

(eksempelvis ved de anmærkninger der gives i form af "non-conformities"), giver således ikke hjemmel for at inddrage rederiets ISM-certifikater. Søfartsstyrelsens hjemmel til at inddrage ISM-certifikateme forudsætter således konkrete krav, der kvalificeres som grov afvigelse i forbindelse med foretagne audits, hvilket ikke har været tilfældet i 2006 til dato.

Dette er i øvrigt i overensstemmelse med de krav til proportionalitet, der følger af de almindelige forvaltningsretlige principper samt EU-implementeringsforordning, jf. klageskriftet side 9. Søfartsstyrelsen har haft fokus på overvågning, kontrol og ultimative sanktioner og har hverken ved kvalificerede anmærkninger eller på anden vis givet konkrete og konsekvente pålæg, som rederiet har kunnet henholde sig til, dels for at kende de præcise forudsætninger for certifikaternes opretholdelse, dels konditionerne for i givet fald at generhverve ISM-certifikaterne.

Indklagede Søfartsstyrelsen har i påstandsdokument af 27. april 2007 anført følgende:

Den indklagede afgørelse

Det, der foreligger til prøvelse, er den indklagede afgørelse af 12. marts 2007. Af afgørelsens ordlyd (side 29 sidste afsnit) fremgår det, at årsagen til tilbagekaldelsen er, at rederiet efter Søfartsstyrelsens vurdering ikke har foretaget en effektiv og systematisk implementering af ISM-kodens krav,

Efter Søfartsstyrelsens gennemgang af klageskriftet og replikken, er det fortsat Søfartsstyrelsens vurdering, at der ikke er foretaget en effektiv og systematisk implementering af ISM-kodens krav, hvorfor afgørelsen af 12. marts 2007 bør opretholdes med den virkning, at rederiets Document of Compliance (overensstemmelsesdokument) samt Safety Management Certificates (certifikater for sikker skibsdrift) for hver af rederiets 13 skibe inddrages.

Søfartsstyrelsen skal efter ISM-kodens punkt 1.1.10 og 13.5 inddrage overensstemmelsesdokumentet og certifikater for sikker skibsdrift i tilfælde af en grov afvigelse. Som grov afvigelse anses også det forhold, at et krav i henhold til koden ikke er gennemført effektivt og systematisk.

Det er i ISM-kodens punkt 13.5 og 13.9 udtrykkelig reguleret, at der skal ske tilbagekaldelse ved bevis for grov afvigelse, og sanktionen heroverfor er således fastsat i selve ISM-koden. Et sådant forhold kan derfor ikke afgøres ved en anden sanktion, f.eks. ved en bøde.

Koden indeholder ingen krav om, at der skal foreligge groft bebrejdelseværdige forhold, før en tilbagekaldelse kan finde sted, ligesom andet led i definitionen af grov afvigelse - manglende systematisk og effektiv indførelse af krav i henhold til koden - ikke forudsætter, at der foreligger en akut trussel for sikkerheden, som kræver øjeblikkelig indgriben.

Anbringender

Det gøres gældende, at den af Søfartsstyrelsen truffe afgørelse har fornøden hjemmel, at den af Søfartsstyrelsen truffe afgørelse er materielt rigtig, at der er ført det fornødne bevis herfor, og at det af Søfartsstyrelsen i den forbindelse udøvede skøn er sagligt og velbegrunder, hvorfor ankenævnet ikke har grundlag for at tilsidesætte Søfartsstyrelsens afgørelse. Afgørelsen må derfor stadfæstes.

Det udgør ifølge ISM-kodens punkt 1.2.3.1 desuden et selvstændigt brud på ISM-koden, såfremt sikkerhedsstyringen ikke sikrer, at obligatoriske regler og bestemmelser overholdes.

Dette støttes også af, at det følger af IMO's vejledning (bilag B), punkt 3.2.1, at det er en sikker indikator for manglende overholdelse af ISM-koden, at det konstateres, at et rederi og dets skibe ikke opfylder IMO's konventioner, som er bindende regler eller overholder standarder og koder anbefalet af IMO, Søfartsstyrelsen eller Bureau Veritas.

Med hensyn til bevisbyrden bemærkes, at ISM-kodens udgangspunkt er, at bevisbyrden for grov afvigelse - og dermed grundlaget for tilbagekaldelse - påhviler Søfartsstyrelsen. Dette udgangspunkt må imidlertid fraviges, når der som hér er tale om fornyelse af certifikater, idet det påhviler rederiet at godtgøre, at betingelserne for fornyelse er opfyldt. Dette er netop baggrunden for, at overensstemmelsesdokumenter og certifikater kun må udstedes med begrænset gyldighed, højst fem år.

Det gøres gældende, at bedømmelsen af, om ISM-kodens krav er overholdt, skal foretages på grundlag af de objektivt konstaterbare forhold og uden hensyn til "skyld", at rederiet i det hele bærer risikoen for, at krav i henhold til ISM-koden er effektivt og systematisk gennemført og at det ikke er relevant for denne bedømmelse, hvorfor dette ikke er sket.

Der er ikke grundlag for som anført i klagen, side 11, at stille "skærpede krav til Søfartsstyrelsens beviser" eller at lægge vægt på eventuelle beviser for subjektive forhold.

Det indgår således ikke - i modsætning til, hvad der er anført i klagen side 11. - i Ankenævnets prøvelse, hvorvidt rederiet har haft "*nogen hensigt til at undslå sig de forpligtelser, man har i sikkerhedsmæssig henseende*".

Det taler for stadfæstelse af Søfartsstyrelsens afgørelse, at rederiet gennem den meget lange forudgående proces, hvor Bureau Veritas gentagne gange har anbefalet tilbagekaldelse, uden at Søfartsstyrelsen har fundet, at der var fuldt tilstrækkeligt bevis herfor, har haft al mulig opfordring og anledning til effektivt at rette op på forholdene. Dette har rederiet imidlertid enten ikke formået eller ikke ønsket at prioritere tilstrækkeligt.

For stadfæstelse taler også, at manglen på sikkerhedskultur i rederiet fører til større risiko for arbejdsulykker samt vanskelige - og til tider farlige - arbejdsforhold for besætningerne på rederiets skibe, og at rederiet ikke ses at have prioriteret understøttelsen af besætningerne i ISM-arbejdet tilstrækkeligt.

Det for Ankenævnets afgørelse relevante er således, at afgørelsen har fornøden hjemmel, at Søfartsstyrelsen har ført det fornødne bevis for de objektive forhold, samt at den hviler på et sagligt og velbegrundet skøn.

Allerede som følge af, at disse krav er opfyldt, må Søfartsstyrelsens afgørelse stadfæstes.

Endvidere gøres det gældende, at den af Søfartsstyrelsen trufne afgørelse er i overensstemmelse med det af regeringen i handlingsplanen tilkendegivne ønske om stramning af håndhævelsen af sikkerhedsregler mv. over for rederier, der som klageren "har konstaterede gentagne vanskeligheder med at overholde gældende regler", og at denne stramning og de bagved liggende hensyn nu er godkendt af lovgiver med vedtagelsen af lovændringen den 22. marts 2007.

Desuden gøres det gældende, at det forhold, at det (u)forholdsmæssigt store antal PSC-tilbageholdelser af klagerens skibe giver anledning til international påtale, f.eks. i IMO's auditering af Danmark som søfartsnation, og således udgør en afvigelse fra - og dermed en trussel mod - Danmarks status som førsteklasses søfartsnation, også må indgå ved bevisvurderingen, at det understreger behovet for, at den trufne afgørelse skal være effektiv, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen samt have en afskrækkende virkning, jf. også direktivets artikel 9, og at det således også taler for stadfæstelse af den indklagede afgørelse.

Det gøres endelig gældende, at rederiet ikke har dokumenteret, at rederiet efterfølgende skulle have levet op til ISM-kodens krav om effektiv og systematisk implementering af rederiets sikkerhedsstyringssystem.

Ankenævnets afgørelse og begrundelse herfor:

4 af nævnets medlemmer voterer for at stadfæste Søfartsstyrelsens afgørelse. Disse medlemmer har anført følgende:

Den Internationale Kode for Sikker Drift af Skibe og Forebyggelse af Forurening (International Safety Management-koden) (ISM-koden), der er hjemmelsgrundlaget for Søfartsstyrelsens afgørelse af 12. marts 2007, er udarbejdet af FN's søfartsorganisation IMO, og er obligatorisk for passager og lastskibe med en bruttotonnage på 500 og derover. Koden blev inkorporeret i dansk ret, jf. Søfartsstyrelsens Meddelelser B, kapitel IX i 2002.

Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 336/2006 af 15. februar 2006 om gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i Fællesskabet, blev ISM-koden, der var optrykt som bilag til forordningen, gjort direkte anvendelig i EU landene med virkning fra tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende, hvilket skete den 4. marts 2006. Formålet med forordningen var at tilvejebringe forbedringer inden for sikkerhedsstyring og sikker drift af skibe samt forebyggelse af forurening fra skibe, ved at sikre, at rederier, der driver sådanne skibe, opfylder ISM-koden, idet de pågældende rederier skulle indføre og gennemføre systemer for skibs- og landbaseret sikkerhedsstyring og vedligeholde dem korrekt. Medlemsstaterne skal sikre, at forordningens bestemmelser overholdes af alle rederier, hvis skibe er omfattet af forordningen, ligesom medlemsstaterne skal fastsætte de sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af forordningen. Sanktionerne skal ifølge forordningen være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Bestemmelser i koden, som specielt må anses for at være relevante i forbindelse med sagens afgørelse, har følgende ordlyd:

- 1.1.4: ved "sikkerhedsstyringssystem (SMS)" forstås et struktureret og dokumenteret system, der sætter rederiets personale i stand til effektivt at gennemføre rederiets sikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitik.
- 1.1.8: ved "bemærkning" forstås en konstatering af fakta under en audit, som er underbygget af objektive beviser.
- 1.1.9: Ved "afvigelse" forstås en observeret situation, hvor det fremgår af de objektive beviser, at et specificeret krav ikke er opfyldt.
- 1.1.10: Ved "grov afvigelse" forstås en påviselig fravigelse, som udgør en alvorlig trussel for mandskabets eller skibets sikkerhed eller en alvorlig fare for miljøet, og som kræver øjeblikkelig afhjælpning; udtrykket omfatter også det forhold, at et krav i henhold til denne kode ikke er gennemført effektivt og systematisk.
- 1.2.1: Målsætningerne med koden er at tilvejebringe sikkerhed til søs, at forebygge legemlig skade og tab af menneskeliv, og at undgå skade på miljøet.
- 1.2.3: Sikkerhedsstyringen skal sikre at obligatoriske regler og bestemmelser overholdes, og at relevante koder, retningslinjer og standarder anbefalet af organisationen, administrationer, klassifikationsselskaber og søfartserhvervsorganisationer tages i betragtning.
- 1.4: Ethvert rederi skal udvikle, indføre og opretholde et sikkerhedsstyringssystem (SMS), som indeholder følgende funktioner:
 - en sikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitik,
 - instruktioner og procedurer, som skal sikre sikker drift af skibet og beskyttelsen af miljøet i overensstemmelse med relevant international lovgivning og flagstatslovgivning,

- definerede ledelsesniveauer og kommunikationslinjer mellem land- og skibspersonel, samt indbyrdes mellem personalet på begge steder,
 - procedurer for rapportering af ulykker og afvigelser fra denne kodes bestemmelser,
 - procedurer til forberedelse på og håndtering af nødsituationer, og
 - procedurer for intern audit og revurdering fra ledelsens side.
- 3.3: Rederiet er ansvarlig for at sikre, at der er tilstrækkelige ressourcer og landbaseret støtte til rådighed, således at den udpegede person ... er i stand til at udføre deres funktioner.
- 4: For at varetage sikker drift af det enkelte skib og udgøre bindeleddet mellem rederiet og de ombordværende skal ethvert rederi udpege en person eller flere personer i land, som har direkte adgang til det højeste ledelsesniveau. Den (de) udpegede person(er)s ansvar og beføjelser skal omfatte overvågning af sikkerheds- og miljøbeskyttelsesaspekterne ved driften af hvert enkelt skib samt sikring af, at tilstrækkelige ressourcer og landbaseret støtte anvendes i nødvendigt omfang.
- 9.1: SMS skal indeholde procedurer, som sikrer, at afvigelser, ulykker og farlige situationer rapporteres til rederiet, og at de undersøges og analyseres med det formål at forbedre sikkerheden og forebyggelsen af forurening.
- 9.2: Rederiet skal etablere procedurer for gennemførelse af korrigerende indgreb.
- 12.2: Rederiet skal periodisk evaluere effektiviteten af SMS og om nødvendigt ændre på SMS ifølge procedurer, som fastsættes af rederiet.
- 13.5: Overensstemmelsesdokumentet inddrages af administrationen eller, på anmodning fra administrationen af den kontraherende regering ... eller hvis der er bevis for grov afvigelse fra kodens krav.

Efter at have foretaget 2 auditeringer af rederiet i marts og maj 2004, det sidste med oplysning til rederiet om skærpet overvågning, afholdt Bureau Veritas en ekstraordinær ISM-auditering den 9. september 2004, hvor Bureau Veritas konstaterede, at en række nærmere anførte forhold, hvorom der ved en tidligere udført audit var givet bemærkninger, kun var blevet initieret og implementeret delvist, hvorfor det med henvisning hertil og til antallet af tilbageholdelser blev anbefalet, at rederiets overensstemmelsesdokument blev inddraget. Ved skrivelse af 14. september 2004 til Bureau Veritas anførte Søfartsstyrelsen bl.a., at "tilbagekaldelse af et rederis Document of Compliance er et særdeles vidtgående indgreb, som ikke blot fordrer, at rederiet på væsentlige punkter ikke lever op til kodens forskrifter, men tillige at der er etableret et solidt dokumentationsgrundlag herfor." Søfartsstyrelsen fandt derfor ikke, at der med den fremsendte rapport var etableret en tilstrækkelig dokumentation for det faktiske grundlag for en afgørelse om tilbagekaldelse,

hvorfor Bureau Veritas blev anmodet om at sikre tilvejebringelse af et udførligt beslutningsgrundlag.

Efter 2 auditeringer i henholdsvis januar og september 2005 indstillede Bureau Veritas i en skrivelse af 4. oktober 2005 på ny, at rederiets overensstemmelsesdokument blev tilbagekaldt, idet rederiet ikke havde fremsendt forslag til forbedringer og korrektioner af de forefundne 13 non-conformities, hvoraf de 2 var "major". Den 8. december 2005 traf Søfartsstyrelsen, efter at have foretaget høring af rederiet, afgørelse om ikke at tilbagekalde rederiets overensstemmelsesdokument og anførte i sin afgørelse bl.a. at de fandt, ligesom Bureau Veritas, at der var grund til at betvivle, hvorvidt rederiet opererer et sikkerhedsstyringssystem, der i tilstrækkelig grad opfylder kravene til ISM-koden, idet det særligt blev bemærket, at rederiet først ved iværksættelse af kontrolsyn og ekstraordinært audit gennemfører korrigerende handlinger for hændelser, som burde være identificeret og korrigeret gennem rederiets eget interne kontrolsystem. Styrelsen fandt imidlertid, at der, henset til den forudgående sagsbehandling hos klassifikationsselskabet og den nu foreliggende dokumentation, ikke var et bevismæssigt grundlag, som var fuldt tilstrækkeligt til et så omfattende indgreb, som tilbagekaldelse af rederiets overensstemmelsesdokument ville være.

Efter denne afgørelse blev der ved flere Port State Controls givet anmærkninger til rederiets skibe, 4 blev tilbageholdt og Bureau Veritas foretog 3 auditeringer i januar, maj og september 2006, hvor der alle gange blev givet anmærkninger. I rapporten fra den seneste audit konkluderes det: "Today's additional audit show lack of preventive actions, probably caused by inadequate resources." Bureau Veritas udstedte derfor den 3. november 2006 et 5-måneders overensstemmelsesdokument og ikke det normale 5 års, idet forventede ved sin audit januar 2007 bl.a. at finde "objective evidence of proper improvement in the implementation of the ISM-code." Også efter dette tidspunkt og efter at rederiet den 14. december 2006 havde modtaget en høring vedrørende den påtænkte tilbagekaldelse, er der noteret non-conformity og givet anmærkninger til rederiets skibe. Hertil kommer, at der er indtruffet en lang række arbejdsulykker af varierende sværhedsgrad, uden at der er sket opfølgning herpå, hvilket fremgår af, at der ved audit af 14. september 2006 blev givet anmærkning herom som non-conformity.

Uanset at tilbagekaldelse af overensstemmelsesdokumentet 2 gange var blevet anbefalet af Bureau Veritas, hvor Søfartsstyrelsen hver gang var veget tilbage herfor også henset til de meget alvorlige konsekvenser af en tilbagekaldelse, findes det ved det yderligere i 2006 fremkomne om rederiets fortsatte manglende opfølgning på de indtrufne anmærkninger og hændelser, tilstrækkeligt godtgjort, at rederiets sikkerhedssystem fortsat over en flerårig periode ikke er blevet gennemført effektivt og systematisk. De foranstaltninger, som rederiet har forsøgt ved en kortvarig ansættelse af en kvalitetskoordinator og efterfølgende ved en konsulentaftale med Besigtigelses Kontoret A/S har ikke medført den fornødne implementering, idet rederiet i hele peri-

uden først ved de foretagne kontrolsyn og ekstraordinære auditeringer har gennemført korrigerende handlinger for hændelser, som allerede burde være identificeret og korrigeret ved rederiets interne kontrolsystem, ligesom Søfartsstyrelsen ved de 2 tidligere afgørelser havde givet rederiet alle muligheder for at rette op på den manglende implementering. Dette understøttes tillige af konklusionen fra audit i september 2006 og af forklaringen fra Lead Auditor Jesper Jespergaard om at han efter denne audit ikke fandt det muligt at komme videre med rederiet Folmer.

Ved således gennem flere år, hvor det stedse har været nødvendigt at afholde ekstraordinære audits, uden at det har formået rederiet til selv at iværksætte en procedure i sikkerhedssystemet, der opfanger de hændelser, der først korrigeres af rederiet, når de blev påtalt ved de pågældende audits, eller forefundet ved Port State Controls og i forbindelse med arbejdsulykker, findes dette samlet set at udgøre en sådan "grov afvigelse" som omfattet af kodens punkt 1.1.10 andet led, at betingelserne for tilbagekaldelse, jf. kodens punkt 13.5 var opfyldt, da Søfartsstyrelsen traf sin afgørelse den 12. marts 2007. Manglende korrigerende handlinger i det ovenfor nævnte omfang og tidsrum findes i sig selv at udgøre den i bestemmelsen omtalte alvorlige trussel for mandskabets eller skibets sikkerhed. Den omstændighed, at rederiet alene opererer med mindre tørlastskibe, må der anses for at være taget højde for ved det ISM-system, som rederiet selv har udarbejdet, og som Bureau Veritas har certificeret. Der kan ikke herudover tillægges dette betydning i forbindelse med omfanget af implementeringen.

En af de voterende stemmer for at give klageren medhold i dennes påstand 1 og 2A. Som begrundelse herfor anfører denne voterende, at rederiet har en god skadesstatistik, der er over gennemsnittet, hvilket også gælder ved P & I forsikringen. Hertil kommer, at det af rederiet anvendte ISM system af alle de afhørte er betegnet som godt, enkelt og velegnet til netop dette rederi, der hver gang har rettet sig efter de givne anmærkninger. Henset til, at rederiet i den seneste tid fra 2006 og til begyndelsen af 2007 har gjort alt for at leve op til kravene i ISM-koden, finder denne voterende, at der er sket sådanne væsentlige forbedringer, at betingelserne i 2. led af kodens punkt 1.1.10 for tilbagekaldelse ikke er opfyldt.

Der afsiges kendelse efter stemmeflertallet.

Thi bestemmes:

Søfartsstyrelsens afgørelse af 12. marts 2007 om tilbagekaldelse af ISM-overensstemmelsesdokumentet for rederiet H. Folmer og Co. stadfæstes."

3. Supplerende oplysninger

Ordlyden af Søfartsstyrelsens afgørelse af 8. december 2005

"Søfartsstyrelsen har gennemgået rederiets høringssvar af 24. oktober 2005 samt de supplerende kommentarer i rederiets skrivelse af 9. november 2005.

Søfartsstyrelsen finder, at navnlig de konstaterede forhold om bord på DANICA VIOLET primo september illustrerer, at rederiet ikke har tilstrækkelig styr på sit sikkerhedsstyringsystem. De mange tilbageholdelser af rederiets skibe de seneste tre år underbygger tillige, at der er tale om et generelt problem med at vedligeholde rederiets sikkerhedsstyringsystem, som rækker ud over de enkelte hændelser.

Søfartsstyrelsen finder derfor - ligesom den anerkendte organisation Bureau Veritas - at der er grund til at betvivle, hvorvidt rederiet operer et sikkerhedsstyringsystem, der i tilstrækkelig grad opfylder kravene i ISM-koden. Særligt må det bemærkes, at rederiet først ved iværksættelse af kontrolsyn og ekstraordinær audit gennemfører korrigerende handlinger for hændelser, som burde være identificeret og korrigeret gennem rederiets eget (interne) kontrolsystem.

Styrelsen finder imidlertid, at der henset til den forugående sagsbehandling hos klassifikationsselskabet og den nu foreliggende dokumentation ikke er et bevismæssigt grundlag, som er fuldt tilstrækkeligt til et så omfattende indgreb, som tilbagekaldelse af rederiets Overensstemmelsesdokument ville være.

I denne vurdering indgår, at en tilbagekaldelse af Overensstemmelsesdokumentet vil have betydelige driftsmæssige og økonomiske konsekvenser for rederiet.

Samtidig vil Styrelsen føre et skærpet opsyn med rederiets skibe for så vidt angår de sikkerhedsmæssige forhold og vil, hvis udviklingen viser behov herfor foretage en ekstraordinær og en mere grundig kontrol af rederiets sikkerhedsstyringsystem.

Denne afgørelse kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed. Såfremt De har spørgsmål til afgørelsen, er De velkommen til at kontakte Søfartsstyrelsen."

Udenlandsk praksis

Søfartsstyrelsen har (efter det oplyste på anmodning af Ankenævnet) indhentet oplysninger om udenlandsk praksis for tilbagekaldelse af overensstemmelsesdokumentet.

Kontorchef i Søfartsstyrelsen Per Sønderstrup har indhentet oplysningerne skriftligt i april 2007 og anmodet om oplysninger om inddragelse af DOC i de sidste tre år. Hans henvendelse er besvaret af søfartsmyndighederne i United Kingdom, Holland, Norge, Finland, USA, Canada, Japan, Island, Tyskland, Grækenland og Cypern.

United Kingdom oplyser, at de har inddraget DOC to gange i en treårig periode. I begge tilfælde blev et nyt DOC udstedt en uge efter. Det ene tilfælde, er det tilfælde, som Jørgen Folmer har forklaret om nedenfor.

Holland har oplyst, at der ikke har været tilfælde af permanent inddragelse af DOC.

Norge har den 11. april 2004 oplyst, at de ikke har inddraget DOC i de sidste tre år. Endvidere oplyste Norge, at man over de sidste 10 år har tilbagekaldt DOC fra to passagerskibsrederier. Det fremgår endvidere, at ledelsen i et af rederierne var identisk med ejeren, og at ejeren måtte tage et ISM kursus, før

DOC blev udstedt på ny. I en uddybende mail fra Norge den 3. marts 2008 hedder det bl.a.:

"...I tillegg til det generelle svaret fra ..., kan jeg tilføye at i begge tilfellene var det flere alvorlige avvik. Ledelsen tilretela ikke tilstrekkelig ressurser til skipene, det var flere avvik som ledelsen ikke hadde grepet fatt i over lengre tid, ledelsens gjennomgang var ikke avholdt, veldigholdssystemet var ikke tilfresstillende funksjonelt, m.m. Det var alstå også mengden av avvik over lengre tid som avgjorde at Sjøfartsdirektoratet trakk tilbake rederienes DOC.

I dag har begge rederiene igen DOC etter at nye førstegangsrevisjoner ble avholdt og etter at avvikene er blitt rettet opp."

I mail af 13. februar 2008 fra Norge hedder det yderligere:

"Vår "prosyre for planlegging og gjennomføring av ISM-revisjoner" sier i kap. 5.12.3. Tilbakekalling af sertifikat: *"Dersom det under revisjonensprosessen avdekkes alvorlige avvik, skal det vurderes om det eksisterende sertifikatet skal inndras. I tillegg til revisjonsleder (RL), programansvarlig (PA) og programansvarlig leder (PAL), skal jurist i Kontroll- og Inspeksjonsavdelingen involveres i vurderingen. I slike tilfeller skal forvaltningslovens krav følges, herunder:*

- Forhåndsvarsel
- Parternes uttalelsesrett
- Fatte formelt vedtak med rett til å klage

....

Denne prosyrebekræftelsen gjelder for både DOC og SMC.

Forøvrig er det altså ISM-kodens kap 13.5 som vi har som referanse når det blir aktuelt å trekke tilbake DOC, og kap. 13.9 når det gjelder SMC"

USA har oplyst, at de kun en gang har tilbakekaldt DOC for en uge, men uttrykker sympati for følgende:

"..But I can see where a really bad company could just keep making hollow promises that they will take corrective actions and then not do it and every 90 days just keep saying that they are sorry, please give me another chance, and where could it end."

Canada har oplyst, at man en gang har oplevet, at et DOC ikke længere var gyldigt, idet rederiet havde forsømt at indkalde til den årlige audit. En audit skete umiddelbart herefter, og en ekstraordinær audit blev beordret af Søfartsmyndigheden indenfor 3 måneder.

Tyskland har skrevet bl.a. følgende:

"My intention is to propose also a paper to MEPC addressing the points mentioned.

The problem is that the first EU ISM paper as submitted address in the Guidelines for Administrations a requirement on the DP which is solely in the responsibility of the company and which is relevant in the first plade for company internal matters.

Furthermore, there is a need the assist companies in the ISM Code implementation through the clarification of some points.

Introduce through the backdoor a requirement on the DP is problematic.

....

Here the information

- 1) *seven (7) DOC's have been withdrawn*
- 2) *Due to exceeded time-window for the annual verification*
- 3) *... "*

Grækenland har oplyst, at de har tilbagekaldt 10 DOC på grund af for sen anmodning om audit og utilfredsstillende resultater af audit.

Japan og Island har ikke tilbagekaldt noget DOC i de sidste tre år.

Cypern har efter det oplyste tilbagekaldt to DOC. Årsagen er uoplyst for retten.

Der er fremlagt cirkulære 1/2004 for Cypern, hvoraf fremgår, at der i forbindelse med en tilbageholdelse af et skib under cypriotisk flag, skal tilkaldes RO (Recognized Organization), som ikke skal begrænse sin undersøgelse til uoverensstemmelser bemærket af Port State Control. Manglende overholdelse af dette vil medføre rederiaudit og sejlforbud i næste havn, der anløbes. Endvidere indeholder cirkulæret regler for tilfælde, hvor det samme skib er tilbageholdt 2 gange indenfor to år. Hvis et skib tilbageholdes 3 gange indenfor to år skal alle certifikater suspenderes fra datoen for tilbageholdelsen og en "initial" rederi audit kræves. Certifikaterne vil blive gengivet på betingelse af et tilfredsstillende forløb af "renewal surveys" og skibsaudit. Tilbageholdes skibet for 4. gang inden for to år, slettes det af skibsregistret og rederiets DOC "will be re-examined".

Rederiaudits 2004

11. marts 2004

Foretaget af Jesper Jespergaard.

0 MNC og 0 NC.

Af auditten fremgår bl.a.:

"Conclusions and agreed actions

...

Level of implementation: Very good

...

Conclusion of the audit:

Improvements discussed. See audit log."

De 9 forhold, der henvises til i Søfartsstyrelsens afgørelse af 12. marts 2007 fremkommer således i audit log:

"Form - audit Log

....

As the ships are small in size and crew. The SMS is simple, as all decisions are made at the Company office

Following items should be considered and implemented where applicable:

- ensure that repair team send a copy of "Blue Book" endorsements to crew manager.
- Emergency response drill for 2004 should be performed. Note this is a test of the Company response
- First part of the SMS must be updated. The ISM code has been revised.
- Ensure that, when the Master has been introduced to the SMS, this is recorded as evidence of his familiarisation
- LSA code is missing at the Company office. Life saving Appliances has been taken out of SOLAS
- Ensure that eg. stretcher drill are performed. Whenever a risk is identified, precautions must be taken in, in way of drill or instruction. Must be implemented.
- In the SMS an example of filling in the oil record book is given. Do not leave open spaces between the records!
- All members of shore based emergency response team must be trained."

Ekstraordinær audit 10. maj 2004

0 MNC eller NC.

Det bemærkes, at Søfartsstyrelsen i afgørelse af 12. marts 2007 nævner 5 afvigelser, hvilket formentlig henviser til de 5 opremsede punkter under "conclusion"

"AUDITORS'S SUMMARY

...

COMMENTS:

40 off PSC have been evaluated by undersigned LA to Bureau Veritas. The conclusion is that the Company efforts in way of use and maintenance of bilge water separators and critical equipment must be improved. A training programme and checklists for the Shipboard Management should be implemented. Note also IMO res. A. 787 and A. 882 as mandatory tools for the Company

LEAD AUDITORS RECOMMENDATION

Check appropriate box below:

**Further Additional Audit
required**

At the Company's Office Within 12 Weeks

...

Other (state recommendation): **Continue certification, but follow up on efforts!**

.....

Enclosure to form E, H. Folmer & Co., additional Company audit

Conclusion:

Undersigned Lead Auditor has examined app. 40 PSC reports from the above Company with following conclusion:

- Some Nautical Publications are sometimes reported not updated. This observation is often noted, but not always correct.
- Malfunction of Oil filter equipment is often reported and correct. The Company must improve ships performance, knowledge and periodical tests in this matter. Note: The use of solvent cleaner should be avoided. The oil filter equipment is disturbed in operation, and internal breakdown may occur! A test valve should be fitted on the overboard discharge pipe for test run purposes.
- There is a need for checklist for the ships (net to the DMA list) for easy check before arrival or at specified interval. This checklist must contain at least PSC related items.
- In connection to the PSC checklist the reporting of malfunctions/ anomalies to the Company must have high priority. This is in order to get spare parts purchased, repair team sent out to the port in approach, and inform Port State Authority about the situation and actions initiated in order to remedy the malfunctions/anomalies.
IMO res. A 882 (mandatory knowledge)
- This examination of the PSC reports show a need for additional training, updating of qualifications of shipboard management. Knowledge and skills must be continually improved with respect to this size and type of ships, and the trade

....

Please note that Bureau Veritas, Denmark will do follow up on the above within 3 months from today."

Ekstraordinær audit 9. September 2004

En MNC under henvisning til ISM code reference 1.2.1

"

...

Lead Auditor Recommendation(s)

L.A (Lead Auditor) declines to recommend issuance of any certificate."

1. Additional Audit

...

Description and remark made by the auditor

Additional Company audit carried out on 08.05.2004 including recommendations for per-

formance improvements, following a number of detentions

A further additional audit carried out on 09.09.2004, where these recommendations were found partially initiated and implemented:

*Company should support ships by issuing list of applicable publications, and instruct how to control validity. Not done yet.

*New bilge water separators ordered for all ships. Will be installed as convenient.

*Checklist for PSC, but not only for this purpose, should be implemented including training of officers performing the check. Not done.

*Implementation of IMO res. A. 882 not found initiated.

*Implementation of training, updating of qualifications of shipboard management not observed at this additional audit.

Un lieu of the number of the above and number of detainments of ships in management/ownership of said Company, withdrawal of COC/01/681/DKN is recommended

...."

Rederiaudits 2005

Audit den 15. September 2005

Lead auditor Jesper Jespergaard. Observatører: Poul Jeppesen, Søfartsstyrelsen, Roberto Nhaon, BV-Holland, John Tranberg, BV-Danmark.

" PART 3: SUMMARY

....

Lead Auditor Recommendation(s):

L.A (Lead Auditor) declines to recommend issuances of any certificat.
Additional audit required before 14/12/2005"

" PART 4: REPORT

.....

2. Additional Audit

...

Additional ISM Code audit carried out upon Head Office request following ISPS related detention of M/V "Danica Violet" in Norfolk, Virginia, US

....

A number of 14 observations have been made.
2 Major non conformities, 11 non-conformities, 1 observation.

....

The main issue of these MNC are:

1. Lack of control of Officer and Crew certificates, lack of record showing that Masters are conversant with the Company SMS
2. Insufficient resources for the DPA role and responsibility

In lieu of these, withdrawal of DOC is recommended. This is to be processed by actual Marine Centre according to procedure"

Den 28. oktober 2005 meddelte Jesper Jespergaard i mail Søfartsstyrelsen, at Bureau Veritas efter at have modtaget aftalte rettelser for NC 4,5 og 8, som tilsammen havde ført til MNC, havde downgraded denne. Den anden MNC "The Company Organisation and structure do not ensure, that the DPA role and responsibility can be fully assured if DPA is missing" var ligeledes downgraded.

Rederiaudits 2006

Fornyelsesaudit 27. januar 2006

Forud for denne audit var foretaget en document review den 20. januar 2006 af Lead Auditor Jesper Jespergaard, hvis konklusion var følgende:

"In lieu of above observations the review and the forwarded SMS concludes that this SMS do not comply with the ISM Code, nor the DMA Guideline 02/2003
This should be corrected before Renewal audit commenced."

0 NC.

Bemærkninger fra Bureau Veritas

Bureau Veritas' besvarelse af Søfartsstyrelsens henvendelse vedrørende de indhentede oplysninger om manualgennemgang den 20. januar 2006 lyder således;

"Mht. manualgennemgangen, var den verbale aftale at diskutere dette under audit, hvilket blev gjort.

Derfor blev der ikke rejst afvigelser forud, da J. Folmer var i tvivl om det fremsendte materiale var det korrekte.

Det var det ikke!"

Det bemærkes på grundlag af ovennævnte skrivelse, at Søfartsstyrelsens bemærkning i afgørelsen om, at Rederiet på audit den 27. januar 2006 havde revideret sine sikkerhedsdokumenter på baggrund af de anførte bemærkninger på grundlag af dokumentgennemgangen således formentlig ikke er korrekt. Det synes at fremgå af Bureau Veritas besvarelse, at de sikkerhedsdokumenter, man havde haft til rådighed under dokumentgennemgangen ikke var identiske med Rederiets gældende manual.

Lead Auditor Jesper Jespergaard, observatører John Tranberg, BV, og Per Sønderstrup, Søfartsstyrelsen.

Det fremgår, at følgende var genstand for audit:

"Outcome of SMS review. Company policies, objectives. Authorities/responsibilities.

Response towards new requirements. Notification (ISM Code § 3.1.), Incidents/accidents. Communication with ships. Internal safety audits. Management review. Masters review. Non-confo."

"3. Implementation

.....

Conclusion of closing meeting:

Put high focus on PSC immediately.

....

"4. Certification and Verification

All periodical audits performed accordingly (in the company and on board the ship(s)

Date Renewal

Remark made by the auditor

Renewal audit, new term: 01.02.2011 DNK other cargo ships

Short term DOC issued, valid until: 27.06.2006."

Der blev givet 3 NC, som var sålydende:

"The SMS does not check new masters qualifications by consulting former Companies, where the Master candidate has been employed."

"Management review: Conclusion of review from shipboard Masters missing output from internal/external audits not evaluated and concluded, incidents/accidents not mentioned.

"The PSC onboard "Danica White" show an immediate need for pre-arrival check lists and further training of Masters on this specific item."

Ekstraordinær audit 26. maj 2006

Der blev givet 2 NC, som var sålydende:

"There is not documented evidence of subcontractor's responsibility and authority as far as they are performing tasks related to company SMS"

"There is not documented evidence on proper maintenance program of ship's equipment and compartments"

Lead Auditor var Ilkka Pelli. Der er intet nævnt om observatører, men Per Sønderstrup har forklaret, at han var tilstede.

Audit:

"...

Description and remark made by the auditor

Audit was performed due to several detentions of company vessels during the course of few previous year. Two of those took place for one vessel (Danica White) within one year. DMA was also concerned about the proper function of Company SMS. Agreed to carry additional company audit within next 6 months due to the request of DMA. DMA was concer-

ned about company DP's role. This is due to the fact, that one person does hold DP's, superintendent's position, and he is owner of the company.

Also lack of proper documented maintenance was concern of DMA. DMA also recommended the audit of one or two vessels within the next 6 months."

Ekstraordinær audit den 14. september 2006

Det fremgår, at additional audit kræves før den 13. december 2006.

"Lead Auditor Recommendation(s)

L.A (lead Auditor) declines to recommend issuance of any certificate."

De to meddelte NC var sålydende:

"If PSC reports, and Personal Incident Reports, from various ships show same type of deficiency, this must be reported to all ships, and to be rectified on other ships if applicable."

"31-07.2006 Company var informed that proposed corrective action for safe work on tween deck needed to be verified and tested prior to use. Today no action could be shown meaning that safe work on tween deck can still not be assured (asured?) on any company vessel."

Audits eller syn udført af Søfartsstyrelsen på rederiets skibe i 2006

Kontrolsyn efter tilbageholdelse af Danica White den 20. januar 2006.

Der var syv fejl og mangler, der skulle rettes. Der var anmærkninger om øvrige forhold, herunder båd- og brandøvelse, som skulle afholdes, samt at liste over besætningens hviletid ikke var ført i december 2005 og for januar 2006 til den 12. januar 2006.

Syn af DANICA BROWN den 5. juli 2006

Der var 4 fejl og mangler.

Audit DANICA WHITE den 14. juli 2006

Der blev meddelt 2 NC.

Syn DANICA VIOLET den 14. juli 2006

Der var 40 fejl og mangler, hvoraf i hvert fald 36 skulle afhjælpes inden skibets afgang.

Syn DANICA SUNRISE den 31. august 2006 og 1. september 2006

Der var 19 fejl og mangler, hvoraf 10 skulle afhjælpes inden skibet forlod havn.

Mail fra Bureau Veritas til Rederiet den 31. juli 2006 vedrørende DANICA VIOLET

"Following the detention, inspection and release of the vessel in Aveiro there are some points that needs to be followed up:

The crack in the welding between hatch coaming stays and stringers on the hatch coaming side plates seems to a problem that repeats itself. A visual examination shows that the side plates and the stringers are bended outwards wherefore it can be suspected that this design is not strong enough to withstand the forces from the inside. The weldings carried out in Aveiro are therefore to be seen as temporary repairs. You are kindly requested to have the design evaluated and provide us with your suggestion on how to avoid repeated cracks in the welds.

You want to use the wire which carries the electric cable for the tween deck cranes, to be also a safety wire to hook on to when on the open tween deck. Before doing so you are kindly requested to review the design and the strength of this wire and its ancho points and to submit this evaluation to us.

....."

Tilbageholdelser

Søfartsstyrelsen har fremlagt en statistik af 18. december 2007 vedrørende tilbageholdelser i årene 2004 - 2006 fra Paris MoU, Tokyo MoU, US Coast Guard, Black Sea MoU, Mediterranean MoU, Indian Ocean MoU og Udenfor MoU.

	Tilbageholdelser i alt	Folmer & Co. I/S' skibe
2004	16	4
2005	12	2
2006	24	5

Arbejdsulykker

Rederiet har under hovedforhandlingen fremlagt en statistik fra Ulykkesforsikringsforbundet, der viser, at der var 12 og 21 anmeldte skader. Heraf blev 1 og 3 oversendt til Arbejdsskadestyrelsen. Resten er rubricerede som bagatelsager. Yderligere 5 vedrørende kaprede søfolk i 2007 er sendt til Arbejdsskadestyrelsen, som mulig erhvervsygdoms-skader.

Bureau Veritas' mail af 3. november 2007 til rederiet

"Dear Mr. Folmer

It has been decided to issue a short term DOC valid for five months from the date of issuance. This DOC has today been delivered to your office.

Mid January 2007 Bureau Veritas will conduct an additional company audit at your office. At this audit the clearance of the nonconformity's issued at the previous audit will be checked. Further more Bureau Veritas expect to find objective evidence of proper improvement in the implementation of the ISM code.

If this is not the case the issuance of a major nonconformity is to be expected meaning that a withdrawal of the DOC will be recommended".

Regelgrundlaget

International Maritime Organization (IMO) Resolution A. 913 (22). Adopted on 29. November 2001: Revised on Implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Administrations:

1.2. SCOPE AND APPLICATION

...

"1.2 Scope and application

1.2.1 These Guidelines establish basic principles:

- .1. for verifying that the safety management system of a Company responsible for the operation of ships, or the safety management system for the ship or ships controlled by the company, complies with the ISM Code; and
- .2 for the issue and annual verification of the Document of Compliance and for the issue and intermediate verification of the Safety Management Certificate

...

2. VERIFYING COMPLIANCE WITH THE ISM CODE

2.1 General

.....

2.1.3 Determining the conformity or non-conformity of safety management system elements with the requirements specified by the ISM Code may demand that criteria for assessment be developed. Administrations are recommended to limit the development of criteria in the form of prescriptive management system solutions. Criteria for assessment in the form of prescriptive requirements may have the effect that safety management in shipping results in Companies implementing solutions prepared by others, and it may then be difficult for a Company to develop the solutions which best suit that particular Company, that particular operation or that specific ship.

2.1.4 Therefore, Administrations are recommended to ensure that these assessments are based on determining the effectiveness of the safety management system in meeting specified objectives, rather than conformity with detailed requirements in addition to those contained in the ISM Code, so as to reduce the need for developing criteria to facilitate assessment of the Companies' compliance with the Code.

2.3.4 ...

The verification of compliance with the ISM Code does not relieve the Company, the master or any other entity or person involved in the management or operation of the ship of their responsibilities.

...

2.3. 6 Within a safety management system, implementation of codes, guidelines and standards recommended by the Organization, Administrations, classification societies and other maritime industry organizations does not make these recommendations mandatory under the ISM Code. Nevertheless auditors should encourage companies to adopt these recommendations whenever applicable to the Company.

3. THE CERTIFICATION PROCESS

3.1. Certification activities

3.1.1 The certification process relevant to a Document of Compliance for a Company and a Safety Management Certificate to a ship will normally involve the following steps:

- .1 initial verification;
- .2 annual or intermediate verification;
- .3 renewal verification; and
- .4 additional verification

These verifications are carried out at the request of the Company to the Administration, or to the organization recognized by the Administration to perform certification function under the ISM Code, or at the request of the Administration by another Contracting Government to the Convention.

The verifications will include an audit of the safety management system.

....

3.4 Intermediate verification of Safety Management Certificates

3.4.1. Intermediate safety management audits should be carried out to maintain the validity of the Safety Management Certificate. The purpose of these audits is to verify the effective functioning of the safety management system and that any modifications made to the safety management system comply with the requirements of the ISM Code. In certain cases particularly during the initial period of operation under the safety management system, the Administration may find it necessary to increase the frequency of the intermediate verification. Additionally, the nature of non-conformities may also provide a basis for increasing the frequency of intermediate verifications.

...

3.7 Application for audit

3.7.1. The Company should submit a request for audit....

3.8 Preliminary review

As a basis for planning the audit, the auditor should review the safety management manual to determine the adequacy of the safety management system in meeting the requirements of the ISM Code. If this review reveals that the system is not adequate, the audit will have to be delayed until the Company undertakes corrective action.

3.9 Preparing the audit

3.9.1 The lead auditor should liaise with the Company and produce an audit plan

....

3.10 Executing the audit

....

3.10.3 Evidence should be collected through interviews and examination of documents. Observation of activities and conditions may also be included when necessary to determine the effectiveness of the safety management system in meeting the specific standards of safety and protection of the environment required by the ISM Code.

3.10.4 Audit observations should be documented. After activities have been audited, the audit team should review their observations to determine which are to be reported as non-conformities. Non-conformities should be reported in terms of the general and specific provisions of the ISM Code.

3.10.5 At the end of the audit, prior to preparing the audit report the audit team should hold a meeting with the senior management of the Company and those responsible for the functions concerned. The purpose is to present the observations in such a way as to ensure that the results of the audit are clearly understood.

....

3.12 Corrective action follow-up

3.12.1 The Company is responsible for determining and initiating the corrective action needed to correct a non-conformity or to correct the cause of the non-conformity."

Vejledning nr. 9429 af 29/01/2003 Vejledning om ISM-certificering i henhold til Koden for Sikker Skibsdrift (ISM-koden), som indeholdt i IMO resolution A, 741 (18)

"...

3.3 Ressourcer

....

"I rederier uden "landbaserede redeifunktioner" er det ofte vanskeligt at udpege en person, der forsvarligt kan varetage opgaven, det der nemt kan opstå interessekonflikter, når reder ejer og skibsfører er én og samme person. Rederiet skal så vidt muligt bestræbe sig på at udnævne en anden person end rederen som designeret person."

....

4. Forklaringer

Der er afgivet forklaringer af direktør Jørgen Folmer, kontorchef Per Sønderstrup, Søfartsstyrelsen, ledende auditor Jesper Jespergaard og direktør i Besigtigelseskontoret A/S Lars Christian Lou Hendriksen.

Jørgen Folmer har vedstået forklaringen som gengivet af ankenævnet, bortset fra det sidste afsnit. Han bad ikke om et møde med Søfartsstyrelsen for at undgå en inddragelse af DOC. Inddragelse af DOC var ikke på tale i maj 2006. Han bad om et møde for at forbedre rederiets forhold til Søfartsstyrel-

sen og drøfte, hvad der kunne gøres bedre.

Jørgen Folmer har supplerende forklaret, at rederiet havde en ganske udmærket almindelig drift i 2004 til 2006 med ganske få uheld. Der sker uheld, når folk ikke tænker sig om, og rederiet har forsøgt at følge op på disse uheld. Rederiet havde to miljø uheld med gasolie, som fordamper efter et par timer. De har haft enkelte grundstødninger i forbindelse med tidevandet, hvor man er kommet lidt for sent ud, men hvor man har kunnet komme fri, når vandet steg.

For nogle år siden var Søfartsstyrelsen ude med en kampagne om, at alle arbejdsulykker skulle anmeldes. Kaptajnerne har fået besked på at anmelde alt. Efter DOC er blevet frataget rederiet, har de ikke kunnet skaffe dansk arbejdskraft, men tidligere havde rederiet et godt forhold til besætningerne.

Vedligeholdelsestanden af skibene er god. Rederiet er pligtig at dokke hver 2 et halvt år, men gør det hver andet år. Rederiet sejler med rene klasse papirer, som aldrig har været suspenderede. Efter de har fået frataget Document of Compliance og Safety Management Certificates, har de været nødt til at lægge styringen af ISM over i et andet rederi. De betaler 11.500 kr. pr. skib pr. måned. Til dato har det kostet rederiet og ejerne 2,2 mio. kr. De har været nødt til at sende folk jorden rundt for at få nye certifikater. Skibene har gennemgået 4 syn, som de ikke havde haft behov for, hvis de ikke var blevet frataget deres certifikater.

Jørgen Folmer mener ikke, at han har nogen høj stjerne hos ledelsen i Søfartsstyrelsen. Han retter sig ikke altid efter Søfartsstyrelsen, hvis han mener, at det er til skade for hans skibe. Alle afvigelser, der er givet, er rettet indenfor tidsfristerne. Hvis rederiet ikke har været enig, har de brokket sig efterfølgende.

Det er korrekt, at bemærkningerne om Designated Person har været gentaget. I begyndelsen ville man ikke acceptere, at han var DP. Derefter blev det accepteret på vilkår, at han tog nogle kurser.

Når de har fået en anmærkning om NC, gjorde de, hvad der skulle til, for at få den slettet. Herefter indberettede de det til Bureau Veritas, som enten slettede anmærkningen eller anmodede om noget mere. Ved en audit drøftes de enkelte punkter med auditoren. Når auditoren forlader kontoret ligger der en kopi af, hvordan en berigtigelse skal ske med Jørgen Folmers underskrift. Det er auditoren, som sætter tidsfristen for en berigtigelse. Når auditor går ud ad døren, ved rederiet, hvordan de skal forholde sig og, hvad der kommer.

Når Søfartsstyrelsen har været til stede som observatører, har han forstået, at de var observatører på Bureau Veritas. Det kan ikke helt undgås, at observatøren deltager i dialogen. Men det er lead auditor, der stiller spørgsmålene.

Den 14. september 2006 var det Per Sønderstrup, som spurgte, om der var nogen arbejdsulykker. Per Sønderstrup sagde, at der havde været fem. Jørgen Folmer kunne gå lige ud og finde mappen med fire dokumenterede arbejdsulykker.

I forbindelse med den ekstraordinære audit i marts 2004, blev rederiet kontaktet af Jesper Jespergaard med besked om, at der skulle ske en ekstraordinær audit på grund af mange tilbageholdelser af skibe efter Port State Controls. Jesper Jespergaard fik udleveret en mappe fra rederiet indeholdende dokumenter fra alle Port State Controls. Der havde været 40 over et års tid.

Særligt om tilbageholdelsen af DANICA VIOLET bør det ikke kunne lade sig gøre, at en uddannet sætteskipper ikke kan tale engelsk. Styrmanden havde også certifikat fra Søfartsskolen i Marstal på, at han havde fået undervisning i ISPS. ISPS er på engelsk. Kaptajnen havde valgt, at styrmanden skulle være SSO, da kaptajnen ikke havde ISPS certifikat. Den 5. september 2005 tilbageholdt Søfartsstyrelsen af egen drift DANICA VIOLET. Fem dage efter blev skibet frigivet. Rederiet bad Jacob Larsen rejse til USA sammen med en styrmand, som havde været på ISPS kursus. Jacob Larsen gav kaptajnen et ISM kursus i rederiets system og et ISPS kursus og gav ham certifikat på stedet. Kaptajnen havde certifikat fra Søfartsskolen i Marstal på, at han var uddannet i ISM. Jørgen Folmer synes, det er urimeligt, at Søfartsstyrelsen først traf afgørelse om frigivelsen, efter deres folk var kommet tilbage til Danmark, og at det er udtryk for særbehandling af rederiet.

Vedrørende tillægsaudit den 15. september 2005 som følge af tilbageholdelsen af DANICA VIOLET finder han, at der er eksempler på, at der er givet NC mere på grundlag af Søfartsstyrelsens vejledning end på grundlag af de eksisterende lovregler, men alle MNC og NC blev rettet inden de fastsatte tidsfrister. Når form Z blev afsendt fra Bureau Veritas Paris, tror han, at det var, fordi de i Paris ikke havde fået registreret, at der var sket rettelse, og Jesper Jespergaard havde afskrevet dem. Ingen nævnte på auditen, at DOC kunne blive trukket. Men han vidste selvfølgelig, at det var konsekvensen, hvis der var MNC, men de blev begge downgraded med det samme. Brevet fra Søfartsstyrelsen 8. december 2005 om, at der ikke var fuldt tilstrækkeligt grundlag for at tilbagekalde overensstemmelsesdokumentet står alene. Der var ikke nogen dialog med rederiet i den anledning.

Per Sønderstrup deltog som observatør ved fornyelsesaudit 27. januar 2006. På det møde blev der ikke drøftet forhold fra tidligere audits. Der blev givet tre NC, som var uden betydning for miljø og sikkert arbejde ombord. Det blev ikke nævnt, at man ikke skulle regne med at få DOC, eller at man risikerede at få det med forkortet frist. Han mener, at auditor sagde, at de ville få det, når der kun var tre NC. Rederiet har ikke deltaget i noget møde den 20. januar. Rederiet havde sendt manualer til Søfartsstyrelsen og til Bureau Veritas, og audit blev fastlagt til den 27. januar. Det var helt usædvanligt, at Søfartsstyrelsen tog initiativ til endnu en ekstraordinær audit i maj 2006.

Efter audit i maj, fik de at vide a lead auditor, at nu kom der DOC for 5 år. Det kunne der ikke være tvivl om. Der blev kun konstateret to NC. Der var ingen advarsler fra Bureau Veritas og heller ikke nogen opfølgninger fra Søfartsstyrelsen. Det var på denne audit, han bad Per Sønderstrup om et møde for at få et bedre samarbejde med Søfartsstyrelsen. De ekstraordinære audits var dyre, og rederiets 5 års prisaftale med Bureau Veritas holdt slet ikke. Per Sønderstrup afslog, idet man ikke anså sig for part i sagen.

På ekstraordinær audit i september 2006 spurgte han Per Sønderstrup, hvorfor han var til stede som observatør. Han mener, at han fik at vide, at det var på foranledning af Bureau Veritas. Per Sønderstrup sagde ikke noget om, hvorvidt han observerede rederiet eller klassifikationsselskabet. På denne audit var der diskussioner med Bureau Veritas om, hvorvidt meddelelse om tekniske spørgsmål skulle sendes til alle skibe eller bare til nogen. Spørgsmål om, at der ligger en gummistrimmel under en redningsflåde, skal efter hans opfattelse ikke sendes til alle skibe. Der skal være mere kød på. Der var også drøftelser om, hvorledes mellemdækket skulle opereres. De blev enige om at få Arbejdsmiljørådet til at se på det. På Danica Violet havde han givet meddelelse om at de ikke måtte bruge mellemdækket, fordi han ikke mente, at det var sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Han troede, at problemet var af teknisk art, så han fik styrken af mellemdæksponterne vurderet i Paris, og der var ingen problemer. Mellemdækket havde været et af de 40 punkter, som Søfartsstyrelsen havde nævnt ved deres kontrolsyn den 14. juli 2006. Men det var så et arbejdssikkerhedsspørgsmål. Løsningen var at udspænde et tov på mellemdækket under arbejdet, og rederiet fik slettet den ene af de to NC'er på det grundlag.

På audit 14. september 2006 blev det aftalt, at der skulle være fornyet audit inden den 13. december 2006. Det blev ikke drøftet, at overensstemmelsesdokumentet kunne bliver trukket, eller at man kunne få en MNC. Det var ikke i hans vildeste fantasi, at de ville trække hans certifikat. Rederiet bad allerede i oktober Bureau Veritas om den ny audit. Men de hørte intet.

I stedet for en ny audit med Bureau Veritas fik de brev af 14. december 2006 fra Søfartsstyrelsen. Før det vidste han intet om, at Søfartsstyrelsen var i gang med at sagsbehandle en inddragelse af hans certifikat. Hvis han havde fået meddelelse om, at der var konkrete ting, der skulle rettes, havde han gjort det med det samme - uanset om han mente, at det var rigtigt eller forkert. Han henvendte sig til Rederiforeningen, inden han skrev høringssvaret. Tidsfristerne blev først forlænget efter henvendelse til Rederiforeningen. Han blev ikke indkaldt til et møde med Søfartsstyrelsen eller lignende, før overensstemmelsesdokument mv. blev inddraget den 12. marts. Han troede ikke på det. Han mente ikke det var muligt, hvis man ikke havde gjort noget ulovligt. Det måtte have krævet en advarsel. Det eneste fortilfælde, han kendte, var et engelsk rederi, som havde haft to brande i maskinrummet uden at indberette det. De fik inddraget deres overensstemmelsesdokument,

indtil de havde rettet op på deres procedurer.

Inddragelsen af overensstemmelsesdokumentet har haft vidtrækkende konsekvenser for rederiet. De kan ikke være med under tonnageskatteordningen, og rederiets renomme er blevet ødelagt.

Per Sønderstrup har vedstået sin forklaring som gengivet af ankenævnet og supplerende forklaret, at han på det aktuelle tidspunkt var kontorchef for Center for skibe. Han har arbejdet med kvalitetssystemer igennem 10 år - konkret med ISM i tre år.

Formålet med en international ISM kode var at komme soft shipping standard til livs. Et klassifikationsselskab kan ikke tilbagekalde overensstemmelsesdokumentet uden Søfartsstyrelsens accept. Der har været en konkret hændelse, hvor Søfartsstyrelsen var nået så langt, at de overvejede at tilbagekalde overensstemmelsesdokumentet, men rederiet besluttede af egen drift at ophøre. Der havde forinden været et møde, men han kan ikke huske, om der havde været en høring.

Havnestatskontrollerne er "second line of defense". De lande, hvor skibene er registrerede tager synene og certificering. Men havnestatskontrollen har lov til at lave kontrolsyn af skibet uanset dets nationalitet. Det påses, at certificeringen og vedligeholdelsen er i orden, samt at der er taget højde for de sikkerheds- og miljømæssige aspekter. Derefter udarbejdes rapport. Der er et europæisk samarbejde i Paris MOU. Hvis et dansk skib er blevet tilbageholdt, modtager Søfartsstyrelsen rapporten. Havnestaten har hjemmel til at tilbageholde et skib, hvis det ikke anses for sødygtigt. Som flagstat anses det for kritisk, at et skib tilbageholdes. Det er et symptom på, at der er noget, der ikke er styr på på det pågældende skib. Et land som Danmark lægger vægt på kvalitetsskibsfart. Mange tilbageholdelser kunne tyde på soft standard shipping.

Det er korrekt, at Bureau Veritas' audit i marts 2004 konkluderede, at H. Folmer & Co.'s ISM standard var "very good". Søfartsstyrelsen tog initiativ til en ny audit i maj måned, fordi rederiet havde haft forholdsvis mange tilbageholdelser. Søfartsstyrelsen tilser også, at klassifikationsselskaberne gør deres arbejde tilfredsstillende. Søfartsstyrelsen havde haft Bureau Veritas til et møde, hvor det var påpeget, at der var behov for at stramme op omkring vejledningerne til audits og for at have en strammere holdning.

Der var ikke nogen partshøring, før Søfartsstyrelsen i 2004 besluttede ikke at følge Bureau Veritas' indstilling om tilbagekaldelse af rederiets overensstemmelsesdokument.

Da Søfartsstyrelsen i december 2005 efter en partshøring besluttede, at der ikke var tilstrækkeligt grundlag for at tilbagekalde overensstemmelsesdokumentet, skrev de til rederiet, at Søfartsstyrelsen, ville følge rederiets efterle-

ven af ISM koden nøje. Det var en advarsel.

Poul Jeppesen fra Søfartsstyrelsen deltog som observatør primært på Bureau Veritas i audit den 15. september 2005. Søfartsstyrelsen var opmærksom på, at DANICA VIOLET havde været tilbageholdt med en lang række mangler og fandt det også af denne grund hensigtsmæssigt, at de deltog i dette audit. Poul Jeppesen lavede en observationsrapport. Observationsrapporten blev sendt til rederiet. Der er ikke andre observationsrapporter end den fra september 2005

Form Z er det dokument, som Bureau Veritas bruger til at indstille til en tilbagekaldelse af overensstemmelsesdokumentet. Bureau Veritas indgav en i 2005, men ikke i 2006.

Søfartsstyrelsen havde besluttet at deltage i de ekstraordinære audits i 2006 sammen med Bureau Veritas for at følge rederiets udvikling nøje og sikre sig, at Bureau Veritas gjorde tingene efter bogen. De audits havde et fokus på de tilbageholdelser, der havde været, og hvilke instrumenter rederiet kunne indføre for at forbedre sin performance. I sommeren 2006 var der audit på Danica White og kontrolsyn på Danica Violet. Indtrykket var, at der stadigvæk var problemer med at få styr på vedligehold og drift af skibene.

Lead auditor er normalt den, der beslutter, hvad der skal stå i rapporten. Det kan Søfartsstyrelsen gøre indsigelse over for. Søfartsstyrelsen vil give sit besyv med under audit. De konklusioner auditor kom til i 2006, var Søfartsstyrelsen enig i. Han er også enig i, at der ikke var anledning til at give MNC på det, de undersøgte.

I audit den 14. september 2006 valgte de af følge op på de havnestatskontroller der havde været på rederiets skibe, inspektion af egne skibe, opfølgning af fejl og mangler (egen kontrol), uddannelse og træning. De besluttede også at teste rederiet på arbejdsulykker. Hans konklusion på sine observationer var, at der ikke var den fremdrift i rederiet, der skulle til for at forebygge fremtidige tilbageholdelser. Det var Bureau Veritas enig i. Derefter var der en overvejelse om, hvad man skulle gøre ud fra denne overordnede konklusion. Herefter sammenholdt Søfartsstyrelsen alle data og informationer om rederiet over lang tid. De iværksatte en sagsbehandling, men informerede ikke rederiet og spurgte ikke klassifikationsselskabet. De vidste ikke, hvad de skulle sige på det tidspunkt. Sagsbehandlingen førte frem til, at det materiale, de havde, viste et rederi, der ikke havde styr på sit ISM-system, og dannede grundlag for at tilbagekalde overensstemmelsesdokumenterne, og de iværksatte en partshøring. Det er denne vurdering over tid, som svarede til en grov afvigelse. I 2005 havde man håbet, at rederiet ville have styrket sin organisation med en ISM-medarbejder. Søfartsstyrelsen informerede først Bureau Veritas, da sagsbehandlingen var afsluttet. Da der var foretaget tre audits i 2006, overvejede de ikke at foranledige en ny audit for at konstatere, om der kunne gives en MNC på grund af manglende tilstrækkelig im-

plementering af ISM. Havnestatskontroller og arbejdsulykker er symptomer herpå, og derfor var der øget risiko for skibets og mandskabets sikkerhed.

Søfartsstyrelsen er ikke enig i rederiets opgørelse af reelle og ikke korrekte punkter under port state controls.

Foreholdt statistik over arbejdsulykker fra Ulykkesforsikringsforbundet forklarer Per Sønderstrup, at det ikke er en statistik, han arbejder med til daglig.

Når Søfartsstyrelsen ser, at et rederi har gentagende tilbageholdelser, er det deres politik at sætte større fokus på det. Det er ens for alle rederier og, der er flere rederier, der har oplevet det.

Søfartsstyrelsen har i stor udstrækning ydet vejledning til H. Folmer & Co. ved deres telefoniske og skriftlige henvendelser, som er blevet sagsbehandlet. Men det er ikke Søfartsstyrelsens opgave at besvare spørgsmål om, hvad rederiet specifikt skal gøre for at opfylde ISM-systemet. Søfartsstyrelsen skal ikke komme med løsninger for, hvad rederiet skal gøre for at implementere ISM-koden. Der gives anvisninger på, hvorledes rederiet bedre kan leve op til ISM, f.eks. ved henvendelse til rederiforeningen. I september 2005 blev der lavet en handlingsplan for rederiet, som var en stor hjælp for rederiet. Der har været gentagne vejledninger om f.eks., hvorledes havnestatskontrol kan imødegås ved hjælp af checklister. I december 2005 skete der partshøring som følge af en lang række kritiske forhold.

Det er ham, der har indhentet oplysninger fra søstermyndigheder om tilbagekaldelse af overensstemmelsesdokumentet.

Skulle Søfartsstyrelsens afgørelse ikke være korrekt, så er det hans opfattelse, at rederiet skal gennem en auditering, før det kan generhverve sit certifikat, for at det bliver verificeret, at rederiet har et ISM-system, som opfylder ISM-kodens krav. Det er en følge af ISM-koden.

Søfartsstyrelsen vurderer, om rederiet lever op til standarden i ISM-koden på alle punkter. Der kan ikke tages politiske hensyn. Foreholdt, at Søfartsstyrelsen fremlagde politiske handlingsplaner for søfarten for ankenævnet, forklarer Per Sønderstrup, at et lands politik på området kan være, at man accepterer mange fejl og problemer, eller at man følger bogen 100 procent. Den tekniske audit er politisk uafhængig. Men i forhold til at observere, hvordan de enkelte rederier "performer" har det selvfølgelig betydning. Hvis det var accepteret at have mange tilbageholdelser, så ville man måske ikke fokusere så meget på de rederier, der havde mange tilbageholdelser. Småskibsfarten har påkaldt sig opmærksomhed ved, at der er fundet en lang række fejl og mangler af vedligeholdelsesmæssig karakter ved havnestatskontrol. Regeringens handlingsplan fra 2006 "Danmark som Europas førende søfartsnation" har haft betydning for den måde, man har administreret niveauet af ISM-kontrollen. Søfartsstyrelsen accepterer i mindre grad fejl og mangler end tid-

ligere. De påtales, og det får en konsekvens. Når acceptkriterierne skærpes, vil det også påvirke grænsen for hvornår overensstemmelsesdokumenterne trækkes, men selve afgørelsen er ikke påvirket af det politiske klima.

Søfartsstyrelsen har i deres resultatkontrakt en målsætning om at være blandt de flagstater, som har færrest tilbageholdelser.

Søfartsstyrelsen har adgang til auditeringsrapporterne via klassifikationsselskabernes internet. I den almindelige drift er der ikke nogen kommunikation. Søfartsstyrelsen skal have besked, hvis et skib ikke er sødygtigt, og om MNC.

Det varierer hvor mange NC der gives i en auditeringsrapport. Det kan variere fra 1 til 13. Antallet af afvigelser er ikke afgørende. Afvigelse kan have forskellig tyngde. Det er normalt klassifikationsselskabet, der anbefaler ekstraordinære audits, men det kan også være den anden vej rundt. Da Søfartsstyrelsen bad Bureau Veritas om at sætte H. Folmer og Co. under skærpet overvågning i 2004 gjaldt det over hele verden, men der blev ikke givet meddelelse til internationale organisationer eller andre lande. Det er udelukkende Danmarks egne kontrolsyn, der skærpes i den situation. Der etableres endvidere kontrolsyn ved tilbageholdelser. Søfartsstyrelsens skærpede opmærksomhed har ikke haft nogen indflydelse på havnestatskontrollerne. Søfartsstyrelsens kontrolrapporter går ikke til MOU. Men MOU Paris og andre MOU laver deres egen target-factor. Hvis man har mange fejl og mangler ved en havnestatskontrol, så risikerer man flere havnestatskontroller - det er til en vis grad selvforstærkende. Måden at komme ud af historikken på er at forbedre sin "performance", ellers forbliver man i den dårlige ende. Søfartsstyrelsen har ikke haft target-factor med i deres overvejelser ved vurdering af H. Folmer & Co.'s Havnestatskontroller.

Da Danica Violet blev tilbageholdt i 2005 i USA, foretog Søfartsstyrelsen uanmodet syn og lavede en tilbageholdelse, samtidig med at de stillede betingelser for en frigivelse af skibet. Der var fundet ISM fejl og mangler, og der var ISPS problemer. Søfartsstyrelsen accepterede at frigive skibet på de vilkår, der er nævnt, efter en lang dialog med rederiet. En ekstraordinær auditering blev foretaget af Bureau Veritas, og derefter vil man normalt frigive. Det er en underlig diskussion, om tilbageholdelsen af Danica Violet skyldtes en overtrædelse af ISM-koden eller ej. ISM-koden siger, at man skal overholde lovgivningen og sørge for vedligeholdelse m.m. samt etablere de rutiner, der skal til for, at skibet rutinemæssigt er "up to date". Det gælder alt fra søkort til vedligeholdelsesmæssige ting. Ethvert vedligeholdelsesmæssigt problem er et ISM-problem.

Mht arbejdsskader ser de på, hvor mange sygedage, en arbejdsskade medfører. De lægger vægt på det kvalitative, hvad er der sket, og hvor er skaden sket. Der foreligger en statistik på alvorlige arbejdsskader. I denne sag er alle arbejdsskader nævnt.

Jesper Jespergaard har forklaret, at han kan vedstå sin forklaring som gengivet i ankenævnets kendelse. Han har supplerende forklaret Han har arbejdet med ISM koden siden efteråret 1994, og at han har lavet 75-100 audits om året. Det påhviler rederiet at etablere et sikkerhedsledelsessystem. Rederiet skal lave et dokumenteret system, som bliver gennemgået, men ikke formelt godkendt. Derefter går man i gang med certificering, og der bliver foretaget årlige opfølgingsbesøg på rederiet og opfølgning på skibene typisk mellem år 2 og 3. Før udløbet af den 5-årige certificering, går man i gang med en fornyelsesproces. Den juridisk ansvarlige for rederiet har udpeget en Designated Person, som er bindeled mellem rederiet og skibspersonalet i sikkerhedsspørgsmål. Det er en person, der skal være adgang til i 24 timer alle ugens 7 døgn. Designated Person sørger også for de interne audits, samt kommer med løbende in-put til, hvad rederiet skal gøre af nye tiltag, hvor er det gået godt, hvor er det gået skidt, hvad skal der ske. Det skal alt sammen bygges på de interne audits, statistik for tilskadecomster, eksterne audits, nye krav etc. Han har været auditor for Folmer i 2001 til 2006. Det var også ham, der havde den indledende audit, da man oprindeligt gav certificeringen.

Konklusionen på audit den 11. marts 2004, var at ledelsesværktøjet var et enkelt system, som havde kørt et stykke tid og nu skulle gennemgås. Han kom med sine anbefalinger i den retning i rapporten. Den ekstraordinære audit i maj 2004 skete på grundlag af 40 PSC. De resolutioner, der henvises til, i rapportens kommentar, er de, der beskriver, hvordan der skal ageres ved havnestatskontrol. Hvis der er ting, som kan drages i tvivl som f.eks. om klassecertifikaters gyldighed mv., skal personalet rapportere det, inden de kommer i havn. Man skal agere aktivt på risici. Så kan man på land tage stilling til, hvad der skal ske. Ved den ekstraordinære audit i september 2004 fulgte han op på de anbefalinger, han havde givet i maj. På baggrund af de forhold, der ikke var fulgt op på, var hans konklusion, at overensstemmelsesdokumentet burde tilbagekaldes. Det primære var, at lastvandsseparatorerne ikke virkede i henhold til lovgivningen, og at der manglede checklister ombord til brug for gennemgang af skibet inden anløb af havn til sikring af overholdelse af lov og regler. Så opfører man sig ikke, som omverdenen har krav på og forventning om. Da Søfartsstyrelsen fandt, at hans indstilling var baseret på et for spinkelt grundlag, fortsatte samarbejdet med rederiet.

På audit den 26. januar 2005 blev der fulgt op på de negative observationer i september 2004, og konklusionen var, at rederiet skulle følge op på den handlingsplan, der blev lavet i september 2004. Han fulgte op på rederiets handlingsplan i mail af 2. februar 2005. Han vurderede på det tidspunkt, at der var en risiko for, at rederiet producerede en masse papir, som ikke blev anvendt. Man skulle sørge for at lave effektive papirer, som blev implementeret.

Den 18 maj 2005 var han certification service operation manager på auditen. Hans funktion var at certificere og godkende audits fra andre auditører. Det

var Per Tunell, som var Lead Auditor. Som observatør deltog John Tranberg, som var den daværende marinechef i BUREAU VERITAS, Fredericia. Lead auditor har forholdt sig til, hvad der er blevet diskuteret, herunder statistikken for havnestatskontrollerne, som var et løbende punkt.

Jesper Jespergaard var lead auditor den 15. september 2005 og tillige CSOM. Der var således ikke nogen til at kigge på hans rapport ud over Roberto Nahon i Paris. Et certifikat ville skulle udstedes af marinecenteret i Rotterdam. Han anbefalede igen, at overensstemmelsesdokumentet skulle tilbagekaldes. Det blev ikke diskuteret med Søfartsstyrelsens observatør. Der blev givet to MNC og 11 NC. For så vidt angår de to MNC lavede han en fejl, idet en nedgradering altid skal ske på stedet. Det skete ikke. I stedet diskuterede han efterfølgende med sin foresatte i Paris, om de måtte nedgradere. Herefter nedgraderede han dem, hvilket ikke burde være sket. Herefter havde Bureau Veritas ikke grundlag for at indstille, at overensstemmelsesdokumentet skulle tilbagekaldes.

Audit den 27. januar 2006 var et fornyelsesaudit. Der blev konstateret tre mindre afvigelser. Der var ikke noget at tilføje. Han tilkendegav på hvilken dato en ny certificering ville udløbe. Det var fem måneder frem i tiden, da auditøren kun kan udstede et 5 måneders certifikat. Det var Marinecenteret i Rotterdam, der skulle gennemgå audit og udstede en 5 års certificering. På fornyelsesaudit skal man have det hele med. De årlige audits er mere stikprøvemæssige. Under normale omstændigheder ville Folmer have fået et 5-årigt certifikat med kun tre små NC. Havde rederinavnet været streget over, ville Folmer have fået en fornyet certificering. Han mener ikke, at Marinecenteret i Rotterdam havde særlige bemærkninger til hans auditeringer. Hvis han havde ment, at der var et generelt problem med implementeringen af ISM den 27. januar 2006 ville han have bemærket det på en eller anden måde.

Rederiets ISM status ultimo 2005 - 2006 var, at der var et væsentligt efterslæb på implementeringen. En forbedring var, at der blev skiftet en hel del lastvandsseparatorer. En uddelegering af DP opgaver til Besigtigelses Kontoret var også godt for ledelsessystemet.

Audit den 26. maj 2006 blev foretaget af Illka Pelki, som kunne se på sagen med ny friske øjne. Han læser konklusionen således, at rederiets Safety Management System ikke var godt nok

Han var lead auditor den 14. september 2006. Der var ikke nogen grove afvigelser. Hans konklusion var, at audit viste en mangel på forebyggende handlinger, som formentlig var begrundet i utilstrækkelige resurser. Dette har han nærmere begrundet på de foregående sider i rapporten. Under auditen havde Søfartsstyrelsen primært spurgt på arbejdsulykker. Hans personlige konklusion var, at han ikke kunne nå længere med organisationen. Der måtte andre kræfter til. Han overgav opgaven til John Tranberg. Jesper Jes-

pergaard kunne ikke få fremdrift i systemet, der for så vidt var udmærket, men det var et problem at efterleve og selv tage skridt til forebyggende handlinger. Der var behov for en "second opinion", og han havde ikke mere med sagen at gøre. Der blev ikke udfyldt en form Z. Så skulle der have været en MNC på banen. Han havde tidligere gjort to ikke særligt succesfulde forsøg med dette. Der var ikke udestående NC, da han opgav, og han har tidligere kun måttet rykke en eller to gange for dette. Ultimo 2006 var den måde H. Folmer & Co drev sit rederi på teknisk udmærket. Det var ikke et spørgsmål om møtrikker og skruer, og man havde et ledelsessystem, som var kort, kærligt og kontant, men det kneb med efterlevelsen. Han mener ikke, at driften generelt var en trussel for besætningen. Rederiet var heller ikke til alvorlig fare for miljøet - der var tale om en relativt simpel rederiform. Han kan ikke svare på, om rederiet blev drevet nautisk forsvarligt. Det var mængden af observationer og hændelser, der gjorde, at det måtte konkluderes, at rederiet ikke fungerede, som det skulle.

Forespurgt, om det den 14. september 2006 blev meddelt rederiet, at de var på "afgrundens rand", er svaret nej. Det blev heller ikke drøftet med Per Sønderstrup. Han mener ikke, at han havde kendskab til, at Søfartsstyrelsen overvejede at tilbagekalde certificeringen. Det fremgår af auditrapporten, at Bureau Veritas anbefalede en ekstraordinær audit inden den 13. december 2006.

Han kan ikke huske, at Søfartsstyrelsen havde sat rederiet under skærpet opsyn. En observatør kan kun observere, og de er der primært for at se, at auditøren udfører sit arbejde ordentligt. Efter auditen talte man med Søfartsstyrelsen om, hvordan det var gået. Auditøren skal også udvikle sig. Han erindrer, at de har været var enige, hvis det har været diskuteret. Han talte ikke med Poul Jeppesen om mulighederne for at trække skibets certifikat efter audit i september 2005.

Der findes en masse ubrugelig statistik vedrørende antallet af anmærkninger på audits. Det er ikke antallet, der er afgørende, men hvor alvorlige anmærkningerne er.

Han lader sig ikke påvirke af, at Søfartsstyrelsen er tilstede under en audit.

H. Folmer & Co. bad Bureau Veritas kigge på tilbageholdelsen af DANICA VIOLET. Han rejste sammen med Søfartsstyrelsens inspektør. De kiggede på sagen dernede. Hans konklusion på stedet var, at der var nogle punkter, der var relevante, og en del punkter, der var forkerte. Den græske skibsinspektør havde ikke gjort arbejdet helt ordentligt. Alt blev nødvendigvis rettet, og Søfartsstyrelsen gjorde et fantastisk arbejde for at få frigivet skibet.

Lars Christian Loug Hendriksen har vedstået sin forklaring som gengivet i Ankenævnets kendelse og supplerende forklaret, at Besigtigelseskontoret står for skibsinspektioner i alle varianter. Rederiet bad Besigtigelseskonto-

ret om at støtte dem i den daglige implementering af ISM. Besigtigelseskontoret stillede resurser til rådighed for interne audits på skibene og rederikontoret samt pre-audits på rederikontoret. Endvidere støttede de ved ISM samtaler med kaptajnerne, før de mønstrede ud. Rederiet havde 12-13 skibe, hvor kaptajnen er den drivende ISM-person. Det er et godt initiativ at tale med kaptajnen om ISM inden udmønstring. Som konsulent for rederiet aflastede de en lille reder med ansvaret for implementering af et omfangsrigt system. De kom også på skibene i andre situationer, f.eks. ved tilstandsbesigtigelse og havaribesigtigelse. Han synes, at man kunne måle effekten af Besigtigelseskontorets arbejde ved en nedgang i havnestatskontroller. Selv om rederiets skibe blev intenst besøgt, var der en bedring, og der var en klar bedring i kaptajnernes forståelse for systemet. Det var sætteskipperne, hvis viden skulle opgraderes. Der kom flere spørgsmål hjem end før. Besigtigelseskontoret systematiserede henvendelser fra 13 skibe, og de kom med forslag til rederiet om, hvad de kunne gøre for at gøre det endnu bedre. Per Sønderstrup har ikke kontaktet ham for at spørge hvad de lavede for rederiet ultimo 2006. Per Sønderstrup har været observatør ved Bureau Veritas' audits, men de har ikke haft nogen dialog. Han deltog ikke i auditten den 14. september 2006. Hans Henrik Krog fra Besigtigelseskontoret deltog. Han fik afrapportering. Hans Henrik rapporterede ikke, at overensstemmelsesdokumentet var i fare. Der var mange ekstraordinære audits, og ingen af dem tilvejebragte en stor mængde eller alvorlige NC. Hans opfattelse af rederiet var, at man gerne ville investere i at udbygge og forbedre ISM-systemet. Rederiets system var et simpelt og fornuftigt system, og også velimplementeret. Der var tale om en reder, der så at sige aldrig har et havari. Skadesprocenten var omkring 11 procent, hvor ca. 65 procent er smertegrænsen for Codan. Det var ikke ham, der udførte den interne audit den 29. december 2006. Hans Henrik Krog, der ikke strør om sig med superlativerne, udførte den. Han følte, at rederiets ISM-standing var bedret i 2006. Der var tilvirket en tjekliste i systemet, som kørte på de samme ting som havnestatskontrollerne, således at føreren med den i hånden hver 14. dag kunne gennemgå skibet fra A-Z. Kaptajnernes kompetence indenfor ISM var blevet udviklet, og de havde taget det til sig. Det blev sikret, at de var igennem skibet, og vist nok fra starten af 2006 blev kaptajnerne pålagt at meddele rederiet afvigelser, så rederiet kunne tage action på det. Han har ikke været i kontakt med Søfartsstyrelsen om deres overvejelser om at trække certifikatet. Det er første gang, han har hørt om tilbagekaldelsen af et overensstemmelsesdokument uden, at der lå en grov afvigelse til grund. Det var nyt for ham. Hvis tingene ikke bliver afhjulpet kan de udvikle sig fra NC til MNC.

5. Parternes argumenter

H.Folmer & Co. I/S har til støtte for sine påstande over for Søfartsstyrelsen anført i påstandsdokumentet:

"RETTE SAGSØGTE - DOMSTOLENS PRØVELSESADGANG

....

Prøvelsen for Ankenævnet har haft karakter af en domstolslignende proces med kontradiktion, hvor bl.a. Søfartsstyrelsen har optrådt som selvstændig part repræsenteret ved Kammeradvokaten.

Ankenævnet har alene efterprøvet Søfartsstyrelsens afgørelse på grundlag af de oplysninger, der fremkom under hovedforhandlingen for Ankenævnet, og Ankenævnet har ikke foretaget en aktiv, selvstændig undersøgelse af de faktiske omstændigheder og har således på ingen måde truffet en selvstændig forvaltningsretlig afgørelse baseret på en officialmaksime.

Rederiet har derfor krav på, at lovligheden af forvaltningens afgørelse (her, Søfartsstyrelsen) underkastes en fuldstændig domstolsprøvelse, og sagen skal derfor ikke begrænses til en efterprøvelse af Ankenævnets afgørelse.

Denne domstolsprøvelse omfatter for det første en juridisk bedømmelse af, om Søfartsstyrelsen har iagttaget de kriterier - og den fremgangsmåde - som er betingelse for, at myndighederne kan inddrage Rederiets ISM-certifikater.

Hvis retten når til, at disse forudsætninger er iagttaget, omfatter prøvelsen for det andet, om de faktiske omstændigheder giver grundlag for at konkludere, at Rederiet konkret har udvist en grov afvigelse af ISM-kodens krav, som er en ubetinget forudsætning for, at ISM-certifikaterne kan inddrages.

Da domstolsprøvelsen således retter sig mod, om Søfartsstyrelsen har haft hjemmel til at tilbagekalde Rederiets ISM-certifikater, gøres det derfor gældende, at påstanden rettelig bør nedlægges over for Søfartsstyrelsen, jf. bl.a. U.2003.1150.H, og ikke mod den rekursinstans, der efter en domstolslignende proces har efterprøvet Søfartsstyrelsens afgørelse."

Såfremt retten måtte finde, at Ankenævnet er rette sagsøgte og samtidig finder, at der ikke har været den nødvendige hjemmel til at tilbagekalde overensstemmelsesdokumentet m.v., har Rederiet under proceduren anført, at retten må ophæve Ankenævnets afgørelse.

Rederiet har i øvrigt i vidt omfang procederet som for Ankenævnet for Søfartsforhold og har supplerende bl.a. anført følgende, som gengivet fra påstandsdokumentet:

".....

3. BETINGELSER FOR TILBAGEKALDELSE AF OVERENSSTEMMELSESCERTIFIKATER ...

3.1. Hjemmelsgrundlaget

....

3.2 Udstedelse af ISM-certifikat

Når et rederi over for den relevante myndighed har dokumenteret, at rederiet og de til rederiet knyttede skibe opfylder ISM-koden, har rederiet krav på at blive ISM-certificeret, dokumenteret ved udstedelse af ISM-certifikater.

Disse certifikater omfatter dels en godkendelse af, at rederiet drives i overensstemmelse med ISM-koden - et såkaldt overensstemmelsescertifikat (Document of Compliance). I tilslutning hertil udstedes dokumentation for, at de enkelte skibe opfylder ISM-koden, et såkaldt certifikat for sikker skibsdrift, der opbevares om bord på de enkelte skibe og forevises på forlangende af havnemyndigheder i forbindelse med skibsinspektioner og lignende.

Hvis et rederi får inddraget sine ISM-certifikater, betyder det, at skibene vil blive tilbageholdt i første anløbshavn og vil ikke få sejltilladelse, før det (igen) er dokumenteret over for myndigheden, at ISM-certifikaterne er reetableret. Derfor er ISM-certifikaterne af afgørende betydning og forudsætning for at kunne drive skibsfart

Endvidere er skattelovgivningen indrettet således, at Rederiet mister fradragetsretten for udgifter til teknisk management og bemanning under tonnagekatteordningen, når ISM-certifikaterne inddrages.

ISM-certificering er derfor af helt vital betydning for et rederi, og ekstremt byrdefuldt ikke mindst økonomisk hvis ISM-certifikaterne inddrages.

Når et rederi er blevet ISM-certificeret, foretages der løbende verifikation til dokumentation af, rederi og skib stedse opfylder ISM-kodens krav som nærmere beskrevet i ISM-kodens pkt. 13.

Tilsynet med ISM-certificeringen forestås i Danmark af Søfartsstyrelsen, der imidlertid i henhold til bemyndigelse i Lov om sikkerhed til søs, § 22, stk. 1, har bemyndiget klassifikationselskaberne (i nærværende tilfælde Bureau Veritas) til at forestå disse løbende verifikationer af rederiet og rederiets skibe.

3.3 Verifikation

Når et rederi og dets skibe således er ISM-godkendt, følger det af ISM-kodens pkt. 13.4, at der årligt skal foretages inspektion på Rederikontoret til verifikation af, at rederiet (fortsat) opfylder ISM-koden.

På samme måde skal der mindst en gang i ISM-certifikatets gyldighedsperiode (på 5 år) foretages inspektion af de enkelte skibe til verifikation af, at skibene opfylder ISM-kodens krav, jf. ISM-kodens pkt. 13.8.

Endelig skal der i henhold til pkt. 13.10 foretages fornyelsesverifikation i

forbindelse med fornyelse af ISM-certifikatet, der normalt udstedes med en 5-års gyldighedsperiode.

Disse ISM-inspektioner (kaldet audits) udføres således af klassifikations-selskaberne, og da Rederiets skibe er klasset i Bureau Veritas, udføres verifikation i forhold til rederiet og rederiets skibe af klasseinspektører fra dette klassifikationsselskab.

I forbindelse med disse audits aflægger den ledende inspektør (lead auditor) en afrapportering, der foretages i henhold til de internationalt godkendte særlige skemaer, bl.a. med afkrydsning af, hvilke anmærkninger inspektionerne måtte give anledning til og frister for disse anmærkninger afhjælpning.

....

Hjemmel til at tilbagekalde - eller inddrage - ISM-certifikaterne er udtømmende angivet i ISM-kodens pkt. 13.5....

Denne hjemmel til at inddrage ISM-certifikaterne er endvidere begrænset i henhold til EU Forordning nr. 336/2006, art. 9, der lyder som følger:

"Sanktioner - Medlemsstaterne fastsætter de sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af denne forordning, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til sikring af korrekt gennemførelse af forordningens bestemmelser. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning."

3.4 Betingelser for at inddrage ISM-certifikater

Det følger af det ovenfor anførte, at ISM-certifikater alene kan inddrages, hvis myndighederne fører bevis for, at der foreligger en grov afvigelse som defineret i pkt. 1.1.10.

Det følger endvidere af ISM-kodens system, at denne grove afvigelse forudsættes verificeret i forbindelse med de audits (ordinære eller ekstraordinære), der af klassifikationsselskabet udføres på Rederikontoret eller på Rederiets skibe.

Endelig fremgår det af implementeringen i EU ved Rådsforordning nr. 336/2006, art. 9, at en sanktion (hvilket omfatter en tilbagekaldelse af ISM-certifikaterne) bl.a. forudsætter, at denne står i rimeligt forhold til overtrædelsen.

4. ER BETINGELSERNE FOR INDDRAGELSE AF ISM-CERTIFIKATERNE IAGTTAGET?

....

Det gøres gældende, at betingelserne for at tilbagekalde Rederiets ISM-certifikater ikke er opfyldt, allerede fordi der ikke i forbindelse med verifikationerne er konstateret grove afvigelser.

Det tilføjes, at det ligeledes er Søfartsstyrelsens egen opfattelse, at denne forudsætning skal være til stede. Således har bl.a. Per Sønderstrup fra Søfartsstyrelsen forklaret for Ankenævnet, at man ikke i 2005 fandt anledning til at tilbagekalde Rederiets ISM-certifikater, idet det bl.a. anføres (Ankenævnets afgørelse, side 36):

"Dette var begrundet i, at Bureau Veritas havde besluttet at nedgradere to major nonconformities til non-conformities."

Endvidere bemærkes, at Søfartsstyrelsen selv havde repræsentanter til stede bl.a. ved audits den 27. januar 2006, 14. juli 2006 og 14. september 2006 og havde således rig anledning til at meddele Rederiet, hvis Søfartsstyrelsen i forbindelse med disse audits (i modsætning til Bureau Veritas) mente at kunne konstatere grove afvigelser, og dermed at der efter Søfartsstyrelsens opfattelse var et grundlag for at tilbagekalde certifikaterne.

Samlet gøres det derfor gældende, at Søfartsstyrelsens afgørelse skal tilside-sættes, allerede fordi der ikke i forbindelse med de foretagne verifikationer er konstateret nogen grove afvigelser, som er en betingelse for tilbagekaldelse af certifikatet, jf. ISM-kodens pkt. 13.5."

Under proceduren har Rederiet yderligere anført, at status skulle være gjort under fornyelsesaudit den 27. januar 2006, men at denne audit kun medførte mindre væsentlige NC. Men måske var auditen den 26. maj 2006 den væsentligste, idet en ny auditør, der gjorde udtrykkelig bemærkning om, at han var blevet bedt om at foretage en generel bedømmelse af, om Rederiet levede op til ISM standarden, heller ikke havde nogen væsentlige anmærkninger.

Hvis Søfartsstyrelsen i efteråret 2006 var kommet frem til, at det stod rigtigt slemt til med Rederiets ISM styring, skulle man have indkaldt til en audit netop med henblik på at undersøge dette. Dermed havde man respekteret det system, der eksisterede.

Ankenævnets afgørelse baserer sig ikke på et skøn, men prøver hjemmelsgrundlaget for Søfartsstyrelsens afgørelse. Kun hvis Søfartsstyrelsen har haft den nødvendige hjemmel til sin afgørelse kan Ankenævnets afgørelse stadfæstes.

"5. SØFARTSSTYRELSENS FREMGANGSMÅDE MED INDDRAGELSE AF ISM-CERTIFIKATERNE

5.1 Til trods for at Søfartsstyrelsen var repræsenteret ved flere audits i 2006, gav man ikke meddelelse til Rederiet om, at disse audits gav anledning til at inddrage ISM-certifikaterne, endsigse gav oplysning om, hvilke specifikke forhold der skulle berigtiges for at undgå en sådan beslutning.

Tilsyneladende er Søfartsstyrelsens embedsmænd - uden at der foreligger auditeringer, der har påvist grove afvigelser - i løbet af efteråret 2006 fra seneste audit den 14. september 2006 (hvor ingen grove afvigelser blev konstateret) og frem til den 14. december 2006, hvor udkast til Søfartsstyrelsens beslutning blev fremsendt, ved en lukket sagsbehandling nået frem til, at der nu skulle foreligge en grov afvigelse, som gav grundlag for at tilbagekalde ISM-certifikaterne.

En sådan proces er i åbenbar strid med den forudsatte procedure om, at der under audits, hvor Rederiet i øvrigt forudsættes at være til stede, skal konstateres grove afvigelser.

Det tilføjes, at Søfartsstyrelsen adskillige gange er opfordret til at oplyse, hvilke konkrete forhold der i perioden fra december 2005 til december 2006 har ligget til grund for Søfartsstyrelsens konklusion om, at der nu (ultimo 2006) skulle foreligge grove afvigelser, uagtet at dette ikke blev konstateret ved de 4 foretagne audits.

Disse opfordringer er ikke blevet besvaret.

5.2 Hertil kommer, at Rederiet med høringssvar af 7. februar 2007 tilbageviste adskillige af Søfartsstyrelsens forudsætninger og præmisser for tilbagekaldelse af ISM-certifikaterne, uden at dette har haft indflydelse på Søfartsstyrelsens afgørelse endsigse - som et minimum - berigtiget disse forhold, inden afgørelsen blev truffet.

5.3 Endvidere bemærkes, at det i ISM-verifikationssystemet såvel som i den praksis, som findes fra udlandet, er således, at der skal gives Rederiet en frist, inden for hvilken konstaterede afvigelser kan berigtiges, og først når en sådan frist er udløbet, uden at berigtigelsen har fundet sted, vil der kunne skrides til beslutning om inddragelse af certifikaterne.

Dette fremgår af de skemaer, der anvendes ved audits, ligesom flere af de udenlandske afgørelser dokumenterer det samme.

5.4 Endelig viser Søfartsstyrelsens tilgang til sagen, at man ensidigt har indtaget den holdning, at Rederiets ISM-certifikater skulle inddrages, frem for at foretage en forvaltningsretlig afbalanceret vurdering.

Dette har bl.a. givet sig udslag i, at Søfartsstyrelsen har deltaget som observatør i de fleste af de audits, der har været afholdt; mere for at kontrollere, at klassifikationselskabet gav de anmærkninger, Søfartsstyrelsen mente, der

skulle gives, frem for fremadrettet at vejlede Rederiet om konkrete forhold, der burde iagttages med passende frister herfor.

Dette var anledningen til, at (Rederiets advokat) i brev af 17. januar 2008 forespurgte Kammeradvokaten, om Søfartsstyrelsen havde udarbejdet egne observationsrapporter i tilslutning til de audits, der havde været afholdt hos Rederiet, hvor Søfartsstyrelsen har været repræsenteret som observatør.

Hertil meddelte Kammeradvokaten med brev af 25. februar 2008, at

"..... Søfartsstyrelsen ikke udarbejder egne observation report. De observationer, der er foretaget af Søfartsstyrelsen under rederiaudits hos det sagsøgende rederi, fremgår af Bureau Veritas'rapporter".

Trods denne meddelelse har Rederiet fremskaffet en detaljeret observation report udarbejdet af Søfartsstyrelsen i tilslutning til den rederiaudit, der blev afholdt hos Rederiet den 15. september 2005. Denne observation report er udarbejdet af Poul G. Jeppesen, der deltog i den pågældende audit som observatør for Søfartsstyrelsen.

....

5.5 Samlet gøres det derfor gældende, at selv hvis retten isoleret set måtte finde, at ISMcertikaterne kan tilbagekaldes, uanset der ikke er konstateret grove afvigelser, er den af Søfartsstyrelsen anvendte fremgangsmåde ikke i overensstemmelse med ISM-kodens principper endsige forvaltningsretlige grundsætninger, hvorfor det gøres gældende, at Søfartsstyrelsens afgørelse også af disse grunde ikke er gyldig.

6. FORELIGGER DER GROVE AFVIGELSER

6.1 Bevisbyrde

Det følger af ISM-kodens art. 13.5, at det er myndighederne, der skal føre bevis for, at der foreligger grove afvigelser fra kodens krav.

Det bestrides, at dette er godtgjort blot ved en henvisning til det påståede generelle kritikpunkt om, at *"sagsøger ikke har foretaget en effektiv og systematisk implementering af ISM-koden"*.

Søfartsstyrelsen er adskillige gange opfordret til at fremkomme med konkrete beviser, herunder bl.a. i replikken pkt. 3.1, uden at denne opfordring er opfyldt.

Det gøres derfor gældende, at Søfartsstyrelsen allerede af denne grund ikke har løftet bevisbyrden for, at der foreligger en grov afvigelse.

6.2 Særligt om manglende effektiv og systematisk implementering

Det anføres i definitionen af grov afvigelse af ISM-kodens pkt. 1.1.10, at dette udtryk også omfatter det forhold, at et krav i henhold til denne kode ikke er gennemført effektivt og systematisk.

Det gøres gældende, at en manglende effektiv og systematisk implementering selvsagt må ses i sammenhæng med bestemmelsens første afsnit og forudsætter stadig, at denne manglende effektive og systematiske gennemførelse udgør en alvorlig trussel for mandskabets eller skibets sikkerhed eller en alvorlig fare for miljøet.

Den blotte henvisning til, at ISM-koden ikke anses for gennemført effektivt og systematisk, er derfor ikke tilstrækkelig, men må fortsat kræve bevis for, at overtrædelsen er af en så alvorlig karakter, at den udgør en sådan trussel eller fare.

Dette har Søfartsstyrelsen på ingen måde godtgjort, og Rederiets statistik giver også en meget klar indikation af, at sådanne kvalificerede risici og farer ikke er til stede i forbindelse med Rederiets skibsdrift.

6.3 Konkrete beviser

Det noteres, at Søfartsstyrelsen ej heller i skriftvekslingen for byretten har fundet anledning til at fremkomme med konkrete forhold, der efter Søfartsstyrelsens bedømmelse kan kvalificeres som en grov afvigelse.

Der tales om utilstrækkelig implementering af sikkerhedssystemet, manglende korrigerende handlinger, henvisning til tilbageholdelse og arbejdsulykker. Det bestrides, at dette er tilstrækkeligt til at konstatere grove afvigelser.

Myndighederne må påvise helt konkrete forhold og i tilslutning hertil give passende frist for afhjælpning heraf som en forudsætning i ISM-verifikationsproceduren."

Rederiet har yderligere anført under proceduren, at det formentlig også har spillet ind på Søfartsstyrelsens afgørelse, at småskibsfarten giver anledning til mange havnestatskontroller, og at det er et mål at bringe antallet af disse ned. Under sagen har Søfartsstyrelsen kun fokuseret på antallet af havnestatskontroller, men ikke på årsagen hertil, særligt den target-factor som ligger i MOU's administration af systemet. Selv om Rederiet var "target", lykkedes det rederiet at knække kurven.

Endvidere har rederiets ulykkesstatistik spillet ind uden, at der er foretaget en kvalifikation af ulykkerne, og uden antallet af ulykker er sammenholdt med antallet af ulykker for et tilsvarende segment af skibe.

"6.4 Særligt om tilbageholdelser

.....

6.5 Særligt om arbejdsulykker

6.6 Generelt om Rederiets ISM-forbedringer i perioden 2006 til dato

....

6.7 Konklusion

Samlet gøres det gældende, at de foreliggende oplysninger og den fremlagte dokumentation på ingen måde godtgør, at Rederiet skulle have udvist en adfærd, der kan karakteriseres som en grov afvigelse som defineret i ISM-koden.

Særligt bemærkes, at Rederiet stedse har demonstreret en vilje til at opfylde ISM-koden, således som den kræves implementeret i forhold til Rederiets driftsform.

Søfartsstyrelsen har hverken ved de anmærkninger, der er givet Rederiet, eller på anden vis påvist, hvilke konkrete krav der ikke er gennemført effektivt og systematisk, og som har så væsentlige konsekvenser for skib, besætning eller miljø, at det kvalificeres som en grov afvigelse og dermed hjemler en inddragelse af certifikaterne.

Særligt bemærkes, at afvigelser, som ikke anses for grove ("non-conformities") som defineret i ISM-kodens art. 1.1.9, ikke giver hjemmel for inddragelse af rederiets ISM-certifikater. Det forhold, at det muligvis på enkelte punkter kan konstateres, at Rederiet ikke har efterlevet ISM-kodens krav (eksempelvis ved de anmærkninger der gives i form af "non-conformities"), giver således ikke hjemmel for at inddrage Rederiets ISM-certifikater. Søfartsstyrelsens hjemmel til at inddrage ISM-certifikaterne forudsætter således konkrete krav, der kvalificeres som grov afvigelse i forbindelse med foretagne audits, hvilket ikke har været tilfældet i 2006 til dato.

Dette er i øvrigt i overensstemmelse med de krav til proportionalitet, der følger af de almindelige forvaltningsretlige principper samt EU-implementeringsforordning.

Søfartsstyrelsen har haft fokus på overvågning, kontrol og ultimative sanktioner og har hverken ved kvalificerede anmærkninger eller på anden vis givet konkrete og konsekvente pålæg, som Rederiet har kunnet henholde sig til, dels for at kende de præcise forudsætninger for certifikaternes opretholdelse, dels konditionerne for i givet fald at generhverve ISM-certifikaterne."

H. Folmer & Co. I/S har yderligere anført, at såvel Per Sønderstrup og Jesper Jespergaard har forklaret, at rederiets drift ikke ved udgangen af 2006 var til fare for skibets eller mandskabets sikkerhed eller for miljøet.

7. PÅSTAND 2

Hvis Rederiet får medhold i, at Søfartsstyrelsen ikke har været berettiget til at tilbagekalde skibets ISM-certifikater, skal Rederiet i sagens natur stilles som om, man fortsat er ISM-certificeret. At der ikke har været afholdt audits, som følge af at Søfartsstyrelsen på et uretmæssigt grundlag har inddraget ISM-certifikaterne, skal selvsagt ikke komme Rederiet til skade.

Hvis Rederiet derfor får medhold, må konsekvensen være, at Rederiet har krav på at få genudstedt de inddragne certifikater. Det vil være naturligt, om Søfartsstyrelsen i tilslutning hertil foretog ordinære verifikationer på Rederikontoret og på Rederiets skibe for (på helt sædvanlig vis) at sikre, at Rederiet - fortsat - overholder ISM-kodens krav og standarder.

Måtte der stilles yderligere krav, før certifikater kan genudstedes, til trods for at Søfartsstyrelsen ikke havde hjemmel til at tilbagekalde ISM-certifikaterne, har myndighederne derved stillet Rederiet i en langt ringere situation, end hvis Rederiet stedse havde ISM-certificeringen med løbende ordinære verifikationer på samme måde som andre rederier underlagt Søfartsstyrelsens tilsyn.

Søfartsstyrelsen har til støtte for sin påstand om afvisning anført

Rederiets "påstande mv.

....

Hvor en sag har været behandlet i flere instanser (her Søfartsstyrelsen, efterfølgende Ankenævnet for Søfartsforhold) med fuld prøvelse i hver instans, er det klageinstansens afgørelse (her Ankenævnet for Søfartsforholds kendelse) der kan prøves, og det er derfor Ankenævnet for Søfartsforhold, der er rette sagsøgte, hvorfor sagen for så vidt angår Søfartsstyrelsen påstås afvist, jf. UfR 2000, side 179H, og UfR 2004, Tillæg B, side 171. Dette følger også af UfR 2007, side 10, hvor Besætningsnævnet (nu Ankenævnet for Søfartsforhold), blev sagsøgt angående en af Besætningsnævnet afsagt kendelse, som tog stilling til en af Søfartsstyrelsen truffet afgørelse.

Ankenævnet for Søfartsforhold er et paritetisk sammensat sagkyndigt ankenævn, Ankenævnet for Søfartsforhold foretog en fuldstændig oplysning af sagen, og Ankenævnet for Søfartsforhold har prøvet Søfartsstyrelsens afgørelse fuldt ud."

Under proceduren har Søfartsstyrelsen og Ankenævnet for Søfartsforhold yderligere anført, at den omstændighed, at ankenævnets formand anordnede

mundtlig forhandling ikke medførte, at proceduren overgik til dispositionsmaksimen.

.....

Rederiet "har i sine påstande 2.a og 2.b krævet, at ISM-overensstemmelsesdokumentet med tilhørende certifikater for sikker skibsdrift skal udstedes for en periode på 5 år, subsidiært for en kortere periode.

Søfartsstyrelsen påstår afvisning, idet retten alene kan prøve gyldigheden af den af Ankenævnet for Søfartsforhold afsagte kendelse om stadfæstelse af Søfartsstyrelsens afgørelse, og dermed om tilbagekaldelse af det udstedte overensstemmelsesdokument og de udstedte certifikater om sikker skibsdrift var berettiget.

Retten kan derimod ikke træffe afgørelse om et helt andet forhold end det, der har været genstand for den af Søfartsstyrelsen truffe og af Ankenævnet stadfæstede afgørelse.

Rederiet har desuden ikke et retskrav på at bevare sin ISM certificering, selv om Rederiet måtte få medhold i sin principale påstand.

Søfartsstyrelsen kan i henhold til ISM-kodens regel 13.2 maksimalt udstede ISM-overensstemmelsesdokumenter med tilhørende certifikater for sikker skibsdrift for en gyldighedsperiode på 5 år. Rederiets ISM-overensstemmelsesdokument med tilhørende certifikater for sikker skibsdrift blev udstedt af Bureau Veritas den 3. november 2006 med udløb den 2. april 2007, men henset til den for Ankenævnet verserende sag midlertidigt forlænget indtil den 4. juni 2007. Det blev imidlertid tilbagekaldt med omgående virkning ved Ankenævnets kendelse af 8. maj 2007.

ISM-overensstemmelsesdokumentet med tilhørende certifikater for sikker skibsdrift kan alene (gen)udstedes, såfremt Rederiet består audit efter reglerne herom.

(Gen)udstedelse af nyt overensstemmelsesdokument og nye certifikater for sikker skibsdrift for en ny femårig periode er et selvstændigt spørgsmål, der kræver selvstændig forvaltningsmæssig behandling og bl.a. gennemførelse af audit. En vurdering af spørgsmålet om tilbagekaldelse er væsensforskellig herfra i sin sagsbehandling, bl.a. fordi ved (gen)udstedelse skal et klassifikationsselskab i samråd med Søfartsstyrelsen gennemføre rederi-audit og audits ombord på de enkelte skibe med henblik på konstatering af, om det benyttede ISM-sikkerhedsstyringssystem lever op til ISM-kodens krav, og om betingelserne for udstedelse af nyt ISM-overensstemmelsesdokument med tilhørende certifikater er opfyldt.

Søfartsstyrelsen er den sagkyndige myndighed på området, og spørgsmålet om udstedelse kræver særskilt sagsbehandling med henblik på at sikre, at betingelserne for udstedelse af nyt ISM-overensstemmelsesdokument med tilhørende certifikater for sikker skibsdrift er opfyldt.

Dette er en sagsbehandling, der ligger uden for den sagsbehandling, som retten (og Ankenævnet) kan foretage, og er i øvrigt en behandling og afgørelse, som er helt forskellig fra spørgsmålet om tilbagekaldelse, hvor kravene er nogle helt andre end ved udstedelse. Rederiet kan ikke om- eller undgå kravene til den sagsbehandling, der er nødvendig til vurdering af spørgsmålet om udstedelse af nyt overensstemmelsesdokument og nye certifikater for sikker skibsdrift, ved at nedlægge påstand herom under den verserende retssag. Særlig ikke når afgørelse om udstedelse ligger inden for kerneområdet af Søfartsstyrelsens forvaltningsområde.

På denne baggrund påstås Rederiets påstand 2.a og 2.b afvist, idet disse påstande ligger uden for det område, som domstolene efter grundlovens § 3 har kompetence til at træffe afgørelse om."

Ankenævnet for Søfartsforhold har til støtte for sin påstand om stadfæstelse og Søfartsstyrelsens subsidiære påstande om frifindelse anført i påstandsdokumentet:

"Supplerende sagsfremstilling

.....

Ved behandlingen af nærværende sag deltog formanden, landsdommer Marianne Levy, de sagkyndige rederiudpegede medlemmer underdirektør Claus Pavar, og direktør Peter Sneistrup, samt de sagkyndige organisationsudpegede medlemmer kaptajn Jens FagePedersen og sekretariatschef Henrik Amdi Madsen.

Ankenævnet besidder således en betydelig sagkundskab indenfor sine områder, herunder de under denne sag omtvistede forhold og regler om ISM-certificering.

Ankenævnet skal i henhold til sin forretningsorden sørge for sagens oplysning, og Ankenævnet prøver endvidere alle spørgsmål, som sagen giver anledning til. Ankenævnet er øverste administrative myndighed og træffer således den endelige administrative afgørelse.

Sagen angår ISM-koden, som nærmere beskrevet i kendelsen...

Det fremgår af ISM-kodens artikel 13.5, at der skal foreligge bevis for "grov afvigelse" af kodens krav, for at tilbagekaldelse af ISM-overensstemmelsesdokumentet kan foretages. Af ISM-kodens artikel 1.1.10, andet led, fremgår, at der ved "grov afvigelse" også forstås, at krav i henhold ISM-koden ikke er gennemført effektivt og systematisk.

Ankenævnet har på baggrund af samtlige sagens oplysninger foretaget en bevismæssig vurdering. På baggrund af bevislighederne vurderede Ankenævnet, at der ikke var sket en effektiv og systematisk implementering af krav i henhold til ISM-koden, at der derfor forelå en grov afvigelse, og at betingelserne for tilbagekaldelse af ISM-overensstemmelsesdokumentet og certifikaterne for sikker skibsdrift var opfyldt.

.....

Det af Søfartsstyrelsen til brug for den mundtlige forhandling i Ankenævnet udarbejdede påstandsdokument af 27. april 2007 er fremlagt som bilag A. Den af Søfartsstyrelsen truffene afgørelse af 12. marts 2007 er fremlagt som bilag B. Til Søfartsstyrelsens afgørelse var knyttet et ringbind med samtlige de dokumenter, der er henvist til i Søfartsstyrelsens afgørelse, og som ligger til grund for denne. Dette ringbind er fremlagt som bilag C. I Søfartsstyrelsens afgørelse (bilag B) er der således ud for hvert forhold/hændelse henvist til de relevante sider i ringbindet (bilag C).

Forud for den mundtlige forhandling for Ankenævnet for Søfartsforhold var gennemført skriftsveksling. Søfartsstyrelsen udarbejdede svarskrift af 20. april 2007 (bilag D) og duplik af 30. april 2007 (bilag E).

Søfartsstyrelsen havde til brug for forhandlingen for Ankenævnet for Søfartsforhold udarbejdet oversigt over indberettede arbejdsulykker på rederiets skibe i perioden 2004-2006 (bilag O for Ankenævnet). Oversigten er opdateret pr. 1. juni 2007 og er fremlagt som bilag Q. Endvidere var udarbejdet "Oversigt over PSC syn, andre syn og arbejdsskader på skibe tilhørende Rederiet Folmer for perioden 5. december 2005 til 12. marts 2007" (bilag V for Ankenævnet). Denne oversigt er ligeledes opdateret pr. 1. juni 2007 og fremlagt som bilag U.

Med hensyn til arbejdsulykker gøres det gældende, at det udgør en selvstændig overtrædelse af ISM-reglerne, at Rederiet først på et meget sent tidspunkt foretog nødvendige tiltag for at søge at begrænse disse. Antallet af arbejdsulykker har imidlertid også herefter været forholdsvis stort.

Med hensyn til Rederiets processuelle opfordring(1) om at fremkomme med konkrete forhold, der giver belæg for, at der foreligger en grov afvigelse, samt Rederiets processuelle opfordring(2) om at oplyse, hvilke konkrete forhold, der har ligget til grund for Søfartsstyrelsens konklusion om, at der foreligger en grov afvigelse, henvises i det hele til Søfartsstyrelsens afgørelse

af 12. marts 2007 ... samt Ankenævnet for Søfartsforholds kendelse af 8. maj 2007

Der kan ikke stilles krav om, at der skal være tale om grov afvigelse konstateret på audit, eller at afvigelsen skal have ført til overhængende fare, som skal afhjælpes øjeblikkeligt. Der er ikke i ISM-kodens punkt 1.1.10, andet led, belæg for at stille sådanne krav, jf. også Ankenævnets kendelse....

Der er ikke belæg for det af Rederiet anførte om "lukket sagsbehandling" mv.

Derimod fremgår det af Søfartsstyrelsens afgørelse ... , at Søfartsstyrelsen den 8. december 2005 ..., efter at have konstateret nogle meget grove overtrædelser af ISM-koden, som Bureau Veritas tillod afhjulpet, traf afgørelse om, at der på dette tidspunkt "henset til den forudgående sagsbehandling hos klassifikationsselskabet og den nu foreliggende dokumentation ikke er et bevismæssig grundlag, som er fuldt tilstrækkeligt til et så omfattende indgreb, som tilbagekaldelse af rederiets Overensstemmelsesdokument ville være", at det i denne vurdering indgik, at tilbagekaldelse af overensstemmelsesdokumentet vil have betydelige driftsmæssige og økonomiske konsekvenser for rederiet, samt at Søfartsstyrelsen ville føre et skærpet opsyn med rederiets skibe for så vidt angår de sikkerhedsmæssige forhold, og hvis udviklingen viste behov herfor foretage en ekstraordinær og mere grundig kontrol af rederiets sikkerhedsstyringssystem.

Sagsøger blev således senest på dette tidspunkt udtrykkelig gjort bekendt med, at Rederiet var i overhængende risiko for at få inddraget sit ISM-overensstemmelsesdokument, hvis ikke Rederiet forbedrede opfyldelsen af ISM-kodens krav."

Ankenævnet har under proceduren yderligere anført, at nævnet har udøvet et fagligt og sagligt skøn i forhold til et regelsæt, som Ankenævnet har fortolket. Det er åbenbart, at Ankenævnet har benyttet sin sagkundskab og har vurderet, hvad der kan kræves af et rederi, der driver småskibsfart. Det ville kræve påvisning af helt særlige forhold, hvis retten under disse omstændigheder skulle tilsidesætte eller ændre Ankenævnets afgørelse.

ISM-kodens punkt 13.5, der findes i kodens kapitel om certificering og verification kræver ikke, at en grov afvigelse er konstateret i en audit. Den centrale oplysning i sagen er, at Jesper Jespergaard mødte muren under audit i september 2006. Han sparkede sagen opad i systemet. Søfartsstyrelsen var herefter nødt til at tage stilling til den fortsatte certifikation. Der var ikke tale om en styret eller lukket proces, men en korrekt forvaltningsmæssig behandling, hvorefter afgørelsen blev tillagt opsættende virkning, indtil også Ankenævnet havde truffet afgørelse.

Anbringender

Ad påstand 1 / Søfartsstyrelsens subsidiære påstand om frifindelse:

Såfremt retten måtte finde, at Søfartsstyrelsen er rette sagsøgte, gøres det gældende, at den af Søfartsstyrelsen truffe afgørelse var lovlig og gyldig, hvorfor den skal opretholdes.

Ad påstand 1 / Ankenævnets påstand om frifindelse:

Til støtte for den af Ankenævnet nedlagte påstand om frifindelse gøres det gældende, at der ikke er grundlag for tilsidesættelse af Ankenævnets kendelse af 8. maj 2007, idet den er lovlig og gyldig.

Ankenævnet har ud fra en bevismæssig vurdering fundet det godtgjort, at Rederiet ikke havde foretaget en effektiv og systematisk implementering af ISM-koden, og at dette udgjorde en grov afvigelse som berettigede til tilbagekaldelsen af ISM-overensstemmelsesdokumentet og certifikaterne for sikker skibsdrift.

Rederiet har hverken peget på usaglige forhold, som skulle have indgået i kendelsen, eller endstige godtgjort, at usaglige hensyn eller andre uberettigede forhold har haft betydning for kendelsen, hvorfor der ikke er grundlag for at tilsidesætte kendelsen.

Til støtte for den nedlagte påstand om frifindelse gøres det gældende, at den af Ankenævnet i forbindelse med tilbagekaldelsen foretagne bevismæssige vurdering, den af Ankenævnet på grundlag heraf truffe begrundede afgørelse, og det i den forbindelse foretagne skøn, er lovligt og gyldigt, hvorfor kendelsen i sin helhed er lovlig og gyldig.

Rederiet er ikke i forbindelse med indgivelse af stævningen fremkommet med nye beviser, som ikke allerede har været inddraget under Ankenævnets behandling af sagen. Alle relevante oplysninger har således været forelagt for Ankenævnet i forbindelse med den afsagte kendelse.

Rederiet har anført, at Søfartsstyrelsen - og dermed antageligvis også Ankenævnet - har bevisbyrden for, at der foreligger en "grov afvigelse". Dette bestrides. Under retssagen er det Rederiet, der må godtgøre, at afgørelsen ikke skulle være lovlig og gyldig.

Det gøres supplerende gældende, at der ved Søfartsstyrelsens afgørelse og Ankenævnets kendelse og de omstændigheder og hændelser, der henvises til heri, er ført det fornødne bevis for, at der forelå en grov afvigelse fra ISM-koden og dermed det fornødne grundlag for tilbagekaldelse af Rederiets ISM-overensstemmelsesdokument og de dertil knyttede certifikater for sikker skibsdrift.

Det gøres gældende, at Rederiets forhold samlet set udgjorde en sådan "grov

afvigelse" som var omfattet af ISM-kodens pkt. 1.1.10, andet led, at betingelserne til tilbagekaldelse, jf. ISM-kodens pkt. 13.5, var opfyldt, da Søfartsstyrelsen traf sin afgørelse af 12. marts 2007, og at manglende korrigerende handlinger i det anførte omfang og tidsrum i sig selv findes at udgøre den i ISM-kodens pkt. 1.1.10, andet led, omtalte alvorlige trussel for mandskab og skibets sikkerhed, jf. også Ankenævnets kendelse, side 49.

Såfremt retten måtte foretage en fornyet prøvelse af de forhold, der ligger til grund for Ankenævnets kendelse, gør de sagsøgte tillige de anbringender gældende, som blev fremført for Ankenævnet."

Ankenævnet for Søfartsforhold og Søfartsstyrelsen har om den materielle prøvelse yderligere anført under proceduren, at det fremgår af præamblen til ISM-koden, at "Hjørnestenen i god sikkerhedsledelse er forpligtelse fra topledelsen." Det er således en forudsætning for et velfungerende ISM system, at ledelsen går ind for det og spiller med på det. ISM systemet er udviklet af Rederiet selv og efterfølgende godkendt.

Det fremgår af ISM-kodens 2.3.1, at brud på obligatoriske regler også er et brud på ISM-koden. Manglende opfyldelse af de obligatoriske regler er en sikker indikator for, at Rederiet ikke overholder standarder og regler, og at rederiet ikke har de nødvendige mekanismer til at fange manglerne op, så gentagelser undgås. De mange havnestatskontroller er et symptom på det samme.

Love skal fortolkes i lyset af lovbemærkningerne. Når lov om sikkerhed til søs bliver fremlagt med en tilkendegivelse fra lovgiver om, hvilke forventninger, de har til Danmark som søfartsnation, skal der tages hensyn til det. Det er ikke politisk magtfordrejning. Det er sagligt at lægge vægt på antallet af havnestatskontroller, idet der kun er en måde at knække kurven på, og det er at gøre tingene ordentligt. Der kan ikke være en helt ensartet praksis for inddragelse af overensstemmelsesdokumenter, men det fremlagte cirkulære fra Cypern viser, at gentagne tilbageholdelser kan være grundlag for inddragelse af DOC.

6. Rettens begrundelse og afgørelse

Det fremgår af Bekendtgørelse nr. 439 af 6. juni 2005 om Ankenævnet for Søfartsforhold § 10, at der består en ubegrænset ret for Ankenævnet til at prøve Søfartsstyrelsens afgørelse. Der er intet grundlag i sagen for at antage, at Ankenævnet ikke har handlet i overensstemmelse hermed, fordi afgørelsen er truffet efter mundtlig forhandling. Det følger herefter af retspraksis, at Søfartsstyrelsen ikke skal anses for part i sagen, hvorfor sagen over for Søfartsstyrelsen afvises.

Det er således Ankenævnets afgørelse, der prøves af retten.

Ankenævnets afgørelse stadfæster Søfartsstyrelsens afgørelse. Søfartsstyrelsens afgørelse lyder således: "Søfartsstyrelsen har på baggrund af gennemgang... besluttet at tilbagekalde ...Document of Compliance... i medfør af ISM-kodens regel 13.5, idet Styrelsen finder, at Rederiet ikke har foretaget en effektiv og systematisk indførelse af ISM-kodens krav, og at dette udgør en "grov afvigelse", som anført i kodens artikel 1.1.10, 2. led. Denne afgørelse baserer sig ifølge sagsfremstillingen på auditeringerne i 2006, som "viser efter Søfartsstyrelsens opfattelse, at rederiet ikke reelt har personer designet til at udføre overvågning af sikkerheds- og miljøbeskyttelsesaspekterne ved driften af hvert enkelt af dets 13 skibe. Endvidere viser de tre auditeringer..., at der i rederiet ikke er tilstrækkelige ressourcer, og at landbaseret støtte ikke anvendes i nødvendigt omfang til, at rederiet kan foretage en i henhold til ISM-koden tilfredsstillende drift af hvert enkelt af de 11 ISM-pligtige skibe, som rederiet driver, jf. ISM-kodens artikel 3.3. og 4" (denne doms side 8) samt en gennemgang af Rederiets historik for samtlige arbejdsulykker i 2006 og havnestatskontroller fra 1. december 2005 til 12. februar 2007 samt tidligere meddelte NC, herunder tidligere anerkendt berigtigede NC fra audits i 2006.

På det foreliggende grundlag må det antages, at overensstemmelsesdokumentet er tilbagekaldt tidsbegrænset og uden tilkendegivelse fra Søfartsstyrelsen om, hvorledes et nyt overensstemmelsesdokument kan opnås. En sådan afgørelse er særdeles indgribende over for Rederiet og set på grundlag af de fremskaffede oplysninger om administrationen af ISM-koden i en lang række lande enestående. Det er i dette lys sagsbehandlingen i sagen skal vurderes.

ISM-kodens punkt 13.5 sammenholdt med punkt 1.1.10 må forstås således, at et overensstemmelsesdokument kun kan tilbagekaldes, hvis der er tale om en grov afvigelse. Den nøjagtige ordlyd af ISM-kodens 1.1.10, 2. led. om definitionen af "grov afvigelse" er: "udtrykket omfatter også det forhold, at et krav i henhold til denne kode ikke er gennemført effektivt og systematisk" (rettens understregning).

Set i sammenhæng med definitionen af "bemærkning", "afvigelse" og "grov afvigelse" i ISM-kodens punkterne 1.1.8, 1.1.9 og 1.1.10, 1. led må det antages, at der også ved konstateringen af en "grov afvigelse" efter punkt 1.1.10, 2. led skal være tale om et "specificeret krav", der skal være påviseligt ved objektive beviser, som defineret i punkt 1.1.7. , hvorved "forstås kvantitative eller kvalitative oplysninger eller konstateringer vedrørende sikkerheden eller vedrørende forekomsten og gennemførelsen af et element i sikkerhedsstyringssystemet, som bygger på en observation, en måling eller prøvning, og som kan verificeres", da det må forudsættes at konstateringen af en "grov afvigelse" må kræve (mindst) lige så klar en dokumentation som de ovennævnte anmærkninger.

Administrationen af certificering, verification og kontrol af et rederis ISM-system samt årlig og/eller ekstraordinær verification af dette i form af audits er institutionaliseret ved IMO's retningslinjer for administrationernes gennemførelse af ISM-koden, resolution A.913 (22) og Søfartsstyrelsens vejledning nr. 9429 af 29. januar 2003: "Vejledning om ISM-certificering i hen-

hold til Koden for Sikker Skibsdrift (ISM-koden), som indeholdt i IMO Resolution A.741(18)."

Retten finder, at det i overensstemmelse med ISM-kodens certificerings-, verifications- og kontrolsystem normalt må forudsættes, at en grov afvigelse er konstateret i forbindelse med en ordinær - eller en eventuel ekstraordinær audit foranlediget af en hændelse, observationer eller lignende, fremkommet uden for de fastlagte audits. Audits er kendetegnet ved, at rederiet indkalder til audit inden en fastsat frist, at auditor har udarbejdet en audit plan, at rederiet er repræsenteret og, at der afholdes et afsluttende møde med ledelsen af rederiet, hvor auditor præsenterer resultatet af audit, således at det sikres, at dette er klart forstået.

I den foreliggende sag finder retten, at følgende hændelsesforløb skal fremdrages ved en vurdering af, om sagsbehandlingen vedrørende tilbagekaldelsen af Rederiets overensstemmelsesdokument har været gyldig:

Søfartsstyrelsen advarede i skrivelse af 8. december 2005 Rederiet om, at man ville "føre et skærpet opsyn med rederiets skibe for så vidt angår de sikkerhedsmæssige forhold og vil, hvis udviklingen viser behov herfor foretage en ekstraordinær og en mere grundig kontrol af rederiets sikkerhedsstyrings-system". Det fremgår af Jørgen Folmers forklaring, at advarslen blev forstået, og at han tog skridt til en ekstern audit ved et konsulentfirma, ligesom der blev foretaget flere tiltag til forbedring af Rederiets ISM-styringsystem.

Efter den nævnte advarsel blev foretaget en fornyelsesaudit den 27. januar 2006 og ekstraordinær audit den 26. maj 2006. Ingen af disse audits gav anledning til meddelelse af MNC, og Jesper Jespergaard har forklaret, at de NC, der blev givet på fornyelsesauditen i januar var "mindre" og ikke ville have været til hinder for, at et nyt 5-årigt certifikat var blevet udstedt, hvis der ikke havde været tale om dette konkrete rederi. Han har ligeledes forklaret, at han, der året før havde meddelt to MNC, som efterfølgende blev nedgraderet, ville have bemærket det, hvis han på denne audit havde ment, at der var et generelt problem med implementeringen af ISM. Den ekstraordinære audit den 26. maj 2006 blev foretaget af en auditor, der ifølge Jesper Jespergaard kunne se på sagen med "friske øjne". Af beskrivelsen af denne audits formål fremgår, at Søfartsstyrelsen var bekymret over funktionaliteten af Rederiets Safety Management System på baggrund af de tilbageholdelser, der havde været af Rederiets skibe. De to NC, der blev givet på denne audit, var ikke egnede til at tænde alarmklokkerne hos Rederiet, som rettede for sig. Imidlertid fremgår det også af rapporten, at man var blevet enige om en ekstraordinær audit, da Søfartsstyrelsen var bekymret over, at Designated Person også var rederiejer, ligesom man var bekymret over vedligeholdelsen af skibene - forhold der relaterede sig til de to meddelte NC. Det fremgår, at Søfartsstyrelsen anbefalede audit af et eller to skibe indenfor 6 måneder samt ekstraordinær audit.

Det fremgår ikke af den fremlagte Audit Plan (Form F) for den ekstraordinære audit den 14. september 2006, hvad der var emnet for den ekstraordinære audit, idet der formentlig mangler et vedhæftet bilag. Men det fremgår af Per Sønderstrups forklaring, at man valgte at følge op på de havnestatskontroller, der havde været på rederiets skibe, inspektion af egne skibe, opfølgning af fejl og mangler (egen kontrol), uddannelse og træning. De besluttede også at teste rederiet på arbejdsulykker. Det er også disse emner, der er refereret i audit rapporten (gengivet i Ankenævnets kendelse) under Søfartsstyrelsens og auditors spørgsmål og konklusioner - og de emner, der var genstand for Søfartsstyrelsens efterfølgende sagsbehandling. Det fremgår heraf, at Søfartsstyrelsen fandt det tvivlsomt, om arbejdsulykker blev evalueret med henblik på forebyggelse af fremtidige ulykker f.eks. ved udsendelse af information til Rederiets skibe, at Søfartsstyrelsen havde noteret sig, at kvalitetskoordinatoren ikke var blevet erstattet, og at Besigtigelses Kontoret var blevet hyret til at udføre nogle af disse funktioner på konsulentbasis, samt at Rederiet skulle fortsætte med at udvikle og evaluere initiativer som checklists før anløb af havn. Af auditors spørgsmål og konklusioner fremgår, at Designated Person blev auditeret vedrørende sager fra Rederiets skibe, interne audits, støtte til Rederiets skibe ved tilbageholdelser og Rederiets indsats vedrørende træning og motivation af skibenes kaptajner. Det blev i den forbindelse konstateret, at Designated Persons forståelse af de internationale regler ikke i alle tilfælde stemte med den almindelige forståelse heraf - og to eksempler blev nævnt. Nødvendigheden af etableringen af lovlige arbejdsforhold på mellemdækket blev fremhævet, og der henvistes til, at dette to gange tidligere var meddelt Rederiet, uden der var sket noget. Endvidere rejste auditor tvivl om, hvorvidt Designated Person havde den nødvendige kapacitet til at udfylde funktionen, idet han også var technical manager for alle 14 skibe og selv foretog alle tørdokninger. Det blev særligt fremhævet, at Designated Person ikke selv eller ved en repræsentant var kommet til stede ved tilbageholdelsen af DANICA VIOLET, hvor Søfartsstyrelsen havde konstateret 40 fejl og Bureau Veritas 43 fejl og 11 NC. Endvidere konstaterede auditor, at Designated Person og den eksterne konsulent havde betydelige vanskeligheder ved at fremlægge dele af den ønskede dokumentation, og at det i ét tilfælde helt måtte opgives. Lead auditor konkluderede, at den ekstraordinære audit viste mangel på forebyggende handlinger formentlig på grund af utilstrækkelige ressourcer.

De påtalte forhold vedrørende arbejdsulykker og havnestatskontroller blev klassificeret som en NC, ligesom den manglende opfølgning af anbefalingerne om at sikre arbejdsforholdene på mellemdækket ligeledes kvalificerede til en NC. Utilstrækkelig arkivering kvalificerede til en Observation.

Selv om Jesper Jespergaard ikke kunne anbefale nogen form for certificering blev der ikke meddelt anmærkninger om de øvrige forhold, der vakte bekymring hos auditor og Søfartsstyrelsen, og det må efter bevisførelsen for retten, og som den fremgår af Ankenævnets kendelse, lægges til grund, at det ikke ved afslutningen af audit blev nævnt, at anmærkningerne om non-

conformity og de bekymringer, som var udtrykt af auditor og Søfartsstyrelsen ville kunne medføre en opgradering af de meddelte anmærkninger eller i øvrigt, at Søfartsstyrelsen ville påbegynde en sagsbehandling af Rederiets samlede forhold, der kunne medføre en "grov afvigelse". Dette må tillægges en vis vægt, da ISM-systemet forudsætter, at Rederiets ledelse klart har forstået de anmærkninger, der bliver givet inden afslutningen af audit, og da Søfartsstyrelsen var tilstede under auditen og havde været tilstede under alle tidligere audits i 2006. Der var således ikke tale om, at sagen blot blev "skudt op i systemet" af Jesper Jespergaard, som anført af Ankenævnet/Søfartsstyrelsen - et forhold, som Rederiet i øvrigt ikke blev gjort bekendt med ved audits afslutning.

På grundlag af auditrapporten, Jesper Jespergaards forklaring og Bureau Veritas' efterfølgende mail kan det lægges til grund, at det ved afslutningen af den ekstraordinære audit den 14. september 2006 blev aftalt, at der skulle afholdes endnu en ekstraordinær audit, og denne aftale blev fulgt op af Bureau Veritas' mail af 3. november 2006, hvor det blev tilkendegivet, at der kunne forventes meddelt en major nonconformity på ekstraordinær audit i januar 2007, hvis der ikke blev dokumenteret bevis for en reel forbedring af ISM-styringssystemet. Denne fremgangsmåde finder retten er i overensstemmelse med IMO's vejledning om administrationers implementering af ISM-koden, som må antages at blive benyttet af samtlige konventionsstater.

Overlappende Bureau Veritas' ovennævnte meddelelse iværksatte Søfartsstyrelsen en administrativ undersøgelse af samtlige observationer og hændelser vedrørende Rederiet fra den 9. september 2004 og reelt fra 11. marts 2004. På den baggrund meddelte Søfartsstyrelsen Rederiet, at man agtede at tilbagekalde overensstemmelsesdokumentet og som følge heraf Rederiets Safety Management Certificates og iværksatte en høring i overensstemmelse med forvaltningslovens regler. Retten må forstå Ankenævnets præmisser således, at Ankenævnet har vurderet, at det reelt har været uden betydning for Rederiets retsstilling, hvorvidt sagsbehandlingen foregik som sket eller ved en audit, idet der efter høringen og fristen for ekstraordinær audit som fastsat af Bureau Veritas fortsat blev noteret non-conformity og givet anmærkninger til rederiets skibe.

Der er ikke grundlag for at antage, at det var forbundet med risiko for Rederiets skibe, søfolkernes sikkerhed eller miljøet at afvente en ekstraordinær audit i januar 2007, ligesom der intet var til hinder, at Søfartsstyrelsen som følge af sin sagsbehandling kunne stille særlige krav til audit-planen.

Retten er enig i, at resultatet af en ekstraordinær audit i januar 2007 vel kunne være blevet, at Rederiet havde fået en eller flere MNC, særligt da det må antages at flere alvorlige NC vil kunne medføre en MNC, således som Søfartsstyrelsens afgørelse - og også Bureau Veritas' mail af 3. november 2006 - er udtryk for. Men retten finder ikke, at det kan afvises, at sagsbehandlingsformen i audit, som beskrevet ovenfor, kunne have haft en betydning

herfor - særligt fordi en afholdelse af en audit ville have givet Rederiet en formaliseret mulighed for at rette for sig på grundlag af bemærkningerne i auditrapporten af 14. september 2006 og Bureau Veritas' mail af 3. november 2006. Endvidere finder retten, at det i lyset af kravene til en audit, hvor anmærkningerne jf. ovennævnte A22/res 913 punkt 3.10.4, skal forholde sig til generelle og specifikke krav i ISM koden og det indledningsvist anførte om kravene til konstatering af en "grov afvigelse", er i strid med hvorledes ISM-koden skal administreres, at Søfartsstyrelsens afgørelse i sin form er blevet så generel, at Rederiet ved provokationer om, hvilke krav i ISM-koden, Rederiet ikke opfylder, er blevet henvist til Søfartsstyrelsen og Ankenævnets afgørelser i deres helhed. Dette finder retten har den afledede effekt, at Rederiet (og Søfartsstyrelsen) er uden vejledning om, hvor vidt det vil være muligt for Rederiet at opnå et nyt overensstemmelsesdokument og i givet fald, hvilke krav, der skal være opfyldt.

Selv om Søfartsstyrelsen og Ankenævnet således har handlet i overensstemmelse med forvaltningslovens regler, finder retten, at der efter det anførte er handlet i strid med det system, som ISM-systemet er forudsat administreret efter. Det må i den forbindelse tillægges en ikke ubetydelig vægt, at ISM-systemet er internationalt. Selv om der intet er til hinder for, at Søfartsstyrelsen i forhold til visse andre nationer kan anlægge en skærpet bedømmelse af, hvorvidt kravene i koden er opfyldt, bør administrationen af systemet tilstræbes at være i overensstemmelse med den internationalt anerkendte ordning.

Retten finder efter det anførte ikke, at Ankenævnets afgørelse er gyldig. Retten finder ikke på grundlag af en konstateret fejl i sagsbehandlingen at burde ophæve den indbragte afgørelse. Sagen hjemvises derfor til fornyet behandling.

Retten finder ikke at have kompetence til at træffe afgørelse efter Rederiets påstand 2.

Efter sagens resultat skal Rederiet betale sagsomkostninger til Søfartsstyrelsen og Ankenævnet for Søfartsforhold skal betale sagsomkostninger til Rederiet. Der er betalt 4.000 kr. i retsafgift. Ved fastsættelsen af sagens omkostninger er taget hensyn til, at Søfartsstyrelsen ikke er momsregistreret, og at Søfartsstyrelsen og Ankenævnet har været repræsenteret af samme advokat. Endvidere er taget hensyn til, at der i sagen har været afholdt et forberedende retsmøde, og at der har været skriftlig procedure vedrørende opsættende virkning, henvisning til Sø- og Handelsretten, og subsidiært, at retten under hovedforhandlingen blev tiltrådt af to søkyndige. Hovedforhandlingen tog to retsdage, og der har i sagen været fremlagt et omfattende bilagsmateriale. Der er endvidere taget hensyn til sagens økonomiske konsekvenser, som de er oplyst under hovedforhandlingen.

Thi kendes for ret:

Sagen over for Søfartsstyrelsen afvises.

Sagen hjemvises til Ankenævnet for Søfartsforhold.

Skibsmæglerfirmaet H. Folmer & Co. I/S skal inden 14 dage betale 125.000 kr. i sagsomkostninger til Søfartsstyrelsen.

Ankenævnet for Søfartsforhold skal inden 14 dage betale 200.000 kr. i sagsomkostninger til Skibsmæglerfirmaet H. Folmer & Co. I/S.

Pernille Kjærulff

Udskriftens rigtighed bekræftes den 18. juli 2008.
Københavns Byret

Jacob Nørgaard