Fimmtudaginn 28. apríl 1994.

Nr. 312/1993. **Ákæruvaldið**
(Bragi Steinarsson vararíkissaksóknari)
gegn
**Níelsi Adolf Ársælssyni**
(Skúli Th. Fjeldsted hrl.)

Sjóslys. Manndráp af gáleysi. Réttindasvipting.

**Dómur Hæstaréttar.**

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Hrafn Bragason, Garðar Gíslason, Guðrún Erlendsdóttir, Gunnar M. Guðmundsson og Hjörtur Torfason.

Ákæði hefur áfrýjað máli þessu í heild sinni, og var því af hálfu ákæruvalds skotið til Hæstaréttar með stefnu 7. júlí 1993. Krefst ákæruvaldið staðfestingar á sakfellingu ákærða og þyngingar á refsingu hans ásamt lengingu á sviptingartíma skipstjórnarréttinda. Ákæði krefst aðallega sýknu af 1. lið ákæru ásamt því, að honum verði ekki gerð refsing eða réttindasvipting vegna sakarefna samkvæmt öðrum ákæruliðum.

Með skírskotun til forsendna hins áfrýjaða dóms ber að staðfesta niðurstöður hans um annað en sviptingu skipstjórnarréttinda, sem verði 2 ár frá birtingu dóms þessa. Tekur sviptingin bæði til réttinda skipstjóra og stýrimanns.

Ákæði greiði áfrýjunarkostnað málsins, svo sem um er mælt í dómsorði.

Dómsorð:

Ákæði, Níels Adolf Ársælsson, sæti varðhaldi 2 mánuði, en fresta skal fullnustu þeirrar refsingar og hún falla niður að liðnum 2 árum frá uppsögu dóms þessa, haldi ákæði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 4. gr. laga nr. 22/1955.

Ákæði greiði 250.000 króna sekt í ríkissjóð, og komi varðhald 60 daga í stað sektarinnar, verði hún ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákærði er sviptur skipstjórnarréttindum í 2 ár frá birtingu dóms þessa.

Ákvæði hins áfrýjaða dóms um sakarkostnað á að vera óraskað.

Ákærði greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, 50.000 krónur, og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Skúla Th. Fjeldsted hæstaréttarlögmanns, 50.000 krónur.

**Dómur Siglingadóms 10. maí 1993.**

Málið var fyrst dómtekið 17. mars sl. Að tilmælum fulltrúa ríkissaksóknara ákvað dómurinn að taka málið til framhaldsmeðferðar og fór hún fram 27. apríl sl. Málið var dómtekið á ný þann dag.

Dómarar voru Friðgeir Björnsson dómsformaður og samdómendurnir Hrafnkell Guðjónsson, Jóhannes Ingólfsson, Sveinn B. Hálfdánarson og Þorgeir Pálsson.

Málið var höfðað fyrir Siglingadómi með ákæruskjali ríkissaksóknara, dags. 4. desember 1991, „á hendur Níelsi Adolf Ársælssyni skipstjóra, Hamraborg, Tálknafirði, fæddum 17. september 1959, fæðingarnúmer 566, fyrir eftirgreind brot:

1.

Fyrir að hafa um kl. 04.30 aðfaranótt þriðjudagsins 5. júní 1990 sem skipstjóri mb. Eleseusar BA-328, 41 brúttólestar stálbáts, við dragnótaveiðar undan Blakkanesi í mynni Patreksfjarðar með yfirsjónum og vanrækslu orðið valdur að árekstri mb. Eleseusar og mb. Sæfugls BA-52, 6,14 brúttólesta trébáts, með því að halda ekki vörð í stjórnpalli er hann sigldi Eleseusi á mb. Sæfugl, þrátt fyrir það að ákærði hafi skömmu áður séð Sæfugl framan við Eleseus með skipverja að handfæraveiðum, með þeim afleiðingum að Sæfugl sökk nær samstundis og Haraldur Ólafsson, kt. 100324-2299, sem var einn á bátnum, lenti í sjónum skamma stund og lést af kulda og vosbúð. Telst þetta varða við 1. mgr. 238. gr. siglingalaga nr. 34/1985 og 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

2.

Siglt mb. Eleseusi óhaffærum í ofangreindri veiðiferð, sem hófst að kvöldi 4. júní, með því að hafa ekki stýrimann um borð.

Telst þetta varða við 1. mgr. 6. gr. siglingalaga og 3. gr., 3. tl. 4. gr., sbr. 36. gr. laga um eftirlit með skipum nr. 51/1987, sbr. 4. gr., lið I a, laga um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna nr. 112/1984.

3.

Vanrækt að lögskrá breytingar á skipshöfn mb. Eleseusar frá síðustu lögskráningu á bátinn 14. janúar 1990 allt til 6. júní sama ár en í ofangreindri veiðiferð voru 3 skipverja mb. Eleseusar ekki lögskráðir á bátinn og einn skipverji, sem lögskráður var 14. janúar, hafði ekki verið skráður úr skiprúmi.

Telst þetta varða við 6. gr., sbr. 17. gr. laga um lögskráningu sjómanna nr. 43/1987.

4.

Vanrækt á síðastgreindu tímabili að halda dagbók um borð í mb. Eleseusi.

Telst þetta varða við 8. gr., sbr. 1. mgr. 9. gr., og 234. gr. siglingalaga, sbr. 1. mgr. 1. gr., 4. gr. og 12. gr. reglna um skipsbækur nr. 138/1986.

Þess er krafist að ákærði verði dæmdur til refsingar, til sviptingar skipstjórnarréttinda samkvæmt 3. mgr. 238. gr. siglingalaga og til greiðslu alls sakarkostnaðar."

Sækjandi málsins, Guðjón Magnússon, fulltrúi ríkissaksóknara, gerði sömu dómkröfu og í ákæru greinir.

Verjandi ákærða, Skúli Th. Fjeldsted hrl., krafðist eindregið sýknu, en að öðrum kosti, að vægustu refsingu, sem lög heimiluðu, yrði beitt.

Ákærði hefur II. stigs skipstjórnarpróf frá Stýrimannaskólanum í Reykjavík frá árinu 1979. Skipstjóraréttindi fékk hann í mars 1982 og var skírteini hans gefið út af tollstjóranum í Reykjavík.

Ákærði var skipstjóri á bátnum Eleseusi BA-328 og fór í róður á honum frá Tálknafirði 4. júní 1990 með dragnót. Skipið er 41 rúmlest. Auk skipstjóra voru skipverjar 6 í þessum róðri. Enginn stýrimaður var í róðrinum, en ákærði segir stýrimanninn hafa verið í leyfi er í róðurinn var farið. Af skipverjum í þetta sinn voru einungis 4 lögskráðir. Skipsdagbók var ekki haldin.

Stýrishúsið á Eleseusi er í framanverðu skipinu. Þegar sá atburður varð, sem 1. liður ákæru nær til, var ákærði einn í brú, en aðrir skipverjar á dekki aftan við stýrishúsið og sáu ekki er skipin rákust saman. Ákærði er einn til frásagnar um þann atburð.

Ákærði kvaðst hafa m.a. farið „út á Núpa", sem er veiðislóð á Patreksfjarðarflóa, og kastað þar. Þar hafi hann séð bátinn Sæfugl BA-52 á hand-

færum. Þessi bátur hafi verið mjög nærri annað slagið, en stundum fjær, en hann hafi verið að „kippa af og til" og virst vera að leita að lóðningum. Hann hafi séð mann um borð í bátnum og allt hafi þar virst með eðlilegum hætti. Ákærði sagði að áður en hann tók fyrsta kastið hefði hann keyrt mjög nálægt Sæfugli en hann hafi verið að leita að lífi þarna í kring.

Ákærði kastaði í annað sinn og kvaðst hafa látið baujuna fara 2,65 mílur í Blakk og 5,5 mílur í Tálkna og siglt 240° misvísandi og haldið þeirri stefnu þar til hann hafi lent í árekstri við Sæfugl. Þá hafi hann verið kominn 2,4 mílur í Blakk og 5,4 mílur í Tálkna.

Það, sem að framan er rakið, er byggt á lögregluskýrslu, sem lögreglan í Barðastrandarsýslu tók af ákærða 5. júní 1990. Í sjóprófi, sem haldið var daginn eftir af fulltrúa sýslumannsins í Barðastrandarsýslu, staðfesti ákærði, að rétt hefði verið eftir sér haft í lögregluskýrslunni. Enn fremur segir í endurriti sjóprófs, að ákærði hafi verið prófaður sjálfstætt um málefnið, og hafi hann skýrt frá í fullu samræmi við lögregluskýrsluna.

Í lögregluskýrslunni segir m.a. þetta orðrétt:

> „Mætti kveðst hafa séð Sæfugl um 10 gráður á bakborða er hann lét baujuna fara og síðan kveðst hann hafa fylgst með honum á meðan hann lætur vírinn renna út sem festur var í áðurnefnda bauju. Mætti kveðst sigla á 7 til 8 mílna ferð þegar hann lætur vírinn renna út og þegar mætti er hálfnaður með kastið, búinn að setja 250 faðma út af vírnum sem er 520 faðma langur, þá er Sæfugl 20 gráður á bakborða 50–100 faðma framan við Eleseus og kveðst mætti hafa séð að maðurinn á Sæfugli var að skaka, séð að hann var með færin úti og var hann sjálfur við þau og kveður mætti Sæfugl hafa verið búinn að vera á sama stað og kyrr (sic) frá því að mætti byrjaði að kasta.
>
> Mætti kveður sjálfstýringuna hafa verið á allan tímann í köstuninni og kveðst mætti, þegar hér var komið sögu, hafa farið í afturhluta brúarinnar á Eleseusi, þar sem stjórntækin eru fyrir togspilið, til þess að fylgjast með útspiluninni á vírnum. Mætti kveðst hafa verið þar ca hálfa mínútu en síðan gengið fram að brúarstólnum, þar sem siglingatækin eru í bátnum, en í sömu andrá og hann kveðst hafa komið fram, kveðst hann hafa séð Sæfugl koma siglandi, þvert á bakborða framan við bátinn. Mætti kveðst hafa sett á ferð aftur á bak um leið og hann kveðst hafa séð bátinn en um leið kveðst hann hafa lent með stefni Eleseusar á stjórnborðskinnung Sæfugls á miðjum bátnum að því er mætti kveðst halda. Mætti kveðst ekkert hafa séð þá til mannsins um borð í Sæfugli og kveðst telja að það hafi verið vegna þess að stefnið á Eleseusi er hærra en stýrishúsið á Sæfugli. Þegar þetta skeð-

ur er Eleseus á 7 til 8 mílna ferð þar sem mætti náði rétt að grípa í olíugjöfina um leið og báturinn skellur á Sæfugli."

Ákærði sagði í sjóprófi að Sæfugl hefði verið kyrrstæður hálfri mínútu áður en árekstur inn varð, en hann hafi talið bátinn vera á veiðum. Þá hafi báturinn verið í u.þ.b. 100 metra fjarlægð 20° á bakborða. Ákærði taldi Sæfugl hafa verið á 5–6 sjómílna hraða. Ákærði sagði enn fremur, að hann hefði ætlað að sigla um 150 metra frá Sæfugli fram hjá honum, þótt hann hafi ekki beinlínis verið búinn að ákveða það.

Ákærði sagði í Siglingadómi að hann hefði haft sjálfstýringuna á þegar hann kastaði. Sjálfstýringin væri stillt við höfuðáttavita skipsins sem væri segulkompás og hefði hann verið nýyfirfarinn og stilltur. Hann tæki stefnuna og stillti sjálfstýringuna eftir henni. Sjór hefði verið sléttur, ekkert hefði truflað sjálfstýringuna og báturinn hefði ekkert rásað.

Samkvæmt vottorði Veðurstofu Íslands var í Breiðuvík 4. júní 1990 VNV 1, léttskýjað, skyggni 50 km og dálítill sjór, en 5. júní var logn, skýjað, skyggni 30 km og sjólítið. Í Kvígindisdal hinn 4. júní var logn, skýjað, skyggni 65 km og sjór ládauður. Hinn 5. júní var sama veður nema alskýjað.

Ákærði kvað ástæðu þess, að hann hefði siglt svo nærri Sæfugli, vera þá, að hann hefði þurft að gæta þess að lenda ekki með veiðarfærin á hraunbrún, en þó sem næst henni, þar sem hún mætti hörðum botni, en á þessum mörkum hefði Sæfuglinn verið staddur.

Ítrekað spurður fyrir Siglingadómi sagði ákærði, að skipverjinn á Sæfugli hefði staðið við færavindu bátsins þegar hann hefði séð hann eftir að hafa verið hálfnaður með kastið en kvaðst ekki geta fullyrt hvort hann hefði verið að skaka. Skipverjinn hefði ekki verið í stýrishúsinu. Eftir u.þ.b. hálfa mínútu hefði hann séð Sæfugl koma siglandi á bakborða fyrir framan Eleseus og á 5 til 8 mílna ferð og svo til á sömu stundu hefðu skipin lent saman. Ákærði kvaðst þá hafa bakkað.

Ákærði sagði að hann hefði séð skipverjann á Sæfugli koma syndandi aftur með bakborðskinnungi Eleseusar. Bjarghring hefði verið kastað til hans sem hann hefði ekki náð, en þeim næsta, sem kastað var, hefði hann náð. Þá hefði skipverjinn verið um 2 metra frá skipinu, miðskips bakborðs megin. Vel hefði gengið að ná skipverjanum um borð og hefði hann ekki verið nema eina til eina og hálfa mínútu í sjónum. Ákærði kvaðst hafa lagt skipverjann á dekkið og spurt hann að því hvort hann hefði verið einn á bátnum og fleiri skipverjar hefðu spurt hins sama. Skipverjinn hefði svarað því játandi. Strax eftir það hefði skipverjinn fengið hjartaáfall. Lífgunartilraunir hefðu verið hafnar og hann hefði hringt í stjórnstöð Landhelgisgæslunnar og beðið um þyrlu með lækni um borð. Vandkvæði hefðu verið

talin á því, en þyrla kom engu að síður með lækni um kl. 6.50, en atburðurinn varð kl. 5.22. Ákærði kvað lífgunartilraunum hafa verið haldið áfram af skipverjum þar til þyrla hafi komið með lækni. Einnig kom læknir með bát frá Patreksfirði. Ákærði kvað læknana hafa úrskurðað að maðurinn hefði látist fyrir þó nokkuð löngum tíma.

Skipverjinn á Sæfugli hét Haraldur Ólafsson.

Sýslumaðurinn í Barðastrandarsýslu bað um réttarkrufningu og fór hún fram 6. júní. Ályktun í skýrslu um réttarkrufningu, sem er undirrituð af Gunnlaugi Geirssyni prófessor í réttarlæknisfræði, er svohljóðandi:

> „Samkvæmt því, sem fram kemur í lögregluskýrslum, svo og því er fannst við krufninguna má álykta að maðurinn hafi látist af vosbúð og kulda er hann féll í kaldan sjó. Engin merki drukknunar fundust. Maðurinn var með hægfara bólgusjúkdóm og skemmdir í lungum af þeim sökum (emphysema) og einnig var hann með hjartastækkun og þrengingu í kransæðum. Telja má að sjúkdómur í lungum og hjarta hafi verið slíkir að hann hafi þolað miður áhrif kuldans og geta því hafa verið meðverkandi í dauða hans."

Neðansjávarmynd (video) var tekin af flaki Sæfugls. Á henni sést ákomustaður á stjórnborðssíðu. Hann er skýrt afmarkaður líkt og þar hafi verið höggvið skarð inn í bol bátsins. Sitt hvorum megin við ákomustaðinn er ekki að sjá skemmdir sem bent gætu til þess að skipin hefðu núist saman á ferð. Línur frá tveim færavindum liggja út frá bátnum nokkuð langt að því er virðist, en færavindurnar eru bakborðs megin. Líkur eru til að Haraldur heitinn hafi snúið baki í átt til Eleseusar þar sem hann stóð við færavindu en þar kveður ákærði hann hafa staðið.

Með bréfi, dags. 15. október sl., báðu saksóknari og verjandi um dómkvaðningu matsmanna og er bréf þeirra svohljóðandi:

> „Með vísan til 1. mgr. 63. gr. laga um meðferð opinberra mála nr. 19/1991, förum við undirritaðir þess á leit við Siglingadóm að hann dómkveðji 2 kunnáttumenn til að skoða og meta bátsvél af gerðinni Bukh, 36 ha, árgerð 1989, sem nú er í vörslu lögreglunnar í Reykjavík á vegum rannsóknarnefndar sjóslysa.
>
> Vélin er talin vera úr mb. Sæfugli BA-52, sem sökk í árekstri við mb. Eleseus BA-328 5. júní 1990. Kom vélin upp úr sjó í veiðarfærum báts 15. júlí sl.
>
> Þess er óskað að matsmennirnir láti í té skriflegt og rökstutt álit sitt um hvort sjá megi á vélinni hvort hún hafi verið í gangi er báturinn sökk og hvort vélin hafi verið í gír.
>
> Hjálagt fylgja skýrslur lögreglunnar í Barðastrandarsýslu 21. júlí og

25. ágúst sl. og athugasemdir frá rannsóknarnefnd sjóslysa, dags. 20. júlí sl."

Hinn 29. október voru þeir Andrés Guðjónsson, fyrrverandi skólameistari, og Þórir H. Konráðsson vélstjóri dómkvaddir til þess að framkvæma hið umbeðna mat.

Í skýrslu lögreglunnar í Barðastrandarsýslu, dags. 21. júlí 1992, kemur fram, að umrædd vél hafi komið upp í dragnót Ýmis BA frá Bíldudal miðvikudagsmorguninn 15 s.m. og að fulltrúi ríkissaksóknara hefði óskað eftir því, að hún yrði höfð í geymslu, þangað til annað yrði ákveðið, einnig að fulltrúi ríkissaksóknara hefði óskað eftir því að kannað yrði hvort ekki væri öruggt að umrædd vél væri úr Sæfugli BA-52. Samkvæmt upplýsingum skipstjórans á Ými var staðarákvörðun bátsins, þegar vélin kom upp, 654055 N og 241575 V, lengd og breidd. Þá segir í skýrslunni að enginn vafi leiki á því að umrædd vél sé úr öðrum báti en Sæfugli BA, þar sem ekki sé vitað til þess, að annar bátur hafi sokkið í Patreksfjarðarflóa á síðustu árum.

Í athugasemdum frá rannsóknarnefnd sjóslysa segir að samkvæmt skipaskrá sé vélin af tegundinni Bukh 36 ha, árgerð 1989.

Í vottorði Siglingamálastofnunar ríkisins, dags. 16. mars 1993, sem lagt var fram á dómþingi 17. mars sl. segir eftirfarandi:

„Það vottast hér með að ranglega er skráð í skrá yfir opna vélbáta frá 1. janúar 1991 vélartegund og vélarstærð í Sæfugli BA-52, skipaskrárnr. 5441. Hið rétta er að í Sæfugli BA-52 var Bukh-vél, 36 hö, eins og kemur fram í skoðunarskýrslu dags. 22. júní 1989 undirskrifaðri af Kristni Haraldssyni, en ekki Lister-vél 16 kw eins og stendur í áðurnefndri skrá yfir opna vélbáta, sjá meðfylgjandi."

Skoðunarskýrsla þessi hefur verið lögð fram í málinu.

Í sama þinghaldi voru lögð fram endurrit af skýrslum sem teknar voru af Sölva Sölvasyni, fulltrúa sýslumannsins á Patreksfirði, 16. mars sl.

Fyrir dóminn kom Júlíus Ólafsson, bróðir Haralds heitins Ólafssonar. Eftir honum er m.a. eftirfarandi skráð:

„Mætti segir svo frá að Björn Björnsson, Brunnum 11, Patreksfirði, hafi keypt umræddan bát, Sæfugl, til Patreksfjarðar einhvern tíma upp úr 1980, og þá hafi báturinn verið vélarlaus. Síðan hafi Björn sett í bátinn vél af Bukh-gerð. Haraldur hafi síðan keypt bátinn af Birni, sennilega 1988 eða 1989. Haustið 1989 hafi Bukh-vélin brætt úr sér. Báturinn hafi þá verið uppi á kambi frá hausti 1989 fram á vor 1990. Þá hafi Haraldur keypt vél af Perkins-gerð, ca. 75–85 ha vél, af Aðalsteini Guðmundssyni, sem þá bjó í Aðalstræti, Patreksfirði. Svavar

Guðbjartsson, Örlygshöfn, Rauðasandshreppi, hafi síðan vorið 1990, sennilega í apríl, sett Perkins-vélina í bátinn, og hafi tekið hina úrbræddu Bukh-vél upp í laun fyrir sína vinnu. Þessi Perkins-vél hafi síðan verið í Sæfugli BA-52 er báturinn fórst 5. júní 1990. Mætti kveðst ekki í neinum vafa um þetta."

Framangreindur Björn Björnsson kom fyrir fulltrúa sýslumanns og er skýrsla hans á sömu lund og skýrsla Júlíusar. Björn kvaðst vera viss um að Perkins-vélin hefði verið í bátnum, þegar hann fórst.

Svavar Guðbjartsson kom fyrir fulltrúa sýslumanns og kvað hann það vera rétt sem komið hefði fram í skýrslum Júlíusar og Björns. Síðan segir í skýrslunni:

„Hann (þ.e. Svavar) hafi sett vél af Perkins-gerð, 74 ha., í Sæfugl BA-52 um vorið 1990. Þá hafi hann tekið Bukh-vélina úrbrædda upp í vinnulaun, gert hana upp og selt Herberti Andersen, Efri-Arnórsstöðum, og Valgeiri Davíðssyni, Hvammi, báðum í Barðastrandarhreppi. Mætti kveðst þess fullviss, að sú vél, er hann setti í bátinn, Perkins-vélin, hafi verið í honum er hann fórst þann 5. júní 1990."

Vottorð Siglingamálastofnunar og framangreindar lögregluskýrslur urðu til þess að fulltrúi ríkissaksóknara lagði ekki fram matsgerð hinna dómkvöddu matsmanna 17. mars sl., þar sem hann taldi að til skoðunar hefði verið önnur vél en sú sem í Sæfugli var er hann sökk.

Við framhaldsmeðferð málsins 27. apríl sl. lagði fulltrúi ríkissaksóknara fram umrædda matsgerð ásamt fleiri gögnum. Í matsgerðinni segir m.a. þetta:

„Vélin er talin vera af Bukh-gerð, 36 ha, árgerð 1989, 4 strokka, í línu, sennilega af gerðinni 4K 105 Marineudstyr.

Skoðunarbeiðandi bað um skriflegt rökstutt álit á því hvort sjá megi á vélinni hvort hún hafi verið í gangi þegar báturinn sökk og hvort hún hafi verið í gír. Álit okkar er að það séu líkur til þess að vélin hafi ekki verið í gangi þegar báturinn sökk.

1. Við skoðun og mælingar á vélinni bendir ekkert til þess að hún hafi orðið fyrir vatnsslagi. Stimplar voru jafnháir sem bendir til þess að stimpilstangir séu ekki bognar. Boltar sem herða niður strokklok voru allir með svo til sömu herslu sem bendir ekki til tognunar.
2. Ró á eldsneytisröri að eldsneytisloka nr. 4 var ekki hert, hún var ekki skrúfuð upp á eldsneytislokann heldur rétt tyllt. Gengjur og kónn voru með ryðlit sem og hrúðri, sem bendir til þess að þetta hafi verið lengi í þessu ástandi. Það má því álíta að það hafi ein-

hver verið að vinna við vélina þegar báturinn sökk. Strokkfóðringin er ekki með sömu ummerkjum og hinar þrjár, það bendir allt til þess að þar hafi verið mjög ófullkomin brennsla, því að sótmyndun er meiri og mikil olía hefur verið í sótinu sem hefur hlíft strokknum við ryði.

Hvað varðar seinni spurninguna, hvort vélin hafi verið í gír eða tengd skrúfu, þá er ekki hægt að fullyrði neitt um það. Það er olíugír við vélina, „converter", líkt og sjálfskipting í bíl. Þegar vélin er gangsett knýr hún olíudælu sem heldur uppi olíuþrýstingi á gírnum, þá fyrst verður hann virkur. Armur sem skiptir skrúfunni fram og aftur og tengir skrúfuna við vélina, hefur sennilega verið tengdur með vír í barka að stjórnpúlti í stýrishúsi. Þessi vír er slitinn úr sambandi og við það hefur stilling á skiptingunni breyst.

Niðurstaða af athugun á gír er því sú að við getum með engu móti sagt af eða á um það hvort vélin hafi verið tengd skrúfu."

Matsgerðinni fylgja 8 ljósmyndir af vélinni.

Hinn 1. apríl sl. rita matsmenn fulltrúa ríkissaksóknara eftirfarandi bréf:

„Varðar: Díselvél sem talin er vera úr mb. Sæfugli BA-52.

Að beiðni yðar fengum við undirritaðir dómkvaddir matsmenn þá Guðmund Eiríksson vélvirkja, en hann vann í 25 ár hjá umboðsfyrirtækjum Perkins-díselvéla á Íslandi, Dráttarvélum, Véladeild Sambands ísl. samvinnufélaga og að síðustu hjá Jötni hf., og Karl Sighvatsson vélvirkjameistara, nú verkstjóra á viðgerðaverkstæði Véla og þjónustu hf., en Karl hefur um langt árabil unnið að viðgerðum á Perkins-vélum.

Hjálagðar eru umsagnir þessara manna um tegund vélarinnar."

Fulltrúi ríkissaksóknara greindi frá því í dóminum vegna orðalags bréfs matsmanna að hann og matsmaðurinn Þórir hefðu komið sér saman um að matsmennirnir leituðu til þeirra manna sem hann teldi að þekktu best til véla af Perkins-gerð.

Umsögn Karls Sighvatssonar er svohljóðandi:

„Þann 24. mars fór ég að beiðni Þóris Konráðssonar að Lúkasverkstæðinu að Síðumúla 3–5 ásamt Guðmundi Eiríkssyni. Skoðaði ég þar sjólegna bátavél sem auðsýnilega hafði legið lengi í sjó. Hlutir úr áli, sjókælir, hráolíuhús, smursíuhús, voru tærðir af vélinni, á henni var bátagír. Serial n: 4.236 U 836094 var læsilegt á vélarblokk. Það segir að hér er Perkins-díselvél smíðuð í Bretlandi. Ekki er hægt að segja um framleiðsluár, mögulegt er hægt að fá það uppgefið hjá vélarframleiðanda."

Vitnið Karl Sighvatsson staðfesti vottorð sitt fyrir dómi 27. mars sl. Hann kvað afleiðingar þess, að díselvél, sem væri í gangi, lenti í vatni, vera mismunandi eftir því hvort olíusía hennar væri svokölluð þurrsía eða vírsía. Væri í henni þurrsía, gæti vélin gengið, þar til á henni dræpist, án þess að hún skemmdist, þar sem hún tæki síður inn á sig vatn. Ef um vírsíu væri að ræða þá hefði það yfirleitt þær afleiðingar að vélin skemmdist, t.d. að stimpilstengur bognuðu. Þetta þurfti þó ekki að gerast ef snúningshraði vélarinnar væri lítill. Perkins-vél sem þessi drepi ekki á sér þótt til hennar rofni straumur eða hún hallist. Það gæti þó gerst ef vélin hallist, missi smurþrýsting og bræði úr sér. Til væri sjálfvirkur búnaður sem drepi á vélinni ef olíuþrýstingur fellur eða vélin yfirhitni. Ekkert bendi til þess að slíkur búnaður hefði verið á þessari vél.

Vottorð Guðmundar Eiríkssonar er svohljóðandi:

„Samkvæmt beiðni þinni var bátavél, staðsett hjá Lúkasverkstæðinu Síðumúla, skoðuð. Ég staðfesti hér með eftirfarandi:

Vél þessi er af gerðinni Perkins 4.236. Samanber skráð framleiðslunúmer sem lesið var af vélarblokk:

4.236 U 836049.

4 = stendur fyrir fjölda strokka.

236 = rúmtak vélar í tommum.

U = framleiðsluland/Bretland.

836094 = raðnúmer vélar."

Guðmundur Eiríksson gaf skýrslu fyrir dóminum 27. mars sl. og staðfesti vottorð sitt. Hann kvaðst ekki muna lengur hvort raðnúmer vélarinnar endaði á 49 eða 94, en það misræmi er að finna í vottorði hans. Vitnið sagði að díselvélar þyldu ekki að lenda í vatni í gangi án þess að brotna því að þjöppunarhlutfall þeirra sé svo hátt. Díselvél í hefðbundinni útfærslu drepi ekki á sér þótt straumur rofni til hennar og litlar líkur séu á að sama gerist þótt vélin hallist.

Hinn 23. mars sl. tók fulltrúi sýslumannsins á Patreksfirði skýrslur af Birni Björnssyni, Brunnum 9, Patreksfirði, Sævari Guðbjartssyni, Miðgarði, Örlygshöfn, Rauðasandshreppi, Júlíusi Ólafssyni, Túngötu 9, Patreksfirði, og Aðalsteini Júlíussyni, Túngötu 19, Patreksfirði, syni Júlíusar Ólafssonar. Þeim var öllum sýnd matsgerðin og myndir sem fylgja henni.

Björn kvað myndirnar ekki vera af vél af Bukh-gerð, en vel gæti verið að þær væru af Perkins-vél. Nefndi hann sem dæmi um það að á einni myndinni væri blásari eins og á Perkins-vél, en slíkir blásarar séu ekki á Bukh-vélum.

Sævar Guðbjartsson kvaðst þess fullviss að myndirnar væru af Perkins-

vél og af þeirri gerð sem var í Sæfugli þegar hann sökk. Í skýrslu Sævars segir m.a. þetta:

„Þessu til staðfestingar á fyrstu mynd bendir mætti á kælingarpúst, tvo alternatora, 12 og 24 volta sinn á hvorri reim, mótorfestingar og járnvinkla undir vélinni. Þessa hluti vélarinnar kannast mætti við því að hann hafi sjálfur sett þá í vélina á sínum tíma. Á annarri mynd megi sjá þriðju reimina, sem drífi lensidælu. Þessa dælu hafi mætti sjálfur mixað á vélina. Á þriðju mynd megi sjá sjókældan vatnskæli, sem mætti hafi sjálfur mixað á vélina. Á fimmtu og sjöttu mynd megi sjá gír vélarinnar sem er af gerðinni PRM. Þar megi einnig sjá tengiplötu sem mætti smíðaði sjálfur og setti í vélina til að festa gírinn við hana. Mætti telur að ekki þurfi frekar vitna við, því að hér sé svo greinilega um sömu vél að ræða og var í Sæfugli BA á sínum tíma."

Júlíus Ólafsson taldi engan vafa leika á því að ljósmyndirnar væru af Perkins-vél. Um sömu vél væri að ræða og hann hefði skoðað á hafnarbakka á Patreksfirði og hann talið vera úr Sæfugli. Sú vél hefði verið gul á lit eins og vélin á myndunum.

Aðalsteinn Júlíusson kvaðst hafa unnið nokkuð við vélina í Sæfugli og því þekkt vel til. Hann kvaðst ekki í nokkrum vafa um að um væri að ræða myndir af vél þeirri sem var í Sæfugli er hann sökk.

Samkvæmt sakavottorði, sem út var gefið 12. mars 1993, hefur ákærði sætt refsingum sem hér segir:

– – –

*Niðurstaða dómsins.*

Með játningu ákærða, sem er í samræmi við gögn málsins, er sannað, að hann hefur framið þau brot, sem hann er ákærður fyrir í 2.–4. lið í ákæru. Ákærði hefur með því gerst brotlegur við þau ákvæði laga og reglna sem tilgreind eru í framangreindum ákæruliðum.

Ákærða er fullkunnugt um að báturinn Sæfugl var á veiðum á sömu slóðum og hann sjálfur og honum bar af þeim sökum að sýna sérstaka aðgæslu.

Ákærði hefur lýst því að hann hafi séð Harald Ólafsson standa við færavindu um borð í Sæfugli þegar 50–100 faðmar voru á milli skipanna, en þá hafi Eleseus haft Sæfugl 20° á bakborða. Eftir hálfa mínútu þaðan í frá hafi hann séð að Sæfugl hafi verið kominn á siglingu og siglt fyrir framan Eleseus bakborðs megin og nánast á sömu stundu hafi orðið árekstur á milli skipanna. Á þessum tíma, sem líður þarna á milli, sér ákærði ekki Sæfuglinn.

Á þeirri frásögn ákærða, að hann hafi séð Harald Ólafsson við færavinduna á Sæfugli þykir mega byggja. Ef miðað er við að þá hafi fjarlægð á milli

skipanna verið 100 faðmar, eins og ákærði segir að hafi getað verið að hámarki, og að Sæfugl hafi verið 20° á bakborða Eleseusar miðað við stefnu skipsins og að Eleseusi hafi verið siglt á 7–8 sjómílna hraða, þá ætti að hafa liðið tæp mínúta frá því að ákærði sér Harald heitinn við færavinduna, þar til að skipin lenda saman. Hafi vegalengdin verið skemmri, styttist þessi tími að sama skapi. Haraldur heitinn hefði því orðið á þeim tíma að fara inn í stýrishúsið, koma bát sínum af stað og sigla honum 60–70 metra, en sú sigling hefði tekið tæpa hálfa mínútu miðað við fullan 5 mílna hraða frá upphafi til enda siglingar. Þetta verður að telja nánast útilokað að hafi gerst.

Telja verður sannað að vél sú, sem skoðuð var af matsmönnum, sé úr Sæfugli og yfirgnæfandi líkur á, samkvæmt þeim gögnum sem um það hafa verið lögð fram í málinu, að hún hafi ekki verið í gangi þegar báturinn sökk.

Þá ber þess að gæta að allar líkur eru á að færi hafi verið úti þegar báturinn sökk, eins og sést af neðansjávarmynd af bátnum, en afar ólíklegt verður að telja að bátnum hafi verið siglt af stað með færi úti.

Þá er þess enn að gæta að ákoman á Sæfugli sýnist bera það með sér að siglt hafi verið á hann kyrrstæðan.

Samkvæmt framansögðu er sannað að báturinn Sæfugl hefur verið kyrrstæður og að ákærði hefur siglt á hann með þeim afleiðingum að hann sökk. Ákærði hefur þannig sýnt af sér vítavert gáleysi við stjórn skipsins Eleseusar og með þessari háttsemi brotið gegn 1. mgr. 238. gr. siglinglaga nr. 34/1985.

Í krufningarskýrslu er ályktun læknis sú að Haraldur heitinn hafi látist af vosbúð og kulda er hann féll í kaldan sjó. Verður á því byggt og samkvæmt því hefur ákærði gerst brotlegur við 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Í krufningarskýrslu læknisins segir og að telja megi að sjúkdómar í lungum og hjarta Haralds heitins hafi verið slíkir að hann hafi þolað miður áhrif kuldans og því hafa getað verið meðverkandi í dauða hans. Við ákvörðun refsingar ber að taka tillit til þessa svo og að hafa hliðsjón af 78. gr. almennra hegningarlaga.

Refsing ákærða þykir hæfilega ákveðin 250.000 kr. sekt til ríkissjóðs, og komi 60 daga varðhald í stað sektarinnar, verði hún eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dómsins, enn fremur að ákærði sæti 2 mánaða varðhaldi, en fullnustu refsingarinnar þykir mega fresta og hún niður falla að 2 árum liðnum frá uppkvaðningu dóms þessa, haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 4. gr. laga nr. 22/1955.

Þá þykir rétt samkvæmt 3. mgr. 238. gr. siglingalaga nr. 34/1985 að svipta ákærða réttindum til skipstjórnar í 18 mánuði frá birtingu dómsins.

Loks ber að dæma ákærða til að greiða allan sakarkostnað, þar með talin saksóknarlaun til ríkissjóðs kr. 70.000, og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, kr. 70.000.

Dómsorð:

Ákærði Níels Adolf Ársælsson greiði 250.000 kr. sekt til ríkissjóðs og komi varðhald í 60 daga í stað sektarinnar, verði hún eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dómsins.

Ákærði sæti varðhaldi í 2 mánuði, en fullnustu refsingarinnar skal fresta og hún niður falla að 2 árum liðnum frá uppkvaðningu dómsins, haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Ákærði er sviptur skipstjórnarréttindum í 18 mánuði frá birtingu dómsins.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin saksóknarlaun til ríkissjóðs, kr. 70.000, og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Skúla Th. Fjeldsted hrl., kr. 70.000.