



SPESIALENHETEN FOR POLITISAKER

PÅTALEVEDTAK

Dok. nr. 20

SAK NR 10166289 224/08-123

POLITIETS FORFØLGELSE AV MOTORVOGN - TRAFIKKULYKKE MED DØDSFALL PÅ RV. 17 UTENFOR SANDNESSJØEN I HELGELAND POLITIDISTRIKT

Lørdag 15.03.08 kl. 03.47 ble Spesialenheten varslet av Helgeland politidistrikt om at det hadde skjedd en ulykke utenfor Sandnessjøen ca. kl. 03.00 med dødelig utgang for fører av motorvogn som hadde prøvd å unndra seg politiets kontroll og påfølgende forfølgelse.

Med hjemmel i påtaleinstruksen § 34-6, andre ledd, iverksatte Spesialenheten umiddelbar og obligatorisk etterforskning. Etter ulykken er det ikke mottatt noen anmeldelse mot de involverte polititjenestemennene

Spesialenhetens etterforskning:

Spesialenheten ankom ulykkesstedet tidlig samme dag. Ved ankomst til Sandnessjøen, ble Spesialenheten møtt på flyplassen av en enhet fra politiet, som på vei til ulykkesstedet kjørte den samme rute som ulykkesbilen og politibilen hadde kjørt før ulykken.

Vegvesenets Ulykkeskommisjon, brannvesenet og enhet fra politiet var på stedet da representantene fra Spesialenheten kom til stedet. Bilen lå fortsatt på taket slik den hadde landet etter ulykken.

Vegvesenets ulykkesrapport er mottatt. Videre har Spesialenheten gjennomgått lydlogg som gjengir politipatruljens sambandsdialog med politidistriktets operasjonssentral. Politiet har overlevert relevant utdrag fra politidistriktets operasjonslogg og fotoserie med beskrivelser fra ulykkesstedet og kjøreruten.

Spesialenheten har avhørt politibetjent [redacted] og politibetjent [redacted] med status som mistenkt. Begge utgjorde patruljen som hadde forsøkt å stoppe ulykkesbilen.

Spesialenheten har foretatt avhør av 6 sivile vitner. Spesialenheten har også innhentet video fra Shell bensinstasjon som ligger langs Riksvei 17, hvor ulykkesbilen og politiets bil hadde kjørt forut for ulykken.

Spesialenheten for politisaker

Besøk: Grønnegt. 82

Post: Postboks 93, 2301 HAMAR

Tel: 62556100 Faks: 62556102

E-post:

MW1004

Det er foretatt rusmiddelanalyse av avdøde. Avdøde er obdusert etter begjæring fra Spesialenheten.

Nærmere om sakens faktum:

På bakgrunn av opplysningene fremkommet i avhør og etter gjennomgang av innhentet dokumentasjon, legger Spesialenheten til grunn følgende hendelsesforløp:

Ca. kl. 0300 på vei inn mot Sandnessjøen ved krysset Holbergsgate/Novikveien, observerte politipatruljen, som besto av politibetjent [REDACTED] og politibetjent [REDACTED], en mørkegrønn BMW personbil som kjørte i høy hastighet i Novikveien ut fra Sandnessjøen sentrum og tvers over midtrabatten i veikrysset .

Politibetjent [REDACTED] og politibetjent [REDACTED] besluttet å kontrollere føreren og tok opp forfølgelse av bilen. Det ble benyttet blålys. Politibetjent [REDACTED] var fører av tjenestebilen. BMW personbilen akselererte og kjørte Fv. 143 gjennom Rishatt-tunnelen og videre mot Rv. 17. I krysset ved Rv. 17 kjører BMW'en nordover langs Rv. 17 i høy hastighet. Ved neste kryss svinger han inn i Botneveien og stanser ved et lagerbygg. Polititjenestebilen har fulgt etter med blålys påtent, og stanser foran BMW'en. BMW'en rygget unna, kjørte ut igjen på Rv. 17 og fortsatte videre nordover i høy hastighet. Da bilene sto stille i nærheten av hverandre ved lageret, oppfattet tjenestemennene føreren som oppjaget, ruset og fjern.

I krysset RV17 / Rv. 809 kjørte BMW'en til høyre mot Helgelandsbrua. Politibetjent [REDACTED] og politibetjent [REDACTED] fulgte på ny etter. Da de passerte avkjøringen ved Harald Hårfagresvei gjorde de siste observasjon av BMW'en, som passerte en bakketopp i andre enden av en lang rett strekning foran dem ved Sandnes skole. Neste observasjon av BMW'en var på ulykkesstedet. Politibetjent [REDACTED] og politibetjent [REDACTED] så ikke selve ulykken.

I politidistriktets lydlogg er følgende meldinger registrert:

- Kl. 03.06.46: Patruljen melder i fra om at de ligger bak en bil som kjører uvørent, hvor føreren virker ruset og at patruljen har valgt å ligge langt bak.
- Kl. 03.09.10: Patruljen melder at forfølgelsen går mot Helgelandsbrua.
- Kl. 03.09.32: Patruljen melder at BMW'en har kollidert og ber operasjonssentralen rekvirere ambulanse og brannvesenet.

I følge rapport av 25. april 2008 fra Statens vegvesen viser undersøkelser på stedet at BMW'en har vært med venstrehjulene på kantstripen i motsatt kjørebane, før bilen må ha skrenset over til høyre grøft og ble kastet rundt flere ganger. Bilen ble liggende på taket påført store materielle skader. I rapporten er ulykkesstedet beskrevet som lang oversiktig strekning med svak høyrekurve og at det var tørr asfalt da ulykken skjedde. Statens vegvesen legger til grunn at BMW'en må ha hatt høy hastighet da ulykken inntraff.

I obduksjonsrapport av 30. april 2008 er dødsårsaken for [REDACTED] oppgitt til å være hodeskader han synes å må ha fått da bilen gikk rundt og havarerte.

Det fremkommer i svarrapport av 7. april 2008 om toksikologiske analyser ved rettslige obduksjoner at [redacted] hadde en promille på ca. 1,6 samt en konsentrasjon av THIC på 0,041 mikromol i blodet da han døde. Det er konkludert med at konsentrasjonene av etanol og THIC etter all sannsynlighet har medført en alvorlig svekkelse av avdødes evne til å kjøre bil.

Spesialenhetens vurdering:

Spesialenheten skal ta stilling til om ansatte i politiet har begått straffbare handlinger i tjenesten. Det sentrale spørsmål ved vurdering av om tjenestemennene begikk en straffbar handling er om det var forsvarlig å oppta og fortsette bilforfølgelsen.

Bilforfølgelse er ikke i seg selv ulovlig, men politiets egen kjøring må ikke stride i mot trafikkregler som det ikke er tillatt å bryte under utrykning, og forfølgelsen må som hovedregel avbrytes dersom den forårsaker uforsvarlig kjøring fra den som blir forfulgt.

Etter trafikkreglene § 2 nr. 4 kan politiet fravike trafikkreglenes §§ 4 - 9, som blant annet gjelder fartsgrenser, hvis det er til vesentlig lette i tjenesten. Trafikkreglene gir ikke adgang til å fravike reglene om aktsom kjøring etter veitrafikkloven § 3, men aktsomhetsnormen må vurderes i lys av at det gjelder utrykning, jf. Rt. 1994, s. 1478.

I tillegg til å vurdere saken i forhold til mulig straffeansvar etter veitrafikkloven § 3, er det i forfølgelsessaker også naturlig å vurdere spørsmålet om straff i forhold til straffeloven § 325 nr. 1 om grov uforstand i tjenesten.

Politipatruljen synes klart å ha hatt grunnlag for å stoppe og kontrollere [redacted] ut fra den kjøreatferd de hadde observert. Når politibetjent [redacted] og politibetjent [redacted] besluttet å følge etter [redacted] hadde han satt opp farten og viste ikke tegn til å ville stoppe. Ved politiets bruk av blålys legges det til grunn at [redacted] må ha forstått at politiet ville kontrollere ham. Etter veitrafikkloven § 10, første ledd har fører av kjøretøy plikt til straks å stanse for kontroll av politiet.

Etter Politidirektoratets instruks for utrykningskjøring og forfølgelse av kjøretøy punkt 1.5, kan forfølgelse av kjøretøy foretas for å stoppe dette eller for å sikre nødvendig bevis. Det er videre regulert i at slik forfølgelse skal kun skje når det antas ikke å innebære unødig fare for andre veiførende. Det er videre i instruksens punkt 2-7 bestemt at patruljeleder fortløpende må vurdere nødvendigheten av å fortsette forfølgelsen og at forfølgelsen straks må avbrytes dersom han anser det uforsvarlig å fortsette. Patruljeleder bør i stedet forsøke å følge etter på avstand for å observere hvor den forfulgte tar veien.

Forfølgelsen synes å ha vært foretatt på reglementert måte, bl.a. ved at blålys ble benyttet. Bilforfølgelse innebærer alltid en risiko for føreren og eventuelle passasjerer i bilen som blir forfulgt, for polititjenestemennene og ofte også for andre trafikanter. Det fremkommer tydelig av både politibetjent [redacted] og politibetjent [redacted] sin forklaring at de med utgangspunktet i [redacted] kjøreatferd har vurdert risikoen ved fortsettelse forfølgelse. Disse løpende vurderinger fremkommer bl.a. i politidistriktets lydlogg. Slik saken fremstår for Spesialenheten har han ikke vist tegn til å stanse og vist at han var villig til å kjøre svært risikofyllt for å umndra seg politiets kontroll. Etter å ha fulgt etter ulykkesbilen over en viss strekning, har patruljen foretatt en farevurdering og besluttet å avbryte forfølgelsen. Det synes som om

tjenestemennenes oppfatning av førerens tilstand etter å ha hatt øyekontakt med han og måten han kjørte på har vært avgjørende for beslutningen om å avbryte forfølgelsen. Det vises til situasjonen hvor bilene sto stille i nærheten av hverandre ved lagerbygget i Botneveien, hvor tjenestemennene oppfattet føreren som oppjaget, ruset og fjern.

Etter at beslutningen om å avbryte forfølgelsen ble tatt, legges det til grunn at politibetjent [redacted] og politibetjent [redacted] fulgte etter for å observere og at avstanden mellom ulykkesbilen og polititjenestebilen økte. Det legges videre til grunn at det ikke var synskontakt mellom bilene da den tragiske ulykken fant sted. Det foreligger derfor ingen mistanke om at politipatruljen har "presset" opp farten eller fysisk vært i kontakt med ulykkesbilen.

Det er ingen opplysninger som kan tilsi at noe straffbart forhold skulle foreligge for politibetjent [redacted] og politibetjent [redacted].

Vedtak:

Saken henlegges for politibetjent [redacted] og for politibetjent [redacted].
[redacted] idet intet straffbart forhold anses bevist.

Pårørende til [redacted] politibetjent [redacted] og politibetjent [redacted] underrettes om vedtaket.

Kopi av vedtaket oversendes politimesteren i Hølgeland til orientering.

Saken er avgjort med delegert påtalekompetanse fra Sjefen for Spesialenheten, jf. påtaleinstruksen § 34-3, annet ledd, jf. første ledd.

Spesialenheten for politisaker, 3. september 2008

Johan Martin Welhaven
assisterende sjef