

Udskriftsdato: 27. december 2025

KEN nr 9537 af 24/09/2010 (Gældende)

Pressenævnets kendelse i sag nr. 2010-6-1040

Ministerium: Justitsministeriet

Journalnummer: 2010-6-1040

Pressenævnets kendelse i sag nr. 2010-6-1040

Resumé

Klager – et rederi – klagede over artiklen ”Gidsler kæmper fortsat for erstatning” og to rettelser i DAGBLADET/Frederiksborg Amts Avis.

Pressenævnets begrundelse og afgørelse:

Det følger af de vejledende regler for god presseskik, at det er massemediernes opgave at bringe korrekt og hurtig information. Så langt det er muligt, bør det kontrolleres, om de oplysninger, der gives, er korrekte. Hertil kommer, at en retsreportage bør være objektiv. På ethvert stadium af sagernes forberedelse og ved behandlingen i retten bør journalisten tilstræbe en kvalitativ ligelig gengivelse af parternes synspunkter, jf. punkterne A.1 og C.3.

Pressenævnet bemærker, at det under retssagen efter dansk rets almindelige erstatningsretlige regler (culpareglen) skal bevises, at sagsøgte (rederierne) har handlet ansvarspådragende, og at denne adfærd er årsag til besætningsmedlemmernes tab. Københavns Byret frifandt ved dommen af 26. maj 2010 rederierne, herunder klager, for erstatningsansvar. For klagers vedkommende skete frifindelsen med den begrundelse, at der ikke var begået fejl fra rederiets side, og at rederiet ikke havde medansvar for de fejl, kaptajnen havde begået. For så vidt angår det andet sagsøgte rederi, der var ansvarlig for kaptajnen, Partsrederiet Invest VI, fandt retten, at besætningsmedlemmerne (sagsøgerne) ikke havde bevist, at kaptajnens uagtsomme forhold havde været årsag til sagsøgernes tab i forbindelse med kapringen af Danica White.

Pressenævnet finder, at DAGBLADET/Frederiksborg Amts Avis med udsagnet, at kaptajnen havde handlet ”groft uforsvarligt”, går ud over, hvad der er dækning for i byrettens dom. Byretten anvendte betegnelsen ”uagtsomt”, og *nævnet udtaler sin kritik* af aviserne for ikke at gengive byrettens dom korrekt på dette punkt. Det kan ikke føre til et andet resultat, at det fastslås i byrettens dom, at klager ikke er medansvarlig for kaptajnens fejl, da dette forhold ikke blev fremhævet i avisernes omtale af sagen. Da forholdet er blevet berigtiget af DAGBLADET/Frederiksborg Amts Avis, finder nævnet ikke grundlag for at pålægge aviserne at offentliggøre kritikken.

Nævnet finder, at den øvrige omtale af retssagen gengiver begge parters synspunkter i sagen. Det fremgår således af artiklen, at rederiet blev frifundet i byretten. Nævnet udtaler ikke kritik af den øvrige omtale af dommen.

Efter parternes oplysninger lægges det til grund, at rederiet havde fået frataget sine internationale sikkerhedscertifikationer, og at skibet Danica White ikke nåede til kontrol og fik udstedt nye certifikationer inden kapringen 1. juni 2007 (Ifølge klager var der den 9. maj 2010 truffet aftale med rederiet Erria og Søfartsstyrelsen om overdragelsen til Erria, der derved havde det sikkerhedsmæssige ansvar). På denne baggrund finder nævnet, at oplysningen om, at skibet sejlede ”uden gyldige internationale papirer” ikke er forkert.

Efter det oplyste er det ikke muligt at vurdere, hvorvidt inddragelsen af certifikationer blandt andet var begrundet i ”for mange ulykker om bord”. Nævnet finder på denne baggrund ikke grundlag for at kritisere formuleringen eller DAGBLADET/Frederiksborg Amts Avis i øvrigt.

Da DAGBLADET/Frederiksborg Amts Avis henholdsvis den 14. og 15. juli 2010 behørigt berigtigede det kritiserede forhold, finder nævnet ikke grundlag for at kritisere aviserne for ikke at have foretaget yderligere berigtigelse eller grundlag for at pålægge offentliggørelse efter medieansvarslovens § 49.

Rederiet H. Folmer & Co. har klaget til Pressenævnet over en artikel og to rettelser i DAGBLADET den 10. juni, 9. og 14. juli 2010 og identiske artikler i Frederiksborg Amts Avis den 11. juni og 10. og 15. juli 2010, idet rederiet mener, at god presseskik er tilsidesat.

Sagen er behandlet sammen med sag nr. 2010-6-1027, H. Folmer & Co. mod Ritzaus Bureau, sag nr. 2010-6-1039, H. Folmer & Co. mod Nordjyske Stiftstidende og sag nr. 2010-6-1055, H. Folmer & Co. mod Lolland-Falsters Folketidende. Disse sager vedrører lignende omtale.

1 Sagsfremstilling

De påklagede artikler

DAGBLADET bragte den 10. juni 2010 en artikel under overskriften ”*Gidsler kæmper fortsat for erstatning*” og underoverskriften ”*For tre år siden sad fem danske søfolk som gidsler hos somaliske pirater. Fire af dem kæmper fortsat for at få erstatning – denne gang i Østre Landsret.*” Af artiklen fremgik følgende:

”KØBENHAVN: De var gidsler i 83 dage om bord på det kaprede danske fragtskib Danica White i 2007.

Slaget om, hvorvidt søfolkene skal have erstatning for svie, smerte og psykiske mén, er på vej ud i en ny runde ved domstolene.

Østre Landsret skal tage stilling til, om det var i orden, at Københavns Byret i august sidste år frifandt rederiet H. Folmer & Co. for erstatningsansvar over for søfolkene, selv om byretten fandt, at kaptajnen – [Person A] fra Køge – havde handlet uagtsomt ved ikke at tage de nødvendige skridt for at imødegå pirattruslen.

...

/ritzau/”

I forlængelse af artiklen bragte DAGBLADET følgende:

”Fakta

- 1. juni 2007: Fragtskibet Danica White fra rederiet H. Folmer & Co. kapres af somaliske pirater i internationalt farvand på en position 210 sømil fra Somalias kyst og 280 sømil øst for Mogadishu. Skibet var på vej fra Dubai til Mombasa i Kenya. Lasten var entreprenørmateriel.

- Fem danske søfolk tages som gidsler. Det drejer sig om kaptajnen samt de fire søfolk ...

- Skibet sejler uden gyldige internationale papirer. Tre uger før kapringen blev rederiet H. Folmer & Co. - som danmarkshistoriens første – frataget retten til at drive sine 13 skibe efter de internationale sikkerheds- og miljøcertifikationer, blandet andet på grund af for mange arbejdsulykker om bord. Derfor overlod rederiet det sikkerhedsmæssige ansvar for skibene til rederiet Erria.

- 22. august: Gidslerne frigives efter 83 dage i piraternes varetægt, angiveligt mod en løsesum på fire millioner kroner.

- August 2008: Københavns Byret giver søfolkene medhold i, at der blev handlet groft uforsvarligt, men alligevel tilkendes søfolkene ikke erstatning. Kravet var en samlet erstatning til de fire søfolk på i alt 1,3 millioner kroner.

- Fagforbundet 3Fs Transportgruppe har anket sagen til Østre Landsret. De første indledende møder har fundet sted. Sagen ventes at starte i landsretten den 10. september – det er mere end tre år efter, at søfolkene blev sat på fri fod af kaprerne.”

Frederiksborg Amts Avis bragte den 11. juni 2010 en identisk artikel.

På baggrund af H. Folmer & Co.s henvendelse af 7. juli 2010 bragte DAGBLADET og Frederiksborg Amts Avis under overskriften ”*Rettelse*” henholdsvis den 9. og 10. juli 2010 følgende.

”DAGBLADET [Frederiksborg Amts Avis] bragte den 10. [11.] juni en artikel med overskriften ”Gidsler kæmper fortsat for erstatning”, der foromtaler en retssag i landsretten til efteråret, hvor fire søfolk igen vil kræve erstatning af rederiet H. Folmer & Co. Af en tilhørende faktaboks fremgik det, at byrettens dom gav søfolkene medhold i, at der i forbindelse med en kapring af skibet ”Danica White” tilbage i 2007 var ”handlet groft uforsvarligt” fra kaptajnens og dermed rederiets side [”og dermed rederiets side blev den 14. og 15. juli 2010 rettet]. Dette er ikke korrekt. Det rigtige er ”handlet uagtsomt”.”

På baggrund af en ny henvendelse fra klager bragte DAGBLADET/Frederiksborg Amts Avis henholdsvis den 14. og 15. juli 2010 rettelsen på ny under overskriften ”*Præcisering*”. Denne gang uden ”og dermed rederiets side”. Avisen afviste at rette yderligere.

Klagen over DAGBLADET/Frederiksborg Amts Avis er modtaget i Pressenævnet den 26. juli 2010.

Københavns Byrets dom

Københavns Byret afsagde den 26. august 2009 dom i den civile erstatningssag, som medlemmer af besætningen på Danica White havde anlagt mod Rederiet H. Folmer & Co. I/S og Partsrederiet Invest VI. Ved dommen frifandtes rederierne for erstatningsansvar over for de tab besætningsmedlemmerne havde haft som følge af, at Danica White i juni 2007 blev kapret af somaliske pirater og tilbageholdt.

Retten udtalte blandt andet, at:

”Sagsøgte 2, Partsrederiet Invest VI, var ejer og driftsherre for Danica White, og et eventuelt principalansvar efter sølovens § 151 for fejl og forsømmelser begået af skibets kaptajn eller sagsøgte 1, Rederiet H. Folmer & Co. I/S, påhviler derfor Partsrederiet Invest VI. Efter sølovens § 150 kan den bestyrende reder, Rederiet H. Folmer & Co. I/S sagsøges på vegne af partsrederiet, og sagsøgerne har tillige gjort gældende, at rederiet H. Folmer & Co. I/S har pådraget sig et selvstændigt culpaansvar.

...

Det kan således bebrejdes kaptajnen som uagtsomt, at han ikke sørgede for, at vagtholdet ved sejladser i det pirattruede farvand var tilstrækkeligt, herunder at der ikke var etableret skærpet udkig fra skibet.

...

Det lægges til grund, at det er kaptajnen, og ikke rederiet, der har ansvaret for, at der bliver holdt behørigt udkig, og retten finder ikke, at det kan bebrejdes rederiet, at kaptajnen ikke sørgede for, at vagtholdet ved sejladser i det pirattruede farvand var tilstrækkeligt, og at der var skærpet udkig fra skibet eller sørgede for, at besætningen behørigt var orienteret om placeringen af SSAS alarmer. Da det endelig ikke er godtgjort, at der er noget i forløbet fra kapringen af skibet og indtil skibets frigivelse, herunder i forhandlingerne med piraterne, der kan bebrejdes rederiet, er der ikke grundlag for at fastslå, at der påhviler Rederiet H. Folmer & Co I/S, et selvstændigt ansvar overfor sagsøgerne.

Hovedårsagen til, at sagsøgerne har lidt tab i forbindelse med kapringen af Danica White, er, at skibet blev overfaldet af svært bevæbnede pirater og tvunget til at sejle ind til Somalias kyst. Skibets besætning blev herunder blandt andet, efter at det amerikanske krigsskib Carter Hall nåede frem, brugt som levende skjold på skibets brovinger. Spørgsmålet for retten er herefter, om de overfor anførte uagtsomme forhold fra kaptajnens side, ved siden af det ansvar, der uomtvisteligt påhviler piraterne, kan begrunde et solidarisk ansvar, således at sagsøgerne skal have medhold i deres påstande overfor Partsrederiet Invest VI. Selvom det lægges til grund, at man fra Danica White burde have opdaget piraterne, før de

kom om bord og haft sikkerhed for, at man havde alarmeret myndighederne og andre skibe om truslen, finder retten ikke, at sagsøgerne har godtgjort, hvorledes man konkret på Danica White gennem udkig og beredskab i den givne situation kunne have hindret eller forsinket piratoverfaldet. Det tillægges også betydning, at det, uanset at krigsskibet Carter Hall nåede frem ca. 6 timer inden Danica White passerede 10 sømilegrænsen til somalisk farvand, på grund af piraternes adfærd, ikke var muligt at forhindre, at Danica White nåede ind i somalisk farvand. Sagsøgerne har herefter ikke løftet bevisbyrden for, at kaptajnens uagtsomme forhold har været årsag til sagsøgernes tab i forbindelse med kapringen af Danica White.”

2 Parternes synspunkter

2.1 H. Folmer & Co.s synspunkter

H. Folmer & Co. har anført, at artiklen giver et fejlagtigt billede af byrettens dom, ligesom der videregives flere faktisk forkerte oplysninger om rederiet, og at de berettiger til yderligere berigtigelse.

Klager har anført, at følgende udsagn er forkerte og skadelige for rederiets omdømme:

1 ”Østre Landsret skal tage stilling til, om det var i orden, at Københavns Byret i august sidste år frifandt rederiet H. Folmer og Co. for erstatningsansvar over for søfolkene, selv om byretten fandt, at kaptajnen havde handlet uagtsomt ved ikke at tage de nødvendige skridt for at imødegå pirattruslen.”

Ad 1

Udlægningen af byrettens dom er ikke objektiv. Kaptajnen var ikke sagsøgt, og dét, at han ”havde handlet uagtsomt” spiller ikke en central rolle i sagen. I sammenhængen er det en irrelevant detalje. Det fremgår klart af byrettens dom, at kaptajnens uagtsomhed *ikke* var medvirkende årsag til sagsøgernes tab. Læseren får det indtryk, at kaptajnen kunne have forhindrede kapringen ved at ”tage de nødvendige skridt”. Det er ikke tilfældet. Byretten bruger således heller ikke betegnelsen ”de nødvendige skridt”. Til gengæld konstaterer byretten, at rederiet ikke kan bebrejdes det manglende vagthold. Rederiet bliver således frikendt uden kritik af nogen art.

Konkluderende kan man sige, at H. Folmer & Co. bliver frikendt, fordi byretten mener, at rederiet ikke har noget medansvar for kapringen – ikke på trods af et medansvar, som det antydes i artiklen.

2 ”Skibet sejlede uden gyldige internationale papirer. Tre uger før kapringen blev rederiet H. Folmer og Co. – som danmarkshistoriens første – frataget retten til at drive sine 13 skibe efter de internationale sikkerheds- og miljøcertifikationer, bl.a. på grund af for mange arbejdsulykker om bord”.

Ad 2

Det er ikke korrekt, at Danica White sejlede uden gyldige papirer. Skibets SMC-certifikat (Safety Management Certificate) var netop blevet fornyet for en femårs periode i marts 2007, og selv om H. Folmer & Co.s DoC (Document of Compliance) – på grund af kapringen – udløb umiddelbart inden piraterne frigav skib og besætning, så var det uden betydning, da der allerede den 9. maj 2007 var truffet aftale med Erria og Søfartsstyrelsen om overdragelsen af skibene. Hvis Danica White havde sejlet uden gyldige papirer, ville skibet i øvrigt have fået en anmærkning for dette i forbindelse med syn, der foregik i Djibouti umiddelbart efter kapringen. Dette skete ikke.

Rederiet står stadig for den daglige drift og tekniske vedligeholdelse, og skibene drives stadig i overensstemmelse med ISM-koden. Det sikkerhedsmæssige arbejde og ansvar samt retten til at stå som garant for, at skibene drives i overensstemmelse med ISM-koden (International Ship Management) ligger hos rederiet Erria.

Søfartsstyrelsen inddrog rederiets DoC, da rederiet – efter styrelsens opfattelse – ”ikke har foretaget en tilstrækkelig effektiv og systematisk indførelse af krav i ISM-koden”, ikke pga. ”for mange arbejdsulykker om bord”. ISM-koden er et kvalitetssystem og giver ikke mulighed for at tilbagekalde et rederis

DoC under henvisning til antallet af arbejdsulykker. Ifølge rederiets forsikringsselskaber har klager en fuldstændig gennemsnitlig skadesstatistik.

3 ”August 2008: Københavns Byret giver søfolkene medhold i, at der blev handlet groft uforsvarligt, men alligevel tilkendes søfolkene ikke erstatning”.

Ad 3

Ordvalget ”groft uforsvarligt ” stammer fra 3F’s påstandsdokument. Det korte referat af dommen giver indtryk af, at der blev begået alvorlige fejl af sagsøgte, men at de alligevel ikke fik erstatning, på trods af, at de fik medhold og altså vandt sagen. Faktum er, at byretten ikke fandt, at der var noget at bebrejde rederiet i forbindelse med kapringen, og at rederiet derfor blev frifundet for erstatningsansvar. Hverken besætningen eller rederiet kunne have forhindret kapringen. Det bør fremgå af et kort og objektivt referat i en faktaboks. Dommen faldt i øvrigt i august 2009, ikke i 2008.

Trods rettelsen og præciseringen efterlades læserne stadig med et indtryk af, at søfolkene fik medhold.

2.2 DAGBLADET/Frederiksborg Amts Avis’ synspunkter

Avisen kontaktede Ritzaus Bureau, der havde skrevet artiklen, vedrørende oplysningerne. Ritzaus Bureau redegjorde punkt for punkt for, hvorfor bureauet mente at kunne stå inde for oplysningerne i artiklen og faktaboksen. Dog erkendte bureauet, at en enkelt oplysning var forkert og fremsendte et forslag til rettelse.

Avisen meddelte herefter klager, at man ville bringe den foreslåede rettelse. Avisen fandt på baggrund af nyhedsbureauets forklaringer ikke grund til at rette yderligere og meddelte klager dette. Den 14. juli 2010 henviste klager til, at det eksplicit fremgår af dommen, at rederiet ikke kan bebrejdes, at kaptajnen handlede uagtsomt. Det er korrekt, og DAGBLADET og Frederiksborg Amts Avis bragte henholdsvis den 14. og 15. juli 2010 en ny rettelse.

Hvad angår klagers påstand om, at det er irrelevant at nævne, at kaptajnen handlede uagtsomt i rettelsen, fordi retten andetsteds i dommen vurderer, at det ikke havde gjort nogen forskel, hvis han havde handlet anderledes, mener avisen er en vurdering, der ikke ændrer ved, at dommen rent faktisk påpeger, at kaptajnen handlede uagtsomt. Skulle der være sammenhæng mellem brødtekst, faktaboks og rettelse kan avisen ikke se, at man kunne undgå at nævne kaptajnen i rettelsen.

For så vidt angår de øvrige klagepunkter, har avisen henvist til Ritzaus Bureaus udtalelse i sag nr. 2010-6-1027.

3 Pressenævnets begrundelse og afgørelse:

I sagens behandling har følgende nævnsmedlemmer deltaget:

Thomas Rørdam, Jan Kristensen, Kaare R. Skou og Marianne Druedahl.

Det følger af de vejledende regler for god presseskik, at det er massemediernes opgave at bringe korrekt og hurtig information. Så langt det er muligt, bør det kontrolleres, om de oplysninger, der gives, er korrekte. Hertil kommer, at en retsreportage bør være objektiv. På ethvert stadium af sagernes forberedelse og ved behandlingen i retten bør journalisten tilstræbe en kvalitativ ligelig gengivelse af parternes synspunkter, jf. punkterne A.1 og C.3.

Pressenævnet bemærker, at det under retssagen efter dansk rets almindelige erstatningsretlige regler (culpareglen) skal bevises, at sagsøgte (rederierne) har handlet ansvarspådragende, og at denne adfærd er årsag til besætningsmedlemmernes tab. Københavns Byret frifandt ved dommen af 26. maj 2010 rederierne, herunder klager, for erstatningsansvar. For klagers vedkommende skete frifindelsen med den begrundelse, at der ikke var begået fejl fra rederiets side, og at rederiet ikke havde medansvar for de fejl, kaptajnen havde begået. For så vidt angår det andet sagsøgte rederi, der var ansvarlig for kaptajnen, Parts-rederiet Invest VI, fandt retten, at besætningsmedlemmerne (sagsøgerne) ikke havde bevist, at kaptajnens uagtsomme forhold havde været årsag til sagsøgernes tab i forbindelse med kapringen af Danica White.

Pressenævnet finder, at DAGBLADET/Frederiksborg Amts Avis med udsagnet, at kaptajnen havde handlet ”groft uforsvarligt”, går ud over, hvad der er dækning for i byrettens dom. Byretten anvendte betegnelsen ”uagtsomt”, og nævnet udtaler sin kritik af aviserne for ikke at gengive byrettens dom korrekt på dette punkt. Det kan ikke føre til et andet resultat, at det fastslås i byrettens dom, at klager ikke er medansvarlig for kaptajnens fejl, da dette forhold ikke blev fremhævet i avisernes omtale af sagen. Da forholdet er blevet berigtiget af DAGBLADET/Frederiksborg Amts Avis, finder nævnet ikke grundlag for at pålægge aviserne at offentliggøre kritikken.

Nævnet finder, at den øvrige omtale af retssagen gengiver begge parter synspunkter i sagen. Det fremgår således af artiklen, at rederiet blev frifundet i byretten. Nævnet udtaler ikke kritik af den øvrige omtale af dommen.

Efter parternes oplysninger lægges det til grund, at rederiet havde fået frataget sine internationale sikkerhedscertifikationer, og at skibet Danica White ikke nåede til kontrol og fik udstedt nye certifikationer inden kapringen 1. juni 2007 (Ifølge klager var der den 9. maj 2010 truffet aftale med rederiet Erria og Søfartsstyrelsen om overdragelsen til Erria, der derved havde det sikkerhedsmæssige ansvar). På denne baggrund finder nævnet, at oplysningen om, at skibet sejlede ”uden gyldige internationale papirer” ikke er forkert.

Efter det oplyste er det ikke muligt at vurdere, hvorvidt inddragelsen af certifikationer blandt andet var begrundet i ”for mange ulykker om bord”. Nævnet finder på denne baggrund ikke grundlag for at kritisere formuleringen eller DAGBLADET/Frederiksborg Amts Avis i øvrigt.

Da DAGBLADET/Frederiksborg Amts Avis henholdsvis den 14. og 15. juli 2010 behørigt berigtigede det kritiserede forhold, finder nævnet ikke grundlag for at kritisere aviserne for ikke at have foretaget yderligere berigtigelse eller grundlag for at pålægge offentliggørelse efter medieansvarslovens § 49.

Afgjort den 24. september 2010