

DOM

afsagt den 27. april 2015 af Vestre Landsrets 8. afdeling (dommerne Lis Frost, Dorte Jensen og Henrik Præstgaard (kst.) med søkyndige meddommere Per Weber Petersen og Peder Møller Pedersen) i ankesag

V.L. S-1680-14

Anklagemyndigheden

mod

T2

Født februar 1946

(advokat Niels Lyhne, Aarhus)

og

T1

Født februar 1970

(advokat Peter Secher Schmidt, Åbyhøj)

Retten i Aarhus har den 12. august 2014 afsagt dom i 1. instans (rettens nr. 4-2893/2014).

Det fremgår af byrettens retsbog, at sagen for byretten har været behandlet med søkyndige meddommere.

Påstande

De tiltalte, T1 og T2; har påstået frifindelse.

Anklagemyndigheden har påstået dom i overensstemmelse med tiltalen i 1. instans og skærpeelse.

Anklagemyndigheden har for landsretten berigtiget tiltalen i forhold 1, således at "... almindeligt sømandskab ..." erstattes af "... godt sømandskab ...", og at der mellem "... grov fejl eller" og "forsømmelse ..." indsættes "grov".

Supplerende oplysninger

CDE Danish Marine Design ApS har den 22. april 2015 foretaget stopprøver med et RIB-fartøj identisk med RIB-fartøj Grand-Silver Line S 470 L, som var den bådtype, som T1 sejlede i den 19. august 2012, og har afgivet en erklæring herom.

Der har for landsretten været afspillet en reklamevideo med en båd svarende til den, som T2 sejlede i. Videoen viste båden sejlede og var optaget med et kamera uden for båden.

Forklaringer

De tiltalte og vidnerne V2, V3, V1 og V5 har for landsretten i det væsentlige forklaret som i 1. instans.

Tiltalte T1 har supplerende forklaret, at han sejlede mod Aarhus ½-1 km forbi By 2 Strand og passerede T2; inden han vendte. Både da han sejlede mod Aarhus og tilbage mod By 1, var han 25-30 m fra T2's båd. Da han på tilbagevejen sejlede forbi T2, var hans hastighed nok ca. 30 km/t. T2 var på hans venstre side på dette tidspunkt. Han mener, at T2's båd på dette tidspunkt sejlede maksimalt 10 km/t eller lå helt stille, og at T2 stod op i båden med ryggen mod stævnen. Han vinkede, sådan som sejlere gør, når de passerer hinanden. Tiltalte sejlede et stykke frem og ændrede kurs ud mod havet for at undgå at sejle ind i en pynt. Det var her, at han sejlede i zigzag. Det var nok ca. 400 m fra indsejlingen til havnen i nordøstlig retning. Han har ikke kigget bagover efter T2 efter, at han havde passeret ham. Han sejlede selv 60-70 km/t på dette tidspunkt. Han var ikke klar over, at han befandt sig i nogens sejlretning. Da han lod sig falde i vandet, stoppede motoren ved trækket fra den snor, som han havde om armen. Han vil tro, at han var i vandet 5-7 sekunder, før han blev ramt. Han var kommet op til overfladen og var begyndt at svømme hen mod vandscooteren med ryggen opad. Da han blev ramt, må hans ben have været mod T2's båd og hans hoved mod vandscooteren. Det næste han registrerede var, at

han var groggy, og at der var skader på vandscooteren. Han har senere tænkt, at det må være roret på T2's båd, der har skåret snittet igennem glasfiberen på vandscooteren.

Han har haft en del både af forskellige typer, og han opfatter sig som en erfaren sejler. Han er stadig sygemeldt efter ulykken og er i arbejdsprøvning. Han forventer at skulle have et flexjob.

Tiltalte T2 har supplerende forklaret, at det var fordi, at han ikke var kendt på stedet, at han havde vanskeligt ved at finde havneindløbet. Han troede, at han skulle ud mod næsset og satte fart på. Vandscooteren var nord for havneindsejlingen kommet og var sejlet i en cirkel rundt om hans båd. Vandscooteren sejlede i retning mod havneindløbet, men kom senere på hans højre side, da han sejlede i retning mod næsset. Hans kone og ham på vandscooteren vinkede til hinanden. Han sejlede nok 25-30 knob på dette tidspunkt, og hans hastighed ændrede sig ikke i forbindelse med, at vandscooteren sejlede forbi eller senere. Hans båd rejser sig, når han starter, men rejser sig ikke, når han sejler med den angivne fart. Ulykken skete kort tid efter, at vandscooteren havde overhalet. Det så ud som om, at vandscooteren lige efter overhalingen slog et sving til venstre og et til højre. Det næste han så, var noget sort og noget hvidt, og han valgte at styre hen mod det hvide, som han vurderede var vandscooteren. Han opfattede det sorte, som føreren af scooteren. Han så ikke, at scooteren væltede. Havde han set, at vandscooteren havde lagt sig ind foran, ville han have sænket farten. Fra han så det sorte og hvide og til påsejlingen, nåede han ikke at sænke hastigheden. Havde han set, at vandscooteren var ved at vælte, kunne han have drejet, uanset hvor stærkt han sejlede. Han ved ikke, hvor hurtigt vandscooteren sejlede, og han mener ikke, at han, sådan som det fremgår af gengivelsen af hans forklaring for byretten, har forklaret, at den sejlede dobbelt så hurtigt, som hans båd. Den overhaled, og må derfor have sejlet hurtigere end ham. Lige inden kollisionen sagde hans kone: "Nej, det sker ikke", og så skete det.

Han har sejlet siden han var barn, og har haft flere både. Den båd, som han sejlede i den 19. august 2012, havde han haft i nogle år. Motoren var trimmet ind, så båden ikke rejste sig, når han og hans kone sad ved siden af hinanden på førersædet. Sådan sad de også, da der skete kollision med vandscooteren.

Når han anvender udtrykket planer, så mener han, at båden ligger vandret, og det er også det, han har ment med ordet, da han under afhøringen af politiet den 15. november 2012

(afhøringsrapporten, side 2, næstsidste afsnit) forklarede, at han ca. 2 km fra havnen, da han fik øje på vandscooteren, ville vurdere, at han sejlede omkring 20 knob, og båden planede.

Han vil tro, at hans båd maksimalt kunne sejle 30-35 knob. Når båden efter start lægger sig ned, er man tæt på topfarten.

Foreholdt afhøringsrapporten af 15. november 2012, side 3, 4. afsnit, og 5. afsnit, 1. og 2. linje hvoraf fremgår, at tiltalte har forklaret: "Afhørte bemærkede at vandscooteren befandt sig foran afhørtes båd, og så at føreren af vandscooteren lavede et styreudslag mod venstre og efterfølgende med det samme et nyt styreudslag mod højre, så vandscooteren lå i afhørtes sejllinje. Afhørte beskrev afstanden til vandscooteren som værende 40-50 meter. Afhørte sejlede stadig med samme hastighed, og afhørte sad ligeledes på dette tidspunkt bag styrepulten. Efter dette kunne afhørte ikke se vandscooteren, og få sekunder efter lød der et højt brag. Afhørte nåede ikke at nedsætte hastigheden eller lave noget styreudslag inden kollisionen", har tiltalte forklaret, at det er korrekt, at han har forklaret således. Han kan ikke huske, hvad han har forklaret om hastigheden på det pågældende tidspunkt.

V2 har supplerende forklaret, at der gik mindre end et minut, inden han nåede frem til uheldsstedet. Han skulle foretage en kursændring inden. Han vil tro, at afstanden var ca. 150 m. T2 var endnu ikke kommet frem fra gummibåden. Vandscooteren lå foran gummibåden, måske 10-15 m. Han så ikke selve kollisionen, men han så, at T2's kone fløj gennem luften. Han havde forinden kastet en blik hen mod gummibåden og vandscooteren flere gange, og da havde han hver gang bemærket, at scooteren lå forrest.

V3 har supplerende forklaret, at hun opholdt sig ved havneindsejlingen på det sydlige hjørne. Det så ud som om, at gummibåden var på vej ind mod havnen, og at den derefter satte efter vandscooteren. Hun opfattede det således, at gummibåden indhentede T1. Hun var klar over, at det ville gå galt. Hun så, at T1 blev smidt af vandscooteren. Hun kunne ikke se ham derefter, da han var på den anden side af gummibåden.

V1 har supplerende forklaret, at hun sad ved siden af T2 og til venstre for ham. Hun havde, da vandscooteren var sejlet rundt om dem, kigget sig bagud, og hun havde givet tegn til føreren om, at det var godt, han forsvandt væk fra båden.

Da vandscooteren kom igen, sejlede den meget hurtigt. Hun mener, at de sejlede med konstant fart, og at båden lå plant på dette tidspunkt. Da vandscooteren herefter sejlede ind foran dem, var hendes udsyn fint. Stævnen rejste sig ikke, og hun vil mene, at den blev ved med at ligge vandret i forhold til vandoverfladen indtil påsejlingen. Hun opfattede det således, at påsejlingen skete lige foran dem i deres sejlretning. Hun mistede vandscooteren af syne, da de ramte den. Hun så ikke, at den stoppede op. Der gik et splitsekund, fra den kom op på siden af dem, og indtil den kom ind foran dem, og påsejlingen skete. Hun er sikker på, at det gik meget hurtigt – der var ikke tid til noget som helst.

Der har ikke på noget tidspunkt været kapsejladt mellem hendes mand og vandscooteren.

V5 har supplerende forklaret, at man har det dårligste udsyn, når båden planer. Som oftest planer en RIB-gummibåd, når den starter.

Om regel 13 i søvejsreglerne har han supplerende forklaret, at reglen mest skal ses som udtryk for ånden i søvejsreglerne. I den konkrete situation har det snarere været regel 2, der har haft betydning. Godt sømandsskab kræver, at man reagerer hurtigt. Hvis man laver sving foran et skib, der kommer med stor fart bagfra, har man ikke rigtig klaret det bagved kommende skib. Man må ikke genere eller obstruere det bagfra kommende skib.

Regel 13 fastslår, at det er det skib, der overhaler, der har ansvaret for situationen. Hvis man sejler, og der kommer en op på siden af en, som holder sin egen bane, så er der ikke krav om, at man skal nedsætte hastigheden.

Søfartsstyrelsen har forholdt sig til, at det ud fra sagens materiale kunne konkluderes, at føreren af gummibåden ikke havde haft udsyn i 4-5 sekunder. En RIB-båd kan normalt reagere inden for 1-2 sekunder. Det mest effektive vil være at dreje bort. Foreholdt erklæringen fra CDE Danish Marin Design ApS, har vidnet forklaret, at stoplængder ikke har væsentlig betydning. Den relevante reaktion vil være at dreje, og det kan ske inden for 1-2 sekunder.

Landsrettens begrundelse og resultat

Efter en samlet vurdering af de forklaringer, der er afgivet, kan det lægges til grund, at

begge tiltalte – tiltalte T1 på vandscooter og tiltalte T2 i

en RIB-gummibåd – kort tid før, der skete kollision, begge sejlede ud for By 1 Havn, og at de begge sejlede i retning mod næsset øst for By 1 . Det kan videre efter forklaringerne lægges til grund, at T1 har befundet sig til højre for T2 og er sejlet forbi T2's båd. Endelig kan det lægges til grund, at T1 slog flere sving ind i T2's sejlreretning, mens T2 sejlede med en hastighed på ikke under 25 knob.

Det kan ikke alene ved T1's forklaring lægges til grund, at han inden kollisionen bevidst har ladet sig falde i vandet, fordi han ville have vand i våddragten. Det bemærkes i den forbindelse, at der ikke er afgivet vidneforklaringer om dette, og at den forklaring, som V3 har afgivet for byretten om, at hun ikke tror, at det var med vilje, at T1 væltede, og hendes forklaring for landsretten om, at T1 blev smidt af vandscooteren, taler imod dette.

Der er ikke forelagt landsretten oplysninger, der giver grundlag for at vurdere, om de læsioner, som T1 har pådraget sig, er pådraget, mens han var i bevægelse, eller mens han lå stille. Der er heller ikke forelagt oplysninger om skaderne på de 2 fartøjer, der giver grundlag for at anvende disse ved vurderingen af, hvordan de er opstået.

Søfartsstyrelsens repræsentant har forklaret, at en båd planer, når dens stævn hæver sig over vandoverfladen. Det må efter T2's forklaring lægges til grund, at han har en anden forståelse af dette begreb, idet han anvender ordet planer, når båden befinder sig parallelt med vandoverfladen. De forklaringer, som T2 har afgivet, må vurderes ud fra den forståelse af begrebet, som han har forklaret, at han havde. Herefter og efter en samlet vurdering af de øvrige forklaringer, der er afgivet, herunder V2's forklaring om, at T2's båd stejlede i forbindelse med igangsættelsen, men ikke senere før sammenstødet, er det ikke alene ved V3's forklaring bevist, at stævnen på T2's båd var i vejret umiddelbart inden kollisionen.

Det kan efter T2's forklaring lægges til grund, at han ikke så T1 umiddelbart inden kollisionen. Landsretten finder, at T2 efter det forudgående forløb og med den hastighed, som han sejlede med, burde have været opmærksom på, hvor vandscooteren var.

Det kan herefter alene lægges til grund som bevist, at T2's båd har ramt T1, uden at det kan fastslås, hvor eller i hvilken situation T1 har opholdt sig lige inden kollisionen.

Det fremgår af de internationale søvejsregler regel 5 om udkig i kapitel B om regler for styring og sejlads, i afsnit I om forholdsregler for skibe under alle sigtbarhedsforhold, at der i ethvert skib altid skal holdes behørig udkig såvel ved brug af syn og hørelse som ved brug af alle forhåndenværende midler, der er hensigtsmæssige under de foreliggende omstændigheder og forhold, således at der kan foretages en fuldstændig vurdering af situationen og af faren for sammenstød.

Landsretten finder, at T2 under de oven for beskrevne omstændigheder har overtrådt regel 5. Landsretten finder ikke, at T2 herved har udvist en så grov uagtsomhed, at den søulykke, som han herved har medvirket til, er sket ved grov fejl eller grov forsømmelse som anført i lov om sikkerhed til søs § 29, stk. 1. Landsretten frifinder derfor T2 for overtrædelse af denne bestemmelse.

Landsretten tiltræder, at T1 ved at føre vandscooteren som anført foran ind i T2's sejlretning og tæt på den båd, som T2 sejlede, på grov måde har tilsidesat godt sømandsskab og derved har medvirket til, at der skete søulykke, og at han i forbindelse hermed har udvist grov fejl eller forsømmelse. Herefter er T1 skyldig i den rejste tiltale, dog således at det ikke kan fastslås, at han sejlede med en hastighed af ca. 45 knob.

Straffen for T2 fastsættes herefter efter bekendtgørelse nr. 1083 af 20. november 2009 om søvejsregler § 4, jf. § 2, jf. bilag 1, regel 5. Straffen udmåles til en bøde på 2.000 kr. med forvandlingsstraf som fastsat nedenfor.

Straffen for T1 fastsættes efter lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014, jf. tidligere lovbekendtgørelse nr. 654 af 15. juni 2010 § 29, stk. 1 og 2. Straffen udmåles som for byretten til en bøde på 5.000 kr. med en bødeforvandlingsstraf på fængsel i 8 dage.

Med de anførte ændringer stadfæster landsretten dommen.

Thi kendes for ret:

Byrettens dom ændres, således at bødestraffen for tiltalte T2 nedsættes til 2.000 kr., og forvandlingsstraffen nedsættes til fængsel i 6 dage.

I øvrigt stadfæstes byrettens dom.

Statskassen skal betale de sagsomkostninger for landsretten, der vedrører tiltalte T2

Tiltalte T1 skal betale de sagsomkostninger for landsretten, der vedrører ham.

Lis Frost

Dorte Jensen

Henrik Præstgaard

(kst.)

Per Weber Petersen

Peder Møller Pedersen

Udskriften udstedes uden betaling.

Udskriftens rigtighed bekræftes.

Vestre Landsret,

Viborg den 30. april 2015

Jan L. Madsen

retssekretær



Udskrift af dombogen

DOM

afsagt den 12. august 2014

Retten nr. 4-2893/2014

Politiets nr. 4200-90130-00001-13

Anklagemyndigheden

mod

T1

Født februar 1970

og

T2

Født februar 1946

Anklageskrift er modtaget den 22. april 2014.

Der er tiltalt for overtrædelse af

T1

**Lovbekendtgørelse 654 af 15. juni 2010, lov om sikkerhed til søs, nu lov-
bekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014, §29, stk. 1 og 2, ved den 19. au-
gust 2012 ca. kl. 15.40 ud for By 1 Havn,**

, at have at have ført sin vandscooter på grov måde i strid med almin-
deligt sømandskab, idet han med en fart af ca. 45 knob slog flere mindre
sving ind foran en RIB-gummibåd, der blev ført af tiltalte T2
hvorefter tiltalte T1 faldt i vandet i RIB-gummibådens sejlretning, hvo-
refter han blev påsejlet og dermed ved grov fejl eller forsømmelse medvirke-
de til søulykke.

T2

**lov om sikkerhed til søs, lovbekendtgørelse nr. 654 af 15. juni 2010, nu
lovbekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014, § 29, stk. 1, og bekendtgø-
relse nr. 1083 af 20. november 2009 om søvejsregler, § 2, jf. § 4, jf. bilag
1, regel 5, ved den 19. august 2012 ca. kl. 15.40 ud for By 1 Havn,**

ved , at have foranlediget søulykke ved grov
fejl eller grov forsømmelse i tjenesten, idet han, da båden planede, ikke hav-
de tilstrækkeligt udsyn bag styrepulten i sin RIB-gummibåd og dermed ikke
holdt behørigt udkig, selvom han sejlede med høj hastighed og var vidende
om, at der var andre fartøjer i området, hvilket bevirkede at han påsejlede

T1

, der var faldet i vandet foran tiltaltes RIB-gummi-

båd.

Påstande

Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om bøde.

De tiltalte har nægtet sig skyldige.

Sagens oplysninger

Der er afgivet forklaring af de tiltalte og af vidnerne V1, V2, V3, politiasistent V4 og specialkonsulent i Søfartsstyrelsen V5.

Forklaringerne er lydoptaget og gengives ikke i dommen.

Der har været dokumenteret oversigtskort over By 1 Havn og fotomateriale vedrørende de involverede både og skaderne på tiltalte T1.

Søfartsstyrelsen har afgivet udtalelser i sagen, senest den 11. juli 2014.

Retten's begrundelse og afgørelse

Efter vidnet V1 og tiltalte T2's forklaringer samt tildels tiltalte T1's forklaring lægger retten til grund, at T1 i sin vandscooter overhalede T2's gummibåd med en hastighed af ikke under 40 knob og herefter slog flere sving foran eller skråt foran gummibåden, som sejlede med en hastighed af mindst 20 knob, og at T1 i forbindelse med overhalingen befandt sig i så kort afstand til gummibåden, at føreren af denne kunne se T1's ansigt. Retten lægger videre til grund, at T1 faldt i vandet i gummibådens sejlrkning, hvorefter han blev påsejlet af gummibåden.

Retten finder, at T1 herved på grov måde har ført vandscooteren i strid med godt sømandsskab, jf. lov om sikkerhed til søs, § 29, stk. 2.

Retten har herved lagt vægt på, at situationen, som resulterede i T2's påsejling af T1, må anses for udløst af T1's sejladstæt på gummibåden med høj fart.

T1 findes derfor skyldig i tiltalen.

Retten lægger vedrørende tiltalte T2 til grund, at T2 var vidende om, at T1's vandscooter var i nærheden af hans båd, men at han ikke sænkede farten på båden, samt at T2 mistede øjenkontakten til vandscooteren nogle sekunder inden påsejlingen.

Retten finder, at T2 under de anførte omstændigheder ikke holdt en så tilpas lav hastighed, at han kunne have tilstrækkeligt udsyn og dermed holde behørigt udkig med henblik på at undgå at påsejle T1 .

T2 har på den baggrund ved grov fejl foranlediget en søulykke, jf. lov om sikkerhed til søs, § 29, stk. 1.

Retten har herved lagt vægt på, at T2 på baggrund af sine observationer af T1's sejlads havde særlig anledning til at udvise forsigtighed, herunder ved at sænke farten og holde særligt udkig.

T2 er derfor skyldig i tiltalen i det anførte omfang.

Straffen for T1 fastsættes til en bøde på 5000 kr., jf. lov om sikkerhed til søs, § 29, stk. 2.

Forvandlingsstraffen for bøden er fængsel i 8 dage.

Straffen for T2 fastsættes til en bøde på 5000 kr., jf. lov om sikkerhed til søs, § 29, stk. 1.

Forvandlingsstraffen for bøden er fængsel i 8 dage.

Retten har ved fastsættelse af bøderne lagt vægt på overtrædelseernes karakter og på, at det for hver af de tiltalte må anses for en formildende omstændighed, at den anden part har været medvirkende til ulykken.

Thi kendes for ret:

T1 straffes med en bøde på 5000 kr.

Forvandlingsstraffen for bøden er fængsel i 8 dage.

T2 straffes med en bøde på 5000 kr.

Forvandlingsstraffen for bøden er fængsel i 8 dage.

De tiltalte skal betale sagens omkostninger, dog hver især salær til egen forsvare.

Rasmus Damm

Udskriftens rigtighed bekræftes.
Retten i Aarhus, den 19. august 2014



Udskrift af retsbogen

Den 26. august 2014 kl. 08.00 blev retten sat af dommer Rasmus Damm med domsmænd.

Retsmødet var offentligt. Reglerne i retsplejelovens §§ 66, stk. 2, og 91 er overholdt.

Retten nr. 4-2893/2014
Politiets nr. 4200-90130-00001-13

Anklagemyndigheden
mod
T1
Født februar 1970 og
T2
Født februar 1946

Ingen var mødt.

Retten dom af 12. august 2014 er anket. Under hovedforhandlingen er afgivet følgende forklaringer:

T1 forklarede, at han den 19. august 2012 sejlede i en Yamaha vandscooter med en motor på 1300 cm³ og ca. 155 hk. Han ejede den sammen med sin fætter og havde købt den et par måneder forinden. Han har haft speedbåds-certifikat i ca. 10 år. Han havde god erfaring med en vandscooter, idet han havde haft en lignende før denne. Der var helt vindstille og havblik den pågældende dag. Han var i By 1 sammen med sin daværende kæreste, V3. De havde været på Sted 1 og sejlede stille og roligt tilbage til By 1 på vandscooteren. Han satte V3 af ved indsejlingen, idet han godt lige ville sejle en tur selv i fem minutter, fordi de havde sejlet så roligt. Han skulle bare lige ud at vende, idet de skulle hente V3's søn et sted. Der var pænt med trafik på vandet. Han sejlede op mod Aarhus. Ud for By 2 strand så han T2, som han hilste på. T2 og dennes kone lå næsten stille i deres båd i retning ned mod By 1. Han sejlede forbi T2 på dennes højre side og bagom denne for at vende tilbage mod By 1. T2 satte åbenbart farten op herefter. Han sejlede forbi T2 i stor afstand og med ca. 30-40 km/t. På vej mod By 1 slog han nogle zigzag-sving, fordi det er sjovt, med en fart på ca. 40 knob, hvorefter han lod sig falde i vandet, fordi han ville have vand i våddragten og derved blive kølet ned. Han så slet ikke noget til T2's gummibåd og mener ikke, at han lå i dennes kurs. Dette ved han dog ikke, da T2 var bag ham. Det var nok ca. 500 meter efter, at han havde hilst på T2, at han faldt i vandet. Han ori-

enterede sig ikke bagud, men fremad for at holde øje. Han var langt ude på vandet, måske 300 meter ude, og var ikke til fare for nogen. Han drejede vandscooteren op på siden og lod sig falde i vandet, hvorefter scooteren lå stille. Han svømmede hen mod scooteren for at komme op på den. Det næste, han husker, er, at en mand sagde, at han skulle op i dennes båd, fordi han havde hul i hovedet. Han så aldrig T2's båd før påsejlingen. Efter at være kommet på land var det eneste, han havde i hovedet, at få scooteren og grejet med hjem, så det ikke blev stjålet. Da han kom hjem, fik han det dårligt og blev kørt på skadestuen. Han husker, at han talte med politiet på havnen. Han mistede ikke herredømmet over vandscooteren, da han fik den til at vælte. Han har lavet det rids, der fremgår af sagens bilag 2, 10, side 4. Den ubrudte linie er hans vandscooter, men han har måske været længere ude i bugten end vist. Han har været længere oppe mod Aarhus end vist på bilagets side 3, måske 1-2 km længere. Han lavede måske 5-6 zig-zagsving. Han vil tro, at han har sejlet en kilometer, fra han hilste på T2 ; og til han faldt i vandet. Han havde ikke pligt til at orientere sig bagud, idet han gik ud fra, at bagvedsejlende holdt afstand. Han vidste slet ikke, at T2 havde sat fart på. Han er formentlig blevet ramt i hovedet af T2's skrog. Han vil tro, at spidsen på T2's båd har rejst sig, så T2 ikke har kunnet se ham i vandet. Han vil tro, at hans ben er blevet svinget op i T2's skruer ved påsejlingen. Ud fra skaden på vandscooteren kan man se, at T2's båd har påsejlet scooteren helt vinkelret på i venstre side set bagfra, hvorfor T2 ikke har overholdt sin højrevigepligt. Han blev afhørt af politiet den 5. oktober og 15. november 2012. Det er muligt, at han til politiet har sagt, at han sejlede med 80-90 km/t. Han husker ikke, om han dengang har fortalt, at han lod sig falde i vandet. Foreholdt afhøringsrapporterne forklarede han, at det er rigtigt, at han forklaret, at han sejlede med 80-90 km/t, og at han blev smidt af vandscooteren. Han anser det for at være det samme som, at han lod sig falde af vandscooteren. Han har ikke forklaret, at han mistede balancen, blot at han faldt af. Han er ordblind og dårlig til at læse.

T2 forklarede, at han den 19. august 2012 var ude at sejle med sin kone i sin RIB-gummibåd - Yamaha 50 hk. De sejlede fra By 3 mod Aarhus. Det var varmt og relativt stille, men der var en del bølger omkring Aarhus. De sejlede mod syd, og der blev mere stille, og de besluttede sig for at sejle til By 1 . De lå stille ud for By 1 . Han kunne ikke se masterne og havnen og tog derfor sin mobiltelefon frem for at se, hvor de var. Han satte herefter fart i østlig retning, hvor han troede, at havnen lå. T1's vandscooter kom bagfra og rundede dem på deres venstre side.

T1 vinkede til dem. Efterfølgende sejlede T1 forbi dem på højre side i en afstand af 15-20 meter. De kunne se T1's ansigt, og denne var for tæt på. Pludselig var T1 væk. De sejlede 25-30 knob, og vandscooteren sejlede forbi dem med stor hastighed. Han var pikeret over, at vandscooteren sejlede ind foran dem i deres sejlretning. Det virkede som om, T1 ville vise, at han kunne sejle fra dem. Han vil anslå, at T1 sejlede dobbelt så hurtigt som dem. Han mindes, at

han så et ansigt og noget hvidt i vandet. Han kunne ikke undgå det, men rettede kursen mod det hvide, og så sagde det bang. Han havde forsøgt at undvige mod højre. Når man sætter gummibåden i gang, rejser spidsen sig de første 10-15 sekunder. Når båden er kommet op i fart, lægger den sig plant på vandet. Man kan regulere bådspidsens højde med farten. Han sad ned, og båden lå plant, da han sejlede mod øst. Han havde fuldt udsyn og var opmærksom, da T1 sejlede forbi dem på højre side anden gang. Han nåede slet ikke at sætte farten ned, da vandscooteren pludselig var væltet i vandet. Han kan stoppe gummibåden på 4-5 meter. Han fornemmede, at T1 lige før uheldet lavede et venstre- og derefter et højresving for at sejle ind i havnen. De var ikke langt fra havneindløbet, da ulykken skete. Han havde sat kursen mod pynten øst for By 1, og T1 krydsede hans sejlrouting, da denne svingede til venstre eller væltede. T1 var da foran hans båd, men ikke langt foran. De har nok været 10-30 meter fra T1's båd, da den væltede. Han kunne ikke nå at reagere. Når han til politiet skulle have forklaret, at afstanden til T1 var 40-50 meter, var det ikke anden, men første gang, T1 rundede dem. Afstanden var nok reelt 50-75 meter. Anden gang var afstanden kun 10-30 meter. Han har sejlet, siden han var dreng. Han har haft denne båd i ca. 5 år. Da han så T1 for anden gang på sin højre side, holdt han kurs og fart, som man skal. Han sejlede først mod højre i forbindelse med undvigelsen. Han ved ikke, hvordan skaderne på T1 og vandscooteren er sket. Gummibåden væltede ved påsejlingen, og han fik den over sig. Der skete ikke umiddelbart noget med ham, men han blev kørt på hospitalet med mistanke om en punkteret lunge. Han havde fra gummibåden godt udsyn hele vejen rundt. Han har lavet det rids, der fremgår af sagens bilag 2, 10, side 6. Han vil tro, at påsejlingen skete nogenlunde ud for havneindløbet. Det er muligt, at han til politiet har sagt, at han sejlede med 20 knob. Ulykken skete ganske kort tid efter, at T1 havde passeret dem anden gang, muligvis 5 sekunder efter. Han havde ikke mulighed for at undgå påsejlingen.

V1 forklarede, at hun er hustru til T2. Hun var med i gummibåden den pågældende dag. De ville ind i By 1 havn og lå stille ud for By 1, idet T2 på gps'en skulle se, hvor de var. En vandscooter drøede rundt om dem og sejlede langt bagud i forhold til deres sejlrouting. T2 mente, at de skulle videre ud i retning væk fra Aarhus, og de satte farten op i den retning. Pludselig kom vandscooteren igen op på deres højre side. Deres båd lå da plant mod vandet. Hun tænkte: "Nu styrer han ikke ind foran os", hvorefter vandscooteren pludselig slog et sving til venstre ind foran dem. Herefter sagde det bang. Hun havde forinden været nervøs for vandscooteren, som sejlede meget hurtigt. Da T1 kom op på siden af dem på sin vandscooter, så hun hans ansigt. Hun vil tro, at han var 10-15 meter væk. T1 svingede lidt mod højre og venstre som for at bestemme sig for, hvilken retning han skulle tage, men han svingede så ind til venstre foran deres båd. Hun så ikke T1 vælte. Det næste, der skete, var, at hun lå i vandet. Hun ved ikke, om de påsejlede T1, men de påsejlede i hvert fald vandscooteren. De havde

holdt samme kurs hele tiden. Hun tror ikke, vandscooteren tog farten af. Hun vil tro, at vandscooteren var ca. 10 meter fra dem, da den svingede ind foran dem.

V2 forklarede, at han var på By 1 havn den 19. august 2012. Han har selv en RIB-gummibåd. Der var havblik og en del fartøjer på vandet. Han sejlede i retning mod By 1 havn. Til højre for havnemundingen så han en RIB-gummibåd og en vandscooter i nærheden af hinanden. Han så begge både accelerere parallelt i sydøstlig retning, vandscooteren tættest på land. Gummibåden rejste sig ved accelerationen. Det næste, han så, var, at en person fra gummibåden fløj gennem luften, idet der havde været et sammenstød. Han sejlede derover og så vandscooterføreren ligge i vandet med hul i hovedet. Føreren var omtåget, og han sagde, at denne skulle op i vidnets båd. Først kvinden og dernæst manden fra gummibåden kom svømmende. Vandscooteren havde sejlet klart hurtigere end gummibåden. De to både sejlede nærmest som i et hjerte, således at de begge sejlede først væk fra, så ind mod hinanden. Han har lavet ridset på sagens bilag 2, 10, side 10. De to både skar hans bane ind mod havnen. De sejlede på tværs af hans kurs, og ingen af bådene kunne have fortsat kursen, idet de så ville være sejlet ind i kysten øst for havnen. Begge både sejlede stærkt. Gummibåden lå plant med vandet, da den krydsede hans bane. Det var kun i forbindelse med igangsættelsen, at den stejlede flere gange. Den stejlede ikke senere før sammenstødet. Det tog nok 1-2 minutter, fra de to både satte i gang til højre for havnemundingen, til de stødte sammen. Bådene sejlede i hvert fald mere end 20 knob, da de ramte hinanden. Han vil umiddelbart mene, at gummibåden skulle vige til styrbord i forbindelse med sammenstødet. Han vil ikke afvise, at vandscooteren kan have været i færd med at runde gummibåden, og at hans "hjerte-rids" således ikke er helt korrekt.

V3 forklarede, at hun dengang var kæreste med T1, og at de havde været på en sejltur til Sted 1 på T1's vandscooter. Da de kom tilbage til By 1 Havn, blev hun sat af, fordi T1 lige ville have en tur alene. Det giver en helt anden fornemmelse. De skulle hente hendes søn, så T1 skulle bare have en tur på nogle minutter. T1 sejlede ud og vendte, således at han sejlede ind mod havnen og til venstre mod sydøst. T1 havde sejlet rundt om en gummibåd længere ude på havet, og denne gummibåd sejlede efter T1 på vandscooteren ind mod havnen. T1 havde passeret gummibåden på højre side ind mod havnen. T1 lå således foran gummibåden, som så ud til at være på vej ind mod havnen. På vej mod sydøst slog T1 nogle bløde slalomkurver. Vandscooteren slog et smæk med bagenden, hvorefter T1 faldt af. Gummibåden var meget tæt på, og kort efter ramte gummibåden T1. Hun tror ikke, det var med vilje, at T1 væltede. Det så voldsomt ud. Gummibåden havde stævnen i vejret, og det så ud, som om den indhentede vandscooteren i høj fart. Gummibåden accelerede, og hun er 1.000% sikker på, at stævnen var i vejret.

V4 forklarede, at han er politiassistent og var på By 1

Havn den pågældende dag i sit eget fartøj. Han så V2 komme slæbende ind i havnen med en omvendt gummibåd. Han gik hen til mastekranen og hjalp med at få båden hejst og vendt. Der faldt en pose værktøj ud af båden, som de sikrede. De fandt også to almindelige redningsveste i båden. Han så to skader under gummibåden med blålig afsmitning.

V5 forklarede, at han er specialkonsulent i Søfartsstyrelsen og beskæftiger sig med sejladsforhold. Begge de omhandlede både er ekstremt manøvredegytige på få meter og kan de- og accelerere på få meter. Søvejsreglerne gælder for alle skibe. Regel 2 er en generel regel om godt sømandsskab og forsvarlig sejlads i alle forhold. Om farten gælder, at man skal kunne tage farten af, så kollision undgås. Reglen om udkig er, at man skal orientere sig til alle retninger, også bagud. Den, der overhaler, har en særlig forpligtelse i regel 13d til at drage omsorg for, at sammenstød undgås. Planing er, når stævnen hæver sig fra vandoverfladen. Om en båd planer vil afhænge af en række forhold, herunder fart, vægtfordeling mv. Stævnen vil ofte rejse sig på RIB-gummibåde, og når Søfartsstyrelsen har anset det for sandsynligt, at T2's båd har planet, er det ud fra en formodning om, at T2 ikke så, hvad der skete foran ham. Hvis man som sejler ikke har behørigt udsyn, skal man sænke farten. Et fartøj kan godt føres ind foran et andet fartøj så hurtigt, at det andet ikke kan nå at reagere. Det afhænger af hastigheden. Inden for 2-3 sekunder bør en RIB-gummibåd eller vandscooter kunne bremse ved at dreje skarpt op i vandet. Når 2 skibe sejler med krydsende trafik, skal disse overgå til sikker fart. Når en vandscooter slår sving foran en båd, bør båden sætte farten ned. Det er ikke i overensstemmelse med godt sømandsskab at slå sving, når der er andre fartøjer i nærheden, og heller ikke at lade sig falde i vandet. Der er altid tale om en vurderingssag, der også afhænger af farten. Det ligger i godt sømandsskab, at man ikke skærer ind foran et overhalet skib, hvis en sådan manøvre kan have indvirkning på det overhaledede skib. Han vil mene, at man i en RIB-gummibåd vil kunne reagere på 5 sekunder.

Sagen sluttet.

Retten hævet.

Rasmus Damm

/phn

Udskriftens rigtighed bekræftes.

Retten i Aarhus, den 29. august 2014

Pernille H. Müller
kontorfuldmægtig