

verjanda síns í málinu, Gunnars E. Benediktssonar hrl., kr. 900.00 til hvors.

Málið hefur verið rekið vítalaut.

Dómsorð:

Ákærði, Birgir Sigurbjartsson, sæti fangelsi í 2 ár. Gæzluvarðhaldsvist ákærða frá 4. febrúar 1952 til 12. febrúar 1952 og frá 14. maí 1952 til 15. júlí 1952 komi með fullri dagatölu refsingu hans til frádráttar.

Ákærði er frá birtingu dóms þessa sviptur kosningarétti og kjörgengi til opinberra starfa og annarra almennra kosninga.

Ákærði er sviptur bifreiðastjóraréttindum ævilangt.

Ákærði greiði Nils Peter Carlo Jørgensen kr. 500.00, Þórarni Breiðfjörð Péturssyni kr. 5000.00 og Landssíma Íslands kr. 1300.80.

Ákærði greiði allan kostnað sakarinnar, þar með talin laun skipaðs sækjanda í málinu, Ragnars Jónssonar hrl., og skipaðs verjanda ákærða í málinu, Gunnars E. Benediktssonar hrl., kr. 900.00 til hvors.

Dómi þessum skal fullnægja með aðför að lögum.

Föstudaginn 29. maí 1953.

Nr .125/1952. **Ákærvaldið** (Einar B. Guðmundsson)

gegn

Albert Stanley Victor Jones (Lárus Fjeldsted).

Dómendur: Hæstaréttardómararnir Jónatan Hallvarðsson, Árni Tryggvason, Gizur Bergsteinsson, Þórður Eyjólfsson og próf. Ólafur Jóhannesson.

Fiskveiðabrot.

Dómur Hæstaréttar.

Skólastjóri Stýrimannaskólans í Reykjavík hefur eftir upp sögu héraðsdóms framkvæmt athugun á staðarákvörðunum yfirmanna varðskipsins og samkvæmt mælingum þeirra markað á sjóuppdrátt stað dufls þess, sem sett var út við kjölfar togarans, svo og stað togarans, þar sem hann lagðist við akkeri. Eru niðurstöður skólastjórans þær, að staður duflsins sé um 1.1 sm og staður togarans um 0.2 sm. innan landhelgis-

línu. Samkvæmt þessu og að öðru leyti með skírskotun til raka hins áfrýjaða dóms hefur ákærði brotið gegn lagaákvæðum þeim, sem í héraðsdómi greinir, sbr. nú 1. gr. laga nr. 82/1952, er kom í stað 1. gr. bráðabirgðalaga nr. 44/1952. Með þessum athugasemdum og með hliðsjón af gullgengi krónunnar, sem eigi hefur breytt eftir uppsögn héraðsdóms, þykir mega staðfesta hann að öðru en því, að frestur til greiðslu sektar ákveðst 4 vikur frá birtingu dóms þessa.

Eftir þessum úrslitum ber ákærða að greiða allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin málflutningslaun skipaðs sækjanda og verjanda fyrir Hæstarétti, kr. 2500.00 til hvors.

Dómsorð:

Héraðsdómurinn á að vera óraskaður að öðru en því, að frestur til greiðslu sektar er 4 vikur frá birtingu dóms þessa.

Ákærði, Albert Stanley Victor Jones, greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin málflutningslaun sækjanda og verjanda fyrir Hæstarétti, hæstaréttarlögmannanna Einars B. Guðmundssonar og Lárusar Fjeldsteds, kr. 2500.00 til hvors.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur sakadóms Reykjavíkur 23. júlí 1952.

Ár 1952, miðvikudaginn 23. júlí, var í sakadómi Reykjavíkur, sem haldinn var í bæjarþingstofunni í hegningarhúsinu af Valdimar Stefánssyni sakadómar og meðdómendunum Hafsteini Bergþórssyni útgerðarmanni og Pétri Björnssyni skipstjóra kveðinn upp dómur í málinu nr. 2121/1952: Ákæruvaldið gegn Albert Stanley Victor Jones, sem tekið var til dóms daginn áður.

Samkvæmt ákæruskjalinu, dagsettu í gær, er Albert Stanley Victor Jones, 32 Park Street, Grimsby á Englandi, skipstjóri á togaranum York City GY 193, ákærður fyrir að hafa gerzt sekur um fiskveiðibrot samkvæmt 1. gr. laga nr. 5 18. maí 1920 um bann gegn botnvörpuveiðum, sbr. 1. gr. bráðabirgðalaga nr. 44 30. apríl 1952 um breytingu á þeim lögum, með því að hafa verið að botnvörpuveiðum á nefndum togara miðvikudaginn 16. júlí 1952 um kl. 15 út af Blakksnesi við Patreksfjörð innan markalínu þeirrar, sem ákveðin er í 1. gr. reglugerðar nr. 21 frá

19. marz 1952 um verndun fiskimiða umhverfis Ísland, sbr. lög nr. 44
5. apríl 1948 um visindalega verndun fiskimiða landgrunnins.

Ákærist nefndur skipstjóri til að sæta refsingu samkvæmt 3. gr. og 5. gr. laga nr. 5 18. maí 1920, sbr. lög nr. 5 29. janúar 1951, upptöku afla og veiðarfæra nefnds togara og til greiðslu alls sakarkostnaðar

Ákærði er kominn yfir lögaldur sakamanna, fæddur í Eastbourne á Englandi 15. febrúar 1900.

Hinn 15. apríl 1937 sætti hann áminningu fyrir brot gegn 2. gr. laga nr. 5 1920, sbr. 3. gr. sömu laga og lögum nr. 36 1926.

Hinn 20. janúar 1951 var hann dæmdur í 74000 króna sekt fyrir botnvörpuveiðar í landhelgi og afli og veiðarfæri togarans York City, GY 193, gerð upptæk. Dómur þessi var staðfestur í Hæstarétti 1. október 1951.

Áður en raktir verða málavextir um þau atvik, sem ákæran fjallar um, þykir rétt að víkja nokkuð að aðdraganda þeirra atvika.

Árdegis hinn 16. þ. m. var varðskipið Ægir statt úti af Patreksfirði á eftirlitsferð og einnig var þar staddur brezki togarinn York City, GY 193. Skippherra varðskipsins skýrir svo frá, að um hádegisbilið — kl. 11,20 sýnir loftskeytadagbók varðskipsins — hafi togarinn kallað upp talstöð varðskipsins og er upplýst, að ákærði vildi fá að tala við skipherrann eða I. stýrimann. Hvorugur þeirra var viðlátinn, svo að ekkert varð úr samtali. Varðskipið sigldi síðan að togaranum, sem var um hálfa sjómílu utan hinna nýju fiskveiðitakmarka, og töluðust skippherra og ákærði við með því að kallast á milli skipanna. Í þessu samtali var ákveðið, að ákærði kæmi yfir í varðskipið og komu þeir þangað skömmu síðar ákærði og loftskeytamaður togarans. Virtist skippherra ákærði lítið erindi eiga við sig og segir lítið mark hafa verið á honum takandi, því að hann hafi verið áberandi undir áhrifum áfengis. Loftskeytamaður togarans fór með loftskeytamanni varðskipsins að ratsjá varðskipsins og ætlaði sá síðarnefndi að sýna hinum fyrrnefnda hana, en þegar kveikt var á henni, var hún óvirk. Ber varðskipsmönnum, sem um þetta atriði hafa borið vitni, saman um, að þetta hafi stafað af því, að raföryggi ratsjárinnar í vélarrúmi hafi losnað í bili. Voru þau strax fest og komst ratsjáið við það í lag og er það einróma vitnisburður varðskipsmanna, að ratsjáið hafi verið í fullkomnu lagi allan þennan dag fyrir og eftir þetta atvik. Loftskeytamaður togarans var farinn frá ratsjáið, þegar hún komst í lag.

Ákærði skýrir svo frá, að um kl. 9 um morguninn hafi togarinn verið um 6 sjómílu og varðskipið um 2 sjómílu norðvestur af Blakksnesi. Virtist ákærða varðskipið þá vera að gefa sér ljósmerki, sem hefur verið misskilningur, og lét hann þá kalla upp varðskipið í talstöð togarans með þeim árangri, sem áður segir, og sýnir talstöðvardagbók togarans, að þetta gerðist kl. 11,20. Loftskeytamaður togarans fór í þessu samtali fram á að fá viðtal við varðskipið á hádegisbili, en ekkert varð úr því samtali, enda fór varðskipið til togarans um hádegisbilið eftir sögn varðskipsmanna og komu ákærði og loftskeytamaðurinn þá um borð í það, eins og áður segir.

Ákærði segir klukkuna hafa verið 14.00, þegar varðskipið kom að togaranum og hafi þá verið sent eftir sér og hann og loftskeytamaðurinn farið með varðskipsmönnum yfir í varðskipið og hafi ákærði þar talað við skipherra. Voru síðan ákærði og loftskeytamaður togarans fluttur aftur yfir í togarann. Verður eigi annað séð en tímamark þessa atburðar, þar sem ákærði skýrir frá, kl. 14.00, sé á misskilningi byggt, enda hefur komið í ljós í rannsókninni, að ákærði er óviss um tímamörk. Þegar ákærði var kominn yfir í togarann, sigldi varðskipið til lands og inn með suðurströnd Patreksfjarðar allt á móts við Ólafsvita og lét reka þar nálægt landi. Í þann mund, er varðskipið hélt af stað til lands, kastaði togarinn stjórnborðsvörpunni og fór að toga. Hann hafði lagt tveimur duflum þarna utan fiskveiðimarkanna og togaði hann nú, að sögn ákærða, fyrst í norðvestlæga stefnu, en beygði síðan upp að öðru duflinu, en þaðan í suðlæga stefnu að stað, merktum 4 á korti ákærða. Á þeim stað kveðst hann hafa gert staðarákvörðun með ratsjá togarans og komist að þeirri niðurstöðu, að hann væri 4% sjómílu frá Blakksnesi. Frá þessum stað kveðst ákærði hafa ætlað að toga að syðra dufli sínu, merktu 3 á korti hans, en þangað komst hann ekki, því að áður hafði varðskipið tekið í taumana.

Er þá komið að kæru skipherrans á Ægi á hendur ákærða. Hún er dagsett 17. þ. m. og er á þann veg, sem nú verður rakið:

Miðvikudaginn 16. júlí kl. 14.22 var varðskipið statt út af Ólafsvita á Patreksfirði og lét reka. Sást þá til togara rétt laust við Blakksnes (Straumnes) og lék grunur á, að hann væri að veiðum innan fiskveiðitakmarkanna. Var þá sett á ferð og haldið út með nesinu.

Kl. 14.45 er staður skipsins: Bjargtanga $\neq$ Blakksnes, fjarlægð frá Blakksnesi eftir ratsjá 0.6 sjómílur. Samtímis miðaðist togarinn í réttvísandi 304°, fjarlægð 3.5 sjóm. eftir ratsjá. Miðun til togarans tekin eftir segulkompás skipsins. Togarinn hélt þá í SSV-læga stefnu, misvísandi.

Kl. 14.50 Sett upp stöðvunarflagg.

„ 14.55 Skotið lausu skoti.

„ 14.56 Skotið lausu skoti. Togarinn beygir út um og stýrir í NV-læga stefnu, misvísandi.

„ 14.58 Skotið skörpu skoti.

„ 14.59 Togarinn flautar, en stöðvar ekki.

„ 15.00 Skotið skörpu skoti.

„ 15.02 „ „ „

„ 15.03 Látið út dufl við kjölvatn togarans.

„ 15.04 Gefið stöðvunarmerki með flautu varðskipisins. Togarinn kallar á varðskipið í talstöð og er svarað, en hann stöðvar ekki.

„ 15.05 Skotið skörpu skoti.

„ 15.05 Kallað í hátalara varðskipisins til togarans og honum skipað að nema staðar. Togarinn var að toga með stjórnborðsvörpu.

Frá kl. 15.03 og til kl. 15.14 hafði togarinn beygt heilan hring til bakborða og stýrði mjög breytilegar stefnur.

Kl. 15.14 Skotið skörpu skoti að togaranum, en hann stöðvar ekki, heldur snýr suður um til bakborða.

„ 15.39 Togarinn hefur nú stöðvað og lagst fyrir akkeri. Vörpuna dregur hann ekki inn og liggur því einnig fyrir henni á stefnu 283° réttvísandi. Straum setur norður og liggur togarinn flatur fyrir honum.

„ 15.05 Kallað í hátalara varðskipsins til togarans og honum skipað Kópanesendi

Blakksnes, varða $> 73^{\circ} 50'$

Bjargtangar, viti $> 64^{\circ} 54'$

Dýpi 32 metrar. Staður þessi er 0.2 sjómíliur fyrir innan nýju fiskveiðitakmörkin.

Við duflið, sem sett var út kl. 15.03 við kjölvatn togarans, var gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

Kópanesendi $> 75^{\circ} 17'$

Blakksnes, varða $> 73^{\circ} 08'$

Bjargtangar, viti

Dýpi 34 metrar. Staður þessi er 1.1 sjómílu innan fiskveiðitakmarkanna.

Skipstjóri togarans óskaði eftir því, að beðið væri eftir því að enska eftirlitsskipið kæmi á vettvang og var það samþykkt.

Kl. 18.06 kom enska eftirlitsskipið Mariner á staðinn. Komu yfirmenn frá því um borð í varðskipið og litu á staðarákvarðanir þess. Foringi enska eftirlitsskipsins óskaði þess, að ef togarinn yrði tekinn til hafnar, þá yrði farið með hann til Reykjavíkur. Skipstjóri togarans neitaði fyrst algerlega að fylgjast með varðskipinu til hafnar og taldi sig ekki hafa verið að fiska í íslenzkri landhelgi, en eftir að enski foringinn hafði bent honum á, að réttast væri að fara eftir fyrirmælum íslenzka varðskipsforingjans, samþykkti hann það.

Kl. 20.27 var dufl varðskipsins tekið um borð. Síðan var siglt að duflum togarans, en hann hafði tvö úti og tók hann þau upp. Voru þau bæði fyrir utan fiskveiðitakmörkin.

Kl. 22.39 var lagt af stað til Reykjavíkur og komið þangað kl. 10.30 hinn 17. þ. m. Þriðji stýrimaður og einn háseti voru á verði í togaranum til Reykjavíkur. Mælingar voru gerðar af I. og III. stýrimanni varðskipsins.

Veður: Logn, sjór NA-1, léttskýjað, loftvog 753.

Við tökuna óskaði ákærði ekki eftir að gera staðarmælingar með tækjum varðskipsins, heldur óskaði þess, að H.M.S. Mariner, brezka eftirlitsskipið, sem var um þessar mundir úti af Önundarfirði, kæmi á vettvang. Skipherran heldur því fram, að togarinn hafi togað nær landi en staður duflsins sýnir, því að hann hafi verið að toga frá landi í norðvestlæga stefnu, þegar duflið var sett út og kjölvatn hans sézt

landmegin við duflið. Á þessum tíma var logn og sléttur sjór og sást kjölvatnið því greinilega. Duflið var sett út laust aftan við vörpu togarans.

Allir þrír stýrimenn varðskipsins hafa staðfest skýrslu skipherrans og sérstaklega hafa I. og III. stýrimaður staðfest hornamælingarnar, sem þeir framkvæmdu báðir, tóku báðir öll hornin. Allir sáu þeir ákærða og segja hann hafa verið áberandi drukinn.

I. stýrimaður, Þorvaldur Valdimar Jacobsen, skýrir svo frá, að þegar varðskipið var að leggja af stað út að togaranum, hafi hann séð togarann á ferð með stefnu til lands sunnan Blakksness. Hafi varðskipið siglt beint í veg fyrir togarann og hafi hann ekki beygt frá landi fyrr en við annað skotið. Þá hafi hann beygt á stjórnborða og togað síðan frá landi, skrykkjótt og með breytilegum stefnum. Þetta vitni vann við að setja út duflið og skýrir svo frá, að það hafi verið sett við kjölfar togarans, sem hafi sézt mjög greinilega, og hafi bilið milli skipanna þá verið mjög lítið, á að gizka 150—170 faðmar, og var duflið vel fritt við vörpu togarans. Vitnið fullyrðir, að áður en togarinn beygði frá landi hafi hann verið kominn nær landi en staður dufslis er, því að varðskipið hafi veitt honum eftirför frá landi í sjö mínútur áður en duflið var sett út og þegar það var sett út, hafi skrófuvatn togarans náð langt aftur fyrir varðskipið. Þegar togarinn sinnti ekki stöðvunarmerkjum, sigldi varðskipið fram með honum á bakborða og var þá bæði flautað á hann og skotið aðvörunarskotum, en engu þessu var sinnt. Síðan snarbeygði togarinn á bakborða og fór þannig í heilan hring, en hélt síðan áfram í norðvestlæga stefnu, en mjög slögótt, unz hann beygði aftur á bakborða og fór í hálfhring, þar til hann sneri aftur frá landi, hægði á sér, nam staðar og lagðist fyrir bakborðsakkeri og lá í 283° réttvisandi. Meðan togarinn fór hringinn og beygði síðan hálfhringinn, beið varðskipið í námunda við hann og var þess beðið, að togarin næmi staðar.

III. stýrimaður, Atli Helgason, vann að því, meðan varðskipið veitti togaranum eftirför, að rita það, sem rita þurfti í sambandi við töku hans. Hann fylgdist því ekki svo vel með eftirförinni af eigin sjón, að hann geti lýst henni með neinni nákvæmni. Hins vegar vann hann að hornamælingunum með I. stýrimanni, svo sem fyrr segir, og hefur staðfest þær mælingar, sem fram koma í skýrslu skipherra.

II. stýrimaður, Lárus Sigurvin Þorsteinsson, kom á stjórnvall varðskipsins, þegar það var á fullri ferð út Patreksfjörð og sá þá togarann framundan, toga upp að landi. Vitnið og III. stýrimaður mældu þá stað togarans í ratsjá varðskipsins og komust að raun um, að hann væri hálfa sjómílu innan fiskveiðitakmarkana. Vitninu virtist togarinn halda sömu stefnu, suðlægri, þar til Blakksnes og Látrabjarg bar saman frá varðskipinu séð, en þá virtist hann sveigja meira í suðvestlæga stefnu. Varðskipið nálgadist nú togarann og var dregið upp stöðvunarflagg, en því var ekki sinnt. Síðan var skotið aðvörunarskotum og beygði þá togarinn frá landi í norðvestlæga stefnu. Eigi man vitnið, hve mörgum skotum hafði verið skotið, þegar togarinn breytti um stefnu, en hann áætlaði lauslega eftir ratsjánni, að fjarlægðin milli skipanna væri um 3000

metrar, þegar fyrsta kúluskotinu var skotið og sagði þetta skyttunni, sem hefur staðfest það. Vitnið sá þegar duflið var sett í kjölfar togarans ca. 100 föðum aftan við hann og var hann þá á leið frá landi og full-yrðir vitnið, að hann hafi verið kominn nær landi en á þann stað, sem duflið var sett á. Við eftirförlina var ratsjá varðskipsins alltaf í gangi og fylgdist vitnið með henni. Þegar varðskipið kom að togaranum, beygði hann á bakborða í heilan hring og hélt svo áfram frá landi, sennilega yfirleitt í vesturátt, en þó með mjög breytilegri stefnu. Varðskipið hafði hægt ferðina, þegar komið var að togaranum, því að búizt var við, að hann næmi staðar, en svo reyndist ekki og þegar togarinn hélt áfram frá landi, eftir að hafa siglt í hring, var hert á ferð varðskipsins á eftir honum, skotið og flautað og nam togarinn þá staðar upp úr því.

Vitnið og Björgvin Kristinn Hannesson háseti á varðskipinu voru nú settir yfir í togarann og voru þeir þar fram að því, er lagt var af stað til hafnar. Hafa þeir báðir borið, að ákærði hafi þá verið áberandi ölvaður og á tímabili með ofstopa og hótanir, sem hann gerði þó ekki alvöru úr.

Jón Kristinsson, skytta varðskipsins, sá þegar duflið var sett út og segir það hafa verið látið í kjölfar togarans og hafi bilið milli skipanna þá verið lítið.

Öll þau vitni, sem nú hafa verið greind, hafa staðfest skýrslur sínar með eiði.

Ákærði heldur því fram, að framangreindar skýrslur séu að ýmsu leyti rangar, mótmælir því, að hann hafi verið að veiðum innan fiskveiðitakmarkanna og heldur því fram, að hann hafi verið 4% sjómílu frá landi, þegar hann var næst landi, en mælingarnar gerði hann með ratsjá og áttavita, að nokkru leyti með aðstoð loftskeytamanns togarans. Hann kveðst hafa verið á botnvörpuveiðum, þegar hann var tekinn og er enginn ágreiningur um það. Hann kveðst ekkert stöðvunarflagg hafa séð á varðskipinu, ekki hafa stýrt í norðvestlæga stefnu, eins og greinir í skýrslu skipherrans við kl. 14.56, ekki hafa séð duflið sett út frá varðskipinu, ekki hafa heyrt varðskipið gefa stöðvunarmerki með eim-pípunni né hafa heyrt kallað í hátalara varðskipsins, að togarinn skyldi nema staðar. Ákærði hefur haldið því fram, að hann hafi varpað akkeri togarans við þriðja byssuskotið, en einnig hefur hann haldið fram, að hann hafi heyrt fimm byssuskot, öll áður en hann varpaði akkerinu og að hann hafi ekkert skot heyrt eftir það. Síðar taldi hann sig hafa heyrt sjö skot. Hann athugaði ekki klukkuna, þegar skotið var og hefur eigi véfengt tímamörkin, sem greind eru í skýrslu skipherrans á varðskipinu. Ákærði heldur því fram, að hann hafi ekki gert sér grein fyrir, að skot varðskipsins vörðuðu sig eða togarann, fyrr en hann sá kúlu falla í sjóinn mjög nálægt bóg togarans. Þegar hann sá það, segist hann hafa stöðvað vél togarans og snúið stýri hart á stjórnborða. Fór hann þá í talstöðina og kallaði til varðskipsins og bað um að hætt yrði að skjóta, svo að ekki hlytist tjón af. Þetta móttók loftskeytamaður varðskipsins kl. 15.04 og segist ákærði ekkert svar hafa fengið og eftir þetta

hafi varðskipið skotið fjórum skotum. Hann áætlaði bilið milli skipanna hafa verið 2—2½ sjómílu, þegar varðskipið byrjaði að skjóta. Þegar ákærði fékk ekki svar frá varðskipinu við tilmælum sínum um að hætta að skjóta, kallaði hann upp brezka eftirlitsskipið H.M.S. Mariner og bað það að koma á vettvang. Ákærði skýrir frá því, að þegar hann hafði stöðvað skipið og varðskipsmenn voru komnir um borð í það, hafi orðið talsverðar erjur milli sín og fyrirliða þeirra. Ákærði neitaði tilmælum fyrirliðans um að draga inn vörpuna, sem var úti, og kveðst hafa neitað þessu á þeim grundvelli, að engar mælingar hefðu verið gerðar, sem sýndu, að hann væri að ólöglegum veiðum. Fyrirliði varðskipsmanna, II. stýrimaður, bannaði ákærða á þessu stigi að fara inn í talstöðvarklefa togarans og urðu ýfingar með þeim út af því, sem lauk þannig, að skipherra varðskipins leyfði ákærða að nota talstöðina. Setti ákærði sig þá í samband við H.M.S. Mariner og fékk þaðan þær ráðleggingar að biða þar sem hann væri, þar til eftirlitsskipið kæmi á vettvang.

Ákærði heldur því fram, að hann hafi varpað akkeri um kl. 15.30 og að frá því hann heyrði fyrsta skotið og þar til hann nam staðar hafi hann togað í stefnu SV—SVaV og hann neitar því, sem í skýrslu skipherrans segir um ferðir togarans kl. 15.03—15.14. Eigi mældi hann stað duflsins, sem varðskipið setti út. Þegar leggja skyldi af stað til hafnar, tregðaðist ákærði við fyrirmælum skipherrans um það, en fór þó að ráðleggingum foringjans á brezka eftirlitsskipinu um að fylgja varðskipinu til hafnar.

Ákærði hefur mótmælt því að hafa verið undir áfengisáhrifum, þegar þetta gerðist og í því sambandi getið þess, að hann hafi bilaðan hægri fót síðan í striðinu og þess vegna sé ekki óeðlilegt, þótt sér hafi verið erfitt um gang, en það var eitt þeirra ölvunareinkenna, sem varðskipsmenn sáu á honum. Þeir menn af togaranum, sem vitni hafa borið, eru sammála um, að ákærði hafi ekki verið undir áfengisáhrifum og á sama máli er foringinn á H.M.S. Mariner, en þegar hann kom á vettvang, segir hann ákærða hafa verið æstan í skapi og ef til vill reiðan.

Loftskeytamaður togarans, Albert John Fox, hefur skýrt frá því, að hann hafi aðstoðað ákærða við staðarmælingar, með því að mæla fjarlægðir með ratsjá togarans og láta ákærða vita um þær. Með þessum mælingum fann hann skemmstu vegalengd milli togarans og lands 4½ sjómílu. Telur hann mælingar þessar eins nákvæmar og unnt sé að gera á ratsjá togarans, en hún hafi verið í góðu lagi. Hann heldur því fram, að togarinn hafi numið staðar eftir að 3—4 skotum hafi verið skotið og frá því fyrsta skoti var skotið og þar til togarinn nam staðar segir hann togarann hafa haldið í stefnuna SVaS. Þetta kveðst hann hafa séð í áttavita togarans, enda hafa verið á stjórnpalli allan þennan tíma.

Bátsmaður togarans, Ernest Bore, var á verði, þegar umræddir atburðir gerðust, en getur ekki borið um vegalengdir eða stefnur á þeim tíma, sem máli skiptir. Hann var við vinduna, þegar togvírarnir voru gefnir út næst fyrir tökuna og gaf út 100 faðma aftur að blökk og var því ekki breytt fram að töku togarans. Hann skýrir frá því, að þegar

fyrsta kúluskotinu var skotið, hafi ákærði skipað svo fyrir, að menn skyldu vera reiðubúnir að varpa akkeri, en ekki getur hann um það borið, hvað klukkan var, þegar akkerinu var varpað.

Stýrimaður togarans, Alfred Stanley Jones, sonur ákærða, var neðan-pilja frá kl. 12.30, þar til togarinn var lagstur við akkeri og þegar hann kom upp eftir það, gerði hann engar staðarmælingar.

I. vélstjóri togarans, Reginald Robert Bishop, hefur skýrt frá því, að akkeri togarans hafi verið varpað kl. 15.17.

Foringinn á brezka eftirlitsskipinu H.M.S. Mariner, William Woodhouse Haynes, hefur sem vitni skýrt frá málavöxtum, eins og nú verður rakið í höfuðdráttum:

Laust eftir kl. 15.00, þegar skip hans var statt úti af Önundarfirði, var honum tilkynnt, að ákærði vildi tala við hann í talstöð og átti hann þá tal við ákærða. Ákærði tjáði honum, að varðskipið Ægir hefði komið að sér og skotið að sér kúluskotum, en sér væri ekki fyllilega ljóst, hvers vegna ætti að taka sig fastan, því að hann héldi sig vera 6—7 sjómílur úti af Blakksnesi. Samtalið fór fram kl. 15.14 eftir klukku vitnisins, sem síðar reyndist vera sjö mínútum á eftir klukkunni í skip-herraklefanum á varðskipinu, og tjáði vitnið ákærða, að hann skyldi hlýðnast varðskipinu og varpa akkeri þegar í stað. Jafnframt bað vitnið ákærða að ganga úr skugga um, hvar hann væri staddur. Vitninu var ekki strax ljóst, hvar togarinn var, því að Blakksnes var eigi merkt á sjókort eftirlitsskipsins, en brátt varð vitnið þess þó áskynja, hvar togarinn var eða um 30 sjómílum sunnar en eftirlitsskipið. Vitnið lét ákærða vita, að eftirlitsskipið kæmi til hans og jafnframt skýrði ákærði svo frá, að þegar hann varpaði akkeri, hefði staður togarans verið $4\frac{1}{2}$ sjómílu undan landi. Kl. 15.15 tilkynnti ákærði vitninu, að hann hefði varpað akkeri, en samtöl þessi fóru fram öðru hverju á tímabilinu 15.10—15.20 eftir klukku vitnisins. Vitnið náði nú talstöðvarsambandi við varðskipið og átti tal við skipherrann, tjáði honum að eftirlitsskipið væri á leiðinni á vettvang og bað um upplýsingar um málavexti. Jafnframt mæltist hann til þess, að varðskipið biði með togarann á vettvangi eftir komu eftirlitsskipsins og samþykkti skipherrann það. Skipherra tjáði vitninu, að hann hefði sett út dufl og væri það sjómílu innan landhelgi og spurningu vitnisins um, í hvaða stefnu togarinn hefði togað, svaraði hann á þá leið, að hann hefði togað frá landi. Vitnið bar fram þá spurningu, hve nærri landi togarinn hefði verið og fékk það svar, að hann hefði verið hálfri sjómílu nær landi en sá staður væri, sem duflið hefði verið sett á. Ennfremur skýrði skipherra frá því, að sjö mínútur hefðu liðið frá því togarinn breytti stefnu og hélt frá landi og þar til duflið var sett úr.

Vitnið sigldi nú á vettvang og þegar þangað kom, fór hann fyrst að dufli varðskipsins, stöðvaði skip sitt þétt við það og mældi stað þess með sextant og reyndist staðurinn vera nákvæmlega eina sjómílu innan hinna nýju fiskveiðitakmarka, miðað við sjókort eftirlitsskipsins (Admiralty Chart). Síðan varpaði eftirlitsskipið akkerum kl. 18.08 200 yards

sunnan við togarann, sem miðaðist 325°. Stefna togarans var 280°, þar sem hann lá fyrir akkeri með stjórnbörðsvörpu úti og hélt straumurinn honum þannig, að dragstrengirnir lágu undir skipið. Vitnið fór nú yfir í togarann með siglingafræðing sínum og gerðu þeir af stjórnpalli hans sextantmælingar miðað við ströndina, til að finna stað togarans. Mældist þeim staður hans svo að segja alveg á nýju fiskveiðitakmörkunum, en þó aðeins utan við þau. Í þessu sambandi bendir vitnið á, að togarann hljóti að hafa borið lítið eitt að landi frá því hann varpaði akkeri eða sem svaraði hallanum á akkerisfesti hans. Sé þar ekki nema um nokkra yards að ræða. Við útsetningu í sjókorti lenti staður togarans á markalínunni. Vitnið kveðst ekki geta sagt með fullri nákvæmni, hve langt utan takmarkana togarinn var, það hafi allt eins getað verið 100 yards eins og 50 yards. Vitnið athugaði ratsjá togarans og sýndi hún fjarlægðina $4\frac{1}{4}$ sjómílu frá Blakksnesi. Vitnið spurði ákærða um málavexti og skýrði hann frá þeim á sama hátt og rakið var hér að framan. Frá togaranum fór vitnið yfir í varðskipið og ræddi við skipherrann um málavexti og báru þeir saman sjókort sín og mælingar og var togarinn eftir mælingu skipherrans viðlíka langt innan landhelgislinunnar og vitninu hafði mælt hann utan hennar. Vitnið athugaði lokamælingu varðskipsins á stað duflsins og taldi hana rétta. Á þessum tíma áleit vitnið, að sjókort sin (Admiralty Chart) og sjókort varðskipsins (danskt) væri sömu gerðar og á þeim grundvelli kveðst hann hafa samþykkt mælingu varðskipsins á duflinu, en þegar hann varð þess vísari undir rannsókn málsis, að kortunum bæri ekki fyllilega saman, taldi hann grundvöllinn fallinn undir því samþykki sínu.

Undir rannsókn málsins var lögð fram véladagbók varðskipsins og hefur dómurinn kynnt sér af henni ganghraða skipsins á þeim tíma, sem máli skiptir, og hvenær vélin var stöðvuð.

Hafa nú málavextir verið raktir, svo sem ástæða hefur þótt til.

Um staðarmælingar ákærða og útsetningu hans á þeim í sjókort togarans er það að segja, að útsetningin er ekki í fullu samræmi við mælingarnar. Þannig kveðst ákærði hafa mælt stað togarans 4,8 sjómílu frá landi, þegar hann var lagstur við akkeri, en í útsetningu hans er staðurinn sem næst 4,2 sjómílu frá landi. Um mælingar sínar var ákærði að mestu einn og gerði ekki sextantmælingar. Litur dómurinn svo á, að á mælingum hans sé ekki byggjandi gegn hornamælingum varðskipsmanna, auk þess sem þær eru einnig í ósamræmi við mælingu foringja brezka eftirlitsskipsins á lokastað togarans. Þá er þess að gæta, að ákærði hefur með megnri óhlýðni sinni við stöðvunarmerki varðskipsins gert ærið til að torvelda sönnun fyrir því, hvar togarinn var, þegar eftirförlin hófst.

Sú lauslega áætlun II. stýrimanns varðskipsins, að 3000 metra vegalengd hafi verið milli varðskipsins og togarans, þegar fyrsta kúluskotinu var hleypt af, verður að áliti dómsins að teljast óáreiðanleg, þar sem þessi áætlaða vegalengd kemur í bága við siglingu varðskipsins frá kl. 14.45. Hlýtur önnurhvor ratsjarmælingin, sú, sem gerð var kl. 14.45, eða

Þessi mæling stýrimannsins, að vera röng, en dómurinn hlýtur að telja fyrri mælinguna miklum mun áreiðanlegri en hina síðari, þar sem hún var gerð eftir skipun skipherra og undir umsjá hans og rituð samstundis, heldur en hin síðari lauslega mæling stýrimannsins, sem hann breytti í flýti úr mílum í metra.

Með eiðfestum skýrslum varðskipsmanna um eftirförina og staðsetningu duflsins í kjölfar togarans lítur dómurinn svo á, að sannað sé að duflið hafi verið sett á stað, sem togarinn hafi verið á eða alveg við á veiðum. Það er alkunna, að kjölfar skipa sést greinilega nokkra stund í þeim veðurskilyrðum, sem þarna voru, og þar sem varðskipsmennirnir sáu kjölfar togarans talsvert nær landi en þar sem duflið var sett, verður talið, að togarinn hafi að minnsta kosti verið jafnnærri landi og duflið. Ennfremur er það álit dómsins, að afstaða skipanna og hraði fram að lagningu duflsins brjóti ekki í bága við, að duflið hafi verið sett í kjölfar togarans skammt aftan við hann, eins og varðskipsmenn hafa skýrt frá. Hitt þykir varhugavert að telja nægilega sannað, að togarinn hafi verið nær landi, enda engin mæld vegalengd að halda sér að í því tilliti.

Hornamælingar varðskipins sýndu stað duflsins 1.1 sjómílu innan hinna nýju fiskveiðitakmarka, en hornamælingar H.M.S. Mariner sýndu stað duflsins 1.0 sjómílu innan sömu takmarka. Þar sem horn þau, sem varðskipið mældi, eru stærri en þau, sem brezka eftirlitsskipið mældi, og staðirnir, sem mælingarnar eru miðaðar við, eru greinilegri á sjókortinu hjá varðskipinu en eftirlitsskipinu, þykir verða að leggja mælingar varðskipins til grundvallar dómi í máli þessu. Af sömu ástæðu verða mælingar varðskipins á stað togarans, eftir að hann var lagstur við akkeri, lagðar til grundvallar dómi í máli þessu.

Sjókort varðskipins og brezka eftirlitsskipins voru ekki nákvæmlega eins og kann það að valda einhverju örilitlu ósamræmi í mælingum og útsetningum, en eins og þetta mál liggur fyrir, fær sá munur engan veginn skipt máli.

Samkvæmt framansögðu er því sannað, að ákærði hefur í umrætt skipti verið að botnvörpuveiðum innan hinna nýju fiskveiðitakmarka og hefur hann því gerzt brotlegur við þau ákvæði laga, sem í ákæru-skjali eru greind. Með því að ekki verður talið sannað, að ákærði hafi framið brot sitt af ásettu ráði, verður honum ekki dæmd fangelsisrefsing fyrir það eftir 5. gr. laga nr. 5 1920.

Eftir öllum atvikum, þ. á m. því, að um ítrekað brot ákærða er að ræða, þykir refsing hans með tilliti til núverandi gullgildis íslenzkrar krónu hæfilega ákveðin 90000,00 króna sekt til Landhelgisjórðs Íslands og komi varðhald í 9 mánuði í stað sektarinnar, verði hún ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Auk þess skal allur afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir togarans York City, GY 193, vera upptæk til handa Landhelgisjórði Íslands.

Ákærða ber að dæma til greiðslu alls sakarkostnaðar, þar með talin málsvarnarlaun verjanda hans, hrl. Lárusar Fjeldsteds, kr. 2000.00.

Dómsorð:

Ákærði, Albert Stanley Victor Jones, greiði 90000.00 króna sekt til Landhelgissjóðs Íslands og komi 9 mánaða varðhald í stað sektarinnar, verði hún eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Allur afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir, togarans York City, GY 193, skulu vera upptæk til handa Landhelgissjóði Íslands.

Ákærði greiði allan málskostnað, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, hrl. Lárusar Fjeldsted, kr. 2000.00.

Dómi þessum skal fullnægja með aðför að lögum.

Föstudaginn 29. maí 1953.

Nr. 29/1953. **Pétur Njarðvík**
 gegn
Arnoddi Gunnlaugssyni.

Dómur Hæstaréttar.

Málssókn þessi fellur niður.

Áfrýjandi, Pétur Njarðvík, sem eigi sækir dómþing í máli þessu, greiði 50 króna aukagjald til ríkissjóðs, ef hann vill fá mál sitt tekið fyrir af nýju.

Föstudaginn 29. maí 1953.

Nr. 33/1953. **Guðmundur H. Þórðarson**
 gegn
P. Stefánsson h/f.

Dómur Hæstaréttar.

Málssókn þessi fellur niður.

Áfrýjandi, Guðmundur H. Þórðarson, sem eigi sækir dómþing í máli þessu, greiði 50 króna aukagjald til ríkissjóðs, ef hann vill fá mál sitt tekið fyrir af nýju.