

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur þriðjudaginn 6. júní í máli nr. S-292/2006:

Ákærvaldið

(Sigríður J. Friðjónsdóttir saksóknari)

gegn

Jónasi Garðarssyni

(Kristján Stefánsson hrl.)

Ríkissaksóknari höfðaði málið með ákæru útgefinni 23. febrúar 2006 á hendur ákærða, Jónasi Garðarssyni, kt. 000000-0000, Vesturási 25, Reykjavík, til refsingar fyrir hegningarlaga brot og brot á siglingalögum, „með því að hafa, aðfaranótt laugardagsins 10. september 2005, sem skipstjóri skemmtibátsins Hörpu á siglingu um Sundin með fjóra farþega, verið undir áhrifum áfengis við stjórn bátsins og ekki haft gát á siglingaleiðinni er siglt var, um kl. 01.38, í talsverðum vindi og slæmu skyggni; næturmyrkri og rigningu, úr vestri með stefnu inn á Viðeyjarsund á vaxandi hraða og hafa þannig með stórfelldri vanrækslu í skipstjórnarstarfi orðið valdur að því að báturinn steytti á Skarfaskeri á allt að 17 sjómílna hraða með þeim afleiðingum að farþeginn Friðrik Ásgeir Hermannsson, fæddur 1971, lést af völdum áverka sem hann hlaut þegar báturinn skall á skerinu og farþeginn Guðjóna Harpa Helgadóttir, fædd [1964], eiginkona ákærða, hlaut verulega áverka við strandið; rifbrot á mörgum rifbeinum, loftbrjóst og blæðingu í brjósthol og með því að hafa ekki gert ráðstafanir til bjargar farþegum eftir að stórlega laskaður báturinn losnaði af skerinu um kl. 01.58, hvorki leitað aðstoðar björgunarliða né siglt bátnum skemmstu leið til lands, heldur tekið stefnu austur Viðeyjarsund þar sem bátnum hvolfdi skömmu síðar með þeim afleiðingum að farþeginn Matthildur Harðardóttir, fædd 1954, drukknaði og Guðjóna Harpa hlaut ofkælingu við að lenda í sjónum og halda sér síðan á kili bátsins þar til henni, ákærða og 11 ára syni þeirra var bjargað um kl. 03.11.“

Í ákæru er framangreind háttsemi talin varða við 215. og 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, 1. og 2. mgr. 238. gr. siglingalaga nr. 34/1985, sbr. 1. og 2. mgr. 6. gr. og 1. mgr. 7. gr., og 11. gr., sbr. 239. gr. sömu laga.

Í málinu eru gerðar eftirfarandi einkaréttarkröfur á hendur ákærða:

a) Af hálfu Hermanns Stuart Crosbie, kt. 000000-0000, er krafist 5.000.000 króna miskabóta, með vöxtum samkvæmt II.-IV. kafla laga nr. 38/2001 um vexti og verð tryggingu frá 10. september 2005 til greiðsludags.

b) Af hálfu dánarbús Friðriks Ásgeirs Hermannssonar er krafist 250.000 króna skaðabóta, með vöxtum eins og greinir í a).

Af hálfu framangreindra kröfuhafa er þess og krafist að ákærði verði dæmdur til greiðslu á samtals 299.298 krónum vegna kostnaðar við undirbúning bótakröfu.

c) Agnes Einarsdóttir, kt. 000000-0000, krefst 3.000.000 króna miskabóta, með vöxtum eins og greinir í a). Að auki krefst hún 100.000 króna auk virðisaukaskatts vegna kostnaðar við undirbúning kröfu sinnar.

d) Vigfús Daði Vigfússon, kt. 000000-0000, krefst 5.000.000 króna miskabóta, með vöxtum eins og greinir í a).

e) Arnar Freyr Vigfússon, kt. 000000-0000, krefst 5.000.000 króna miskabóta, með vöxtum eins og greinir í a).

f) Af hálfu dánarbús Matthildar Victoriu Harðardóttur er krafist 654.144 króna skaðabóta, með vöxtum eins og greinir í a).

g) Hörður Albert Guðmundsson, kt. 000000-0000, krefst 3.000.000 króna miska bóta, með vöxtum eins og greinir í a).

h) Herdís María Jóhannsdóttir, kt. 000000-0000, krefst 3.000.000 króna miskabóta, með vöxtum eins og greinir í a).

Af hálfu síðastgreindra fimm kröfuhafa er þess og krafist að ákærði verði dæmdur til greiðslu á samtals krónum 299.298 vegna kostnaðar við undirbúning bótakröfu.

Ákærði krefst þess aðallega að hann verði sýknaður af refsikröfu ákværuvaldsins og að bótakröfunum verði vísað frá dómi. Til vara er krafist vægustu refsingar sem lög leyfa og sýknu af öllum bótakröfum, en að því frágengnu verði bætur lækkaðar verulega.

I.

Ákærði hefur verið formaður Sjómannafélags Reykjavíkur um árabíl. Hann er vanur sjómaður frá fyrri tíð, áhugamaður um smábáta og hefur um 20 ára reynslu af siglingu þeirra. Í mars 1998 lauk ákærði prófi til skipstjórnar á skipi, sem er 30 rúmlestir eða minna, en hefur ekki sótt um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum samkvæmt samnefndum lögum nr. 112/1984. Hann er meðlimur í Snarfara, félagi sportbátaeigenda í Reykjavík, sem hefur aðsetur við Naustavog.

Sumarið 2005 fór ákærði til Noregs og keypti 9,90 metra langan skemmtibát af gerðinni Skilsø 33 Arctic. Hann skráði bátinn í Englandi 6. júní, á uppgefið heimilisfang sitt þar í landi og gaf honum nafnið „Harpa“. Eftir siglingu um norsku og sænsku skerjagarðana hélt ákærði til Íslands og sigldi inn í Snarfarahöfn 19. ágúst.

Af gögnum málsins er ljóst að Harpan var búin hraðamæli, dýptarmæli, vökvaátta vita, GPS-staðsetningartæki, talstöð, neyðarsendi, neyðarblysum, fimm

bjargvestum og björgunarbát föstudaginn 9. september 2005.

Að kvöldi föstudagsins héldu ákærði, eiginkona hans, (Guðjóna) Harpa Helgadóttir, Friðrik Ásgeir Hermannsson og Matthildur Victoria Harðardóttir í skemmtisiglingu um Sundin í boði ákærða. Með í för var sonur ákærða og Hörpu, Helgi Hörður, fæddur 27. desember 1994. Lagt var upp frá Snarfarahöfn um kl. 20:04 undir stjórn ákærða, sem sigldi með gestina um Viðeyjarsund, suður fyrir Skarfasker, utan merktrar siglingaleiðar og inn í Reykjavíkurböfn, þaðan til baka, merкта siglingaleið um sundið, austur fyrir Viðey, um Geldinganes og að Þerney, þar sem Harpan lagðist að bryggju um kl. 20:40. Þar hugðist hópurinn grilla. Vegna vindhæðar og rigningar flutti fólkíð sig um set um kl. 22:14, enn undir stjórn ákærða, sem sigldi bátnum að Bryggjuhverfinu, á mótum Elliðaárvogs og Grafarvogs. Þar lagðist Harpan að bryggju um kl. 22:47. Helgi mun þá hafa verið sofnaður í káetu undir stýrishúsi bátsins.

Þegar hinir fullorðnu höfðu lokið við að snæða var landfestum sleppt um kl. 00:55 og bátnum siglt undir stjórn ákærða, í náttmyrkri og rigningu, út á Viðeyjarsund. Þar stýrði hann bátnum norður fyrir Skarfasker, á milli strýtudufls með síblikkandi grænu ljósi og annars, með rauðu ljósi sem blikkar á 5 sekúndna fresti, en duflin afmarka rétta siglingaleið um sundið. Þegar komið var út fyrir duflin sveigði ákærði fljótlega til suðurs og tók stefnu á Rauðarárvík, vestan við Laugarnes, uns bátnum var snúið til austurs um kl. 01:32, með stefnu inn Viðeyjarsund. Samkvæmt GPS-staðsetningartæki Hörpunnar var hún þá á stað N64° 09.521' V21° 53.734'. Að sögn ákærða tók Matthildur við stjórn bátsins á þeim stað. Næstu 3 mínútur á undan hafði honum verið siglt með 2-7 sjómílna hraða og var þeirri ferð haldið meira og minna á um 750 metra kafla í austur frá greindum hnitapunktum, þar til um kl. 01:38 er hraðinn var aukinn úr 9-10 sjómílum, ríflega 100 metrum vestan við Skarfasker og bátnum siglt á skerið nokkrum sekúndum síðar á allt að 17 sjómílna hraða.

II.

Þegar áreksturinn varð svaf Helgi neðan þilja, en aðrir voru í stýrishúsi bátsins. Við höggið skall Friðrik á innréttingu í stýrishúsinu og féll niður í lúkar, ofan á fætur Helga, sem hrokkið hafði fram úr káetu. Helgi bar fyrir dómi að hann hefði smökrað sér undan líkama Friðriks, talið hann látinn og í framhaldi farið upp á þilfar. Vitnisburði Helga er annars lýst í XI. kafla.

Ljósmyndir af stýrishúsinu sýna dyr niður í lúkar fyrir miðju bátsins. Við hlið þeirra, stjórnborðsmegin, má sjá stýrisstað bátsins; mæla- og tækjaborð og GPS-tæki og talstöð, sem felld eru inn í innréttingu þar fyrir ofan. Á lúkarnum var hurð og yfir henni 9 mm þykk, lárétt plexiglerplata, sem renna mátti fram og til baka í þar til gerðum brautum, til að loka niður í lúkar. Efri brún plötunnar var í svipaðri hæð og tækjaborð við stýrishjól bátsins. Við áreksturinn, eða í kjölfar hans, rifnaði umrædd hurð af festingum og fremsti hluti plexiglerplötunnar brotnaði.

Samkvæmt krufningarskýrslu Kari Karkola réttarmeinafræðings 7. nóvember 2005, sem hann staðfesti fyrir dómi, lést Friðrik af völdum verulegs höggs á efri hluta brjóstkassa, sem olli meðal annars broti á brjóstbeini, rofi á öllum stærri æðum frá ósæðarboga og mikilli blæðingu í brjóstholi. Að áliti sérfræðingsins mun Friðrik hafa látist af völdum þessara áverka innan mínútu frá ákomu. Þá greindust dreifðir

áverkar á andliti og hálsi Friðriks, mar vinstra megin á höfði og dreift en hóflegt mar á heila. Rannsókn á blóð- og þvagsýnum leiddi í ljós að Friðrik var undir áhrifum áfengis er hann lést, en alkóhólstyrkur í blóð mældist 1,85 ‰, á móti 2,04 ‰ í þvagi.

Samkvæmt staðfestri álitsgerð réttarmeinafræðingsins 4. nóvember 2005, sem unnin var að beiðni lögreglu og í samvinnu við hana, samrýmast framangreindir áverkar á brjósti Friðriks því að hann hafi rekist á horn á efri hluta hurðar að lúkarnum og brotið plexiglerplötuna þar fyrir ofan. Aðrir áverkar gætu hafa komið við sama högg eða þegar Friðrik féll niður op á lúkarnum og hafnaði á gólfi þar fyrir neðan. Að mati réttarmeinafræðingsins er því sennilegt að Friðrik hafi staðið á gólfi fyrir miðju stýrishússins þegar árekstur varð. Sérfræðingurinn bar og fyrir dómi að í ljósi hinna gríðarlegu brjóstholásverka væri ljóst að Friðrik hefði verið á ferð þegar hann fékk umrætt högg á brjóstakassa. Með vísan til þessa og annarra áverka Friðriks taldi réttarmeinafræðingurinn útilokað að Friðrik hefði setið undir stýri bátsins þegar hann skall á Skarfaskeri.

Framangreind ályktun er í samræmi við rannsókn tæknideildar lögreglu, en hún byggir niðurstöður sínar einnig á því að Friðrik hafi, í framhaldi af falli niður í lúkar, skolið á þil við hlið hurðar að fremri kætu bátsins. Ljósmyndir sýna að á þeim stað er þilið mölbrotið. Rannsókn tæknideildar eru annars gerð skil í XII. og XIII. kafla.

III.

Kl. 01:49:45 hringdi Matthildur úr farsíma í Neyðarlínuna (112) og ræddi við vakt hafandi starfsmann. Voru þá liðnar um 11 mínútur frá slysinu. Símtalið var hljóð ritað og liggur upptakan frammi í málinu ásamt endurríti af orðaskiptum. Dómendur hafa hlýtt á upptökuna. Í byrjun símtalsins greindi Matthildur frá því, á fremur rólegan máta, að þau væru í bát, sem væri ábyggilega að sökkva. Aðspurð um staðsetningu bátsins heyrir að Matthildur spurði ákærða ítrekað hvar þau væru og svaraði ákærði því til að hann vissi ekkert um það. Í framhaldi kvað Matthildur þau vera stödd einhvers staðar út af Sundahöfn. Viðmælandinn spurði því næst hvernig bátur þetta væri og svaraði Matthildur, rólegri röddu: „Veistu, ég veit ekki hvað er í gangi.“ Hún var enn spurð sömu spurningar, endurtók hana sjálf og sagði svo í angistartón: „Ég, veistu, ég veit ekki einu sinni hvernig við lentum hérna.“ Aðspurð hvort einhver um borð vissi hvað væri að gerast og hver væri „að stýra þessu“ sagði Matthildur: „Jónas Garðarsson.“ Í framhaldi óskaði viðmælandinn eftir því að ræða við hann. Heyrist þá Matthildur segja: „Jónas, geturðu tekið símann, hérna, hérna?“ og hann svara: „Hvað er í gangi?“ Í kjölfar þessa heyrir ekki orðaskil fyrr en kvenmaður segir: „Ekki vekja hann, ekki vekja hann.“ Nokkrum sekúndum síðar sagði Matthildur: „Hann, hann er að klúðra bátnum, veistu, ég veit ekki hvað er í gangi.“ Viðmælandinn bað enn um að fá að tala við ákærða og heyrir þá í Matthildi segja: „Jónas, geturðu talað?“ og hann svara: „Hvar erum við?“ Matthildur kvaðst ekki vita hvar þau væru, en segir í símann að þau séu einhvers staðar út af Reykjavíkurböfn, en hún viti ekki hvað sé að gerast. Viðmælandinn sagði þá: „Já, þess vegna vil ég fá að tala við þann sem er að stýra bátnum, hann ætti að vita þetta.“ Matthildur kallaði því næst tvívegis til ákærða, spurði hvar þau væru stödd og sagði svo: „Hann er að reyna að stýra bátnum.“ Á upptökunni heyrir nú Harpa segja: „Jónas, við erum að deyja hérna.“ Í framhaldi krafðist viðmælandinn þess enn að fá að tala við þann, sem vissi hvað væri að

gerast, „þann sem er að stýra bátnum!“ Heyrist Matthildur þá segja, í spurnartón: „Jónas, Jónas?“, ákærði svara „já“, Matthildur segja „hann vill tala við þig“ og ákærði svara: „Ég veit ekkert hvað er í gangi hérna.“ Í kjölfar þessa áréttaði Matthildur að hún héldi að báturinn væri úti fyrir Reykjavíkurhöfn og spurði svo: „Jónas, hvar erum“, en áður en hún komst lengra greip ákærði fram í og sagði: „Ég veit það ekki.“ Matthildur bað því næst viðmælanda sinn, æstum rómi, að staðsetja bátinn, en hann kvaðst ekki geta það nema hann fengi upplýsingar úr siglinga tækjum hans. Í framhaldi spurði Matthildur ákærða hvort einhver slík tæki væru um borð og heyrist hann segja það eitt: „Ég get þetta ekki.“ Af málrómi Matthildar er ljóst að hún var nú orðin mun æstari en áður og bað ákærða að taka símann. Eftir ógreinilegar raddir og klið heyrist ákærði segja, í rólegum tón: „Halló“. Viðmælandinn bauð ákærða gott kvöld og spurði hvað væri að gerast um borð. Heyrist ákærði svara, rólegri röddu: „Það er eitthvað helvítis vesen.“ Aðspurður hvort báturinn væri að sökkva svaraði ákærði „já“ og sagði því næst „bíddu aðeins“. Næst heyrist ákærði segja, við aðra en viðmælandann og í rólegum spurnartón: „Hvað kom fyrir?“ Matthildur mun hafa tekið við símtækinu aftur, því hún heyrist dæsa í símann og segja, að því er virðist í uppgjafartón: „Þið verðið að reyna að finna okkur.“ Í framhaldi áréttaði viðmælandinn, höstum rómi, að hann gæti það ekki nema hann vissi hvar þau væru stödd og sagði því næst: „Af hverju getur hann ekki talað í símann þessi maður?“ Matthildur spurði ákærða hvar þau væru, en sagði svo í símann, að því er virðist með grátstafinn í kverkunum: „Hann veit það ekki segir hann.“ Viðmælandinn spurði þá enn og aftur af hverju ákærði gæti ekki komið í símann. Matthildur kvaðst ekki vita það, sagði að þau hefðu lagt upp frá smábátahöfninni og bætti því við: „Veistu, ég veit ekki hvað er að gerast hérna.“ Heyrist nú kliður áður en Matthildur segir: „Hann er að stýra bátnum.“ Viðmælandinn áréttaði hér að hann yrði að fá að tala við ákærða. Í framhaldi heyrist Matthildur segja: „Jónas, viltu tala við manninn, Jónas?“ Hún sagði við mælandanum því næst að bíða á línunni.

Harpa tók nú við símanum og sagði: „Viltu hjálpa okkur?“ Viðmælandinn greip strax fram í fyrir henni og krafðist þess margítrekað að tala við ákærða og fá upplýsingar um staðsetningu bátsins. Þess á milli heyrist í Hörpu biðja viðmælandann að hætta þessu og segja grátandi að þau séu að deyja og hann verði að bjarga þeim. Eftir þrátefli slíkra orðaskipta heyrist til barns í bakgrunni segja: „Þar sem Hrafn Gunnlaugsson á heima.“ Harpa endurtók orð barnsins í símann, en heyrði á móti viðmælanda krefjast þess enn og aftur að fá að ræða við þann sem stýrði bátnum. Harpa heyrist þá svara, grátandi og að því er virðist í bænartón: „Já, bíddu aðeins, Jónas, viltu tala við hann. Viltu koma í?“ Í kjölfar þess að viðmælandi ítrekaði kröfu sína heyrist Harpa segja og nú í skipunartón: „Jónas, talaðu við manninn!“ Harpa hafði vart sleppt orðunum er ákærði heyrist hreyta í hana: „Þegiðu.“ Harpa sagði þá viðmælandanum að ákærði segði henni bara að þegja. Hún var því næst beðin um að segja ákærða að drepa á aflvél bátsins. Í framhaldi öskraði Harpa til ákærða að gera það og heyrist hann svara á móti: „Slökktu á þessu.“ Harpa er hér grátandi sem fyrr. Hún heyrist segja nafn ákærða, í bænartón og fær frá honum á móti: „Slökktu á þessu.“ Harpa svaraði því neitandi, hélt áfram að ræða við viðmælanda sinn skamma stund og svaraði síðan aðspurð að ákærði væri búinn að drepa á vélinni. Enn krafðist viðmælandinn að fá að tala við ákærða, en heyrði á móti frá Hörpu, þar sem hún sagði grátandi: „Hann vill ekki tala við þig.“ Því næst sagði Harpa að þau væru „hérna fyrir utan“ og hún sæi stórt skemmtiferðaskip fyrir framan sig. Fimm sekúndum síðar, eða kl. 01:56:24, rofnaði símasamband við Neyðarlínuna.

IV.

Samkvæmt GPS-staðsetningartæki Hörpunnar var hún á stað N64° 09.481' V21° 52.839' kl. 01:58 þegar tækið sýndi að hraði bátsins breyttist úr núllstöðu eða þar um bil í 2-4 sjómílur. Er ljóst að bátnum var þá siglt fyrir eigin vélarafli frá Skarfaskeri. Eftir um 30 metra siglingu í austur jókst hraði bátsins í 7-8 sjómílur og var sömu ferð haldið næstu 650 metra eða svo, í átt að Gufunesi, þegar aðeins dró úr ferð bátsins og fylgdi hann upp frá því 2-6 mílna hraða, uns tækið hætti að skrá hnit kl. 02:06. Hafði báturinn þá færst rúma 400 metra til viðbótar, að því er virðist stjórnlaus og stefndi í átt að Viðey. Síðustu hnitin bera með sér að Harpan hafi þá verið á stað N64° 09.571' V21° 51.922'.

V.

Meðan á greindri siglingu stóð var þrisvar hringt úr farsíma Matthildar í Neyðar línuna; fyrst kl. 02:00:12 og 02:00:42, en í þau skipti heyrðist aðeins vélarhljóð frá bátnum. Kl. 02:01:09 komst talsamband á að nýju. Á hljóðupptöku af því símtali heyrir Harpa grátbiðja viðmælanda sinn að bjarga þeim af bátnum, sem væri að sökkva og þau að deyja. Þegar Harpa var beðin um nákvæma staðsetningu bátsins kvaðst hún sjá stóran krana fyrir utan Sundahöfn. Hún var þrúspurð hvað væri um að vera og svaraði sem fyrr: „Báturinn er að sökkva.“ Harpa margítrekaði þau orð og kvað sjó vera kominn í bátinn. Henni var þá lofað tafarlausri aðstoð að stóra skemmtiferðaskipinu og stóra krananum. Harpa var því næst þrúspurð hve margir væru í bátnum, en þeim spurningum var ekki svarað. Af málrómi viðmælanda verður vart annað greint en að hann hafi til þessa verið vantrúa um alvarleika málsins og ber rödd hans vott um tortryggni. Skömmu áður en símasamband rofnaði á nýjan leik kl. 02:04:53 heyrir mikill kliður og óskýrar raddir um borð í bátnum og grátstafur Hörpu inn á milli. Meðan á þessu öllu stendur heyrir viðmælandinn segja: „Við verðum að setja út bát ... Hann er að sökkva ... Þetta er rétt hérna út á Sundahöfn. Það er obboslegt fyllirí þarna. Bátur ... segir að hann sé að sökkva.“ Síðasta sem heyrir, í kjölfar háværra, en óskýrra radda um borð í Hörpunni, eru orð ákærða: „Við erum að sökkva hérna ...“

Kl. 02:05:44 hringdi ákærði í Neyðarlínuna úr farsíma Sjómannafélags Reykja víkur. Á þeim 27 sekúndum sem símtalið stóð yfir greindi ákærði frá því, í óspurðum fréttum og að því er virðist í yfirveguðum tón, að Harpan væri að sökkva „úti á Sundinu“ og bað um björgun. Ákærði kvaðst aðspurður ekki vita af hverju báturinn væri að sökkva. Hann var spurður hvort hann gæti sett dælur í gang, en greip fram í fyrir viðmælanda og sagði: „Hann er að fara niður báturinn. Náið í okkur!“ Ákærða var því næst kynnt að björgunarsveit væri lögð af stað og hann spurður um nákvæma staðsetningu bátsins. Heyrist þá svar ákærða: „... í Sundahöfn.“ Samband var því næst rofið.

VI.

Kl. 02:10:04 hringdi Harpa úr farsíma sonar síns í Neyðarlínuna. Hún var þá ofan á kili skemmtibátsins ásamt drengnum, en ákærði svamlaði í sjónum við hlið þeirra. Harpa kynnti sig fyrir viðmælanda, kvað bátinn vera sokkinn, sagði þau vera að deyja og bað ítrekað um björgun eins og skot. Rödd Hörpu ber augljósan vott um móðursýki og inn á milli virðist hún gráta. Hún kvað bátinn vera nálægt þeim stað

er Viðeyjarferjan legðist að landi í Reykjavík og benti einnig á Viðey sem kennileiti. Viðmælandinn kvaðst á móti heyra illa í Hörpu og bað hana ítrekað að „fara úr rokinu“. Harpa svaraði að bragði: „Við getum ekki farið, ... við liggjum ofan á bátnum.“ Viðmælandinn upplýsti að aðstoð væri á leiðinni „og hún kemur þegar hún kemur“. Í kjölfarið spurði hann enn um staðsetningu bátsins og heyrir þá Helgi nefna „Engey“. Aðspurð hvort þau væru við Engey sagði Harpa því næst: „Ég þori ekki að segja, Jónas, ha?“ Harpa var því næst spurð hve mörg væru á staðnum og svaraði: „Við erum, það eru tvö dain. Við erum þrjú herna uppá.“ „Eru, ... dain“ heyrir þá í viðmælanda, í augljósum undrunartón. Var klukkan þá um 02:13:07. Í framhaldi greindi Harpa frá því að Friðrik og Matthildur væru látin. Þessu næst var hún þrúspurð hvort þau væru stödd fyrir utan Engey eða Viðey og heyrir þá Helgi segja „Viðey“. Harpa er hér greinilega móðursjúk, segir ítrekað „Viðey“ og segist sjá ljós úr eygni. Þessu næst er hún ítrekað spurð: „En af hverju ertu að tala um að einhver sé dainn.“ Harpa svaraði því til að báturinn væri farinn niður og að fólkið væri inni í honum. Eftir þrátefli orðaskipta, sem höfðu enga frekari þýðingu, áréttaði Harpa enn og aftur að þau þrjú væru að deyja á bátnum, en sambandið rofnaði kl. 02:18.

Kl. 02:18:16 hringdi Harpa enn í Neyðarlínuna. Samtalið stóð í um 4 mínútur og bar lítinn ávöxt. Þó kom fram að Friðrik hefði látist þegar hann „slóst upp við ...“ Á meðan á símtalinu stóð vældi Harpa í sífellu, var greinilega móðursjúk og á köflum óskiljanleg. Hún hringdi aftur kl. 02:23:03, enn kl. 02:24:09 og loks kl. 02:25:29, en í greind skipti ræddi hún við starfsmann Neyðarlínunnar í um 4 mínútur, án þess að nokkuð nýtt kæmi fram. Símasamband rofnaði endanlega kl. 02:27:42.

VII.

Víkur þá sögunni að björgunaraðgerðum frá sjónarhóli lögreglu og annarra, sem veittu skemmtibátnum Hörpu liðsinni aðfaranótt laugardagsins 10. september.

Eins og áður segir hringdi Matthildur í Neyðarlínuna um kl. 01:50 og tilkynnti að hún væri í bát, sem væri að sökkva. Meðan á símtalinu stóð, kl. 01:55:43, var lögreglu, slökkviliði og Vaktstöð siglinga tilkynnt um atburðinn. Segir um þetta í dagbók lögreglunnar í Reykjavík, að tilkynnt hafi verið um bát í nauðum milli Viðeyjar og lands, að allir um borð væru taldir ölvaðir og að mjög erfitt væri að fá upplýsingar frá tilkynnanda.

Um kl. 02 voru lögreglumenn sendir að Sundahöfn og Laugarnestanga til að svipast um eftir bát á sjónum. Meðal þeirra var Arnór Eypórsson, sem bar fyrir dómi að hann hefði verið staddur í lögreglubifreið þegar tilkynning hefði borist um mögulegt ölvunarástand um borð í bát úti fyrir Laugarnesi. Arnór hefði farið þangað og skimað berum augum út á Sundin, en skyggni hefði verið lítið vegna myrkurs, þoku og úrkomu. Arnór bar að hann hefði ekki getað greint bát á sjónum. Hins vegar hefði hann séð siglingaljós og minntist á rauða ljósduflið, sem markar siglingaleiðina um Viðeyjarsund. Að sögn Arnórs hefðu legið fyrir óverulegar upplýsingar um atburði á þessum tíma, en talið hefði verið að mikil ölvun væri um borð í viðkomandi bát.

Lögregla setti upp miðstöð björgunaraðgerða við Sundahöfn og var Boga Sigvalda syni varðstjóra falin yfirstjórn þeirra á vettvangi. Af frumskýrslum Boga og starfsfélaga hans má ráða að myrkt var af nóttu, hvasst og slæmt skyggni og að

gengið hafi á með rigningu og skúraveðri.

Kl. 02:04:24 sendi Neyðarlínan svohljóðandi SMS-boð til björgunarskips Landsbjargar: „F1 Rauður. Lífsógn.“ Í gögnum Neyðarlínunnar er síðan skráð að bátnum hafi hvolft á bilinu kl. 02:06 til 02:10. Laust eftir kl. 02:12 hringdi skipstjórinn á björgunarskipinu Ásgrími í Neyðarlínuna og fékk upplýsingar um atburði.

Kl. 02:15 var fært í dagbók lögreglu að búið væri að ræsa út björgunarskip, að upplýsingar um staðsetningu bátsins væru enn afar takmarkaðar og ýmist talað um ljósin í Viðey eða krana í Sundahöfn. Síðastgreindar upplýsingar voru einnig færðar í frumskýrslu Boga, sem fyrr er nefnd, en þar segir enn fremur, að um kl. 02:15 hafi lítið annað verið vitað um ástand um borð í bátnum en að þar væri mikil ölvun. Fyrir dómi staðfesti Bogi að lögregla hefði metið aðstæður svo á þeim tímapunkti og bar jafnframt að henni hefði skilist að ekki væri beint verið að biðja um aðstoð við bátinn heldur væru bátsverjar fremur að tilkynna um hafvillu.

Kl. 02:30 bárust þau boð um fjarskipti að lögreglumenn teldu sig hafa séð glitta á eitthvað í sjónum, um 200 metrum austan við rauða ljósduflið undan Laugarnesi. Í kjölfar þessa var björgunarbátur lögreglu fluttur að Snarfarahöfn og sjósettur um kl. 02:40. Í áhöfn voru fjórir lögreglumenn, þar á meðal Bogi og Arnór, sem fyrr er nefndur. Í frumskýrslu Boga er skráð að þá hafi björgunarskip Landsbjargar verið komið á leitarsvæðið og búið að finna bjargvesti á floti í sjónum. Segir og í skýrslunni að þá fyrst hafi orðið ljóst að einhver væri hugsanlega í sjávarháska. Bogi staðfesti þetta síðar fyrir dómi. Hann kvað lögreglubátum hafa verið siglt um Sundin og leitað með vasaljósum á haffletinum, en skyggni hefði verið mjög lítið vegna myrkurs, rigningar og hvassviðris.

Um kl. 03:07 greindu Bogi og félagar hans þúst á haffletinum milli Engeyjar og Viðeyjar og sáu fljótlega einhvers konar endurskin. Þegar nær dró kom í ljós að bátur maraði á hvolfi í sjónum, á kili hans sátu tvær mannverur í bjargvestum og sú þriðja svamlaði í sjónum, vestislaus og hélt sér í bátinn. Í gögnum málsins er fundartími bátsins skráður kl. 03:11.

Samkvæmt samhljóða frumskýrslum lögreglu og vætti Boga og Arnórs fyrir dómi var eiginkonu ákærða og syni bjargað af kili skemmtibátsins um borð í lögreglu bátinn og ákærði dreginn upp úr sjónum. Fólkið var ferjað yfir í björgunarskipið Ásgrím, en því næst freistuðu lögreglumenn þess að koma skemmtibátum á réttan kjöl. Samkvæmt vætti Arnórs lá því til grundvallar frásögn Hörpu um að tveir farþegar væru hugsanlega enn um borð. Við verkið naut lögregla aðstoðar björgunarbátsins Gróu. Hafa Bogi, Arnór og Kristinn Guðbrandsson skipstjóri á Gróu lýst því ítarlega fyrir dómi hvernig tóg var fest í Hörpuna og ítrekað reynt að draga bátinn á réttan kjöl til að komast að fólkinu, sem enn gæti hafa verið um borð. Að sögn Kristins hefði verið um „hreina lífbjörgun“ að ræða og afdrif bátsins því ekki skipt máli að öðru leyti. Í kjölfar árangurslausra tilrauna til að snúa bátum var ákveðið að Gróan myndi draga hann, hálf sokkinn, á grynningar við Viðey, en á leiðinni slitnaði tógið milli bátanna og sökk Harpan kl. 03:31, um 400 metrum undan suðvesturströnd eyjarinnar. Fjölmennt lið kafara var sent á staðinn og fundu þeir lík Matthildar í bátum um kl. 04:37.

Kl. 11:53 var tilkynnt að búið væri að lyfta Hörpunni upp á yfirborð sjávar. Rúmri klukkustund síðar var báturinn hífdur á land í Snarfarahöfn og komið fyrir í

geymslurými að Dugguvogi 6. Baturinn var haldlagður í þágu rannsóknar málsins og var sem slíkur vaktaður af lögreglu. Engu síður fengu meðlimir Snarfara og fleiri að fara um borð, þrifa vélabúnað bátsins, stýrishús og annað rými og taka áfengi og annað lauslegt úr honum. Mun lögregla hafa veitt leyfi til þessa og ætlast til þess að allir lausamunir yrðu hafðir áfram í geymslurýminu.

Strax um nóttina hófst umfangsmikil leit að Friðriki, bæði á sjó og landi og hélt hún áfram næstu daga. Hluti fatnaðar hans fannst á reki, sem og stýrisbökkur úr Hörpunni, púðar úr sófabekk, borð, bjargvesti og fleira. Lík Friðriks fannst í sjónum laugardaginn 17. september, rúmri viku eftir ásiglinguna á Skarfasker.

VIII.

Víkur nú sögunni að skipbrotsmönnum, en samkvæmt dagbók lögreglunnar var komið með þá að landi í Sundahöfn um kl. 03:41 aðfaranótt 10. september. Þaðan voru þeir fluttir í sjúkrabifreiðum á slysadeild Landspítala-Háskólasjúkrahúss (LSH). Þar var ákærða dregið blóðsýni til alkóhólrannsóknna kl. 04:08 og eiginkonu hans kl. 04:00. Samkvæmt niðurstöðum rannsóknna á nefndum sýnum reyndist styrkur alkóhóls í blóði ákærða 1,07 ‰ og í blóði Hörpu 0,61 ‰.

Í vottorðum Hlyns Þorsteinssonar sérfræðings á slysadeild er lýst ástandi ákærða og Hörpu við innlögn á deildina umrædda nótt. Segir þar að líkamshiti ákærða hafi mælst 36° og líkamshiti Hörpu 33°. Skoðun hafi leitt í ljós að ákærði var tvíbrotinn á vinstri lærlegg, með brot í öln á hægri úlnlið, áverka á hægri framhandlegg og minniháttar yfirborðsáverka á höku. Auk þessa hefði verið grunur um heilahristing. Harpa hafi á hinn bóginn hlotið ofkælingu og hún greinst með fjölmörg brotin rifbein í hægri síðu og blæðingu í brjóstholi. Í samantekt LSH 15. október 2005 um áverka Hörpu er auk þessa getið um „loftbrjóst og blóð í fleiðruholi hægra megin.“

Í vottorði Ragnars Gríms Bjarnasonar sérfræðings í barnalækningum er ástandi Helga svo lýst við innlögn, að drengurinn hafi verið vel áttaður og rólegur, en þó í áfalli vegna liðinna atburða. Líkamshiti hafi verið eðlilegur, sem og blóðþrýstingur og engin áverkamerki fundist að frátöldu mari og smá skurði á hægri fótlegg.

Ákærði gekkst undir bráðaaðgerð, sem fólst í mergneglingu á vinstri lærlegg og var framkvæmd af Svavari Haraldssyni sérfræðingi í bæklunarskurðlækningum. Í vottorðum hans 15. og 30. september 2005 er því lýst að um hafi verið að ræða svokallaðan háorkuáverka, sem sé óvenjulegur og hljótist aðeins af miklu höggi. Auk þess áverka hafi ákærði brákast á vinstri úlnlið og brotið öln í hægri úlnlið. Það brot hafi verið spengt saman í aðgerð 23. september. Þá hafi ákærði verið bólginn og marinn, bæði á bol, upphandleggjum og vinstri fótlegg. Ekki er getið annarra áverka í vottorðunum, en til þess vísað að ákærði hafi fengið höfuðhögg, við það hlotið tvísýni og eflaust rotast alveg.

Í málinu liggja einnig fyrir upplýsingar úr sjúkraskrá ákærða. Er greint frá því 11. september að hann hafi daginn áður kvartað undan tvísýni, að við skoðun hafi komið í ljós léleg stjórnun á augnhreyfingum og „abducent vöðvi“ (sjötta heilataug) í hægra auga verið óvirkur. Þá hafi greinst bjúgur undir hornhimnu beggja augna. Sneiðmyndir af höfði hafi hvorki leitt í ljós brot í beinum, innri blæðingar né önnur áverkamerki. Einnig er í skránni vottorð Þórðar Sverrissonar sérfræðings í augn lækningum 11. september, þar sem getið er fyrrnefndra áverka og sú lýsing höfð

eftir ákærða að hann muni ekki hvað hafi gerst í sjóslysinu, en sennilega hafi hann ekki rotast. Þá eru í málinu upplýsingar um aðgerðina á úlnlið ákærða, sem framkvæmd var af Sigurveigu Pétursdóttur sérfræðingi í bæklunar skurðlækningum.

IX.

Lík Matthildar var fært á slysadeild LSH aðfaranótt 10. september og hún úrskurðuð látin kl. 06:51. Samkvæmt skýrslum lögreglu voru engir sjáanlegir áverkar á líkinu, en froða í öðru munnviki hefði bent til þess að konan hefði druknað.

Samkvæmt krufningarskýrslu Kari Karkola réttarmeinafræðings 7. nóvember 2005, sem hann staðfesti fyrir dómi, lést Matthildur af völdum drukknunar. Í líkama hennar hafi fundist lítið magn af alkóhóli; 0,28 % í blóði og 0,40 % í þvagi, sem ekki hefði átt þátt í dauða konunnar. Krufning og innri skoðun hafi ekki sýnt neina áverka og við ytri skoðun hafi aðeins greinst eilítið mar á brjóstum og yfirborðsmeiðsl á andliti og fótleggjum, á borð við húðbeðsblæðingar og litlar blóðrispur. Þá hafi hún verið með smá skeinu á hægri síðu og á vinstri þumalfingri. Sérfræðingurinn bar fyrir dómi að greindir áverkar væru svo óverulegir að útilokað væri að Matthildur hefði setið undir stýri þegar Harpan skall á Skarfaskeri. Konan hefði bersýnilega verið vel varin fyrir hinu mikla höggi og líklegast setið við enda sófabekks í stýrishúsinu, á bak við bólstraðan stýrisbekkinn.

X.

Lögregla ræddi við ákærða og eiginkonu hans um atburði að morgni 11. september. Í þeim viðræðum kvað ákærði Matthildi hafa verið við stýri skemmtibátsins þegar hann hefði steytt á skerinu. Við það hefði ákærði steinrotast og því myndi hann ekkert eftir sér fyrr en báturinn hefði verið á hvolfi í sjónum. Að sögn ákærða hefðu allir verið í stýrishúsinu nema Helgi, en hann hefði sofið niðri í káetu. Harpa mun hafa samsinnt síðastnefndu atriði og sagt að annað hvort hefði ákærði eða Friðrik stýrt bátnum þegar hann skall á skerinu.

Ákærði var yfirheyrður formlega sem sakborningur 13. september. Hann greindi frá ferðum bátsins að kvöldi þáliðins föstudagskvölds, siglingunni um Sundin, við komunni í Þerney og hvernig hópurinn hefði hrakist þaðan vegna veðurs og leitað skjóls í Bryggjuhverfinu. Að sögn ákærða hefðu hann og Friðrik fengið sér „þarna eitthvað af rauðvíni og sennilega um tvo sjússa hvor“ á meðan þeir hefðu verið að snæða. Konurnar hefðu hins vegar dreypt á hvítvíni. Ákærði hefði síðan siglt bátnum frá Bryggjuhverfinu, en kvaðst ekki muna hvaða leið hann hefði farið. Matthildur hefði tekið við stjórn bátsins einhvers staðar fyrir utan Reykjavíkurhöfn og ætlað að sigla honum inn í Snarfarahöfn. Ákærði kvaðst ekki muna hvaða siglingaleið hann hefði leiðbeint Matthildi að fara, en í ljósi langrar reynslu sinnar af siglingum hlyti hann að hafa vísað henni hefðbundna leið, eða svokallaða stórskipaleið, á milli grænu og rauðu ljósduflanna á Viðeyjarsundi. Að sögn ákærða hefði hann fylgst með siglingu bátsins og á meðan setið á eldhúsborði bakborðs megin í stýrishúsinu. Hann kvaðst muna það næst að hafa verið í sjónum við hlið bátsins. Aðspurður hver hefði verið skipstjóri um borð svaraði ákærði: „Ég var það.“ Hann áréttaði hins vegar að Matthildur hefði setið við stýri og hún siglt bátnum á skerið. Ákærði kvaðst halda að Matthildur hefði verið alls óreynd í

siglingum; að minnsta kosti hefði hún ekki siglt með honum fyrr og hann ekki vitað til þess að hún hefði áður stýrt bát. Ákærði kvaðst engu síður hafa verið áhyggjulaus að fela Matthildi stjórn bátsins og vísaði til aldurs hennar í því sambandi. Hann kvaðst ekki muna hvar Friðrik og Harpa hefðu verið þegar báturinn hafnaði á skerinu, en kvað Hörpu ávallt sitja á sama stað, aftast stjórnborðs megin. Aðspurður hvort ákærði hefði verið ölvaður kvað hann svo ekki vera, en sagðist viss um að alkóhól hefði mælst í blóði hans. Þrátt fyrir að hafa „drukkid eitthvað af rauðvíni og einhverja tvo snafsa af Gin og tonic“ sagðist ákærði telja að hann hefði verið fær um að stjórna bát. Ákærði gerði grein fyrir skráningu Hörpunnar í Englandi og sagði bátinn vera erlent far, sem hefði einungis viðkomu hér á landi. Hann kvaðst ekki hafa tilkynnt Vaktstöð siglinga um ferðir bátsins umrætt kvöld og nótt.

Ákærði var yfirheyrður öðru sinni 28. september. Hann kvað atburði ekki hafa rifjast frekar upp fyrir sér og ekki muna eftir að hafa sjálfur siglt bátnum frá Skarfaskeri. Ákærði var spurður hvort kerti hefði logað á borði við sófa stjórnborðsmegin í stýrishúsinu á meðan siglt hefði verið um Sundin. Hann kvaðst ekki muna það, en sagði þau hjónin iðulega vera með kertaljós á þeim stað. Ákærði var og spurður um öryggisbúnað bátsins; neyðarsendi, neyðarblys, bjargvesti og björgunarbát og inntur eftir því af hverju þessi búnaður hefði ekki verið notaður. Hann sagðist ekki geta svarað þeim spurningum vegna minnisleysis, en tók fram að hann teldi sig mjög færan um öll öryggismál á sjó og þekkti svæðið milli Viðeyjar og lands eins og handarbakið á sér. Að sögn ákærða hefði hann siglt um þetta svæði í 20 ár og treysti sér til að sigla á milli Skarfaskers og Laugarness við hvaða aðstæður sem væri, jafnt að degi sem nóttu, þótt hann færi yfirleitt ekki þá leið í myrkri.

Ákærði var loks yfirheyrður 6. desember; þá í viðurvist verjanda. Sem fyrr kvað ákærði atburði ekki hafa rifjast frekar upp. Honum var kynnt frásögn Hörpu af því að enginn annar en hann og hugsanlega Friðrik hefðu stýrt bátnum umrædda nótt. Ákærði kvað Friðrik ekki hafa siglt honum fyrir strandið og ítrekaði að Matthildur hefði setið við stjórnvölinn þegar báturinn hefði steytt á skerinu. Hann kvaðst hins vegar ekkert muna eftir sjálfri ásiglingunni. Nánar aðspurður um staðsetningu sína á þeim tímamarki kvaðst ákærði muna það eitt að hafa rankað við sér upp við innréttingu bakborðsmegin í stýrishúsinu, við hlið dyraopsins niður í lúkar. Ákærði var spurður hvenær hann hefði síðast bragðað áfengi fyrir strandið og sagði að hann og Friðrik hefðu nýtt áfengis, bæði á leið frá Bryggjuhverfinu og einnig eftir að Matthildur hefði sest undir stýri.

Harpa Helgadóttir naut réttarstöðu sakbornings meðan á lögreglurannsókn stóð. Hún var yfirheyrð 13. september, í viðurvist verjanda. Harpa greindi frá fyrstu ferðum bátsins, viðkomunni í Þerney og ástæðunni fyrir því að hópurinn hefði leitað skjóls fyrir veðri og vindum í Bryggjuhverfinu, þar sem þau hefðu klárað að borða. Hún kvaðst hins vegar „illa muna það sem á eftir fór, man einhverjar glompur en ekki í samhengi og ekki eftir öllu“. Þannig myndi hún eftir að bátnum hefði verið siglt frá Bryggjuhverfinu, en ekki hvert. Hið næsta sem hún myndi væri að hafa fundið mikinn verk og hún séð ákærða blóðugan í framan „og greinilega algerlega úr sambandi“. Að sögn Hörpu hefði hún bæði séð og heyrt ákærða reyna að viðhalda afli bátsins og keyra áfram, en hún ekki áttað sig á því að báturinn væri hreyfingarlaus fyrr en hún hefði séð skerið fyrir framan sig. Hún hefði spurt ákærða hvort aðgerðir hans væru ekki þýðingarlausar, en hann engu svarað „og greinilega

ekki verið áttaður“. Harpa kvaðst ekki gera sér grein fyrir því hvort báturinn hefði verið fastur á Skarfaskeri eða flotið við skerið. Helgi sonur hennar hefði síðan greint frá því að Friðrik væri dáinn og hún séð að svo væri. Aðspurð sagði Harpa að ákærði hefði haft með höndum skipstjórn alla ferðina. Hún kvaðst ekki muna hver hefði siglt bátnum úr Bryggjuhverfinu og hver hefði setið við stjórnvölinn þegar báturinn steytti á skerinu, en sagði þó: „Jónas var skipstjóri og sigldi yfirleitt sjálfur.“ Aðspurð hvort hana ræki minni til þess að einhver annar úr hópnum hefði stýrt bátnum svaraði Harpa: „Ég man ekki eftir því að annar hafi stýrt.“ Í framhaldi sagðist Harpa muna að ákærði hefði setið á stýrisbökknum og siglt bátnum frá Bryggjuhverfinu. Á meðan hefðu hún og Matthildur setið á sófabökknum fyrir aftan stýrisbökkinn. Hún kvaðst ekki muna hvar Friðrik hefði verið og sagðist ekki minnst þess að hafa séð Matthildi eftir strandið, en þó hefði hún heyrt í henni og talið hana vera með þeim hjónum í stýrishúsinu.

Harpa var yfirheyrð öðru sinni 30. september; enn í viðurvist verjanda. Hún kvað atburði lítið hafa rifjast upp fyrir sér, en tók fram að hún hefði setið allt kvöldið við borð í stýrishúsinu, sem sé aftan við stýrisbökkinn og hún snúið baki í stjórnborðssíðu bátsins. Hún kvaðst ekki muna hvar aðrir hinna fullorðnu hefðu verið við ásiglinguna. Harpa taldi einhvern tíma hafa liðið frá strandinu og þar til hún hefði séð ákærða reyna að viðhalda afli bátsins og keyra hann áfram. Helgi hefði þá verið kominn upp í stýrishús, klæddur og í bjargvesti og hún búin að sjá Friðrik látinn í lúkarnum. Á þeim tímamarki hefði ákærði staðið við stýrið, alblóðugur í framan. Mikill hávaði hefði borist frá aflvélinni og hefði Hörpu fundist eins og ákærði væri að gefa vélinni inn. Að sögn Hörpu hefði hún ekki þekkt ákærða fyrir sama mann, hann „greinilega ekki áttaður, út úr heiminum“ og ekki virst átta sig á því þegar reynt hefði verið að tala við hann. Aðspurð þrætti Harpa fyrir að hafa siglt bátnum á skerið og tók fram að hún myndi aldrei hafa stýrt honum í myrkri eða við þær veðurastæður sem þarna voru. Hún kvaðst ekki muna hvort kveikt hefði verið á kerti í stýrishúsinu, en sagði þau hjónin iðulega láta kerti loga á borðinu við sófann.

XI.

Helgi Hörður Jónasson bar vitni fyrir dómi 25. október. Voru þá liðnar rúmar sex vikur frá atburðum. Skýrslan var tekin af rannsóknarlögreglumanni undir stjórn héraðsdómara og sett á mynddisk. Skýrslugjöfin fór fram í sérútbúnu viðtalsherbergi. Þegar upptakan er skoðuð sést að auk lögreglumannsins og Helga var systir hans viðstödd, tvítug stúlka og sat hún við hlið Helga meðan á yfirheyrslunni stóð. Verður nú greint frá því helsta, sem fram kom og þýðingu getur haft fyrir málsúrslit.

Helgi greindi frá upphafi bátssiglingarinnar við Snarfarahöfn og bar að ákærði og Friðrik hefðu fengið sér einn bjór áður en lagt hefði verið úr höfn. Þaðan hefði verið tekinn einhver hringur um Sundin áður en lagst hefði verið við bryggju í Þerney. Þar hefðu þau grillað og byrjað að borða, en rokið verið svo mikið að þau hefðu flutt sig um set. Helgi kvaðst ekki hafa séð karlmennina neyta áfengis við Þerney, en hann hefði séð þá drekka kók. Þegar báturinn hefði lagt þaðan hefði Helgi farið niður í káetu undir stýrishúsinu og sofnað. Hann kvaðst fyrst hafa vaknað við óp hinna fullorðnu, sofnað aftur og vaknað á nýjan leik við högghljóð. Að sögn Helga hefði hann skolið með höfuðið í eitthvað niðri í lúkar og áttað sig á því að fætur hans voru fastir undir líkama Friðriks á gólfinu fyrir framan káetuna.

Helgi kvað Friðrik hafa legið einhvern veginn á hlið og höfuð hans snúið að skut bátsins. Helgi hefði dregið fætur sínar undan mannum með erfiðismunum og því næst kannað ástand hans. Friðrik hefði ekki andað. Eftir að hafa hrist hann og kallað til hans hefði Helgi ályktað að maðurinn væri dáinn.

Helgi bar að hann hefði því næst farið upp í stýrishús og séð móður sína á sófa bekknum, aftast stjórnborðsmegin. Hún hefði legið fram á borð og kvartað undan miklum verkjum í síðu. Matthildur hefði setið í hinum enda sófans, í horni við bak stýrisbekksins. Aðspurður hvar faðir hans hefði verið bar Helgi í fyrstu að pabbi sinn hefði verið hjá stýrishjólinu, svaraði því játandi að hann hefði staðið við stýrið, en bætti svo við: „Eða þú veist, hann var fyrst hjá mömmu ... og var eitthvað að spyrja hana hvort væri í lagi og svona, svo kíkti hann á stýrið og var að gá hvort væri eitthvað í lagi.“ Nánar aðspurður hvar faðir hans hefði verið á þeim tímum þegar Helgi hefði komið upp í stýrishúsið ítrekaði drengurinn að pabbinn hefði staðið við hlið móður hans í sófanum og síðan fært sig að stýrishjóli bátsins. Að sögn Helga hefði hann ekki tekið eftir því hvort pabbi sinn væri slasaður, en þó hefði Helgi séð eitthvað blóð á höku hans. Helgi kvað Matthildi svo hafa farið niður í lúkar, væntanlega til að huga að Friðriki og eftir það hefði drengurinn ekki séð hana meir. Helgi bar að báturinn hefði svo farið að renna af Skarfaskeri og pabbi hans þá gefið dálítið í til að halda þeim uppi á skerinu. Drengurinn kvaðst halda að báturinn hefði svo runnið eitthvert og bar ítrekað að hann myndi ekki frekar eftir atburðum fyrr en bátinum hefði hvolft. Fyrir það tímamark hefði hann vitað af Matthildi niðri í lúkar hjá Friðriki. Þau hefðu sagt henni að koma upp, en hún viljað vera niðri hjá mannum sínum. Helgi bar að eftir að bátinum hvolfdi hefði hann híft sig upp á kjölinn og hjálpað mömmu sinni að komast þangað. Þar hefðu þau beðið í um 90 mínútur eftir hjálp, bæði íklædd bjargvestum, sem Helgi hefði fundið fyrir þau. Á meðan hefði pabbi hans verið í sjónum og haldið sér í bátinn. Helgi lýsti því hvernig hann hefði séð ofan af kili bátsins hvar lík Matthildar hefði flotið þar nærri. Konan hefði verið á grúfu og hár hennar flast út yfir hafflötin. Þegar Helgi var spurður út í símtöl við Neyðarlínuna kvað hann Matthildi hafa hringt þangað fyrst, en síðan hefði hann hringt og rétt mömmu sinni símann. Aðspurður kvað Helgi föður sinn ekki hafa hringt í Neyðarlínuna.

XII.

Meðan á skýrslugjöf Helga stóð var drengurinn fenginn til að benda á ljósmyndir um leið og hann staðsetti foreldra sína, Matthildi og Friðrik um borð í bátinum. Eru þær myndir, merktar í samræmi við frásögn Helga, meðal skjala málsins. Á grund velli þessa, framburðar Hörpu, áverkavottorðs Hlyns Þorsteinssonar vegna hennar, læknisvottorðs Svavars Haraldssonar um áverka ákærða, upplýsinga frá Kari Karkola réttarmeinafræðingi og loks skoðunar á bátinum og ummerkjum, sem þar mátti finna, tók Ómar Pálmason rannsóknarlögreglumáður hjá tæknideild lögreglunnar í Reykjavík saman skýrslu um vettvangsrannsókn, sem dagsett er 25. október 2005.

Ómar staðfesti síðar skýrsluna fyrir dómi. Þar er því lýst að báturinn hafi verið ljós myndaður í samræmi við ástand þegar hann hafi verið dreginn upp af hafsbotni. Því næst hafi verið hafist handa við að koma fyrir þeim innréttingum í stýrishúsinu, sem þá hefði vantað í bátinn. Er hér fyrst og fremst um að tefla áður nefndan stýrisbekk og sófaborð, en hvoru tveggja hafði rifnað af festingum í gólfi stýrishússins og fannst á floti á Viðeyjarsundi. Að sögn Ómars hafi markmið

sviðsetningarinnar og rannsóknarinnar í heild verið að sýna fram á hver hefði siglt bátnum á Skarfasker, hvar aðrir hafi þá verið staddir og hvernig líklegast væri að andlát Friðriks og Matthildar hafi borið að höndum. Niðurstaða rannsóknarinnar er þessi.

i) Að ákærði hafi setið undir stýri þegar báturinn skall á skerinu. Fyrir því eru færð þau rök, að skemmd sé á innréttingu vinstra megin við stýrið, sem hafi brotnað niður á við frá mælaborði. Þá hafi stýrishjólið verið bogið og bak stýrisbekksins, næst stýrinu, verið mjög bogið. Umræddar skemmdir samrýmist áverkum ákærða; tvíbroti á vinstri lærlegg, broti á hægri úlnlið, bráku á þeim vinstri og loks bólgum og mari víða á bol og upphandleggjum ákærða.

ii) Að á sama tíma hafi Harpa setið aftarlega á L-laga sófabekk stjórnborðsmegin í stýrishúsinu. Við áreksturinn hafi borð við sófabekkin rifnað upp úr gólfinu, en áverkar Hörpu samrýmist því að hún hafi kastast fram á borðið úr þeim stað, sem hún segðist vera vön að sitja á.

iii) Að á sama tíma hafi Matthildur setið á sama bekk, aftan við stýrisbekkin, en bak hans sé vel bólstrað og því hafi hún sloppið án teljandi áverka. Er hér enn fremur vísað til þess að fundist hafi kertavax á vinstri peysuermi Matthildar, sem hafi skvest á hana við höggið, en yfirleitt hafi verið haft logandi kerti á sófaborðinu.

iv) Að á sama tíma hafi Friðrik staðið í námunda við stýrisbekkin og við höggið af árekstrinum skollið með efri hluta líkamans á plexiglerplötuna yfir lúkarnum, fallið þaðan niður um lúarsopið og hafnað við þil fremri káetu. Um rök fyrir þeirri niðurstöðu er einkum vísað til brotinnar plexiglerplötunnar og þess að töluvert högg hafi þurft til að hún brotnaði, en það samrýmist áverkum á brjósti Friðriks.

XIII.

Vettvangsskýrslunni fylgja ljósmyndir úr stýrishúsi bátsins og lúkar. Af myndunum er ljóst, að þegar búið er að koma borðinu fyrir á sínum stað nemur ein hlið þess við bak stýrisbekksins. Enn fremur, að til þess að komast á þann stað, sem lögregla telur Matthildi hafa setið á, verði að fara inn fyrir borðið, meðfram L-laga sófabekknunum og framhjá þeim stað í horninu, sem einsætt er að Harpa hafi setið á. Einnig er ljóst, að þröngt er að komast þetta vegna nálægðar við borðið og því erfitt að smokra sér framhjá þeim, sem í horninu situr. Þessu horfir hins vegar öðru vísi við þegar borðið er tekið burt. Á einu borðshorninu má greina kertavax og neðst á baki stýrisbekksins, nálægt miðju hans, er stór vaxskella. Þá eru dreifðir, minni vaxblettir aftast á sæti stýrisbekksins, fyrir neðan stóru skelluna.

Aðrar ljósmyndir sýna brot í trefjaplasi vinstra megin við stýrishjól Hörpunnar, undir tækjaborði, en trélisti þar á milli er einnig brotinn. Var þetta hvoru tveggja staðreynt við vettvangsskoðun dómenda. Þá sýna ljósmyndir bogna krækju á þilvegg lúars, til festingar á hurðinni að honum. Miðað við ástand krækjunnar, sem dómendur hafa skoðað, má ætla að hurðin hafi verið krækt þar föst þegar högg kom á hurðarhornið með þeim afleiðingum að krækjan gaf eftir og hurðin losnaði af hjörum. Einnig eru ljósmyndir sem sýna staðsetningu GPS-tækis og talstöðvar á plastþili fyrir ofan stýrishjól bátsins.

Þá eru meðal gagna málsins ljósmyndir af Hörpunni þegar henni var lyft úr sjó. Af þeim sést að gluggar ofan á bátnum voru opnir til háls og vinstri framrúða brotin og nær alveg horfin úr falsi. Hið síðarnefnda mátti einnig sjá við vettvangsskoðun. Myndir af stefni bátsins sýna gríðarmikið brot ofan sjólínu, meira stjórnborðs- en bakborðsmegin. Þá virðist vera gat framarlega á kili bátsins, neðan sjólínu.

Meðal þess, sem tæknideildin rannsakaði var stýrishjól Hörpunnar, en ljósmyndir af stýrinu sýna glögg að það er bogið. Stýrið er úr hertu stáli, 5 mm þykku í miðju hjólsins. Stýrishringur, úr við eða viðarlíki, hefur greinilega færst út frá miðju hjólsins. Hafa dómendur einnig gengið úr skugga um þetta. Samkvæmt mælingu mun stýrishjólið hafa bagnað um 15 mm.

Tæknideildin ljósmyndaði einnig og tók saman skýrslu um áfengi og áfengis umbúðir, sem fundust um borð í bátnum. Samkvæmt þeim gögnum munu að minnsta kosti 8 áfengisflöskur hafa verið um borð umrædda nótt, þar af 4 óátekna gínflöskur, sem og 25 dósir af bjór. Þá fundust 5 tómar bjórdósir.

Loks er að geta, að tæknideildin skoðaði og ljósmyndaði vegsummerki á Skarfaskeri kl. 06:50 að morgni 10. september. Af þeim myndum má sjá greinileg merki þess að aðskotahlutur hafi rekist á skerið að norðvestanverðu og valdið töluverðum ákomum á því. Ein myndanna sýnir trefjaplastbrot ofan á skerinu.

XIV.

Ákærði gaf skýrslu fyrir dómi. Þá báru vitni Bogi Sigvaldason og Arnór Eypórsson lögreglumenn, Kristinn Guðbrandsson skipstjóri á Gróu og Kari Karkola réttarmeinafræðingur, sem fyrir eru nefndir. Er ekki efni til að reifa vitnisburð þeirra frekar. Áður er getið framburðar Hörpu hjá lögreglu, en hún lýsti sig reiðubúna að gefa skýrslu vitnis fyrir dómi. Einnig báru vitni Ómar Pálmason rannsóknarlög reglumáður, Þórður Sverrisson augnlæknir og Svavar Haraldsson og Sigurveig Pétursdóttir bæklunarskurðlæknar, sem áður eru nefnd. Loks báru vitni Yngvi Ólafsson sérfræðingur í bæklunarlækningum, Jakob Kristinsson dósent hjá Lyfja fræðistofnun, Kristín Magnúsdóttir deildarstjóri á sömu stofnun, Hilmar Helgason framkvæmdastjóri Sjósmælinga Íslands og Ásbjörn Helgi Árnason skipatækni fræðingur. Þá má eigi gleyma vitnisburði Helga Harðar, sem áður hefur verið gerð skil. Verður nú rakinn framburður ákærða og vætti eiginkonu hans fyrir dómi að því leyti sem þýðingu getur haft fyrir málsúrslit, en í XVI. kafla verður vikið að öðrum vitnisburði.

XV.

Ákærði greindi frá því að hann hefði áður átt eins skemmtibát og Hörpuna og því haft ágæta þekkingu og reynslu af slíkum bátum þegar lagt hefði verið upp í skemmtisiglinguna að kvöldi föstudagsins 9. september 2005. Hann kvaðst hafa verið skipstjóri framan af ferðinni og alla þá leið sem hann stýrði bátnum sjálfur, en þegar Matthildur hefði tekið við stjórn hans utan við Rauðarárvík um kl. 01:32 aðfaranótt 10. þess mánaðar, á stað N64° 09.521' V21° 53.734', hefði hún jafnframt tekið að sér skipstjórn og hann því verið ábyrgðarlaus frá sama tíma. Að sögn ákærða hefði skyggni ekki verið slæmt á þeim tímapunkti, en þó myrkur og rigning eins og algengt væri á Íslandi. Sjálfur hefði hann séð vel fram fyrir bátinn á þeirri

stundu, glampað hefði á nálægar eyjar og því með öllu vandræðalaust að sigla bátnum við nefndar aðstæður. Að minnsta kosti hefði ákærði treyst sér til þess, enda þekkt umrætt hafsvæði eins og handarbakið á sér. Aðspurður um leiðsögutæki bátsins og hvort stuðst hefði verið við sjókort á síðastgreindum legg kvaðst ákærði aldrei nota GPS-staðsetningartæki á Sundunum, enda hefði hann siglt þar margoft og þekkti siglingaleiðina mætavel. Þá ræki hann ekki minni til þess að um borð hefðu verið sjókort af hafsvæðinu og tók fram að sjófarendur notuðu ekki slík kort á umræddu svæði, enda yfirleitt um sjónsiglingu að ræða og leiðin rækilega merkt. Í framhaldi var ákærði inntur eftir því af hverju Matthildur hefði tekið við stjórn bátsins á framangreindum stað. Hann kvað enga sérstaka ástæðu vera fyrir því, en nefndi að Friðrik hefði sóst eftir að kona sín fengi að stýra bátnum, hann farið þess sérstaklega á leit við ákærða og hann orðið við því. Að sögn ákærða hefði hann hvorki vitað um fyrri reynslu Matthildar af siglingu skipa né um hana spurt áður en hann hefði falið henni að sigla bátnum inn í Snarfarahöfn. Ákærði kvaðst ekki muna hvort hann hefði leiðbeint Matthildi hvert hún ætti að sigla bátnum til að komast inn í höfnina, en taldi þó öruggt að hann hefði gert það. Ákærði kvaðst muna eftir því að Matthildur hefði síðan setið ein á stýrisbekk bátsins og haft stjórn hans með höndum einhverja stund, en eftir það myndi ákærði ekkert fyrir en hann hefði verið að svamla í sjónum og báturinn verið á hvolfi. Aðspurður kvaðst hann ekki muna eftir símtölum úr bátnum umrædda nótt. Ákærði gat þess ekki beint að hann hefði fengið högg á höfuðið, sem valdið hefði óminni, en aðspurður af hverju talstöð og neyðarsendir hefðu ekki verið notuð og hvorki hreyft við neyðarblysum né björgunarbát, kvaðst ákærði ekki geta svarað því sökum minnisleysis. Aðspurður um eigin áfengisneyslu dró ákærði ekki dul á að hann hefði drukkið hóflegt magn af rauðvíni og tvö glös af gini umrætt kvöld og nótt. Að sögn ákærða hefði hann neytt síðasta sopans skömmu áður en áreksturinn varð, en á engum tímamarki fundið til áhrifa víns og alls ekki þegar hann hefði falið Matthildi stjórn bátsins. Jafnframt hefði hann talið konuna vera allsgáða, enda vitað að hún hefði aðeins rétt bragðað áfengi fyrir um kvöldið. Þegar borin var undir ákærða fyrsta frásögn eigin konu hans um að enginn annar en hann og eftir atvikum Friðrik hefði stýrt bátnum í umræddri skemmtiferð, svaraði ákærði svo: „Minni hennar nær ekki svo langt.“

Harpa Helgadóttir lýsti ferðum bátsins frá því lagt hefði verið úr höfn um kl. 20 að kvöldi 9. september og þar til hann hefði tekið land í Bryggjuhverfinu laust fyrir kl. 23. Þar hefði hópurinn klárað að borða og í framhaldi ákveðið að fara einn hring um Sundin. Að sögn Hörpu hefði hún þá verið búin að drekka 1-2 glös af hvítvíni. Hún kvaðst ekki muna hvað hefði gerst frá þeim tíma er báturinn lagði frá bryggju, um kl. 00:55 og þar til hún hefði rankað við sér í stýrishúsi hans eftir ásiglinguna á Skarfasker, um kl. 01:38. Hún gæti því ekki upplýst hver hefði setið við stjórnvölinn þegar báturinn skall á skerinu. Harpa tók þó fram að hún minntist þess ekki að nokkur annar en ákærði hefði stýrt bátnum umrætt kvöld og nótt. Að sögn Hörpu myndi hún heldur ekki, nema í glefsum, hvað hefði gerst eftir strandið og þar til bátnum hefði hvolft. Þó myndi hún að Friðrik hefði legið örendur niðri í lúkar, að Helgi sonur hennar komið upp í bjargvesti og rétt henni annað og að ákærði hefði verið algerlega úr sambandi. Harpa kvaðst ekki minnast þess að hafa séð Matthildi eftir slysið, en þó teldi hún sig hafa heyrt í henni í stýrishúsinu og þá sennilega að tala við starfsmann Neyðarlínunnar. Ákærði hefði á sama tíma staðið framarlega í stýrishúsinu, eins og hann væri að reyna að átta sig á einhverju. Harpa hefði ekki rætt við hann að fyrra bragði, en hann spurt hvað hefði komið fyrir og hún þá áttað sig á því að hann væri alveg út úr heiminum og ekki maðurinn sem hún hefðiúið með í 20 ár. Í framhaldi af þessu hefði Helgi rétt henni farsíma,

sagst vera búinn að hringja í Neyðarlínuna og hún talað í símann. Harpa kvaðst hafa sagt viðmælanda sínum margoft að þau væru að deyja og minntist þess einnig að hafa nefnt að tvö úr hópnum væru dáin, eftir að hún hefði verið komin upp á kjöl bátsins. Þá kvaðst Harpa muna eftir að viðmælandinn hefði beðið um að fá að tala við ákærða og hún reynt að fá hann í símann, en ákærði verið „eins og tveggja ára krakki“ og ekki haft „rænu á einu eða neinu“. Aðspurð kvaðst Harpa ekki muna eftir ákærða við stýrishjól bátsins eftir strandið og gæti því ekki borið um hvort hann hefði siglt honum frá skerinu. Hins vegar myndi hún eftir gríðarlegu vélarhljóði og að ákærði hefði á sama tíma verið „eitthvað að fálmast og vesenast“. Harpa kvaðst viss um að hún hefði setið á sínum „venjulega stað“ þegar báturinn steytti á skerinu, sagðist einnig muna eftir Matthildi við hlið sér og ekki minnst þess að hún hefði setið annars staðar umrædda nótt.

XVI.

Jakob Kristinsson og Kristín Magnúsdóttir voru fengin til að rannsaka blóðsýni úr ákærða og Hörpu, tekin um kl. 04 aðfaranótt 10. september. Auk hefðbundinnar alkóhólsmælingar voru vitnin beðin um útreikning og álit á ætluðu niðurbroti áfengis í líkama hjónanna og áætluðu magni alkóhóls í blóði kl. 01:38 sömu nótt. Vitnin staðfestu fyrir dómi álitagerð sína 25. október 2005 um að lágmarksstyrkur alkóhóls í blóði ákærða hefði verið 1,40 % og hámarksstyrkur 1,80 %. Að sama skapi hefði lágmark alkóhóls í blóði Hörpu verið 0,90 % og hámark 1,30 %. Umræddar niðurstöður væru þó háðar tilteknum fyrirvörum og forsendum, sem fram koma í álitagerðinni, meðal annars að viðkomandi hafi ekki neytt áfengis svo nokkru nemi eftir miðnætti. Vitnaleiðsla snerist annars eingöngu um blóðsýni ákærða og hvort sérfræðingarnir teldu að hann hefði verið ófær um að stjórna skipi, miðað við forsendur og niðurstöður álitagerðarinnar. Að því tilefni báru vitnin að slíkt væri einstaklingsbundið, en gátu þess að eina raunhæfa viðmiðunarmarkið hvenær hæfni stjórnanda vélknúins tækis byrjaði að skerðast væri sambærilegt við ákvæði umferðarlaga um 0,50 %, enda styddist það við ótal samanburðarrann sóknir á sviði umferðaröryggis á landi. Að álitu Jakobs teldist slík skerðing nær örugglega byrja við 0,70 % og gæti meðal annars birst í truflun á sjónsviði og samhengingu augna. Jakobi var kynntur framburður ákærða um síðustu áfengis neyslu fyrir áreksturinn kl. 01:38 og bar að miðað við þær upplýsingar væri úti lokað að styrkur alkóhóls í blóði ákærða hafi verið hækkandi þegar honum hefði verið dregið umrætt blóðsýni. Jafnframt væri ljóst að alkóhólstyrkur í blóði ákærða hafi verið hærri en 1,07 % kl. 01:38.

Svavar Haraldsson framkvæmdi aðgerðina á vinstri lærlegg ákærða. Er áður getið læknisvottorða hans 15. og 30. september 2005. Fyrir dómi var Svavar beðinn um að lýsa lærbrotinu. Hann kvað legginn hafa verið tvíbrotinn, sem væri óvenjulegt og gerðist aðeins við töluvert mikið högg. Slíkum áverka væri oft lýst sem háorku áverka, sem þýddi kröftugan áverka, en hugtakið væri iðulega notað í sambandi við árekstur bifreiða og áverka sem af þeim leiddi. Svavar kvað ekki einsætt að ákærði hefði kastast verulega til þegar leggurinn brotnaði, en bæði brotin hefðu verið þverlæg og þess eðlis að líklegasta orsök þeirra væri högg, sem komið hefði á utan verðan lærlegginn. Svavari var kynnt lýsing á úlnliðsbroti ákærða og hann beðinn álit á því hvort þverlægt brot á öln gæti hafa orsakast af höggi við árekstur þegar viðkomandi héldi utan um stýrishjól. Hann kvað það vel mögulegt, en bætti því við að slíkar vangaveltur yrðu aldrei annað og meira en hreinar ágiskanir. Sama gildi varðandi þann möguleika að ákærði hefði lærbrotnað undir stýri bátsins. Þegar

borin voru undir Svavar ummæli hans í vottorðinu 15. september um að ákærði hefði fengið höfuðhögg og vafalaust rotast alveg, kvað hann þetta hafa verið ágiskun af sinni hálfu, en hann hefði fyrst og fremst verið að tjá sig um lærbrotið. Fram kom í máli Svavars að eftir fyrrnefnda aðgerð hefði Yngvi Ólafsson yfir lækni á LSH annast eftirmeðferð ákærða.

Yngvi Ólafsson bar að lærleggurinn væri sterkasta bein líkamans og því þyrfti mikið högg til að hann brotnaði. Hann kvaðst fyrst hafa séð ákærða á LSH í kjölfar skurðaðgerðar umrædda nótt. Yngvi kvaðst ekki minnast áverka á vinstra hné ákærða og því teldi hann líklegra að lærleggur hans hefði brotnað við högg á utan verðan legginn, fremur en við högg á hnéd og upp eftir leggnum. Nánar aðspurður um þetta atriði kvað Yngvi þungt högg á utanvert lærið ekki þurfa að skilja eftir sýnilegan áverka utan á lærinu, en á hinn bóginn hefði átt að sjást áverka utan á hné ákærða, ef höggið hefði komið þar. Yngvi kvað tvímælalaust að bæði brotin hefðu orsakast af einu og sama högginu. Eftir að hafa skoðað röntgenmyndir af lærleggsbrotunum bar Yngvi að þau væru þverlæg og styddi það ályktun hans um að umrætt högg hefði komið á utanvert, framanvert læri ákærða. Yngva var því næst kynnt tilgáta lögreglu um hvernig ákærði hefði setið undir stýri Hörpunnar og við ásiglinguna á Skarfasker hrokkið úr sæti sínu og rekið lærlegginn í tækjaborð bátsins og neðanverða brún þess. Jafnframt voru vitninu sýndar ljósmyndir af slíkri sviðsetningu og af tækjaborðinu. Yngvi kvaðst ekki geta útilokað að lærleggurinn hefði brotnað með nefndum hætti, en tók fram að þá þyrfti viðkomandi brún eða kantur að vera fremur afgerandi. Ljósmyndirnar sýndu þetta hvorki af né á að áliti vitnisins. Yngva voru einnig sýndar ljósmyndir af stýrishjól bátsins og hann spurður hvort lærleggurinn gæti hafa brotnað við högg á stýrið. Hann kvað ekki unnt að útiloka þann möguleika. Aðspurður hvort áverkinn gæti hafa hlotist af því að ákærði hefði skolið á innréttingu fremst í stýrishúsinu, kvað Yngvi það líklegra en að stýrishjól eða tækjaborð bátsins hefðu valdið áverkanum, enda samrýmdist það betur umræddum háorkuáverka, en hann benti til hröðunar, þar sem viðkomandi hefði kastast til og hlotið þungt högg á utanvert lærið. Yngvi var einnig spurður um líklega skýringu á úlnliðsbroti ákærða. Hann tók fram að hann hefði ekkert komið að meðferð þess áverka, en kvað hann líklegast hafa komið við beint högg á úlnliðinn eða við það að viðkomandi bæri höndina fyrir sig. Jafnframt taldi hann ósennilegt að slíkt brot kæmi við það eitt að halda utan um stýrishjól.

Sigurveig Pétursdóttir framkvæmdi aðgerðina á úlnlið ákærða. Hún bar að brotið hefði verið þverlægt, sem nær undantekningarlaust stafaði af beinu höggi á viðkomandi úlnliðsbein. Hún kvaðst ekki hafa séð fagrit á sviði læknisfræðinnar lýsa slíku broti sem afleiðingu af höggi upp í hönd, eins og við það að halda utan um stýrishjól.

Þórður Sverrisson bar að hann hefði haft afskipti af ákærða nokkrum dögum eftir slysið vegna sjóntruflana ákærða. Við skoðun hefði fundist lömum á einni heilataug, þeirri sjöttu, sem væri algeng afleiðing höfuðáverka. Á hinn bóginn hefðu ekki verið áverkar í kringum augu, sem gæfu til kynna venjulegt höfuðhögg og því teldi Þórður líklegast að ákærði hefði hlotið svokallaðan hröðunar/afhröðunaráverka, sem lýsti sér í því að augað hreyfðist skyndilega til í höfuðkúpunni. Að sögn Þórðar þyrfti slíkur áverka ekki að hafa hlotist af beinu höggi á fastan hlut, en einhvers konar högg þyrfti til að koma höfðinu skyndilega á hreyfingu. Aðspurður kvaðst Þórður ekki minnast ytri áverka á höfði ákærða eftir slysið og sagðist ekki hafa skráð neitt slíkt hjá sér. Þórður kvað engu síður um verulegan áverka að ræða og

taldi líklegra en hitt að hann hefði haft einhver áhrif á meðvitundarástand ákærða strax í kjölfar höggins. Þannig kæmi jafnframt heyfing á heilann og skriði hann eftir höfuðkúpunni. Að áliti Þórðar væri hins vegar ómögulegt að segja af eða á hvort slíkt skrið gæti hafa haft þau áhrif að ekki hefði verið unnt að ná sambandi við ákærða eftir höggið. Að sögn Þórðar væri og þekkt að áverki sem þessi hefði áhrif á minni viðkomandi og gæti valdið minnisleysi í einhverjar mínútur fyrir og eftir högg. Aðspurður hvort hann teldi mögulegt að ákærði hefði hlotið skerta meðvitund eða meðvitundarleysi um lengri tíma kvað Þórður slíkt ósennilegt, enda hefði ákærði þá átt að hljóta meiri áverka.

Ómar Pálmason gerði grein fyrir rannsóknum tæknideildar lögreglu, sem getið er í XII. og XIII. kafla. Hann hélt fast við ályktanir, sem dregnar eru í vettvangsskýrslu 25. október 2005 og taldi útilokað að einhver annar en ákærði gæti hafa setið undir stýri bátsins þegar hann skall á Skarfaskeri. Til frekari rökstuðnings bar Ómar að hann og ákærði væru álíka háir og með svipaða líkamsbyggingu. Ómar hefði því prófað að setjast undir stýri og hefðu skemmdir á innréttingu undir tækjaborðinu samrýmst staðsetningu Ómars á stýrisbökknum. Þá hefði sveigja á stýrishjólinu samrýmst áverkum ákærða og það ekki getað bogað af völdum annarra bátsverja, miðað við staðsetningu þeirra og áverka eftir áreksturinn. Ómar kvað plexi glerplötuna hafa verið inndregna þegar báturinn hefði komið úr sjó. Aðspurður um álitserð Kari Karkola réttarmeinafræðings 4. nóvember 2005, sem lýst er í II. kafla, bar Ómar að hann hefði afhent sérfræðingnum eintak af vettvangsskýrslunni og beðið hann um að komast að sjálfstæðri niðurstöðu í sinni álitserð. Í þágu þessa hefði sérfræðingurinn farið um borð í bátinn og skoðað sviðsettan vettvang. Ómar kvað ekki vitað hvernig framrúða bátsins hefði brotnað. Glerið hefði ekki verið styrkleikamælt, en lögregla gerði ráð fyrir því að brak eða lausamunir hefðu brotið glerið á leið út úr bátinum.

Hilmar Helgason staðfesti að hann hefði tekið saman framlagðar upplýsingar um flóðhæð og veður á tímabilinu frá kl. 21 að kvöldi 9. september til og með kl. 04 næstu nótt. Sem framkvæmdastjóri Sjósmælinga Íslands var Hilmar einnig spurður um staðsetningu siglingamerkja á Viðeyjarsundi. Hann kvað grænu ljósdufli, sem blikkaði á 3 sekúndna fresti, hafa verið komið fyrir á stað N64° 09.470' V21° 51.906' sumarið 2003 og það tilkynnt í sjókort í byrjun september. Duflinu hefði verið komið fyrir vegnu vinnu við grjótvargarð og væri skammt út af Köllunarkletti, norðvestan við Sundahöfn. Að sögn Hilmars bæri skipstjórum, á skipum 6 metra eða lengri, að hafa sjókort um borð og uppfæra þau í samræmi við tilkynningar um ljósdufl og annað. Aðspurður um græna ljósduflið, sem ásamt hinu rauða afmarkar siglingaleiðina um Viðeyjarsund, bar Hilmar að það dufl væri varanlegt siglingamerki, með síblikkandi grænu ljósi og því öðru vísi en græna duflið undan Köllunarkletti. Fyrir vana sjófarendur væri mikill munur á þessum ljósduflum og því ættu þeir ekki að geta ruglast á þeim. Hilmar var beðinn um að mæla á sjókortu stystu leið frá Skarfaskeri í land og bar að þangað væru um það bil 300 metrar.

Ásbjörn Helgi Árnason bar að hann hefði skoðað Hörpuna að beiðni ákærða, meðal annars hina brotnu framrúðu. Að sögn Ásbjörns væri slík rúða mjög sterk og þyrfti mikið högg til að hún brotnaði. Því væri ljóst að til þess hefði þurft mjög þungan hlut. Hið sama gildi um plexiglerplötuna í stýrishúsinu, sem reyndar hefði verið búið að fjarlægja þegar vitnið hefði skoðað bátinn, en ljóst væri að hún hefði brotnað við þungt högg og runnið af miklu afli inn á við. Aðspurður taldi Ásbjörn

afar ólíklegt að framrúðan hefði brotnað við það eitt að báturinn skylli á Skarfaskeri. Hann lýsti fyrir dómi hröðun hluta á ferð við árekstur báts eða bifreiðar og hvernig menn og munir færu ávallt áfram í sömu stefnu og viðkomandi farartæki. Þar sem Hörpunni hefði verið siglt upp á skerið hlyti allt lauslegt að hafa hreyfst í stefnu bátsins og aðeins niður á við vegna hreyfingarinnar upp á skerið.

XVII.

Samkvæmt 1. mgr. 135. gr. laga nr. 19/1991 um meðferð opinberra mála skulu röksemdir dómara lúta að því hvað teljist sannað og með hverjum hætti. Um sönnun fer annars eftir reglum 45.-48. gr. laganna. Í því sambandi ber að meta skynsamlegan vafa til hagsbóta fyrir ákærða, bæði um atriði er varða sekt hans og önnur, sem telja má honum í óhag. Sönnunarbyrði hvílir á ákærvaldinu, sbr. 45. gr., en sönnunarmat dómara er frjálst, þó þannig að dómur skal fyrst og fremst reistur á sönnunargögnum, sem færð eru fram við meðferð máls fyrir dómi, sbr. 1. mgr. 48. gr.

Í máli því, sem hér er til meðferðar, veltur niðurstaða á því hvort ákærvaldinu hafi tekist að sanna, svo hafið sé yfir skynsamlegan vafa, að ákærði hafi, aðfaranótt laugardagsins 10. september 2005, sem skipstjóri skemmtibátsins Hörpu, verið undir áhrifum áfengis við stjórn bátsins og ekki haft gát á siglingaleiðinni um Viðeyjarsund þegar siglt var úr vestri, með stefnu inn á sundið, á vaxandi hraða og í slæmu skyggni; næturmyrkri, rigningu og talsverðum vindi, og þannig orðið valdur að því, með stórfelldri vanrækslu í skipstjórnarstarfi, að báturinn steytti á Skarfaskeri um kl. 01:38, á allt að 17 sjómílna hraða, með þeim afleiðingum að farþeginn Friðrik Ásgeir Hermannsson lést af völdum áverka, sem hann hlaut þegar báturinn skall á skerinu og farþeginn Harpa Helgadóttir hlaut verulega áverka; brot á mörgum rifbeinum, loftbrjóst og blæðingu í brjósthol.

Þá veltur niðurstaðan enn fremur á því hvort tekist hafi lögfull sönnun um að ákærði hafi, í kjölfar nefnds atburðar, ekki gert ráðstafanir til bjargar farþegum eftir að stórlega laskaður báturinn losnaði af skerinu um kl. 01:58, hann hvorki leitað aðstoðar björgunarliða né siglt bátnum skemmstu leið til lands, heldur tekið stefnu austur Viðeyjarsund, þar sem bátnum hvolfdi skömmu síðar með þeim afleiðingum að farþeginn Matthildur Victoria Harðardóttir drukknaði og Harpa hlaut ofkælingu við að lenda í sjónum og halda sér síðan á kili bátsins þar til henni, ákærða og tæplega 11 ára gömlum syni þeirra, Helga Herði, var bjargað um kl. 03:11.

Í ákæru er krafist refsingar fyrir framangreinda háttsemi og hún talin varða við 215. og 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, 1. og 2. mgr. 238. gr. siglingalaga nr. 34/1985, sbr. 1. og 2. mgr. 6. gr. og 1. mgr. 7. gr., og 11. gr., sbr. 239. gr. sömu laga.

Ákærði hefur frá upphafi neitað því, sem á hann er borið og fyrir dómi lýst yfir sakleysi af öllum ákæruatriðum. Varnir ákærða eru í stórum dráttum tvískiptar og samrýmast að því leyti framangreindri atvikalýsingu, þ.e.a.s. ásiglingu Hörpunnar á Skarfasker og ætluðum aðdraganda hennar annars vegar og hins vegar því, sem eigi að hafa gerst í kjölfar árekstrarins og þar til bátnum hvolfdi. Vegna fyrrnefnds byggir ákærði sýknukröfu sína á því að Matthildur hafi setið við stjórnvölinn þegar báturinn steytti á skerinu, en þar sem ekki þurfi sérstök skipstjórnarréttindi til að sigla skemmtibát hljóti Matthildur að teljast skipstjóri frá þeim tíma er hún hafi

tekið við stýrishjólinu. Ákærði geti því ekki borið refsíabyrgð á aðdraganda og afleiðingum nefndrar ásiglingar. Vegna síðarnefnds byggir ákærði á því að jafnvel þótt hann hafi sjálfur siglt Hörpu frá Skarfaskeri, þá leið sem báturinn fór áður en honum hvolfði, þá verði ákærða ekki gerð refsing fyrir háttsemina, þar sem hann hafi hlotið fjöläverka við áreksturinn, ekki síst þungt högg á höfuð, sem valdið hafi svo skertu vitundarástandi að hann hafi verið ófær um að taka meðvitaðar ákvarðanir.

XVIII.

Ákvæði 215. og 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 lúta annars vegar að manndrápi af gáleysi og hins vegar að meiri háttar líkamsmeiðingum af gáleysi. Brot á fyrrnefndu ákvæði varða sektum eða fangelsi allt að 6 árum, en brot á hinu síðara sektum eða fangelsi allt að 4 árum. Samkvæmt ákvæðunum er sakaráfelli ekki háð því skilyrði að sýnt sé fram á stórfellt gáleysi heldur dugar einfalt gáleysi til áfellis, að því gefnu að slíkt gáleysi nái til frumverknaðar, aðstæðna við brot og afleiðinga þess, sbr. og 18. og 19. gr. almennra hegningarlaga.

Tilvitnuð ákvæði 6., 7. og 11. gr. siglingalaga nr. 34/1985 er að finna í III. kafla laganna, sem fjallar um skipstjóra.

Að því leyti sem 1. mgr. 6. gr. getur átt við um verknaðarlýsingu ákæru og stað reyndir þessa máls hljóðar hún svo: „Skipstjóri annast um að skip sé haffært og að það sé vel útbúið, nægilega mannað og búið vatni og vistum til fyrirhugaðrar ferðar, auk öryggisbúnaðar eftir þeim ákvæðum í lögum og reglugerðum sem um hann gilda.“

Samkvæmt 2. mgr. 6. gr. hvílir sú skylda á skipstjóra að gera allt það er hann má til að halda skipi haffæru á ferð. Hafi skip tekið grunn eða annað að borið, svo ætla megi að skip hafi laskast, er skipstjóra skylt að láta rannsaka það, þar sem því verður fyrst við komið, eftir því sem mælt er fyrir um í lögum um eftirlit með skipum.

Þá segir í 1. mgr. 7. gr.: „Skipstjóri annast um að skipi sé stjórnað og með það farið í samræmi við góðar venjur og kunnáttu í siglingum og sjómennsku.“

Með sama fyrirvara og getið er varðandi 1. mgr. 6. gr. hljóðar 11. gr. laganna svo: „Ef skip kemst í sjávarháska er skipstjóra skylt að gera allt, sem hann má, til bjargar mönnum, skipi, farmi og öðrum fjármunum sem á skipi eru og leita sér til þess hjálpar sem nauðsyn krefur.“

Ákvæði 238. og 239. gr. siglingalaga, eins og þeim var breytt með 175. gr. laga nr. 82/1998, er að finna í XV. kafla. Þar sem um sérrefsilagaákvæði er að tefla dugar einfalt gáleysi til sakaráfellis, nema annað sé sérstaklega tekið fram.

Samkvæmt 1. mgr. 238. gr. varðar það sektum eða fangelsi allt að 4 árum, ef skip stjóri hefur orðið valdur að skipstrandi, árekstri eða öðru sjóslysi með yfirsjónum eða vanrækslu í starfi sínu.

Í 2. mgr. 238. gr. er mælt fyrir um greiðslu sektar eða fangelsis allt að 2 árum, ef skipstjóri neytir áfengis með þeim hætti að hann reynist ófær um að gegna starfi

sínu á fullnægjandi hátt.

Loks segir í 239. gr., að stórfelld eða endurtekin brot skipstjóra gegn öðrum skyldum samkvæmt lögunum en þeim, sem ákvæði 233.-238. gr. taka til, varði sektum eða fangelsi allt að 2 árum.

XIX.

Við munnlegan málflutning gagnrýndi verjandi ákærða að ekki skyldi hafa verið haldið sjópróf fyrir héraðsdómi vegna umrædds sjóslyss þrátt fyrir lagaskyldu þar að lútandi samkvæmt 219. gr. siglingalaganna. Auk þess að styðja sýknukröfu við slíkan ágalla á rannsókn málsins benti verjandi á að sami annmarki ætti eftir atvikum að leiða til frávísunar málsins frá dómi án kröfu.

Með 1. gr. laga nr. 69/2000 um breytingar á siglingalögum nr. 34/1985, með síðari breytingum, var 219. gr. siglingalaganna felld brott. Tóku hin nýju lög gildi 1. september 2000. Frá sama tíma er ekki lögskyldt að halda sjópróf, en í 220. gr. siglingalaga, svo sem henni var breytt með 2. gr. laga nr. 69/2000, eru þeir taldir upp, sem geta krafist þess að sjópróf sé haldið. Meðal þeirra eru eigandi skips og skipstjóri. Frá sama tíma tóku einnig gildi ný lög nr. 68/2000 um rannsókn sjóslysa. Má þar finna ákvæði um sérstakar sjóslysarannsóknir, sem fara fram á vegum rannsóknarnefndar, en í henni sitja sérkunnáttumenn á því sviði. Markmið slíkra rannsókna er það eitt að miða að því að koma í veg fyrir slys um borð í skipum og að öryggi til sjós megi aukast. Er upplýst að nefndin hratt af stað sjóslysarannsókn vegna atburðarins 10. september 2005, en samkvæmt téðum lögum skal hún starfa sjálfstætt og óháð stjórnvöldum, öðrum rannsóknaraðilum, ákærvaldi og dómstólum. Að því virtu, sem nú hefur verið rakið, verður fráleitt fallist á að þeir annmarkar séu á lögreglurannsókn málsins, sem haldið er fram af hálfu ákærða. Verður efnisdómur réttilega lagður á málið.

Þá ýjaði verjandi að því að tímasetningar, sem stuðst hefur verið við og byggja á skráningu GPS-staðsetningartækis um borð í Hörpunni, geti verið rangar og þá af þeirri ástæðu að ekki hafi verið rannsakað hvort klukka tækisins hafi verið rétt stillt. Því er til að svara að GPS-tækið skráði tíma, staðsetningu og hraða skemmtibátsins með nokkurra sekúndna millibili. Slík tæki nema merki frá gervitunglum. Tunglin eru 24 talsins, á 6 sporbrautum um jörðu og þarf við komandi GPS-tæki ávallt að hafa í „auglýn“ að lágmarki 3 tungl samtímis. Yfirleitt hafa slík tæki mun fleiri tungl í auglýn, en þó aldrei fleiri en 12. Öll GPS-tæki reikna út staðsetningu með því að mæla þann tíma sem það tekur merki að berast frá tungli til jarðar og getur tekið við merkjum frá allt að 12 tunglum í einu. Gervitunglin senda merki til viðkomandi GPS-tækis, sem innihalda meðal annars upplýsingar um tíma, hvaða tungl séu í auglýn, hvaða tungl munu koma í auglýn á næstunni og fleira. Klukka GPS-tækis er því ávallt leiðrétt með sendingum frá gervitunglum til samræmis við atómklukku þeirra. Gildir þetta jafnt um tækið um borð í Hörpunni, sem og önnur GPS-tæki. Að þessu virtu er hvorki ástæða til að efast um fyrrnefndar tímasetningar, né heldur að hraði bátsins hafi verið að nokkrum mun minni en 17 sjómíllur þá er honum var siglt á Skarfasker.

XX.

Ákærði keypti skemmtibát af gerðinni Skilse 33 Arctic í Noregi sumarið 2005, skráði bátinn á skipaskrá í Bretlandi 6. júní og gaf honum nafnið „Harpa“. Af gögnum málsins verður ekki annað ráðið en að báturinn hafi haft gilt skráningarskírteini og verið haffær í skilningi 1. og 2. töluliðar 17. gr. laga nr. 47/2003 um eftirlit með skipum þegar hann lagði úr höfn um kl. 20:04 að kvöldi föstudagsins 9. september 2005. Þar sem báturinn var hins vegar skráður í Bretlandi gilda tilvitnuð lög ekki um hann, sbr. 1. og 2. mgr. 1. gr. laganna. Harpa var því breskt skip þegar hún lét úr höfn og ekki skráningarskyld á Íslandi, sbr. 1. gr. laga nr. 115/1985 um skráningu skipa. Báturinn var af þeirri ástæðu ekki færður á skipaskrá samkvæmt 4. gr. laganna. Þegar tilkynnt var að báturinn væri í neyð um kl. 01:49 aðfaranótt 10. september voru því engar opinberar heimildir um tilvist bátsins eða dvöl hans innan íslenskrar efnahagslögsögu. Á því ber ákærði ábyrgð, sem eigandi erlends skips, en samkvæmt 2. mgr. 6. gr. laga nr. 41/2003 um vaktstöð siglinga bar honum að tilkynna um komu Hörpunnar inn í íslenska lögsögu, eigi síðar en í kjölfar þess að báturinn sigldi inn í Snarfarahöfn 19. ágúst 2005, enda báturinn lengri en sex metrar og því skip í skilningi 3. gr. laganna.

Samkvæmt 1. gr. laga nr. 112/1984 um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum á hver íslenskur ríkisborgari, sem fullnægir skilyrðum laganna um menntun, siglingatíma, aldur og heilsufar, rétt á að fá útgefið atvinnuskírteini og stunda samkvæmt því atvinnu sem skipstjórnarmaður. Samkvæmt 2. gr. er „skipstjóri“ sá sem fer með æðsta vald á skipi, en á hverju skipi skal vera einn skipstjóri, sbr. 3. gr. Til að öðlast réttindi sem skipstjóri á skipi, sem er 30 rúmlestir eða minna, þarf viðkomandi að hafa lokið prófum í sjómanna- og skipstjórnarfræðum frá viðurkenndum skóla, sbr. 7. gr. laganna, auk þess sem hann skal hafa verið í 18 mánuði háseti á skipi. Er ekki annað fram komið í málinu en að ákærði hafi fullnægt þeim skilyrðum þegar hann fékk útgefið prófskírteini frá Stýrimannaskólanum í Reykjavík 20. mars 1998, þótt ekki hafi hann sótt um atvinnuskírteini samkvæmt 13. gr. Óháð því er óumdeilt að ekki eru gerðar kröfur til öflunar viðurkenndra réttinda eða menntunar til að hafa með höndum stjórn skemmtibáta. Aukinheldur gilda nefnd lög einungis um íslensk skip.

Samkvæmt 1. gr. siglingalaga nr. 34/1985 gilda þau um öll skip, sem eru skráð eða skráningarskyld hér á landi. Þó skal beita ákvæðum laganna um erlend skip, eftir því sem við á, þegar athafnir íslensks framkvæmdarvalds eða dómsvalds taka til slíkra skipa, enda brjóti það ekki í bága við reglur þjóðaréttarins. Af athugasemdum er fylgdu frumvarpi til laganna er þannig ljós sú meginregla, að beita skuli íslenskum lögum þegar skorið er úr málum er varða siglingu erlendra skipa um íslenskt umráðasvæði. Leikur því ekki vafi á að siglingalögum skal beita um ferðir Hörpunnar aðfaranótt 10. september.

XXI.

Kemur þá til álita hvort ákærði hafi gerst brotlegur við fyrrnefnd ákvæði siglinga laga með athöfnum og/eða athafnaleysi umrædda nótt, en forsenda fyrir sakaráfelli er sú að ákærði teljist hafa verið skipstjóri á skemmtibátnum Hörpu þegar hann skall á Skarfaskeri og hvolfdi skömmu síðar á Viðeyjarsundi.

Hugtakið „skipstjóri“ er ekki skilgreint í siglingalögum nr. 34/1985. Samkvæmt eðli máls og orðana hljóðan verður þó við skýringu á hugtakinu að ætla að

skipstjóri sé sá, sem fer með æðsta vald um borð í skipi og að samkvæmt því sé bara einn skipstjóri á hverju skipi, sbr. til hliðsjónar fyrirnefnd ákvæði 2. og 3. gr. laga nr. 112/1984. Slík skýring samrýmist og 49. gr. sjómannalaga nr. 35/1985, en þar segir að skipstjóri hafi í öllum efnum hið æðsta vald á skipi. Eins og áður segir þarf ekki sérstök skilríki eða opinber réttindi til að stjórna skemmtibát. Engu síður verður ekki dregin önnur, skynsamleg ályktun en að á hverju skipi, sex metra og lengra, sé ávallt einhver um borð sem teljist skipstjóri í framangreindri merkingu. Hefur þeim skilningi ekki verið mótmælt af hálfu ákærða. Við lögreglurannsókn málsins játti hann því og að hafa verið skipstjóri á Hörpunni umrædda nótt, en gat þess að Matthildur heitin hefði stýrt bátnum þá er sjóslysið varð. Fyrir dómi kvað ákærði fastar að orði og sagði Matthildi ekki aðeins hafa siglt bátnum á skerið heldur hefði hún einnig verið skipstjóri og hann því ábyrgðarlaus af stjórnun bátsins. Hefur sá framburður hvorki stuðning í vitnisburði eiginkonu ákærða og sonar, né heldur í upptökum af símtölum úr bátnum við Neyðarlínuna umrædda nótt. Óháð þessu atriði hefur ákærði ávallt verið stöðugur í þeim framburði sínum að hann hafi verið skipstjóri á Hörpunni alla siglingaleið bátsins, fram til þess er hann hefði falið Matthildi stjórnina kl. 01:32, eða um 6 mínútum fyrir ásiglinguna á Skarfasker. Nefndur framburður verður ekki skilinn öðru vísi en svo að á þeim tímapunkti telji ákærði að skipstjóraskipti hafi átt sér stað um borð í skemmtibátnum og Matthildur tekið við óskiptri ábyrgð á öryggi og velferð ákærða og annarra farþega um borð.

Ákærði lauk prófum í sjómanna- og skipstjórnarfræðum 1998 og hafði réttindi til skipstjórnar á skipi, sem er 30 rúmlestir eða minna. Slíkum réttindum fylgja skyldur. Meðal þeirra er að kunna skil á siglingalögum, sjómannalögum og alþjóða siglingareglum, en með lögum nr. 7/1975 um heimild fyrir ríkisstjórnina til þess að staðfesta fyrir Íslands hönd samþykkt um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó, 1972, sbr. lög nr. 56/1986 með síðari breytingum, voru nefndar alþjóðareglur, með áorðnum breytingum, lögfestar hér á landi og birtar sem fylgi skjöl með lögnum, sbr. lög nr. 19/1993. Þá hvílir sú augljósa skylda á hverjum skipstjóra, óháð formlegum skipstjórnarréttindum, að hann kunnir á siglingatæki og öryggisbúnað þess skips sem hann stýrir, ekki síst áttavita, GPS-staðsetningartæki og talstöð. Enn fremur ber skipstjóra að ábyrgjast að um borð séu neyðarsendir, neyðarblys, bjargvesti og björgunarbátur, vita hvar sá búnaður er geymdur og nota hann, ef slys ber að höndum. Þá þarf skipstjóri eðli máls samkvæmt að hafa lág markspækingu í siglingafræði, meðal annars í gerð leiðareikninga af sjókortum, en ávallt skal vera um borð í skipi sjókort af því hafsvæði, sem siglt er um.

Ákærði hefur ekki farið leynt með ætlaða skipstjórnarhæfileika sína, telur sig reyndan skipstjóra og þekkja mjög vel til allra öryggismála á sjó. Í ljósi þessa hljóta ákærða að hafa verið kunnar framangreindar reglur og venjur um siglingar og góða skipstjórnarhætti, hvort heldur skráðar eða óskráðar, þegar hann lagði úr höfn í Bryggjuhverfinu um kl. 00:55 aðfaranótt laugardagsins 10. september og hélt sem skipstjóri á eigin skemmtibát út á Viðeyjarsund með fjóra farþega um borð, sem hann hafði boðið í skemmtisiglingu. Óháð vangaveltum um hæfni og kunnáttu ákærða bar hann skyldur sem skipstjóri Hörpunnar og á honum hvíldi sú ábyrgð skipstjórnarmanns að fela engum öðrum stjórn bátsins, sem ekki hafði til þess lágmarkspækingu og reynslu. Gildir að þessu leyti hliðstæð regla og í 50. gr. sjómannalaga um samskipti skipstjóra og stýrimanns, en samkvæmt henni er stýrimaður skipstjóra til aðstoðar og getur tekið við siglingu skips í umboði skipstjóra. Ábyrgð stýrimanns verður þó aldrei meiri en því umboði fylgir. Af

öðrum ákvæðum sjómanna laga er ljóst að vélstjóra, bryta, loftskeytamanni eða háseta verður ekki löglega falið að stýra skipi, þótt allir teljist þeir til skipverja í skilningi laganna, þ.e.a.s. eru ráðnir um borð í skip gegn launum til almennra eða sérhæfðra starfa á sjó, sbr. 5. gr.

Matthildur heitin var farþegi um borð í skemmtibát. Að sögn ákærða vissi hann ekki til þess að hún hefði farið áður á sjó og spurði hana hvorki um reynslu af stjórn slíkra báta, né kenndi henni á siglingatæki Hörpunnar, áður en hún á að hafa sest undir stýri. Kunnáttuleysi Matthildar kom berlega í ljós síðar um nóttina þegar hún, í símtali við Neyðarlínuna, spurði ákærða hvort einhver siglingatæki væru um borð í bátnum. Þegar af þessum ástæðum er fráleitt að halda því fram að Matthildur hafi tekið við stjórn Hörpunnar af ákærða og hún verið skipstjóri, í einhverjum skilningi þess orðs, þegar báturinn skall á Skarfaskeri um kl. 01:38.

Breytir engu um greinda niðurstöðu þótt Matthildur hafi hugsanlega stýrt Hörpunni þegar slysið varð, eins og ákærði heldur fram, enda gat hann ekki deilt skipstjórnar ábyrgð sinni, að eigin geðþótta, með Matthildi eða öðrum farþegum á bátnum, sem ýmist höfðu enga kunnáttu í skipstjórn eða voru undir áhrifum áfengis, og af þeim sökum ófærir um að gegna slíku starfi á fullnægjandi hátt. Framburður ákærða ber þess og öll merki að hann hafi ekki falið Matthildi skipstjórn, en ákærði hefur greint frá því að hann hafi leiðbeint Matthildi hvert hún ætti að sigla bátnum til að komast inn í Snarfarahöfn. Í því sambandi hljóti hann að hafa vísað henni hefðbundna siglingaleið, á milli græna og rauða ljósduflsins á Viðeyjarsundi, en í framhaldi kveðst ákærði hafa fylgst með siglingu bátsins úr stýrishúsinu. Óháð því hvort Matthildur hafi á einhverjum tímupunkti sest undir stýri Hörpunnar verður þessi framburður ákærða ekki skilinn á annan veg en að hann hafi ávallt verið skipstjóri um borð. Komi hins vegar á daginn, að ákærði hafi í raun falið Matthildi að stýra bátnum við þáverandi kringumstæður, þá ber slíkt framferði vott um fádæma dómgreindarleysi og er að áliti dómenda síst til þess fallið að draga úr skipstjórnarábyrgð ákærða.

Samkvæmt framansögðu er vafalaust að ákærði hafi verið skipstjóri á Hörpunni þegar báturinn skall á Skarfaskeri. Ber hann því óskipta ábyrgð skipstjórnanda á slysinu. Á þeirri ábyrgð varð ekki breyting fyrr en bátnum hvolfdi um kl. 02:06 um nóttina.

XXII.

Í ákæru er ekki byggt sérstaklega á því að ákærði hafi setið undir stýri skemmti bátsins þegar hann steytti á skerinu. Samkvæmt því ræðst niðurstaða um sekt ákærða ekki af sönnun um þetta atriði eitt sér. Á hinn bóginn kann sama atriði að hafa áhrif á refsimat dómenda, komi til sakfellingar á annað borð. Var og gefinn mikill gaumur að þessu atriði við aðalmeðferð málsins. Í ljósi framanritaðs er rétt að huga að því hvort unnt sé, á grundvelli fyrirbyggjandi sakargagna, að komast að rökstuddri niðurstöðu um hver hafi stýrt bátnum umrætt sinn. Ber ákærða að njóta alls skynsamlegs vafa í þessu sambandi, sbr. 45.-47. gr. laga um meðferð opinberra mála.

Ákærði hefur aldrei haldið því fram að Harpa eiginkona sín hafi setið undir stýri þegar báturinn skall á skerinu. Er heldur ekkert fram komið í málinu, sem bendir til þess að svo hafi verið. Má þegar af þeirri ástæðu útiloka Hörpu frá því að hafa setið

á stýrisbekknum. Þá hefur ákærði aldrei ýjað að því að Friðrik heitinn hafi siglt bátnum á skerid. Í ljósi þessa og vitnisburðar Hörpu um að hún minnst þess ekki að Friðrik hafi setið undir stýri um nóttina, er ekkert fram komið, sem styður slíka ályktun. Afdráttarlausar niðurstöður vettvangsskýrslu lögreglu 25. október og álitsgerðar Kari Karkola réttarmeinafræðings 4. nóvember, sem staðfestar hafa verið fyrir dómi, styrkja á hinn bóginn þá ályktun að Friðrik hafi staðið á gólfi stýrishússins þegar báturinn skall á skerinu og við höggið kastast fram á við. Það er hins vegar sú staðreynd að Friðrik féll við höggið niður í lúkar bátsins, sem endanlega útilokar hann frá því að hafa getað setið undir stýri við áreksturinn. Standa þá eftir ákærði og Matthildur heitin.

Framburður ákærða hefur frá upphafi verið afdráttarlaus um að Matthildur hafi siglt bátnum á Skarfasker. Harpa hefur aldrei tekið undir þann framburð, hvorki sem sak borningur hjá lögreglu né sem vitni fyrir dómi. Hins vegar hefur hún borið fyrir sig minnisleysi um tiltekið tímabil atburðarásar, sem hófst skömmu eftir að báturinn lagði frá landi í Bryggjuhverfinu um kl. 00:55 aðfaranótt 10. september og lauk eftir að honum hvolfdi á Viðeyjarsundi um eða eftir kl. 02:06. Harpa hafði þó ekki neytt mikils áfengis og ekki fékk hún högg á höfuð þegar báturinn steytti á skerinu. Er þannig engin ytri skýring fram komin á kaflaskiptu minni hennar. Engu síður mætti ætla að með slíku minnisleysi sé gefinn ádráttur um að framburður ákærða gæti staðist. Við nánari rýni í frásögn Hörpu kemur þó í ljós að minni hennar er ekki eins afleitt og virðist við fyrstu sýn. Þannig hefur hún verið stöðug í þeirri frásögn sinni, að ákærði hafi siglt bátnum frá Bryggjuhverfinu og út á Viðeyjarsund, að hann hafi verið skipstjóri alla ferðina og að hún minnst þess ekki að nokkur annar hafi stýrt bátnum áður en hann skall á skerinu. Enn fremur, að hún hafi setið á L-laga sófabekknunum aftast í horni stýrishússins, stjórnborðsmegin og að Matthildur hafi setið við hlið hennar. Þótt Harpa segist síðan ekki muna hvort ákærði hafi setið á stýrisbekknum þegar áreksturinn varð, þá stendur eftir að hún minnst þess ekki að Matthildur hafi fært sig úr bekknum og tekið stað ákærða.

Síðastgreindur vitnisburður Hörpu samrýmist vætti Helga, sonar hennar og ákærða, en drengurinn bar fyrir dómi 25. október að þegar hann hefði komið upp í stýrishúsið eftir áreksturinn hefði móðir hans setið á sófabekknunum, aftast stjórn borðsmegin og Matthildur setið í hinum enda sófans, stjórnborðsmegin, í horni við bak stýrisbekksins. Móðir hans hefði legið fram á borðið við bekkinn og borið sig illa vegna áverka. Með hliðsjón af þessum vitnisburði mæðginanna verður vart séð hvernig Matthildur eigi að hafa fært sig úr bekknum til að komast að stýri bátsins og síðar sest aftur á sinn fyrri stað, án þess að Harpa stæði í bæði skiptin upp fyrir henni, en eins og rakið er í upphafi XIII. kafla virðist nær útilokað að Matthildur hafi með öðrum hætti getað komist að stýrishjólinu.

Þegar ákærði var beðinn skýringa á því af hverju Matthildur hefði átt að vera við stjórnvöl bátsins þegar slysið varð sagði ákærði að Friðrik unnusti hennar hefði sóst sérstaklega eftir því að kona sín fengi að stýra og ákærði orðið við þeirri ósk. Þessi framburður ákærða er með miklum ólíkindablæ. Hann fær enga stoð í vitnisburði Hörpu, sem kvaðst sjálf aldrei myndu hafa tekið við stýri bátsins og siglt honum í myrkri og við þáverandi veðuraðstæður. Er Harpa þó von siglingu skemmtibáta með ákærða og hefur að eigin sögn prófað að stýra í dagsbirtu og ládaudum sjó. Matthildur var á hinn bóginn lítt eða óreynd siglingum. Af veðurvottorðum og sam hljóða vætti Boga Sigvaldasonar, Arnórs Eypórssonar og Kristins Guðbrandssonar, sem komu að björgunaraðgerðum um nóttina, er ljóst að veður var óhagstætt til

siglingar skemmtibáta vegna náttmyrkurs, vindstrekkinga, rigningar- og skúraveðurs og takmarkaðs skyggis af þeim sökum. Í ljósi þessara aðstæðna verður ekki aðeins ótrúverðugur sá framburður ákærða að Friðrik hafi farið þess á leit við hann að Matthildur fengi að stýra bátinum, heldur einnig og eigi síður sú ályktun, sem af framburðinum má draga, að Matthildur hafi tekið í mál að setjast undir stýri við umræddar aðstæður, kunnáttu- og reynslulaus, þrátt fyrir ætlaða ósk Friðriks þar að lútandi.

Í málinu liggur fyrir að stýrishjól Hörpunnar var bogið þegar báturinn var hífður úr sjó og skemmdir voru á innréttingu bátsins fyrir neðan tækjaborð. Er óumdeilt að báturinn var óskemmdur fyrir áreksturinn og vafalaust að umræddar skemmdir hafi hlotist við hann. Samkvæmt krufningarskýrslu Kari Karkola réttarmeinafræðings 7. nóvember lést Matthildar af völdum drukknunar. Krufning á líki hennar leiddi hvorki í ljós ytri né innri áverka á brjósti eða höndum, sem skýrt geta hvernig stýrishjólið eigi að hafa bagnað af hennar völdum. Samkvæmt álitserð réttarmeinafræðingsins 4. nóvember og vitnisburði hans fyrir dómi voru áverkar á líkinu svo óverulegir að sérfræðingurinn taldi útilokað að Matthildur hefði getað setið undir stýri þegar áreksturinn varð. Á hinn bóginn benti allt til þess að hún hefði setið á sófabekknunum, fyrir aftan stýrisbekkinn og verið vel varin af bólstruðu baki hans. Samrýmist sú ályktun vitnisburði Hörpu og sonar hennar, sem áður er rakinn og er samhljóða niðurstöðu vettvangsrannsóknar lögreglu 25. október, sem einnig útilokar Matthildi frá því að hafa getað setið undir stýri bátsins. Ómar Pálmason rannsóknarlögreglumaður staðfesti þá skýrslu fyrir dómi og bar að kerta vax, sem fundist hefði á vinstri peysuermi Matthildar samrýmdist fyllilega þeirri ályktun að hún hafi setið á sófabekknunum við áreksturinn og að við höggið hafi vax skvest á ermi hennar úr kerti, sem logað hafi á borðinu við bekkinn.

Að áliti nefndra sérfræðinga telja þeir áverka ákærða samrýmast því fyllilega að hann hafi setið á stýrisbekknunum við áreksturinn og við höggið hlotið tvíbrot á vinstri lærlegg, brot á hægri úlnlið og brákast á þeim vinstri. Vitnin Svavar Haraldsson, Yngvi Ólafsson og Sigurveig Pétursdóttir sérfræðingar í bæklunarlækningum voru varfærnari í vitnisburði sínum og ályktunum um orsakir nefndra áverka. Telja vitnin ólíklegra að ákærði hafi setið undir stýri við áreksturinn, en hitt að hann hafi verið annars staðar í stýrishúsinu og við höggið kastast fram á við og slasast. Svavar og Yngvi vildu þó alls ekki útiloka þann möguleika að ákærði hefði lærleggsbrotnað undir stýri og benti Svavar á að allar vangaveltur um orsök áverkans væru hreinar ágiskanir og meðal annars háðar því hvernig ákærði eigi að hafa setið á stýrisbekknunum. Auk nefndra áverka liggur fyrir í málinu að ákærði hlaut skrámu á höku, augnskaða og bólgur og mar á bol, upphand leggjum og vinstri fótlegg.

Með hliðsjón af vitnisburði læknanna, réttarmeinafræðingsins og rannsóknarlög reglumannsins, telur dómurinn að áverkar ákærða geti allir samrýmst því að hann hafi setið undir stýri Hörpunnar þegar áreksturinn varð og við höggið skolið á stýrishjólið og innréttunguna þar fyrir neðan með þeim afleiðingum að stýrið bognaði og skemmdir urðu á innréttungunni.

Við mat á því hvor hafi stýrt Hörpunni, ákærði eða Matthildur, má ekki gleyma hljóðupptöku af símtali hennar við starfsmann Neyðarlínunnar, sem hófst kl. 01:49:45, eða um 11 mínútum eftir áreksturinn, en efni símtalsins er rakið í III. kafla. Þær upplýsingar, sem þar koma fram, geta einnig falið í sér óbeina sönnun

um framangreint atriði. Það er álit dómenda, eftir að hafa hlustað grannt á upptökuna, að þar komi fram sterk vísbending um að ákærði hafi siglt bátnum á skerið. Því til stuðnings skal nefna svör Matthildar við þeirri spurningu viðmælandans hvernig bát hún væri í. Fyrst svaraði Matthildur, fremur rólegri röddu: „Veistu, ég veit ekki hvað er í gangi.“ Þegar hún var spurð aftur sömu spurningar má heyra angist í rödd hennar þegar hún svaraði: „Ég, veistu, ég veit ekki einu sinni hvernig við lentum hérna.“ Er dómendum stórlega til efs að Matthildur hefði svarað með greindum hætti ef hún hefði verið nýlega búin að sigla sama bát á sker. Þeirri ályktun til frekari stuðnings má nefna svör Matthildar þegar hún var spurð hver um borð vissi hvað væri að gerast og hver væri „að stýra þessu“, en því svaraði hún ávallt með nafni ákærða og sagði hann ýmist vera „að klúðra bátnum“ eða reyna að stýra honum.

Þegar framangreind atriði eru virt heildstætt og litið er sérstaklega til þess, að framburður ákærða um að Matthildur hafi stýrt bátnum umrætt sinn nýtur hvorki stuðnings í vitnisburði Hörpu eiginkonu hans, né öðrum sakargögnum; að Harpa hefur borið að ákærði hafi siglt bátnum skömmu áður en áreksturinn varð og minnst þess ekki að nokkur annar hafi stýrt bátnum fyrir slysið; að hún hefur jafnframt borið að Matthildur hafi setið við hlið hennar á sófabekk stjórnborðsmegin skömmu fyrir atburðinn og minnst þess ekki að Matthildur hafi hreyft sig úr stað; að Helgi hefur borið að Matthildur hafi setið á áðurnefndum stað þegar hann kom upp í stýrishúsið eftir áreksturinn; að fyrir liggur samhljóða álit rannsóknarlögreglumanns og réttarmeinafræðings um að útilokað sé að Matthildur hafi getað stýrt bátnum miðað við áverka á líkama hennar; að krufningarskýrsla staðfestir það álit; að af símtali Matthildar við Neyðarlínuna verður vart dregin önnur skynsamleg ályktun en að ákærði hafi siglt bátnum á skerið og loks þess; að álit annarra áðurnefndra sérfræðinga hrekur fráleitt þann möguleika að ákærði hafi hlotið sín meiðsl undir stýri í kjölfar árekstrarins, velkist dómurinn ekki í vafa um að ákærði hafi setið undir stýri Hörpunnar um kl. 01:38 umrædda nótt og siglt bátnum á Skarfasker. Að sama skapi telja dómendur útilokað að Matthildur heitin hafi verið við stjórnvölinn.

XXIII.

Ákærði hefur hvorki dregið dul á að hann hafi neytt áfengis áður en lagt var úr höfn í Bryggjuhverfinu um kl. 00:55, né heldur að hann hafi drukkið áfengi meðan á siglingu bátsins stóð, síðast skömmu fyrir áreksturinn á Skarfasker um kl. 01:38. Samkvæmt niðurstöðum rannsókna á blóðsýni úr ákærða, sem honum var dregið kl. 04:08, reyndist alkóhólstyrkur í blóði hans 1,07 ‰. Voru þá liðnar um 150 mínútur frá slysinu. Með hliðsjón af álitargerð Jakobs Kristinssonar og Kristínar Magnús dóttur, tveggja sérfræðinga á þessu sviði og samhljóða vitnisburði þeirra fyrir dómi um að almennt megi ætla að niðurbrot áfengis í blóði sé á bilinu 0,10 ‰ til 0,25 ‰ á klukkustund eftir að hámarksstyrk alkóhóls er náð, um 60 til 90 mínútum eftir síðustu neyslu, telur dómurinn eigi óvarlegt að ætla að áfengisstyrkur í blóði ákærða hafi verið að minnsta kosti 1,20 ‰, þá er Harpan skall á skerinu. Fær sú ályktun aukna stoð í þeim framburði ákærða að hann hafi síðast bragðað áfengi skömmu fyrir slysið og vætti Jakobs um að útilokað sé, í ljósi þess framburðar, að alkóhólstyrkur í blóði ákærða hafi enn verið í vexti þegar umrætt sýni var tekið. Við mat á því hvort ákærði teljist hafa verið undir áhrifum áfengis þegar slysið bar að höndum þykir mega styðjast við vitnisburð sömu vitna um að almennt teljist hæfni ökumanna bifreiða byrja að skerðast þegar 0,50 ‰ marki er náð í blóði þeirra, sbr.

2. mgr. 45. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 með áorðnum breytingum. Með hliðsjón af því vætti og þeim forsendum 3. mgr. 45. gr. umferðarlaga, að ökumaður teljist óhæfur til að stjórna bifreið þegar alkóhólstyrkur í blóði nemur 1,20 ‰, þykir eigi óvarlegt að slá því föstu að ákærði hafi, þá er báturinn skall á skerinu, verið ófær til að stjórna bátnum á fullnægjandi hátt í skilningi 2. mgr. 238. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Jafnframt er hafnað, sem fráleitri, þeirri vörn ákærða að mun auðveldara sé að stýra skemmtibát en bifreið, en sú vörn virðist eiga að réttlæta áfengisneyslu samfara stjórnun skipa. Aukinheldur virðist ákærði hér gleyma því að um nætur siglingu var að ræða, þar sem skyggni var enn takmarkaðra en ella vegna veðurs. Ber samkvæmt framansögðu ber að refsá ákærða fyrir brot á 2. mgr. 238. gr. siglingalaga.

XXIV.

Ákærða er einnig gefið að sök brot á 1. og 2. mgr. 6. gr. siglingalaga, en brotálýsingu ákvæðanna er getið í XVIII. kafla.

Af sakargögnum er ekkert sem bendir til þess að Harpan hafi verið óhaffær, í skilningi 1. og 2. töluliðar 17. gr. laga nr. 47/2003 um eftirlit með skipum, þegar hún lagði upp í hina örlagaríku siglingu um kl. 00:55 aðfaranótt 10. september. Miðað við skemmtibát var hún þannig nægilega mönnuð og búin vistum til fyrir hugaðrar ferðar út á Viðeyjarsund. Helsti öryggisbúnaður var og til staðar, þ.e.a.s. áttaviti, GPS-tæki, talstöð, neyðarsendir, neyðarblys, bjargvesti og björgunarbátur. Með hliðsjón af þessu, því að um erlent skip er að ræða, sem ekki fellur með beinum hætti undir ákvæði laga nr. 47/2003 og síðast en ekki síst því, að í verknaðarlýsingu ákæru er ekki lýst broti á 1. mgr. 6. gr. siglingalaganna, ber að sýkna ákærða af slíku broti.

Samkvæmt áðursögðu er það hins vegar álit dómsins að ákærði hafi greint sinn verið undir áhrifum áfengis við stjórn Hörpunnar og ófær um að gegna því starfi örugglega, en þannig gerði hann bátinn óhaffæran í skilningi fyrri málsliðar 2. mgr. 6. gr. siglingalaga. Við mat á því þykir meðal annars mega styðjast við meginreglu 3. töluliðs 17. gr. laga nr. 47/2003, um skyldu skipstjóra til að tryggja öllum stundum að áhöfn sé ekki svo áfátt eða skip af öðrum ástæðum svo á sig komið, með tilliti til öryggis allra um borð, að telja verður vegna sjóferðar skipsins að hættulegra sé að vera í förum en venjulegt er. Ber því að sakfella ákærða fyrir brot á tédum málslið 2. mgr. 6. gr., sbr. 239. gr. siglingalaganna.

Þá er ákærða gefið að sök brot á 1. mgr. 7. gr. siglingalaga, sem kveður á um að skipstjóri skuli annast um að skipi sé stjórnað og með það farið í samræmi við góðar venjur og kunnáttu í siglingum og sjómennsku. Við mat á því hvort ákærði hafi brotið gegn tédri lagagrein er til margs að líta. Hér skiptir mestu máli að slíku broti sé nægjanlega lýst í ákæru. Þar er ákærða gefið að sök að hafa verið undir áhrifum áfengis við stjórn Hörpunnar og að hafa ekki haft gát á siglingaleið bátsins um kl. 01:38 þegar honum var siglt á vaxandi hraða og í slæmu skyggni; nætur myrkri, rigningu og talsverðum vindi, allt með þeim afleiðingum að báturinn steytti á Skarfaskeri á allt að 17 sjómílna hraða. Það eitt að ákærði hafi verið ölvaður við stjórn bátsins felur í sér brot á tédri lagagrein. En hér kemur fleira til skoðunar.

Það er álit dómenda að ákærði hafi umrætt sinn lagt úr höfn í Bryggjuhverfinu án þess að skemmtibáturinn væri nægilega búinn til nætursiglingar. Þannig hafi,

sannanlega, annað hvort ekki verið um borð í bátnum sjókort af því hafsvæði, sem siglt var um, eða í það minnsta hafi slíkt kort ekki verið notað af hálfu ákærða, eins og hann hefur sjálfur borið um. Þess utan hefur ákærði skýrt frá því, af stærilæti, að sjófarendur styðjist almennt ekki við sjókort af umræddu hafsvæði og sjálfur noti hann aldrei sjókort eða GPS-staðsetningartæki á ferðum sínum um Sundin, enda þekki hann hafsvæðið eins og handarbakið á sér og treysti sér til að sigla örugglega framhjá Skarfaskeri, hvort heldur að nóttu sem degi. Í ljósi framanritaðs er ljóst að ákærði hefur illilega ofmetið reynslu sína og ætlaða þekkingu á umræddu hafsvæði. Má ef til vill kenna því um að hann var undir áhrifum áfengis við stjórn bátsins. Óháð afstöðu ákærða er uppfært sjókort forsenda þess að skipstjóri geti staðsett skip sitt með öruggum hætti, t.d. með upplýsingum frá GPS-tæki, ekki síst þegar siglt er í myrkri, rigningu og vafasömu skyggni, eins og aðstæður voru sannanlega umrætt sinn. Við þær aðstæður er notkun sjókorts frumforsenda fyrir því að unnt sé að hafa gát á siglingu skips og siglingaleið. Er sú vanræksla ákærða stórfelld og felur í sér brot á 1. mgr. 7. gr. siglingalaga, enda má slá því föstu að með rétttri notkun sjókorts hefði mátt koma í veg fyrir áreksturinn á skerið.

Til að bæta gráu ofan á svart fylgdi ákærði heldur ekki þeirri sjálfsögðu varúðar reglu að styðjast við bersýnileg leiðarmerki á sjó, þ.e. ljósduflin tvö, sem afmarka einu réttu siglingaleiðina um Viðeyjarsund og ákærða voru vel kunn, en við fyrr nefndar aðstæður bar honum enn ríkari skylda en ella að sigla bátnum milli duflanna. Hefði einnig þannig mátt koma í veg fyrir hið hörmulega sjóslys. Að áliti dómsins verður sú vangá ákærða því aðeins meiri og yfirsjón hans enn alvarlegri í ljósi framburðar hans um að skyggni hafi verið dagott þegar slysið bar að höndum, en samkvæmt vitnisburði Hilmars Helgasonar eiga vanir sjófarendur ekki að geta villst af rétttri leið.

Við mat á því hvort ákærði hafi haft nægjanlega gát á siglingaleið bátsins í skilningi 1. mgr. 7. gr. siglingalaga verður einnig að líta til almennra, viðurkenndra varúðarreglna og þeirra lágmarkskrafna, sem gera verður til sjómanna og skipstjóra. Ber í því sambandi að horfa til áður nefndra alþjóðasiglingareglna, en samkvæmt 4., 5. og 6. reglu B kafla reglnanna, sem hafa verið lögfestar hér á landi og höfða til almennrar skynsemi hvers sjófaranda, skal á hverju skipi ávallt halda dyggilegan vörð, jafnt með auga og eyra, sem og öllum siglingatækjum, svo að unnt sé að leggja fullkomið mat á aðstæður og hver hætta sé á árekstri. Einnig skal hverju skipi ávallt siglt með öruggri ferð, meðal annars með tilliti til skyggnis, vind hraða, sjólags og nálægðar á hættum.

Samkvæmt öllu framansögðu og að því virtu að ákærði sigldi Hörpunni á allt að 17 sjómílna hraða á Skarfasker, í náttmyrkri og slæmu skyggni, verður ekki ályktað á annan veg en að orsök slyssins megi rekja til fífldirfsku ákærða, kunnáttuleysis, dómgreindarleysis eða ölvunar, nema að þar fari saman fleiri en einn orsakavaldur. Ber því að refsa ákærða fyrir brot á 1. mgr. 7. gr., sbr. 239. gr. siglingalaga, sem og fyrir brot á 1. mgr. 238. gr., enda um stórfelldar yfirsjónir og vanrækslu að ræða, sem leiddu með beinum hætti til árekstrarins á skerið.

Með hliðsjón af álitsgerð og krufningarskýrslu Kari Karkola réttarmeinafræðings 4. og 7. nóvember og vættis hans fyrir dómi, sem samrýmist lögreglurannsóknargögnum málsins, leikur enginn vafi á því að Friðrik hafi við áreksturinn kastast fram á við, hafnað með brjóstakassa á efri hluta hurðar niður í lúkar og plexiglerplötunni þar fyrir ofan og við það hlotið svo stórfellda áverka að

leiddu hann til dauða. Þá er einsætt, með hliðsjón af framburði Hörpu eiginkonu ákærða og áverkavottorðum vegna hennar, að Harpa hafi við sama högg skollíð með hægri síðu á borðið við sófabekk bátsins og við það hlotið brot á fjölmörgum rifbeinum, loftbrjóst og blæðingu í brjósthól. Er ákærði því jafnframt sannur að sök um brot á 215. og 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

XXV.

Víkur þá sögunni að atburðum eftir kl. 01:38 og þar til skemmtibátnum hvolfði um eða eftir kl. 02:06. Eins og sakargögnum er farið verður seint vitað hvað gerðist fyrstu 11 mínúturnar eftir áreksturinn á Skarfasker. Hitt liggur fyrir að Matthildur heitin hringdi í Neyðarlínuna um kl. 01:49 og greindi frá sjóslysi, staðsetningu bátsins og öðrum staðreyndum, eins og henni var frekast unnt. Er efni símtalsins rakið í III. kafla. Af framburði Hörpu og vitnisburði Helga sonar hennar er ljóst að báturinn hafi í fyrstu verið fastur á skerinu eða að ákærði hafi í það minnsta haldið honum fast við skerið með vélarafli bátsins. Upptökur af símtölum við Neyðar línuna á tímabilinu frá um kl. 01:49 til um kl. 01:56 staðreyna að vélin hafi verið meira og minna í gangi á greindu tímabili. Að sögn Helga hafi báturinn svo farið að renna af skerinu og í framhaldi hefði hann runnið eitthvert, en drengurinn bar fyrir sig minnisleysi um frekari atvik að ferðum bátsins þangað til honum hefði hvolft. Er þessi vitnisburður barnsins eðlilegur í ljósi tengslanna við ákærða. Fyrir dómi dró Harpa einnig úr fyrri framburði um að ákærði hefði verið við stýrishjól bátsins og verið að gefa bátnum inn, en bar þess í stað að ákærði hefði staðið framarlega í stýrishúsinu og verið „eitthvað að fálmast og vesenast“. Hún myndi síðan ekki eftir ferðum bátsins fyrr en honum hefði hvolft. Ber einnig að virða þennan vitnisburð Hörpu í ljósi tengsla hennar við ákærða. Óháð ætluðu minnisleysi mæðginanna um atburði á þessu afmarkaða tímabili er engu síður ljóst að ákærði sigldi bátnum frá Skarfaskeri um kl. 01:58 og hélt bátnum í austurátt. Voru þá liðnar um 20 mínútur frá árekstrinum.

Harpa hefur lýst ástandi ákærða eftir áreksturinn. Við yfirheyrslu 13. september kvað hún ákærða hafa verið úr öll sambandi og ekki vel áttaðan á aðstæðum. Við yfirheyrsluna 30. september lýsti Harpa því þannig að ákærði hefði verið út úr heiminum, hún ekki þekkt hann fyrir sama mann og hann ekki áttað sig á því þegar reynt hefði verið að tala við hann. Fyrir dómi áréttaði Harpa þær lýsingar og kvað ákærða hafa verið eins og tveggja ára barn og hann ekki haft „rænu á einu eða neinu“. Helgi sonur hennar minntist ekki á slíkt ástand föður síns við skýrslugjöf fyrir dómi, en bar hins vegar að þegar hann hefði fyrst komið upp í stýrishúsið eftir áreksturinn hefði ákærði verið að stumra yfir Hörpu við sófabekkinn og spyrja hana hvort væri í lagi með hana. Bendir sá vitnisburður ekki til þess að ákærði hafi verið lítt áttaður. Ekki nýtur annarra vitnisburða um ætlað ástand ákærða á þessum 20 mínútum, en sjálfur kveðst hann ekkert muna eftir atvikum á sama tímabili.

Ákærði fór í sneiðmyndatöku af höfði eftir komu á slysadeild LSH. Sú rannsókn leiddi ekki í ljós innri blæðingar eða áverka á höfuðbeinum. Þá greindust engir ytri áverkar á höfði ákærða, ef frá er talið lítið sár á höku. Um augnskaða ákærða er rætt í VIII. og XVI. kafla, en samkvæmt vitnisburði Þórðar Sverrissonar taldi hann lík legra en hitt að höggáverki á höfuð ákærða hefði haft einhver áhrif á meðvitundar ástand hans strax í kjölfar árekstrarins og gæti hafa valdið minnisleysi í einhverjar mínútur fyrir og eftir höggið. Hins vegar taldi Þórður ósennilegt að ákærði hefði hlotið skerta meðvitund eða meðvitundarleysi um lengri tíma, enda hefði hann þá

átt að vera með meiri áverka en raun ber vitni. Að þessu virtu telur dómurinn vætti Þórðar ekki styðja þann framburð ákærða að hann hafi haft svo skerta meðvitund um kl. 01:58 að hann hafi verið ófær um að taka meðvitaða ákvörðun um siglingu bátsins frá Skarfaskeri.

Þegar Matthildur hringdi í Neyðarlínuna um kl. 01:49 og gerði grein fyrir því að báturinn væri að sökkva var hún spurð um staðsetningu bátsins. Matthildur spurði ákærða um staðsetninguna og svaraði hann því til að hann vissi ekki hvar þau væru stödd og hvað væri í gangi. Skömmu síðar ræddi ákærði sjálfur í símann og sagði starfsmanni Neyðarlínunnar að það væri „eitthvað helvítis vesen“ um borð. Hann bað síðan viðmælandann að bíða og heyrir næst spyrja einhvern um borð: „Hvað kom fyrir?“ Af tilgreindum ummælum ákærða, og öðrum, fyrstu mínúturnar eftir að símtalið hófst verður ekki greint að hann hafi verið ómeðvitaður um ástandið um borð í bátnum og svaraði ávallt í beinu framhaldi af þeim spurningum, sem til hans var beint. Eftir að Harpa tók við símanum af Matthildi og ýmist bað eða skipaði ákærða að tala við viðmælanda hennar var ákærði jafn skjóttur til svars og sagði eiginkonu sinni að þegja þegar hún krafðist þess að hann tæki símann aftur. Í framhaldi sagði ákærði henni tvívegis að slökkva á GSM símanum og lét þess getið að hann vildi ekki tala í símann, rétt áður en samband rofnaði við Neyðarlínuna í það skiptið um kl. 01:56.

Þegar framangreind atriði eru virt heildstætt og sérstaklega er litið til ofangreindra viðbragða og ummæla ákærða er ekkert haldbært fram komið í málinu, sem styður þann framburð ákærða að hann hafi verið ómeðvitaður um þá ákvörðun að sigla Hörpunni frá Skarfaskeri um kl. 01:58. Þvert á móti velkjast dómendur ekki í vafa um að ákærði hafi þá og næstu mínútur á undan verið með fullri rænu og því vel meðvitaður um hvað hann væri að gera. Er þannig hafið yfir allan skynsamlegan vafa að ákærði hafi tekið meðvitaða ákvörðun um að sigla bátnum frá skerinu.

Eins og rakið er í IV. kafla var bátnum siglt tæplega 700 metra í austurátt á 7-8 sjómílna hraða, áður en dró úr ferð bátsins og hann færðist aðra 400 metra eða svo í átt að Viðey, meira og minna stjórnlaus að því er virðist samkvæmt hnitaskráningu GPS-staðsetningartækisins um borð. Er einsætt að bátnum hvolfdi í það mund er tækið skráði síðustu hnitin um kl. 02:06.

Fyrir liggur að Matthildur var á lífi og nær óslösuð eftir áreksturinn á Skarfasker um kl. 01:38. Samkvæmt 11. gr. siglingalaga nr. 34/1985 bar ákærða ótvíræð skylda til að leita aðstoðar lögreglu og annarra björgunarliða í kjölfar árekstrarins. Í því fólst meðal annars að gefa upp staðsetningu bátsins, með einföldum aflestri af skjá GPS-tækisins og láta vita um slysið gegnum talstöð eða neyðarsendi bátsins. Enn fremur bar ákærða að skjóta upp neyðarblysum, tryggja að eftirlifandi farþegar færu í bjargvesti og gera björgunarbát tilbúinn til sjósetningar. Vanræksla ákærða á öllum þessum þáttum fól í sér stórfellt brot á 11. gr., sbr. 239. gr. siglingalaganna og ber að refsá honum samkvæmt því. Sömu yfirsjónir og sú ákvörðun ákærða að sigla Hörpunni af strandstað urðu þess beinlínis valdandi að bátnum hvolfdi með þeim afleiðingum að Harpa eiginkona ákærða hlaut ofkælingu við að lenda í sjónum og hírast síðan á kili bátsins þar til björgun barst. Varðar háttsemi ákærða að því leyti einnig við 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Óháð því hvort Matthildur drukknaði þegar bátnum hvolfdi eða einhverju áður telja dómendur einsætt að hún hefði lifað sjóslysið af, ef ákærði hefði brugðist við

slysinu með eðlilegum hætti, þ.e. með því að gefa upp staðsetningu bátsins og óska tafarlaust eftir aðstoð björgunarliða, í framhaldi af því annað hvort sjósetja björgunarbát, halda Hörpunni við skerið, eða í versta falli að sigla henni stystu leið til lands, um 300 metra spöl til suðurs, í stað þess að halda í austurátt frá skerinu eftir að leki var kominn að bátnum og sjór flæddi inn í hann. Með aðgerðum sínum og aðgerðarleysi innsiglaði ákærði örlög Matthildar, sem var neðan þilja hjá látnum unnusta sínum. Ber ákærði óskoraða ábyrgð á dauða hennar og ber því jafnframt að refsa honum fyrir brot á 215. gr. hegningarlaga.

XXVI.

Samkvæmt sakavottorði ákærða hefur hann ekki áður orðið uppvís að refsiverðri háttsemi. Ber að líta til þessa við ákvörðun refsingar. Á hinn bóginn verður ekki horft framhjá því að ákærði hefur um 20 ára reynslu af siglingum og hefur réttindi til skipstjórnar á smærri skipum. Háttsemi sú, sem ákærði er nú sakfelldur fyrir, er stórkostleg í skilningi almennra hegningarlaga nr. 19/1940 og siglingalaga nr. 34/1985 og felur í sér einkar ófyrirleitin brot á almennum skipstjórnarskyldum, sem leiddu í senn til dauða Friðriks Ásgeirs Hermanssonar og Matthildar Victoriu Harðardóttur og stórfelldra líkamsmeiðsla Hörpu eiginkonu hans. Þótt ekki sé unnt að slá því föstu hvað ákærða gekk til með hegðun sinni eftir að skemmtibáturinn rakst á Skarfasker er óhjákvæmilegt til þess að líta, að hann sigldi ekki aðeins bátnum frá skerinu, vitandi vits, heldur hefur hann einnig gert sig sekan um það óskaplega tiltæki að bera af sér sakir og reyna að koma ábyrgð yfir á þá, sem létust í sjóslýsinu af völdum hans. Að þessu virtu og annars með vísan til refsimarka 238. og 239. gr. siglingalaga og 215. og 219. gr. almennra hegningarlaga, sbr. 77. gr. síðarnefndra laga, þykir refsing ákærða hæfilega ákveðin fangelsi í 3 ár.

XXVII.

Ákærða hefur verið dæmt refsíáfall í málinu. Ber því að dæma um framlagðar bótakröfur, sbr. 2. og 4. mgr. 172 gr. laga nr. 19/1991 um meðferð opinberra mála.

Kröfuhafar eru átta talsins. Af hálfu sex þeirra er krafist miskabóta samkvæmt 2. mgr. 26. gr. skaðabótagalaga nr. 50/1993, sbr. 13. gr. laga nr. 37/1999, en samkvæmt nefndu lagaákvæði má dæma þann, sem af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi veldur dauða annars manns, til að greiða maka, börnum eða foreldrum miskabætur. Eins og áður segir olli stórfellt gáleysi ákærða dauða Friðriks og Matthildar. Er því skilyrði laganna fullnægt og telst ákærði samkvæmt því bótaskyldur gagnvart eftirlifandi syni Friðriks, Hermann Sturt Crosbie, sbr. a) lið í ákæru, eftirlifandi móður Friðriks, Agnesi Einarsdóttur, sbr. c) lið, eftirlifandi sonum Matthildar, Vigfúsi Daða og Arnari Frey Vigfússonum, sbr. d) og e) liðir og foreldrum hennar, Herði Alberti Guðmundssyni og Herðisi Maríu Jóhannsdóttur, sbr. g) og h) liðir ákæru.

Við mat á fjárhæð miskabóta til nefndra ættingja er rétt að líta til þess að annars vegar er um eftirlifandi börn hinna látnu að ræða og hins vegar eftirlifandi foreldra. Aldur barnanna skiptir og máli, en Hermann er tæplega 7 ára, Vigfús 28 ára og Arnar 25 ára. Þá verður höfð hliðsjón af sök ákærða, sem telst stórfelld í skilningi skaðabótagalaganna og umfangi miskans, sem lamað hefur fleiri en eina fjölskyldu. Þótt sanngirnirök gætu eftir atvikum mælt með lökkun bóta að einhverju leyti vegna fjárhagsstöðu ákærða er ekki unnt að meta slíkt þar sem hann hefur engin

gögn lagt fyrir dóminn um þá stöðu. Þá er ekki fallist á með ákærða að lækka beri bætur á grundvelli almennrar lækunarreglu 24. gr. skaðabótalaga eða ólögfestrar reglu sama efnis vegna eigin sakar Friðriks og Matthildar eða sjónarmiða um áhættutöku, með því að hafa verið um borð í Hörpunni sem farþegar ölvaðs skipstjóra. Varðandi fyrrnefnt atriði má hér hafa hliðsjón af reglu 2. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, en sú lækunarheimild er bundin því skilyrði laganna að farþegi í bifreið ölvaðs ökumanns sé meðvaldur að tjóni af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Er hvorugu fyrir að fara í þessu máli. Varðandi áhættutöku nægir að vísa til hæstaréttardóms 25. október 2001 í máli nr. 129/2001, þar sem rétturinn komst að þeirri niðurstöðu að ekki væri efni til að viðhalda slíkri, ólögfestri reglu lengur í skaðabótarétti.

Með hliðsjón af framansögðu þykja miskabætur til Hermanns hæfilega ákveðnar 2.600.000 krónur, bætur til Vigfúsar og Arnars hvors um sig 1.500.000 krónur og bætur til eftirlifandi foreldra, Agnesar, Harðar og Herdísar, hvers um sig 1.000.000 krónur. Af hálfu nefndra kröfuhafa er krafist vaxta samkvæmt lögum nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 10. september 2005 til greiðsludags. Kröfurnar voru birtar ákærða 9. febrúar 2006, þótt ekki vildi hann kynna sér þær. Í ljósi þessa voru þær sendar verjanda hans samdægurs. Að þessu virtu þykir rétt að dæma ákærða til að greiða kröfuhöfum umræddar fjárhæðir með vöxtum samkvæmt 8. gr. téðra laga frá 10. september 2005 til 9. mars 2006, en með dráttarvöxtum samkvæmt 9. gr., sbr. 1. mgr. 6. gr. laganna, frá þeim degi til greiðsludags.

Af hálfu dánarbús Friðriks er krafist 250.000 króna skaðabóta, sbr. b) liður í ákæru, vegna áætlaðs kostnaðar við kaup á legsteini. Engin gögn liggja fyrir um slíkan kostnað, en kröfunni er mótmælt af hálfu ákærða. Ber þegar af þessum ástæðum að vísa kröfunni frá dómi, sem og kröfu dánarbúsins um bætur vegna lögmannaðstoðar.

Af hálfu dánarbús Matthildar er krafist 654.144 króna skaðabóta, sbr. f) liður ákæru. Er annars vegar um að ræða útlagðan kostnað vegna jarðarfarar að fjárhæð 404.144 krónur, sem studdur er reikningum og hins vegar 250.000 króna vegna áætlaðs kostnaðar við kaup á legsteini. Er þeim lið bótakröfunnar vísað frá dómi með sömu röksemdum og að ofan. Hinn áfallni kostnaður er studdur viðhlítandi gögnum, sem lögð voru fram 8. maí síðastliðinn. Með hliðsjón af því og vísan til 1. mgr. 12. gr. skaðabótalaga verður ákærði dæmdur til að greiða dánarbúinu 404.144 krónur, með vöxtum samkvæmt 8. gr. laga um vexti og verðtryggingu frá 8. maí til 8. júní 2006, en með dráttarvöxtum samkvæmt 9. gr., sbr. 1. mgr. 6. gr. laganna, frá þeim degi til greiðsludags.

Af hálfu allra kröfuhafa er krafist bóta vegna lögmannaðstoðar við að halda fram kröfum þeirra hvers um sig, sbr. 4. mgr. 172. gr. laga um meðferð opinberra mála. Er áður fjallað um þá kröfu dánarbús Friðriks. Til stuðnings fjárhæð annarra krafna nýtur aðeins eins, ósundurliðaðs reiknings vegna dánarbús Matthildar og svo ættingja hennar, að fjárhæð 50.298 krónur. Er þó sýnt að um talsverðan kostnað er að ræða. Í ljósi þessa og gegn mótmælum ákærða er rétt að vísa nefndum kröfum frá dómi.

XXVIII.

Samkvæmt greindum málsúrslitum og með vísan til 1. mgr. 165. gr. laga um með ferð opinberra mála ber að dæma ákærða til greiðslu sakarkostnaðar, en til hans teljast óhjákvæmileg útgjöld vegna rannsóknar máls og meðferðar fyrir dómi, sbr. 1. mgr. 164. gr. laganna. Samkvæmt sakarkostnaðaryfirliti nemur áfallinn kostnaður vegna rannsóknar málsins 3.187.248 krónum, sem telja verður nauðsynlegan kostnað. Verður ákærði því dæmdur til að greiða hann. Við þá fjárhæð bætast málsvarnarlaun Kristjáns Stefánssonar hæstaréttarlögmanns, skipaðs verjanda ákærða, sem tók við þeim starfa 6. desember 2005. Með hliðsjón af eðli og umfangi máls þykja málsvarnarlaunin hæfilega ákveðin 600.000 krónur, sem tiltekin eru í dómsorði að meðtöldum virðisaukaskatti.

Sigríður J. Friðjónsdóttir saksóknari sótti málið af hálfu ákæruvaldsins.

Dómsuppsaga hefur dregist vegna anna dómsformanns.

DÓMSORÐ:

Ákærði, Jónas Garðarsson, sæti fangelsi í 3 ár.

Ákærði greiði eftirtöldum neðangreindar bætur, með vöxtum samkvæmt 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 10. september 2005 til 9. mars 2006, en með dráttarvöxtum samkvæmt 9. gr., sbr. 1. mgr. 6. gr. laganna, frá þeim degi til greiðsludags:

Hermanni Stuart Crosbie, 2.600.000 krónur,

Vigfúsi Daða Vigfússyni, 1.500.000 krónur,

Arnari Frey Vigfússyni, 1.500.000 krónur,

Agnesi Einarsdóttur 1.000.000 krónur,

Herði Alberti Guðmundssyni, 1.000.000 krónur,

og Herðisi Maríu Jóhannsdóttur, 1.000.0000 krónur.

Ákærði greiði dánarbúi Matthildar Victoriu Harðardóttur 404.144 krónur, með vöxtum samkvæmt 8. gr. laga um vexti og verðtryggingu frá 8. maí til 8. júní 2006, en með dráttarvöxtum samkvæmt 9. gr., sbr. 1. mgr. 6. gr. laganna, frá þeim degi til greiðsludags.

Ákærði greiði 3.787.248 krónur í sakarkostnað, þar með talin 600.000 króna máls varnarlaun skipaðs verjanda síns, Kristjáns Stefánssonar hæstaréttarlögmanns.

Jónas Jóhannsson

Pétur Guðgeirsson

Vilbergur Magni Óskarsson

S É R A T K V Æ Ð I

Péturs Guðgeirssonar héraðsdómara

Ég er sammála samdómendum mínum um refsimat, skaðabætur og sakarkostnað. Um lagaatriði og sakarmat vil ég segja þetta:

Bátur ákærða er skráður á skipaskrá í Bretlandi og sigldi ákærði honum hingað til lands frá Noregi þar sem hann hafði veri smíðaður. Bátur þessi er lengri en sex metrar og væri því skráningarskyldur hér samkvæmt 1. mgr. 1. gr. laga um skráningu skipa nr. 115, 1985. Að öðrum kosti var ákærða, sem er búsettur hér á landi, lögskylt að skrá hann í einhverju öðru ríki, eins og hann og gerði. Samkvæmt 1. mgr. 1. gr. siglingalaga taka þau lög til allra skipa sem skráð eru eða skráningarskyld eru hér á landi. Þó segir þar, að einnig skuli beita beita ákvæðum laganna um erlend skip, eftir því sem við á, þegar athafnir íslensks framkvæmdarvalds eða dómsvalds taka til slíkra skipa, enda brjóti það ekki í bága við reglur þjóðaréttarins. Er og fyrir því löng dómvenja. Í III. kafla siglingalaga er ennfremur á því byggt, þótt ekki sé það sagt þar berum orðum, að skipstjóri sé á hverju skipi, sem lögin taka til. Loks er það að athuga að í 3. gr. laga um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum segir að á hverju skipi skuli vera einn skipstjóri. Má af öllu þessu leiða það að á skipum, sem fara um íslenska lögsögu og eru sex metrar að lengd eða stærri, sé skylt að hafa einn skipstjóra. Fyrir liggur að ákærði átti bátinn Hörpu og hafði einn umráð hans, kunni einn allra skipverja til siglinga og að hann hafði boðið þeim Friðriki og Matthildi í siglinguna afdrifaríku. Hlaut ákærði því að vera skipstjóri á bátnum þá ferð alla, án tillits til þess hver honum stýrði, og þar af leiðir að á honum einum hvíldu skipstjóraskyldur og -ábyrgð samkvæmt III. kafla og XV. kafla siglingalaga.

Eins og fram er komið, hefur ákærði haldið því fram að hann hafi falið Matthildi heitinni bátsstjórnina út af Rauðarárvík, einkum fyrir orð Friðriks heitins, og að hún hafi stýrt bátnum þar til hann strandaði á skerinu. Þessi viðbára ákærða er í sjálfu sér sérlega ótrúleg, einkum vegna veðurs og skyggnis sem þá var á og eins hins að Matthildur kunni ekkert til siglinga. Þá er þess að gæta að ákærði heldur þessu einn fram og ekkert sem fram er komið í málinu styður þessa frásögn hans. Gegn henni mæla hins vegar veigamikil atriði; að engir áverkar, sem heitið geti, fundust á líki Matthildar, að Helgi segist hafa séð hana í sófanum á bak við stýrisbekkinn þegar hann kom upp eftir strandið og loks það að Harpa segist ekki muna eftir því að Matthildur hafi verið annars staðar en í sófanum þessa nótt. Þykir því mega hafna þessari frásögn ákærða og telja öruggt að Matthildur hafi verið í sófanum aftan við stýrisbekkinn þegar slysið varð. Vegna þess sem auk þess er vitað um það hvert

Friðrik kastaðist við höggið og um staðsetningu mæðginanna er engum öðrum til að dreifa en ákærða sjálfum. Þá ber að hafa í huga að ákærði var með verulega áverka sem geta samrýmst því að hann hafi verið við stjórnvölinn þegar báturinn skall á skerinu. Er því óhætt að slá því föstu að hann hafi stýrt bátnum þegar hann sigldi á skerið.

Það athugast að kertavaxið á ermi Matthildar þykir mér ekki geta veitt örugga vísbendingu um það hvar hún var við áreksturinn.

1. Sannað er með framburði ákærða um áfengisneyslu hans um kvöldið og þessa nótt, þar til rétt fyrir slysið, og með niðurstöðu blóðrannsóknar að hann var undir áhrifum áfengis við stjórn bátsins. Verður að telja að hann hafi af þessari ástæðu verið ófær um að stjórna honum með fullnægjandi hætti og að þannig hafi hann brotið gegn 2. mgr. 238. gr. siglingalaga.

2. Fyrir liggur í málinu að ákærði sigldi bátnum á Skarfasker með um 17 sjómílna hraða. Þá liggur fyrir í málinu að myrkur var á, rigning og talsverður vindur. Verður því að telja að hann hafi ekki haft gát á siglingaleiðinni, sýnt af sér stórfellda vanrækslu í skipstjórnarstarfi og með þessu valdið því að báturinn strandaði á skerinu. Braut ákærði með þessu athæfi gegn 1. mgr. 7. gr., sbr. 239. gr. siglingalaga.

3. Upplýst er með framburði ákærða, eiginkonu hans og sonar og með krufningarskýrslu Kari Karkola réttarmeinafræðings, sem allt er í samræmi við ummerkin í bátnum, að Friðrik Ásgeir Hermannsson kastaðist við áreksturinn fram og niður í lúkarinn og hlaut af því svo mikla innvortis áverka í brjóstholi að hann lést nær samstundis. Ákærði telst hafa valdið dauða mannsins með þeirri háttsemi, sem ályktað er um í liðum 1 og 2 hér að framan, og þannig brotið gegn 215. gr. almennra hegningarlaga.

4. Þá verður því slegið föstu með framburði ákærða, Hörpu Helgadóttur og sonar þeirra, svo og með læknisvottorði Hlyns Þorsteinssonar að við höggið af ásiglingunni hlaut Harpa margfalt rifbrot, loftbrjóst og blæðingu í brjósthol. Ákærði telst hafa valdið meiðslum þessum með þeirri háttsemi, sem ályktað er um í liðum 1 og 2 hér að framan, og þannig brotið gegn 219. gr. almennra hegningarlaga.

5. Eftir það að báturinn hafði strandað á skerinu bar ákærða að neyta allra ráða til þess að senda út neyðarkall, gefa upp staðsetningu skipsins og kalla á hjálp úr landi. Fyrir liggur að talstöð var í bátnum og neyðarblys en einnig liggur það fyrir að ákærði notfærði sér hvorugt og setti sig í ekki samband við neinn í landi fyrr en skömmu áður en bánum hvolfdi en þá hringdi hann í neyðarlínuna og sagði bátinn vera að sökkuva. Voru þá liðnar um 27 mínútur frá því að báturinn strandaði á skerinu. Á upptöku af símtölum milli bátsins og neyðarlínunnar eftir strandið má heyra að ákærði bæði vék sér undan og beinlínis neitaði að tala í farsíma við neyðarlínuna, þótt hann væri margbedinn um það, en þess í stað skipaði hann konu sinni að þegja og slökkva á símanum. Í það skipti sem hann þó fékkst til að tala fáein orð í símann var ekki annað að heyra en hann vildi gera sem minnst úr öllu. Öruggar upplýsingar úr gps-tæki bátsins sýna að honum var siglt frá skerinu um 20 mínútum eftir strandið. Af því sem heyrir í þeim Hörpu og Matthildi á hljódupptökunum og með framburði Hörpu má ráða með vissu að ákærði var þá við stjórnvölinn. Var bátnum ekki stefnt stystu leið til lands heldur í austurátt í stefnu á

Viðey, þar til honum hvolfdi skömmu seinna. Var Matthildur heitin þá niðri í lúkar hjá líki manns síns og verður að ætla að hún hafi drukknað við það að bátnum hvolfdi. Eins og rakið er lentu þau hin þrjú í sjónum en mæðginin komust á kjöl. Þegar þeim var bjargað var líkamshiti Hörpu komin niður í 33 stig. Dómurinn telur að allt það sem hér hefur verið ályktað um aðgerðarleysi og athafnir ákærða hafi verið stórkostlegt og ófyrirleitið brot gegn skipstjórnarskyldum hans. Þá telst drukknun Matthildar og ofkæling Hörpu, vera bein og líkleg fleiðing af broti ákærða gegn skipstjórnarskyldum sínum eftir að báturinn rakst á skerið.

Ákærði hefur sagt að hann hafi vankast við höggið þegar báturinn strandaði og því ekki muna eftir sér fyrr en hann var í sjónum eftir að bátnum hvolfdi. Hefur kona hans borið með honum um þetta og sagt að hann hafi greinilega ekki verið áttaður; út úr heiminum og eins og lítið barn. Hafi hann engu sinnt og ekki haft rænu á neinu. Þóður Sverrisson augnlæknir hefur lýst því hvernig ákærði hafi fengið áverka á sjóntaug við það að auga og heili hans hafi skriðið til við hnykk og sagt að vitað væri að slíkur áverki gæti leitt til minnisleysis en læknirinn telur ósennilegt að meðvitund ákærða hafi skerst um lengri tíma vegna þessa. Til þess hefði áverkinn þurft að vera meiri. Þá er þess að geta að sneiðmynd var tekin af höfði ákærða þegar hann kom á slysideild og leiddi hún ekkert athugavert í ljós. Fram kom hjá Helga Jónassyni að faðir hans hefði verið að stumra yfir Hörpu þegar Helgi kom upp og bendir það ekki til skertrar meðvitundar. Ekki verður heldur ráðið af því sem til ákærða heyrist á upptökunum að hann hafi verið með skerta meðvitund og einnig má ráða af þeim að hann brást við þegar hann var ávarpaður og að hann hafði í sér rögg til þess að skipa konu sinni að þegja og slökkva á símanum. Enda þótt ákærði hafi orðið fyrir áverka við það að heili hans hafi skriðið til í kúpunni við hnykkinn sem á hann kom þegar báturinn rakst á skerið og hann hljóti auk þess að hafa orðið fyrir andlegu áfalli við þennan atburð, er ekkert í málinu sem gefur til kynna að hann hafi ekki haft fulla stjórn á gerðum sínum eða að hann hafi orðið fyrir truflun sem 16. gr. almennra hegningarlaga tekur til. Að þessu athuguðu ber að sakfella ákærða fyrir brot gegn 2. mgr. 6. gr. og 1. mgr. 7. gr., sbr. 239. gr. siglingalaga. Þá verður hann einnig sakfelldur fyrir brot gegn 215. gr. almennra hegningarlaga vegna dauða Matthildar og gegn 219. gr. sömu laga vegna ofkælingarinnar sem Harpa varð fyrir.

Að því er varðar brot gegn 1. mgr. 6. gr. siglingalaga sem vísað er til í ákærinni er þess að geta að það ákvæði getur ekki komið ekki til álita, enda engu samsvarandi broti lýst í ákærinni.