

og verður honum dæmd þessi fjárhæð með vöxtum frá þeim dögum, sem krafist er í stefnu, en vextir þykja hæfilega ákveðnir 7% ársvextir.

Eftir þessari niðurstöðu verður málskostnaður látinn niður falla. Garðar Gíslason setudómari kvað upp dóm þennan.

Dómsorð:

Stefndi, Sementsverksmiðja ríkisins, greiði stefnanda, Jóni E. Vestdal, kr. 1.668.375.55 með 7% ársvöxtum af kr. 1.394.-006.30 frá 31. ágúst 1968 til 15. janúar 1970 og af kr. 1.668.-375.55 frá þeim degi til greiðsludags, innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Málskostnaður fellur niður.

Miðvikudaginn 10. apríl 1974.

Nr. 46/1973: Ákærvaldið

(Bragi Steinarsson fulltrúi saksóknara ríkisins,
sbr. 181. gr. laga nr. 73/1973)
gegn

Gunnari Helga Ólafssyni

(Jónas Aðalsteinsson hrl.).

Dóمندur:

hæstaréttardómararnir Benedikt Sigurjónsson, Ármann Snævarr, Einar Arnalds, Logi Einarsson og Magnús P. Torfason.

Skipstrand. Brot í opinberu starfi. Ákæra.
Sératkvæði í héraði.

Dómur Hæstaréttar.

Eftir uppsögu héraðsdóms hafa verið háð framhaldspróf í máli þessu.

Við framhaldspróf kom m. a. fyrir dóm Guðmundur Kjærnested, skipherra á varðskipinu Ægi, og skýrði frá reynslu sinni af stjórn Ægis. Taldi hann, að þegar aðeins önn-

ur vél skipsins sé í gangi, þá hafi það „þau áhrif á stýringu skipsins, að 0 punktur stýrisvísisins færist um 4—7 gráður í þá átt, sem að vélinni veit, sem notuð er hverju sinni...“. Þá skýrði hann svo frá, að hann teldi ekki ráðlegt að sigla skipinu á mikið minni hraða en 7 sjómílum miðað við klukkustund, án þess að stjórnhæfni skips skertist. Hann taldi ekki taka meira en þrjár mínútur að setja bakborðsvél skipsins í gang, þó að sú vél væri ekki gangbúin. Þetta gæti þó tekið skemmri tíma. Enn skýrði hann svo frá, að yfirleitt standi stýrimaður, sem á verði sé, við ratsjá, ef siglt sé undir stjórn vitnisins. Ef siglt er um þrönga siglingaleið eða þegar vænta megi snöggrar stefnubreytingar, kveðst vitnið annað tveggja standa við skiptistangir vélanna eða við ratsjá.

Þá voru þeir Hermann Sigurðsson stýrimaður og Pétur Lúdvíksson háseti samprófaðir við framhaldsrannsókn málsins. Varðar framburður þeirra útsýn þeirra, stöðu í stýrishúsi og viðbrögð, næst áður en varðskipið tók niðri. Eigi náðist samræmi í framburði þeirra.

Í Hæstarétti hefur verið lagt fram bréf Skipasmíðastöðvar Alaborgar 6. janúar 1972 til Landhelgisgæslu Íslands ásamt fylgigögnum, en að þeim gögnum er vikið í IV. þætti héraðsdóms.

Helsta gagnið er skoðunargerð, sem fram fór í Reykjavík 21.—23. desember 1971, og var hún framkvæmd af verkfræðingi og vélstjóra, sem voru trúnaðarmenn tveggja nafngreindra danskra skipasmíðastöðva, sem smíðað höfðu varðskipið Ægi eða lagt til stýrisbúnað í það. Segir m. a. svo í skoðunargerðinni: „Brotfletirnir á stýrissveifinni virðast sýna, að um nýtt brot sé að ræða, þar sem fletirnir eru hreinir og án málmfellingar („oxideringar“). Enga vísbendingu um steypugalla í efninu var að sjá“.

Meðal nýrra gagna, sem lögð hafa verið fyrir Hæstarétt, er enn fremur siglingavottorð ákærða frá 1958—1972, en þann tíma hefur hann verið óslitið á varðskipum ríkisins með venjubundnum hléum vegna sumarleyfa o. fl., og ávallt skipherra nema hluta fyrsta ársins.

Sakarefni er rækilega lýst í hinum áfrýjaða dómi.

I.

Hér á eftir verða einstök ákæruefni rakin í þeirri röð, sem gert er í ákæruskjali. Ákæran er greind í upphafi héraðsdóms. Samkvæmt ákæruskjali 7. júní 1972 var c liður hennar svo felldur: „Að hafa, er skipið var í um 0.5 sjómílna fjarlægð frá Selskeri, um kl. 18.20, þegar skall á mjög dimmt él, sem byrgði sýn til Selskersvita, um sama leyti og Selsker sátst ekki lengur í radar, haldið fullri ferð í stað þess að slá af ferð eða stöðva ...“. Með framhaldsákæru 20. nóvember 1972 var ákæru breytt svo, að í stað orðanna „Selsker sátst ekki lengur í radar“ í greindum c lið skyldi koma „hætt var að fylgjast með siglingu skipsins og fjarlægð til Selskers í radar“. Er ákæruskjal tekið upp í þessu horfi í héraðsdómi, en nákvæmara hefði verið að geta þar upphaflegrar gerðrar ákæru svo og framhaldsákæru. Breyting sú á ákæru, sem hér er gerð grein fyrir, er heimil samkvæmt 2. tölulið 1. málsg. 118. gr. laga nr. 82/1961, er þá giltu, og stendur ákvæði 2. málsgreinar sömu greinar því eigi í vegi.

II.

Ákæruefni samkvæmt a lið ákæru.

Fallast verður á það mat héraðsdóms, sem skipaður er siglingafróðum samdómsmönnum, að val ákærða á siglingaleið, svonefndri grunnleið, vestan Selskers á Húnaflóa hinn 14. desember 1971 verði eigi virt ákærða til refsingar. Hitt er ljóst, að siglingaleið þessi var varhugaverð og krafðist árvekni og aðgæslu á siglingu skipsins. Ber samkvæmt þessu að sýkna ákærða af því ákæruefni, er greinir í a lið ákæru.

III.

Ákæruefni samkvæmt b lið ákæru.

Samkvæmt gögnum máls um siglingu skips er það of sagt í ákæruskjali, að ákærði hafi látið siglingu skips afskiptalaus, „einkum eftir að nálgadist Selsker“. Hins vegar fylgdist ákærði ekki jafngaumgæfilega sem skyldi með störfum III. stýrimanns, sem var nýliði í starfi, á þessari viðsjárverðu siglingaleið, þar sem sjór var þungur og á gekk með dimmum eljum öðru hverju. Fyrirmæli hans til stýrimanns um

stefnubreytingu voru allmenns eðlis, en eigi nógu nákvæm miðað við allar aðstæður. Fallast ber á það mat héraðsdóms, að ófullnægjandi skipan hafi verið á varðstöðu í stýrishúsi v/s Ægis um og eftir klukkan 1800 hinn 14. desember 1971, miðað við þær ríku kröfur til aðgæslu og nákvæmni í siglingu skipsins, sem gera verður, eins og hér stóð á, þar sem nauðsyn bar til að beita öllum siglingatækjum, sérstaklega ratsjá, og gæta ýtrustu varkárni.

Í héraðsdómi eru raktar álitserðir Jónasar Sigurðssonar, skólastjóra Stýrimannaskólans í Reykjavík, um siglingu og stefnubreytingar v/s Ægis á tímabilinu frá klukkan 1800 hinn 14. desember 1971, uns það tók niðri klukkan 1823. Með vísan til þeirra álitserða og mats héraðsdóms ber að fallast á, að stefnu á vitann á Selskeri hafi verið haldið of lengi og að stefnubreytingin í 0.8 sjómílna fjarlægð frá Selskeri hafi verið of lítil. Ákærða bar að hafa virkt eftirlit með því, að stefnubreyting væri framkvæmd nægilega tímanlega og að réttu lagi.

Með háttsemi þeirri, sem lýst er í III hér að framan, hefur ákærði gerst sekur um yfirsjónir og vanrækslu í skipstjórnarstarfi, og ber að dæma honum áfall vegna þess samkvæmt b lið ákæru.

IV.

Ákæruefni samkvæmt c lið ákæru.

Skýra verður héraðsdóm svo, að ákærði sé sýknaður af því ákæruatriði, að hann hafi vanrækt að hægja ferð skips, er skipið var í um 0.5 sjómílna fjarlægð frá Selskeri um klukkan 1820. Hins vegar er ákærða dæmt áfall fyrir að láta undir höfuð leggjast að setja í gang bakborðsvél skipsins, þegar komið var í nánd við Selsker, og draga síðan úr ferð skipsins að gættum varúðarráðstöfunum. Í ákæruskjali er ákærði eigi saksóttur fyrir að hafa vanrækt að setja í gang greinda vél skipsins, og kemur þetta atriði því eigi til álita í málinu, shr. upphaf 3. málsg. 118. gr. laga nr. 82/1961, nú laga nr. 73/1973. Þegar sakargögn eru könnuð og virt er umsögn hinna siglingafróðu samdómsmanna í héraðsdómi og þess gætt, að henni hefur ekki verið hnekkkt með álitserð eða öðrum gögn-

um af ákærvaldsins hálfu, þykir varhugavert að sakfella ákærða fyrir þann verknaðarpátt í c lið ákæru, er lýtur að hraða skipsins.

V.

Í héraðsdómi eru reifaðir framburðir Hermanns Sigurðssonar stýrimanns og ákærða um bilun í stýri skips, þegar beita skyldi stýri, er skipið var komið fast að Selskeri. Þeir framburðir fá þó eigi stöð í öðrum gögnum máls. Á því tímamarki, sem þeir ákærðu og Hermann telja, að stýri hafi bilað, var komið í fullkomið óefni, og varð þá eigi umflúið, að skipið steytti á skerinu. Á þessu bar ákærði ábyrgð.

VI.

Háttsemi ákærða, sem hann er sakfelldur fyrir samkvæmt framansögðu, varðar við 1. málsgrein 239. gr. siglingalaga nr. 66/1963 og 29., sbr. 32. gr. tilskipunar nr. 79/1965, sem stöð á í lögum nr. 66/1963, en sýkna ber hann með vísan til II hér að framan af ákæru fyrir brot á 16. gr. sömu tilskipunar, sbr. 2. tölulið viðauka við siglingareglur hennar. Ákærði er opinber starfsmaður, sbr. 5. gr. laga nr. 25/1967, og gegndi skyldustörfum, er honum urðu á framangreindar yfirsjónir. Þykir háttsemi hans því einnig varða við 141. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Þegar ákvarða skal ákærða refsingu samkvæmt framangreindum refsheimildum, ber að líta til áfallalassa skipstjórnarferils hans um 13 ára skeið, áður en sjóslys þetta varð, svo og til þess, að hann hafði fyrirmæli um að sækja sjúkling og koma honum til læknis. Á hinn bóginn ber að gæta þess, að v/s Ægir var búinn fullkomnum siglingatækjum og að mikið fjárhagstjón varð af sjóslysinu. Refsing ákærða samkvæmt framangreindum refsheimildum þykir með vísan til 77. gr. almennra hegningarlaga hæfilega ákveðin 30.000 króna sekt til ríkissjóðs, og komi varðhald 10 daga í stað sektar, ef hún er eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa. Staðfesta ber úrlausn héraðsdóms um sviptingu skipstjóraréttinda ákærða svo og ákvæði héraðsdóms um málskostnað.

Dæma ber ákærða til að greiða allan kostnað af áfrýjun

sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 100.000.00, og málflutningslaun skipaðs verjanda hans fyrir Hæstarétti, kr. 100.000.00.

D ó m s o r ð :

Ákærði, Gunnar Helgi Ólafsson, greiði 30.000 króna sekt í ríkissjóð, og komi varðhald 10 daga í stað sektarinnar, ef hún verður eigi goldin innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákvæði héraðsdóms um sviptingu skipstjórnarréttinda ákærða svo og um greiðslu sakarkostnaðar eiga að vera öröskuð.

Ákærði greiði allan kostnað af áfrýjun sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 100.000.00, og málflutningslaun skipaðs verjanda hans fyrir Hæstarétti, Jónasar A. Aðalsteinssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 100.000.00.

Dómi þessum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur Siglingadóms 19. febrúar 1973.

Mál þetta, sem dómtekið var 26. f. m., er höfðað með ákæru saksóknara ríkisins, dags. 7. júní s.l., og framhaldsákæru, dags. 20. nóvember f. á., gegn Gunnari Helga Ólafssyni skipherra, til heimilis að Hjarðarhaga 42, Reykjavík.

Samkvæmt ákæruskjali er ákærða gefið að sök, „að hafa með stórfelldri yfirsjón og vanrækslu í skipstjórnarstörfum á varðskipinu Ægi orðið valdur að því, að skipið tók niðri við Selsker á vestanverðum Húnaflóa um kl. 18.23 þriðjudaginn 14. desember 1971 á leið til Norðurfjarðar með því:

- a) Að velja, eins og veðri og skyggni var háttað, siglingaleiðina vestan Selskers.
- b) Að láta siglingu skipsins, einkum eftir að nálgaðist Selsker, og eins og veðri var þá háttað, í NA 7—9 vindstigum, þungum sjó og dimmum eljum, afskiptalaus, þar til í óefni var komið, en fela aðeins einum manni, III. stýrimanni, nýliða í starfi, öll stjórn tök, og þar með hvort tveggja í senn að fylgjas með ferð skipsins í radar og jafnframt að stýra skipinu.

- c) Að hafa, er skipið var í um 0,5 sjómílna fjarlægð frá Selskeri, um kl. 18.20, þegar skall á mjög dimmt él, sem byrgði sýn til Selskersvita, um sama leyti og hætt var að fylgjast með siglingu skipsins og fjarlægð til Selskers í radar, haldið fullri ferð í stað þess að slá af eða stöðva —

allt með þeim afleiðingum, að skipið tók harkalega niðri um kl. 18.23 við vestanvert Selsker. Mikill leki kom þegar að skipinu, svo vélarrúm nær fylltist af sjó, og aflvélar stöðvuðust. Skipið rak síðan fyrir sjó og vindi, uns varpað var legufærum í 0,7 sjómílna fjarlægð frá Selskeri, þar sem skipið lá, þar til togskipið Dagný SI 70 kom til hjálpar um kl. 22.00 og dró varðskipið inn á Reykjarfjörð. Á varðskipinu urðu mjög verulegar skemmdir svo og á vélum og vélabúnaði af sjó.“

Telur ákærvaldið, að ákærði hafi gerst brotlegur við 239. gr. siglingalaga nr. 66/1963, a lið 16. gr., sbr. 2. tölulið viðauka við siglingareglurnar og 29. gr., sbr. 32. gr. tilskipunar um reglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó nr. 79/1965 og 141. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940. En þess krafist, að ákærði verði dæmdur til refsingar fyrir brot á nefndum lagaákvæðum og sviptur skipstjórnarréttindum, skipstjóra- og stýrimannsréttindum, samkvæmt 2. mgr. 239. gr. siglingalaga nr. 66/1963. Loks er þess krafist, að ákærða verði dæmt að greiða allan kostnað sakarinnar.

Ákærði er fæddur í Reykjavík 16. apríl 1928. Hann hefur samkvæmt framlögðu sakavottorði sætt kr. 200.00 sekt fyrir umferðalagabrot árið 1964.

I.

Málavextir eru þessir:

Þriðjudaginn 14. desember 1971 var varðskipið Ægir statt skammt vestan Galtarvita á Vestfjörðum. Klukkan 1351 fékk ákærði, sem þá var skipherra á varðskipinu, fyrirmæli um það að fara til Árness á Ströndum og taka þar sjúkling, sem sennilega hefði fengið botnlangakast, og fara með hann til Blönduóss eða Skagastrandar. Ákærði varð þegar við þessum fyrirmælum og hélt af stað beinustu leið til Trékyllisvíkur. Vegna leka með skutpípu bakborðsvélar, sem síðar verður nánar getið, var bakborðsvél ekki höfð í gangi, en stjórnborðsvélin keyrð á fullri ferð, 14—14,5 sjómílnur.

Um klukkan 1600 var farið fram hjá Hornbjargi. Var vindur þá A-6 og talsverður sjór, en veðurspá fyrir Vestfirði: „NA kaldi, þegar líður á daginn, hvass í nótt, snjócoma.“ Sigld var leiðin of-

an við Óðinsboðasvæðið og Eiríksgrunn, þ. e. utanvert við Paralátursgrunn og Strandabreka, og því næst suður eftir miðinu Reykjaneshyrnu ber yfir Selsker. Ferðin gekk greiðlega. Þegar á daginn leið, snerist vindur til NA með mjög dimmum snjóéljum, og herti vindinn. Siglt var, að sögn ákærða, eftir miðunum með ratsjá, en fjöll á þessari leið eru sæbrött og góð til ratsjármiðunar.

Klukkan 1800 tók þriðji stýrimaður, Hermann Sigurðsson, varðstöðu. Var v/s Ægir þá út af Drangaskörðum, og sást Selsker vel í ratsjá skipsins.

Ákærði var einnig í stjórnklefanum. Fylgdist hann, svo sem nánar verður rakið síðar, með siglingu skipsins og gaf stýrimanninum fyrirmæli um það, hvernig siglingu skyldi hagað á leiðinni, þ. á m. hvernig siglt skyldi fram hjá Selskeri.

Klukkan um 1820 í um það bil 0.6—0.8 sm fjarlægð frá Selskeri dimmdi, svo að ljósið frá Selskersvita hvarf alveg sjónum, en í þann mund, er élinu létti, tók skipið harkalega niðri. Það festist þó ekki á skerinu, en dreif undan veðrinu, sem þá var NA 7—8 vindstig. Mátti greina, að skipið mundi vera stórlaskað. Þegar það var um 0.7 sm frá Selskeri í r/v 221°, var bakborðsakkarið látið falla. Lá skipið þá allvel og rak aðeins lítils háttar. En þar sem festing á stýrissveif hafði brotnað, slóst stýrið með miklu afli borða á milli. Þá kom og í ljós, að sjór streymdi úr smurningsolíugeymi í botni vélarrúms upp í gegnum smurningsolíurör og gegnum aðalvélarinnar inn í vélarrúmið. Voru fastar og lausar dælar strax teknar í notkun. Þegar sjór fór að hækka í vélarrúminu, hreyfðist sjórinn það mikið, að hann stöðvaði fastadælar í vélarrúmi. Síðan stöðvaðist 60 tonna rafmagnsdæla, og reyndist ekki unnt að lagfæra hana. Var þá ekki lengur hægt að halda sjónum í vélarrúminu í skefjum með þeim dælum, sem eftir voru.

Klukkan 1830 var Landhelgisgæslan í Reykjavík látin vita, hvernig komið var, og skömmu síðar var tilkynnt til Norðurfjarðar, að ekki væri hægt að sækja sjúklinginn.

Klukkan 1922 þótti auðsætt, að varðskipið mundi ekki geta komist af staðnum með eigin vélarafli, þar sem stýri var bilað og ekki hægt að hreyfa aðalvélar. Var þá kallað í íslensk skip á Húnaflóasvæðinu. Svaraði b/v Kaldbakur EA 1, samstundis og sagði, að b/v Sléttbakur, EA 4, væri mun nær.

Klukkan 1932 var haft samband við b/v Sléttbak, sem var 30 sm austur af Horni. Áætlaði hann siglingatíma sinn 3 klukkustundir. Klukkan 1935 kallaði Dagný, SI 70. Kvaðst vera út af Kálfshamarsvík og halda fullri ferð til Ægis. Einnig kallaði m/b

Hafnarnes, SI 77, sem var á Kálfshamarsvík, og kvaðst mundu halda á fullri ferð til v/s Ægis.

Þar sem ákærði taldi haldbotn harðan, og veðrið var vont, voru þessi skip beðin að koma til varðskipisins, en aðstoð annarra skipa, er fjær voru, afþökkuð.

Um klukkan 2100 var b/v Dagný komin í nánd við v/s Ægi, og þar sem veður hafði ekki batnað, var ákveðið, að b/v Dagný tæki varðskipið í tog. Var ákveðið að farið skyldi til Reykjarfjarðar. Um klukkan 2246, er gengið hafði verið frá festingunum, var haldið af stað. Litlu seinna kom b/v Sléttbakur á vettvang, og sigldi hann þétt með varðskipinu, uns komið var í landvar við Gjögur. Þar hvarf hann á brott með samþykki ákærða.

Laust fyrir klukkan 0400 hinn 15. desember var lagst við akkeri um 150 faðma undan bryggjunni í Djúpavík.

Þennan dag var unnið við að dæla úr skipinu og skemmdir athugaðar. Kom þá í ljós, að 21/2 faðma löng rifa var við kjöl skipsins.

Klukkan 1800 um daginn var að mestu búið að þurrka vélarrúmið.

Hinn 16. desember, um klukkan 0225, kom varðskipið Þór á vettvang. Var unnið að því að koma ástandi v/s Ægis í það horf, að v/s Þór gæti dregið skipið til Reykjavíkur.

Klukkan 2320 hófst sú ferð, og komu skipin til Reykjavíkur 18. desember, klukkan 1410. Hafði ferðin gengið með eðlilegum hætti. Ekki varð neinn skaði á mönnum við sjóslys þetta.

II.

Ástand bakborðsvélar og val siglingaleiðar vestan Selskers.

Hinn 15. september 1971, þegar v/s Ægir var í venjulegri eftirlitsferð, varð I. vélstjóri, Lárus Lúðvík Magnússon, þess var, að sjór kom inn um skutpípu bakborðsvélar. Gerði hann Landhelgisgæslunni þegar viðvart um þetta, og kom v/s Ægir inn til Reykjavíkur hinn 22. september af þessu efni. Ástæðan til þessa leka var sú, að bilað hafði þétting í bakborðsskrúfuás. Til þess að hægt væri að skipta um þéttingar, en varaðþéttingar voru í skipinu, hefði þurft að taka varðskipið í þurrkví. Þetta var þó ekki gert. Var látið við það sitja að færa ásráfaldsdrifreimina af bakborðsskrúfuás yfir á stjórnbakborðsskrúfuás, en v/s Ægir er búinn tveimur vélum. Þrátt fyrir nefnda bilun á áspéttingum bakborðsvélar mátti gangsetja hana, en þar sem sjór blandaðist oliunni, þurfti að gæta

sérstakrar varúðar, ef vélin var í gangi. Segir I. vélstjóri, Lárus Lúðvík Magnússon, að eftirlitsmaður Landhelgisgæslunnar hafi lofað sér því, að bakborðsvélin yrði ekki notuð nema við brottför og komu í höfn og hafi aðeins öðru hverju verið gripið til hennar eftir þetta þessa þrjá mánuði, sem liðu til atburðarins við Selsker, án þess að skipt væri um áspéttingar. Lárus segir, að þegar ferðin til Trékyllisvíkur hafi verið ákveðin, hafi hann og ákærði rætt um það, hvort ræsa skyldi bakborðsvélina. Kveðst hann hafa frekar færst undan því, en sagt, að hann mundi ræsa hana, ef það yrði talið nauðsynlegt. Hins vegar væri óvíst, hve lengi væri hægt að láta hana ganga. Hafi það vakað fyrir sér, að hægt væri að nota hana síðar í ferðalagi þessu.

Ákærði, sem var skipherra á varðskipinu Ægi, þegar áspéttingarnar biluðu í septembermánuði 1971, og fór samfellt með skipstjórn v/s Ægis, þar til skipið tók niðri í desember f. á., vissi að sjálfsgöðu, hvernig á stóð um bakborðsvélina.

Þegar hann fékk fyrirmæli um að fara strax til Trékyllisvíkur til að sækja sjúkling, kveður hann, að ákveðið hafi verið að nota aðeins stjórnborðsvélina. Hafi I. vélstjóri ekki talið ráðlegt að beita bakborðsvélinni nema stutta stund í einu vegna áðurnefndrar bilunar, þar sem hún gæti ella verið orðin óvirk, þegar á leiðar-enda kæmi. Á það vildi ákærði ekki hætta, þar sem hann gerði ráð fyrir að þurfa að beita bakborðsvélinni, er hann kæmi til Norðurfjarðar að taka sjúklinginn, og svo aftur, er hann væri settur á land á Blönduósi, en bakborðsvélin, segir hann, að hafi aðeins verið notuð við komu til hafnar eða brottför.

Í rannsókn málsins hefur ákærði skýrt frá því, að hann hafi sem skipherra á björgunarskipi, sem sé að svara neyðarkalli, talið það skyldu sína að velja þá siglingaleið, sem hann fór, til þess að geta sem fyrst náð til sjúklings þess, sem sækja átti, og komið honum um borð, áður en ófært yrði, en veðurútlit hafi farið versnandi. Hann hafi, eins og framlögð símskeyti sýna, fengið viðbótarskeyti um það að fara með sjúklinginn til Blönduóss. Þetta hafi hann talið benda til þess, að sjúklingnum hefði hrakað, og því sérstök ástæða til að hraða förinni. Ákærði kveðst vera þaukunnugur siglingaleið þeirri, er hann valdi, og því ekki hikað við að fara hana, er hann taldi, að um það væri að ræða, að bjarga mannslífi. Hann segir, að þegar hann klukkan 1600 þennan dag valdi sjóleiðina vestan Selskers, hafi vindur verið austan 6, og í því veðri geti verið vont sjólag út af Öðinsboðasvæðinu og þess vegna varhuga-vert að beygja út af grunnleiðinni, eftir að komið var suður fyrir

Óðinsboða. Telur ákærði, að miðað við veður þennan dag hafi verið betra sjólag á leið þeirri, sem valin var.

III.

Sigling v/s Ægis frá klukkan 1530 að Selskeri og niðurtaka skipsins.

Klukkan 1800 urðu varðstöðuskipti á v/s Ægi. Fór II. stýrimaður, Pálmi Hlökkversson, af verði, en III. stýrimaður, Hermann Sigurðsson, tók við stjórn.

Samkvæmt skýrslu Pálma hóf hann varðstöðu sína klukkan 1530. Hann segir, að skipherrann, ákærði, hafi komið á stjórnspall um svipað leyti og verið þar allan þann tíma, er vitnið var á verði. Um stefnu skipsins segir hann, að það hafi frekar sótt yfir í stjórnborða og hafi hann af því efni gert tvær stefnubreytingar eftir klukkan 1718. Hafi breytingin verið því sem næst 2° á bakborða og svo 1° í stjórnborða til að rétta skipið af. Hann kveðst hafa gert staðarákvarðanir á um það bil 5 mínútna fresti eða jafnvel oftár, sérstaklega þó meðan skipið var í grennd við Wandelsboða. Hafi mælingar sýnt, að skipið héldi alveg fyrirhugaðri siglingaleið. Siglt hafi verið með sjálfstýringu og skipherrann fylgst með siglingunni og leið skipsins án þess að gera nokkrar athugasemdir við hana. Vitnið kveðst hafa verið við ratsjána, meðan hann var á verði, og fylgst með stefnu skipsins í henni. En þegar hann hafi þurft að víkja frá til athugunar á sjókortum, hafi skipherrann verið við ratsjána, þannig að stöðugt hafi einhver fylgst með ferð skipsins í henni. Siglt hafi verið á sama hraða allan tímann, sem vitnið var á verði. Um dýptarmælingar skýrir vitnið frá því, að í skipinu séu tveir dýptarmælir. Gefi annar merki með vísi, en hinn sé sjálfritandi. Þeir verði ekki báðir notaðir í senn, en vitnið kveðst hafa beitt þeim á víxl. Minnir vitnið, að dýptarmælirinn hafi verið stilltur á vísinn, þegar hann fór af verði. Þegar III. stýrimaður, Hermann Sigurðsson, tók við varðstöðu, kveðst vitnið hafa gefið honum upp stað skipsins og siglingaleið og vakið athygli hans á 7 metra grunninu, er þá var skammt suður af skipinu.

Hermann Sigurðsson, III. stýrimaður, skýrir svo frá varðstöðu sinni og siglingu skipsins, að hann hafi komið á stjórnspall klukkan 1800 og þá leyst II. stýrimann, Pálma Hlökkversson, af verði. Hann hafi sýnt sér stað skipsins og stefnu þess, sem hafi verið 157° réttvísandi, eða beint á Selsker. Hermann segir, að það hafi borið á góma milli þeirra, hvernig siglt yrði fram hjá Selskeri,

þ. e. hvort sigld yrði bein stefna eða boglína tekin fyrir skerið. Hafi skipherrann, ákærði, valið síðarnefnda kostinn, nokkru eftir að II. stýrimaður fór af verði, án þess að sérstakar umræður yrðu um það milli ákærða og vitnisins, og hann gefið sér þau fyrir-mæli um siglinguna að fara ekki nær Selskeri en 0,5 sm og ekki fjær en 0,7 sm með skerið á bakborða, þ. e. að sveigja vestur fyrir það.

Hermann kveðst að fyrirmælum skipherrans hafa athugað hina hreyfanlegu fjarlægðarhringi á ratsjánni, þ. e. borið saman fasta og færanlega fjarlægðarhringi hennar, og hafi þeir reynst réttir.

Um breytingar og leiðréttingar á stefnu skipsins hefur Hermann borið, að hann hafi fyrst tvisvar sinnum leiðrétt stefnuna, til þess að hún héldist á Selsker, og hafi hvor leiðréttingin numið um það bil $2-3^\circ$. Þessar breytingar gerði hann fyrst, þegar skipið var í um það bil 3 sm fjarlægð frá skerinu og svo þegar það var í um það bil 2,5 sm fjarlægð.

Í tilefni af umsögn Siglingamálastofnunarinnar hefur Hermann talið, að samkvæmt henni sé leið v/s Ægis talin liggja austar en verið hafi, og út af umsögn Jónasar Sigurðssonar skólastjóra segir Hermann, að það hafi verið ætlun ákærða að fara ekki yfir þær grynningar, sem orðið hefðu á leið v/s Ægis, ef valin hefði verið sú stefna og leið vestan við Selsker, sem merkt sé frá stað B á dskj. 45.

Hermann segir, að skipið hafi rásað mikið, en siglt var með sjálfstýringunni.

Þegar fjarlægðin til Selskers var 1.6 sm, kvaðst Hermann hafa breytt stefnu á sjálfstýringunni um 5° í stjórnbörða og nálægt 2 mínútum síðar hafi vitinn sést beint framundan. Hafi þeir ákærði og hann þá stafnsett vitann, þ. e. borið saman miðun á vitann og stefnulínu í ratsjá og hafi hún reynst rétt. Hann segir, að þegar stafnsett var, hafi skipið verið á bakborðsróli.

Þá segir Hermann, að enn hafi verið breytt um stefnu 5° á stjórnbörða, þegar fjarlægðin í Selsker hafi verið 1.1 sm. En þegar fjarlægðin til Selskers hafi verið komin í 0.8 sm, segist Hermann hafa byrjað að beygja og sett stýrið 20° í stjórnbörða samkvæmt stýrisvísi, sem sýnt hafi þá stýrisbreytingu. Jafnframt kveðst hann hafa fylgst með stefnubreytingunni í ratsjánni og hafi sér virst hún vera eðlileg. Hann hafi og í þann mund tekið sjálfstýringuna af og stýrt með handstýri sjálfstýringarinnar, þ. e. rafmagnsstýrinu. Hermann segir, að það hafi verið að fyrirlagi ákærða að breyta stefnu á þessum stað, þ. e. í 0.8 sm fjarlægð frá

Selskeri, en hins vegar hafi það verið eigin ákvörðun sín, hversu mikil beygjan var, þ. e. 20° .

Hermann kveðst, eins og áður er greint, hafa stillt hina færanlegu hringi ratsjárinnar á 0.5 og 0.7 sm og hafi það verið ætlan sín að halda skipinu í $0.5\text{--}0.7$ sm fjarlægð frá Selskeri. Hafi það gengið vel í fyrstu, en þó hafi skipið aðeins færst inn fyrir 0.5 sm mörkin að skerinu. Þá segist hann enn hafa haldið áfram að beygja og hafi stýrið legið í 20° á stjórnborða. Hann skýrir frá því, að það hafi verið nokkrum vandkvæðum bundið fyrir sig að þurfa bæði að stýra og gæta stefnu skipsins í ratsjánni.

Hermann hefur lýst veðri svo, að snjócoma muni hafa verið allan tímann, frá því að hann kom á vörð klukkan 1800, en ekki meiri en svo, að greina hafi mátt Selskersvita gegnum élin, og nógu bjart til þess að stafnsetja vitann, eins og áður er getið. En þegar skipið hafi verið í um það bil $0.5\text{--}0.8$ sm fjarlægð frá Selskeri, hafi skolið yfir blindbylur. Þar sem skipið leitaði inn fyrir 0.5 sm mörkin, eins og áður segir, kveðst Hermann enn hafa haldið stýrinu 20° í stjórnborða og hafi skerið að lokum verið komið 45° á bakborða eftir athugun hans í ratsjá, en fjarlægðin til skersins þá verið innan við 0.5 sm. Hann hafi þá ekki lengur fylgst með stýrisvísinum, heldur hafi athygli hans beinst að því að sjá vitann með berum augum. Gætti hann því hvorki að stefnu skipsins í áttavita né ratsjánni. Þegar svo allt í einu hafi sést til vitans, hafi hann verið því sem næst beint framundan, en þó frekar á bakborða. Er það ágiskun Hermanns, að á þriðja blossa, frá því hann sá vitann, hafi hann verið kominn aftan við þvert á bakborða, en vitinn leiftrar með 30 sekúndna millibili.

Hermann segir, að það muni hafa verið Pétur Lúðvíksson háseti, sem fyrstur tók eftir vitanum. Er það ágiskun Hermanns, að fjarlægðin til vitans hafi þá verið um það bil 0.2 sm, en erfitt sé þó, segir hann, að geta sér til um vegalengdina, þar sem það hafi aðeins verið leiftrið sem sást, en hvorki skerið né vitinn sjálfur.

Þegar vitaleiftrið sást í élinu, kveðst Hermann hafa verið með hönd á stýrisstönginni (rafmagnsstýrinu). Hafi það þá gerst í sama vetfangi, að skipherrann (ákærði), sem stóð við hlið hans, hafi gripið stýrisstöngina og lagt hart í stjórnborða. Þá hafi komið í ljós, að skipið lét ekki að stjórn, en hélt áfram að sveigja til bakborða. Hermann kveðst þá hafa rofið strauminn á fjarstýringuna, en það handtak hafi sett handstýrið í samband. Í sama bili muni skipherrann hafa kallað „að stýrinu“. Varð Hermann fyrri til en Pétur. Segist hann hafa gripið handstýrið og lagt því hart í stjórn-

borða, en stýrisvísir hafi ekki fylgt með. Hann segir, að ekki hafi verið þungt að snúa stýrishjólinu.

Hermann kveður, að bæði hann og ákærði hafi mjög fljótt áttað sig á því, að skipið lét ekki að stjórn. Hafi það bæði verið ljóst af hegðun skipsins sjálfs og svo af stýrisvísinum, en hann getur ekki gert sér grein fyrir því, hvenær stýrið varð óvirkt.

Hermann telur, að nærri samstundis því, að hann lagði handstýrinu eins mikið á stjórnborða og hann gat, hafi ákærði breytt skurði skráfunnar í aftur á bak. Telur hann, að ákærði hafi fyrst tekið stöngina í rykk í miðstillingu, en því næst hægt aftur á bak. Þegar stöngin hafi verið tekin alveg aftur og skipið snerist, hafi hann heyrt skruðning, sem gæti að hans áliti hafa orsakast af því, að stýrið hafi slegið yfir í bakborða, en svo þegar skurði skráfunnar var breytt, hafi það slegist yfir í stjórnborða. Er það álit Hermanns, að það stjórnþak ákærða að taka aftur á bak hafi orðið til þess, að skipið fór ekki beint upp á skerið, heldur meðfram því. Hann telur einnig, að ferð skipsins, er það tók niðri, eftir það, sem kalla mætti fyrsta högg, hafi eiginlega verið áfram og út á hlið. Ekki kveðst hann hafa orðið var við neinn hnykk, fyrr en eftir að hann var kominn að handstýrinu. Hermann segir og, að vél skipsins hafi verið stöðvuð, eftir að skipið hafði einu sinni tekið niðri, en man ekki, hvort það tók einu sinni eða tvisvar niðri eftir það.

Um ratsjána segir Hermann nánar, að búið hafi verið að stilla hana í 1.5 sm radíus, en vitinn og skerið hafi komið óglögg fram í elínu. Hafi það helst verið brimbrotið, sem sást vegna þess, að þurft hafi að beita ratsjártruflanadeyfinum. Segir hann, að ratsjárdeifirinn á ratsjá v/s Ægis hafi verið slæmur að því leyti, að ekki hafi verið nægilegt að beita honum einum, heldur hafi og þurft að minnka orkuna til að fá sem skýrasta mynd. En eigi að síður hafi vel mátt greina vitann eða skerið í ratsjánni.

Hermann segir, að ákærði hafi ekki vikið úr stjórnklefanum, eftir að hann kom á vörð klukkan 1800. Þá kveðst hann á siglingu skipsins hafa gefið ákærða upp breytingar á fjarlægðum til Sel-skers, fyrst með 0.5 sm millibili, en svo tíðar, og hafi ákærði verið við ratsjána í hvert sinn, er hann (Hermann) fór að athuga kortin.

Hermann segir það sitt álit, að öruggara hefði verið að hafa báðar vélar skipsins í gangi, og mundi skipið þá hafa látið betur að stjórn, enda sé hægt, að hans áliti, að stýra skipinu með báðum eðalvélunum með því að breyta skurði skráfanna.

Hann segir og, að eins og á stóð, hafi hann ekki talið sig hafa vald eða leyfi til að breyta hraða skipsins, en sér hefði liðið betur við ratsjána á siglingu þessari, ef annar maður hefði verið við stýrið. Hafi það hvarflað að sér að kalla hásetann að handstýrinu, eftir að rafmagnsstýringin hafði verið sett í samband, en hann hafi ekki talið sig hafa heimild til þess án leyfis ákærða og þá ekki heldur leitað leyfis hans. Hann segir, að það hafi ekki borið á góma milli hans og ákærða, hvort rétt væri að setja bakborðs-vélina í gang.

Í þinghaldi 19. janúar s.l. skýrði Hermann frá því, að skýrslu sína til skipherrans, dags. 20. desember 1971, hefði hann skrifað þann dag heima hjá sér eftir minni og þá ekki haft nein gögn við hendina. Séu fjarlægðir þær, sem þar greinir, settar eftir minni og geti þar einhverju skakkað til eða frá. Skýrði hann þá einnig frá því, að þegar hann nú athugaði þessa skýrslu sína og miðað væri við það, að búið væri að breyta stefnunni þrisvar sinnum um alls 9—11°, en vitinn samt framundan og frekar til bakborða, þá yrði það ekki samræmt því, að haldin stefna hefði verið 157°. Þetta útiloki þó ekki, að hans álit, að haldin stefna hafi verið 157°. Þá segir Hermann og í þessu þinghaldi, að ekki sé útilokað, að stafnsetning vitans hafi verið gerð, fyrr en greinir í frumskýrslu hans frá 20. desember 1971.

Í tilefni af uppdrætti þeim, sem ákærði hefur gert af leið v/s Ægis að Selskersvita (dskj. nr. 36), segist Hermann ekki geta gefið aðra skýringu á stefnu v/s Ægis milli punktanna F og G á nefndum uppdrætti en þá, að það hafi verið stýrið, sem annað hvort varð laust eða lagðist hart í bak, auk þess sem stjórnborðs-skrúfan, sem ein var í gangi, hafi orkað í þá átt að beina stefnu skipsins á bakborða.

Miðað við sama uppdrátt segir Hermann, að hann hafi ekki horft í ratsjána á leiðinni milli punktanna F og G, þ. e. þegar skipið var komið í minna en 0.5 sm frá Selskeri, vegna þess að þá hafi hann þurft að hafa hönd á rafmagnsstýrinu og verið bundinn við það, eins og aðstæður voru. Hins vegar segist hann hafa séð skerir í ratsjanni, þegar það var nálægt F punktinum, þ. e. í 0.5 sm fjarlægð frá skerinu, sem þá hafi verið 45° á bakborða, og hafi þá allt verið eðlilegt um siglinguna. Ekki segist Hermann vita til þess, að skipherrann hafi fylgst með ferð skipsins í ratsjanni á leið þess frá F til G á sama uppdrætti. Hermann segir, að svokallaður blossadýptarmælir, þ. e. neistadýptarmælir, hafi

verið í gangi. Honum sé komið fyrir í bakborðsframhorni stjórnklefars, en ekki segist Hermann hafa gefið honum neinar gætur. Annar dýptarmælir sé aftan við þilið við kortaborðið, en hann hafi ekki verið í gangi, enda geti báðir þessir dýptarmælar ekki verið í notkun samtímis.

Hermann segir, að ástæðan til þess, að stefna skipsins í gráðum, þ. e. eftir áttavita, var ekki skráð, eftir að hann tók við varðstöðu klukkan 1800, hafi verið sú, að skipherrann hafi gefið honum þau fyrirmæli að halda vissri fjarlægð frá Selskeri, meðan siglt væri fram hjá því, en ekki fara í beinni línu vestan við það. Hafi skipherrann ekki gefið sér neina ákveðna stefnu og hann þannig getað valið sér þá leið, sem hann taldi heppilegasta.

Ekki kveðst Hermann hafa veitt því athygli, áður en hann byrjaði að breyta stefnu 0.8 sm frá Selskeri, hve mikið stýrisvísirinn þyrfti að vera til stjórnborða, til að skipið héldi rétttri stefnu sinni, enda hefði stýrisvísirinn ekki verið kyrr, þar sem skipið „svansaði“ til og frá.

Fram er komið í málinu, að Hermann Sigurðsson, sem er fæddur 15. apríl 1948, byrjaði sem viðvaningur á v/s Ægi 17. september 1965. Því næst var hann háseti á því skipi og bátsmaður til septemberloka 1967. Hann fékk hið meira stýrimannsskírteini 30. nóvember 1971 og hafði þá verið háseti á ýmsum skipum milli þess, er hann sat í Stýrimannaskólanum. En III. stýrimaður á v/s Ægi hafði hann verið frá 3. desember 1971, þegar skipið tók niðri 14. sama mánaðar.

Pétur Lúðvíksson háseti kom á vakt klukkan 1800, og var hann á útsýnisverði. Segir Hermann Sigurðsson, að Pétur hafi staðið við gluggann bakborðsmeginn fremst í stjórnþalli og hafi hann, eins og áður er rakið, fyrstur komið auga á vitaljósið í bylnum.

Pétur skýrir svo frá, að hann hafi verið á útsýnisverði allan tímann, frá því hann kom á vörð klukkan 1800. Kveðst hann af sjálfsdáðum hafa tekið við varðstöðu af háseta þeim, er þá hafi verið á útsýnisverði, og hafi sá háseti gefið sér upp stefnu skipsins 157°. Hins vegar kveðst Pétur ekki hafa fylgst með breytingum þeim, sem gerðar voru á stefnu, eftir að hann kom á vörð, og hann hafi ekki litið á áttavita á siglingu þessari. Pétur segist ekki hafa fylgst með orðaskiptum ákærða og stýrimannsins um siglingaleið fram hjá Selskeri, enda hafi hann þá verið ókunnugur á þessum slóðum. Hann hafi þó vitað, að hér var um þrönga siglingaleið að ræða, og hafi skipherrann gefið sér sérstök fyrirmæli um það

að hafa gát á vitanum og láta sig vita um stöðu hans. Aftur á móti kveðst hann nú í haust (1972) hafa stundað sjó á Húnaflóa og þá kynnst Selskeri og umhverfi þess nánar.

Pétur segir, að eljagangur hafi verið umræddan dag. Hann kveðst hafa séð Selskersvita, er hann kom á vörð klukkan 1800, og hafi þá aðeins verið snjócoma, en nokkru síðar, um það bil 10 mínútum, hafi skollið á blindbylur og hafi hann ekki séð vitaljosið fyrr en eftir nokkra stund, rétt áður en skipið tók niðri, og hafi það þá virst fram undan skipinu, aðeins til bakborða. Pétur segist ekki hafa fylgst með athöfnum eða stjórn tökum ákærða eða Hermanns stýrimanns, en rétt í þessum svifum hafi skipið „hoppað“ þrisvar sinnum. Þegar við fyrsta „hoppið“ kveðst Pétur hafa farið að hliðarglugga bakborðsmegin, opnað hann og stungið höfðinu út um gluggann til að svipast um. Sá hann þá vitahúsið, stangirnar og stögin greinilega, eins og hann orðar það. Var skipið þá, að hans sögn, á fullri ferð áfram, en í þessum svifum, meðan Pétur er enn með höfuðið út um gluggann, kveður hann, að skipherrann hafi kallað „að handstýrinu“ og tekið aftur á bak og hafi skipið þá, en það hafi þá þegar verið nærri þvert af vitanum, snúist ennþá meira til stjórnborða.

Pétur kveðst oftast en einu sinni hafa heyrt stýrimanninn gefa ákærða upp fjarlægð til Selskers, er þeir voru komnir í námunda við það, en getur ekki nefnt neinar tölur í því sambandi. Hann kveðst ekki hafa heyrt stýrimann eða ákærða minnst á það, að stýrisvélin væri biluð. Pétur segist ekki hafa veitt því eftirtækt, að þeir ákærði og stýrimaðurinn stafnsettu vitann, en vegna veðurhljóðs og véla hafi þeir þurft að tala nokkuð hátt í stjórnklefanum til þess að heyra hver til annars. Pétur telur, að mikið hafi kveðið að öðru „hoppi“ skipsins. Hafi það þá lyfst upp að aftan, lagst mjög á bakborða og alla ferð tekið af því.

Í tilefni af dskj. nr. 36, sem lagt var fyrir Pétur, er hann kom fyrir Siglingadóm, tók hann fram, að stefnan að Selskeri hefði að hans áliti verið nálægt 157°. Að vísu hafi einhver breyting getað orðið á stefnunni. Hann hafi ekki orðið var við neina breytingu á vindstöðu, en eftir henni mundi hann hafa tekið og geti tilfinning hans fyrir vindstöðunni ekki samrýmst þeim sveig á stefnu skipsins frá F til skersins, sem fram komi á nefndu dómskjali.

Rétt þykir að geta þess, að skýrsla Pétur Lúðvíkssonar fyrir sjóréttinum, þegar sjópróf fóru fram, var stutt. Vegna fjarveru Péturs við sjóróðra úti á landi kom hann ekki fyrir Siglingadóm

fyrir en 29. desember s.l., er málið var að loknum munnlegum málflutningi tekið til rannsóknar að nýju.

Í tilefni af skýrslu Péturs hér fyrir dómi nefndan dag kom Hermann Sigurðsson enn fyrir dóm 16. janúar s.l. Voru honum þá sýndar ljósmyndir af Selskeri, og taldi hann, að v/s Ægir mundi nafa tekið niðri þar, sem skerið skagar lengst til vesturs.

Vegna framburðar Péturs sagði Hermann í þessu þinghaldi, að hann hefði ekki, er v/s Ægir tók niðri, séð vitann né þann umbúnað, sem á honum er, og dró í efa, að vitinn hefði sést, enda hefðu élin haldist, eftir að skipið tók niðri.

Þá sagði Hermann og, að þegar ákærði kallaði „að handstýrinu“, muni Pétur hafa staðið við hornluggann og ekki verið búinn að opna hliðargluggann. Ekki vildi hann þó fullyrða þetta, en minnti, að svona hefði það verið. Lýsti Hermann glugga þeim, er Pétur opnaði, svo, að hann sé festur með þeim hætti, að losa þurfi 4 eða 5 þvingur, til að hægt sé að renna rúðunni niður, og muni það taka nokkurn tíma að losa hana. Hermann sagði það þó rétt, að Pétur hefði opnað rúðuna og stungið höfðinu út, en taldi, að það hefði gerst, þegar vitinn var kominn þvert á bakborða. Hann vildi þó ekki fullyrða þetta og sagði, að verið gæti, að Pétur hafi opnað gluggann aðeins fyrir.

Í þessu þinghaldi endurtók Hermann fyrri framburð sinn, að ákærði hefði kallað „að handstýrinu“, áður en hann tók aftur á bak, og staðhæfði, að hann hefði ekki orðið var við neinn hnykk, fyrir en hann var kominn að handstýrinu.

Hermann kvaðst ekki hafa veitt athygli breyttri vindstöðu, rétt áður eða um leið og skipið tók niðri, en segir, að hægt hefði verið þaðan, sem hann stóð, að verða var breyttrar vindstöðu, ef gætur hefðu verið gefnar að því. Hefði mátt athuga vindstöðuna með því að horfa í bjarmann af siglingaljósinu í frammastrinu. Hann hafi hins vegar horft meira til bakborða, þar sem hann hafi átt von á vitanum í þeirri stefnu.

Þess skal getið, að Pétur Lúðvíksson fór út á land til sjóróðra að nýju eftir skamma dvöl í Reykjavík og áður en samprófun yrði komið við.

Ákærði, Gunnar Helgi Ólafsson, sem var í stjórnklefanum, þegar Hermann Sigurðsson kom á vörð klukkan 1800, og dvaldist þar áfram allan tímann, þar til skipið tók niðri, hefur skýrt svo frá afskiptum sínum af siglingu v/s Ægis í þetta sinn, að hann hafi eins og alltaf á grunnleiðum dregið stefnustrikið á vinnukortin, lesið sjálfur stefnuna og tekið fjarlægðir þvert á þá stefnu.

Hann hafi líka látið stýrimanninn taka stefnuna og þeir skipst á um að fylgjast með leið skipsins í ratsjónni.

Ákærði segir, að klukkan 1800, er III. stýrimaður hóf varðstöðu, hafi Selsker sést vel í ratsjónni og hafi það sést í meira en 9 sm fjarlægð. Hann kveðst nokkru síðar hafa athugað lausu fjarlægðarhringina og borið þá saman við hina föstu og hafi stýrimaður einnig framkvæmt slíka athugun. Hann kveðst og hafa bent stýrimanninum á að fylgjast vel með skerinu, þannig að það gæti ekki horfið með sjótruflanaeyði. Þá kveðst ákærði hafa stillt annan lausa fjarlægðarhringinn á 0.5 sm og sagt stýrimanni, að hann mætti alls ekki fara nær Selskeri en það. Hins vegar mætti hann ekki fara fjær en 0.7 sm vestan við skerið og sigla samkvæmt þessu í 0.6 sm fjarlægð frá því. Eftir að ljósin í Selskersvitanum sáust, hafi hann stafnsett vitann milli staða D og E á dskj. 36, er síðar getur, og prófað stefnislínu þannig, að hann hafi staðið við áttavitann og gefið merki, þegar ljósið á vitanum bar í mastrið. Hafi hann þannig tekið virkan þátt í stjórn skipsins alla leið frá Horni, er hann tók ákvörðun um siglingaleiðina. Hann segir, að siglt hafi verið með sjálfstýringu allan tímann, enda sé það yfirleitt gert, nema um mjög þröngar siglingaleiðir sé að ræða og í höfnum.

Ákærði heldur því fram, að skipið hafi ekki borið austur, a. m. k. ekki að ráði, í mesta lagi innan við 1/10 úr mílu. Hafi leiðréttingar þær, sem III. stýrimaður gerði á stefnu skipsins, er það var í um það bil 3 sm og svo 2 sm frá Selskeri verið eðlilegar, en skipið hafi leitað í bakborða, þar sem vindur stóð aftan við þvert á bakborða. Telur ákærði, að ef um meira frávik hefði verið að ræða, mundi hann hafa séð það miðað við fjarlægðina til Drangafjalls og 6 metra brotanna á bakborða (sbr. dskj. 36), er hafi sést mjög vel og auðgreind hafi verið frá öðrum brotum. Til skýringar á stefnu og siglingu v/s Ægis við Selsker hefur ákærði fært hana í sjókort, dskj. 36, eins og hann telur hana hafa verið. Kveðst hann þar styðjast við minni sitt með stuðningi af vinnukortum þeim, er lögð voru fram í málinu, svo hafi hann einnig stuðst við skýrslu Hermans Sigurðssonar. Í því sambandi hefur hann bent á, að enda þótt hann hafi gefið III. stýrimani þau fyrirmæli um siglingu fram hjá Selskeri að fara ekki nær en 0.5 og ekki fjær en 0.7 sm, hafi frávik frá þessum mörkum verið hættulaus, þar sem hér hafi verið um 0.6 sm breytt sund að ræða til öruggrar siglingar. Ákærði segir í skýrslu sinni, að um klukkan 1820 hafi ljósið á vitanum sést um það bil 5° á bakborða. Var skipið þá, að

hans álit, í 0.8 sm fjarlægð frá skerinu, staður E á nefndum uppdrætti hans. Stýrimaður hafi þá lagt stýrinu um 20° í stjórnbörða eftir stýrisvísi og jafnframt fylgst með stefnubreytingunni í ratsjánni. Í því sambandi kveðst ákærði ekki muna, hvort stýrimaðurinn hafi farið frá stýrinu til að líta í ratsjána eða aðeins snúið sér við til þess, en hjálmurinn hafi ekki verið yfir ratsjánni. Sjálfur kveðst ákærði hafa staðið við hliðina á stýrimanninum eða við hornið á stjórnbörðinu stjórnbörðsmegin. Hafi hann þaðan haft yfirsýn yfir stýrisvísinn og fylgst með siglingu skipsins bæði í áttavita og ratsjá og getað tekið í stýrið (rafmagnsstýrið) eða skiptistöngina, þaðan sem hann stóð.

Ákærði segir, að í þann mund, er stýrimaðurinn tók 20° stýrisbreytinguna, hafi skolið á mjög dimmt snjóél. Hann segir, að meðan á því stóð, hafi athygli hans aðallega beinst að því að svipast um eftir vitanum, en hann hafi ekki gefið gætur að ferð skipsins í ratsjánni. Þegar vitin sást aftur í élinu, staður G á dskj. 36, hafi hann verið nær beint framundan. Ákærði kveðst þá hafa gripið stýrissveifina (rafmagnsstýrið) og lagt hart í stjórnbörða. Hafi stýrisvísir, sem þá sýndi stýrið miðskips, ekkert breyst. Ekki kveðst ákærði geta fullyrt, hvað langur tími leið frá því, að hann lagði stýrinu hart í stjórnbörða og þar til hann áttaði sig á því, að skipið lét ekki að stjórn. Hann kveðst þá hafa gefið skipun: „Takið þið stýrið“ — „hart í stjórn“. Hafi stýrimaðurinn strax gert það og lagt því í stjórnbörða, en stýrisvísir hafi ekki breyst við það. Ákærði kveðst þá hafa sett á fulla ferð aftur á bak og hafi skipið þá snarsnúist yfir í stjórnbörða, þannig að hann hafi séð vitaljósið vel aftan við þverskipsstefnu bakborðsmegin, en mjög nærri. Giskar hann á 0.3 sm fjarlægð. Hann kveðst ekki hafa tekið skiptistöngina hart aftur af ótta við, að skrúfan biti ekki, en haldið áfram að taka hana aftur, þangað til skipið hafði snúist það mikið, að hann sá vitann á að giska $100-110^\circ$ á bakborða. Þá gaf ákærði slag áfram, þar sem hann óttaðist, að hann mundi setja afturstafn skipsins í skerið. En í því fannst honum skipið fá smáhogg, og nokkrum augnablikum síðar tók það harkalega niðri og virtist höggva tvisvar-þrisvar sinnum. Var skipið þá enn á ferð áfram. Fannst honum sem kjölurinn tæki fyrst niðri og hafi skipið þá oltið yfir á bakborðshlið, en því næst á hina hliðina undan vindinum. Leið ekki lengra á milli niðurtakanna en lyftingar á öldu. Þegar hér var komið, kveðst ákærði hafa stöðvað vélina með sérstökum neyðarrofa til þess að forða frá frekari skemmdum og kallað um talkerfi skipsins að loka öllum vatnsheldum hurðum.

Ákærði segir, að mikil alda og kröpp hafi verið við skerið vegna breytilegs dýpis og veðurs og því erfitt að átta sig á aðstæðum barna.

Ákærði kveðst ekki hafa tekið eftir því á siglingu skipsins frá F punktinum á dskj. nr. 36, að breytingar yrðu á vindi eða sjólagi, og ekki kveðst hann hafa orðið var við, að vindur og sjólag kæmi fram fyrir þvert, enda þótt stefna skipsins væri samkvæmt nefndum uppdrætti orðin sú, að vindur ætti að koma fram fyrir þvert. En hann kveðst mundu hafa veitt því eftirtekt, ef vindur hefði farið mikið fram fyrir þvert. Segir hann, að þegar hvasst sé, geti myndast þess konar vindsveipir, þegar bylur er, að erfitt sé að greina af stjórnpalli, hvernig vindur standi í það og það skiptið. Telur hann eðlilegt, að hvorki hann né Pétur og Hermann tækju eftir breyttri vindstöðu þrátt fyrir breytta stefnu til bakborða.

Um stefnu skipsins frá punktinum F á dskj 36 heldur hann því fram, að hún muni hafa verið mjög nálægt því, sem gert er ráð fyrir á nefndum uppdrætti. Heldur hann, að stýrið hafi þá verið komið miðskipa, en sveigjan geti hafa verið krappari eða víðari en dregið sé á kortið. Hann segir, að siglingastefnan samkvæmt áttavita hafi ekki verið tekin, þegar vitinn var samkvæmt dskj. 36 45° á bakborða, því 45° hornið hafi verið tekið í því skyni að leiðbeina sér, í hvaða átt hann ætti að horfa eftir vitaljósinu.

Í tilefni af þeim framburði Péturs Lúðvíkssonar, að skipið hafi tekið „hopp“, áður en ákærði tók aftur á bak, þá neitar hann því algerlega, að skipið hafi tekið neitt slíkt „hopp“, sem til niðurtöku geti talist, áður en skurði skrófu var breytt í aftur á bak. Skipið hafi fyrst tekið niðri eftir þá breytingu á skurði skrófunnar.

Ákærði segir, að Pétur hafi komið hlaupandi að stýrinu, þegar hann kallaði að því, en Hermann orðið fyrri til, enda hafi hann átt skemmri leið að fara. Hins vegar kveðst ákærði ekki geta sagt neitt um hreyfingar Péturs eða hegðan hans í þennan mund, t. d. hvort hann hafi opnað gluggann eða þá hvenær, hvort hann hafi stungið höfðinu út um gluggann eða yfirleitt hvernig staðið hafi á fyrir honum, þegar kallað var að stýrinu.

— O —

Svo sem áður greinir, festist skipið ekki á skerinu, en dreif undan veðrinu, sem var NA 7—9 vindstig, í SV átt frá skerinu,

og þegar það var í 0.7 sm fjarlægð í r/v 220°, gaf ákærði skipun um að láta akkeri falla.

Áður hefur verið greint frá því, að á siglingu þessari var aðeins notuð stjórnborðsvél skipsins, og ástæðum fyrir því.

Samkvæmt skýrslu ákærða var stjórnborðsvélin „keyrð fulla ferð, með 14—141/2 sm ferð“. Segir hann, að siglt hefði verið með meiri ferð, ef báðar aðalvélar hefðu verið í lagi. Full ferð vélarinnar muni vera 400 snúningar, en í þetta sinn hafi hraðinn verið 350 snúningar, sem sé það venjulega, enda sé ásráfallinn gerður fyrir 350 snúninga.

Ákærði segir, að tvennt hafi valdið því, að ekki var dregið úr siglingahraða við Selsker. Í fyrsta lagi það, að á tveggja skrúfu skipum hafi skrúfuvatnið ekki í sama mæli áhrif á stýrisfjöðrina og á einnar skrúfu skipum. Hér hafi stjórnborðsskrúfan ein verið notuð, sem valdi því, að skipið leiti meira til bakborða. Vindur hafi staðið á skipið á aftanverða bakborðshlið þess, en þá láti skip einna verst að stjórn. Þess vegna hafi hraðinn þurft að vera meiri, því að við slíkar aðstæður hafi hann mest áhrif á stýrishæfnina.

Í öðru lagi segist ákærði ekki mundu hafa falið öðrum að vera við stjórn, ef draga ætti úr hraða við þessar aðstæður. Hann mundi sjálfur hafa tekið stjórnina og farið hægt í það að draga úr ferð, þar sem ella hefði getað verið hætta á því, að hann missti um tíma stjórn á skipinu. Af þessum ástæðum hefði það dregið úr öryggi að hægja ferð skipsins. Ákærði segir, að stjórn skipsins hafi verið erfiðari fyrir þá sök, að stjórnborðsvélin var ein í gangi, því bæði hafi skipið verið almennt stirðara í stjórn og auk þess hafi áhrifa veðursins einnig gætt að þessu leyti. Þannig sé stjórn skipsins með eina vél í gangi, t. d. á „lensi“, erfið, ef hraðinn fari undir 12 mílur og því erfiðari sem hraðinn minnki. Ákærði kveðst ekki með neinni vissu geta um það sagt, hvort það hefði einhverju breytt, þótt báðar aðalvélar hefðu verið í gangi, en skipið eigi þó að geta komist allra ferða sinna með því að nota báðar vélar, þótt stýri sé óvirk, ef það sé laust eða í miðstillingu.

Það er skoðun ákærða, að ekki sé eins öruggt að sigla með annarri vél af tveimur, ef báðar séu í lagi. En sé önnur í ólagi velji hann þann kostinn að nota aðeins þá heilu. Það hefði að vísu, að sögn ákærða, verið mögulegt að sigla með báðar vélar í gangi fram hjá Selskeri, en hins vegar hefði það, að hans áliti, getað valdið stórskemmdum að beita bakborðsvélinni.

Ákærði segir, að ástæðan til þess, að sjálfritandi dýptarmælir-

inn var ekki notaður á siglingunni að Selskeri, hafi verið sú, að neistamælirinn liggi vel við notkun og sé reyndar alltaf notaður. Sjálfritandi dýptarmælirinn sé þá helst notaður, þegar athuga þurfi sérstaklega dýpi á einhverjum stað og varðskipsmenn vilji hafa í sínum fótum sérstaka vitneskju um það.

Ekki kveðst ákærði geta gert sér neina grein fyrir því, hvers vegna stýrið varð óvirkt, en slíkt tilvik hafi einu sinni komið fyrir sig á varðskipinu Óðni, en þá hafi verið um handstýringuna að ræða.

Það er mat ákærða, að miðað við aðstæður hafi verið nægilegt öryggi í því að haga stjórn skipsins eins og gert var í þetta sinn.

IV.

Skemmdir á bol og stýri v/s Ægis og skýrslur skipverja um breytingar á skurði skúfu og niðurtöku skipsins.

Skemmdum á v/s Ægi vegna niðurtökunnar við Selsker er lýst svo samkvæmt skýrslu II. stýrimanns, Pálma Hlökkverssonar:

Rífa undir smurolíuhylki, 5 metra löng, og auk þess rifur undir ljósavél og í skuthylki, allar við kjölinn.

Kjölorinn víða snúinn til stjórnborða og brotinn um það bil frá bandi 47 og aftur úr.

Veltikjölor hefur rifnað og bognað um þrjá faðma framan sjóinntaka bakborðsaðalvélar. Um það bil einn faðmur rifinn frá og boginn inn undir botninn. Þar er dæld í skrokkinn.

Neðan á miðju stýrisblaðinu stjórnborðsmegin á um hálfis meters kafla hefur málning skrapast af og stálið skaddast lítils háttar.

Skúrfurnar virtust óskemmdar.

Guðmundur Björnsson verkfræðingur hefur gert álitsgerð um orsakir brots á stýrisvél v/s Ægis 14. desember 1971. Er álitsgerðin dags. 4. apríl f. á. og hljóðar svo:

„Hinn 6. janúar 1972 óskaði Pétur Sigurðsson, forstjóri, eftir athugunum undirritaðs á orsökum brots stýrisvélar m/s Ægis. Hafði skipið verið á siglingu skammt undan Galtarvita á Vestfjörðum fyrrnefndan dag. Er breyta skyldi stefnu skipsins, lét stýri þess skyndilega ekki að stjórn með þeim afleiðingum, að skipið tók niðri og skemmdist verulega.

Undirritaður ræddi við forstjóra og starfsmenn Landhelgisgæslunnar hinn 7. jan. 1972. Látin voru þá í té nauðsynleg gögn um stýrisvél skipsins ásamt ljósmyndum af skemmdum og öðrum ummerkjum varðandi stýri og stýrisvél. Þann dag fór undirritaður

ennfremur á vettvang, en skipið var þá statt í dráttarbraut Slippfélagsins í Reykjavík. Voru skemmdir og áverkar kannaðir af undirrituðum við það tækifæri.

Hinn 18. febrúar skoðaði undirritaður ennfremur stýrisblað, stýrisás og legur stýrisáss, en þessir hlutir voru þá staddir á verkstaðum Vélsmiðjunnar Héðins h/f til skoðunar og viðgerðar.

Ekki verður fjallað nánar um athuganir undirritaðs í smáatriðum, en niðurstöður þeirra eru eftirfarandi.

1. Brotsár í stýrispinna eru ný og engin merki um efnisgalla. Ekki hefur verið um þreytubrot að ræða. Gerð brots og staðsetning bera með sér, að stýrispinni hefur orðið fyrir einu brotátaki. Óhugsandi er, að umrætt brot hafi getað orðið með öðrum hætti en þeim, að skyndilegt átak hafi komið á stýrisblað skipsins.
2. Mjög greinilegur áverki er á stýrisblaði skipsins. Stafar hann af höggi, sem stýrisblaðið hefur orðið fyrir á þeim sama stað. Högg eða skyndilegt átak á þennan stað stýrisblaðsins hefur getað valdið umræddu broti stýrispinna, sbr. lið 1. Áverki á stýrisblað gefur til kynna, að högg eða átak hafi verið nægilega mikið til að valda broti stýrispinna.
3. Áverki á stýrisblað sýnir, að stýrisblað hefur verið á hreyfingu fram á við og niður, er það varð fyrir höggi.
4. Mikill yfirbrýstingur hefur myndast í vökvaleiðslum við stýrisvél, og hefur hann valdið þenslu eirröra (við hné, en þar hafa rör verið afglóðuð við lagningu þeirra, og hefur efnisstyrkur þess vegna verið minnstur þar.) Slíkur yfirbrýstingur í umræddum rörum er óhugsandi að orðið hafi með öðrum hætti en þeim, að stýrisblað skipsins hafi orðið fyrir skyndilegu og miklu átaki á svipuðum eða sama stað, og áverkinn á því er.

Hér fyrir dómi hefur Guðmundur staðfest þessa skýrslu sína. Hann segir, að athugun sín hafi aðeins beinst að hugsanlegum orsökum brots á stýrisvél og verði ekki af álitsgerð sinni dregin sú ályktun, að ekki hafi verið um stýrisbilun að ræða, áður en skipið tók niðri. Álitsgerð sín fjalli aðeins um hugsanlegar orsakir brotsins, en ekki að neinu leyti um hugsanlegar bilanir á stýrisvél. Hann kveður, að ekki verði fullyrt við skoðun á stýrisblaðinu, hvað valdið hafi áverkanum á því, hvort það hafi verið botnfastur klettur eða botnfast flak eða t. d. rekald, það gæti m. a. farið eftir stærð þess. Hins vegar sé óhugsandi, að áverkinn hafi getað hlotist af snertingu við timbur. Guðmundur bendir á, að við það högg,

sem varð, hafi stýrisvél látið undan, þannig að tiltekinn hluti hennar hafi brotnað, og telur hann líklegt, að slíkt högg geri ekki vart við sig á sambærilegan hátt við það, að fastur hluti skips, kjölur eða síða, verði fyrir höggi. Treystir hann sér ekki til þess að fullyrða neitt um það, hvort skipverjar hefðu átt að verða varir við högg, sem veitti stýrisblaði áverka, jafnan þeim, sem hér var um að ræða.

Í tilefni af þeirri skýrslu ákærða og III. stýrimanns, að stýrið hafi verið óvirkt, áður en skipið tók niðri, segir Guðmundur, að vökvakerfi sem það, er hér um ræðir, séu viðkvæm fyrir óhreinindum inni í kerfinu eða lofti. En nú eftir á sé ógerlegt að fá nokkra vissu um það, hvernig þessu var farið, þegar atburðurinn átti sér stað. Guðmundur kveðst ekki hafa kannað, hve mikið átak þurfi til að brjóta stýrisvélinu, enda sé vandkvæðum bundið að fá niðurstöðu um það. Hins vegar sé stærð og staður áverka þess, er hér átti sér stað, fullnægjandi skýring á broti stýrisvélarinnar.

Guðmundur skýrir svo frá, að einhver skoðun muni hafa farið fram á stýrisbúnaði og prófun á vökvakerfi stýrisvélarinnar, áður en til hans kasta kom um álitsgerð. Hyggur hann, að sú prófun muni hafa verið framkvæmd af fulltrúa framleiðanda stýrisvélarinnar.

Eigi hafa fengist neinar upplýsingar um könnun þessa eða árangur hennar.

Leitast hefur verið við að kanna, hvort skipverjar yrðu þess varir, að skipið fengi högg eða viðkomu, áður en vart varð stýrisbilunar þeirrar, er þeir ákærði og Hermann Sigurðsson stýrimaður telja, að orðið hafi, áður en skurði skrófu var breytt í aftur á bak.

Lárus Magnússon, I. vélstjóri, segist hafa verið staddur í mat-sal skipsins ásamt öðrum skipverjum, þegar skipið tók niðri. Þeir hafi í fyrstu aðeins fundið eins og fyrir einhverjum skruðningi og þá litið hver á annan eins og í spurnartón, hvað væri um að vera. En er skipið tók svo niðri aftur, hafi þeim orðið ljóst, að eitthvað var á seyði, og þá spröttið upp til sinna verka. Lárus segist ekki hafa veitt því athygli, að skurði skrófunnar væri breytt, og hann hafi ekki heldur tekið sérstaklega eftir öðrum hreyfingum skipsins og ekki orðið var við neitt óeðlilegt, áður en skipið tók niðri.

Pálmi Hlöðversson, II. stýrimaður, fór að verði klukkan 1800. Hélt hann þá til borðsalarins og var þar, þangað til skipið tók niðri. Hann segist hafa orðið var við breytingu á hljóði vélarinn-

ar, rétt áður en skipið tók niðri. Gerði hann ráð fyrir því, að verið væri að breyta skurði á skrófu í því skyni að hægja á ferð skipsins, áður en bakborðsvélin væri sett í gang, en hann kveðst hafa búist við, að svo yrði gert, skömmu áður en komið væri til Norðurfjarðar til þess að taka sjúklinginn. Pálmi kveðst ekki geta sagt neitt ákveðið um það, hve langur tími leið, frá því að hann tók eftir álagsbreytingunni á vélina og þar til skipið tók niðri, giskar á 2 mínútur. Segir hann, að þegar álagsbreytingin varð, hafi þeir, sem þarna voru, haft orð á því, að nú væri líklega verið að setja bakborðsvélina í gang, vegna þess að farið væri að styttest til Norðurfjarðar, en rétt í því hafi höggið komið. Hann hafi þá strax farið upp í stjórnklefann. Hafi þá skipið verið laust.

Þór Vignir Steingrímsson, II. vélstjóri, kveðst hafa verið í borðsal skipsins, þegar það tók niðri. Hann segist ekki hafa heyrt eða orðið var við neitt óvenjulegt, áður en skipið tók niðri, og ekki veitt gangbreytingu vélar athygli að öðru leyti en því, að breytingar hafi orðið á ljósum, þannig að þau urðu bjartari. Hann getur ekki gert sér grein fyrir því, hve langur tími leið, frá því er nefnd breyting varð á ljósunum og þar til skipið tók niðri, en telur þó, að ekki verði sagt, að þetta hafi gerst í sömu andrá. Þór kveðst ekki hafa gert sér grein fyrir því, hvað á seyði væri, er hann varð var við fyrsta höggið, datt í hug, að skipið hefði rekist á rekadrumb. En þegar næsta högg kom, þóttist hann vita, að eitthvað sérstakt mundi vera á seyði, og hljóp rակleitt til stjórnklefans. Hann telur, að gangbreytinga verði lítið vart í borðsal skipsins.

Ingólfur Kristmundsson, III. vélstjóri, var einnig staddur í borðsal v/s Ægis, er skipið tók niðri. Það fyrsta, sem hann veitti athygli í því sambandi, var, að hann heyrði einhvern skruðning og datt honum þá fyrst í hug, að skipið kynni að hafa rekist á eða komið við annað skip, en hann minnst þess ekki að hafa orðið var við breytingar á ljósum eða gangi vélar. En andartaki eftir fyrsta skruðninginn hafi komið annar. Kveðst Ingólfur þá hafa gert sér ljóst, að eitthvað væri á seyði, og farið á sama stað í vélarrúmið.

Sigurður Kristinn Sigurðsson, IV. vélstjóri, var staddur í stjórnklefa vélanna aftur í skipinu yfir vélarrúminu, þegar skipið tók niðri. Virtist honum það gerast í sama mund, að breytingar urðu á ljósum og skipið tók niðri, en fyrr varð hann ekki var við neitt óeðlilegt. Hann veitti ekki athygli gangbreytingu vélar, áður en

skipið tók niðri, og minnst þess ekki að hafa orðið þess var í þessum stjórnklefa, þótt breytt sé skurði skráfunnar, en hins vegar komi það fram á mælum, sem þar séu. Hann telur þó, að gangbreyting, sem hlustað væri sérstaklega eftir, mundi heyrast.

V.

Athugun á siglingaleið v/s Ægis eftir klukkan 1800 og fleiri rannsóknaratriði.

Samkvæmt 41. gr. laga nr. 52/1970 leitaði saksóknari ríkisins umsagnar siglingamálastjóra um mál þetta, áður en saksóknari var ákveðin. Í umsögn siglingamálastjóra segir m. a., að sjá megi, „að skipið hafi sífellt borið austur á siglingu þess frá því kl. 1800“, og samkvæmt uppdætti (dskj. nr. 6), er fylgdi umsögn hans, hefur stefna skipsins, að hans álit, verið 218° og vitinn (skerið) í um það bil 173° , þegar skipið samkvæmt framburði III. stýrimanns var komið aðeins inn fyrir 0.5 sm fjarlægðarhringinn í ratsjánni og vitinn 45° á bakborða. Bæði ákærði og III. stýrimaður, Hermann Sigurðsson, hafa gagnrýnt þessa niðurstöðu siglingamálastjóra og telja, að hann setji skipið of austarlega. Hefur ákærði sjálfur af þessu efni gert uppdrátt af siglingaleið v/s Ægis, frá því er skipið var í 3 sm fjarlægð frá vitanum (dskj. nr. 36), sem áður hefur verið vísað til.

Að tilhlutan dómsins kom málið aftur til umsagnar siglingamálastjóra. Í framhaldsumsögn hans, dags. 31. júlí s.l., segir m. a.:

„Uppdráttur minn, sem fylgir dskj. 6, byggist á upplýsingum, sem fyrir liggja um stefnubreytingu frá kl. 1800—1820 og tilsvareandi fjarlægðum skipsins frá skerinu. Kl. 1800 er stefnan á skerið 157° rv. og fjarl. 5 sm. Þegar fjarl. er u. þ. b. 3 sm, er breytt um $2-3^\circ$. Þegar fjarl. er u. þ. b. 2,5 sm, er breytt um $2-3^\circ$. Þegar fjarl. er 1,6 sm, er breytt um 5° . Þegar fjarl. er 1,1 sm, er breytt um 5° , vitinn beint framundan. Samtals er þetta breyting um $14-16^\circ$.

Eftir að fjarlægð er orðin 0,8 sm frá skerinu, er mér ógerlegt að fylgjast með áframhaldandi siglingu skipsins að öðru leyti en því, að stefna þess hefur verið um 218° , þegar vitinn sást 45° á bb., en ekki verður ráðið, hver fjarlægðin frá skerinu var þá, nema það, að hún var minni en 0,5 sm.“

Að fengnum þessum gögnum óskaði dómurinn þess við Jónas Sigurðsson, skólastjóra Stýrimannaskólans, að hann, samkvæmt gögnum málsins, setti út í sjóuppdrátt siglingu v/s Ægis frá klukkan 1800 og þar til það tók niðri og léti jafnframt í té álitserð um

það, hvort stefnuréttingar þær, sem gerðar voru á þessari leið, hefðu verið eðlilegar eða gerðar á réttum tíma miðað við aðstæður.

Í álitserð skólastjórans, dags. 28. ágúst s.l., segir svo:

„Útsetningar:

Í meðfylgjandi sjókort nr. 64 hef ég sett út umrædda siglingu samkvæmt útdrætti úr leiðarbók v/s Ægis og framburði III. stýrimanns í skýrslu til skipherrans, dags. 20/12 '71. Þá hef ég einnig sett út siglinguna í meðfylgjandi bráðabyrgðakort íslensku sjómælinganna, sem er í stærri mælikvarða en sjókort nr. 64. Merkingar staðanna eru þær sömu í báðum kortunum.

Samkvæmt leiðarbókinni var staður skipsins kl. 1800 í 5,0 sml. fjarlægð frá Selskeri og í 3,5 sml. fjarlægð frá Drangaskörðum. Kl. 1820 sást Selsker u. þ. b. 5° um bakb., og var stýrinu þá lagt u. þ. b. 20° í stb., síðan gerir dimmt él. Nokkru síðar sést vitinn því nær beint framundan, og var stýrið þá sett hart í stb. Skipið lét ekki að stjórn og virtist fremur síga í bb. Þá var bakkað á fulla ferð til að snúa skipinu í stb., og snerist skipið, svo vitinn var aftan við þverskipsstefnu. Kl. 1823 tekur skipið niðri.

Samkvæmt skýrslu III. stýrimanns var stefnan frá stað kl. 1800 157° rv., eða beint á Selsker. Stefnan frá stað kl. 1800 beint á Selsker er í kortinu um 155°, en þar sem stýrimaðurinn miðar breytingar sínar á stefnunni eftir kl. 1800 við 157°, hef ég miðað við þá stefnu í útsetningunum.

Fyrsta breyting á stefnunni eftir kl. 1800 er í 3ja sml. fjarlægð frá skerinu, 2—3° í stb., á stað A í kortinu. Önnur breyting í 2.5 sml. fjarl. 2—3° í stb., á stað B. Þriðja breytingin í 1,6 sml. fjarl., 5° í stb., á stað C. Þá er stefnan orðin 167°. 2 mín. seinna sést vitinn beint í 1,1 sml. fjarl. á stað D. Á stað D er stefnu enn breytt 5° í stb. eða 172°. Þegar fjarl. er 0,8 sml. á stað E, sem mun vera um kl. 1820, er stýrið sett 20° í stb., og stefnan samkv. því verður þá 192°.

Þá segir III. stýrimaður við framhaldsrannsókn málsins, að eftir að stýrinu var lagt 20° í stb. í 0,8 sml. fjarl. frá skerinu, hafi skeristöð lokum verið komið 45° á bakb., eftir athugun á radar, og hafi þá fjarl. verið orðin tæpl. 0,5 sml., staður F. Staður F virðist koma nokkuð vel heim við stefnuna frá stað E. Þegar skipið færðist inn fyrir 0,5 sml. hringinn, kveðst stýrimaðurinn hafa haldið áfram að beygja, en ekki fylgst með stýrisvísinum.

Þetta virðist vera síðasta athugunin í radarnum, því eftir það beinist athygli beggja yfirmanna að því að sjá vitann með berum augum í stað þess að fylgjast með siglingunni í radarnum.

Þegar vitinn loks sést með berum augum, er hann bent framundan og skipið komið mjög nálægt.

Eftir að skipið var í stað F, virðist erfitt að gera sér grein fyrir, hvernig sigling þess hefur verið. Hafa ber í huga, að frá því skipið var í um 0,5 sml. fjarl. og þar til það tekur niðri, líður mjög stuttur tími (um 2 mín.). Helst virðist sem stefnan hafi verið að breytast smám saman til bakb. einhverra orsaka vegna, því, ef stefnan hefði verið 192° , þegar vitinn sást með berum augum beint framundan í 0,2—0,3 sml. fjarl. eftir ágiskun yfirmanna, hefði skipið átt að vera norðan við skerið, sem ekki fær staðist miðað við rek skipsins frá strandstaðnum, þar til akkeri var látið falla.

Upplýsingar um stefnuna, þegar vitinn sást aftur, er ekki að finna í málsskjölunum, og stýrimaðurinn skýrir svo frá við framhaldsrannsókn, að hann hafi ekki gefið fullar gætur að stefnu skipsins í radarnum né heldur samkvæmt áttavitanum, meðan bylurinn var.

Stefnuréttingar:

Eins og sést af útsetningunum hefur skipið greinilega borið til bakborða á siglingunni frá kl. 1800. Þær stefnuréttingar, sem gerðar voru, áður en skipið er komið á stað E, virðast fyrst og fremst gerðar til þess að halda stefnunni á vitann. Verður ekki annað séð en að stefnu á vitann hafi verið haldið of lengi.

Ég tel, að eðlilegast hefði verið að setja stefnu frá stað B 0,6 sml. frá skerinu. Fylgjast síðan með siglingunni í radarnum og kortinu og breyta stefnu eftir því, sem tilefni gafst. Stefnan frá B 0,6 sml. frá skerinu er dregin í kortin og mælist 185° rv.

Þá verður og að telja, að þegar farið var að breyta stefnu að ráði í E (20° til stb.), hafi sú stefnubreyting verið allt of lítil. Sú stefna liggur 0,3—0,4 sml. frá skerinu, og auk þess mátti gera ráð fyrir, miðað við það, sem á undan var gengið, að skipið leitaði til bakb. og þar með nær skerinu. Þá álit ég, að þegar skipið var komið inn fyrir 0,5 sml. hringinn, hefði athyglin fyrst og fremst átt að beinast að radarnum eins og skyggni var háttað.“

Vegna ítarlegri upplýsinga, er fram komu við rannsókn málsins, eftir að Jónas Sigurðsson skólastjóri samdi framanritaða álitsgerð, tók hann hana til endurskoðunar og gerði eftirfarandi framhaldsálitsgerð dags. 15. janúar þ. á.

„Í útsetningum og álitsgerð í máli þessu, dags. 28. ág. s.l., gerði ég ráð fyrir 20° stefnubreytingu frá stað E, 0,8 sml. frá Selskeri, og dró samkv. því stefnu frá stað E í 192° .

Við framhaldsrannsókn málsins h. 7. nóv. s.l. taka skipherra

og III. stýrimaður fram, að 20° breytingin hafi verið 20° breyting samkv. stýrisvísi, en ekki 20° stefnubreyting. Stefnan, sem dregin er frá stað E í 192°, er því á misskilningi byggð.

Þá tekur III. stýrimaður ennfremur fram, að siglingin vestan skersins hafi ekki verið hugsuð sem bein lína, heldur hafi ætlunin með því að leggja stýrið 20° í stb. verið sú að sigla í sveig þannig, að fjarlægðin í skerið yrði ekki minni en 0,5 og ekki meiri en 0,7 sml.

Í fyrri framburði sínum sagði stýrimaðurinn, að eftir að stýrinu var lagt 20° í stb. í 0,8 sml. fjarlægð, hafi skerið að lokum verið komið 45° um bakb. eftir athugun á radar og hafi þá fjarl. verið orðin tæpl. 0,5 sml. Þar sem ekki er gefin upp nein stefna, þegar vitinn var 45° um bakb, er ekki hægt að setja þann stað út (stað F, sem í útsetningum mínum var miðaður við, að skerið hafi verið 45° um bakb. á stefnu 192°).

Að því er varðar siglinguna frá E að öðru leyti, verður ekki séð annað en að breytingin á stýri, 20° í stb., hafi verið of lítil og að skipið hafi stöðugt borið nær skerinu, þar sem það er komið inn fyrir 0,5 sml. fjarlægðarhringinn, þegar vitinn er aðeins 45° um bakb., í stað þess, að þá átti hann að vera orðinn þvert, því ekki átti að fara nær en 0,5 sml. Þegar svo var komið, var full ástæða til að beygja enn meir til stb. og fylgjast vel með fjarlægðinni í radarnum.

Hvað snertir framburð III. stýrimanns við framhaldsrannsókn h. 7/11 '72 um siglingaleið frá stað B á dskj. nr. 45, vil ég geta þessa:

Stýrimaðurinn tekur fram, að það hafi einmitt verið ætlun skipherra að fara ekki yfir þær grynningar, sem hefðu orðið á þeirri leið.

Ég fæ ekki séð, að sú leið liggi yfir neinar grynningar, og vísa til útsetningarinnar á dskj. nr. 45. Að sjálfsögðu hefði átt að fylgjast með þeirri siglingu í radarnum og gera nauðsynlegar breytingar á stefnu, ef tilefni gafst, eins og líka er tekið fram í fyrri álitserð.

Þriðjudaginn 31. október s.l. fór Siglingadómur í siglingu með v/s Ægi, og voru þá gerðar eftirfarandi athuganir:

1. Siglt var að ljósdufli nr. 6 í Faxaflóa. Við allar athuganir var eingöngu stjórnbörðsvél skipsins notuð og sjálfstýringin höfð á. Athuguð var stýring skipsins, og er ljósdufl no. 6 var framundan í 0.8 sm fjarlægð, var stýri skipsins sett 20° í stjórnbörða eftir stýrisvísi. Gerði Hermann Sigurðsson stýrimaður það með raf-

magnshandstýri. Vindur var SV 3 og sjór 1—2. Hraði skipsins var 14.5 sm/klst með 350 sn/mín.

Athuganir þessar leiddu í ljós, að á beinni siglingu þurfti stýrið að liggja 6° í stjórnborða til að vinna á móti vélinni. Er stýri skipsins var sett 20° í stjórnborða í 0.8 sm fjarlægð frá duflinu, var duflið $6\text{—}7^\circ$ á bakborða og skipið í stjórnborðsróli. Fylgst var með duflinu í ratsjá skipsins, og mældist fjarlægðin í það 0.5 sm, er það var 90° um bakborða. Hagað var siglingu að duflinu á þann veg, að vindur var á bakborðsafturhorn skipsins.

2. Siglt var með fullri ferð áfram og síðan skurði skráfunnar breytt í fullan skurð aftur á bak. Um leið var kannað, hvort vart yrði gangbreytingarinnar í borðsal yfirmanna og stjórnklefa vélarúms.

3. Siglt var aftur að ljósdufli no 6 og þá á móti vindi með sama hraða. Er duflið var í 0.8 sm fjarlægð, var stýrið sett 20° í stjórnborða eftir stýrisvísi. Stöðugt var fylgst með duflinu í ratsjá skipsins, og er það (duflið) var 90° um bakborða, var það nú í 0.55 sm fjarlægð.

4. Siglt var með 8.0 sm/klst undan vindi og stýri skipsins sett hart í stjórnborða. Tók það 2.5 mínútur að snúa skipinu 90° .

5. Þegar siglt var inn í Reykjavíkurböfn, kom í ljós, að ratsjá skipsins sýndi hafnargarðanna rétt við skipshliðina.

Samkvæmt vætti Pálma Hlöðverssonar, II. stýrimanns, var staðarákvörðun sú, sem fram fór, eftir að skipið tók niðri, er það var í r/v 221° og 0.7 sm fjarlægð frá Selskeri, gerð með ratsjarmælingum. Var þá miðað við fjarlægðir til fleiri staða, þ. á m. Selskers, sem sást í ratsjanni. Hann vill ekki fullyrði, að Selsker hafi komið fram á 1.5 sm skalanum, en fjarlægðin í Selsker hafi verið tekin á lægsta, $\frac{3}{4}$ sm skalanum, og hafi Selsker þá komið vel fram við sérstaka athugun, sem Pálmi kveðst þá hafa gert.

VI.

Mál þetta var samkvæmt 242. gr. siglingalaga nr. 66/1963 sent samgöngumálaráðuneytinu til umsagnar og jafnframt dómsmálaráðuneytinu í samræmi við 21. gr. laga nr. 82/1961. Báðir þessir umsagnaraðiljar töldu rétt, að málið yrði borið undir dómstóla.

Samkvæmt skrá um íslensk skip er v/s Ægir 927 rúmlestir.

Vátryggingarverð hans var:

Húftryggingarverð £ 620.000.

Hagsmunatrygging £ 155.000.

Samkvæmt upplýsingum Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum

nemur kostnaður vegna tjóns þess, er varð á v/s Ægi, alls tæpum 28 millj. króna. Þar af eru um tvær milljónir króna kostnaður vegna viðgerðar á bol skipsins. En vegna þess að vélarrúm skipsins fylltust af sjó, urðu miklar skemmdir á vélum og rafkerfi. Þá varð kostnaður vegna björgunar rúmlega 10 milljónir króna.

VII.

Um ákæruatriðin.

1) Í leiðsögubók fyrir sjómenn við Ísland, útgefinni af vita- og hafnarmálaskrifstofunni árið 1950, er þess meðal annars getið um siglingaleiðir um Húnaflóa, að boðar og grunn ná langt frá landi, og dæmi tekin af Óðinsboða og Eiríksgrunni. Segir þar, að algengasta leiðin sé fyrir utan (austan) þessi grunn, en í björtu veðri sé einnig greið leið fyrir innan (vestan) þau. Þá segir þar enn fremur, að siglingaleiðin fyrir utan Óðinsboða sé öruggasta leiðin fyrir hafskip, og þó sérstaklega í dimmviðri. Leiðin sé þó varasöm vegna þess, að suður með grunninu sé oft mjög harður innstraumur, og geti skip því lent sunnar en þau ætla.

Eftir að þessi lýsing var gerð, hefur siglingatækni tekið miklum stakkaskiptum og þá ekki síst, er upp var tekin notkun ratsjárinnar. Er nú hægt að velja siglingaleiðir með meira öryggi og meiri nákvæmni en áður var og sigla þröngar og varasamar leiðir þrátt fyrir dimmviðri og erfiðar aðstæður. Og t. d. mun leiðin vestan Selskers vera orðin mun tíðfarnari nú en var í þann mund, er nefnd leiðsögubók kom út árið 1950.

Þegar ákærði ákvað að sigla innri leiðina, var veðurútlit að vísu ekki gott, er spáð var norðaustan snjókomu og hvassviðri með nóttunni, enda fór veður versnandi, er á daginn leið. Hins vegar ber á það að líta, að aðstæða til staðarákvörðunar eftir ratsjá er góð á siglingaleið þeirri, sem ákærði valdi, með sæbrött og há fjöll á vesturströnd Húnaflóa og því góðir möguleikar fyrir hendi til að velja þar færa siglingaleið, þótt dimmviðri sé. Rétt er að hafa í huga, að ákærði var að sinna kalli til sjúkraflutnings, og var eðlilegt, að það hvetti hann til að velja þá leið, er hann ætlaði, að skemmstan tíma tæki að komast til ákvörðunarstaðar. Að vísu gerði þetta leiðarval hans siglinguna áhættusamari, þar sem ekki var nema önnur vél v/s Ægis í gangi, en það orkaði í þá átt, eins og ákærði hefur gert grein fyrir, að skipið varð erfiðara í stjórn, og að sigla þurfti með meiri hraða, að mati ákærða en ella, ef báðar vélar hefðu verið í gangi. Þetta ástand aflvéla skipsins hafði þá einnig í för með sér, að gæta þurfti sérstakrar

árvekni um varðgæslu og stjórnþök á siglingu Ægis í þetta sinn á siglingaleið þeirri vestan Selskers, sem valin var. En með til-liti til siglingatækjabúnaðar v/s Ægis og þeirra siglinga hafskipa, sem nú munu tíðkast undan vesturströnd Húnaflóa, verður ekki talið, að dæma eigi ákærða áfall, þótt hann í þetta sinn veldi siglingaleið vestan Selskers, og ber því að sýkna hann af því ákæru-atríði.

Einn dómenda, Jón Björnsson, telur þó, að eins og veðri og að-stæðum var háttað í þetta sinn, hafi leið sú, er ákærði valdi, ver-ið svo varhugaverð, að dæma eigi ákærða áfall fyrir val hennar.

2) Samkvæmt því, sem áður er rakið, var ákærði í stjórnklefa v/s Ægis, þegar III. stýrimaður, Hermann Sigurðsson, hóf varð-stöðu sína, og dvaldist hann þar allan tímann, þar til eftir að skip-ið hafði steytt á Selskeri.

Fram er komið, að ákærði gaf á þessu tímabili fyrirmæli um leið þá vestan Selskers, sem farin skyldi. Samkvæmt vætti Péturs Lúðvíkssonar háseta gaf hann honum fyrirmæli um að fylgjast vel með Selskersvita. Ákærði gerði og, að eigin sögn, staðarákvarð-anir, dró stefnustrikið á vinnukortið, las stefnuna og tók ratsjár-fjarlægðir þvert á hana. Þegar komið var í nálægð Selskersvita, stafnsettu þeir III. stýrimaður og hann vitann í því skyni að bera saman stefnulínu ratsjárinnar við stefnulínu skipsins. Segir ákærði, að hann og stýrimaðurinn hafi skipst á um að fylgjast með leið skipsins í ratsjánni, og hefur ekkert komið fram, er hnekki þess-um framfurði ákærða um samstarf þeirra Hemanns III. stýri-manns við athugun á sigldri leið skipsins. Þá fór það og eftir fyrir-mælum ákærða, hvenær III. stýrimaður byrjaði að beygja, þeg-ar skipið var í 0.8 sm fjarlægð frá Selskeri, en ákærði hafði ann-ars áður gefið Hermann stýrimanni nánari fyrirmæli um það, hvernig siglingu fram hjá Selskeri skyldi hagað.

Eins og áður er rakið, var í þetta sinn siglt með stjórnborðs-vélinni einni. Þá var og hvass vindur af norðaustri, og stóð hann, eins og stefnu skipsins var háttað, aftan við þvert á bakborðs-hlið þess. Leiddi þetta hvort tveggja til þess, eins og fram kem-ur í skýrslum III. stýrimanns og ákærða, að skipið leitaði eftir klukkan 1800 í vaxandi mæli til bakborða, en vindur af NA fór vaxandi, og áhrifa sjógangs gætti í ríkara mæli eftir því sem nær dró Selskeri, vegna þess hvernig dýpi til austurs og norð-austurs er háttað á þessum slóðum. Voru stefnuréttingar þær, sem III. stýrimaður hefur skýrt frá, í því skyni gerðar að vinna á móti bakborðshverfu skipsins. Er ljóst, að bæði ákærði og Hermann

stýrimaður hafa gert sér grein fyrir því, að taka þurfti tillit til þessa atriðis við siglingu skipsins. Þrátt fyrir þetta kemur ekki fram, að staður skipsins hafi eftir klukkan 1800 verið mældur nákvæmlega né heldur stefna þess samkvæmt áttavita. Er stefna sú, 157°, sem II. stýrimaður gaf upp, er hann fór af verði klukkan 1800, síðasta áttavitastefnan, sem vitað er um, þar til eftir að skipið tók niðri um klukkan 1823.

Stefnubreytingar þær, sem Hermann III. stýrimaður framkvæmdi og skráðar eru í skýrslu hans, sem gerð er 20. desember 1971, á 6. degi eftir sjóslysið, eru, eins og í skýrslunni greinir, ekki nákvæmar og skráðar eftir minni án hjálpargagna.

Með umsögn siglingamálastjóra og álitsgerð Jónasar Sigurðssonar skólastjóra um haldna stefnu v/s Ægis, en þær eru byggðar á skýrslu Hermanns Sigurðssonar, III. stýrimanns, og öðrum gögnum málsins, verður að telja sannað, að v/s Ægir hafi borið meira til austurs á siglingunni eftir klukkan 1800 en skipstjórnarmenn gerðu sér grein fyrir, þegar framkvæmdar voru þær stefnuleiðréttingar, sem um getur í skýrslu Hermanns Sigurðssonar. Þetta frávík frá ætlaðri siglingaleið hefði ekki þrátt fyrir veður og stjórn hæfni skipsins, eins og þeim var háttað í þetta sinn, átt sér stað, ef fullri aðgæslu á þessari varasömu siglingaleið hefði verið beitt með sjálfsagðri notkun þeirra siglingatækja, sem völ var á, áttavita, ratsjá og dýptarmæli. En rík ástæða var til þess, eins og aðstæður voru, að gætt væri ýtrustu varfærni á þessari leið.

Að sögn III. stýrimanns lagði hann stýrinu 20° í stjórnborða samkvæmt stýrisvísi, þegar skipið var í 0.8 sm fjarlægð frá Selskeri. Miðaðist sú stýrisbreyting við mat hans á því, hve mikið þurfti að leggja stýrinu í stjórnborða á þessum stað til þess að ná þeirri beygju vestur fyrir Selsker, sem ákærði hafði gefið fyrirmæli um, þ. e. að sigla ekki fjær en 0.7 sm og ekki nær en 0.5 sm. Við þessa stýrisbreytingu þurfti að taka fyllsta tillit til þess, að stjórnborðsvélin ein var í gangi, en samkvæmt athugun í framangreindri ferð Siglingadóms 31. október s.l. þarf stýrið að liggja a. m. k. 6° í stjórnborða miðað við ferð í sléttum sjó til þess að vinna á móti áhrifum stjórnborðsvélarinnar. Hér var auk þess um 7—9 stiga vindhraða að ræða, er stóð á skipið aftanvert á bakborða og orkaði mjög í þá átt að sveigja stefnu þess til bakborða. Gat of lítil stýrisbreyting orðið því afdrifaríkari sem skipið var austar, er það kom í næstu nánd við Selsker á fyrirhugaðri leið sinni vestur fyrir það.

Þegar tekið er tillit til allra þessara atriða, veðurs, siglinga-leiðar og þeirra áhrifa, sem það gat haft á stefnu og stjórn skips-ins, að einungis stjórnborðsvél þess var í gangi, átti ákærða að vera ljóst, að hér var þörf ýtrustu aðgæslu. Telja hinir sérfróðu dómendur, að eins og á stóð í þetta sinn, hefði það verið rétt og sjálfsagt að haga varðstöðum svo, að hásetinn hefði verið við stýrið, skipherrann við ratsjána, en stýrimaðurinn á útsýnisverði. Verður samkvæmt þessu að telja það allsendis ófullnægjandi skip-un af hálfu ákærða, að einum manni, III. stýrimanni, væri bæði ætlað að stýra skipinu og hafa gát á stefnu þess og stað í ratsjá, en hún er aftanvert við rafmagnsstýrið, svo að sá, sem við það stendur, þarf að líta aftur fyrir sig til að sjá á hana. Kemur það og fram í vætti stýrimannsins, að hann taldi sér óhægindi í því að gæta bæði stýris og ratsjár. Kveður hann, að það hafi hvarflað að sér, eftir að sjálfstýringin var tekin af, að kalla hásetann að handstýrinu, en ekki talið sig hafa heimild til þess án leyfis ákærða. Sýnir þetta og hver afstaða stýrimannsins, sem var ungur og hafði nýlega fengið stýrimannsréttindi, var til skipherrans, sem var í stjórnklefanum og hafði, eins og greint er, tekið fullan þátt í stefnumörkun skipsins og leiðarvali.

Telja verður, að ákærði hafi borið ábyrgð á þessari ófullnægj-andi skipan á varðstöðum í stjórnklefa, meðan siglt skyldi á mjög viðsjárverðri leið í byljóttu hvassviðri að Selskeri og fram hjá því, og hefur hann með vangæslu í þessum efnum gerst sekur um stórfellda yfirsjón og vanrækslu í skipstjórnarstarfi sínu.

3) Skýrslum ákærða, Hermanns Sigurðssonar stýrimanns og Péturs Lúðvíkssonar háseta ber ekki alveg saman um það, hvernig eljum og skyggni hafi verið háttað eftir klukkan 1800, en ör-uggt má telja, að blindbylur hafi tekið fyrir allt skyggni, þegar v/s Ægir var í 0.6—0.8 sm fjarlægð frá Selskeri.

Samkvæmt framburði Hermanns skipti hann af sjálfstýring-unni og yfir á rafmagnsstýringuna, þegar v/s Ægir var í 0.8 sm fjarlægð frá skerinu, og er bylurinn var skollinn á, fylgdist hann með fjarlægðinni til skersins í ratsjanni, uns skipið, sem stöðugt leitaði til bakborða, var komið inn fyrir bogalínu þá í 0.5 sm fjarlægð frá skerinu, sem átti að vera innri mörk leiðar þeirrar, sem siglt skyldi eftir fram hjá Selskeri. Segja þeir ákærði og Hermann, að samkvæmt ratsjárathugun hafi Selsker þá verið 45° á bakborða, staður F á dskj. 36. Eins og áður er rakið, er ekkert fram komið um stefnu samkvæmt áttavita eftir klukkan 1800, og staður F er ekki heldur ákveðinn með slíkri athugun, enda segir

ákærði, að nefnd 45° athugun hafi verið í því skyni gerð að leiðbeina sér um það, í hvaða stefnu hann ætti að leita eftir Selskersvita. Er svo að sjá, að þetta hafi verið síðasta ratsjárathugun, sem gerð var, áður en skipið tók niðri. Eftir það láta þeir ákærði og stýrimaður lönd og leið um ratsjána og beindu athygli sinni að því að sjá Selskersvita berum augum. Var þó siglt áfram með sama vélarhraða og áður í blindbyl án athugunar í ratsjá, sem á þeirri stundu var það siglingatæki, sem mest valt á. Er sýnt, að rekja má þetta andvararleysi m. a. til þess, hve varðstöðuskipan var áfátt, svo sem að framan greinir, enda segir Hermann Sigurðsson, að hann hafi ekki horft í ratsjána vegna þess, að hann hafi þurft að hafa hönd á rafmagnsstýrinu.

Í málinu hefur ekki komið fram neitt, sem leiði líkur að því, að athugun í ratsjá hefði verið haldlaus eða haldlítil. Stýrimaðurinn sá Selsker í ratsjanni í minna en 0.5 sm fjarlægð, og samkvæmt vætti Pálma Hlökkverssonar, II. stýrimanns, var staður skipsins eftir niðurtökuna ákveðinn með ratsjárviðmiðun. Var fjarlægðin í Selsker tekin á lægsta, 3/4 skalanum, og kom skerið þá vel fram að hans sögn. Og á siglingu dómsins 31. október s.l. leiddi athugun í ljós, að ratsjá v/s Ægis sýndi hafnargarðana rétt við skipshliðina. Þykir mega byggja á því, að hægt hefði verið að sjá í ratsjanni, hver afstaða skipsins til skersins var, þótt það væri komið mjög nálægt því, ef fyllstu aðgæslu hefði verið beitt. Samkvæmt þessu verður, eins og aðstöðu ákærða var háttað, að meta honum til stórfelldra mistaka, að ekki var varðstaða við ratsjána, þegar útsýn til Selskers, sem vitað var, að var rétt í nánd, var með öllu byrgð.

Að því er það atriði varðar, hvort rétt hefði verið, þegar bylurinn byrgði fyrir alla útsýn til Selskers, að draga úr ferð eða stöðva skipið, er það álit hinna sérfróðu dómenda, að það hefði eins og leið og veðri var háttað, verið sjálfsögð ráðstöfun, þegar komið var í nánd við Selsker, að setja bakborðsvél v/s Ægis í gang til þess að auka stjórnhæfni skipsins, en gangsetning hennar telja þeir hafa verið með öllu áhættulausa, ef góð gát var höfð á henni. Hefði mátt draga úr ferð skipsins jafnframt því að gætt var annarra varúðarráðstafana, svo sem nákvæmrar ratsjargæslu. Hins vegar er það mat þeirra, að varhugavert hefði verið, eins og vélbúnaði, veðri og sjólagi var háttað, að slá af ferð eða stöðva skipið, er það í svörtu éli var komið innan 0.5 sm fjarlægðar frá Selskeri, þar sem minni hraði hefði getað dregið svo mjög úr

stjórnhaefni skipsins, að skipstjórnarmenn hefðu átt á hættu að missa tök á stjórn þess.

4) Samkvæmt vætti Hermanns Sigurðssonar, III. stýrimanns, setti hann stýrið 20° í stjórnborða samkvæmt stýrisvísi, þegar v/s Ægir var í 0.8 sm fjarlægð frá Selskeri, og var þetta byrjun á sveig þeim, sem sigldur skyldi vestan við Selsker. Lá stýrið, að sögn Hermanns, 20° í stjórnborða, og átti þessi stýrisbreyting að hans dómi að nægja til þess að koma skipinu á bilið 0.5—0.7 sm frá skerinu. Skipið bar þó inn fyrir 0.5 sm mörkin, og kom eigi fram, að stýrisbúnaði þess væri þá í nokkru áfátt. En þegar ljós Selskersvita birtist allt í einu fram undan, aðeins til bakborða, og ákærði greip til rafmagnsstýrisins og lagði því hart í stjórnborða, segja þeir ákærði og Hermann, að stýrisvísirinn hafi ekki sýnt breytingu á stýrisstöðunni og skipið ekki látið að stjórn. Sama máli gegndi, þegar ákærði kallaði „að handstýrinu“, og Hermann stýrimaður lagði því hart í stjórnborða. Telja þeir, hann og ákærði, að á þessari stundu hafi stýri skipsins verið óvirkt. Kom það að sögn þeirra í ljós bæði af stýrisvísinum, sem legið hafi því sem næst miðskipa, og svo hegðun skipsins sjálfs.

Þegar hér var komið, kveðst ákærði hafa gripið skiptistöngina og sett hana í aftur á bak, þó ekki hratt, þar eð hann hafi óttast, að skrúfan biti þá ekki. Hafi hann haldið áfram að taka aftur á bak, þar til skipið hafi snúist það mikið, að hann sá vitann 100—110° á bakborða. Þá kveðst hann hafa gefið slag áfram, þar sem hann hafi óttast að setja afturstafn skipsins í skerið. Í sama bili fannst honum skipið fá smáhogg og nokkrum augnablikum síðar hafi skipið tekið harkalega niðri og höggvið tvisvar-þrisvar sinnum. Var skipið þá ennþá á ferð áfram.

Hermann Sigurðsson lýsir þessu á svipaða lund. Segir hann, að þegar skiptistöngin hafði verið tekin alveg aftur og skipið snerist, hafi hann heyrt skruðning, sem að hans áliti hafi getað orsakast af því, að stýrið hafi slegið yfir í bakborða, en svo, þegar skurði skrúfunnar var breytt, hafi það slegist yfir í stjórnborða. Segist hann ekki hafa orðið var við neinn hnykk, fyrr en hann var kominn að handstýrinu, en svo hafi hins vegar orðið smámillibil, þangað til aðalskruðningurinn kom.

Pétur Lúðvíksson var á útsýnisverði, og virðist hann fyrstur hafa séð vitablossann framundan skipinu, en aðeins til bakborða. Er atburðaröðin samkvæmt skýrslu hans sú, að rétt í þeim svifum sem hann sér vitann blossa, hafi skipið „hoppað“. Hann hafi þá

farið að hliðarglugganum bakborðsmegin, opnað hann og séð vita-húsið greinilega. En í þeim svifum, er Pétur var með höfuðið út um gluggann, hafi skipherrann kallað „að handstýrinu“ og svo tekið aftur á bak og hafi skipið þá, er það var nærri þvert af vitanum, snúist enn meir á stjórnborða. Ekki varð Pétur var við, að ákærði eða stýrimaður létu í ljós, að stýrið væri bilað. Hermann minnir, að Pétur hafi enn staðið við horngluggann og ekki verið búinn að opna hliðargluggann, þegar skipherrann kallaði „að stýrinu“, en kveður það rétt vera, að Pétur hafi opnað rúðuna og stungið höfðinu út. Hann vill þó ekki fullyrða, á hvaða stundu það hafi gerst.

Ákærði segist ekki geta sagt neitt um hreyfingar Péturs í stjórnklefanum í þetta sinn, en neitar því algerlega, að skipið hafi tekið neitt það hopp, sem til niðurtöku geti talist, áður en tekið var í aftur á bak.

Samkvæmt skýrslu Guðmundar Björnssonar verkfræðings telur hann óhugsandi, að stýrisbrot það og yfirþrýstingur sá, er um ræðir í skýrslu hans, hafi orðið með öðrum hætti en þeim, að stýrisblaðið hafi orðið fyrir skyndilegu og miklu átaki á svipuðum eða sama stað og áverkinn á því var. Hann bendir á, að við högg það, er stýrið hafi fengið, hafi stýrisvél látið undan þannig, að tiltekinn hluti hennar hafi brotnað. Slíkt högg geri ekki vart við sig á sambærilegan hátt við það, að fastur hluti skips, kjölur eða síða, verði fyrir höggi, en hann treystir sér ekki til þess að segja neitt til um það, hvort skipverjar hefðu átt að verða varir við högg, sem veitti stýrisblaði áverka, jafnan þeim, sem hér var um að ræða. Um það atriði, að stýrið hafi verið óvirkt, áður en skipið tók niðri, segir Guðmundur, að vökvakerfi það í stýrisbúnaði, sem hér sé um að ræða, sé viðkvæmt fyrir óhreinindum inni í kerfinu eða lofti, en nú eftir á sé ógerlegt að fá nokkra vissu um það, hvernig þessu var farið, þegar umræddur atburður átti sér stað.

Af skýrslum þeirra skipverja, sem voru í borðsal skipsins og stjórnklefa vélanna og komið hafa fyrir dóm, verður ekki ráðið, að skipið hafi orðið fyrir hnykk eða höggi, sem hefði getað valdið stýrisbilun, áður en skurði skrúfu var breytt í aftur á bak. En athygli vekur, hve lítið þessir skipverjar taka eftir því, þegar tekið var aftur á bak. Í könnunarferð dómsins 31. október s.l. virtust áhrif slíks stjórnþaks þó mjög áberandi eins og þeirri siglingu var háttað, en að álitni hinna sérfróðu dómenda hefði þessa stjórnþaks ekki síður átt að gæta greinilega við þær veðuraðstæður,

sem um var að ræða, þegar niðurtaka v/s Ægis framangreindan dag átti sér stað.

Þau atriði, er nú hafa verið rakin, þykja leiða til þeirrar niðurstöðu, að ekki sé sannað, að stýri v/s Ægis hafi á leið skipsins að Selskeri eða við skerið orðið fyrir áfalli vegna niðurtöku skipsins, áður en ákærði tók aftur á bak. Verður þá ekki heldur talið, að hnekkkt hafi verið þeirri staðhæfingu ákærða og Hermanns Sigurðssonar, III. stýrimanns, að eigi hafi orðið breyting á stýrisvisi né skipið látið að stjórn, þegar stýrinu var lagt hart í stjórnborða, er ljós Selskersvita birtist í élinu, svo sem lýst hefur verið.

Þetta atriði ræður þó ekki að álit dómsins úrslitum um sök eða sýknu í máli þessu.

Því er áður lýst undir liðum 2 og 3, að ákærða hafi orðið á mikil mistök um skipun varðgæslu á siglingu v/s Ægis, er það var komið í nánd Selskers, og einnig látið undir höfðuð leggjast að gæta sjálfsagðra varúðar- og öryggisráðstafana eins og á stóð um siglingaleið og veður. Með umsögn siglingamálastofnunarinnar og álitstgerð Jónasar Sigurðssonar skólastjóra, en þær eru byggðar á skýrslum Hermanns Sigurðssonar og ákærða um siglingu skipsins í þetta sinn, verður, eins og áður er getið, að telja sannað, að skipið hafi borið meira til bakborða (austurs) á leið sinni eftir klukkan 1800 en skipstjórnamenn gerðu sér grein fyrir, að nákvæmar athuganir og útsetningar af þeirra hálfu hefðu leitt í ljós. Er það álit Jónasar Sigurðssonar, að stefnunni á vitann hafi verið haldið of lengi. Eru hinir sérfróðu dómendur sammála þessari niðurstöðu svo og þeirri ályktun skólastjórans, að 20° stýrisbreytingin, sem gerð var í 0.8 sm fjarlægð frá Selskeri, hafi verið of lítil og beygja hefði þurft meir til stjórnborða, eins og raun ber vitni um. Í framangreindri könnunarferð dómsins 31. október f. á. kom það fram, að lega stýrisfjaðrar þurfti að vera 6° á stjórnborða til þess eins að vinna á móti hverfu skipsins til bakborða, þegar stjórnborðsvélin ein var í gangi í sléttum sjó og 3 stiga vindi aftan til á bakborða. Telja hinir sérfróðu dómendur ljóst, að 20° stýrisbreyting til stjórnborða hafi, eins og á stóð, gert lítið meira en að vinna á móti áhrifum vinds og stjórnborðsvélar í þá átt að sveigja stefnu skipsins til bakborða. Þá sé það og athugandi, að breyting á stýrisfjöður sýni engan veginn stefnubreytingu skipsins, enda hafi ekki verið athugað, hver stefnan væri samkvæmt áttavita, né heldur hafi staðarákvörðun verið gerð. Sé 45° viðmiðunin við Selsker, sem gerð var, er skipið var komið í minna en 0.5 sm fjarlægð frá skerinu, þannig eingöngu

miðuð við stefnulínu skipsins, miðlínu, án þess að vitað sé, hver stefna þess samkvæmt áttavita var þá. Verði því engan veginn byggt á stað F á dskj. nr. 36 sem réttum stað skipsins, þegar 45° afstaðan til skersins var tekin.

Framangreind atriði leiða til þeirrar niðurstöðu, að stefna v/s Ægis hafi lítið breyst þrátt fyrir 20° stýrisbreytinguna og hafi leið skipsins þannig orðið í stefnu meðfram Selskeri vestanverðu, mjög nálægt því með hverfu að skerinu. Kemur það heim við vætti Péturs Lúðvíkssonar, er hann segir, að skipið hafi verið nærri þvert af vitanum, þegar ákærði tók aftur á bak, og einnig þá umsögn Hermanns Sigurðssonar, að það stjórnatak ákærða að taka aftur á bak hafi leitt til þess, að skipið fór ekki upp á skerið. Þessi leið skipsins og stefna samrýmist og vel þeim framburði ákærða, að hann hafi gefið „slag áfram“, af því hann óttaðist að setja afturstafn skipsins í skerið.

Aftur á móti telja hinir sérfróðu dómendur, að jafnvel þótt miðað væri við stað F á dskj. nr. 36 sem stað skipsins, en eins og áður getur, er þetta skjal hluti af skýrslu ákærða hér fyrir dómi, þá fengi sú leið, sem mörkuð er frá F að skerinu, ekki staðist. Ef leið skipsins var eins og hún er dregin á nefndan uppdrátt, hefði vindurinn, sem var 7—8 vindstig af norðaustri í eljunum, að lokum verið kominn framan við þvert. Sé það mjög ólíklegt, að þeir þrír menn, sem í stjórnklefanum voru, ákærði, Hermann og Pétur, hefðu ekki tekið eftir slíkri breytingu á vindstöðu, meðan þeir biðu þess að sjá vitaljósið framundan, en þeir eru samsaga um það, að þeir hafi ekki orðið þess varir, að vindur kæmi fram fyrir þvert. Segist Pétur þó hafa opnað bakborðsgluggann, er þá hefði átt að snúa gegn vindáttinni. Væru mestar líkur fyrir því, að v/s Ægir hefði verið kominn með stefnið upp á skerið, áður en áhrifa skurðbreytingar skrófu í aftur á bak fór að gæta, ef stefna skipsins að skerinu var sú, sem sýnd er á dskj. nr. 36.

5) Með vísan til þeirra atriða, sem nú hafa verið rakin um mikla yfirsjón ákærða við skipan varðgæslu og stjórnar og stórfellda vanrækslu á, að gætt væri nauðsynlegrar varúðar og öryggisráðstafana á siglingu v/s Ægis að Selskeri og í nánd þess, telur dómurinn, að skipið hafi verið komið í þá hættu, þegar ljós Selskersvita birtist að kalla framundan því í mikilli nálægð, sem leiddi til niðurtöku þess með þeim afleiðingum og því tjóni, sem áður getur. Hefur ákærði með nefndri háttsemi gerst brotlegur við ákvæði 1. mgr. 239. gr. siglingalaga nr. 66/1963 svo og a lið 16. gr., sbr. 2. tölulið viðauka við siglingareglurnar og 29. gr.,

sbr. 32. gr. tilskipunar um reglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó. Þá ber og að heimfæra brot ákærða undir 141. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. lög nr. 25/1967.

VIII.

Refsing ákærða þykir hæfilega ákveðin kr. 45.000.00 sekt, er renni í ríkissjóð, og komi varðhald 30 daga, sé hún ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákærði hefur hinn 24. janúar 1958 öðlast rétt til að vera skipstjóri á varðskipum ríkisins af hvaða stærð sem er.

Með vísun til 2. mgr. 239. gr. siglingalaga nr. 66/1963 er ákærði sviptur skipstjórnarréttindum 15 mánuði frá birtingu dóms þessa að telja. En fallast má á, að hann haldi stýrimannsréttindum sínum.

Dæma ber ákærða til að greiða allan kostnað sakarinnar, þar á meðal saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 55.0000.00, og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns Jónasar A. Aðalsteinssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 55.000.00.

Formaður Siglingadóms, Hákon Guðmundsson, kvað upp dóm þennan ásamt samdómendunum Einari Thoroddsen, Jóni Björnsyni, Guðmundi Hjaltasyni og Guðmundi Péturssyni.

Dómsorð:

Ákærði, Gunnar Helgi Ólafsson, greiði kr. 45.000.00 sekt í ríkissjóð, og komi varðhald í 30 daga í stað sektarinnar, verði hún eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákærði er sviptur skipstjórnarréttindum í 15 mánuði frá birtingu dóms þessa að telja.

Ákærði greiði allan kostnað sakarinnar, þar með talin málsóknarlaun í ríkissjóð, kr. 55.000.00, og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns í málinu, Jónasar A. Aðalsteinssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 55.000.00.

Dóminum skal fullnægja með aðför að lögum.