

Mánudaginn 26. maí 1952.

Nr. 131/1951. **Ákærvaldið** (Ragnar Jónsson)
 gegn

Halldóri Ágúst Þorlákssyni (Ragnar Ólafsson).

Ákæra um brot gegn XVIII. kafla laga nr. 19/1940 og lögum nr. 41/1930.

Dómur Hæstaréttar.

Fyrir Hæstarétti hafa ekki verið flutt fram nein þau gögn, er hnekkt geti álitit hinna sérfróðu dómenda Siglingadómsins um tæknileg atriði málsins. Í þessu máli eru engin efni til að skera úr um það, hvort hegðun ákærða varði við 88. gr. laga nr. 41/1930, þar sem ákæran, eins og í héraðsdómi getur, tekur ekki til þeirrar lagagreinar. Með þessum athugasemdum ber að staðfesta héraðsdóminn.

Eftir þessum úrslitum verður allur áfrýjunarkostnaður sakarinnar dæmdur á hendur ríkissjóði, þar með talin málflutningslaun skipaðs sækjanda og verjanda fyrir Hæstarétti, kr. 1200.00 til hvors.

Eins og starfi ákærða á skipinu var háttað, áður en eldsvoðinn kom upp, hefði ekki átt að spyrja hann sem vitni fyrir sjóðóminum.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Allur áfrýjunarkostnaður sakarinnar greiðist úr ríkissjóði, þar á meðal málflutningslaun sækjanda og verjanda fyrir Hæstarétti, hæstaréttarlögmannanna Ragnars Jónssonar og Ragnars Ólafssonar, kr. 1200.00 til hvors.

Dómur Siglingadóms 6. apríl 1951.

Mál þetta, sem dómtekið var 29. f. m., er höfðað af hálfu ákærvaldsins gegn Halldóri Ágúst Þorlákssyni vélstjóra, Hringbraut 45 hér í bænum, fyrir brot gegn XVIII. kafla almennra hegningarlaga nr. 19 frá 1940 og sjómannalögum nr. 41 frá 19. maí 1930.

Ákærði hefur náð sakhæfisaldri, fæddur 20. desember 1917. Hann hefur ekki, svo kunnugt sé, sætt refsingu né ákæru fyrir neitt lagabrot.

Ákærði hefur vélstjóraréttindi við allt að 150 hestafla mótörvélar, en í ferð þeirri, er hér ræðir um, var hann III. vélstjóri á b/v Neptúnusi með undanþágu atvinnumálaráðuneytisins.

Hinn 15. desember 1948 var b/v Neptúnus R. E. 361 staddur í Grimsby. Hafði hann lagt afla á land og selt hann undanfarandi nótt og um morguninn, en að því loknu var farið að búa skipið til brottfarar. Kl. 14.30 var það dregið úr kvinni, þar sem aflinn var lagður á land, og fært að svo nefndum Norðurgarði (North Wall) til að taka oliur til skipsþarfa. Hófst ferming dieselolíu kl. 15.20. Var henni dælt um borð frá dælustöð á bryggjunni skammt frá skipshlið. Hafði ákærði umsjón með fyllingu dieselolíugeymanna í skipinu. Auk þess var um borð maður frá félagi því, er olíuna seldi. Virðist hann hafa átt að gæta slöngunnar, sem flutti olíuna frá dælustöðinni um borð í skipið. Um kl. 15.40 hófst einnig ferming brennsluolíu til aðalvélar. Var hún flutt á pramma að skipshlið. Um kl. 17.40 fór pramminn frá skipinu aftur eftir að hafa afgreitt þá brennsluolíu, sem þurfti. Fermingu dieselolíunnar var þá enn ekki lokið. Dieselolíugeymar þeir, er verið var að fylla á, eru tveir og liggja sinn við hvora síðu skipsins framarlega í vélarúmi. Lögun þeirra markast annars vegar af skipsíðunni, og eru þeir því nokkru þrengri að neðanverðu en ofan. Fyrir báða geymana er sameiginlegur áfyllingarstútur í vélareisn. Liggur frá honum pípa, sem síðan greinist til beggja geymanna, og er hægt að loka hvorri grein hennar fyrir sig.

Ákærði hefur skýrt svo frá, að við áfyllinguna hafi hann fyrst látið olíuna renna til beggja geymanna samtímis, en er 3—4 þumlunga borð var á stjórnborðsgeyminum, hafi hann lokað fyrir rennslið að honum. Rann því eingöngu inn á bakborðsgeyminn eftir það. Telur ákærði, að rösklega tveggja feta borð hafi verið á bakborðsgeyminum, er hann lokaði fyrir rennslið til stjórnborðsgeymisins. Úr geymunum ganga mælirör upp á vélareisn, en einnig voru op á þeim niðri í vélarúminu. Var þeim lokað með skrufuðum lokum, er ekki var verið að nota þau. Í umrætt skipti notaði ákærði þessi op við mælingar á hæð olíunnar í geymunum. Stálkvarði var í skipinu, ætlaður til þessara mælinga, en í stað hans notaði ákærði 1½ fets langan járnút, er hann renndi niður í geymana á bandi. Kveðst hann hafa gert þetta, sökum þess að erfitt hafi verið að sjá á stálkvarðann. Þegar ákærði hafði lokað fyrir rennslið inn á stjórnborðsgeyminn, kveðst hann hafa skrúfað lokið fyrir mælirörsopið að honum. Hins vegar hafði hann mælirörsopið að bakborðsgeyminum opið, enda hélt hann áfram að fylgjast með áfyllingunni á hann. Mælitafla fyrir geymana var í skipinu, sem raunar virðist ekki hafa verið rétt, en ákærði kveðst hvorki í þetta skipti né önnur hafa farið eftir henni við fyllingu á geymana. Ákærði kveður 1 fets borð hafa verið á bakborðsgeyminum, er hann mældi seinast í honum um kl. 17.45. Kveðst hann þá hafa haldið áleiðis til dælustöðvarinnar á bryggjunni. Ekki lokaði hann fyrir mælirörsopið að bakborðsgeyminum, áður en hann fór frá borði. Þegar til dælustöðvarinnar kom, kveðst ákærði hafa spurt mann þann, er dællunnar

gætti, hve marga gallóna vantaði á, að tala þeirra stæði á heilu þúsundi, og fengið það svar, að á það vantaði 70 gallóna. Kveðst ákærði þá hafa bæðið um, að þessir 70 gallónar yrðu látnir renna, en síðan yrði hætt að dæla. Telur ákærði, að 4—5 mínútur muni hafa liðið, frá því hann mældi seinast í bakborðsgeyminum og þar til byrjað var að dæla umræddum 70 gallónum. Ekki vissi ákærði þá, hve mikil olía var á geymunum, þar eð hann hafði ekki kynnt sér, hve mikið var á þeim, áður en byrjað var að dæla. Hann kveðst heldur ekki hafa vitað, hve mikið efsta fetið í bakborðsgeyminum tók, en hafa talið, að öllu væri óhætt um, að hann yfirfylltist ekki, þegar hann miðaði við tímann, sem það tók að fylla næst efsta fetið. Er ákærði hafði staðið stundarkorn hjá dælumanninum eða, að því er hann sjálfur telur, 2—3 mínútur, eftir að byrjað var að dæla umræddum 70 gallónum, tók hann eftir, að reyk og eldbjarma lagði upp um loftventil bakborðsmegin á vélareisn. Lét hann þá þegar hætta að dæla oliunni og hljóp um borð. Fór hann niður í vélarúm og tókst að stöðva ljósavélina, er þar var í gangi, en gat eigi aðhafzt meira vegna reyks og hita. Eftir að ákærði hafði jafnað sig eftir ferðina niður í vélarúm, kveðst hann hafa ætlað að komast að ventlakassa til að loka fyrir allar leiðslur frá geymunum stjórnborðsmegin, en tókst ekki að nálgast hann vegna eldsins. Á katli skipsins er loki til þess gerður af hleypa út gufu til eldvarnar. Er hægt að opna fyrir loka þenna bæði af vélartoppnum og ofan af vélareisn. Á báðum stöðum mun hafa þurft kló eða lykil til að hægt væri að opna lokann. Ákærði kveðst hafa vitað um loka þenna, áður en bruninn varð, en ekki hafi hann þó vitað, hvernig hann verkaði. Eftir að eldurinn kom upp, kveðst ákærði ekki hafa munað eftir lokanum, og því engar tilraunir gert til að opna fyrir hann.

Þegar eldurinn kom upp, munu allir skipverjar hafa verið um borð að ákærða undanteknum, en hann var sem áður greinir á bryggjunni skammt frá skipshlið. Í vélarúmi voru aðalvél, ljósavél og skiptivél í gangi. Þar var einnig logandi í miðstöðvarkatli, sem stóð 3—4 fet fyrir neðan mælirör sop bakborðs-dieseloliugeymisins og um 3 fet til hliðar frá því. Í kyndirúmi var logandi í bakborðs og miðeldi undir vélarkatli, en eldstæði eru þar þrjú. Í vélarúmi og kyndirúmi var enginn maður, þegar eldurinn kom upp. Skömmu áður en eldsins varð vart, hafði I. vélstjóri komið í vélarúmið og dregið úr gangi aðalvélar og skiptivélar. Fór hann síðan fram í hásetaklefan með eftirlitsmanni úr landi til að athuga þar reyktrör frá miðstöð, sem var í einhverju áfátt. Kveðst I. vélstjóri hafa verið búinn að dvelja um 10 mínútur í hásetaklefanum, þegar ljósín slokknuðu. Hljóp hann þá upp, en er á þilfarið kom, kveðst hann hafa séð, að reyk lagði upp úr reykháfi, loftrörum og opi yfir kyndistöð. Vélarúmið var þá orðið fullt af reyk. Tókst I. vélstjóra þá við illan leik að stöðva bæði aðalvél og skiptivél svo og að ná í lykil, sem hann ætlaði að nota til að skrífa frá gufubrunalokanum á ketiltoppnum. Er þangað kom, var hitinn þar uppi orðinn svo mikill, að honum tókst ekki að skrífa frá lokanum, þótt hann kæmist svo langt að hafa hönd á honum. Komst I. vélstjóri með naumindum út af ketiltoppnum, brunninn á höndum og í andliti. Var

hann þegar fluttur í sjúkrahús. I. vélstjóra var kunnugt um, að hægt var að opna gufubrunalokann ofan af vélareisninni, en hann kveðst hafa talið liggja beinna við að reyna að opna hann frá ketiltoppnum, enda hafi hann haft með sér úr vélarúminu áhald til að opna hann þar. Slökkviliði úr landi var þegar gert aðvart, er eldsins varð vart, og mun það hafa komið á vettvang 5—7 mínútum síðar. Eftir það stjórnaði yfirmaður þess slökkvi-starfinu, sem unnið var af slökkviliði borgarinnar með aðstoð skipverja. Telur skipstjóri í skýrslu sinni, að kl. 20.30 hafi verið búið að ná valdi yfir eldinum, og kl. 22.00 hafi svo virzt sem búið væri að slökkva hann. Skömmu síðar varð þó elds vart í herbergjum I. stýrimanns og kyndara, en hann varð slökktur innan lítillar stundar. Jón Elíasson kyndari hefur fyrir dómi skýrt þannig frá því, sem gerðist: Hann kveðst hafa komið um borð úr landgönguleyfi kl. 17.00. Fór hann þá niður í vélarúm og telur sig fyrst hafa kveikt á bakborðs- og miðeldi undir katli, en áður telur hann, að enginn eldur hafi verið undir kötlunum. Gegn þessu hefur Snorri Jónsson, sem einnig var kyndari á skipinu, borið, að það muni vera rangminni Jóns, að hann hafi kveikt á miðeldinum. Kveðst Snorri hafa kveikt á þeim eldi, áður en Jón kveikti á bakborðseldinum. Að þessu loknu kveðst Jón hafa kveikt upp í miðstöðinni í vélarúminu. Ekki hafði hann fengið skipun frá yfirmönnum sínum um að kveikja á eldum þessum, en svo virðist sem það hafi verið venja á skipinu, að kyndarar gengju að verkum þessum án sérstakra fyrirmæla hverju sinni, og enginn vari hafði verið tekinn fyrir því að kveikja upp elda, meðan verið var að ferma olíu. Eftir að Jón hafði lokið við að kveikja eldana, kveðst hann hafa farið upp á þilfar. Þar hafi hann séð, að brennsluolía slettist út um loftrör fyrir neðan stjórnpall stjórnbörðsmegin. Fór hann þá aftur niður í vélarúm til að sækja fötu í því skyni að þvo þetta af. Kveðst hann þá ekki hafa orðið var við neitt athugasvert í vélarúmi eða kyndistöð. Á leiðinni úr vélarúmi fram að stjórnpalli kveðst hann hafa staðnæmzt lítils háttar, en er hann ætlaði að fara að þurrka upp olíuna, kveðst hann hafa heyrt III. vélstjóra kalla, að eitthvað væri að. Varð honum þá ljóst, að kviknað var í skipinu. Kveðst hann þá hafa hlaupið að ventlakassa, sem er undir stjórnpallsvængnum bakborðsmegin, og lokað fyrir strauminn að olíudælunum, þannig að olíurennslið á eldana hætti. Hins vegar kveðst hann ekki vita til, að neinn slökkvari hafi verið ofanþilja til að slökkva á olíudælunni að miðstöðinni. Telur hann því, að ekki muni hafa lokast fyrir olíurennslið að henni, fyrr en ljósavélin var stöðvuð. Jón telur, að liðið hafi a. m. k. hálf klukkustund, frá því að hann kveikti upp í miðstöðinni, og þar til eldsins varð vart. Um þetta atriði segir skipstjórinn hins vegar, að hann hafi komið um borð í skipið, um einni klukkustund áður en eldsins varð vart, og hafi þá verið góður hiti á miðstöðinni. Vitnið Jón Elíasson kveðst hafa vitað um gufubrunalokann á vélareisn, en ekki munað eftir honum í sambandi við brunann. Hann telur, að erfitt hefði verið að opna lokann, jafnvel með venjulegri kló, vegna hlífðarhrings, sem sé í kringum hann. Vitnið Snorri Jónsson, sem var kyndari á skipinu, kveðst hafa unnið við fermingu á brennsluolíu, en brugðið sér frá því, alllöngu áður en eldurinn kom upp,

til að kveikja á miðeldinum undir katlinum. Segir hann, að þá hafi engir eldar logað undir vélarköttlunum, en hins vegar minnir hann, að lítill eldur hafi þá logað undir miðstöðvarkatli. Eftir þetta kveðst vitnið hafa haldið áfram að starfa við fermingu brennsluolíunnar, en að því loknu ætlaði það að hreinsa olíu, sem hafði sletzt úr mið-brennsluolíugeymi upp á stjórnþall, en í sömu svifum hafi III. vélstjóri kallað úr landi, hvort eitthvað væri að í kyndirúmi. Vitnið kveðst þá hafa ætlað að hlaupa niður í vélarúm ásamt II. vélstjóra, en þar hafi þá allt verið fullt af reyk. Hjóp vitnið þá upp á stjórnþall til að gera skipstjóra aðvart. Því næst kveðst vitnið hafa gert með Jóni Eliassyni tilraun til að loka lúgu yfir kyndistöð, en það hafi ekki verið hægt vegna hita. Vitnið kveðst hafa vitað um gufubrunalokann á vélareisninni, en ekki hafa munað eftir honum í umrætt skipti. Það kveður sér ekki hafa verið kennt að nota loka þenna fyrr en eftir brunann. Skipstjóri var í íbúð sinni, er kyndarinn Snorri Jónsson kom og tilkynnti honum, að kviknað væri í skipinu. Telur skipstjóri það hafa verið um kl. 17.45. Er skipstjóri kom upp, kvað hann kyndistöð skipsins hafa verið orðna alelda. Voru þegar gerðar ráðstafanir til að kalla slökkvilið úr landi, og kom það að sögn skipstjóra 5—7 mínútum eftir að eldsins varð vart. Eftir að eldurinn hafði verið slökktur, kveðst skipstjóri þegar hafa farið um borð ásamt skipshöfn og slökkviliði til að athuga verksummerki. Skipstjóri kveður sér ekki hafa verið kunnugt um gufubrunalokann í vélareisn fyrr en eftir brunann, en hann telur, að hægt hefði verið að komast að honum í allt að 20 mínútur, eftir að eldsins varð vart. Fyrsti stýrimaður kveðst hafa verið við vinnu á þilfari, er hann sá reyk og eldglampa upp um loftventlana frá kyndistöðinni. Hann kveðst þá hafa brugðið við og hlaupið upp á stjórnþall til að aðvara skipstjórnann, en hann hafi þá komið niður í sömu svifum. Aðrir skipverjar en þeir, sem hér hafa verið taldir, voru við störf sín um borð í skipinu, er eldsins varð vart, en í vætti þeirra komu ekki fram neinar upplýsingar, er máli skipta.

Viðgerðarkostnaður á skipinu vegna tjóns af völdum eldsins mun hafa numið um £ 70.000-0-0. Stöðvaðist rekstur skipsins í um 8 mánuði, meðan viðgerð fór fram.

Tilgáta hefur komið fram af hálfu skipverja um, að orsök íkviknunarinnar hafi verið sú, að olía kunni að hafa gengið upp um opna mælirörið á bakborðs-dieselolíugeyminum og náð miðstöðinni, sem, eins og áður getur, er neðan við mælirörsopið, lítils háttar til hliðar við það.

Hinn 21. desember s.l. kom það fyrir um borð í b/v Neptúnusi, þar sem hann var að veiðum, að eld eða glóandi olíusindur lagði úr miðeldhólfi undir katli niður í botn skipsins og olli íkviknun, sem þó varð ekki að tjóni, enda var þá ekki annað í skipsbotninum, sem logað gat, en lítils háttar oliubræk, og vélstjóri varð eldsins þegar var og gat slökkt hann. Að beiðni verjanda ákærða var þetta atvik rannsakað hér fyrir dómi, áður en málið var flutt. I. og II. vélstjóri, sem á skipinu voru, er atburður þessi gerðist, rekja orsakir hans til þess, að múrsteinar losnuðu í eldhólfinu og féllu niður. Við það opnaðist rífa á milli eldhólsins og dyrabúnaðar

þess. Um rifu þessa barst eldur eða glóandi olíusindur niður í botn skipsins. Í þessari sömu ferð höfðu að sögn I. vélstjóra einnig losnað nokkrir steinar í bakborðseldholi, en afleiðingar þess urðu engar. Skoðunarmaður Lloyds hér í Reykjavík, Viggo Jessen, athugaði ketil skipsins, er það kom í höfn úr fyrrgreindri veiðiför. Hefur hann staðfest skýrslu vélstjóranna um bilunina í miðeldhólfinu og látið í ljós það álit, að þegar slík bilun komi fyrir, geti heitt olíusindur dropið út úr eldhólfinu, þegar ketillinn er heitur. Báðir þeir vélstjórar, er hér að framan greinir, hafa látið í ljós það álit, að möguleikar séu til þess, að íkviknunarinn 15. desember 1948 hafi stafað af því, að eldur hafi orðið laus með sama hætti sem 21. desember s.l. Þá hefur II. vélstjóri, sem var I. vélstjóri, er bruninn varð, skýrt svo frá, að hann sé ekki grunlaus um, að lítils háttar leki hafi verið á stjórnborðs-dieselolíugeymi, áður en bruninn varð. Báðir telja vélstjórarinnir, að olíubræk sé að jafnaði meiri í botni skipsins, er það liggur um kyrrt í höfn, en þegar það er á ferð. Ekki hefur tekizt að afla gagna, er skeri úr um það, hvernig ástand eldhólfanna í vélarkatlinum var, þegar íkviknunarinn varð.

Af framanritaðri lýsingu málavaxta er ljóst, að sönnur hafa ekki komið fram fyrir því, að ákærði hafi með atferli sínu orðið valdur að brunanum í b/v Neptúnusi hinn 15. desember 1948. Hefur hann því hvorki unnið til refsingar samkvæmt 85. gr. sjómannalaga nr. 41 frá 1930 né XVIII. kafla almennra hegningarlaga nr. 19 frá 1940, enda verður ekki talið, að hann hafi sýnt refsiverða vangæzlu við slökkvistarfið. Ákærði hefur hins vegar framið verknað þann, sem lýst er í 88. gr. sjómannalaganna, með því að víkja frá borði, meðan var að renna á olíugeyma þá, er hann átti að gæta, svo og með því að skrúfa ekki lokið á mælirörsopið, jafnskjótt sem hann hafði lokið mælingum um það. Þar eð engin krafa hefur komið fram um málshöfðun frá þeim aðiljum, er í 89. grein sjómannalaganna greinir, brestur skilyrði til að refsa ákærða samkvæmt 88. gr. sömu laga. Ber því að sýkna hann af kröfum ákæruvaldsins í máli þessu, en málskostnaður greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málssóknar- og málsvarnarlaun skipaðs sækjanda og verjanda, kr. 800.00 til hvors.

Rekstur málsins hefur verið vítalaus.

Dóm þenna hafa kveðið upp Einar Arnalds, formaður dómsins, og samdómendurnir Hafsteinn forstjóri Bergþórsson, Jón sjómaður Jónsson frá Litla-Bæ, Jón skipstjóri Kristófersson og Þorsteinn vélfræðiráðunautur Loftsson.

Dómsorð:

Ákærði, Halldór Ágúst Þorláksson, á að vera sýkn af kröfum ákæruvaldsins í máli þessu. Málskostnaður greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málssóknarlaun skipaðs sækjanda, Ragnars Jónssonar hrl., og málsvarnarlaun skipaðs verjanda, Ragnars Ólafssonar hrl., kr. 800.00 til hvors.