemgang af skibets forhold. Der er ikke nogen overlevering af skibet. Hvis de bliver opmærksomme på forhold, der ikke er i orden, venter de med at gå i gang, indtil sikkerheden er i orden, normalt i samarbejde med besætningen. Det er T1, der tilrettelægger løsningen selvstændigt, inden for de rammebetingelser, der er aftalt med rederiet. T1 instruerer selv sine

ansatte. Kontakten med rederiet sker på ledelsesniveau. I grove træk foregår losning på samme måde, men skibe kan være forskelligt indrettet. Han mener, at pallen bør ligge der, fordi den er mindre glat end ståldækket nedenunder. Pallen er 15 cm høj. Han mener, at gelænderet må være ca. 1,20 meter højt. T1 har udført losning siden starten af 1990'erne.

Forklaringen blev oplæst og vedstået.

V4 kunne ikke møde som vidne på grund af problemer med televideoforbindelse til Københavns Byret. Vidnets forklaring blev udsat til den fortsatte hovedforhandling. Vidnet blev orienteret herom via Københavns Byret.

V2 mødte som vidne og blev gjort bekendt med vidnepligten og vidneansvaret.

V2 forklarede på grønlandsk blandt andet, at han var på arbejde for T1 den 12. december 2017. Hans beskæftigede sig med kranen på skibet. Han skulle styre kranen under losningen. Lige inden, han faldt ned, var hans tanker et andet sted. Han vidste godt, hvordan arbejdet skulle udføres. Han forsøgte at tage fat i hejseværket for at stoppe det, da det svingede ind over lugeåbningen.

Det var hans kollega fra V1, der sagde, at det var vidnet, der skulle føre kranen. Vidnet var ikke selv i kontakt med nogen fra skibet, og han ved ikke, om hans kollega var det.

Han kiggede ned efter noget, han skulle have taget op, og mens han gjorde det, viste det sig, at bommen ikke var ordentligt sat fast af besætningen. Han lænede sig mod bommen, der så faldt af. Han faldt ikke af sig selv, men fordi bommen faldt af. Der var en pallet ud for åbningen til lastrummet. Der var også glat, hvor han stod på palletten. Det medvirkede til, at han faldt, men han mistede ikke balancen på grund af glat underlag. Et besætningsmedlem, X3, sagde efter ulykken, at de tidligere havde bedt om, at bommen skulle ordnes. Han havde ikke selv påtalt, at den skulle laves, fordi han ikke vidste noget om det. Bommen stod skråt op ad, og man kunne ikke se, at den kunne falde af. Han tænkte ikke over, at det kunne ske. Bommen lå bare løst og var ikke fastgjort, så vidt han husker.

Der lå sne oven på bommen, så man kunne ikke se, om den var fastgjort.

Foreholdt fotomappe, bilag 11, foto 4, bekræftede vidnet, at bommen lå som på fotoet. Rebet på fotoet var der ikke, men der var noget andet reb, som lå hen over bommen. Da han faldt ned, faldt bommen af. Han nåede ikke at tage fat i noget andet. Han råbte, da han faldt, indtil han landede. Han landede med ryggen nedad, fordi han rullede rundt på vej ned. Han var hele tiden ved bevidsthed. Efter ulykken kom han på Sana. Han havde brud på ryggen og hofteskålen og blev opereret på Rigshospitalet. Han har stadig mén fra ulykken. Han får flash backs til ulykken. Han har konstante smerter i kroppen og har problemer med at bevæge sig. Hans liv er meget påvirket. Han føler sig svag. Han er ikke vendt tilbage til sit arbejde på grund af smerterne, og han bliver ikke betragtet som arbejdsdygtig længere. T1 spurgte, om han kunne begynde på arbejde igen. Han var indstillet på det, men det er ikke blevet til noget. Han er blevet hjemløs, fordi han ikke længere har nogen indtægt.

Den 17. januar 2020 kl. 10.00 blev retten sat af souschef Lars-Christian Sinkbæk.

Retsmødet var offentligt.

Rettens nr. 775/2019

Politiets nr. 5505-98735-00005-17

Anklagemyndigheden mod
T1 cvr-nummer [...] og T2 cvr-nummer [...]

[...]

V2 har forklaret blandt andet, at han var skipper på trawleren, da V2 havde sit uheld. Det er normalt 1. eller 2. styrmand, der klargør skibet på dækket, herunder lægger u-jernet på gelænderet. Det kan kun påsættes på én måde. Dette bliver gjort, inden lossearbejderne kommer. Skibet blev den dag klargjort på samme måde som altid. Det var X4, der var 1. styrmand, som klargjorde. Der var flere på dækket, som var med til at klargjorde. Bjælken bliver altid sat på. Den bliver sat på og fastgjort med reb på begge sider, der bliver surret rundt om. Bjælken er ikke på under sejlads, fordi landgangen er placeret det pågældende sted. Lastelugerne er lukket under sejlads. Skibets mandskab har ikke noget med losningen at gøre. Han så ikke selv ulykken. Han stod indenfor og talte med en synsmand fra DNV, og hørte, at nogen råbte. De fandt ud af, at der var sket en ulykke, og han ringede efter en ambulance. Der var nogle andre, der tog sig af at få V2 op. Det var vist rederiet, der anmeldte sagen til Søfartsstyrelsen. Han går ud fra, at bjælken er godkendt af Søfartsstyrelsen og DNV. Der har ikke været nogen bemærkninger i skibets

Std 75277

søfartsbog efter hans vidende. De har flere gange påtalt, at pallen skal væk, fordi den står 15 cm over dækket, og dermed er der risiko for at falde ned. Efter uheldet smed han pallen i land, men senere på dagen, var pallen blevet lagt der igen. Han har spurgt, hvorfor pallen bruges og fik svar, at den var bedre at stå på end dækket. Dækket er godkendt som arbejdsplads. Han forhørte sig om, hvordan ulykken var hændt hos folk, der var til stede på dækket. V2 havde ifølge dem stået på nederste trin og taget fat i hejseværket og var faldet ned. Losningen var startet kl. 7 den pågældende dag, hvor ulykken skete ca. kl. 11. De har efterfølgende sat nogle andre stænger op, der er boltet fast, og han har sat instrukser op om, at der blandt andet ikke skulle anvendes palle i forbindelse med losningen eller stå på gelænderet. De har ofte påtalt dette over for lossefolkene og losseformanden. Der har ikke været tilsvarende uheld på skibet, siden han blev sejlet siden 2006, skipper siden 2017. Han ved ikke, hvorfor han betalte bøden. Han overvejede ikke at protestere. Man kunne måske have fastgjort på en anden måde. Han ved ikke, om den var bygget til at blive fastgjort på en anden måde. Han husker ikke, om der var huller i bjælken. Hvis den havde været bygget anderledes, kunne bjælken været sikret på en anden måde. Foreholdt politirapport af 13. december 2017, der ikke er gennemlæst og underskrevet, hvoraf fremgår blandt andet: "Da skibet kommer til kaj og gør klar til losning, bliver lemmen lukket og hele lastlugen løftet af. I den forbindelse bliver åbningen i rælingen blokeret ved hjælp af en bom, som bliver påmonteret. Bommen bliver monteret på den måde, at den bliver lagt hen over rælingen. Derefter bliver den fastgjort med noget reb. Bommen er forsynet med huller, hvor man kan komme en split i, men da der ikke fandtes nogen split, blev reb brugt." husker han ikke, at have forklaret, at der var huller i bjælken. De har sat bjælken fast med reb alle de år, han har været med. I dag husker han ikke, om der var huller i bjælken. De havde masser af splitter ombord, og han har ikke forklaret, at der ikke var splitter. Der kom folk fra land og lavede en ny bjælke. Bjælken var

ikke sat på, da han kom til ulykkesstedet, men han ved ikke, hvordan den var kommet af. En mand holdt bjælken. Han mener, at bjælken var forsvarligt fastgjort.

Forklaringen blev oplæst og vedstået.

V4 mødte som vidne og blev gjort bekendt med vidnepligten og vidneansvaret.

V4 har forklaret blandt andet, at han er kredschef i arbejdstilsynet nu og tilsynsførende dengang. Han og hans kollega X5, blev kontaktet af deres chef og informeret om, at der var sket en arbejdsulykke. De tog ned til skibet. Han mener, at T1 havde orienteret arbejdstilsynet. Han talte med V1, der deltog i tilsynet. Politiet var også til stede. De gennemgik stedet og gav et strakspåbud om effektivt værn mod nedstyrtningfare i besøgsrapporten på stedet. Virksomheden fik efterfølgende tilsendt strakspåbuddet. Skadelidte var T1s medarbejder. De fik oplyst, at skadelidte stod på en palle og rakte ud efter ”thuleslinget”, der hejses ned i lastrummet. Han er ikke sikker på, at man

kan se på videoen, at medarbejderen rækker ud efter thuleslinget. Pallens var glat, og højden på rækværket var reduceret med pallens højde. Et rækværk skal normalt være mindst 1 meters højde, men var her reduceret til 89 cm. Højden fra dækket var 105 cm. Det er svært at sige, om ulykken kunne være sket, hvis pallens højde havde været der. Da de kom ud, var 1. styrmanden ved at surre bommen bedre fast. Han ved ikke, hvordan det så ud, før de kom, da ulykken skete. Mens de var på tilsyn, kom der et eksternt firma for at forbedre bommen. Ud fra deres vurdering, var problemet, at han stod på en glat palle og højden til rækværket var reduceret. Han mener, at man bør sikre sig, at en sådan bom er surret forsvarligt. Han ved ikke, hvad der er sket tidligere. De fik ikke at vide, om bommen var faldet af i forbindelse med ulykken. Han kan ikke vurdere ud fra videoen, om bommen faldt af, eller om medarbejderen faldt hen over bommen. Efter hans opfattelse skulle medarbejderen have stået på dækket og ikke på en glat palle. Det er svært at se, hvor langt medarbejderen har rakt ud, før han faldt. I forhold til, at dækket skulle være endnu mere glat, mener han, at man eventuelt må anvende grus på adgangsvejene i forbindelse med lastning og losning. De har ikke sagt til virksomheden, at man ikke må stå på en palle, men de har givet påbud om at sikre mod nedstyrtningfare og bemærket, at højden var reduceret. Han mener ikke, at de havde nogen bemærkninger til dækket som arbejdsunderlag. Han kan ikke huske, om dækket var glat. Den reducerede højde kan have betydning for risikoen for faldulykker.

Forklaringen blev oplæst og vedstået.

[...]