



Disciplinærsag mod tjenestemand i Dampskibsselskabet Øresund (DSB)

Generaldirektoratet for statsbanernes behandling og afgørelse af en disciplinærsag mod en tjenestemand gav på flere punkter anledning til kritik.

FOB nr. 80.428

Henstillet til generaldirektoratet, at sagen blev taget op til fornyet behandling under hensyntagen til nogle nærmere angivne betragtninger.

(J. nr. 1978-1734-50).

Den 26. september 1980 afgav jeg nedenstående redegørelse i anledning af en klage fra advokat A for skibsfører B over, at generaldirektoratet for statsbanerne havde tildelt B en alvorlig misbilligelse for tjenstlige forseelser:

»I. Klagen og grundlaget for min bedømmelse.

I skrivelse af 19. december 1978 klagede advokat (A) for skibsfører (B) over, at generaldirektoratet for statsbanerne ved skrivelse af 31. august 1978 tildelte (B) en alvorlig misbilligelse for tjenstlige forseelser. Den alvorlige misbilligelse blev tildelt (B) i anledning af en hændelse, der fandt sted om bord på flyvebåden H/S »Løberen« den 8. april 1976, jfr. nærmere nedenfor.

...

II. Bestemmelser om bemanning, tjenestetider m. v. vedrørende det nævnte fartøj.

1. Sømandsloven (lov nr. 420 af 13. juni 1973 med senere ændringer) § 57, stk. 1, har følgende indhold:

»En sømand skal have fornøden tid til hvile og søvn. Inden for hvert døgn skal hviletiden mindst være på 8 timer, der kan deles i højst 2 perioder hver på mindst 4 timer. Tiden mellem 2 på hinanden følgende hvileperioder må ikke overstige 16 timer.«

Efter sømandslovens § 66, nr. 2, straffes skibsføreren med bøde, hvis han anvender nogen til arbejde i strid med lovens § 57. Det følger af straffelovens § 19, at også uagtsomt forhold er strafbart.

Lov om skibes bemanning (lovbekendtgørelse nr. 556 af 12. november 1975) § 8 har følgende indhold:

»For passagerskibe fastsættes bemanningen af direktøren for statens skibstilsyn, idet bemanningen dog hverken kvantitativt eller kvalitativt kan ansættes lavere, end hvad der følger af §§ 4-7, jfr. dog bestemmelserne i § 40. På passagerskibe under 20 tons i kystfart skal føreren være fyldt 18 år, være i besiddelse af duelighedsbevis i sejlads og i mindst 24 måneder have forrettet dæk-tjeneste i søgående skibe.

Stk. 2. Fastsættelsen af bemanningen af de i stk. 1 nævnte skibe skal ske ud fra det i § 3, stk. 1, nævnte hensyn, idet der herved navnlig skal tages hensyn til antallet af ombordværende personer, skibets type og anvendelse samt omfanget af karakteren af skibets rednings- og brandslukningsmateriel.«

Efter bemandingslovens § 44, stk. 2, straffes overtrædelse af loven eller »de i dens medfør udstedte forskrifter« med bøde. Det følger af straffelovens § 19, at også uagtsomt forhold er strafbart.

2. Direktoratet for statens skibstilsyns påtegning på fartcertifikatet for »Løberen« i henhold til den gengivne bestemmelse i § 8 i lov om skibes bemanning havde forud for den 18. juli 1975 følgende indhold:

»I medfør af § 8 i lov om skibes bemanning er bemanningen fastsat således:

1 skibsfører af 1. grad

1 styrmand af 1. grad

1 matros

1 skibsmaskinchef

1 person, der er fyldt 17 år, og som er prøvet i udsætning og håndtering af skibets redningsmidler.

...

De anførte besætningsmedlemmer skal alle være tjenstgørende under overfarten, og tjenesten ved overfarten skal være tilrettelagt således, at tjenesten for den enkelte navigatør og maskinofficer over perioder på højst 7 døgn ikke overstiger 8 timer i døgnet i gennemsnit.«

Den 18. juli 1975 blev der - i fortsættelse af direktoratet for statens skibstilsyns skrivelse af 17. juli 1975 - til påtegningen på fartcertifikatet af statens skibstilsyn føjet følgende bestemmelse:

»I medfør af bestemmelserne i bemandingslovens § 8 er bemanningen fastsat således, at tjenesten for skibsføreren, styrmanden og maskinchefen over perioder på 7 døgn ikke overstiger 8 timer i døgnet i gennemsnit, dog således, at den enkelte tjenesteperiode normalt ikke overstiger 12 timer, og således at tjenesten i 2 på hinanden følgende perioder bliver adskilt af en hvilepause af passende længde, dog mindst 4 timer.«

Forud for skibstilsynets fastsættelse af tilføjelsen til påtegningen havde der været en brevveksling mellem bl. a. (B) og direktoratet for skibstilsynet om bemandingstider m. v. for »Løberen«.

(En påtegning af 10. februar 1976 har samme indhold som de gengivne påtegninger, men har en lidt anden sproglig udformning).

3. I en skrivelse af 11. marts 1976 til den i sagen omhandlede færgeekspedition (samtlige skibsførere ved flyvebådene modtog genpart af skrivelsen) meddelte selskabets driftsafdeling følgende:

»På given foranledning meddeles, at trafikken skal tilrettelægges således, at de i turfordelingen for bådene opsatte driftsklarhedstider nøje overholdes. Bådene skal være i hjemhavn senest på de i turfordelingen anførte sluttider.

...

Hvis denne styring af passagererne ikke er tilstrækkelig, indsættes reservebåd (hvis sådan findes). Reservebåd indsættes efter følgende generelle retningslinier, givet ud fra de mest almindelige situationer:

1. Kun dansk reservebåd til disposition.

Båden er driftsklar til kl. 01.00, og skal afgå fra København senest kl. 23.30.

...

3. Både dansk og svensk reservebåd til disposition.

Begge bådene er driftsklare til kl. 01.00.

Ved stor trafik (som forudsat i planen) skal dansk båd dublere K 23.00 og svensk båd K 23.45.

Ved mindre trafik forholdes således:

(Det forudsættes, at svensk båd ligger i Malmö og dansk båd i København).

Såfremt det senest kl. 23.00 står klart, at K 23.45 skal dubleres, skal dublering ske med svensk reservebåd, der sendes tom fra Malmö.

Opstår behovet først efter kl. 23.00, kan dansk reservebåd anvendes, men den skal afgå fra København senest kl. 23.30.

Under driftsuregelmæssigheder vil det være muligt at få driftstiden udvidet. Herom tages der kontakt med den enkelte skibsfører.

...«

4. Efter hændelsen den 8. april 1976 på »Løberen« blev der den 14. april afholdt et møde i direktoratet for statens skibstilsyn, hvori deltog repræsentanter for Dampskibsselskabet Øresund.

Forud for mødet havde Dampskibsselskabet Øresund med en skrivelse af 14. april 1976 sendt tilsynet »et eksemplar af tjenesteliste for SKMC i flyvebådene« for april måned 1976.

Dampskibsselskabet Øresund anmodede tilsynet »om godkendelse for det princip, hvorefter tjenesten tilrettelægges«.

Tjenestelisten, der var udarbejdet den 25. marts 1976, og som siden denne dato havde været ophængt i et lokale, hvor besætningsmedlemmerne på flyvebådene regelmæssigt kommer, indeholder godt 150 vagter, hvoraf godt halvdelen oversteg 12 timers varighed. Nogenlunde det samme var tilfældet, for så vidt angår tjenestelister for månederne januar, februar og marts 1976.

For skibsmaskinchef (C's) vedkommende var forholdet det, at 8 ud af 14 vagter i april måned oversteg 12 timers-reglen.

I tilslutning til drøftelsen den 14. april 1976 mellem Dampskibsselskabet Øresund og statens skibstilsyn meddelte statens skibstilsyn i skrivelse af s.d. selskabet, at tilsynet intet havde at bemærke til tjenestens tilrettelæggelse efter tjenestelisten for april måned 1976. Statens skibstilsyn fandt ikke, at tilrettelæggelsen var i strid med skibstilsynets bemandingsfastsættelse.

I skrivelse af 20. september 1977 til statens skibstilsyn - under den omhandlede disciplinærsags behandling - henviste (A) til tjenestelisterne for januar-april 1976 og anførte, at tjenestelisterne efter hans opfattelse var i klar strid med fartcertifikatet.

I den anledning oplyste statens skibstilsyn i skrivelse af 11. oktober 1977 til advokaten, at tilsynet ikke forud for skrivelsen af 14. april 1976 havde gennemgået tjenestelisten for april måned 1976 i enkeltheder. Efter at tilsynet nu havde gennemgået tjenestelisten, udtalte tilsynet, at tjenestelisten »er i strid med bestemmelsen om, at »en enkelt tjenesteperiode normalt ikke (må) overstige 12 timer««.

Jeg henviser til det, der er anført nærmere herom nedenfor.

III. Sagsfremstilling.

1. Det fremgår af de foreliggende oplysninger, at (B) har været ansat ved færgetrafikken under generaldirektoratet for statsbanerne fra 1956. Fra den 1. januar 1974 har han gjort tjeneste som skibsfører ved overfarten København-Malmö (fortrinsvis flyvebådene). Denne overfart drives af Dampskibsselskabet Øresund, der er et aktieselskab, som ejes af generaldirektoratet for statsbanerne - i forening med et tilsvarende svensk selskab, der ejes af de svenske statsbaner. Ved Dampskibsselskabet Øresund er der beskæftiget tjenestemandsansat personale, som er ansat ved DSB.

2. Efter det oplyste sejlede H/S »Løberen« den 8. april 1976 efter planen 7 ordinære dobbeltture København-Malmö med 1. afgang fra København kl. 7.10 og sidste afgang fra Malmö kl. 18.00. Desuden sejlede H/S »Løberen« en ekstratur med afgang fra København kl. 23.33. Efter det oplyste må H/S »Løberen« antages at have været tilbage i København lidt før kl. 1.00 (den 9. april 1976).

Skibsfører (B) gjorde den 8. april 1976 tjeneste på H/S »Løberen« fra kl. 15.45 til kl. 1.30.

Skibsmaskinchef (C) gjorde tjeneste på H/S »Løberen« fra kl. 9.45, og han skulle efter planen have sluttet sin tjeneste kl. 1.45. Skibsmaskinchefen skulle møde til tjeneste igen næste morgen kl. 5.45.

Endvidere gjorde styrmand (D) tjeneste på »Løberen« den pågældende dag.

Under sejladserne med flyvebåden opholder skibsføreren, styrmanden og maskinchefen sig i samme rum (cockpittet).

Af nogle forklaringer, der fremkom under den nedenfor omtalte tjenestemandssag, fremgår det, at (B) omkring kl. 18 over radioen skulle have ført en samtale med skibsfører (E), H/S »Springeren«, da H/S »Løberen« og H/S »Springeren« passerede hinanden i Københavns havn. Ifølge de afgivne forklaringer drøftedes under samtalen (C's) træthed.

Det fremgår endvidere af de foreliggende oplysninger, at (B) først på aftenen den 8. april 1976 fik meddelelse om, at H/S »Løberen« måtte påregne at afgå fra København på en ekstratur, der efter det oplyste faktisk kom til at afgå kl. 23.33.

Skibsfører (B) tilkaldte omkring kl. 20 telefonisk skibsmaskinchef (G) til afløsning af (C) på ekstraturen. (B's) begrundelse herfor var efter det oplyste bl. a., at det forekom ham, at (C) var for træt til at fortsætte tjenesten. Af de forklaringer, der blev afgivet i forbindelse med tjenestemandssagen, jfr. nedenfor, fremgår det, at hverken (B) eller andre havde bemærket konkrete tegn på træthed hos (C); (B) mente imidlertid ifølge sin forklaring under tjenestemandssagen, at (C's) samlede tjenestetid ville komme til at overskride 16 timer (jfr. den ovenfor gengivne bestemmelse i sømandslovens § 57, stk. 1), og at en medarbejder efter 16 timers arbejde ville være for træt til at fortsætte tjenesten.

Skibsmaskinchef (C) ønskede - da han fik at vide, at han skulle afløses - ikke at blive afløst og indvilgede først heri, efter at både (B) og han selv havde haft telefonsamtaler med skibsinspektør (F).

3. Under den nedenfor omtalte undersøgelse (tjenstlige afhøringer ved Dampskibsselskabet Øresunds foranstaltning og tjenstligt forhør ved auditøren under ministeriet for offentlige arbejder) blev der afgivet nærmere forklaringer om hændelserne den 8. april 1976. Forklaringerne er på nogle punkter ikke overensstemmende. Jeg skal nedenfor gøre nogle bemærkninger om 3

forhold, hvorom der er givet forklaringer på en sådan måde, at det må fremstå som mindre sikkert, hvad der faktisk hændte:

Telefonsamtalen mellem (B) og (E).

I den nedenfor omtalte skrivelse af 10. april 1976 til Jernbaneforeningens 4. kreds anførte skibsmaskinchef (C) følgende om telefonsamtalen.

»...

Kl. ca. 18.10 (afg. København 18.00) kaldte (B) (E) (H/S »Springeren« for indgående til København) over V.H.F.'en. Samtalen mellem de to skibsførere blev som sædvanligt holdt i forblommede vendinger.

Til min overraskelse udtalte (B) pludseligt over radioen til (E): »Min skibsmaskinchef er træt og søvrig, han sidder med næsen nede i instrumenterne, ham må vi hellere sende hjem«. På dette tidspunkt bryder en stemme ind i samtalen med ordene: »Ja, I er et par kønne planter«.

På dette tidspunkt er jeg klar over, at noget er i gære, men foretrækker at holde mig passiv og afvente begivenhedernes gang.

...«

Under afhøringen den 8. juni 1976 oplyste (B), at han ikke kunne huske telefonsamtalen.

Under afhøringen den 25. maj 1976 oplyste (E), at han ikke kunne huske, at telefonsamtalen havde fundet sted.

Under afhøringen den 25. maj 1976 oplyste (D), der som nævnt den 8. april 1976 gjorde tjeneste på H/S »Løberen«, at han kunne huske, at der først på aftenen havde været en telefonsamtale med »Springeren« med et hovedindhold som beskrevet af (C) (i den ovennævnte skrivelse af 10. april 1976).

Spørgsmålet om, hvornår og hvordan skibsmaskinchef (C) blev orienteret om, at han skulle afløses.

I skrivelser af 10. april 1976 til Dampskibsselskabet Øresund oplyste (C), at (B) kl. ca. 22.00 meddelte ham, at han ville blive afløst kl. 23.15.

Under afhøringen den 8. juni 1976 oplyste (B), at han, så vidt han huskede, allerede først på aftenen (kl. 18-19 tiden), da han modtog meddelelse om, at »Løberen« skulle afgå på en ekstratur, underrettede (C) om, at han agtede at skaffe en afløser for ham. Da maskinchef (G) (kl. ca. 20.00) accepterede at møde, blev (C) underrettet om, at han ville blive afløst kl. 23.15.

Under forhør den 9. februar 1977 ved auditøren under ministeriet for offentlige arbejder oplyste (C), at han første gang hørte om ekstraturen omkring kl. 22.00, da (D) - nærmest henvendt til en anden - sagde, at der nok blev afgangstid omkring kl. 23.30. (C) oplyste videre, at han først kl. 23.15 af skibsmaskinchef (G) fik oplysning om, at han skulle afløses.

Spørgsmålet om, på hvilket tidspunkt skibsfører (B) påregnede, at ekstraturen skulle afgå.

Under afhøringen den 8. juni 1976 oplyste (B), at det først på aftenen ved (18-19 tiden) var blevet meddelt, at »Løberen« måtte påregne at afgå fra København kl. 23.45.

Under auditørens forhør den 9. februar 1977 oplyste (B), at ekstraturen var tillyst til afgang kl. 23.45.

Under auditørens førhør den 1. april 1977 forklarede (D), at det var ham, der formentlig ved 18-tiden af færgeekspeditionen havde fået at vide, at der ville være en ekstratur med afgang kl. 23.45.

Styrmænd (D) oplyste, at der ofte var afgang kl. 23.45 eller senere med reserverebåden.

Under min behandling af klagen fra advokat (A) anmodede jeg ... i skrivelse af 11. december 1979 advokaten om at indhente (B's) bemærkninger til spørgsmålet om, på hvilket tidspunkt det blev gjort klart for ham, at den ekstratur, der skulle sejles, skulle afgå fra København kl. (ca.) 23.30 og ikke kl. 23.45. I skrivelsen af 18. januar 1980 har (A) oplyst - efter drøftelse med (B) - at det først blev klart for (B), at ekstraturen skulle afgå kl. 23.30, umiddelbart før dette tidspunkt; for (B) så det ud, som om afgangstidspunktet blev rykket frem til kl. 23.30, efter at der var rejst spørgsmål om, hvorvidt (C's) tjenestetid kunne holdes inden for 16 timer.

4. Skibsmaskinchef (C) indberettede i skrivelse af 10. april 1976 hændelsen til sin forening, Jernbaneforeningens 4. kreds, der i skrivelse af 12. april 1976 til DSB, personaletjenesten, anmodede om, dels at det blev undersøgt, hvorvidt (C) havde været uegnet til at forrette tjeneste på det pågældende tidspunkt, dels at det blev undersøgt, »hvorvidt (B) er i besiddelse af de psykiske kvaliteter, der er nødvendige for at bestride en stilling som skibsfører«. Videre anførte Jernbaneforeningens 4. kreds, at foreningen ikke var i tvivl om, at hændelsen var et led i en række chikanerier, der havde til formål at genere skibsinspektør (F) mest muligt.

Generaldirektoratet for statsbanerne sendte med skrivelse af 6. maj 1976 Jernbaneforeningens ovennævnte skrivelse til direktøren for Dampskibsselskabet Øresund, idet generaldirektoratet anførte, at sagen syntes at nødvendiggøre en tjenstlig undersøgelse, herunder en tjenstlig afhøring af de implicerede, af de øvrige tjenstgørende på H/S »Løberen«, af de tjenstgørende på H/S »Springeren«, af de øvrige skibsmaskinchefer og af skibsinspektør (F). Afhøringerne skulle navnlig tjene til dels at få klarlagt det faktiske hændelsesforløb, herunder en telefonsamtale der skulle have fundet sted mellem (B) og (E) (H/S »Springeren«), dels at få belyst (C's) helbredstilstand på tidspunktet for (B's) indgriben, og dels at få belyst den udtrykte opfattelse af chikane og intrigespil.

Med skrivelse af 16. juni 1976 sendte Dampskibsselskabet Øresund sagen tilbage til DSB, personaletjenesten. Med skrivelsen fulgte bl. a. 20 rapporter vedrørende afhøring af personalet ved flyvebådene. Afhøringerne var foretaget af skibsinspektør (F), dog at afhøringen af (F) selv og af (B) var foretaget af Dampskibsselskabets direktør.

Ovenfor og nedenfor er refereret udtalelser, som fremkom under afhøringerne.

Jeg skal her alene anføre, at (B) under afhøring den 8. juni 1976 (ved direktøren for Dampskibsselskabet Øresund) som begrundelse for, at han havde krævet afløsning af (C), henviste til fartcertifikatet, skibstilsynets skrivelse af 13. maj og 7. juli 1975 til Dampskibsselskabet Øresund og tjenstelisten for skibsmaskinchefer for april måned 1976.

I skrivelsen af 16. juni 1976 til DSB, personalechefen, anførte Dampskibsselskabet Øresund bl. a.:

»...

Spørgsmålet om maskinofficerernes tjenestetidsforhold bliver forhandlet lokalt af rederiet på normal måde, og således at forhandlingsgrundlaget sædvanlig-

vis er personalegruppens eget forslag til tjenesteturnus. Ved denne fremgangsmåde imødekommes maskinofficerernes ønske om at have rimelig indflydelse på egen arbejdssituation. I fortsættelse heraf afleveres udkastet til hver enkelt måneds tjenesteliste til tillidsmanden til godkendelse, inden tjenesten bekendtgøres for personalet senest den 25. i måneden forud.

Under forhandlingerne er det begge parter forudsætning at overholde også sømandslovens § 57 og skibstilsynets påtegning i skibenes fartcertifikater. Deri ligger bl. a., at sømandslovens fastsættelse af regler for tjenestetid, herunder maksimalt 16 timers tjeneste under sejlads efterfulgt af mindst 4 timers hvile, skal efterleves sammen med fartcertifikatets nu tilføjede bestemmelse om, at sådan tjeneste i flyvebådene normalt ikke må overstige 12 timer.

...«

Dampskibsselskabet Øresund redegjorde videre for den brevveksling, der havde været mellem bl. a. (B) og statens skibstilsyn om skibsmaskinofficerernes tjenestetider, jfr. ovenfor.

Dampskibsselskabet Øresund omtalte påtegningen i flyvebådenes fartcertifikat af 18. juli 1975, jfr. ovenfor, og oplyste, at maskinofficererne ikke straks ønskede at ændre den hidtidige aftale. Også rederiet fandt, at påtegningens bestemmelse om, at »en enkelt tjenesteperiode *normalt* ikke overstiger 12 timer«, måtte ønskes nærmere fortolket, og der blev derfor indledt forhandlinger, hvilket bl. a. (B) var blevet underrettet om.

Dampskibsselskabet Øresund gennemgik videre (C's) tjenesteliste for perioden 5.-11. april 1976 og anførte, at det heraf fremgik, at tjenesten den 8. april 1976 (kl. 9.45 - 1.45) var holdt inden for rammerne af sømandslovens 16 timers regler også med mulighed for eventuel sejlads fra København kl. 23.45 og tomsejlads hjem med ankomst hjemme kl. 1.00.

Om afhøringerne anførte Dampskibsselskabet Øresund bl. a., at skibsmaskincheferne ligesom Jernbaneforeningens 4. kreds var af den opfattelse, at hændelsen den 8. april 1976 var et led i en række chikanerier rettet mod skibsinspektør (F). Endvidere anførte Dampskibsselskabet Øresund følgende:

»...

Rederiets og 4. kreds' *tvivl om fortolkningen* af påtegningen i flyvebådenes fartcertifikater (*normalt* ikke overstiger 12 timer) *blev afklaret* ved skrivelse af 14. april 1976 fra Direktoratet for Statens Skibstilsyn, hvori direktoratet på grundlag af skibsmaskinchefernes tjenesteliste for april 1976 intet har at bemærke til tjenestens tilrettelæggelse, som man finder ikke strider mod skibstilsynets bemandsfastsættelse.

Allerede inden klarlægningen af spørgsmålet om fortolkningen var det min opfattelse, at skibsføreren under påberåbelse af sine ansvarsforhold ønskede at demonstrere sine næsten ubegrænsede beføjelser, og at selv en anden personalegruppes forhandlingsrettigheder måtte vige for skibsførerens skøn i en given tjenestesituation.

Hændelsen er ikke dermed en chikane mod skibsinspektøren. Når de fleste skibsmaskinchefer ligesom 4. kreds opfatter skibsførerens hensigt på denne måde, skyldes dette utvivlsomt også en række tidligere indtrufne situationer, skabt af de nævnte 3 navigatører (bl. a. (E) og (B); min bemærkning) og flere gange med berøring til skibsmaskincheferne. I nogle tilfælde har situationerne været genstand for officiel sagsbehandling eller undersøgelse hos DSB, og de har i hvert fald vanskeliggjort skibsinspektørens arbejde som leder af skibsafdelingen, hvilket har været åbenbart også for skibsmaskincheferne.

Spørgsmålet, om den her omhandlede hændelse er et led i en række chikanerier, som bl. a. 4. kreds mener rettet mod at genere skibsinspektøren mest muligt, kan næppe bedømmes objektivt på grundlag af alene den her omhandlede hændelse.

Skibsførerens holdning og indstilling, som fremgår af handlingsforløbet den 8. april 1976 og af den tjenstlige afhøring, viser imidlertid, at han ikke besidder den dømmekraft og ansvarsbevidsthed, som må kræves af en så betroet medarbejder.

Jeg mener, at han ikke egner sig til at udføre tjeneste som skibsfører ved flyvebådene.

...«

5. Generaldirektoratet for statsbanerne meddelte i skrivelse af 7. juli 1976 (B), at der på grundlag af sagen blev rejst sigtelse mod ham for tjenstlig forseelse; generaldirektoratet anførte:

»...

På grundlag af sagen rejses der herved sigtelse mod Dem for tjenstlig forseelse ved den 8. april 1976 fornøftstridigt og uden reel begrundelse at have sat (C) fra tjenesten og herved dels ansvarsløst og upåkrævet at have skabt en tilspidset situation, dels at have tilsidesat Deres naturlige forpligtelse til loyalitet over for rederiet, Deres foresatte skibsinspektør og Deres medansatte skibsmaskinchefer.

...«

Generaldirektoratet for statsbanerne gav samtidig - med henvisning til tjenstemandslovens § 20, stk. 1 - (B) adgang til at afgive en skriftlig udtalelse om sagsfremstillingen. Generaldirektoratet vedlagde og henviste til 50 bilag og tilføjede:

»...

Deres eventuelle udtalelse må foreligge her senest 14 dage fra denne skrives dato, hvorefter sagen vil blive oversendt auditøren under ministeriet for offentlige arbejder til behandling, jfr. tjenstemandslovens §§ 20, stk. 2, 21 og 24.

...«

I skrivelse af 13. august 1976 fremsatte advokat (A) som bisidder for (B) bemærkninger til sagen. Advokaten anførte bl. a. følgende om direktoratet for skibstilsynets skrivelse af 14. april 1976 til Dampskibsselskabet Øresund:

»...

Ud fra en sproglig fortolkning forekommer direktoratets afgørelse af 14. april 1976 uforståelig. Det skal imidlertid påpeges, at (B) var og er indstillet på at tage direktoratets fortolkning til efterretning, men før den ovennævnte afgørelse forelå, er det min opfattelse, at en indforståelse fra skibsførerens side med fortsættelse af tjenesten for (C) udover 16 timer den omhandlede aften - tværtimod at være »fornøftstridig, upåkrævet og ansvarsløst« ville kunne betegnes som en alvorlig tjenesteforseelse, jfr. herved Generaldirektoratets Ordre A, side 91 - VI om tjenesteforretningernes omfang og beskaffenhed.

...«

Advokat (A) anførte videre, at det efter hans opfattelse næppe havde været forsvarligt at lade skibsinspektør (F) - mod hvem den påståede chikane skulle

være rettet - foretage den tjenstlige afhøring af medarbejderne om dette spørgsmål.

6. I skrivelse af 7. september 1976 meddelte Dampskibsselskabet Øresund »under henvisning til ... telefonisk forespørgsel« følgende til generaldirektoratet om »Løberen«s sejlads den 8. april 1976:

»...

1) - den berammede afgangstid for Løberens ekstratur var kl. 23.30, og den faktiske afgangstid for den omhandlede tur var kl. 23.33, jfr. vedlagte kopi af trafikrapporten,

2) - den faktiske ankomsttid til Nyhavn noteres ikke, men afgangstiden fra Malmö er noteret til kl. 00.15. Overfarttiden er normalt 37-38 minutter. Da der ikke er gjort bemærkninger i trafikrapporten, kan man slutte, at der intet unormalt er indtruffet under turen, og at ankomst er sket inden kl. 01.00.

3) - maskinchefens tjeneste på eftermiddagsturen ikke er (som omtalt) noteret på listen over tjenstgørende personale, hvilket utvivlsomt skyldes forglemmelse under de særlige forhold. Imidlertid fremgår der af vedlagte kopi af listen, at (B's) tjeneste er sluttet kl. 01.30 efter 1/2 times afslutningstjeneste. Derved bekræftes den ovenfor anførte slutning, at Løberen er ankommet inden kl. 01.00. Maskinchefens tjeneste ville dermed være afsluttet kl. 01.45 efter 45 minutters afslutningstjeneste.

...«

7. Generaldirektoratet for statsbanerne anmodede i skrivelse af 15. september 1976 auditøren under ministeriet for offentlige arbejder om at foretage tjenstligt forhør i sagens anledning og derefter sende generaldirektoratet udskrift af forhøret samt afgive en beretning og indstilling om sagens afgørelse. Generaldirektoratet oplyste samtidig, at skibsinspektør (F) var afgået ved døden den 3. juli 1976.

Auditøren afholdt forhør i sagen den 9. februar, 10. februar og den 1. april 1977.

Advokat (A) modtog udskrift af forhørsprotokollen (i hvert fald for den 1. april 1977), og i skrivelse af 13. april 1977 meddelte advokaten auditøren, at han fandt den fortolkning af fartcertifikatets ordlyd (som havde fundet udtryk i direktoratet for skibstilsynets ovennævnte skrivelse af 14. april 1976 til Dampskibsselskabet Øresund) for så tvivlsom, at han ved henvendelse til tilsynet agtede »at begære denne fortolkning erklæret ugyldig«. (A) anmodede om, at forhøret blev udsat, indtil han havde fået dette forhold afklaret med tilsynet.

Om (A's) brevveksling med direktoratet for statens skibstilsyn henviser jeg til det, der er anført ovenfor.

Med skrivelse af 10. november 1977 gjorde (A) auditøren bekendt med statens skibstilsyns skrivelse af 11. oktober 1977 til advokaten. (A) anførte følgende i skrivelsen til auditøren:

»...

Det vil af Direktoratet for Skibstilsynets skrivelse fremgå, at direktoratet finder, at tjenstelisten for april måned 1976 (hvoraf det samlede antal vagter over 12 timers varighed udgjorde 52 pct.), er i strid med fartcertifikatets bestemmelse om, at en enkelt tjenesteperiode *normalt* ikke må overstige 12 timer.

Det vil følgelig ses, at min klient nu fra højeste kompetente myndighed gives medhold i den antagelse, han stedse har haft om, at Dampskibsselskabet Øresunds tilrettelæggelse af tjenesten for skibsmaskinchefer har været ulovlig. Det er således vanskeligt at se noget som helst grundlag for den mod min klient rejste sigtelse, hvorefter han skulle have handlet fornuftstridigt og uden reel begrundelse ved at have krævet håndhævet bestemmelser, der i lovgivningen er fastsat til sikring af størst mulig sikkerhed til søs. I virkeligheden har der gennem flere år foreligget tjenestelister, som har været udtryk for ulovlige tjenestebefalinger, som ingen i rederiet ansat har været forpligtet til at følge.

På trods af min klients meget tidlige erkendelse af tjenestelisternes ulovlighed har han dog fulgt dem, men har siden 1974 søgt at gøre sine foresatte opmærksom på de ulovlige forhold - forsøg som imidlertid er endt uden resultat, idet henvendelserne gang på gang og med skiftende begrundelser er blevet afvist af såvel Dampskibsselskabet Øresund som Generaldirektoratet for DSB, jfr. herved sagens bilag 54 til 524.

Jeg hører gerne, hvilke skridt det nu fremkomne giver auditøren anledning til i relation til den rejste sigtelse, idet jeg - såfremt det beslutes at fortsætte sagen - allerede her anmoder om, at direktør Tage Dam Madsen, Direktoratet for Statens Skibstilsyn, må blive indkaldt til auditørforhøret.

...«

Advokat (A) afgav i skrivelse af 14. februar 1978 en længere udtalelse om sagen til auditøren.

Efter en redegørelse for de indsigelser, som (B) forud for den 8. april 1976 var fremkommet med over for Dampskibsselskabet Øresund og statens skibstilsyn om tilrettelæggelsen af tjenestetiderne for flyvebådene, fremhævede advokaten skibstilsynets skrivelse af 11. oktober 1977 til ham og bemærkede med henvisning hertil følgende:

»...

Herved fastslås det altså, at min klient har ret i den antagelse han stedse har haft om, at Dampskibsselskabet Øresunds tilrettelæggelse af tjenesten for skibsmaskinchefer - og som selskabet hårdnakket har fastholdt og betegnet som chikane at anfægte - har været *ulovlig*. Det er følgelig vanskeligt at se noget som helst grundlag for den mod min klient rejste sigtelse, hvorefter han skulle have handlet fornuftstridigt og uden reel begrundelse ved at have krævet håndhævet bestemmelser, der i lovgivningen er fastsat til sikring af størst mulig sikkerhed til søs. I *virkeligheden har der gennem flere år foreligget tjenestelister, som har været udtryk for ulovlige tjenestebefalinger, som ingen i rederiet har været forpligtet til at følge.*

II. Om hændelsen den 8. april 1976 står det fast, at Løberen skulle sejle en ekstra tur mellem kl. 22 og kl. 23 (formentlig en skrivefejl for »mellem kl. 23 og kl. 24«; min bemærkning), medens det efter forklaringerne henstår som usikkert om ekstraturen var tillyst til afgang så sent som kl. 23.45 eller tidligere. Min klient har imidlertid forklaret, at han var af den opfattelse, at 16-timersreglen og 4-timersreglen ville blive overskredet for maskinchef (C's) vedkommende, såfremt han sejlede den sidste tur, og han fandt det derfor rigtigt - således som det ofte tidligere er sket - at hidkalde en afløser til at tage den sene tur.

Det har vist sig, at båden kom tilbage til København så betids, at (C) *kunne* være sluttet uden at have været i tjeneste udover 16 timer og således også havde kunnet overholde bestemmelsen om 4 timers hviletid, idet båden var i land og maskinchefens afslutningstjeneste *formentlig* kunne være afsluttet

inden kl. 01.45, hvorved der ville være 4 timer, indtil maskinchefen skulle møde på vagt igen kl. 05.45.

Min klient har videre forklaret, at han som skibets kaptajn er sig sit ansvar som sådan bevidst, og at hans beslutning er truffet under hensyn til sømandslovens § 51, hvorefter det alene er skibsførerens skøn, der er afgørende for, om mandskabet er egnet til eller af andre grunde bør udføre tjeneste, sammenholdt med skibsførerens ansvar ifølge sømandslovens kapitel V for skibets ulykkesfri fart.

Ingen vil formentlig anfægte skibsførerens ret og pligt til at følge sin overbevisning i forbindelse med den forsvarlige tilrettelæggelse af skibets drift.

...

Skulle man endelig mene, at min klient ved sin handlemåde har ønsket een gang for alle at få iværksat en tilbundsgående prøvelse af tjenestetilrettelæggelsens lovlighed, så vil der - på baggrund af det ovenfor under I refererede forløb af korrespondancen om dette spørgsmål - ikke kunne bebrejdes min klient noget i så henseende.

Tværtimod er det min opfattelse, at min klient har været *forpligtet* til at søge spørgsmålet prøvet, og i hvert fald har han efter forvaltningsretlig teori været berettiget dertil, jfr. herved Poul Andersen: Dansk Forvaltningsret, 4. udgave, s. 170 ff. Tjenestebefalinger, der strider mod retsregler, der beskytter tjenestemandens egne interesser - og det er tilfældet her, hvor tjenestemanden kunne ifalde ansvar for eventuelle ulykker forårsaget af træthed hos mandskabet - har tjenestemanden fuld prøvelsesret overfor. Han pådrager sig naturligvis ansvar, hvis han befinder sig i en vildfarelse med hensyn til tjenestebefalingens lovlighed, men viser den sig at være ulovlig, medfører en nægtelse eller undladelse ikke noget ansvar, jfr. herved Generaldirektoratets Ordre A, s. 91-VI. Set ud fra såvel et faktisk som et retligt synspunkt kan der således ikke rettes mindste bebrejdelse mod min klient i anledning af den beslutning han den pågældende aften traf om at anmode om afløsning af maskinchefen, og sigtelsen mod min klient må hermed falde til jorden.

...«

Sammenfattende udtalte advokat (A), at den rejste sigtelse måtte frafaldes, og at tjenstlige konsekvenser i anledning af hændelsen den 8. april 1976 var utænkelige.

8. Auditøren afgav i skrivelse af 26. maj 1978 til generaldirektoratet for statsbanerne beretning og indstilling om sagens afgørelse. Auditøren anførte følgende i indstillingen:

»...

Som sagen herefter foreligger oplyst, må jeg anse det for godtgjort, at der omkring kl. 18 fandt en telefonsamtale sted mellem (B) og »Springeren«, hvori (C's) påståede træthed har været diskuteret, medens det stiller sig mere usikkert, om netop det af (C) ofte citerede ordvalg har været anvendt. Jeg finder det endvidere ubetænkeligt at lægge til grund, at ekstraturen var påregnet at skulle finde sted senest kl. 23.30.

Som begrundelse for at kræve (C) afløst har (B) henvist til, at 12 timers-reglen ville blive overskredet. Reglen om, at tjenesten ikke måtte overskride 12 timer, var den 7. juli 1975 af skibstilsynet blevet ændret således, at »den enkelte tjenesteperiode normalt ikke overstiger 12 timer«. Med denne ændring var der netop givet hjemmel for, at tjenesten i visse tilfælde kunne overstige 12 timer. At dette med sikkerhed ville ske den pågældende dag, har (B) været klar over, lige fra tjenestelisten var blevet slået op nogle dage før den 1. april. (B)

havde således haft godt 10 dage til at fremkomme med indsigelse mod tjenestelisten på dette grundlag, men han forholdt sig passiv indtil kl. 20 den 8. april.

(B) har yderligere henvist til, at (C) ville være for træt på den sidste del af vagten, idet (B) vil anse enhver, som har forrettet tjeneste på 16 timer i en flyvebåd for at være træt på sidste del af vagten. Spørgsmålet om, hvorvidt en tjeneste på 16 timer i almindelighed bør tillades, er der taget stilling til ved den den 7. juli 1975 fremkomne tilføjelse i fartcertifikatet, og en skibsfører må herefter være uberettiget til under en konkret vagt at tage dette spørgsmål op til revision, og da slet ikke på den måde, som (B) gjorde det. Anderledes ville sagen stille sig, hvis en skibsfører var vidende om, at et besætningsmedlem var for træt, eller havde sporet konkrete tegn på, at et besætningsmedlem var ved at blive det. Men om træthed hos (C) var der ikke tale. Ingen, heller ikke (B) selv, har sporet mindste tegn herpå. (B), der under telefonsamtalen med »Springeren« gav udtryk for, at (C) var for træt, har end ikke på noget tidspunkt spurgt til (C's) befindende.

Der er ikke i sagen holdepunkter for den antagelse, at besætningsmedlemmer ved overfarten er for trætte på sidste del af en 16-timers tjeneste, og det er ej heller dokumenteret, at besætningsmedlemmer tidligere er sat fra en sådan tjeneste, uanset at (B) har anført, at han mener, at alle på en sådan vagt vil være trætte, og uanset at (B) har oplyst, at 12-timersreglen daglig overskrides.

(B) har endelig henvist til, at 16-timersreglen og 4-timersreglen efter hans opfattelse ville blive overskredet for (C's) vedkommende. Han har ikke oplyst, på hvilke objektive kendsgerninger han støtter denne opfattelse, men kun, at han regnede med, at (C's) samlede tjeneste ikke ville kunne være afsluttet inden kl. 1.45, og at der derfor ikke kunne blive tilstrækkelig hviletid for (C), inden denne igen skulle møde til tjeneste kl. 5.45. Der ses ikke at foreligge objektive holdepunkter for, at sejladserne den pågældende aften ikke kunne blive afviklet på ganske normal måde. Den omtalte ekstratur måtte ikke påbegyndes senere end 23.30 og ville rigeligt kunne være afsluttet inden driftsklarhedstidens udløb, hvad den da også blev, uanset at den faktiske afgang på grund af den opståede episode blev forsinket fra kl. ca. 23,15, da båden kunne være afgået, til ca. 23,33. (C's) tilstand kl. 5.45 næste morgen var ikke noget, der vedkom (B), men hvis (C's) tilstand om aftenen var af en sådan art, at det måtte anses for betænkeligt, at (C) skulle gøre tjeneste næste morgen, kunne (B) enten have talt med (C) om det, eller ladet kontoret tilgå meddelelse. Men (B) valgte at tilkalde afløser for (C).

Til det vedlagte indlæg fra bisidderen skal jeg kun knytte enkelte bemærkninger:

...

Med hensyn til afsnit II bemærkes, at jeg af de ovenfor anførte grunde ikke er enig med bisidderen i hans vurdering af (B's) handlemåde ved pågældende lejlighed. Sømandslovens § 51, som bisidderen henviser til, bestemmer i stk. 1, at »Skibsføreren har den højeste myndighed om bord«. Det er ikke i sagen bestridt, at skibsføreren i medfør af denne bestemmelse har de beføjelser, som er nævnt i indlægget ..., eller at en skibsfører har ret og pligt til at følge sin overbevisning med hensyn til skibets drift. Men der må være visse naturlige grænser for skønnets udøvelse, og der må i alt fald foreligge noget, som kan og bør underkastes skibsføreren skøn. Noget sådant forelå ikke. (C) var ikke træt, og ingen objektive kendsgerninger tydede på, at sejladserne ikke kunne gennemføres på ganske normal måde. Henvisningen til nævnte bestemmelse i sømandsloven - en bestemmelse, som er af største betydning for

en skibsfører under en akut situation i rum sø - forekommer mindre påkrævet ved en færgerute som den omhandlede, hvor bådene kun er i søen i ca. 40 minutter ad gangen, og hvor de har kajplads ud for rederiet, hvor der er vagt, så længe der sejles.

Endvidere bemærkes, at det efter min opfattelse ikke kan være skibsførerens opgave at fortolke certifikatets bestemmelser under tjeneste, og - som her - udskyde en enkelt konkret tur som værende i strid med certifikatet. Det viser sig da også, at fortolkningen er så usikker, at skibstilsynet kommer til forskellige fortolkninger af de bestemmelser i certifikatet, som det selv har affattet.

Jeg finder, at (B) ved sin handlemåde nævnte dag uden reel begrundelse har sat (C) fra tjeneste, hvorved han har tilsidesat sin naturlige forpligtelse til loyalitet over for rederiet, skibsinspektøren og de medansatte skibsmaskinchefer.

(B's) handlemåde ved nævnte lejlighed giver anledning til tvivl om, hvorvidt han er egnet til skibsfører ved overfarten. Under hensyn til, at hans tjeneste siden episoden fandt sted, ikke har givet anledning til kritik, vil jeg mene, at man kan betragte hændelsen som et engangstilfælde. Under hensyn hertil og til den tid, der er forløbet, siden episoden fandt sted, skal jeg indstille, at sagen efter omstændighederne afgøres med, at der tildes (B) generaldirektoratets skarpeste misbilligelse med tilkendegivelse af, at det i tilfælde af lignende provokerende optræden fra hans side må forventes, at spørgsmålet om hans forbliven i statsbanernes tjeneste vil blive taget op til overvejelse.

...«

9. Advokat (A) blev gjort bekendt med auditørens indstilling til generaldirektoratet for statsbanerne, og i skrivelse af 23. juni 1978 til generaldirektoratet fremsatte (A) bemærkninger til indstillingen. Advokaten anførte, at auditørens indstilling hvilede på et alt for spinkelt og til dels fejlagtigt grundlag. Advokaten bemærkede herved bl. a. følgende:

»...

Auditøren finder det indledningsvis ubetænkeligt at lægge til grund, at ekstraturen var påregnet at skulle finde sted senest kl. 23.30. Dette er mærkværdigt, eftersom den eneste, der har fået meddelelsen direkte fra billetekspeditionen - (D) - har erklæret, at tidspunktet for afgang blev opgivet til kl. 23.45. Dette - eneste vidneudsagn om det opgivne tidspunkt tilsidesættes altså aldeles med henvisning til instruks, ..., som udtaler, at ingen afgang kan finde sted senere end 23.30.

Det er imidlertid helt urimeligt, at henvise til denne instruks, når de faktiske forhold viser, at afgang under samme omstændigheder ofte fandt sted senere end 23.30. Det fremgår således af maskinjournalerne, at »Springeren« to dage før den her omhandlede episode, nemlig den 6. april 1976, da »Springeren« også var reservebåd, først afgik kl. 23.50 med maskinchef (H) ombord, efter at denne havde været i tjeneste fra kl. 10.15 og skulle have sluttet kl.

1.30, men ifølge journalen først sluttede kl. 02.30, hvorefter han igen skulle møde kl. 05.30. En dag før - nemlig den 7. april 1976 - afgik »Springeren« - ligeledes ifølge maskinjournalen - først kl. 23.45 med maskinchef (I), der ligeledes havde tjeneste fra 10.15 til 01.30, ombord. Her blev imidlertid foretaget en afløsning, idet (G) af skibsføreren - som ikke var (B) - blev tilkaldt og tog over kl. 23.45, hvorefter der sluttedes af kl. 02.30. Det er således en ganske dagligdags foreteelse, at maskincheferne afløses, når der er tale om, at 16 timers reglen og hviletidsbestemmelsen kan blive overtrådt, hvilket bl. a. (G) da også har udtalt under forhøret.

Af det indledende tjenstlige forhør fremgår det, at skibsinspektør (F) ikke ønskede at protokollere (D's) udtalelse om klokkeslettet, idet han gjorde opmærksom på, at tidspunktet ingen betydning havde. Det er derfor besynderligt, at der nu lægges så stor vægt på, om der var givet ordre til afgang kl. 23.45 eller kl. 23.30. Det er endvidere urigtigt, når det dernæst anføres, at (B) i 10 dage har haft lejlighed til at fremkomme med indsigelser, mod at »Løberen«s maskinchef ville blive beskæftiget aktivt udover 12 timer: »Løberen« var jo nemlig reservebåd, og det var derfor på forhånd ingenlunde givet, at reservebåden overhovedet ville komme til at sejle på de sene tidspunkter. Det er dernæst urimeligt at mene, at fartcertifikatets bestemmelse om, at »den enkelte tjenesteperiode normalt ikke overstiger 12 timer« uden videre skal forstås derhen, at der gives grønt lys for så lange tjenestetider som 16 timer. Den må naturligvis forstås således, at en *mindre* overskridelse kan accepteres, når forholdene gør det velbegrundet, men ikke en overskridelse på 33 pct. og i over 50 pct. af alle vagterne.

At (B) skulle have forholdt sig passiv til tjenstelisterne og tjenestetidens tilrettelæggelse i det hele taget er en fordrejning af de faktiske kendsgerninger. Som det fremgår af mit første indlæg i sagen har (B) fra et meget tidligt tidspunkt - i øvrigt efter henstilling fra den tjenstgørende maskinchef, som beklagede sig til sin skibsfører over de lange tjenestetider - gjort opmærksom på de faktiske forholds uoverensstemmelse med fartcertifikatet med skrivelser til DSB og DSØ af 23.6.1974, 5.8.1974, 1.9.1974, 9.9.1974, 12.10.1974, 20.10.1974, 15.5.1975 og 3.7.1975. Derudover har han rettet henvendelse til Statens Skibstilsyn, som med skrivelse af 7.7.1975 ... retleder Øresundsselskabets direktør ... om den rette fortolkning af fartcertifikaterne. Ligemeget hjalp det imidlertid - men at hævde, at (B) intet har gjort for at gøre indsigelser mod tjenstelisterne er, som det vil ses, objektivt urigtigt, og påstanden om passivitet er aldeles grundløs.

Ved den af auditøren nævnte skrivelse af 7. juli 1975 er der ganske rigtigt taget stilling til spørgsmålet om, hvorvidt en tjeneste på 12 timer i almindelighed bør tillades - nemlig på den måde, at en sådan tjeneste i almindelighed *ikke* bør tillades, og det er naturligvis, fordi det må anses for overvejende sandsynligt, at en person, som har forrettet tjeneste i over 12 timer i træk i en flyvebåd, må anses for at være for træt til at udføre tjenesten på forsvarlig vis.

Når auditøren negligerer hele dette spørgsmål, synes det at tyde på, at auditøren ikke har gjort sig klart, under hvilke forhold der i virkeligheden arbejdes ombord på flyvebådene. Bådene er eet rums skibe, hvilket vil sige, at de i tilfælde af kollision er så stærkt udsat for umiddelbart at synke som vel tænkes kan - og de bevæger sig i et af verdens mest befærdede farvande med allerhøjeste hastighed, nemlig 35 knob eller ca. 65 km i timen. Såvel skibsfører som skibsmaskinchef, der sidder ved siden af hinanden i et ganske lille cockpit er i uafbrudt aktivitet, idet maskinchefen ikke blot er maskinchef i gængs forstand, men er den eneste ombord, der umiddelbart lader maskinen reagere på de instruktioner, som skibsføreren måtte give. Det er for (B) adskillige gange passeret, at den vagthavende maskinchef på grund af træthed på den sidste del af vagten ikke har opfattet hans ordrer og derfor ikke med den nødvendige hurtighed har været i stand til at afpasse bådens hastighed med de øjeblikkelige forhold. At Danske Statsbaner, Søfartstjenesten, har været af samme opfattelse som jeg med hensyn til flyvebådssejladens særlige karakter fremgår af vedlagte cirkulærskrivelse fra Søfartstjenesten af 30. september 1970 til flyvebådenes skibsførere og skibsmaskinchefer, hvori det i punkt 2 og 3 præciseres, at sejlad med flyvebådene er specielt trættende, og at selv reservebådssejlad ikke bør tillades i over 12 timer.

Hvad er baggrunden for postulatet om, at en skibsfører må være uberettiget til under en konkret vagt at tage spørgsmålet op om, hvorvidt en 16 timers tjeneste er forsvarlig? Det giver auditøren intet svar på, men jeg føler mig overbevidst om, at alle instanser nok ville vide, hvor ansvaret skulle placeres i tilfælde af, at en ulykke indtræder, og det viser sig, at maskinchefen har været beskæftiget ombord uafbrudt i 15-16 timer: nemlig hos skibsføreren.

...

At der ikke skulle være holdepunkter for, at 16-timersreglen og 4-timersreglen kunne blive overskredet for (C's) vedkommende, er ej heller korrekt. Det fremgår af skibsdagbogen, at den tilkaldte (G) først var færdig med afrigning kl. 02.00, hvilket vil sige, at den samlede tjenestetid for to maskinchefer var 16 timer og 15 minutter. Hvis (C) selv havde fortsat sejladsen, ville hviletiden, indtil han skulle begynde sin næste vagt kl. 05.45, altså kun være blevet på 3 timer og 45 minutter.

Hvad der egentlig menes med, at sømandslovens § 51 ikke skulle gælde for en »færgerute som den omhandlede, hvor bådene kun er i søen 40 minutter ad gangen, og hvor de har kajplads ud for rederiet, hvor der er vagt, så længe der sejles«, står mig aldeles uklart. Hvad menes der med, at der er »vagt så længe der sejles«? »Vagten« i rederiet består i, at der sidder nogle kontorassistenter i billetlugen, og skibsinspektør (F) har nok så ofte meddelt kaptajnerne, at de ikke skulle bryde sig om at ringe til skibsinspektørerne om aftenen, men selv må træffe beslutninger - »for det er jer, der er kaptajner«.

Jeg finder auditørens konklusion for aldeles ugrundet i de faktiske forhold og undersøgelsen tendentiøst rettet mod (B's) person. Hverken jeg eller min klients organisation, Danmarks Skibsførerforening, vil under nogen omstændigheder affinde os med, at der tildeles (B) en misbilligelse i anledning af hans handlemåde, og for Danmarks Skibsførerforenings vedkommende er det i den grad uacceptabelt, at der sættes spørgsmålstejn ved fortolkningen af sømandslovens § 51 i relation til foreningens medlemmer og ved spørgsmålet om overholdelsen af fartcertifikater, at foreningens syn herpå med alle midler vil blive søgt knæsat af hertil kompetente instanser.

...«

10. Generaldirektoratet for statsbanerne anførte i skrivelsen af 31. august 1978 til (B) følgende:

»Auditøren under ministeriet for offentlige arbejder har foretaget tjenstligt forhør i en sag, hvori De har været sigtet for tjenstlig forseelse ved den 8. april 1976 fornuftstridigt og uden reel begrundelse at have sat (C) fra tjenesten og herved dels ansvarsløst og upåkrævet at have skabt en tilspidset situation, dels at have tilsidesat Deres naturlige forpligtelse til loyalitet over for rederiet, Deres foresatte skibsinspektør og Deres medansatte skibsmaskinchefer.

Sagens behandling har baggrund i et af Jernbaneforeningens 4. kreds med skrivelse af 12. april 1976 til DSB fremsendt brev af 10. april 1976 fra (C) til kredsens formand, hvori skibsmaskinchefen gør gældende,

1) at De den 8. april 1976 kl. 22.00 og på ny kort tid derefter uden forudgående samtale meddelte ham, at han ville blive afløst kl. 23.25, uanset at han havde tjeneste til kl. 1.45,

2) at De baserede Deres disposition på en påstand om, at han var træt og søvning, hvilken påstand var i modstrid med de faktiske forhold, samt

3) at De, da han ikke fandt grundlag for afløsningen, implicerede skibsinspektøren, der for at få den opståede konfliktsituation løst udvirkede, at han lod sig afløse. (C) gør endvidere i brevet gældende,

4) at De allerede kl. ca. 18.10 under en radiosamtale med en anden skibsfører på provokatorisk måde antydede, at De fandt ham træt og ville sætte ham fra tjenesten,

5) at Deres handling i det hele var et led i blandt andre Deres hensigt om med alle midler at få rederiets skibsinspektør fjernet fra stillingen, og

6) at et af Deres midler hertil var stedse at anfægte maskinchefens tjenestetider under påskud af, at disse var sikkerhedsmæssigt uforsvarlige.

Det fremgår af sagen, at De og (C) på tidspunktet for episoden var tjenstgørende i flyvebåden H/S »Løberen«, og at skibsmaskinchefen den pågældende dag skulle udføre tjeneste kl. 9.45 - 1.45 således, at han i tiden kl. 10.00 - ca. 20.00 skulle udføre turbådssejlad og i den resterende del af tjenestetiden skulle være til disposition for eventuel ekstrasejlad med flyvebådene.

Det fremgår videre af sagen, at skibsmaskinchefen den følgende dag skulle tiltræde tjenesten kl. 5.45, men at såvel den nævnte tjeneste den 8. april 1976 som tjenesten den 9. april 1976 var tilrettelagt i overensstemmelse med en aftale af 12. december 1974 mellem DSB og Jernbaneforeningen om tjenestetilrettelæggelsen for skibsmaskincheferne i flyvebådene.

Endelig fremgår det af sagen, at Deres indgriben havde sammenhæng med udførelsen af en tillyst ekstratur København-Malmö og retur kl. 23.30 eller 23.45 sammenholdt med skibstilsynets påtegning i flyvebådens fartcertifikat, hvorefter den enkelte tjenesteperiode for et besætningsmedlem normalt ikke må overstige 12 timer, ligesom tjenesten i 2 på hinanden følgende perioder skal være adskilt af en hvilepause af passende længde, dog mindst 4 timer.

Under sagens behandling har De afgivet forklaringer, der på en række punkter afviger fra (C's) fremstilling af hændelsesforløbet. De har således oplyst, at De, så vidt De erindrer, allerede da De havde modtaget meddelelse om ekstraturen mellem kl. 18 og 19 underrettede skibsmaskinchefen om, at De agtede at skaffe en afløser for ham, og ifølge Deres forklaring underrettede De (igen) (C) om afløsning kl. 23.15, da De ca. kl. 20 havde fået accept om fremmøde fra en tjenestefri skibsmaskinchef. Heroverfor står (C's) forklaring, hvorefter De ikke talte med ham om ekstraturen på noget tidspunkt og først kl. ca. 22 og uden nogen motivering underrettede ham om afløsningen kl. 23.15

De har ikke i Deres forklaring givet oplysninger om objektive iagttagelser som grundlag for Deres påstand om, at (C) var træt, men har gjort gældende, at ekstraturen var tillyst til afgang kl. 23.45, og at Deres egentlige begrundelse for at ville have (C) afløst var, at hans tjeneste på 16 timer så ville blive overskredet. De har i denne forbindelse endvidere udtalt, at De regnede med, at den samlede tjeneste ikke kunne være afsluttet kl. 1.45, og at De ikke regnede med, at der kunne blive tilstrækkelig hviletid for (C), inden han igen skulle tiltræde tjeneste kl. 5.45.

De har bekræftet, af De ca. 23.15 pr. telefon kontaktede skibsinspektøren og satte ham ind i sagen, og at afløsningen herpå blev gennemført efter en telefonsamtale mellem skibsinspektøren og (C). Derimod har De gjort gældende, at De ikke erindrer nogen radiosamtale som nævnt under 4) ovenfor, ligesom De ikke i Deres forklaringer har afgivet klare tilkendegivelser om det under 5) og 6) anførte.

Efter de fremkomne oplysninger, herunder de af andre medarbejdere under sagens behandling afgivne forklaringer, må vi lægge følgende til grund:

ad 1)

Uanset at De allerede kl. ca. 18 var blevet bekendt med, at H/S »Løberen« skulle udføre en ekstratur, orienterede De ikke på noget tidspunkt (C) herom, og uanset at De samtidig besluttede at foretage indgreb i skibsmaskinchefens tjenstgøring og endog drøftede dette med en række andre såvel tjenstgørende som ikke-tjenstgørende medarbejdere, undlod De at drøfte spørgsmålet med (C) og ventede endog med at underrette ham til kl. 22.

Deres beslutning om afløsning af (C) beroede på en teoretisk antagelse om, at skibsmaskinchefen ikke ville kunne afslutte sin tjeneste natten efter den 8. april 1976 senest kl. 1.45 og derfor ikke ville kunne tiltræde tjenesten den 9. april 1976 i rette tid. Heroverfor står, at skibsmaskinchefens normale tjeneste den 8. april 1976 var bekendtgjort allerede den 28. marts 1976, at De, selv om De først på aftenen den 8. april 1976 muligvis regnede med ekstratur afgang kl. 23.45, utvivlsomt kl. 22, da De underrettede (C) om afløsningen, og i hvert fald senest på tidspunktet for afløsningen kl. 23.10 - 23.15 var klar over, at ekstraturen kunne gennemføres uden overskridelse af (C's) normale tjenestetid. De har oplyst, at den *egentlige* grund til, at De ville have (C) afløst, var, at 16 timers-reglen ville blive overskredet. Det må fastslås, at denne egentlige grund ikke forelå på det tidspunkt, hvor De gennemtvang afløsningen og derved skabte en tilspidsset situation for skibsinspektøren og en for (C) stærkt belastende situation.

ad 2)

(C) afviser i sin forklaring at have været træt på noget tidspunkt af tjenesten, hvilken forklaring der ikke er grundlag for at betvivle, og det kan fastslås, at han ikke på noget tidspunkt viste objektive tegn på træthed. Det kan desuden efter Deres egen forklaring fastslås, at Deres udtalelser om hans træthed ikke havde reel og objektiv baggrund.

ad 3)

Det kan fastslås, at De, da afløsningen skulle finde sted (fortsat) ikke, som det var Deres naturlige pligt som leder, drøftede spørgsmålet med (C) og fandt frem til en fornuftig og rimelig løsning, men tværtimod tilspidsede situationen ved at fastholde Deres beslutning og implicere skibsinspektøren, og det kan også fastslås, at skibsinspektørens afvikling af situationen skyldtes hensynet til trafikafviklingen og ikke enighed i Deres beslutning.

ad 4)

Det må anses for tilstrækkelig godtgjort, at De førte den refererede radiosamtale, og at De herunder anvendte et ordvalg, som for (C), der dels befandt sig i Deres umiddelbare nærhed, dels - jfr. ad 1 - var holdt uvidende om ekstraturen og Deres beslutning, har været provokatorisk, og det må dermed også anses for utilstrækkelig godtgjort, at De herved har tilsidesat såvel Deres naturlige lederpligter i relation til samarbejde som bestemmelserne i ordreserie A, side 95, næstsidste stykke.

ad 5) og 6)

Uanset at såvel (C) som en række andre medarbejdere under afhøringerne har givet overbevisende udtryk for opfattelser som gengivet, kan det ikke anses for tilstrækkelig godtgjort, at Deres handling den 8. april 1976 eller Deres tidligere indvendinger mod skibsmaskinchefernes tjenester har haft formål som anført.

Sammenfattende må generaldirektoratet herefter finde det tilstrækkelig godtgjort, at Deres handling den 8. april 1976 på tidspunktet, hvor De gennemtvang afløsningen af (C), har været uden reel begrundelse, og at Deres optræden i øvrigt den pågældende aften på baggrund af Deres stilling som sibsfører og leder tillige må betegnes som uanstændig over for (C). Vi må endvidere på baggrund af det oplyste anse det for tilstrækkelig godtgjort, at De som leder dels har handlet uheldigt og upåkrævet har skabt en tilspidset situation, som skibsinspektøren måtte løse bedst muligt, dels har handlet egenmægtigt og tilsidesat Deres naturlige forpligtelse til loyalitet over for rederiet, deres foresatte skibsinspektør og (C).

Generaldirektoratet må således finde, at De har gjort Dem skyldig i tjenstlige forseelser, som for en skibsfører og leder må karakteriseres som alvorlige. Under hensyn til den tid, der er forløbet, siden episoden fandt sted, og til, at Deres tjenstlige forhold i øvrigt ikke har givet anledning til kritik, har vi efter omstændighederne ment at kunne afslutte sagen med herved at tildele Dem en alvorlig misbilligelse. De må dog herefter forvente alvorligere disciplinær reaktion, såfremt Deres tjenstlige forhold på ny måtte give grund til alvorlig berettiget klage.«

IV. Nærmere om klagen til mig og indhentede udtalelser m. v.

I skrivelsen af 19. december 1978 til mig henviste advokat (A) »i det hele ... til det foreliggende materiale« og bemærkede navnlig, at det forekom ham umiddelbart, at der ved bedømmelsen af episoden den 8. april 1976 ikke fra generaldirektoratets side var taget det mindste hensyn til den langvarige uoverensstemmelse, der op til episoden havde bestået mellem skibsfører (B) og Dampskibsselskabet Øresund om fortolkningen af flyvebådenes fartcertifikater. (A) anførte videre, at det efter hans opfattelse ikke var korrekt fra rederiets side at lade det indledende tjenstlige forhør foretage af den person, nu afdøde skibsinspektør (F), som den omhandlede episode og (B's) adfærd i øvrigt skulle være rettet chikanøst imod.

(A) fandt, at der i præmisserne for generaldirektoratets afgørelse var følgende unøjagtigheder:

»...

Det er ukorrekt, når det ad 1 anføres, at (C) ikke før ca. kl. 22 var underrettet om, at »Løberen« skulle udføre en ekstra tur. Det fremgår tværtimod af (C's) skrivelse af 10. april 1976 ... at han allerede ved 20-tiden var klar over, at der var mulighed for en ekstratur omkring kl. 23.30. (B) fandt ingen anledning til at drøfte eventuel afløsning med (C), før det stod klart, at der ikke blot var risiko for overtrædelse af 12-timersreglen, men måske også for overtrædelse af reglen om 16 timers uafbrudt tjeneste efterfulgt af 4 timers hvil.

Når det endvidere ad 3 fastslås, at (B) ikke som sin naturlige pligt som leder drøftede spørgsmålet med (C), er dette også ukorrekt. Efter (C's) egen forklaring ..., forsøgte (B) at indlede en drøftelse, men maskinchefen ignorerede sin overordnede ordre, og afskar herved yderligere drøftelse, ligesom han satte sig ud over sømandslovens § 51.

...«

Generaldirektoratet anførte i en udtalelse af 23. februar 1979 i anledning af advokat (A's) klage bl. a., at den bestående uoverensstemmelse om fortolkningen af nogle bestemmelser, der er optaget i flyvebådenes fartcertifikater, efter generaldirektoratets opfattelse er uden betydning for behandlingen af den konkrete episode, som fandt sted den 8. april 1976. Videre anførte gene-

raldirektoratet, at de foretagne tjenstlige afhøringer (der for hovedpartens vedkommende blev foretaget af skibsinspektør (F)) havde til formål at klarlægge de faktiske omstændigheder i sagen og var baseret på en række konkrete spørgsmål, der var formuleret af generaldirektoratet. Generaldirektoratet fandt det derfor ikke ukorrekt, at afhøringerne var foretaget af skibsinspektøren, og havde ikke grund til at antage, at dette forhold havde påvirket de afgivne forklaringer.

Generaldirektoratet fandt, at det, (A) havde betegnet som unøjagtigheder i præmisserne for generaldirektoratets afgørelse af 31. august 1978, var en ukorrekt udlægning af det, der var anført i generaldirektoratets skrivelse af 31. august 1978. Generaldirektoratet henviste til, at (B) tog skridt til indgreb i (C's) tjenstgøring uden på noget tidspunkt at *drøfte* det påtænkte indgreb med (C) og uden korrekt at *underrette* (C) om det før *kl. ca. 22.00*. Dette var efter generaldirektoratets opfattelse en uanstændig optræden over for (C).

... (Jeg) sendte ... med skrivelse af 9. marts 1979 (A) kopi af den modtagne udtalelse, og i skrivelse af 22. marts 1979 til mig fremsatte han yderligere bemærkninger. (A) rejste tvivl om, hvorvidt det var korrekt, at uoverensstemmelserne om fortolkningen af fartcertifikaterne var uden betydning ved bedømmelsen af hændelsen den 8. april 1976. Hvis det imidlertid forholdt sig således, at hændelsen var betragtet isoleret, var det urimeligt, at sagen havde fået et omfang og en udgang, som den havde. (A) anførte videre bl. a., at det kunne undre, »at det uanstændige i skibsmaskinchefens optræden ved ganske at ignorere sin foresattes ordre ikke på noget tidspunkt har givet hverken rederi eller generaldirektorat anledning til betænkeligheder«. Advokaten bemærkede, at der ikke kunne være tvivl om, at skibsføreren om bord er skibsmaskinchefens overordnede.

Jeg fandt det ... herefter nødvendigt at anmode generaldirektoratet for statsbanerne om at tage stilling til det, som advokat (A) nu havde anført.

Generaldirektoratet for statsbanerne anførte herefter i skrivelse af 4. maj 1979 til mig følgende:

»...

Vi anfægter ikke (B's) autoritet i henhold til sømandsloven m. v., men denne autoritet havde næppe lidt skade ved en hensynsfuld og samarbejdspræget optræden over for mandskabet, specielt over for den nærmeste medansatte på det i antal noget beskedne besætningshold og mere specielt under de særlige arbejdsforhold, tjenesten i en flyvebåd indebærer, jfr. vor udtalelse af 23. februar 1979. Efter vor opfattelse skal denne nærmeste medansatte ikke selv blive »klar over« noget, der vedrører tjenesten (udførelse af en ekstratur) eller har afgørende betydning for hans tjenstgøring. Det må helt klart være skibsførerens pligt som leder at *give underretning* herom, og under de nævnte særlige arbejdsforhold ville vi finde det naturligt, at han ikke blot gav sådan underretning så tidligt som muligt, men også benyttede lejligheden til *samtidig* at *drøfte* eventuelle konsekvenser heraf med mandskabet eller i hvert fald med de(n), hvis tjenstgøring kunne tænkes at blive berørt. På denne baggrund kan vi undskylde en eventuel uanstændighed fra (C's) side.

...«

Med skrivelse af 10. maj 1979 sendte jeg ... advokat (A) kopi af den nu modtagne udtalelse, og (A) fremsatte i skrivelse af 21. maj 1979 til mig yderligere bemærkninger.

... (Jeg) anmodede ... i skrivelse af 11. december 1979 advokat (A) om fra (B) at indhente hans bemærkninger til spørgsmålet om, på hvilket tidspunkt

det blev klart for ham, at ekstraturen skulle afgå fra København kl. (ca.) 23.30 og ikke kl. 23.45.

Ovenfor ... har jeg omtalt (A's) besvarelse af min anmodning ved skrivelse af 18. januar 1980.

I skrivelse af 13. februar 1980 anmodede jeg ... direktoratet for statens skibstilsyn om udlån af tilsynets akter vedrørende spørgsmålet om tjenestetider for mandskabet, herunder skibsmaskincheferne på Øresundsflyvebådene. Jeg anmodede endvidere om at modtage oplysninger om, hvad der siden 1977 var sket med hensyn til spørgsmålet om tjenestetiderne for mandskabet, herunder skibsmaskincheferne (for så vidt direktoratet havde været impliceret heri).

I skrivelsen til direktoratet for statens skibstilsyn anførte jeg videre følgende:

»...

Idet jeg henviser til advokat (A's) skrivelse af 20. september 1977 og direktoratets svar herpå af 11. oktober 1977 skal jeg bemærke, at det - så vidt jeg kan vurdere på det foreliggende grundlag - forekommer rigtigt at betegne den oplyste tjenestetilrettelæggelse for skibsmaskincheferne (noget over 50 pct. af vagterne på over 12 timer) som en *klar* tilsidesættelse af fartcertifikatbestemmelsernes 12 timersregel («... normalt ikke over 12 timer»). Jeg vil sætte pris på at modtage direktoratets bemærkninger hertil.

Som anført i fartcertifikatet, er statens skibstilsyns påtegning angående skibets bemanning m. v. (herunder 12 timersreglen) fastsat i henhold til skibsbemandslovens § 8. Efter bemandslovens § 44, stk. 2, straffes overtrædelse af loven eller »de i dens medfør udstedte forskrifter« med bøde.

Under henvisning hertil anmoder jeg direktoratet om en udtalelse - eventuelt efter drøftelse med industriministeriet - om, hvem ansvaret for overholdelse af bemandsloven og forskrifter i henhold hertil (herunder bl. a. fartcertifikaternes tjenestetidsregler, f. eks. den heromhandlede 12 timersregel) må antages at påhvile (rederiet og/eller skibsføreren).

Jeg udbeder mig i tilslutning hertil oplysning om direktoratets opfattelse af, hvorvidt en skibsfører efter omstændighederne vil kunne være *berettiget* til (uden derved at begå tjenesteforseelse) at nægte at udføre en sejlads, når et besætningsmedlem, f. eks. maskinchefen, derved får en sammenhængende tjenestetid, der sammenholdt med hans øvrige tjenestetider (i de sidste uger eller måneder) betegner en overtrædelse af fartcertifikatets 12 timersregel.

...«

I skrivelse af 7. marts 1980 oplyste direktoratet for statens skibstilsyn, at direktoratet ikke efter direktoratets skrivelse af 11. oktober 1977 til advokat (A) havde foretaget ekspeditioner med relation til spørgsmålet om tjenestetiderne på Øresundsflyvebådene.

Direktoratet anførte videre følgende:

»...

Med hensyn til spørgsmålet om den for de enkelte besætningsmedlemmer fastsatte højeste tjenestetid, der er en integreret del af den fastsættelse af »LØBERENS«s bemanning, der er sket i overensstemmelse med § 8 i lov om skibes bemanning, finder man anledning til at fremhæve, at rederiet og de ansattes organisationer på et møde i direktoratet den 14. april 1976 var enige om tjenestetiden som anført i tjenestetidslisten for april 1976, der er den eneste liste, der har været forelagt direktoratet. I praksis måtte dette medføre, at direktoratet godtog den fortolkning af bemandsfastsættelsen, som tjeneste-

listen var udtryk for. I modsat fald måtte direktoratets skøn umiddelbart forventes underkendt ved, at parterne indbragte spørgsmålet for bemandingsnævnet. Der henvises herved til det i direktoratets førnævnte skrivelse af 11. oktober 1977 anførte.

Den omstændighed, at over 50 pct. af tjenesteperioderne viste sig at være længere end 12 timer, er imidlertid klart i modstrid med bemandingsfastsættelsens krav om, at »en enkelt tjenesteperiode *normalt* ikke må overstige 12 timer«. Såfremt der ikke, som parterne gav udtryk for over for direktoratet, var tale om et enkeltstående tilfælde, ville det have været rigtigst, at rederiet havde anmodet om ændring af bemandingsfastsættelsen, hvorefter direktoratet ville have optaget forhandling med de berørte parter med henblik på en ændret formulering inden for den anden hidtil ikke fravegne begrænsning på 56 tjenestetimer på 7 døgn, samt sømandslovens § 57, der ikke kan fraviges.

Ansvar for overholdelse af bemandingslovens regler, herunder bemandingsfastsættelser i medfør af lovens § 8, påhviler i henhold til domspraksis på området skibets fører samt i det omfang, han er vidende herom, tillige skibets reder.

I bemandingsfastsættelsen vedrørende »LØBEREN« er anført ordet *normalt*, for at give mulighed for en rimelig fleksibel afvikling af tjenesten, f. eks. ved pludseligt opståede ekstrature. Dette åbner mulighed for udøvelse af et vist skøn over tjenestetidens længde.

Dette skøn udøves primært af rederiet ved udfærdigelse af den månedlige tjenestetidsliste, og rederiet vil efter direktoratets opfattelse kunne drages til ansvar, såfremt listen ikke opfylder bemandingsfastsættelsens krav.

Uanset at skibsføreren på grund af de særlige arbejdsforhold i færgefart til en vis grad må forlade sig på rederiets ovennævnte skøn, er det direktoratets opfattelse, at skibsføreren som direkte ansvarlig for et skibs bemanning er forpligtet til at udøve et selvstændigt skøn i det omfang, hans kendskab til de enkelte besætningsmedlemmers forudgående tjenestetid gør det muligt.

Efter direktoratets opfattelse har en skibsfører ikke pligt til at efterkomme et direktiv fra rederiet, såfremt han derved ville komme i strid med en i medfør af lov om skibes bemanning udfærdiget bemandingsansættelse.

...«

V. Konklusion.

1°. Indledende bemærkninger om »Sigtelsen«s og disciplinærafgørelsens form m. v.

Jeg finder indledningsvis at burde fremhæve, at det såvel i forhold til (B) som med henblik på disciplinærafgørelsens efterfølgende bedømmelse må forekomme uheldigt, at afgørelsen - ligesom den til grund liggende »sigtelse« - i hvert fald til dels - er formuleret i meget generelle, upræcise og - som det må forekomme mig - til dels noget »følelsesladede« (næsten »udskældende«) vendinger: »fornuftsstridig«, »uden reel begrundelse«, »ansvarsløst«, »tilspidset situation«, »naturlig forpligtelse til loyalitet« (sigtelsesskrivelsen af 7. juli 1976), »uden reel begrundelse«, »uan-

stændig«, »tilspidset situation«, »egenmægtigt«, »naturlig forpligtelse til loyalitet« (afgørelsesskrivelsen af 31. august 1978).

Der savnes efter min mening en noget klarere beskrivelse af, hvilke tjenesteforseelser (B) »sigtes for« og senere ikendes disciplinærstraf for.

Efter min mening må der lægges vægt på, at styrelser - som det da også er sædvane - i tjenestemandssager i nøgtern og afbalanceret form beskriver, hvad der anses for tjenstemandsforseelse, og begrundet dette.

Manglen på præcision foreligger også med hensyn til valg af disciplinærstraf; (B) er ikendt en »alvorlig misbilligelse« - en sanktionsbetegnelse, som ikke findes i tjenstemandslovens § 24, der hjemler (og sonderer mellem) advarsel og irettesættelse.

II°. Nogle bemærkninger om sagens baggrund og den sammenhæng, hvori den må betragtes.

Det må forekomme mig, at sagens forholdsvis kraftige oplæg har haft sammenhæng med den oprindelige - så vidt jeg skønner - ikke urimeligt begrundede mistanke om, at (B's) handlemåde var udtryk for (B's) chikanøse bestræbelser, i samarbejde med andre, på at få Dampskibsselskabet Øresunds daværende skibsinspektør fjernet (bl. a. ved at anfægte skibsmaskinchefens tjenestetider), og en herpå baseret opfattelse af, at det nu var nødvendigt ved en forholdsvis stærk reaktionsmåde at få sat en stopper for nogle samarbejdsproblemer.

Resultatet blev imidlertid, at rigtigheden af den ovennævnte misbilligelse ikke kunne godtgøres, jfr. ad 5 og 6 i generaldirektoratets skrivelse af 31. august 1978, og hermed er efter min mening en meget væsentlig del af grundlaget for den alvor, hvormed Dampskibsselskabet Øresund og generaldirektoratet oprindeligt så på sagen, bortfaldet.

Jeg må forstå sagen således, at Dampskibsselskabet Øresund i forbindelse med disciplinærsagens rejsning mente, at der kunne være tvivl om, hvorvidt tjenestetidsplanerne for skibsmaskincheferne var i overensstemmelse med fartcertifikatpåtegningen i henhold til bemandingslovens § 8 - og at dette var baggrunden for det passerede den 14. april 1976: Dampskibsselskabet Øresund anmodede i en skrivelse af denne dato om direktoratet for statens skibstilsyns godkendelse af skibsmaskinchefernes tjenesteliste for april 1976. Skrivelsen blev formentlig afleveret på mødet samme dag mellem direktoratet og Dampskibsselskabet Øresund, og i skrivelse af samme dag (formentlig ved eller umiddelbart efter mødet) meddelte direktoratet, »... at statens skibstilsyn intet har at bemærke til

tjenestens tilrettelæggelse, som man finder ikke strider mod skibstilsynets bemandingsfastsættelse».

Det må fremstå som overordentligt uheldigt, at der ved denne - som det må forekomme - meget forhastede procedure opnåedes godkendelse af en tjenesteliste, der - som direktoratet for statens skibstilsyn senere har givet udtryk for - i virkeligheden var klart i strid med fartcertifikatpåtegningen i henhold til bemandingslovens § 8, og at disciplinærsagen dermed - indtil (B's) advokat ved henvendelse til direktoratet for statens skibstilsyn fik forholdet berigtiget - kom til at hvile på et til dels urigtigt grundlag.

Efter at det nu er bragt på det rene, at de omhandlede tjenestelister for skibsmaskincheferne var i klar strid med fartcertifikatpåtegningen i henhold til bemandingslovens § 8, er sagen mod (B) kommet til at foreligge i en anden sammenhæng end forudsat ved sagens rejsning. Det er for så vidt forståeligt, om (B) finder det svært at acceptere den forholdsvis kraftige reaktion over for ham i anledning af hans - ganske vist i sin form kritisable - »udskiftning« af skibsmaskinchefen i overensstemmelse med fartcertifikatpåtegningens bestemmelser - samtidig med, at det er klarlagt, at Dampskibsselskabet Øresund gennem længere tid har arbejdet med tjenesteplaner for skibsmaskincheferne, der ikke var stemmende med den nævnte bestemmelse.

III°. Spørgsmålet, om der forelå grundlag for ikendelse af disciplinærstraf, dvs. spørgsmålet, om (B) havde begået »tjenesteforseelse« i tjenestemandenslovens forstand.

A. (B's) afgørelse om afløsning af (C).

1. Af det, der er anført ovenfor i afsnit II, fremgår det, at der på tidspunktet for hændelsen den 8. april 1976 (bl. a.) gjaldt følgende bestemmelser om tjenestetider m. v. for skibsmaskinchefer på H/S »Løberen«:

a) Efter sømandslovens § 57, stk. 1, måtte (må) tiden mellem to på hinanden følgende hvileperioder ikke overstige 16 timer, dvs. at en tjenesteperiode ikke måtte (må) overstige 16 timer.

Efter sømandslovens § 66, nr. 2, litra a, straffes skibsførere med bøde - medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning - hvis han anvender nogen til arbejde i strid med bestemmelsen i sømandslovens § 57.

b) Efter fartcertifikatet, jfr. bemandingslovens § 8, for H/S »Løberen« måtte en tjenesteperiode normalt ikke overstige 12 timer.

Efter bemandingslovens § 44, stk. 2, straffes overtrædelse af loven eller »de i dens medfør udstedte forskrifter« med bøde.

Ansvar for overtrædelse af bemandingslovens regler, herunder bemandingsfastsættelserne i henhold til lovens § 8, påhviler skibets fører (eventuelt også skibets reder), jfr. direktoratet for statens skibstilsyns udtalelse af 17. marts 1980.

2. Om afgangstider fra København af reservebåde var det den 11. marts 1976 bestemt af Dampskibsselskabet Øresund, at afgang skulle ske fra København senest kl. 23.30.

Af det, der er anført ovenfor, fremgår det imidlertid, at det også efter den 11. marts 1976 og forud for den 8. april 1976 forekom, at reservebåde havde afgang senere end kl. 23.30. Den 6. april 1976 afgik en reservebåd således kl. 23.50, og den 7. april 1976 afgik en reservebåd kl. 23.45. Ved den sidstnævnte tur blev skibsmaskinchefen, der havde planlagt tjeneste fra kl. 10.15 til kl. 01.30, afløst.

3. Tjenesteperioderne for skibsmaskinchefer i tjenestelisten for H/S »Løberen« for april måned 1976 indeholdt tjenesteperioder, der for over 50 pct.s vedkommende var på over 12 timer. Nogenlunde det samme var tilfældet i månederne januar, februar og marts 1976.

Specielt for skibsmaskinchef (C) var forholdet det, at han i april måned 1976 havde 8 vagter ud af i alt 14 vagter, der var på over 12 timer.

Direktoratet for statens skibstilsyn har i skrivelsen af 7. marts 1980 udtalt, at de i april måned 1976 fastsatte tjenesteperioder efter direktoratets opfattelse er i klar modstrid med bemandingsfastsættelsens krav om, at en enkelt tjenesteperiode normalt ikke må overstige 12 timer.

Jeg er enig i den opfattelse, som direktoratet for statens skibstilsyn har givet udtryk for.

4. Det spørgsmål, der foreligger til min bedømmelse, er navnlig, om (B) ved sin afgørelse om, at (C) skulle forlade skibet og erstattes med en anden skibsmaskinchef, gjorde sig skyldig i en tjenesteforseelse. Bedømmelsen af dette spørgsmål må efter min mening tage udgangspunkt i, at det må antages, at det påhvilede (B) at gennemføre sejladsene på grundlag af de foreliggende tjenesteplaner, medmindre der forelå særlige grunde til at fravige disse.

I forbindelse hermed foreligger i sagen 2 spørgsmål:

1° Var (B) beføjet til at kræve afløsning af (C), fordi der ellers var en betragtelig risiko for overtrædelse af tjenestetidsreglen i sømandslovens § 57, stk. 1?

2° Var (B) beføjet til at kræve afløsning af (C) med den begrundelse, at der ellers ville foreligge en overtrædelse af fartcertifikatets tjenestetidsregler?

ad 1°.

Afgørende for bedømmelsen af dette spørgsmål er, hvilken risiko (B) måtte anse, at der var for, at der skete en overtrædelse af 16 timersreglen, ved at (C) fortsatte sin tjeneste. Risikoens størrelse måtte naturligvis være afhængig af, hvilket afgangstidspunkt (B) måtte påregne, at »Løberen« fik ved ekstraturen (kl. 23.30 eller kl. 23.45).

Som det fremgår af det, der er anført ovenfor, foreligger der forskellige oplysninger om, på hvilket tidspunkt ekstraturen påregnedes at afgå.

I skrivelsen af 9. september 1976 oplyste Dampskibsselskabet Øresund generaldirektoratet for statsbanerne om, at ekstraturen var *berammet* til kl. 23.30.

Der foreligger ikke skriftligt materiale, der bekræfter denne oplysning.

Rigtigheden af Dampskibsselskabet Øresunds oplysning støttes af, at der ved skrivelsen af 11. marts 1976 fra driftsafdelingen til færgeekspeditionen var bestemt, at seneste afgangstidspunkt for danske reservebåde fra København var senest kl. 23.30.

Imidlertid foreligger der som anført ovenfor oplysninger om, at det også efter den 11. marts 1976 og forud for den 8. april 1976 forekom, at afgangstidspunktet var senere (jfr. i øvrigt styrmand (D's) forklaring til auditøren den 1. april 1977 ovenfor).

Afgørende for bedømmelsen af det rejste spørgsmål er imidlertid som nævnt, på hvilket tidspunkt (B) - efter de oplysninger, han havde modtaget - måtte påregne, at afgangstidspunktet blev.

Som det fremgår af det, der er anført ovenfor, har (B) såvel under afhøringen som under forhøret oplyst, at det var meddelt ham, at ekstraturen måtte påregnes at afgå kl. 23.45. (B) har fastholdt denne forklaring i anledning af min skrivelse af 11. december 1979 til advokat (A).

(B's) forklaring støttes af (D's) forklaring under auditørens forhør. (D) oplyste her, at han i færgeekspeditionen havde fået oplyst, at der forventede-

des afgang kl. 23.45. Efter min mening må forklaringen af (D) - som den, der var den umiddelbare modtager af den omtalte oplysning - tillægges en særlig væsentlig betydning.

(C) har oplyst, at han ikke har hørt om andet afgangstidspunkt end kl. 23.30. Skibsmaskinchefen ville i øvrigt selv have afvist at sejle, hvis afgangstiden havde været kl. 23.45.

En forklaring fra skibsmaskinchefen på »Springeren« tyder på, at (B) til ham har talt om en afgang kl. 23.30.

Auditøren anførte i indstillingen af 26. maj 1978, at han »finder det ubetænkeligt at lægge til grund, at ekstraturen var påregnet til at finde sted senest kl. 23.30«.

Generaldirektoratet for statsbanerne anførte i skrivelsen af 31. august 1978, at (B) muligvis først på aftenen den 8. april 1976 regnede med en ekstratur med afgang kl. 23.45, men at han utvivlsomt kl. 22, da han underrettede (C) om afløsningen, og i hvert fald senest på tidspunktet for afløsningen kl. 23.10-23.15 var klar over, at ekstraturen kunne gennemføres uden overskridelse af (C's) tjenestetid. Af generaldirektoratets skrivelse fremgår det, at generaldirektoratet herved sigtede til 16 timersreglen.

Rækkevidden af auditørens antagelse i indstillingen af 26. maj 1978 på grundlag af de afgivne forklaringer om afgangstidspunktet for ekstraturen kan efter min opfattelse give anledning til en vis tvivl. Jeg må imidlertid forstå auditørens indstilling således, at han ikke har taget udtrykkelig stilling til spørgsmålet om, på hvilket tidspunkt (B) måtte påregne, at ekstraturen skulle afgang.

Også rækkevidden af generaldirektoratets antagelse i skrivelsen af 31. august 1978 om afgangstidspunktet for ekstraturen kan efter min opfattelse give anledning til en vis tvivl. Jeg må imidlertid forstå generaldirektoratets skrivelse således, at generaldirektoratet har fundet at kunne lægge til grund, at (B) på de anførte tidspunkter vidste, at ekstraturen skulle afgang kl. 23.30.

(B) har som anført ovenfor i anledning af min skrivelse af 11. december 1979 oplyst, at han først umiddelbart forud for kl. 23.30 - dvs. på et tidspunkt, hvor afløsningen af (C) var gennemført - blev opmærksom på, at ekstraturen skulle afgang kl. 23.30. (B) har givet udtryk for den opfattelse, at afgangstidspunktet blev rykket frem til kl. 23.30, efter at der var rejst spørgsmål om, hvorvidt (C's) tjenestetid kunne holdes inden for 16 timer.

På det foreliggende grundlag - hvor der savnes præcise forklaringer om, hvornår og af hvem (B) fik oplysning om forventet afgang på det tidspunkt, da afgangen faktisk skete - forekommer det mig betænkeligt at tilsidesætte (B's) forklaring om, at han først umiddelbart før afgang kl. 23.30 blev gjort bekendt med dette afgangstidspunkt - modsat kl. 23.45.

Jeg finder således ikke, at der på det foreliggende grundlag er tilstrækkeligt holdepunkt for generaldirektoratets antagelse om, at (B) utvivlsomt kl. 22.00 og i hvert fald kl. 23.10-23.15 vidste, at afgangstidspunktet var kl. 23.30. Jeg bemærker herved, at der ikke i det foreliggende materiale ses at være oplysninger om, at særlige meddelelser om afgangstidspunktet skulle være givet til (B) kl. 22.00/23.10-15.

Som sagen foreligger oplyst, finder jeg herefter, at bedømmelsen af spørgsmålet om, hvilken risiko der var for, at der ved (C's) fortsatte tjeneste skete en overtrædelse af 16 timersreglen, bevismæssigt må lægges til grund, at (B) på tidspunktet for sin afgørelse om, at (C) skulle afløses, og gennemtvindingen af afgørelsen, påregnede, at afgangens skulle ske kl. 23.45.

Om den tid, der faktisk medgik til gennemførelsen af ekstraturen, foreligger der følgende oplysninger:

H/S »Løberen« afgik fra København kl. 23.33, og fartøjet må antages at have været i København kort tid før kl. 01.00. Til afrigning anvendes ifølge det oplyste normalt ca. 40 minutter - somme tider mere, somme tider mindre. Skibsmaskinchef (G) anvendte den 8. april 1976 faktisk 1 time, idet han afsluttede sin tjeneste kl. 2.00.

Når det lægges til grund, at (B) på tidspunktet for beslutningen om, at (C) skulle afløses, og på tidspunktet for gennemtvindingen af beslutningen regnede med afgangstidspunkt kl. 23.45, måtte han herefter regne med, at H/S »Løberen« ville kunne forventes at være i København kl. ca. 1.15, således at (C) herefter havde ca. 30 minutter til afrigning.

Efter de oplysninger, der foreligger om den tid, der normalt anvendes til afrigning, må det herefter - vel også selv om der måske efter omstændighederne kunne ske en vis afkortning af afrigningstjenesten ved assistance f. eks. fra andre besætningsmedlemmer - efter min opfattelse antages, at der med kl. 23.45 som afgangstidspunkt måtte påregnes at være en ikke helt ubetydelig risiko for overskridelse af 16 timersreglen. (Jeg henviser herved også til (C's) egen oplysning om, at han selv ville have undladt at deltage i en ekstratur med afgangstid kl. 23.45, og til det oplyste om, at afløsning med den begrundelse, at 16 timers-reglen ikke ville

kunne overholdes, ikke var helt ukendt (som nævnt ovenfor var en afløsning gennemført aftenen forinden)).

Jeg bemærker herved, at (B) - som tidligere berørt - var strafferetligt ansvarlig efter sømandslovens § 66, nr. 2, jfr. § 57, stk. 1, for overholdelse af 16 timers-reglen, og at dette ansvar også omfattede uagtsomt forhold.

Allerede på baggrund af det ovenfor anførte er det efter min opfattelse betænkeligt at anse (B's) beslutning om afløsning af (C) for en tjenesteforseelse.

ad 2°.

Ved bedømmelsen af dette spørgsmål er det for så vidt uden større betydning, om (B) måtte regne med afgangstidspunkt kl. 23.30 eller 23.45, idet der under alle omstændigheder var tale om en væsentlig overskridelse af fartcertifikatets 12 timersregel.

En enkeltstående tilsidesættelse af fartcertifikatets 12 timers-regel ville ikke i sig selv indebære nogen tilsidesættelse af certifikatets tjenestetidsregler, idet denne regel alene gik ud på, at tjenestetiden normalt ikke måtte overstige 12 timer.

Den betragtning, (B) har gjort gældende, er imidlertid den, at (C's) tjenestetidsplan for den indeværende måned (og for tidligere måneder) var i strid med fartcertifikatets 12 timersregel, idet (C) igennem længere tid havde haft tjenesteperioder af mere end 12 timers varighed i et sådant omfang, at tjenestetidsplanen måtte anses for uforenelig med fartcertifikatet.

Efter de foreliggende oplysninger må det efter min opfattelse lægges til grund, at (B's) betragtning var rigtig.

Jeg henviser herved

til det, der er anført ovenfor om, at (C's) tjeneste i april måned 1976 (såvel forud for som efter den 8. april 1976) indeholdt vagter, der oversteg 12 timer (8 vagter af i alt 14 vagter),

til det, der er oplyst ovenfor om, at mere end 50 pct. af de samlede vagter for skibsmaskinchefer i månederne januar, februar, marts og april 1976 var på over 12 timer, og

til det, direktoratet for statens skibstilsyn har anført i skrivelsen af 7. marts 1980 om, at denne overskridelse må antages at være i klar modstrid med fartcertifikatets tjenestetidsbestemmelser.

Jeg finder herefter at måtte lægge til grund, at den fastlagte tjenesteplan bl. a. for (C) var ulovlig (stridende mod fartcertifikatet), og at ulovligheden var så klar, at (C) var berettiget til at tilsidesætte den tjenesteforskrift, som planen var udtryk for.

I forbindelse med det anførte henviser jeg til det, der er anført hos Poul Andersen: Dansk forvaltningsret (5. udgave, 1965), s. 192 ff., navnlig s. 175-176, om tjenestemænds ret og pligt til at undlade at efterkomme klart ulovlige tjenestebefalinger.

Jeg bemærker endvidere, at (B) - som tidligere berørt, jfr. ovenfor - var strafferetligt ansvarlig for overholdelse af fartcertifikatets 12 timersregel.

B. Skibsfører (B's) handlemåde i øvrigt.

Idet det herefter må lægges til grund, at det ikke har været en tjenesteforseelse, at (B) besluttede, at (C) skulle afløses, tilbagestår alene spørgsmålet, om (B) i forbindelse med afløsningen har anvendt fremgangsmåder, der anses for »tjenesteforseelse« i tjenestemandsløvens forstand.

Generaldirektoratet for statsbanerne har om (B's) handlemåde i afgørelsen af 31. august 1978 navnlig lagt vægt på to forhold:

- 1) Under den omtalte radiosamtale med skibsfører (F) anvendte (B) et ordvalg, der var provokatorisk over for (C).
- 2) (B) havde ikke på et så tidligt tidspunkt som muligt (og rimeligt) orienteret (C) om, at han agtede at lade ham afløse og i forbindelse hermed drøftet eventuelle konsekvenser heraf (jfr. herved navnlig generaldirektoratets skrivelse til mig af 4. maj 1979).

ad 1.

Ovenfor s. 431 har jeg gengivet de oplysninger, der foreligger om radiosamtalen den 8. april 1976 kl. ca. 18.00 mellem (B) og (E).

Jeg har ingen bemærkninger til, at generaldirektoratet for statsbanerne under tjenestemandssagen har fundet at måtte lægge til grund, at radiosamtalen blev ført, og at (B) under samtalen anvendte et ordvalg, der var provokatorisk over for (C).

Jeg kan være enig med generaldirektoratet i, at (B) herved har optrådt kritisabelt (og for så vidt på en måde, der kunne begrunde en »ufornet« påtale/tilrettevisning), men jeg finder ikke, at der er tilstrækkeligt grundlag

for at anse et enkeltstående forhold af denne art for en »tjenesteforfeelse« i tjenestemandslovens forstand.

ad 2.

Med hensyn til dette forhold - (B's) orientering m. v. af (C) - foreligger der noget forskellige oplysninger om, hvornår og af hvem (C) blev orienteret om, at han skulle afløses. Ovenfor har jeg kort gengivet de oplysninger, der foreligger herom.

Generaldirektoratet har i skrivelsen af 31. august 1978 lagt til grund,

at (B) først kl. ca. 22.00 underrettede (C) om, at han agtede at lade (C) afløse,

at (B) forud for kl. 22.00 havde drøftet spørgsmålet om ekstratur og afløsning med andre, og

at (B), da afløsningen skulle gennemføres, undlod nærmere at drøfte spørgsmålet med (C).

Efter de afgivne forklaringer finder jeg, at det må henstå som noget usikkert, af hvem og på hvilket tidspunkt (C) modtog underretning dels om, at en ekstratur var planlagt, dels om, at (B) agtede at lade ham afløse på denne tur. Jeg henviser hertil bl. a. til, at (C) i skrivelsen af 10. april 1976 oplyste, at han blev orienteret om ekstraturen kl. ca. 20.00, men at han under forhøret den 9. februar 1977 oplyste, at han først hørte om ekstraturen omkring kl. 22.00.

Efter de afgivne forklaringer, jfr. herved også det, der er anført ovenfor om radiosamtalen kl. ca. 18.00, finder jeg imidlertid, at der har foreligget tilstrækkeligt grundlag for generaldirektoratet for statsbanernes opfattelse, hvorefter (B) ikke på et tilstrækkeligt tidligt tidspunkt direkte orienterede (C) om, at han ved en planlagt ekstratur agtede at lade (C) afløse. Jeg lægger herved til grund, at (B) omkring kl. 18.00 var bekendt med, at der skulle sejles en ekstratur, og at han i hvert faldt først betydeligt senere omtalte dette forhold (direkte) over for (C).

Jeg finder ikke at have tilstrækkeligt grundlag for at kritisere generaldirektoratets opfattelse, hvorefter (B) herved har begået en »tjenesteforfeelse«.

Jeg finder ikke at burde gå ind på spørgsmålet, om den ovennævnte tjenesteforfeelse med rimelighed kan begrunde en egentlig disciplinærstraf, og - i bekræftende fald - det endnu mere tvivlsomme spørgsmål, om den

begrunder den disciplinærstraf (m. v.), som faktisk er anvendt, jfr. herved min henstilling nedenfor i afsnit V°.

Således som sagen foreligger oplyst, må det lægges til grund, at (B) flere gange over for Dampskibsselskabet Øresund har gjort gældende - efter min mening med rette - at tjenestetidsplanerne for skibsmaskincheferne var i strid med fartcertifikatpåtegningen i henhold til bemandingslovens § 8. Det kan altså ikke bebrejdes (B), at han først ved afløsningen af (C) søger at »gennemføre« sin opfattelse af denne bestemmelse. - Således som sagen foreligger for mig, finder jeg ikke at burde gå ind på, om det i sig selv er en tjenesteforseelse, at (B) ikke på et tidligere tidspunkt, f. eks. i forbindelse med den seneste månedsplans fremkomst, havde adviseret Dampskibsselskabet Øresund om, at han agtede at nægte at gennemføre sejladsen, der indebar overtrædelse af fartcertifikatpåtegningen i henhold til bemandingslovens § 8.

IV°. Spørgsmålet om, hvem der burde have foretaget afhøringerne.

Advokat (A) har, som anført ovenfor, givet udtryk for den opfattelse, at det var ukorrekt at lade skibsinspektør (F) foretage de indledende afhøringer, under hensyn til, at der var fremsat påstande om, at (B's) optræden skulle være led i chikane mod (F).

Således som sagen foreligger oplyst, må jeg lægge til grund, at det i almindelighed var (F's) opgave som leder af skibsafdelingen i lignende situationer at foretage indledende afhøringer. Jeg lægger endvidere til grund, at de spørgsmål, der blev stillet under de indledende afhøringer, i det væsentlige var formuleret af generaldirektoratet for statsbanerne (i skrivelse af 6. maj 1976 til direktøren for Dampskibsselskabet Øresund). Endelig lægger jeg til grund, at undersøgelsens hovedformål var at tage stilling til, hvorvidt der var grundlag for at iværksætte en egentlig tjenstlig undersøgelse efter tjenstemandslovens kapitel 4. Jeg henviser endvidere til, at afhøringen af bl. a. (B) ikke blev foretaget af (F).

Uanset det anførte finder jeg, at det havde været rigtigst, om generaldirektoratet for statsbanerne havde draget omsorg for, at alle afhøringerne var blevet foretaget af en anden end (F).

Jeg henviser herved til det, der var gjort gældende bl. a. af (C) om, at (B's) afgørelse og handlemåde den 8. april 1976 var rettet imod (F).

V°.

Jeg har gjort generaldirektoratet bekendt med mine ovenfor anførte betragtninger vedrørende disciplinærsagens behandling og vedrørende disciplinærafgørelsens grundlag og under henvisning hertil henstillet, at

sagen tages op til fornyet behandling under hensyntagen til de nævnte betragtninger.

VI°.

Sagen har givet mig anledning til at udbede mig en udtalelse fra generaldirektoratet om, hvad der nu er foretaget med henblik på at sikre, at tjenestetidsplanerne for skibsmaskincheferne er i overensstemmelse med fartcertifikatets bestemmelser i henhold til bemandingslovens § 8.«

I skrivelse af 27. januar 1981 meddelte generaldirektoratet for statsbanerne følgende til B:

»I skrivelse af 31. august 1978 tildelte generaldirektoratet Dem en alvorlig misbilligelse for tjenstlige forseelser i forbindelse med, at De den 8. april 1976 satte skibsmaskinchef (C) fra tjeneste. I nævnte skrivelse er på siderne 1-2 omtalt hovedpunkterne i handlingsforløbet og på siderne 3-4 anført grundlaget for generaldirektoratets vurdering af det passerede samt afgørelsen i sagen.

I anledning af en klage fra Deres advokat har folketingets ombudsmand derefter behandlet sagen og udarbejdet en redegørelse af 26. september 1980, som er tilsendt DSB med skrivelse af samme dato. Ombudsmanden har i skrивelsen henstillet til generaldirektoratet, at sagen tages op til fornyet behandling under hensyntagen til de betragtninger, som ombudsmanden har anført i redegørelsens konklusion.

Denne henstilling har DSB fulgt, og som følge heraf annulleres det i førstnævnte skrivelse på siderne 3-4 anførte.

På grundlag af det i skrивelsen 31. august 1978, siderne 1-2, og i ombudsmandens redegørelse om handlingsforløbet m. v. anførte har generaldirektoratet ved sagens fornyede behandling lagt til grund,

at det ikke er godtgjort, at Deres handlemåde har været et led i bestræbelser på at få daværende skibsinspektør fjernet,

at der med det af Dem påregnede afgangstidspunkt for ekstraturen (kl. 23.45) var en ikke helt ubetydelig risiko for, at skibsmaskinchef (C's) tjeneste ville medføre overskridelse af 16 timersreglen, og at Deres beslutning om afløsning af skibsmaskinchefen således ikke kan anses for en tjenesteforseelse,

at den fastlagte tjenesteplan for skibsmaskinchefen var stridende mod fartcertifikatet, og at De var berettiget til at tilsidesætte den tjenesteforskrift, som planen var udtryk for,

at De den 8. april 1976 kl. ca. 18.00 førte en radiosamtale med en anden skibsfører om (C's) afløsning på grund af træthed, og at De under samtalen anvendte et ordvalg, der var provokatorisk over for skibsmaskinchefen, og herved optrådte kritisabelt og for så vidt på en måde, der kunne begrunde en »uformel« påtale, samt

at De ikke på et tilstrækkeligt tidligt tidspunkt direkte orienterede (C) om, at De ved en planlagt ekstratur agtede at lade ham afløse, og herved begik en tjenesteforseelse.

Deres handlemåde over for (C) har været i strid med de krav om samarbejdsvilje og hensynsfuldhed over for andre medarbejdere, som DSB naturligt må stille til en skibsfører.

På denne baggrund finder generaldirektoratet, at den fastslåede tjenestefor-
seelse med rimelighed kan begrunde en egentlig disciplinærstraf, men under
hensyn til det tidsrum, der er forløbet, siden hændelsen fandt sted, har gene-
raldirektoratet ment at kunne undlade at foretage videre i sagen.

...

D/S Øresund har i forbindelse med den fornyede behandling af sagen oplyst,
at rederiet fra 1. juni 1977 har ændret tjenestetidsplanerne for skibsmaskin-
cheferne, således at disse er i overensstemmelse med fartcertifikatbestem-
melserne.

Tjenestetiden holdes herefter inden for 12 timer, ligesom tjenesten er lagt i
rammer, så gældende regler med hensyn til hviletid mellem to på hinanden
følgende vagter overholdes.«

Jeg modtog en genpart af generaldirektoratets skrivelse til skibsfører B.

I skrivelse af 29. januar 1981 meddelte jeg generaldirektoratet, at jeg
havde taget det oplyste til efterretning.