

**UDSKRIFT AF DOMBOGEN  
FOR  
GRØNLANDS LANDSRET**

**D O M**

afsagt af Grønlands Landsret den 19. december 2019 i ankesag

Sagl.nr. K 171/19

Anklagemyndigheden

mod

T

Født den [...] 1971

Sermersooq Kredsret afsagde dom i 1. instans den 28. februar 2019 (kredsrettens sagl.nr. SER-KS-748-2018).

**Påstande**

Anklagemyndigheden har påstået domfældelse af kredsrettens dom.

T har påstået frifindelse.

**Doms mænd**

Sagen har været behandlet uden domsmænd.

**Supplerende oplysninger**

Der har for landsretten været forevist fotos af både Ts og V2s båd, ligesom der har været fremlagt kortudsnit.

Af Søfartsstyrelsens mail af 1. november 2019 med svar på advokat X2s supplerende spørgsmål, fremgår det bl.a.:

”2. Hvilken hastighed er forsvarlig ved

a. Tæt tåge

b. Tåge

c. Dis

d. Klart

Det kan ikke entydigt siges noget om, hvilken hastighed, der er forsvarlig ved de enkelte sigtbarheder. Det er altid førerens ansvar at vurdere forholdene, herunder sigtbarhed, anden trafik i området, farvandets beskaffenhed, hvilket udstyr er til rådighed, osv. Ud fra en samlet vurdering afgør føreren, hvilken hastighed, der kan sejles med. Hastigheden bør ikke være højere, end at der kan reageres, hvis der dukker forhindringer op i sejlretningen.

6. Hvor mange sekunder tager det for en båd at sejle 50 meter, når der sejles med en fart på 18 knob?

18 knob 33,34 km/t 9,26 m/s

50 m = 5,40 sek”.

### **Forklaringer**

T og vidnerne V2, V4 og V3 har i det væsentlige forklaret for landsretten som i første instans.

T har supplerende forklaret, at der var nogle minutter imellem, at hans kone så båden første og anden gang. Hun så båden flere gange, og gjorde ham også opmærksom på båden flere gange. Til at starte med, kiggede han op for at vurdere retningen og hastigheden af den anden båd. Han vurderede ikke den anden båd, som værende til fare for dem. Der var ikke noget, der fik ham til at reagere på den. Han holdt øje med sit instrumentbræt og holdt øje med, hvad der måtte være omkring ham. Båden var ikke til fare for ham, og han holdt derfor ikke særligt udkig efter den.

Da han så båden anden gang konstaterede han, at den kom direkte imod ham. Han blev forskrækket. Den anden båd havde ikke ændret kurs. V2 sejlede formentlig direkte på sejlruten. Kollisionen skete omkring pkt. 14 og 15 på det fremlagte søkort.

Han overvejede ikke at holde båden til styrbord. Først da V4 råbte anden gang, gik det op for ham, at han var i en position, hvor han var nødt til at korrigere sin retning. Hans fornemmelse af hastigheden på V2s båd er, at han sejlede hurtigere end 18 knob, idet båden var fuldt planende.

Han drejede mod bagbord, idet V2 lå for tæt på ham på hans styrbords side. Han vurderede, at V2 ville ramme ham på styrbordssiden. Han drejede derfor væk fra hans sejlretning. Det var omkring 2-300 meter inden, at V2 ramte dem. V2 kan næppe have set dem, idet han ikke var i gang med at dreje. V2 drejede sin båd til styrbordsside.

Han så V2s båd flere gange. De kom sejlede ind fra siden på sejlruten, hvor V2 i forvejen befandt sig.

V2 har supplerende forklaret, at kollisionen skete omkring pkt. 15 og 16 på det fremlagte søkort. Han sejlede direkte på sejlruten. Han så først de andres båd 50 meter inden kollisionen. Han kiggede også efter sine instrumenter. Han kiggede fremad, og han så også efter, om han kunne se andet. Han blev først opmærksom på T så sent, idet der var meget tåget. Det havde også betydning, at T sejlede hurtigt. Det gjorde dog ikke noget for vidnets eget udsyn. Da han drejede mod styrbord råbte han til sin kone ”De drejer den forkerte vej”. De havde kurs direkte mod hinanden, og de drejede på samme tid. Han drejede selv mod styrbord og T mod bagbord.

Han ramte med sin front på bagenden af Ts båd. Begge både sejlede så stærkt, og det er grunden til, at Ts båd kom foran dem. Han ramte den i siden. Ts båd sejlede omkring 25 knob, idet den også var planende. Hans egen båd var kun halvplanende. Det kan godt passe, at han sejlede med en hastighed på mellem 16 og 18 knob.

V4 har supplerende forklaret, at hun så V2s båd første gang, netop som han kom ud af tågen. Hun ved ikke præcist, hvor langt væk han var. Hun så båden forude. Hun mente ikke, at der var anledning til at være bekymret første gang hun så den. Det var bare vildt at se den komme lige ud af tågen. Hun havde netop lagt sin telefon fra sig, og de sejlede på ruten. Der var noget tåge foran dem. Da hun så båden anden gang vurderede hun, at det kunne gå galt. Hun stillede sig derfor ved trappen i cockpittet og dukkede hovedet. T sejlede væk, og den anden båd sejlede ind i dem. Der var ikke nogen fare på færde i starten. V2 sejlede direkte mod dem, og han var tættere på og havde høj fart. Tidligere havde V2s båd ikke haft kurs direkte mod dem. Når man sejler på en rute, sejler man ikke ligeud. Man sejler der, hvor man kan sejle. Som hun husker det, var de lige kommet ind på sejlruten. Hun vidste ikke, om de skulle til højre eller venstre, for det var T, der sejlede. Og når han sejler, sidder hun bare siden af og hygger sig. Hun holdt ikke kun udkig efter V2s båd, men holdt et generelt udkig. Hun var opmærksom på, hvor de sejlede hen. De sejlede ikke selv særligt hurtigt. Der var en del tåge foran dem, som de kom tættere og tættere på.

V3 har supplerende forklaret, at han ikke kan sige om vinklen, som V2 ramte Ts båd med.

Han har lagt de forhold til grund, som fremgår af politirapporterne. Forudsætningen for hans rapport er oplysninger om tæt tåge, og en hastighed på 12-14 knob for så vidt angår T, og en hastighed på 18 knob, for så vidt angår V2. Han har endvidere lagt til grund, at de to fartøjer opdagede hinanden på 250 meters afstand. De svar, som han givet til spørgsmål nr. 2 og 6, i sin mail af 1. november 2019, kan han henholde sig til.

Foreholdt foto nr. 9, et foto af stævnen på V2s båd, med skader på begge sider af båden, forklarede vidnet, at billedet ikke kan sige noget hastigheden. V2s båd har formentlig ramt forholdsvis lige på T, men han kan ikke afgøre vinklen. Det kan dog lægges til grund, at båden er ramt forfra.

Når han i sin indstilling af 3. oktober 2017 har anført, at T har handlet i strid med søsikkerhedslovens § 29, stk. 1, og at der er tale om en grov fejl/grov forsømmelse henviser han til, at tiltalte sejlede med den pågældende hastighed i tæt tåge, og at han drejede til bagbord. Det er i strid med søvejsreglerne, idet udgangspunktet er, at man skal dreje mod styrbord. Såfremt der ikke havde været tæt tåge, kunne man formentlig godt have set det og undgået det. Men da de først så hinanden på 50 meter havde det ikke gjort nogen forskel. Størrelsen på den beregnede bøde er baseret på Rigspolitiets bødetabel.

Hvis man befinder sig i skærende kurs, må man ikke krydse, hvis man har et fartøj på sin styrbordsside. Det følger af regel 15 i bekendtgørelsen. Det er ligeledes reguleret, at det er tilladt at styre mod bagbord, hvis man vurderer, at det vil medføre større skade at dreje mod styrbord.

### **Landsrettens begrundelse og resultat**

Kredsretten har i dommen af 28. februar 2019 lagt til grund, at der ikke var tæt tåge på gerningstidspunktet, at T sejlede med en hastighed på 12-14 knob, og at den angivne hastighed ikke var for hurtig under de foreliggende omstændigheder og forhold. På baggrund af anklagemyndighedens manglende rettidige anke, skal disse oplysninger lægges til grund ved landsrettens behandling af sagen.

Det påhviler herefter alene landsretten at tage stilling til, om T havde pligt til at holde skærpet udkig, og om dette fandt sted, samt tage stilling til den af T foretagne drejning mod bagbord.

Landsretten tiltræder med samme begrundelse som kredsretten, at T havde pligt til at holde skærpet udkig, jf. regel 19 (c) i afsnit 3, bilag 1, jf. § 4 i bekendtgørelse nr. 1083 af 20. november 2009 om søvejsregler, og anser det ligesom kredsretten for bevist, at dette skærpede udkig ikke fandt sted. Oplysningerne om, at både T og V4 flere gange var opmærksomme på V2s båd, kan ikke føre til et andet resultat. Det bemærkes hertil, at T først 2-300 meter fra V2s båd for alvor blev opmærksom herpå, og at han – såfremt der faktisk havde fundet et skærpet udkig sted – må antages at have opdaget den noget tidligere.

Landsretten bemærker endvidere, at T ifølge sin egen forklaring ikke fandt anledning til at holde særligt udkig med V2s båd, efter at være blevet opmærksom på den første gang.

For så vidt angår den af T foretagne drejning mod bagbord bemærker landsretten, at det af regel 14 (a) i ovennævnte bekendtgørelse om søvejsregler fremgår, at skibe, der stævner mod hinanden på modsatte eller næsten modsatte kurser, med fare for sammenstød, begge skal dreje mod styrbord, således at de passerer hinanden på bagbords side.

Landsretten lægger som ubestridt til grund, at T forud for kollisionen foretog en drejning til bagbordsside, og at V2 efterfølgende ramte ham agter på styrbordssiden. T har hertil forklaret, at han var af den opfattelse, at V2s båd ville ramme ham frontalt, hvis han ikke foretog sig noget, idet V2 havde kurs mod hans styrbordsside. Bagbordsdrejningen blev således foretaget for at undgå et frontalt sammenstød.

Spørgsmålet bliver herefter for landsretten, om der derved i den konkrete situation var tale om en grov fejl/grov forsømmelse, jf. bekendtgørelse nr. 1674 af 16. december 2015 af anordning om ikrafttræden for Grønland af lov om sikkerhed til søs (søsikkerhedsloven) § 29, stk. 1.

Det er en klar tilsidesættelse af regel 14 (a), at T foretog bagbordsdrejningen, og landsretten anser det ikke for godtgjort, at T ved den foretagne manøvre begrænsede kollisionen. Sammenholdt med det faktum, at T ikke holdt skærpet udvig som påkrævet, og at han ikke i øvrigt ved brug af bådens signaludstyr signalerede, at han foretog en bagbordsdrejning, finder landsretten, at drejningen mod bagbord var en grov fejl, og dermed en overtrædelse af § 29, stk. 1, i søsikkerhedsloven. Det bemærkes hertil, at det for V2 var upåregneligt, at der blev navigeret som sket, og at denne navigerede i henhold til søvejsreglerne.

Da foranstaltningen findes passende udmålt, stadfæster landsretten kredsrettens dom.

### **THI KENDES FOR RET:**

Kredsrettens dom stadfæstes.

Statskassen betaler sagens omkostninger, dog afholder T til den af ham valgte forsvarer, advokat Thomas Fredslund.

Mette Munck Grønbæk