

Héraðsdómur Vestfjarða

Dómur 28. maí 2025

Mál nr. S-62/2024:

Lögrelustjórinn á Vestfjörðum

(Kristján Óskar Ásvaldsson saksóknarfulltrúi)

gegn

X

(Almar Þór Möller lögmaður)

Dómur

Mál þetta, sem dómtekið var 2. maí sl., var höfðað með ákæru lögrelustjórans á Vestfjörðum 29. október 2024 á hendur X, kt. [...]; „fyrir brot á siglingalögum, með því að hafa seinnipart [ætluð dagsetning strandsins], í starfi sínu sem skipstjóri á fiskiskipinu [...], á leið til hafnar í Hólmavík, með yfirsjónum og vanrækslu, en ákærði leit af stefnu bátsins í stutta stund þegar hann hugðist stýra bátnum inn í höfnina á Hólmavík, auk þess sem hann hægði ekki á ferð bátsins tímanlega, með þeim afleiðingum að hann sigldi skipinu á um 9 sjómílna ferð, upp í grjótgarð, norðanvert við innsiglinguna inn í höfnina, þar sem skipið festist og þurfti að draga það af strandstað.“

Telst þetta varða við 1. mgr. 238. gr. siglingalaga nr. 34/1985, sbr. breytingarlög.

Þess er krafist að ákærði verði dæmdur til refsingar og til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Kröfur ákærða.

Ákærði krefst aðallega sýknu af kröfum ákæruvaldsins en til vara að hann verði dæmdur til vægustu refsingar sem lög leyfa. Gerð er krafa um að allur sakarkostnaður greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málsvarnarlaun og ferðakostnaður verjanda ákærða.

Málavextir.

Samkvæmt frumskýrslu lögreglu [...] barst tilkynning frá fjarskiptamiðstöð ríkislögrelustjóra [...] um bát sem strandað hefði við innsiglinguna í Hólmavíkurböfn. Í skýrslunni kemur fram að veður hafi verið gott, þriggja stiga frost en sjólag fínt. Um hafi verið að ræða bátinn [...], og hafi báturinn setið fastur í grjótgarðinum norðan við höfnina. Þrír hafi verið um borð, þar af skipstjórinn, sem hafi sagst finna fyrir verkjum í

rifbeini en ætlað að vera um borð þar til báturinn yrði kominn á þurrt. Fenginn hafi verið kranabíll til að fjarlægja kör og bala frá borði og gerð bráðabirgðaviðgerð á gati á bátnum. Af skýrslunni verður ráðið að báturinn hafi verið togaður af strandstað á flóði, honum siglt að rennu, upp á kerru og farið með hann til viðgerðar.

Tekin var framburðarskýrsla af ákærða á vettvangi og hann látinn blása í áfengismæli sem sýndi neikvæða niðurstöðu.

Framburður ákærða og vitna fyrir dómi.

Fyrir dómi skýrði ákærði frá því að umrædd veiðiferð hafi hafist um tólf tímum fyrir strandið. Veiðrið úti á sjó hafi verið ágætt en á landleiðinni hafi skyndilega gert blindasnjókomu. Vindur hafi verið um 6–8 metrar á sekúndu við innsiglinguna en töluvert meiri utar í firðinum. Við innsiglingu hafi verið siglt handvirkt og skyggni verið mjög lítið. Ætlunin hafi verið að sigla bátnum í legustæði hans í höfninni.

Ákærði lýsti innsiglingarljósunum í Hólmavíkurhöfn þannig að rautt flassljós sé á bakborða í hafnarmynninu og grænt á stjórnborða. Rétt þar fyrir utan hafi verið innsiglingarbauja sem blikkað hafi grænu ljósi með sömu tíðni og græna ljósið í hafnarkjaftinum, þ.e. ljós í eina sekúndu með þriggja sekúndna millibili. Aðspurður kvað ákærði þetta ekki vera eðlilegt fyrirkomulag innsiglingarljósa og hafi innsiglingarbaujan verið fjarlægð frá því að atvik máls áttu sér stað. Þessi villandi ljósmerki hafi verið ástæða þess að ákærði hafi talið sig kominn fram hjá innsiglingarmerkinu og því tekið um 140 gráða beygju til að komast inn í stæðið.

Ákærði bar að eftir að hann tók beygjuna hafi hann séð út úr sortanum að hann væri ekki á réttum stað. Hann hafi þá byrjað að bakka og ekki náð að forða árekstri en náð að hægja ferðina þannig að áreksturinn hafi orðið á um 2,7 sjómílna hraða. Í máli ákærða kom fram að ef hraðinn hefði verið 9,5 sjómíllur, þ.e. ca. 18 km/klst., hefðu skemmdir á bátnum verið mun meiri. Ákærði kvað erfitt að segja til um það með nákvæmni hvenær honum hafi orðið það ljóst að báturinn stefndi á grjótgarðinn en taldi sig geta skotið á að skyggni hafi mögulega verið 30 metrar. Þá hafi ljósin frá byggðinni í Hólmavík verið eins og einn bjarmi en það hafi verið líkt og að keyra bíl í blindasnjókomu. Grjótgarðurinn hafi birst ákærða að óvörum þar sem hann hafi sem fyrr segir talið sig vera kominn inn fyrir græna ljósið í hafnarmynninu og á leið í stæði bátsins.

Ákærði tók fram til skýringar á þeim ummælum sínum á vettvangi, að hann hafi litið af stefnu bátsins, að siglingatölva bátsins sé notuð þegar siglt sé úti á sjó í myrkri.

Þegar siglt sé til hafnar sé hins vegar siglt handvirkt en við það sé eðlilegt að líta út um gluggana. Ákærði hafi ekki átt við það að hann hafi litið alfarið af stefnu bátsins, svo sem með því að bregða sér á salernið.

Um staðsetningu annarra áhafnar meðlima þegar áreksturinn varð bar ákærði að þeir hafi verið í koju, vitnið B stjórnborðsmegin en vitnið C bakborðsmegin, og báðir verið sofandi. Bátinn kvað ákærði hafa skemmst sáralítið. Ákærði hafi fylgt bátnum suður til viðgerðar daginn eftir og þar hafi tekið við bátnum vitnið D. Spurður um svefnfyrirkomulag og hvernig hvíld ákærði hefði fengið fram að atvikinu sagðist ákærði hafa sofið í fimm klukkustundir í þessari veiðiferð af tólf tímum alls. Svefn hafi ekki haft nokkur áhrif á atvikið. Um skipstjórnarréttindi sín sagðist ákærði hafa réttindi til að stjórna 24 metra skipi. Hann hafi gegnt starfi skipstjóra frá árunum [...] og alfarið á umræddum bát frá árinu [...]. Báturinn hafi verið gerður út frá Hólmavík og ákærði þekki svæðið eins og lófa sinn.

Fyrir dóminn kom vitnið B, sem var áhafnar meðlimur í veiðiferðinni. Hann sagðist hafa verið í koju að hvíla sig þegar atvikið gerðist en hann hafi vaknað við lætin. Veðrið kvað vitnið hafa verið gott en mikil snjócoma hafi verið, eins konar jólasnjór, og klettur alhvítir. Skyggni hafi verið slæmt þegar vitnið hafi komið úr koju.

Vitnið C var háseti um borð og bar fyrir dómi að hann hafi verið sofandi í koju þegar strandið varð. Veður hafi verið mjög blint vegna snjókomu þegar hann kom úr koju.

Lögreglumaður nr. 0431 lýsti því fyrir dóminum að hann hafi aðsetur nálægt Hólmavíkurhöfn. Hann hafi komið á vettvang í kjölfar útkalls og unnið skýrslu sem liggur fyrir dóminum. Engin hætta hafi verið á ferð og aðgerðir gengið snurðulaust fyrir sig. Vitnið hafi tekið framburðarskýrslu af ákærða í hljóði og mynd og jafnframt tekið ljósmyndir á vettvangi. Veður hafi verið fínt en vitnið reki minni til þess að það hafi verið kalt í veðri og einnig hafi snjóað. Aðspurður játaði vitnið því að á Hólmavík geti veður breyst með afar skömmum fyrirvara og sérstaklega frá októbermánuði fram í apríl. Þess vegna hafi getað verið mikil snjócoma þegar strandið átti sér stað þótt henni hafi a.m.k. verið lokið þegar vitnið kom á vettvang. Við rannsókn lögreglu hafi ekki verið aflað gagna um veðrið í aðdraganda strandsins. Vitnið kvað lögreglu hafa aðstoðað og „elt“ vitnið E við rannsókn hans á vegum rannsóknarnefndar samgönguslysa en það hafi jafnframt verið vitnið E sem hafi rannsakað siglingatæki bátsins. Þá kvaðst vitnið vita til þess að vitnið E hafi tekið skýrslur af vitnum í tengslum við rannsókn nefndarinnar.

Vitnið F, starfsmaður Landhelgisgæslunnar, sagði frá því að hann hafi verið á morgunvakt á stjórnstöð gæslunnar þegar honum hafi borist beiðni um upplýsingar vegna atviksins. Vitnið hafi tekið saman gögn um málið og sent til lögreglu, m.a. um feril skipsins og lögskráningu vegna þess.

Vitnið E, starfsmaður rannsóknarnefndar samgönguslysa, bar fyrir dómi að nefndinni hafi annaðhvort borist tilkynning um strandið frá lögreglu eða Landhelgisgæslunni. Rannsóknir nefndarinnar hefjist á svokallaðri eftirgrennslan en því næst taki við frumrannsókn. Að því búnu sé tekin ákvörðun um það hvort framkvæmd verði full rannsókn með skýrslugerð. Rannsóknir nefndarinnar séu öryggisrannsóknir og framkvæmdar í þeim tilgangi að læra af atvikum en ekki að skipta sök eða ábyrgð. Vitnið hafi farið norður á Hólmavík, aflað gagna, tekið viðtöl við skipverja og farið heim samdægurs og í kjölfarið unnið úr gögnunum.

Aðspurður sagði vitnið að siglingatæki bátsins hafi verið í góðu lagi en vitnið hafi kannað þau til að fá betri mynd af atvikinu. Ferilgögn frá Landhelgisgæslunni geti verið villandi vegna þess að tvær mínútur séu á milli stöðupunkta. Tekin hafi verið beygja á stjórnborða á ákveðnum tímapunkti um 30 metra frá hafnargarðinum og vitnið reki minni til þess að skipið hafi hægt ferðina eiginlega um leið. Vitnið hafi afhent lögreglu myndir af svokölluðum plotter af gerðinni TimeZero og lögregla hafi haft þau gögn undir höndum. Nefndin hafi kannað veðurfar á vettvangi og vitnið minni að niðurstaða könnunarinnar hafi verið sú að gengið hafi á með dimmum snjóéljum þennan dag.

Vitnið D, starfsmaður skipasmíðastöðvarinnar [...], sagði frá því að báturinn hafi komið á stöðina í kjölfar strandsins. Skemmdir á bátnum hafi verið þónokkrar en erfitt sé að leggja mat á það hvort þær hafi verið litlar eða miklar. Báturinn hafi verið hrufaður. Vitnið sagðist telja að báturinn hafi ekki verið á mikilli ferð þegar áreksturinn átti sér stað og þá sérstaklega miðað við skemmdir á skrúfu og stýri sem séu aftast á bátnum.

Niðurstaða.

Í máli þessu er ákærða gefið að sök að hafa valdið skipstrandi með yfirsjónum og vanrækslu í starfi sínu sem skipstjóri [...] er báturinn rakst á grjóttgarð norðan við innsiglinguna í Hólmavíkurböfn að morgni [...].

Af hálfu ákærða hefur því verið hreyft að lýsing í ákæru sé of ónákvæm til að hún geti verið grundvöllur að sakfellingu í málinu. Er þar fyrst og fremst vísað til þess að í ákæru er atvikið sagt hafa átt sér stað „seinnipart [ætluð dagsetning strands]“. Um þetta

er það að segja að í 1. mgr. 180. gr. laga um meðferð sakamála nr. 88/2008 kemur fram að sakfella megi ákærða þótt „aukaatriði brots, svo sem staður og stund þess“ séu ekki skýrt eða rétt greind. Kemur þessi villa í ákæru því að mati dómsins ekki í veg fyrir að málið hljóti efnismeðferð enda verður ekki séð að vörn ákærða hafi verið áfátt vegna hennar.

Í 1. málslið 1. mgr. 238. gr. siglingalaga nr. 34/1985 segir að hafi skipstjóri, stýrimaður eða vélstjóri orðið valdur að skipstrandi, árekstri eða öðru sjóslysi með yfirsjónum eða vanrækslu í starfi sínu varði það sektum eða fangelsi allt að fjórum árum. Í máli þessu er ekki deilt um það að ákærði olli skipstrandi í starfi sínu sem skipstjóri en ágreiningur er um það hvort það hafi hann gert með yfirsjónum eða vanrækslu í skilningi ákvæðisins. Við mat á því verður að mati dómsins að fara fram könnun á því hvort ákærði hafi hagað siglingunni með eðlilegri aðgát. Sú könnun verður að styðjast við gögn, þar á meðal framburð ákærða og vitna fyrir dómi, sem varpa nægilegu ljósi á málsatvik til að unnt sé að draga af þeim traustar ályktanir um saknæmisstig ákærða og draga mörk á milli saknæmrar háttsemi og óhappatilfella. Sönnunarbyrði um sekt ákærða og atvik, sem telja má honum í óhag, hvílir á ákæruvaldinu samkvæmt 108. gr. laga nr. 88/2008 og verður að skýra skynsamlegan vafa um þessi atriði ákærða í hag, sbr. 109. gr. sömu laga.

Af hálfu ákæruvaldsins er á því byggt að yfirsjónir og vanræksla ákærða umrætt sinn felist annars vegar í því að hafa litið af stefnu bátsins í stutta stund við innsiglinguna en hins vegar hafi hann ekki hægt ferð bátsins tímanlega. Við aðalmeðferð málsins var því jafnframt hreyft að ákærði hafi siglt skipinu of hratt miðað við aðstæður en sú hegðun er ekki tilgreind í ákæru og kemur því ekki til álita að dæma hann fyrir þá háttsemi, sbr. 1. mgr. 180. gr. laga nr. 88/2008.

Sú ályktun ákæruvaldsins að ákærði hafi valdið strandinu með því að líta af stefnu bátsins styðst við framburð ákærða á vettvangi en myndbandsupptaka af skýrslugjöf hans, sem fram fór í lögreglubifreið, var afhent dóminum undir meðferð málsins. Tveir lögreglumenn ræða við ákærða á upptökunni og í upphafi samtalsins kemur fram að þeir þurfi að kynna honum réttarstöðu sína en fólk sé „annaðhvort vitni eða sakborningar“. Ákærði fái réttarstöðu sakbornings þótt lögreglumennirnir „[séu] ekkert að ásaka [hann] um eitthvað“. Ákærði fékk engar upplýsingar um sakarefnið, sbr. 1. mgr. 28. gr. laga nr. 88/2008 og 1. mgr. 61. gr. sömu laga. Skýrslutakan er um fjórar og hálf mínúta að lengd og segir ákærði frá atvikum málsins í frjálstri frásögn áður en hann er spurður nokkurra spurninga, m.a. um svefn hans í veiðiferðinni fram að strandinu. Í máli ákærða kemur

m.a. fram að hann hafi „litið af“ og það hafi verið „[hans] mistök“ að beygja „örlítið of snemma“. Ákærði er hins vegar ekki spurður spurninga sem varpað geta nánara ljósi á saknæmisstig hans og tildrög eða ástæðu þess að hann tók téða beygju of snemma. Þá verður ekki séð að gætt hafi verið þeirra fyrirmæla 1. og 3. gr. 66. gr. laga nr. 88/2008 að skrá upplýsingar um skýrslutökuna á eyðublað og rita undir það. Af framangreindu leiðir að skýrslan sem tekin var af ákærða á þessu stigi málsins hefur takmarkað gildi.

Líkt og að framan greinir hefur komið fram af hálfu ákærða að skipstrandið verði rakið til óhagstæðra veðurskilyrða, þar sem skyndilega hafi gert þunga snjóhríð þegar siglt var inn að Hólmavíkurböfn sem hafi ásamt ljósunum frá byggðinni byrgt ákærða sýn. Þá hafi innsiglingarbauja rétt utan við höfnina lýst sama ljósi og með sömu tíðni og innsiglingarljósið í hafnarmynninu á stjórnborða og því hafi ákærði mátt ætla að hann væri kominn inn fyrir hafnarmynnið. Innsiglingarbaujan hafi verið fjarlægð frá því að strandið átti sér stað.

Enda þótt þessar skýringar ákærða, þ.e. um samspil skyndilegra veðrabreytinga og villandi innsiglingarljósa, hafi fyrst komið fram við aðalmeðferð málsins verður að mati dómsins að horfa til þess að fyrirnefnd framburðarskýrsla af honum var tekin skömmu eftir atvikið en telja verður eðlilegt að menn séu í nokkru uppnámi eftir skipstrand. Framburður ákærða getur jafnframt á þessari stundu hafa litast af þeirri viðleitni að taka ábyrgð á atvikinu sem skipstjóri bátsins en eins og áður segir hafði hann engar upplýsingar fengið um sakarefnið. Þannig hefðu staðhæfingar ákærða um tildrög strandsins hugsanlega getað komið fram undir rannsókn málsins ef hann hefði verið boðaður til skýrslutöku á grundvelli 61.–66. gr. laga nr. 88/2008 og fyrirmæla þeirra lagagreina gætt.

Meðal gagna málsins eru tvær ljósmyndir sem teknar voru í myrkri á vettvangi og tvær í dagsbirtu. Sýnir önnur þeirra síðarnefndu rispúr á bátnum. Þá var aflagð gagna um siglingaferil bátsins frá Landhelgisgæslunni sem sýna m.a. hraða hans á tveggja mínútna fresti. Bera gögnin með sér að bátnum hafi verið siglt á 9,5 sjómílna hraða kl. [...] en hann hafi verið kyrrstæður kl. [tveimur mínútum síðar]. Loks eru í frumskýrslu lögreglu skjáskot sem ætla verður að stafi úr siglingatækjum bátsins en eins og áður segir bar vitnið E, starfsmaður rannsóknarnefndar samgönguslysa, fyrir dómi að hann hafi afhent lögreglu slíkar myndir. Gögn málsins bera hins vegar ekki með sér að lögregla hafi framkvæmt sjálfstæða rannsókn á siglingatækjunum heldur bar lögreglumaður sem annaðist frumrannsókn málsins að þeir hefðu „elt“ vitnið E í sinni rannsókn. Þá liggur

einnig fyrir að lögregla aflaði ekki gagna um veðurfar á vettvangi í aðdraganda strandsins og tók ekki skýrslur af vitnum. Loks var ekki aflað skoðunar- eða matsgerðar um skemmdir á bátnum en slíkar rannsóknir hefðu getað varpað nánara ljósi á þá ferð sem báturinn var á við árekstur við grjótgarðinn. Nýtur engra áreiðanlegra gagna við um ferðina að öðru leyti en að hún hafi verið á bilinu 0–9,5 sjómíllur á klukkustund og taldi vitnið D, sem kom að viðgerðum á bátnum, unnt að fullyrða að hún hafi ekki verið mikil. Var að mati dómsins fullt tilefni til að afla frekari gagna um þetta atriði enda hefðu þau getað veitt tilefni til ályktana um það hvort ákærði gætti eðlilegrar árvekni við skipstjórnina.

Af framansögðu er ljóst að hnökrar voru á rannsókn málsins hjá lögreglu. Þeir valda því ásamt þeim gögnum sem þó liggja fyrir í málinu, þ. á m. framburði ákærða og vitna fyrir dómi, að dómurinn telur ekki unnt að slá því föstu með nægilegri vissu að ástæður skipstrandsins megi rekja til yfirsjóna og vanrækslu ákærða í starfi hans sem skipstjóri. Ber því að sýkna hann af kröfum ákæruvaldsins í máli þessu.

Með vísan til 2. mgr. 235. gr. laga nr. 88/2008 greiðist allur sakarkostnaður málsins úr ríkissjóði, alls 1.072.210 krónur, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, Almars Þórs Möller lögmanns, 1.021.140 krónur, en við ákvörðun þeirra hefur verið tekið tillit til virðisaukaskatts, og ferðakostnaður verjandans, 51.070 krónur. Ekki féll til annar sakarkostnaður vegna meðferðar málsins fyrir dómi.

Af hálfu ákæruvaldsins flutti málið Kristján Óskar Ásvaldsson, saksóknarfulltrúi. Oddur Þorri Viðarsson dómstjóri kveður upp dóm þennan.

Dómsorð:

Ákærði, X, er sýkn af kröfum ákæruvaldsins í máli þessu.

Málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, Almars Þórs Möller, 1.021.140 krónur, og ferðakostnaður verjandans, 51.070 krónur, greiðist úr ríkissjóði.

Oddur Þorri Viðarsson