

# D Ó M U R

Héraðsdóms Austurlands miðvikudaginn 10. janúar 2018 í máli nr. S-29/2017:

**Ákærvaldið**

*(Elimar Hauksson, fulltrúi lögreglustjóra)*

**gegn**

**Arnari Frey Logasyni**

*(Áslaug Gunnlaugsdóttir lögmaður)*

Mál þetta, sem dómtekið var 15. nóvember 2017, er höfðað með ákæru lögreglustjórans á Suðurlandi, útgefinni 2. júní 2017, á hendur Arnari Frey Logasyni, kt. [...], [...], [...], fyrir hegningar- og umferðarlagabrot „með því að hafa, síðdegis fimmtudaginn 27. ágúst 2015, ekið hjólabátnum Jaka SF-2223, sem er þiljað farþegaskip, aftur á bak frá farþegapalli og um malarplan norðan við þjónustubygginguna við Jökulsárlón í Sveitarfélaginu Hornafirði, án nægjanlegrar aðgæslu þannig að hjólabáturinn hafnaði á gangandi vegfarandanum A, f. [...], sem féll við og lenti undir hægra afturhjóli ökutækisins með þeim afleiðingum að hún hlaut fjöláverka og lést nær samstundis.“

Í ákæruskjali er brotið talið varða við 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, 1. mgr. 4. gr., 1. mgr. 17. gr. og 2. mgr. 26. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. 1. mgr. 100. gr. sömu laga. Af hálfu ákærvalds er þess krafist að ákærði verði dæmdur til refsingar, til sviptingar ökuréttar samkvæmt 101. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987 og til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Í ákæruskjali eru jafnframt greindar einkaréttarkröfur eftirlifandi eiginmanns og barna hinnar látnu, en ekki verða þær raktar hér þar sem sátt mun hafa tekist um þær og féllu þær niður við þingfestingu málsins.

Af hálfu ákærða er aðallega krafist sýknu, en til vara þess að honum verði gerð þau vægustu viðurlög er lög leyfa. Þá er þess krafist að sakarkostnaður, þ.m.t. hæfileg málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, greiðist úr ríkissjóði.

Hinn 9. október sl. gekk dómari á vettvang ásamt fulltrúa ákærvaldsins og skipuðum verjanda ákærða, en með í för voru einnig lögreglumennirnir B og C.

## I

Samkvæmt frumskýrslu lögreglustjórans á Suðurlandi, dags. 29. ágúst 2015, barst lögreglu 27. s.m. kl. 17.14 tilkynning í gegnum fjarskiptamiðstöð lögreglu um að slys hefði orðið við Jökulsárlón. Samkvæmt fyrstu upplýsingum lögreglu hafði hjólabát verið bakkað á konu en ekki fylgdu upplýsingar um áverka hennar eða

líðan. Vakthafandi lögreglumenn hafi þegar haldið á vettvang á tveimur lögreglubifreiðum, annarri frá Höfn í Hornafirði en hinn frá Skeiðarársandi. Sjúkrabifreið hafi strax verið send frá Höfn í Hornafirði með ítrasta forgangi og þyrta Landhelgisgæslu Íslands hafi jafnramt verið ræst út af starfsmönnum Neyðarlínu. Fljótlega hafi lögreglu verið tilkynnt að ekki greindust lífsmörk hjá konunni. Á leið á vettvang hafi ráðstafanir verið gerðar til að virkja rannsóknardeild lögreglu á Suðurlandi, auk þess sem rannsóknarnefnd samgönguslysa hafi verið tilkynnt um slysið.

Lögreglubifreiðarnar hafi komið á vettvang með mínútu millibili, kl. 17.46 og kl. 17.47. Hafi starfsmenn við Jökulsárlón þá verið að reyna endurlífgun, en lögreglumenn hafi tekið við uns lækni kom á vettvang nokkrum mínútum á eftir lögreglu. Konan hafi legið þétt við hlið hjólabátsins Jaka SF-2223 og hjartastuðtæki hafi verið tengt við brjóstakassa hennar. Tveir aðrir hjólabátar hafi staðið á staði og sá þriðji hafi verið við landgöngupall í u.þ.b. 50 metra fjarlægð. Hæglætisveður hafi verið á vettvangi, háskýjað og skyggni gott. Læknir hafi, að undangenginni skoðun, úrskurðað konuna látna kl. 17.54 og að endurlífgun skyldi hætt. Eiginmanni og syni hinnar látnu, sem verið höfðu á ferðalagi með konunni, hafi þá verið tilkynnt um andlátíð.

Í frumskýrslu lögreglu er lýst aðgerðum lögreglu á vettvangi, m.a. hvernig vettvangur var tryggður og upplýsingaöflun frá vitnum og skipstjóra Jaka SF-2223, ákærða í þessu máli. Er þar tekið fram að ákærða hafi þá þegar verið kynnt réttindi sín samkvæmt réttarstöðu sakbornings vegna eðlis slyssins. Í skýrslunni kemur fram að á vettvangi hafi komið fram upplýsingar um að hjólabátnum hefði verið bakkað á konuna, eiginmann hennar og son, þar sem þau þrjú stóðu, sneru baki í bátinn og fylgdust með lendingu þyrilu sem átti að sækja þau, en mikill hávaði hafi verið frá þyrlunni. Að sögn skipstjórans hafi hann bakkað frá landgöngupalli, eftir að starfsmaður á palli hafi gefið honum merki um að það væri óhætt. Bakkmyndavél Jaka SF-2223 hafi verið í ólagi og því hafi hann ekki getað nýtt sér hana til að sjá aftur fyrir bátinn.

Meðal rannsóknargagna lögreglu eru haffærnis- og skrásetningarskírteini Jaka SF-2223, þar sem fram kemur að um 10,2 brúttótonna hjólabát sé að ræða. Vigtun bátsins fór fram 31. ágúst 2015. Samkvæmt vigtarseðli reyndist áspungi á fremri ás vera 3.450 kg en 5.400 á aftari ás og heildarásþungi bátsins þannig 8.850 kg. Þá liggja fyrir ljósmyndir teknar á vettvangi, myndskleið þar sem akstur Jaka umrætt sinn er sviðsettur og upplýsingar úr GPS-tæki hjólabátsins, sem haldlagt var á vettvangi, sem gefa til kynna að bátnum hafi verið ekið með 7 km/klst. hraða þegar slysið varð. Enn fremur liggur fyrir skýrsla vegna „bíltækni“rannsóknar á hjólabátnum Jaka. Í niðurstöðukafla hennar kemur fram að hemlar hafi virkað

eðlilega og hjólbarðar hafi verið í lagi. Stýrisbúnaður hafi verið slitinn í tengingu stýrisarma við spindlana en stýrishjólið verið í lagi og stýrisvélina virkað eðlilega. Síðan segir þar:

„Séð frá sæti stýrimanns og stæði stýrimanns standi hann við stýrið er skuggasvæði allt umhverfis bátinn þegar hann er á þurru. Útilokað er fyrir stýrimann að greina umhverfið næst bátnum og síst aftast við bæði borð, aftan við skutinn og framan við stefnið. Standi 180 sm hár maður innan við 90 sm til hliðar frá mótum skuts og stjórnbörða sér stýrimaður hann ekki sitjandi eða standandi.

Tæknirannsóknin á Jaka SF-2223 leiddi í ljós að stýrimaður gat án hindrana haft fulla stjórn á bátnum í akstri á þurru landi þrátt fyrir slit í tengingu stýrisarma við spindlana í framhjólum. Útilokað var fyrir stýrimann að sjá til umferðar fólks næst bátnum og síst aftan við skutinn og fram á bæði borð.“

Réttarkrúfning á hinni látnu fór fram 1. september 2015. Í niðurlagi krufningsskýrslu réttarmeinafræðings segir um dánarorsök að hin látna hafi dáið vegna fjölværka með banvænum skemmdum á heila, hjarta, lifur og lungum. Meiðslin, sem séu í samræmi við lýsingu á yfirkeyrslu, hafi orsakað tafarlausan dauðdaga. Engar meinafræðilegar breytingar á innri líffærum hafi verið sýnilegar við vefjarannsókn sem gætu hafa orsakað andlátið. Möguleg áhrif lyfja þegar slysið átti sér stað hafi verið útilokuð með eiturefnarannsókn. Dánarorsök sé ekki eðlileg.

## II

Hér verður gerð grein fyrir framburði ákærða og vitna fyrir dómi, eftir því sem þörf krefur til úrlausnar málsins. Einungis verður vikið að framburði hjá lögreglu ef þurfa þykir.

Ákærði kvaðst hafa starfað sem skipstjóri á hjólabátum hjá fyrirtæki, sem rekur ferðaþjónustu við Jökulsárlón, í um fjóra mánuði á slysdegi. Umrætt sinn hafi hann verið að koma úr ferð, lagt hjólabátnum Jaka við landgöngupall, þannig að hægri hlið (stjórnbörðshlið) bátsins hafi snúið að pallinum, og setið undir stýri á meðan farþegar stigu frá borði og um borð fyrir næstu ferð. Að því loknu hafi starfsmaður á palli gengið „upp í hól“, eins og vanalegt sé, og síðan gefið merki um að óhætt væri að bakka.

Ákærði kvaðst umrætt sinn hafa byrjað að bakka að fengnu merki starfsmanns á palli. Eins og venjulega hafi hann í fyrstu horft í átt að landgöngupallinum til að rekast ekki í hann, en þegar fram hjá honum var komið kvaðst ákærði hafa horft til skiptis í akstursstefnu vinstra megin og hægra megin við bátinn á meðan hann bakkaði. Baksýnispegill sé á vinstri hlið Jaka (bakborðsmegin) en ákærði kvaðst fremur kjósa að horfa aftur með bátnum, því að spegillinn sé lítill. Bakkmyndavél sem sýni beint aftur fyrir bátinn hafi verið biluð

umrætt sinn. Starfsmaður á palli eigi að kalla í stjórnanda báts í talstöð ef eitthvað bregði út af. Ástæða þessa fyrirkomulags sé sú að stjórnendur hjólabátanna sjái takmarkað aftur fyrir bátana, sérstaklega það sem næst er bátunum og sér í lagi þegar þeir eru fullir eða næstum fullir af fólki, eins og var umrætt sinn. Kvaðst ákærði hafa stólað á þetta fyrirkomulag eins og hann taldi sig mega. Hann kvaðst ekki hafa fylgst með starfsmanni á palli á meðan hann bakkaði og því ekkert geta sagt um ferðir þess starfsmanns eftir að starfsmaðurinn gaf merkið.

Ákærði kvaðst hafa verið að horfa í akstursstefnu sína vinstra megin við bátinn og ekki hafa orðið var við neitt athugavert fyrr en hann heyrði að bankað var í bátinn. Hann hafi þá stöðvað bátinn og í fyrstu ekki vitað hvað gekk á, en einhver hafi síðan sagt honum að hann hefði ekið yfir manneskju. Hann hefði þá tilkynnt slysið í gegnum talstöð.

Ákærði kvaðst hafa setið undir stýri allan tímann á meðan farþegar gengu frá borði og aðrir farþegar stigu um borð, áður en hann bakkaði umrætt sinn. Aðspurður sagðist hann ekki minnst þess að það hefði hvarflað að sér að standa upp og líta aftur fyrir bátinn áður en hann bakkaði. Hann hefði getað gert það á meðan báturinn var kyrrstæður, en það hefði verið erfiðara að standa við stýrið á ferð því að stýrið sé svo „massíft“. Nauðsynlegt sé að bakka hjólabátunum frá landgöngupallinum við lónið því að beygjuradíus þeirra sé svo stór. Kvaðst ákærði hafa bakkað umrætt sinn með svipuðum hraða og vant er, rösklegum gönguhraða, og sömu leið og vant er, en taka þurfi ívið rýmri sveig þegar öðrum hjólabátum sé lagt á planinu eins og var umrætt sinn. Allt hafi verið eins og venjulega, utan þess að mikill hávaði hafi verið frá þyrlu sem var að lenda á svæðinu, óvenjulega nálægt malarplaninu þar sem bátunum er ekið.

Ákærði kvaðst telja að afstýra hefði mátt slysinu hefði hann fengið boð í gegnum talstöð um ferðir fólksins aftan við bátinn. Hann kvaðst ekki telja sig hafa getað hagað akstri sínum með öðrum hætti en gert var.

Ákærði kvaðst ekki vita hvort skrifleg lýsing væri til á þessu fyrirkomulagi með samspil starfsmanns á palli og stjórnanda hjólabáts og ekki muna hvort honum hafi verið kynnt það sérstaklega, en þetta vinnulag hafi tíðkast a.m.k. frá því að hann hóf störf. Aðspurður um fyrirmæli vinnuveitanda varðandi öryggi hjólabátaferðanna á meðan ekið er á landi sagði hann að rætt hafi verið um nauðsyn þess að farþegar sætu í sætum sínum á meðan ekið væri í landi, því að vegurinn væri holóttur, en a.ö.l. hafi lítið verið rætt um öryggi bátanna í landi.

Ákærði lýsti því loks hver áhrif slysið hefði haft á hagi hans og líðan og dró akstursleið sína umrætt sinn inn á afstöðumynd.

Eiginmaður hinnar látnu, *D*, og sonur hennar, *E*, gáfu báðir skýrslu símleiðis fyrir dómi. Í framburði beggja kom fram að þau hefðu öll þrjú verið að

fylgjast með þyrlunni lenda og ekki veitt hjólabátnum athygli fyrr en hann rakst á þau aftan frá. Mikill hávaði hafi verið frá þyrlunni sem geti skýrt hvers vegna þau urðu ekki hjólabátsins vör fyrr. D kvaðst hafa fallið við og lent undir miðjum bátnum, en E kvaðst hafa náð að verjast falli og vikið sér til hliðar við bátinn. A hefði aftur á móti fallið flöt, orðið undir hægra afturhjólí bátsins og látist samstundis.

Fedgarnir kvaðust báðir hafa verið að skoða og ljósmynda kindur á stóru graslendi milli athafnasvæðisins við Jökulsárlón og sjávar skömmu fyrir slysið, en A hefði á meðan gengið upp á hól til að horfa yfir lónið. Þau þrjú hafi síðan sameinast á malarplaninu á þeim stað þar sem slysið varð, staðið þar og horft í átt að þyrlunni sem var að lenda og beðið þess að mótör hennar stöðvaðist, er hjólabátnum var skyndilega ekið á þau. D kvaðst telja að þau hafi staðið þarna saman í 3-5 mínútur og hafnaði því aðspurður alfarið að þau hefðu staðið þar í skemmri tíma en eina mínútu. E kvaðst telja þau hafa staðið þarna saman í 3-4 mínútur og sagði aðspurður að þau hefðu staðið kyrr en ekki verið á hreyfingu um svæðið. Hvorugur þeirra kvaðst hafa áttað sig á því að hjólabátum væri ekið alla leið þangað þar sem þau stóðu og að þeim gæti stafað hætta af því. D tók fram að þetta hafi verið á stóru opnu svæði og að engar merkingar eða girðingar hafi verið sjáanlegar. Borinn var undir E framburður hans hjá lögreglu þar sem fram kom að hann hefði verið búinn að taka eftir því að hjólabátunum væri bakkað frá landganginum, áður en þeim væri ekið áfram um veg í átt að lóninu. Honum var bent á að þetta virtist í ósamræmi við framburð hans fyrir dómi. Gaf hann þá skýringu að hann minntist þess að hafa séð bátunum bakkað frá landganginum en aldrei hafa séð þeim bakkað svo langt aftur á bak fyrr.

F þyrluflugmaður kvaðst hafa flogið með A, eiginmann hennar og son að Jökulsárlóni umræddan dag, skilið þau þar eftir og flogið að Reynivöllum til að taka eldsneyti. Er hann kom aftur að lóninu til að sækja fjölskylduna hafi hann lent þyrlunni á grasi austan við malarplanið og þjónustuhúsin, en það hafi verið kl. 17.10, samkvæmt skýrslu sem vitnið kvaðst hafa fyllt út jafnóðum og hafði meðferðis fyrir dómi. Áður en hægt sé að drepa á mótörnum þurfi að draga úr afli mótorsins og láta þyrluspaðana ganga í u.þ.b. tvær mínútur. Kvaðst hann ekki muna hvort hann hafi séð fjölskylduna er hann var að lenda þyrlunni, en um 30-40 sekúndum síðar hafi sonurinn komið hlaupandi og kvaðst vitnið þá hafa gert sér grein fyrir því að eitthvað alvarlegt hefði gerst. Hafi hann þá strax lokað fyrir eldsneytið og hlaupið út til að athuga hvað væri að. A hafi legið við hjólabátinn. Kvaðst vitnið strax hafa gert sér grein fyrir alvarleika slyssins og hafði endurlífgunartilraunir. Fleiri hafi komið til aðstoðar og kvaðst vitnið þá hafa flogið þyrlunni til móts við sjúkrabifreiðina til að fá læknishjálp sem fyrst á staðinn.

Vitnið lýsti nánar lendingarstað þyrlunnar út frá loftmynd sem því var sýnd í réttinum. Borinn var undir hann framburður sem hafður er eftir honum í stuttri skýrslu um viðtal lögreglumanns við hann, þar sem fram kemur að hann hafi séð þau þrjú standa saman við lendingu þyrlunnar og kvaðst hann þá staðfesta þann framburð sem réttan og gefinn eftir bestu vitund, þótt hann segðist ekki lengur minnst þess með vissu að hafa séð þau.

*G* kvaðst hafa verið leiðsögumaður um borð í Jaka SF-2223 umrætt sinn og haft það hlutverk að sjá til þess að allir farþegar færu í öryggisvesti, spenntu beltin og sætu kyrrir á meðan báturinn væri á landi. Hann kvað hjólabátnum hafa verið bakkað með venjulegum hætti umrætt sinn, hvorki hraðar, óvarlegar né aðra leið en vanalegt sé. Hann kvaðst giska á að bátnum hafi verið bakkað með um 10 km/klst. hraða í um 10-15 sekúndur áður en slysið varð. Farþegar hafi þá hrópað að kona væri undir bátnum og ákærði hafi stöðvað aksturinn, en fram að því kvaðst vitnið ekki hafa orðið vart við nein merki frá farþegum.

Vitnið kvaðst ekki hafa veitt starfsmanni á palli neina athygli. Honum hafi verið kunnugt um það fyrirkomulag að starfsmaður á palli ætti að ganga „aðeins áfram og horfa yfir svæðið og svo gefa merki með þumli,“ en það fyrirkomulag hafi tíðkast allt frá því að hann hóf sjálfur störf. Hann kvaðst ekki muna hvort þetta fyrirkomulag hafi verið kynnt starfsmönnum sérstaklega.

Vitnið kvaðst minnst þess að það hefði oft gerst að ferðamenn væru að ganga um þennan hluta malarplansins þar sem slysið varð, jafnvel enn í dag þótt band hefði verið strengt til að afmarka athafnasvæði hjólabátanna eftir slysið.

*H* sagðist hafa verið starfsmaður á „palli“ umrætt sinn og hafa hafið störf við Jökulsárlón þetta sama sumar, en hún hafi þá aðallega verið ráðin sem leiðsögumaður. Vitnið kvað yfirmann sinn hafa leiðbeint sér um hlutverk starfsmanns á palli þegar hún hóf störf, þar á meðal um að gæta þyrfti að öryggi í kringum hjólabátana í landi.

Umrætt sinn hafi hún, eins og venjulega, gengið nokkra metra upp í hæðina við landgöngupallinn til að sjá yfir svæðið, áður en hún gaf ákærða merki með þumli um að öllu væri óhætt. Vitnið sagði að ef starfsmenn á palli sæju ekki nægilega yfir svæðið frá hæðinni gengju þeir stundum með bátnum þegar honum væri bakkað. Vitnið kvaðst telja sig hafa gengið eitthvað með bátnum umrætt sinn er honum var bakkað, þótt hún myndi ekki hve langt hún gekk, en þó sagðist hún minnst þess að hafa gáð að því að enginn væri á bak við hjólabátana tvo sem lagt var á malarplaninu. Hún kvaðst ekki muna hvar hún var stödd er hún varð þess áskynja að slys hefði orðið, en fram kom að henni hafi verið ætlað að taka á móti næsta bát við landgöngupallinn. Hún kvaðst ekki hafa vitað það umræddan dag að bakkmyndavél í bátnum Jaka SF-2223 væri biluð.

Vitnið tók fram að það væri ekki fullvíst að það sæist frá hólnum ef einhver kæmi gangandi aftan frá inn í akstursleið hjólabáts þegar byrjað væri að bakka, enda skyggði þá báturinn sjálfur á útsýn, auk þess sem öðrum hjólabátum væri stundum lagt nálægt akstursleiðinni. Vitnið sagðist þeirrar skoðunar að það þyrfti að vera annar starfsmaður sem fylgdist með ferðum gangandi fólks úr hinni áttinni, þeirri átt sem bátarnir bökkðu í. Vitnið kvaðst ekki hafa verið í augnsambandi við ákærða eftir að hún gaf honum merki um að öllu væri óhætt, en henni væri ætlað að gefa stjórnendum hjólabáta upplýsingar í gegnum talstöð ef eitthvað væri að, eftir að þeir byrji að bakka bátunum.

*I* kvaðst hafa setið aftast í hjólabátinum umrætt sinn og minnst þess að hafa fundist bátinum bakkað frekar greitt og hugsað með sér að það hlyti að vera bakkmyndavél í bátinum. Asískur maður vitninu á vinstri hönd hafi síðan staðið upp, horft aftur fyrir bátinn og hrópað eitthvað á tungumáli sem vitnið skildi ekki. Um 10 sekúndum síðar hafi báturinn stöðvast. Næst hafi vitnið veitt því athygli að þyrluflugmaður hljóp að bátinum og hafi svipur hans gefið til kynna að eitthvað hefði gerst. Vitnið kvaðst minnst þess að hafa veitt athygli hávaða frá þyrlunni sem var að lenda áður en slysið varð. Vitnið kvaðst starfa sem leiðsögumaður og hafa oft komið með ferðamenn að Jökulsárlóni, bæði fyrir og eftir slysið, en ekki minnst þess að neinar merkingar hafi verið á svæðinu sem vöruðu ferðamenn við hættu af akstri hjólabátanna.

Borið var undir vitnið framburður þess hjá lögreglu, þar sem fram kom að vitnið teldi hávaðann frá bátinum kunna að hafa haft áhrif á mat þess á hraða bátsins. Óskaði verjandi skýringa á þeim framburði. Vitnið kvaðst standa við þá skoðun sína að bátinum hefði verið bakkað frekar greitt.

Lögreglumennirnir *B*, *C* og *J* gáfu skýrslu fyrir dómi, lýstu aðkomu sinni á vettvangi og staðfestu skýrslugerð sína í málinu. *B* lýsti framkvæmd sviðsetningar aksturs hjólabátsins. Allir lögreglumennirnir kváðu að engar merkingar eða annað hafi verið til staðar á vettvangi sem varaði gangandi vegfarendur við akstri hjólabátanna á malarplaninu eða hindruðu för þeirra um það svæði. Ekki er þörf á að rekja frekar framburð lögreglumannanna.

Af hálfu ákærða voru leiddir fyrir dóminn sem vitni nokkrir núverandi og fyrrverandi starfsmenn Jökulsárlóns ferðapjónustu ehf., sem rekur ferðir um lónið á hjólabátum, þar á meðal *K*, núverandi rekstrarstjóri, og *L*, sem var rekstrarstjóri er slysið varð. *K* kvaðst hafa starfað við ýmis störf hjá fyrirtækinu 2006 til 2014, og aftur frá 2016. Hann kvað að allan sinn starfstíma hafi starfsmanni á palli verið ætlað að fylgjast með öryggi í kringum hjólabátana á meðan þeim væri bakkað. Fyrst eigi starfsmaðurinn að gefa stjórnanda hjólabáts merki þegar óhætt sé að bakka, en eftir það eigi starfsmaðurinn að vera áfram í viðbragðsstöðu, fylgjast með

öryggi umhverfis bátinn á meðan honum er bakkað og gefa stjórnanda bátsins upplýsingar í gegnum talstöð ef einhver hætta er á ferð. Verklagið hafi annars farið eftir aðstæðum hverju sinni, yfirleitt sé ekki þörf á því að starfsmaðurinn gangi með bátnum á meðan honum er bakkað, nema hann verði var við að tilefni sé til þess þegar hann líti yfir svæðið frá hólnum. Lýsing þessa fyrirkomulags sé ekki til á skriflegu formi, en það hafi verið hluti af upphafspjálfun starfsmanna að kenna þeim þetta vinnulag og hafi verið farið yfir það að nýju með starfsmönnum ef tilefni hafi þótt til þess. Ekki hafi verið gert áhættumat í starfsemi fyrirtækisins þar sem tekið sé á öryggi við akstur hjólabátanna. Vitnið kvaðst vita til þess að í eitt skipti, líklega 2012 eða 2013, hafi verið haldin æfing með Slysavarnarskóla sjómanna þar sem æfðar hafi verið þær aðstæður að hjólabát hefði verið ekið á gangandi vegfaranda. Eftir slysið sé þyrlum beint til lendingar norðar en áður, lengra frá malarplaninu. Enn sé mikið um það að gangandi vegfarendur fari inn á svæðið sem ætlað er til aksturs hjólabátanna, enda þótt það sé nú afmarkað með kaðli. Starfsmönnum sé nú uppálagt að reka fólk út af því svæði.

L kvaðst hafa þjálfað nýtt starfsfólk, þar á meðal starfsmenn á palli. Þeim hafi verið uppálagt að gæta öryggis á svæðinu utan við bátana. Kvaðst hún hafa talið að öllum starfsmönnum væri ljóst að starfsmaður á palli ætti að ganga aðeins upp í hólinn og síðan út með honum uns vel sæist yfir svæðið og ganga úr skugga um að enginn væri í akstursleið bátsins. Fyrr ætti starfsmaðurinn ekki að gefa stjórnanda merki um að óhætt væri að bakka. Starfsmönnum hafi ekki verið uppálagt að ganga beinlínis með bátunum þegar þeim var bakkað. Kvað hún enn vera það mikla umferð gangandi vegfarenda inn á svæðið þar sem hjólabátunum er bakkað, þótt um það hafi verið strengdur kaðall eftir slysið, að hún hefði íhugað það alvarlega að ráða sérstakan starfsmann bara í það hlutverk að fylgjast með umferð gangandi vegfarenda.

Vitnið kvaðst telja að gangandi vegfarendum hafi mátt vera það ljóst að hjólabátunum væri bakkað á þessu svæði. Aðspurð sagði hún þó engar merkingar eða girðingar hafa verið til staðar á svæðinu er slysið varð.

Aðspurð hvort lagt hafi verið upp með það innan fyrirtækisins að stjórnendur hjólabátanna ættu að geta treyst á athygli starfsmanna á palli þegar þeir bökkðu, tók vitnið fram að lýst fyrirkomulag fæli í sér samspil sem ætlað væri að auka öryggi við akstur hjólabátanna. Hún tók undir það að í flestum tilvikum væri skipstjóri settur í þá stöðu að þurfa að leggja mikið traust á starfsmann á palli og sýn hans yfir svæðið. Starfsmenn á palli hafi reglulega verið minntir á það á starfsmannafundum að sinna þessu hlutverki sínu vel.

M kvaðst hafa verið við störf sem stjórnandi hjólabáts umrætt sinn og veitt athygli þyrlu sem lenti rétt hjá slysstað, óvenju nálægt þar sem hjólabátunum er

ekið, en mikill hávaði hafi verið frá þyrlunni. Kvaðst hann hafa séð fólk koma út úr þessari þyrlu og síðar séð sama fólk ganga niður hólinn í átt að bát sem ákærði sat undir stýri í við landganginn, skömmu áður en slysið varð.

*N* kvaðst hafa starfað við ýmis störf hjá fyrirtækinu að sumarlagi frá 2004 til 2014, að síðustu sem skipuleggjandi með boðvald yfir starfsmönnum á palli. Það hafi verið lagt í mat starfsmanns á palli á aðstæðum hverju sinni hve vel hann fylgdist með umhverfi hjólabáts eftir að merki hafði verið gefið um að óhætt væri að bakka, en starfsmenn hafi verið meðvitaðir um skort á útsýn stjórnenda bátanna yfir nærumhverfi bátanna. Ekki er þörf á að rekja frekar framburð hennar, né heldur vitnanna *O* vaktstjóra og *P* skipstjóra, en hann bar líkt og *O* um að það hafi verið „matsatriði“ hve langt starfsmaður á palli gengi hverju sinni til að tryggja öryggi í akstursleið hjólabáts.

### III

#### *Niðurstaða*

##### 1.

Ákærða er gefið að sök að hafa ekki sýnt nægilega aðgæslu er hann ók hjólabátnum Jaka SF-2223 aftur á bak umrætt sinn, eins og nánar er rakið hér að framan, með þeim afleiðingum að hjólabáturinn hafnaði á gangandi vegfaranda, *A*, sem féll við og lenti undir hægra afturhjóli ökutækisins með þeim afleiðingum að hún hlaut fjöláverka og lést nær samstundis.

Ákærði, sem neitar sök, dregur ekki í efa háttsemislýsingu ákærunnar að öðru leyti en því að hann neitar að hafa sýnt refsivert aðgæsluleysi í skilningi 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 og þeirra ákvæða umferðarlaga nr. 50/1987 sem í ákæru greinir við aksturinn umrætt sinn. Vörn hans, sem ítarlega er reifuð í 11 blaðsíðna greinargerð verjanda hans, byggist einkum á því að hann hafi mátt treysta því að samstarfsmaður hans „á palli“ myndi láta hann vita í gegnum talstöð ef hætta stafaði af ferðum gangandi vegfarenda aftan við hjólabátinn á meðan honum var ekið aftur á bak. Hann hafi mátt treysta því fyrirkomulagi, sem hafi verið við lýði hjá fyrirtækinu sem hann starfaði og starfar enn hjá, að starfsmaður á palli gegndi hlutverki sem „augu“ stjórnenda hjólabátanna vegna skerts útsýnis þeirra aftan við bátana. Vegna skerts útsýnis úr bátnum hafi honum verið ómögulegt að sjá *A*, eiginmann hennar og son, áður en slysið varð. Ákærði hafi orðið að treysta á að starfsmaður á palli gegndi starfsskyldum sínum.

Ákærði hafnar því sérstaklega að hafa brotið gegn 2. mgr. 26. gr. umferðarlaga, enda sé enginn forgangur fyrir gangandi vegfarendur á því svæði þar sem slysið átti sér stað og þangað eigi þeir ekkert erindi. Þá teljist ákvæði 1. mgr. 4. gr. of óskýrt til að teljast gild refsiheimild.

Ákærði byggir einnig á því að aðgæsluleysi hinnar látnu sjálfrar, á svæði þar sem henni mátti vera ljóst að þungum hjólabátum væri ekið, hafi verið slíkt að leiða eigi til sýknu. Þá sé slysið að rekja til utanaðkomandi aðstæðna sem ákærði geti enga ábyrgð borið á, þ.e. hávaðans frá þyrlunni, sem athygli hinnar látnu virðist hafa beinst að.

Enn fremur byggir ákærði á því að slysið sé að rekja til aðstæðna sem vinnuveitandi ákærða beri alfarið ábyrgð á, en ekki gáleysis hans. Í því efni vísar ákærði m.a. til skýrslu rannsóknarnefndar samgönguslysa um slysið, sem liggur þó aðeins fyrir dóminum í drögum. Í greinargerð ákærða er vikið sérstaklega að skorti á öryggisáætlunum m.t.t. aksturs hjólabátanna á landi, því að engin áhersla hafi verið lögð á að æfa skipstjóra í akstri hjólabátanna á landi og að engin aðgreining hafi verið gerð á umferð hjólabáta á landi og umferð gangandi vegfarenda. Þá beri vinnuveitandi ábyrgð á aðgæsluleysi starfsmanns á palli, en ekki ákærði.

Loks byggir ákærði á því að eftirlit opinberra aðila með starfseminni við Jökulsárlón hafi algjörlega brugðist og hafi það átt þátt í því að slysið varð.

Niðurstöður krufningar sem og tæknirannsóknar á Jaka SF-2223 eru ekki dregnar í efa af hálfu ákærða. Þá er ekki um það deilt að hjólabáturinn telst ökutæki í skilningi umferðarlaga.

## 2.

Málsatvik eru að mestu upplýst og óumdeild. Þar á meðal er óumdeilt að ákærði hafi bakkað hjólabátinum í sveig á bakborða, um 52 metra vegalengd, með hraðanum 7 km/klst. rétt áður en slysið varð, eins og upplýsingar úr GPS-tæki bátsins gefa til kynna. Það sem helst leikur vafi á um er það hvort og hve lengi A, eiginmaður hennar og sonur höfðu staðið kyrr og fylgst með þyrlunni áður en slysið varð. Feðgunum ber saman um að um nokkrar mínútur hafi verið að ræða. Jafnvel þótt gera megji ráð fyrir að þessi tími kunni að hafa verið ofmetinn af vitnunum þykir frásögn þeirra um að fjölskyldan hafi staðið kyrr um stund og fylgst með þyrlunni trúverðug. Fær sú frásögn einnig stoð í skýrslu um óformlegt viðtal lögreglu við vitnið F þar sem fram kom að hann hefði séð fjölskylduna standa saman og fylgjast með þyrlunni er hann lenti henni. Staðfesti F að hafa skýrt svo frá við lögreglu, enda þótt hann segdist ekki lengur muna þetta atriði með vissu. Ekkert er a.m.k. fram komið í málinu sem bendir til þess að öll þrjú hafi skyndilega farið í veg fyrir akstursleið hjólabátsins þegar slysið varð. Þá voru engar merkingar eða girðingar á svæðinu sem vörðu fólkið við hættum af akstri hjólabáta á þeim stað á malarplaninu þar sem þau stóðu. Þegar af þessum ástæðum verður að hafna þeirri málsvörn ákærða að eigin sök hinnar látnu sé slík að leiða eigi til sýknu í málinu.

Nokkur vafi leikur einnig á um möguleika starfsmanns á palli, H, til að hafa yfirsýn yfir akstursleið hjólabátsins umrætt sinn. Af framburði hennar fyrir dómi varð ráðið að hún væri ekki fullviss um að hún hefði haft fulla yfirsýn yfir fyrirhugaða akstursleið hjólabátsins allan tímann á meðan honum var bakkað. Í framburði hennar kom fram að hún hafi gengið upp í hól aftan við landgöngupallinn til að fá yfirsýn áður en hún gaf ákærða merki um að óhætt væri að aka aftur á bak, en hún kvaðst ekki viss um hvort og þá hve langt hún hafi fylgt bátnum eftir á meðan hann bakkaði. Hún kvaðst t.d. ekki muna hvar hún hafi verið stödd þegar hún varð þess áskynja að slys hafði orðið. Ákærði kvaðst ekkert vita um ferðir hennar og athafnir eftir að hún gaf merkið og vitni hafa heldur ekki getað varpað ljósi á það atriði.

Þær aðstæður að þyrla var að lenda á vettvangi, með tilheyrandi hávaða, voru ákærða kunnar samkvæmt framburði hans, og bar honum af þeim sökum að gæta enn frekari aðgæslu vegna gangandi vegfarenda sem af þeim völdum kynnu að heyra illa eða ekki í hjólabátnum er honum var bakkað.

Ljóst er að útsýn frá stjórnstækjum hjólabátsins var takmörkuð þegar kom að nærumhverfi bátsins, sérstaklega aftan við hann, eins og m.a. kemur fram í niðurstöðu bíltæknirannsóknar, sbr. kafla I hér að framan. Þessar aðstæður, sem og sú staðreynd að bakkmyndavél bátsins var biluð, voru ákærða kunnar og leiða til þess að enn ríkari kröfur varð að gera til aðgæslu hans við akstur hjólabátsins aftur á bak umrætt sinn.

Þrátt fyrir framan lýstar aðstæður kvaðst ákærði ekki hafa hugleitt að standa upp til að horfa aftur fyrir bátinn, hvorki áður en hann bakkaði né á meðan hann ók umrædda 52 metra vegalengd, enda þótt ekki verði annað séð en að það hefði verið honum tæk aðferð.

Sú meginmálsvörn ákærða, að hann hafi mátt treysta því að starfsmaður á palli rækti hlutverk sem „augu“ hans við aksturinn, hlýtur að vera á því reist að það fyrirkomulag hafi verið forsvaranlegt og svo áreiðanlegt að hann hafi mátt treysta því að öryggi gangandi vegfarenda í akstursleið hans væri tryggt. Þetta fyrirkomulag, sem vitni lýstu fyrir dómi, virðist þó hvorki hafa verið til á skriflegu formi, s.s. í öryggisáætlunum, né verður séð að það hafi verið útfært nákvæmlega. Gefur framburður vitna til kynna að starfsmönnum á palli hafi verið eftirlátið hverju sinni að meta hvort ástæða væri til að ganga með bát á meðan honum væri bakkað eða hvort látið væri nægja að horfa yfir svæðið frá hólnum. Gat ákærði því ekki treyst því að aðgæsla starfsmanns á palli leysti hans eigin aðgæsluskyldu af hólmi. Þá var ákærða kunnugt um algeran skort á aðgreiningu gangandi vegfarenda og umferðar hjólabátanna á malarplaninu. Gáfu þær hættulegu aðstæður ákærða enn ríkari ástæðu til aðgæslu.

Í fræðilegri umfjöllun og dómaframkvæmd hefur það verið talið geta leyst mann undan refsíabyrgð ef talið er að honum hafi verið ómögulegt að afstýra slysi. Samkvæmt því sem fram er komið í málinu verður ekki fallist á þá málsvörn ákærða að honum hafi verið ómögulegt að sýna meiri aðgæslu við aksturinn. Hefði ákærði t.d. staðið upp og litast sjálfur um áður en hann bakkaði, og e.t.v. stoppað á nokkurra metra fresti til að standa upp og líta aftur fyrir sig á þeirri 52 metra vegalengd sem hann ók eða tryggt að starfsmaður á palli vissi að bakkmyndavélin væri biluð og beðið hann sérstaklega af því tilefni að aðgæta að akstursleiðin væri laus við hættur, með því t.d. að fylgja bátnum eftir alla leið á meðan bakkað var, þá má ætla að líkur hefðu aukist mjög á því að afstýra hefði mátt slysinu.

Samkvæmt framanrituðu þykir nægilega sannað að ákærði hafi sýnt af sér saknæmt og refsivert aðgæsluleysi er hann bakkaði hjólabátnum Jaka SF-2223 umrætt sinn, án þess að huga nægilega að umferð gangandi vegfarenda aftan við bátinn, með þeim afleiðingum að mannsbani hlaust af. Hefur ákærði því unnið sér til refsingar. Háttsemi hans telst réttilega heimfærð í ákæru til 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 og til 1. mgr. 4. gr. og 1. mgr. 17. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, en 1. mgr. 4. gr. hefur verið beitt í dómaframkvæmd samhliða öðrum ákvæðum umferðarlaga, þótt ákvæðið teljist ekki nægilega skýr refsheimild ein og sér. Aftur á móti verður ekki fallist á að háttsemi ákærða varði jafnframt við 2. mgr. 26. gr. umferðarlaga, eins og það ákvæði er orðað og aðstæðum á slysstað var háttað, enda ber að túlka vafa um heimfærslu til refsíákvæða ákærða í vil.

#### IV

Ákærði, sem er fæddur [...], á sér ekki sakaferil. Við ákvörðun refsingar hans er litið til þeirra alvarlegu afleiðinga sem urðu af aðgæsluleysi hans auk dómaframkvæmdar á sviði 215. gr. almennra hegningarlaga. Á hinn bóginn er til þess að líta að ákærði var fremur ungur að árum, eða [...] ára, er hið alvarlega slys átti sér stað og styður læknisvottorð sem verjandi hans lagði fram að hann hafi tekið slysið mjög nærri sér og átt við verulega vanlíðan að stríða. Þá þykir rétt að virða ákærða til mildunar þær hættulegu starfsaðstæður sem honum voru búnar hjá vinnuveitanda hans, enda þótt þær starfsaðstæður leiði ekki til refsileysis hans. Loks er það virt ákærða til mildunar að hann þykir hafa skýrt greiðlega frá og ekkert dregið undan, þótt hann neitaði sök í málinu. Að framanrituðu virtu þykir refsing hans hæfilega ákveðin, sbr. 77. gr. almennra hegningarlaga, fangelsi í tvo mánuði, en í ljósi hreins sakaferils hans verður fullnustu refsingarinnar frestað og fellur hún niður að ári liðnu, haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Að kröfu ákærvalds og með vísan til 1. mgr. 101. gr. umferðarlaga verður ákærði einnig sviptur ökurétti og þykir sviptingartíminn hæfilega ákveðinn sex mánuðir frá birtingu dómsins að telja.

Í samræmi við málsúrslit, sbr. 1. mgr. 218. gr. laga nr. 88/2008, ber að dæma ákærða til greiðslu sakarkostnaðar. Málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, Áslaugar Gunnlaugsdóttur lögmans, þykja hæfilega ákveðin eftir efni og umfangi málsins 1.728.560 krónur. Við ákvörðun málsvarnarlauna hefur verið tekið tillit til virðisaukaskatts og höfð hliðsjón af tímayfirliti verjandans. Þá er útlagður ferðakostnaður verjandans skv. reikningum 127.373 krónur. Þóknun Auðuns Helgasonar lögmans, tilnefnds verjanda ákærða á rannsóknarstigi, þykir hæfilega ákveðin 170.000 krónur, að teknu tilliti til virðisaukaskatts. Ákærða verður gert að greiða framangreindar fjárhæðir. Af þeim útgjöldum sem greinir á yfirliti ákærvaldsins þykir rétt að ákærði greiði gjald vegna vottorðs réttarmeinafræðings, 13.550 krónur, en rétt þykir að annar sakarkostnaður verði lagður á ríkissjóð. Samtals nemur sú fjárhæð sem ákærða verður gert að greiða í sakarkostnað því 2.039.483 krónum.

Dómur þessi er kveðinn upp af Hildi Briem héraðsdómara, að gættu ákvæði 1. mgr. 184. gr. laga nr. 88/2008, en dómsuppsaga dróst vegna embættisanna dómarans, hátíðisdaga og flutnings hans milli héraðsdómstóla. Dómari, sækjandi og verjandi voru sammála um að endurflutningur málsins væri óþarfur þrátt fyrir þann drátt.

#### **D ó m s o r ð :**

Ákærði, Arnar Freyr Logason, sæti fangelsi í tvo mánuði, en fullnustu refsingarinnar er frestað og fellur hún niður að ári liðnu, haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Ákærði er sviptur ökurétti í sex mánuði frá birtingu dómsins að telja.

Ákærði greiði 2.039.483 krónur í sakarkostnað og eru þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda hans, Áslaugar Gunnlaugsdóttur lögmans, 1.728.560 krónur, ferðakostnaður verjandans, 127.373 krónur, og þóknun Auðuns Helgasonar lögmans, tilnefnds verjanda ákærða á rannsóknarstigi málsins, 170.000 krónur.

Hildur Briem