

Héraðsdómur Reykjavíkur

Dómur 12. júlí 2022

Mál nr. E-2384/2022:

Seatrips ehf.

(Sigurður G. Guðjónsson lögmaður)

gegn

Samgöngustofu

(Ólafur Helgi Arnason lögmaður)

Dómur

Mál þetta, sem dómtekið var 23. júní 2022, var höfðað 25. maí 2022 af Seatrips ehf., [...], á hendur Samgöngustofu, Ármúla 2, Reykjavík, til að fá hrundið stjórnvaldsákvörðun stofnunarinnar frá 30. júlí 2021, sem staðfest var af innviðaráðherra með úrskurði 5. maí 2022.

Stefnandi krefst þess að hrundið verði stjórnvaldsákvörðun stefnda frá 30. júlí 2021, sem staðfest var með úrskurði innviðaráðherra 5. maí 2022, og að lagt verði fyrir stefnda að skrá skipið Amelíu Rose, skipaskrárnúmer 2856, sem gamalt skip í skipaskrá á grundvelli h-liðar, sbr. g-lið, 2. gr. reglugerðar nr. 666/2001 um öryggi í farþegaskipum í innanlandssiglingum. Þá krefst stefnandi málskostnaðar úr hendi stefnda.

Stefndi krefst sýknu af kröfum stefnanda, auk málskostnaðar að mati dómsins.

Dómstjóri Héraðsdóms Reykjavíkur samþykkti þann 24. maí 2022 beiðni stefnanda um að málið sætti flýtimeðferð samkvæmt XIX. kafla laga nr. 91/1991.

Yfirlit málsatvika og ágreiningsefna

Stefnandi er félag sem gerir skipið Amelíu Rose út frá Reykjavík til hvalaskoðana og skemmtisiglinga. Samskipti vegna innflutnings skipsins og skráningar þess í íslenska skipaskrá hófust í júlí 2013. Skipið var skráð í íslenska skipaskrá í apríl 2014 og flutt til Íslands sama ár. Við skráningu skipsins var smíðaár þess skráð 2003 og það skráð sem „nýtt skip“ í skilningi reglugerðar nr. 666/2001 um öryggi farþegaskipa í innanlandssiglingum, en í því felst að talið sé að kjölur skipsins hafi verið lagður eða að það hafi verið á svipuðu smíðastigi 1. janúar 2001 eða síðar. Stefnandi eignaðist skipið við uppboðssölu árið 2017 og leitaði hann eftir því við stefnda að fá skráningu skipsins breytt úr því að vera skráð sem „nýtt skip“ yfir í það að vera skráð sem „gamalt skip“.

Þann 21. febrúar 2019 var ákveðið að meðhöndla skipið tímabundið til tveggja mánaða sem gamalt skip, að sögn stefnda til þess að veita stefnanda færi á að afla frekari gagna um það hvenær smíði skipsins hófst. Fór þá fram bráðabirgðaskoðun á skipinu sem gamals skips í flokki C í skilningi reglugerðarinnar og viðauka við hana. Samantekt á frávikum frá kröfum reglugerðarinnar og viðauka við hana var send stefnanda í tölvu-pósti 22. mars 2019 og 28. mars sama ár. Engin frekari gögn bárust frá stefnanda vegna þessa fyrr en um ári síðar.

Þann 23. janúar 2020 krafðist stefnandi þess að skipið yrði skráð sem „gamalt skip“ í skilningi reglugerðarinnar, á grundvelli skipasmíðaskírteinis skipsins sem tilgreini smíðaárin 1999–2003. Var erindinu hafnað með ákvörðun stefnda, dags. 21. febrúar 2020, meðal annars með vísan til þess að skjalið, sem ekki var dagsett, bæri ekki með sér að vera frá þeim tíma sem skipið var smíðað og væri ekki staðfest af opinberum aðila.

Á fundi aðila þann 2. júní 2021 lagði stefnandi fram nýja útgáfu af skipasmíðaskírteininu. Hafði það verið uppfært á þann veg að dagsetningunni 16. janúar 2020 hafði verið bætt inn á það en upplýsingar um sölu skipsins hér á landi verið felldar brott. Eftir sem áður taldi stefndi skjalið skorta staðfestingu opinberra aðila, auk þess sem það hefði verið gefið út löngu eftir að skipið hefði verið sagt smíðað. Þann 9. júlí 2021 bárust stefnda þær upplýsingar frá sendiráði Mexíkó í London að smíði skipsins hefði hafist 1. júní 2003. Stefndi taldi hugsanlegt að misskilningur hefði verið uppi um smíðaár annars vegar og lagningu kjalar hins vegar og óskaði því eftir frekari skýringum, með vísan til orðalags tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2009/45/EB um öryggisreglur og staðla fyrir farþegaskip. Þann 22. júlí sama ár krafðist stefnandi þess á ný að skipið yrði skráð sem „gamalt skip“. Var kröfu stefnanda hafnað með ákvörðun dags. 30. júlí 2021, sem er sú ákvörðun sem innviðaráðuneytið hefur staðfest og krafist er að hrundið verði í málinu. Að sögn stefnda miðaðist sú ákvörðun við fyrirliggjandi gögn, en ef ný gögn myndu berast frá mexíkóskum yfirvöldum kynni ákvörðunin að vera tekin upp að nýju. Þann 19. ágúst 2021 barst stefnda endanleg staðfesting frá skráningaryfirvöldum í Mexíkó þar sem fram kom að kjölur skipsins hefði verið lagður þann 1. janúar 2003.

Dómari gekk við aðalmeðferð málsins ásamt lögmönnum aðila á vettvang um borð í Amelú Rose þar sem skipið lá við bryggju í Reykjavíkurböfn. Þá leiddi stefnandi fyrir dóm vitnið Antonio Bellot Uribe, framkvæmdastjóra skipasmíðastöðvarinnar Astilleros Bellot, sem gaf þar vitnaskýrslu með aðstoð túlks.

Málsástæður og lagarök stefnanda

Stefnandi, sem gerir Amelíu Rose út frá Reykjavík til hvalaskoðana og skemmtisiglinga, kveður það varða stórfellda hagsmuni sína að skipið sé skráð sem gamalt skip, þar sem skráning þess sem „nýtt skip“ takmarki bæði farsvið þess og fjölda farþega, sbr. ákvæði um leyfi til farþegaflutninga í haffærisskírteini. Ákvörðun stefnda um að skrá skipið sem nýtt en ekki gamalt, eins og það sé, geri útgerð þessa í raun ómögulega, enda hafi sigling Amelíu Rose sætt ítrekuðum afskiptum af hálfu löggæsluyfirvalda, bæði Landhelgisgæslu og lögreglu, og gengið hafi verið svo langt að ákæra skipstjóra Amelíu Rose fyrir brot á reglugerð nr. 666/2021. Skipstjórinn hafi verið sýknaður af refsikröfum með dómi Héraðsdóms Reykjavíkur 15. apríl 2021 í máli nr. S-5653/2020. Þrátt fyrir dóminn hafi för Amelíu Rose ítrekað verið stöðvuð og skipið fært til hafnar.

Kjölur Amelíu Rose hafi verið lagður fyrir 1. janúar 2001 hjá skipasmíðastöðinni Astilleros Bellot á vesturströnd Mexíkó, eða árið 1999. Í því sambandi vísar stefnandi í fyrsta lagi til staðfestingar Astilleros Bellot, dags. 16. janúar 2020, undirritaðrar af Antonio Bellot, forsvarsmanni félagsins. Slíkar staðfestingar séu og hafi verið látnar duga um það hvenær kjölur hafi verið lagður í öðrum skipum sem skráð hafa verið hér á landi. Stefndi hafi aldrei haft samband við forsvarsmann Astilleros Bellot, heldur hafi stefnandi útvegað staðfestingu á smíðatíma Amelíu Rose.

Í öðru lagi vísar stefnandi í stefnu til skjals frá samræmingarskrifstofu hafna- og kaupskipaflota í Mexíkó, sem í stefnu segir að sé dagsett 2. mars 2000 og að í því sé vísað til bréfs sem borist hafi 15. febrúar 2000 frá C. José A. Bellot Uribe, forsvarsmanni skipasmíðastöðvarinnar Astilleros Bellot. Í framlögðu skjali með þessari dagsetningu á árinu 2000, sem með fylgdi íslensk þýðing, er vísað til bréfs sem borist hafi 15. febrúar „síðastliðinn“, en samskiptin varða samþykki á teikningum skipsins. Í stefnu segir að það dragi ekki úr sönnunargildi skjalsins þó að til sé önnur útgáfa þess hjá yfirvöldum, dagsett 2. mars 2001. Við aðalmeðferð málsins hvarf stefnandi frá því að byggja á þessu skjali.

Í þriðja lagi vísar stefnandi til reiknings sem gefinn var út 30. apríl 2003 af Astilleros Bellot til Larry Dean Large Martinez vegna kaupa á „Y/M Amelia Rose AJB-32“, en þá hafi smíði skipsins verið lokið. Þá vísar stefnandi í fjórða lagi til haffærisskírteinis Amelíu Rose, sem gefið hafi verið út í Mexíkó 27. júní 2003. Skjalið segi þó ekkert um það hvenær smíði skipsins hófst, en skráð skipasmíðaár hjá mexíkóskum yfirvöldum geti ekki ráðið úrslitum um það hvort skrá beri Amelíu Rose hér á landi sem

nýtt eða gamalt skip, enda ráðist það af því hvenær kjölur skipsins hafi verið lagður. Samkvæmt umræddum gögnum beri stefnda að skrá skipið sem gamalt skip, en stefndi hafi ekki með rannsóknum sínum eða upplýsingum frá mexíkóskum yfirvöldum sannað að kjölur Amelíu Rose hafi verið lagður 1. janúar 2001 eða síðar.

Samkvæmt fyrstu upplýsingum sendiráðs Mexíkó í Englandi til stefnda hafi því verið haldið fram að smíði Amelíu Rose hefði hafist 1. júní 2003, eða 27 dögum áður en stjórnvöld í Mexíkó gáfu út haffærisskírteini. Þessar upplýsingar sendiráðsins hafi þó ekki verið studdar gögnum. Eftir að stefndi hafi tekið stjórnvaldsákvörðun sína hafi hann leitað frekari upplýsinga hjá sendiráði Mexíkó í London, og borist svar í tölvupósti þann 19. ágúst 2021 þess efnis að kjölur Amelíu Rose hefði verið lagður 1. janúar 2003, og þá hefði smíði skipsins hafist. Þessi staðhæfing hafi þó ekki heldur verið studd gögnum. Þessar óformlegu og órökstuddu upplýsingar mexíkóskra yfirvalda séu að engu hafandi, enda sé með öllu útilokað að kjölur Amelíu Rose hafi verið lagður 1. janúar 2003 og smíði skipsins hafist þá, hvað þá 1. júní 2003. Ómögulegt sé að smíða skip eins og Amelíu Rose á tæpum sex mánuðum, hvað þá 27 dögum. Amelía Rose sé 191,42 brúttó-tonna skip, og skráð lengd þess sé 26,76 metrar, en mesta lengd skipsins sé 34,14 metrar og breidd þess 7,45 metrar. Þá sé skipið búið tveimur aðalvélum, tveimur ljósavélum, tveimur skrúfum og tveimur stýrum, slökkvidælum og ýmsum öðrum búnaði til að gera siglingu þess sem öruggasta.

Stefnandi hafni þeirri röksemdafærslu sem fram komi í stjórnvaldsákvörðun stefnda að á honum hvíli sönnunarbyrði fyrir því að smíði Amelíu Rose hafi hafist fyrir 1. janúar 2001. Á stefnda hvíli rannsóknarskylda áður en stjórnvaldsákvörðun er tekin, sbr. 10. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993. Í reglunni felist að stjórnvöldum beri að sjá til þess að nauðsynlegar og réttar upplýsingar liggi fyrir þannig að hægt sé að taka efnislega rétta ákvörðun. Stjórnvöld geti ekki komið sér undan því að rannsaka mál með því að beita sönnunarreglu í stað rannsóknarreglu.

Stefnandi hafi lagt fram staðfestingu skipasmiðs skipasmiðastöðvarinnar Astilleros Bellot á því hvenær hann hóf smíði Amelíu Rose. Stefndi hafi ekki með rannsókn sinni hrundið þessari skjalfestu og vottuðu yfirlýsingu, sem að auki sé studd opinberum gögnum, svo sem bréfi mexíkóskra yfirvalda, reikningi Astilleros Bellot, dags. 30. apríl 2003, og haffærisskírteini Amelíu Rose, útgefnu í Mexíkó 27. júní 2003. Hér á landi verði ekki við skráningu á Amelíu Rose lagt til grundvallar það sem segir í haffærisskírteininu um að byggingarár skipsins, í skilningi laga í Mexíkó, hafi verið árið 2003. Í

íslenska Þjóðernis- og skráningarskírteininu sé Amelía Rose sögð vera „árgerð 2003“, sem þýtt á ensku sé „year built“. Það segi þó ekkert um það hvenær kjölur hafi verið lagður að Amelíu Rose, heldur aðeins hvenær skipið var haffært að undangenginni úttekt yfirvalda. Á grundvelli framangreindra gagna og að gættu lögboðnu meðalhófi, sbr. 12. gr. laga nr. 37/1993, beri stefnda að taka ákvörðun um að skrá Amelíu Rose sem gamalt skip.

Markmið löggjafar um skráningu skipa og eftirlit með þeim sé annars vegar að tryggja sönnun fyrir eignarhaldi skipa og hins vegar öryggi íslenskra skipa, áhafna þeirra og farþega, og að efla varnir gegn mengun frá skipum. Í samræmi við þetta eigi stefndi að ganga úr skugga um að sérhvert skip sé þannig smíðað að öryggi mannlífa sé tryggt eins og kostur er með tilliti til þeirra verkefna sem því sé ætlað. Til þess að ná þessum markmiðum eigi stefndi að skoða skip reglulega eða fela viðurkenndum aðila skoðun og gera kröfur um úrbætur sé þess þörf. Amelía Rose standist allar kröfur sem gerðar séu að íslenskum lögum um öryggi áhafnar og farþega, sem og mengunarvarnir. Gefið hafi verið út íslenskt haffærisskírteini í byrjun árs 2014, en það sanni að við úttekt hafi verið leitt í ljós að skipið hafi verið smíðað í samræmi við reglur viðurkennds flokkunarfélags um flokkun skipa eða sambærilegar reglur og hafi talist fullnægja íslenskum lögum og reglum um styrkleika og búnað. Í kjölfar lögbundins eftirlits með Amelíu Rose hafi verið settar fram kröfur um úrbætur, sem stefnandi hafi mætt. Verði skráningu skipsins ekki hrundið sé ljóst að stefnandi þurfi að leggja í fjárfrekar úrbætur til að skipið svari öllum kröfum sem gerðar séu til nýrra skipa.

Af meðalhófsreglunni leiði að stefnda beri ekki aðeins að horfa til þeirra markmiða sem að er stefnt með löggjöf um skráningu og eftirlit með skipum, heldur verði einnig að taka tillit til þeirra hagsmuna og réttinda sem í húfi séu fyrir stefnanda, og þá verði einnig að gæta samræmis og jafnræðis í lagalegu tilliti, sbr. 11. gr. laga nr. 37/1993.

Skráning Amelíu Rose sem gamals skips sé með öllu áhættulaus, enda uppfylli skipið allar öryggiskröfur samkvæmt 1. og 3. lið 6. gr. reglugerðar nr. 666/2001. Reglugerðin virðist veita stjórnvöldum víðtækar heimildir til túlkana og stefndi virðist nota þær heimildir. Amelía Rose sé eitt best búna skip fyrir hvalaskoðunarferðir og aðrar skemmtiferðir sem gert sé út frá Reykjavík, sé horft til alþjóðasamþykktar um öryggi mannlífa á hafinu frá 1974, sem víða sé vikið að í reglugerð nr. 666/2001.

Um lagarök vísar stefnandi til 39. gr. laga nr. 66/2021, g- og h-liða 2. gr., sem og a- og b-liða 3. gr. reglugerðar nr. 666/2001 um öryggi farþegaskipa í innanlands-siglingum, og ákvæða 10., 11. og 12. gr. stjórnslulaga nr. 37/1993. Krafa um málskostnað styðst við 129. og 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, en um aðild og kröfur er varða stjórnvaldsákvarðanir sé byggt á fordæmum Hæstaréttar.

Málsástæður og lagarök stefnda

Stefndi hafnar öllum kröfum, málsástæðum og lagarökum stefnanda.

Stefndi byggir á því að reglugerð nr. 666/2021 gildi um öll farþegaskip yfir 24 metrum að skráningarlengd sem flytja fleiri en 12 farþega við Ísland, sbr. 1. mgr. 3. gr. Hvert það skip sem ætlað sé að flytja fleiri en 12 farþega hér á landi, og er meira en 24 metrar að skráningarlengd, þurfi því að uppfylla kröfur reglugerðarinnar og viðauka hennar, sbr. tilskipun nr. 2009/45/EB og viðauka hennar. Skipið Amelía Rose sé 26,76 metrar að skráningarlengd og falli því undir gildissvið reglugerðarinnar. Mismunandi kröfur gildi þó um annars vegar ný og hins vegar gömul farþegaskip samkvæmt 6. gr. reglugerðarinnar. Það hafi því þýðingu fyrir þær kröfur sem gerðar séu hvort skip teljist gamalt eða nýtt í skilningi reglugerðarinnar. Af skilgreiningum í 2. gr. reglugerðarinnar á nýju og gömlu skipi leiði að liggja þurfi fyrir hvenær kjölur skips hafi verið lagður við ákvörðun stefnda um hvort skip sé nýtt eða gamalt.

Verklag stefnda þegar skip eru flutt inn frá öðru ríki sé þannig að skráning sé miðuð við opinber gögn frá því ríki þar sem skipið var áður á skrá. Meginregla um skráningar upplýsinga um innflutt notuð skip sé því sú að skráðar séu upplýsingar um skipið eins og þær stafi frá fyrra fánaríki samkvæmt opinberum gögnum og vottorðum frá því ríki. Í tilvikum nýsmíðaðra skipa, sem komi ný á íslenska skrá og fyrri skráningargögn frá öðru fánaríki séu þá ekki til um, sé litið til frumgagna sem verði til við nýsmíð-ina, svo sem skipasmíðaskírteinis sem útbúið sé af skipasmíðastöð þegar smíði ljúki. Þegar Amelía Rose hafi verið flutt inn árið 2014 hafi fylgt þjóðernisskírteini, útgefið af skráningaryfirvöldum í Mexíkó, sem borið hafi með sér að smíðarár skipsins væri 2003. Engar upplýsingar um annað hafi borist frá innflytjanda. Af þessum sökum hafi skipið verið skráð nýtt, enda kjölur þess lagður eftir 1. janúar 2001.

Krafa stefnanda um breytingu á skráningu þess hvenær smíði skipsins hófst, eftir að það var skráð í íslenska skrá, feli í sér kröfu um breytingu eða leiðréttingu á stjórnvaldsákvörðun sem tekin var þegar skipið var upphaflega skráð á Íslandi. Þess

vegna þurfi að liggja fyrir fullnægjandi gögn um að önnur dagsetning eigi hér við. Í málinu liggja fyrir nokkur erlend skjöl, en sum þeirra virðist vera til í fleiri en einu eintaki og þá ekki samhljóða. Þannig séu mörg framlögð skjöl í besta falli þannig að þau skapi mikinn vafa um réttmæti þeirra og notkun í stjórnsýslumáli og dómsmáli. Stefndi telur að engin fyrirbyggjandi gögn staðfesti að kjölur skipsins hafi verið lagður fyrir 1. janúar 2001, eins og stefnandi haldi fram.

Stefndi hafi gætt rannsóknarskyldu sinnar með því að leita til mexíkóskra skráningaryfirvalda í gegnum sendiráð Mexíkó í London sem sinni samskiptum fyrir Mexíkó við Alþjóðasiglingamálastofnunina (IMO). Stefnandi hafi talið að fyrstu upplýsingar sem bárust gætu ekki verið réttar, en honum hafi verið kynntar þær á fundi 20. júlí 2021. Stefndi hafi því farið fram á frekari staðfestingu með vísan til skilgreiningar á lagningu kjalar úr spænskri útgáfu tilskipunar 2009/45/EB. Áður en svar hafi borist að nýju hafi verið ákveðið að fram kominni kröfu stefnanda að taka ákvörðun í málinu. Það hafi verið gert með vitund um það að sú ákvörðun yrði endurupptekin bærust nýjar upplýsingar frá mexíkóskum yfirvöldum sem breyttu forsendum hennar eða heildstæðu mati. Staðfesting hafi borist frá mexíkóskum skráningaryfirvöldum þann 19. ágúst 2021 og hún verið afdráttarlaus um að smíði skipsins hafi hafist þann 1. janúar 2003 er kjölur þess hafi verið lagður. Stefnanda hafi með tölvupósti dags. 1. september 2021 verið greint frá þessari niðurstöðu og að ekki væri ástæða til að taka fyrri ákvörðun upp.

Gögnum og upplýsingum sem skráð séu í kerfi þess ríkis er eftirlit hafi haft með skipasmíði og sé fyrsta skráningarríki skips fáist ekki hnekkt með skipasmíðaskírteini sem útbúið sé tæpum tveimur áratugum eftir að smíði skipsins ljúki. Erfitt sé að átta sig á því hvernig stefndi hefði átt að rannsaka málið frekar án þess að rengja afdráttarlausar yfirlýsingar skráningaryfirvaldsins í Mexíkó.

Ekkert liggja fyrir um að smíði og viðhald bols skipsins sé í samræmi við reglur viðurkennds flokkunarfélags samkvæmt tilskipun 94/57/EB, sbr. reglugerð 142/2004 með áorðnum breytingum. Við innflutning hafi skipið verið tekið út samkvæmt reglum flokkunarfélags fyrir flutning allt að 12 farþega. Stefnandi hafi ekki lagt fram neina staðfestingu á því að skipið uppfylli reglur flokkunarfélags fyrir fleiri farþega, eins og skylt sé samkvæmt reglunum. Þá uppfylli skipið ekki kröfur SOLAS-samþykktarinnar sem vísað sé til.

Stefnandi hafi sjálfur krafist þess að fá að sigla innan hafnarsvæðis. Engar aðrar reglur en reglugerð nr. 666/2001 gildi um farþegaskip yfir 24 metrum að lengd sem flytji

fleiri farþega en 12, en reglugerðin gildi ekki innan hafnarsvæða samkvæmt orðanna hljóðan. Til þess að stefnandi fengi að njóta vafans hafi sá rekstur verið heimilaður. Farsvið hafi verið ákvarðað til samræmis við skilgreiningu hafnarsvæðis í reglugerðinni og tilskipun 2009/45/EB, sem sé skýr og önnur en skilgreining á hafnarsvæði samkvæmt hafnareglugerðum settum á grundvelli hafnalaga.

Jafnvel þó að fallist yrði á að kjölur skipsins hafi hugsanlega verið lagður fyrir en 1. janúar 2003 sé alls ósannað að kjölur hafi verið lagður fyrir 1. janúar 2001. Um það hafi engin gögn verið lögð fram, önnur en skjal útbúið tæpum tuttugu árum eftir að smíði lauk, sem virðist byggt á upplýsingum úr íslenskri skipaskrá og sé til í tveimur mismunandi eintökum.

Meginreglan sé að skip skuli uppfylla gildandi kröfur, en í reglugerðinni séu ákveðnar undanþágur í gildi gagnvart eldri skipum, sbr. heimild í 39. gr. skipalaga nr. 66/2021 fyrir því að undanþiggja eldri skip gildandi kröfum eftir atvikum. Slíkar undantekningar verði að túlkast þröngt og í vafatilvikum sé ekki rétt að túlka vafa lakari kröfum í hag. Þegar allt komi til alls snúist þetta um öryggi þeirra sem í skipinu séu hverju sinni. Þá skoðist allar staðhæfingar stefnanda um að skipið sé sérstaklega smíðað fyrir erfiðar aðstæður, eða sé það besta að einu eða öðru leyti, vera ósannaðar, enda styðji engin gögn þær fullyrðingar sérstaklega.

Stefndi vísi til almennra meginreglna um sönnun í stjórnsýslumálum, svo og meginreglna stjórnsýsluréttarins og til stuðnings kröfum um málskostnað vísi hann til 129. og 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Niðurstaða

Málsatvikum og ágreiningsefnum aðila er lýst í sérstökum kafla hér að framan og vísast til þess sem þar kemur fram. Svo sem þar er rakið fellur skipið Amelía Rose undir gildisvið reglugerðar um öryggi farþegaskipa í innanlandssiglingum nr. 666/2001. Reglugerðin er sett með heimild í þágildandi lögum um eftirlit með skipum og sækir nú stoð í skipalög nr. 66/2021. Samkvæmt g-lið 2. gr. reglugerðarinnar telst nýtt skip vera skip þar sem kjölurinn hefur verið lagður eða er á svipuðu smíðastigi 1. janúar 2001 eða síðar. Samkvæmt h-lið 2. gr. reglugerðarinnar telst gamalt skip vera skip sem ekki er nýtt. Af hálfu beggja aðila er á því byggt að mat á því hvort skipið Amelía Rose teljist gamalt eða nýtt samkvæmt reglugerðinni skuli ráðast af því hvort kjölur skipsins hafi verið lagður fyrir 1. janúar 2001 eða síðar. Sönnunarfærsla þeirra í málinu lýtur því ekki að því hvort skipið hafi verið á svipuðu smíðastigi á því tímamarki.

Skipið Amelía Rose var upphaflega skráð í íslenska skipaskrá árið 2014 og samkvæmt framlögðum gögnum var smíðaár skipsins skráð árið 2003. Við innflutning skipsins fylgdi meðal annars þjóðernisskírteini þess útgefið af skráningaryfirvöldum í Mexíkó, þar sem skipið var smíðað, en þar var smíðaár skipsins sagt vera 2003. Óumdeilt er að þáverandi eigandi skipsins gerði ekki athugasemdir við skráningu skipsins á þeim tíma. Umleitanir stefnanda til að fá skipið Amelíu Rose skráð sem „gamalt skip“ í skipaskrá fela því í sér kröfu um breytingu frá gildandi skráningu. Kröfunni var hafnað með þeirri ákvörðun Samgöngustofu sem krafist er að verði hrundið í málinu og var sú ákvörðun staðfest í úrskurði innviðaráðuneytisins 5. maí 2022.

Í gögnum málsins kemur fram að Samgöngustofa hafi við meðferð málsins meðal annars aflað upplýsinga frá mexíkóskum skráningaryfirvöldum um það hvenær kjölur skipsins var lagður og fengið þau svör að það hafi verið á árinu 2003. Stefnandi heldur því fram að kjölur skipsins hafi verið lagður fyrir 1. janúar 2001 og óskaði stefndi meðan málið var til meðferðar eftir enn frekari staðfestingu mexíkóskra yfirvalda, með vísan til skilgreiningar á lagningu kjalar í spænskri útgáfu tilskipunar 2009/45/EB, að því er virðist til að fá fullvissu fyrir því að enginn misskilningur væri fyrir hendi um efni fyrri fyrirspurnar. Þegar svarið barst, um að kjölur hefði verið lagður 1. janúar 2003, gaf það ekki tilefni til þess að hverfa frá þeirri ákvörðun að skráning skipsins sem nýs skips stæði óbreytt. Samkvæmt því sem fyrir liggur í málinu hefur stjórnvaldið gert það sem til mátti ætlast og í þess valdi stóð til að tryggja að mál stefnanda væri nægjanlega upplýst til þess að unnt væri að taka ákvörðun í því og er því ekki fallist á að stefndi hafi brotið gegn rannsóknarreglu 10. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 við meðferð á máli stefnanda.

Þá bendir ekkert til þess að stefndi hafi við meðferð málsins og við töku ákvörðunarinnar brotið gegn jafnræðisreglu 11. gr. eða meðalhófsreglu 12. gr. stjórnsýslulaga. Í því samhengi er til þess að líta að markmið reglugerðar nr. 666/2001 er meðal annars að koma á samræmdu öryggisstigi með tilliti til mannlífa og eigna á nýjum og gömlum farþegaskipum, sbr. 1. gr. reglugerðarinnar. Stefnandi heldur því fram að ákvörðun stefnda um að skrá skipið sem nýtt en ekki gamalt geri útgerð þess í raun ómögulega, en hefur því til stuðnings ekki fært fram önnur rök en þau að stefnandi þurfi að leggja í fjárfrekar úrbætur til að skipið svari öllum kröfum sem gerðar séu til nýrra skipa verði skráningu skipsins ekki hrundið. Jafnvel þó að stefnda sé við töku ákvörðunar rétt að taka tillit til hagsmuna stefnanda og gæta með því meðalhófs gagnvart honum er

ekki fallist á að unnt sé undir formerkjum sjónarmiða um meðalhóf að gera vægari öryggiskröfur til farþegaskipa og eigenda þeirra en reglur mæla fyrir um.

Framkvæmdastjóri skipasmíðastöðvarinnar Astilleros Bellot kom fyrir dóminn og gaf vitnaskýrslu við aðalmeðferð málsins. Kvað hann framkvæmdir við byggingu skipsins hafa hafist í júní 1999. Lokið hefði verið við skrokk skipsins árið 2001, en verkinu verið lokið í heild um árið 2003. Skipið hefði verið í þróun frá júní 1999 þar til í janúar eða febrúar 2001, þá hefðu teikningar af skipinu verið sendar til yfirvalda til samþykktar. Þær teikningar væru einu teikningarnar sem yfirvöld hefðu fengið af skipinu. Samræmist þessi framburður því að dagsetning bréfs mexíkóskra yfirvalda, sem stefndi lagði fram og framvísað hafði verið við upphaflega skráningu skipsins hér á landi, hafi í raun verið 2. mars 2001, svo sem þar greinir. Lögmaður stefnanda lýsti því yfir við málflutning í framhaldi af þessum framburði að ekki væri lengur í málinu byggt á samhljóða skjali sem stefnandi lagði fram, en það er í þeirri útgáfu sagt dagsett ári fyrr, eða 2. mars 2000. Í framburði sínum kvaðst vitnið ekki geta staðfest eða gefið skýringu á dagsetningunni 16. janúar 2020 á dagsettu eintaki skipasmíðaskírteinis sem hann staðfesti að hafa undirritað, en annað ódagsett eintak skjalsins, með viðbótarupplýsingum um skráningu skipsins og eigendaskipti á því hér á landi, liggur fyrir í málinu.

Meðal gagna málsins eru ljósmyndir af skipinu Amelíu Rose, sem sagðar eru teknar við byggingu skipsins á mismunandi tímum framkvæmdanna, en myndirnar eru úr einkasafni vitnisins og lagðar fram í málinu af hálfu stefnanda. Voru myndirnar bornar undir vitnið og kvað hann ljósmynd, sem sýnir samsettan skrokk skipsins ásamt kili þess, hafa verið tekna árið 2002. Síðar í framburði sínum kvað vitnið sömu ljósmynd þó vera tekna árið 2000. Jafnframt kvað vitnið aðra mynd er sýnir vinnu við hluta af fyrrnefndum samsettum skrokki skipsins, án þess að sá hluti hafi verið settur saman við kjölinn, hafa verið tekna árið 2001. Verður því ekki betur séð en að sú mynd sé tekin fyrr í byggingarferli skipsins en myndin sem vitnið kvað fyrst hafa verið tekna árið 2002 en kvað síðar í framburði sínum vera tekna árið 2000. Við mat á sönnunargildi framburðarins verður ekki litið fram hjá því að vitnið var tvísaga um það hvaða ár sú ljósmynd var tekin sem virðist mestu skipta um það hvenær kjölur var lagður að skipinu, en umræddar ljósmyndir eru ekki dagsettar og verður ekki af þeim ráðið hvenær þær voru teknar í raun. Þá verður að skoða framburðinn í því ljósi að framkvæmdir á skipinu Amelíu Rose eru sagðar hafa hafist fyrir um 23 árum og því langt um liðið, en vitnið kvaðst hafa komið að smíði alls 76 skipa í störfum sínum hjá skipasmíðastöðinni.

Í málinu liggja fyrir tölvupóstsamskipti milli starfsmanna stefnda og skráningar-yfirvalda í Mexíkó, þar sem fram koma afdráttarlausar yfirlýsingar þeirra síðarnefndu um að kjölur skipsins Amelíu Rose hafi verið lagður þann 1. janúar 2003 og að smíði skipsins hafi hafist þann sama dag. Þann 30. apríl 2003 var gefinn út reikningur til nafngreinds kaupanda skipsins, en í reikningnum er afhendingardags þess ekki getið. Þá liggja fyrir ýmis skjöl sem kveða smíðaár skipsins vera árið 2003, t.d. skipasmíðaskírteini og haffærisskírteini, en um efni þess síðarnefnda er ekki deilt í málinu.

Engin gögn hafa verið lögð fram af hálfu stefnanda sem staðfesta að kjölur skipsins Amelíu Rose hafi verið lagður fyrir 1. janúar 2001. Framburður vitnisins um það hefur hvorki stöð í gögnum málsins né er svo staðfastur og sannfærandi að hann nægi til þess að sýna fram á að kjölur skipsins Amelíu Rose hafi verið lagður fyrir 1. janúar 2001. Fallist er á það með stefnda að við skráningu á upplýsingum um innflutt skip skipti mestu opinberar staðfestar upplýsingar um skipið frá stjórnvöldum í því ríki þar sem skipið var áður skráð eða var smíðað og hefur stefnanda ekki tekist að sýna fram á að fyrirliggjandi upplýsingar frá mexíkóskum stjórnvöldum um Amelíu Rose séu rangar.

Sem fyrr segir getur skip talist nýtt í skilningi g-liðar 2. gr. reglugerðar nr. 666/2001, hafi það verið á svipuðu smíðastigi og við lagningu kjalar þann 1. janúar 2001 eða síðar. Að virtum málatilbúnaði aðila og gögnum málsins hefur dómurinn engar forsendur til að ætla að skipið Amelía Rose hafi verið á svipuðu smíðastigi og við lagningu kjalar fyrir 1. janúar 2001 og gæti með þeim hætti uppfyllt skilyrði g-liðar 2. gr. reglugerðarinnar til þess að verða skráð sem gamalt skip í skipaskrá.

Samkvæmt framangreindu verður ekki annað ráðið af gögnum málsins en að stefndi hafi farið að stjórnarsýslulögum við meðferð á máli stefnanda og við þá ákvörðun sem krafist er að hrundið verði í málinu og verður hún ekki felld úr gildi á þeim grundvelli að ekki hafi verið gætt réttra reglna við málsmeðferð eða henni verið áfátt. Þá hefur sönnunarfærsla fyrir dóminum samkvæmt því sem að framan er rakið ekki leitt í ljós að ákvörðunin sé efnislega röng eða ólögæt á nokkurn hátt. Þegar af þeirri ástæðu kemur sá hluti kröfu stefnanda, að lagt verði fyrir stefnda að taka aðra efnislega ákvörðun, ekki til álita og er því óþarft að fjalla hér sérstaklega um takmarkanir á heimildum til slíkrar kröfugerðar. Verður stefndi samkvæmt þessu sýknaður af kröfum stefnanda.

Í samræmi við þessa niðurstöðu og með vísan til 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 verður stefnanda gert að greiða stefnda málskostnað, sem ákveðinn er 600.000 krónur.

Dóminn kveður upp Krístrún Kristinsdóttir héraðsdómari.

Dómsorð:

Stefndi, Samgöngustofa, er sýknaður af kröfum stefnanda, Seatrips ehf.
Stefnandi greiði stefnda 600.000 krónur í málskostnað.

Kristrún Kristinsdóttir