Miðvikudaginn 22. júní 1966.

Nr. 105/1965. **Ákæruvaldið**
(Valdimar Stefánsson saksóknari ríkisins)
gegn
Leslie Alfred Cumby
(Gísli G. Ísleifsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Ákæra um fiskveiðabrot. Brot gegn 1. og 2. mgr. 106. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 5. gr. laga nr. 56/1963 um lögreglumenn, og svo gegn 4. mgr. 220. gr. almennra hegningarlaga.

Dómur Hæstaréttar.

Framhaldsrannsókn hefur verið háð eftir uppsögu héraðsdóms.

I.

Með skírskotun til raka héraðsdóms ber að staðfesta þá niðurstöðu hans, að ákærði hafi gerzt brotlegur við 1. og 2. mgr. 106. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 5. gr. laga nr. 56/1963 um lögreglumenn, og svo gegn 4. mgr. 220. gr. nefndra hegningarlaga nr. 19/1940.

II.

Lögð hefur verið fyrir Hæstarétt skýrsla Jóns Jónssonar, skipherra á varðskipinu Þór, dags. 29. maí 1965, og er meginmál hennar svohljóðandi:

„Fimmtudaginn 27/5 '65, var varðskipið að slæða eftir botnvörpu, sem talið var, að togarinn ALDERSHOT, GY-612, hefði höggvið frá sér 11. maí 1965.

Kl. 1315 kom festa á krókuna, og var þá vírinn hífður inn. Kom þá í ljós, að trollvír var á krókunni. Þegar niðurstaða var komin á trollvírinn, var gerð eftirfarandi staðarákvörðun: Kollumúli, fjarl. 23.2 sjóm. Digranes 23.7 sjóm. Dýpi 136 metrar. Hringir voru bornir saman á ratsjánni, og reyndust þeir réttir.

Kl. 1355 var afturhleri togara kominn inn á þilfar varð-

skipsins. Á hleranum sáust ógreinilega skrifaðir stafirnir SA eða SH með gulri krít.

Kl. 1645 var lokið við að ná vörpunni inn á þilfar varðskipsins. Á framhlera sáust skrifaðir stafirnir SHOT með gulri krít.

Í pokanum voru um 3 körfur af morknum fiski, en í belgnum um 2 körfur af lifandi fiski.

Vírar voru þverhöggnir.

Staðarákvarðanir voru gerðar af 1. og 2. stýrim. undir umsjá skipherra. Mælingar voru gerðar með Sperry-ratsjá.

Veður: Hægviðri, sjór 1—2, þoka".

Nefndir yfirmenn varðskipsins komu fyrir sakadóm Reykjavíkur hinn 4. júní 1965. Jón Jónsson skipherra staðfesti skýrslu sína. Ummælin: „þegar niðurstaða var komin á trollvírinn" í skýrslu sinni kvað hann merkja, „að þá hafi togvírarnir legið beint niður frá afturstefni skipsins". Þá skýrði skipherra frá því, „að gerð hafi verið staðarákvörðun, um leið og sást, að vír hafi festst á krókunni, og hafi sú staðarákvörðun verið sú sama", sem greind er í skýrslu hans. Höskuldur Skarphéðinsson, 1. stýrimaður, staðfesti skýrslu skipherra og kvað sig minna, „að gerð hafi verið staðarákvörðun, þegar ljóst var, að vír var fastur í krókunni", en mundi „ekki niðurstöður þeirrar mælingar". Peter Guðjón Petersen, 2. stýrimaður, staðfesti skýrslu skipherra svo og framburð hans um framkvæmd og niðurstöðu staðarákvörðunar, er „ljóst varð, að trollvír var fastur á krókunni ..."

Hinn 14. maí 1965 kvaddi héraðsdómur skipstjórana Guðjón Marteinsson og Hauk Ólafsson til athugunar á því, hver veiðarfæri, þ. á m. togvírar, væru um borð í togaranum Aldershot, GY 612, svo og hvert væri ásigkomulag þeirra veiðarfæra. Enn fremur skyldu hinir dómkvöddu menn ganga úr skugga um, hvern afla togarinn hefði innanborðs. Skýrsla skoðunarmanna um greint efni er dagsett 14. maí 1965 og svohljóðandi:

„Við undirritaðir höfum yfirfarið og athugað veiðarfæri og afla togarans Aldershot, GY 612.

Togvír stb. megin á togvindu mældist 350 faðmar. Frá höggnum enda að fyrsta merki mældust 39.63 metrar. BB á togvindu mældist vírinn frá enda að fyrsta merki 45.85 metrar. Þennan enda var búið að undirbúa til splæsingar í hlerakeðju. Vírinn mældist 3¼" og virtist nýlegur. Undir bakka reyndist vera ca. 100 fm. af merktum togvír. Í netjalest voru ca. 100 fm. af ómerktum vír, hvort tveggja 3¼". Stjórnborðsmegin voru 3 bobbingjalengjur á nýjum fótreipum. BB voru 13 bobbingar. Í netjalest voru 11 stk. járnbobbingar og 7 stk. trébobbingar, einnig voru þar gúmmífótreipi og grandrópar, fixaður toppur, belgur og vængjasett. Í skipinu voru 4 trollhlerar og tvær kúlur, er tengjast grandrópum (ross). Athugaðar voru allar rúllur fyrir stb. troll. Sáum við ekkert athugavert við þær, utan síðupollarúlluna, á henni sáum við för, sem gæti verið eftir meitilhamar eða eitthvað slíkt. Í fisklest skipsins var fiskur í 10 stíum, þar af voru 8 fullar, að langmestu leyti var þetta smár þorskur, þó var ofan á einni stíu lítils háttar af flatfiski. Í einum og hálfum undirsteis var saman steinbítur, hlíri, langa og karfi. Áætlað magn aflans 40—50 tonn".

Skoðunarmenn heitfestu skýrslu þessa fyrir sakadómi Neskaupstaðar hinn 17. maí 1965 og kváðu næg veiðarfæri hafa verið um borð í togaranum til að halda áfram veiðum.

Í bréfi saksóknara ríkisins til yfirsakadómarans í Reykjavík, dags. 3. júní 1965, var þess beiðzt, „að við framhaldsrannsókn í máli þessu verði dómkvaddir tveir óvilhallir og hæfir kunnáttumenn um botnvörpuveiðar til að skoða botnvörpu þá, sem varðskipið Þór slæddi upp á Digranesflaki hinn 27. f. m., lýsa henni og mæla togvíra bæði í heild og að merkjum og láta uppi álit sitt á því, hvort hún sé líkleg til að vera frá b.v. Aldershot, GY 612, höggvin frá skipi, og sé þá tekið tillit til skoðunargerðar Guðjóns Marteinssonar og Hauks Ólafssonar í Neskaupstað, dagsettrar 14. f. m., dskj. nr. 5, á veiðarfærum nefnds togara. Óskast skrifleg greinargerð skoðunarmannanna um framanskráð.

Þá er þess krafizt, að þér hlutist til um rannsókn á framangreindum veiðarfærum um borð í varðskipinu Þór, eink-

um merkingum þeirra og vírendum og að teknar verði af þessu ljósmyndir, eftir því sem ástæða þætti til.

Að öðru leyti óskast málið rannsakað, eftir því sem tilefni kann að gefast til, og verður við þá framhaldsrannsókn málsins mætt af hálfu þessa embættis".

Í sakadómi Reykjavíkur 3. júní 1965 voru til „þeirra starfa, sem um getur í bréfi saksóknara", kvaddir skipstjórarnir Steindór Árnason og Karl Magnússon. Jafnframt „var tæknideild rannsóknarlögreglunnar falið að leita eftir og ljósmynda merkingar og annað, er finnast kann á vörpuhlutum þeim, er varðskipið Þór slæddi upp á Digranesflaki hinn 27. f. m.". Þá var með bréfi sakadóms Reykjavíkur 4. júní 1965 Guðmundi Halldóri Guðmundssyni efnaverkfræðingi falið að veita „tæknideild rannsóknarlögreglunnar í Reykjavík tæknilega aðstoð við ljósmyndun og greiningu á einkennum á trollhlerum þeim, sem varðskipið Þór slæddi upp ..."

Skýrsla skoðunarmannanna Steindórs Árnasonar og Karls Magnússonar er dagsett 15. júní 1965 og hljóðar svo:

„Við undirritaðir, sem dómkvaddir vorum á dómþingi sakadóms Reykjavíkur hinn 3ja júní 1965 af fulltrúa, hr. Jóhanni Níelssyni, til að rannsaka og semja nákvæma lýsingu á vörpustrengjum, hlerum og botnvörpu þeirri, sem varðskipið Þór slæddi upp á Digrensgrunni hinn 27da maí s.l., höfum framkvæmt þetta verkefni samkvæmt meðfylgjandi skoðunargerð.

1. Togvírar:

Togvírarnir eru 3″ stálvír, 6 þátta og í hverjum þætti 19 þræðir, 9 grannir og 10 yfirspunnir, gildari þræðir. Enginn mergur er í þáttunum, en venjulegur mergur, kaðalþáttur í miðjum vír.

Togvírarnir eru talsvert notaðir, og standast því ekki lengur sitt upphaflega mál. Við mældum ummál þeirra mjög víða, og reyndist það vera frá $2\frac{15}{16}$″ niður í $2\frac{7}{8}$″ á þeim stöðum, sem við mældum þá.

Togvírarnir eru merktir með nylonkaðalþætti. Merkin eru

víðast mjög slitin, sem bendir til þess, að þeir séu talsvert notaðir.

Togvírarnir eru þannig merktir: 15 faðma frá augasplæsi eru tvö merki, 50 faðma frá augasplæsi eru þrjú merki, en síðan eitt merki á 25 faðma bili.

Togvírarnir eru splæstir í grandrópakeðjurnar. Báðir togvírarnir eru í heilu lagi, án splæsa.

Lengri togvír mældist 275 faðmar frá augasplæsi að síðasta merki og þaðan til enda 149 fet, eða alls 299 faðmar og 5 fet. Við nákvæma athugun á þessum enda virtist okkur, að vírinn hefði verið höggvinn sundur. Að sjálfsögðu var vírinn ekki eins í sárið og þegar við höggvum lausan vír á steðja, en þættirnir voru mjög víða með greinilegum meitilförum.

Styttri togvír mældist 275 faðmar frá augasplæsi að síðasta merki, þaðan til enda 127 fet, eða alls 296 faðmar og eitt fet. Þessi endi er mjög ólíkur endanum á hinum vírnum. Svo virðist sem hann hafi verið höggvinn að hálfu leyti, eða 3 þættir hans, en slitinn að hálfu. Sennilega hefur vírinn slitnað í gálga eða togblökk. Þeir þættir, sem okkur virtist við nákvæma rannsókn, að hafi verið höggnir, eru uppraktir og gormlaga, líkast því sem híft hafi verið í vírinn, eftir að annar vírinn var í sundur og þessi að hálfu, og vírinn þannig slitinn við fyrirstöðu, togblökk eða gálga.

2. Grandrópar:

Grandrópar eru 40 faðma langir, sami gildleiki á togvírum.

Grandrópaleggir mældust 20 fet á lengd úr 2½″ stálvír. Leggjunum var lásað í grandrópakeðjurnar.

3. Hlerar:

Tveir hlerar, 5×10 fet að stærð, talsvert notaðir, með ásoðnum slitjárnum á skó.

4. Botnvarpan, stærð hennar og gerð:

a- *Höfuðlína:* Vængir 41 fet×2 plús miðja, 18 fet, =100

fet. Höfuðlína er úr 1¾″ stálvír, klædd með sísalgarni. Hún er samanlásuð úr 5×20 feta leggjum.

b- *Toppnet:* Miðskver 270 upptökur við höfuðlínu og toppvængi, en 200 upptökur við belg. Dýpt 60 möskvar, 26.5 fet.

Toppvængir 95 upptökur við skver, 10 upptökur við gafl. Hnýttur á legg við höfuðlínu.

c- *Undirvængir:* Á undirvæng eru 55 upptökur við belg en 18 við gafl. Hnýttur á legg við fiskilínur.

Toppnet og undirvængir eru úr manillagarni.

d- *Belgur:* Lengd 50 fet, efni nylon. Belglínuleggir 13 fet 1¾″ stálvír. Belglínur á leysum úr 3″ gerfiefni.

e- *Poki:* Lengd poka 18 fet, efni nylon. Pokalínur úr 3″ gerfiefni. Skiptigjörð ca. 14 feta löng úr tvöföldum 3¾″ vírkaðli. Pokavasar eru úr vírkaðalsþáttum. Skiptileggur 10 feta langur úr 2″ stálvír. Aluminium netjakúla benzluð í auga á leggnum. Codlínan er úr gerfiefni.

f- *Fótreipi:* Á miðju 20 feta fótreipi 3″ stálvír, á fótreipinu eru 6 stk. járnbobbingar 21″, 4 stk. gúmmí-bobbingar 21″ og 12 stk. járn-millibobbingur með keðjum. Fastavængsfótreipi, lengd 14 fet 3″ stálvír, á fótreipinu eru 6 stk. járnbobbingar 21″ og 6 stk. járn-millibobbingar með keðjum, til viðbótar 6 feta fótreipi með gúmmíkörtum, 6″ að þvermáli, fótreipið úr 3″ stálvír. Lausavængsfótreipi: 20 feta fótreipi með 6″ gúmmíkörtum og einum 18″ járnbobbing. Annað 20 feta fótreipi með 6″ gúmmíkörtum. Þessi fótreipi eru úr 2¾″ stálvír. 10 keðjur eru á lausavængsfótreipunum. Þessi lýsing á við báða vængi. Leggur frá fótreipi að klafa, 15 fet 3″ stálvír, eins á báðum vængjum.

g- *Netjakúlur:* 26 stk. aluminiumkúlur eru á milli kvarta. 36 stk. á öðrum vængnum, en 33 stk. á hinum, eða alls 95 kúlur.

Kúlurnar eru dregnar upp á sísalkaðal 2¾″, og hann benzlaður við höfuðlínuna með manillagarni.

h- *Fiskilínur:* 3 stk. fiskilínur 20.5 fet á bobbingalengjum, 2 stk. á lausavængjum 42 fet. Línurnar eru úr 3¼″ vírkaðli.

Rópstroffur á höfuðlínu úr 2¾″ sísalkaðli. Rópaleggir 6 feta úr 3¼″ virkaðli. Gafllínur 5 feta langar úr 3″ gerfiefni.

Botnvarpan er af mjög venjulegri gerð og ýmislegt við útbúnað hennar, t. d. pokagjörð, pokavasar, belglínur og leggir í rópakeðjum ásamt fleiru bendir eindregið til þess, að varpan sé af enskum togara. Botnvarpan er í sæmilegu standi, mjög lítið rifin. Ekki verður séð á vörpunni, hvort hér er um bb. eða stb. vörpu að ræða. Eina sönnunargagnið, sem gæti skorið úr um það, hvort varpan hefur verið notuð á stb. eða bb., eru róparnir, séu þeir mislangir, vegna þess að lengri rópurinn er alltaf forrópur.

Róparnir voru skornir frá vörpunni um borð í varðskipinu Þór og eru að okkar áliti einskisvert sönnunargagn, þótt þeir kæmu síðan í leitirnar.

Auk ropanna voru eftirtaldir hlutir fjarlægðir frá vörpunni um borð í varðskipinu, og hafa ekki komið í land: 2 stk. höfuðlínu-leggir ásamt lásum, 2 stk. fiskilínuleggir ásamt lásum, útbúnaður til að festa rópum í klafana, báðir hlerakrókarnir ásamt brakketlásum, önnur hlerabakstroffan og allir viðkomandi lásar, auk þess húðir af pokanum.

Bæði „rossin“ komu í land sundurlásuð, þ. e. 2 stk. 24″ bobbingar, 2 stk. stautar og 2 stk. klafar. Enn fremur önnur hlerabakstroffan. Hún er 10 feta löng úr 2½″ stálvír.

Við höfum lesið og athugað skoðunargerð þeirra Guðjóns Marteinssonar og Hauks Ólafssonar og leyfum okkur að gera við hana eftirfarandi athugasemdir:

Í fyrsta lagi virðist lengd togvírs bb.-megin á spili ekki hafa verið mæld, nema frá síðasta merki að enda. Í öðru lagi vantar veigamikið atriði, varðandi splæs og merkingar á báðum togvírum. Í þriðja lagi eru engar upplýsingar um stærð og gerð þeirra botnvörpuhluta, sem taldir eru upp í skoðunargerðinni, og ólíklegt er, að enginn spotti af kaðli eða vírkaðli hafi fundizt um borð í skipinu. Í fjórða lagi er greint frá 4 stk. toghlerum um borð í togaranum, en ekki hafa þeir verið mældir.

Af þessum athugasemdum verður ljóst, að um engan samanburð, varðandi gerð veiðarfæranna, sem voru um borð

í b/v Aldershot, GY 612, og þeirra, er við gefum skýrslu um, getur verið að ræða.

Eins og skoðunargerð þeirra Hauks Ólafssonar og Guðjóns Marteinssonar ber með sér, er ummál togvíranna samkvæmt þeirra mælingu 3¼". Eins og greinir í okkar skýrslu, er mesta ummál togvíra þeirra, er við mældum, $2^{15}/_{16}$".

Hér virðist okkur svo miklu muna á ummáli togvíranna, sem þeir mældu um borð í b/v Aldershot, GY 612, og togvíranna, sem við mældum og varkskipið Þór slæddi upp á Digranesgrunni 27/5 s.l., að vart geti verið um sömu togvíra að ræða, hafi þeir verið mældir með réttum áhöldum.

Þessi skoðunargerð okkar, ásamt greinargerð við dómsskjal nr. 5, dags. í Neskaupstað 14. f. m., er gerð eftir beztu vitund."

Við skoðunargerð þessa hefur skoðunarmaðurinn Steindór Árnason samið sérgreinargerð, dags. 16. júní 1965, viðbót við 1, „Togvírar", svohljóðandi:

„Á eftir — báðir togvírar eru í heilu lagi án splæsa — komi:

Þess skal getið, að venjulegustu lengdir togvírsrúllna eru 200, 300 og 400 faðmar. Lengd togvíranna, sem við mældum, sá lengri 299 faðmar og 5 fet, er það nálægt 300 föðmum, að fullvíst verður að telja, að þeir hafi ekki verið splæstir þar, heldur á 400 föðmum. Þar af leiðir, að splæs hefur mjög sennilega verið á fyrstu 100 föðmum á spili b/v Aldershot, GY 612, sé reiknað með því, að þessir togvírar tilheyri honum.

Einnig er rétt að upplýsa, að togvírar eru alltaf hafðir jafnlangir á báðum spiltromlum.

Sú lengd, sem upp er gefin á dskj. nr. 5, dags. í Neskaupstað 14. f. m., 350 faðmar á stb.-tromlu, og síðar staðfest í sakadómi Neskaupstaðar 11. júní s.l., það sé öll lengd vírsins og þeir jafnlangir á báðum tromlum, er ekki sannfærandi, þar sem um 6.22 metra lengdarmismun er að ræða frá síðustu merkjum að vírendum.

Aftur á móti verður útkoman önnur, ef við tengjum saman styttri togvírinn, sem við mældum, og togvírinn á bb.-

megin á togvindu b/v Aldershot, og hins vegar lengri togvírinn, er við mældum, og togvírinn stb.-megin á togvindu b/v Aldershot, þá verður heildarlengd beggja togvíranna mjög nálægt því að vera jöfn.

En til þess að þetta fái staðizt, þá verður lengd togvíranna á togvindu b/v Aldershot að hafa verið jöfn, — t. d. 350 faðmar —, að síðustu merkjum næst höggnum endum, en vírendarnir frá síðustu merkjum ekki innifaldir í heildarlengd víranna, sbr. dskj. nr. 5, dagsett í Neskaupstað 14. f. m.

Greinargerð þessi er gerð eftir bezt vitund."

Hinn 11. og 12. júní 1965 komu skoðunarmennirnir Guðjón Marteinsson og Haukur Ólafsson af nýju fyrir dóm og staðfestu, að lengd togvírs á stjórnborðvindu b/v Aldershots, GY 612, hefði verið alls 350 faðmar, þar í innifalin lengd enda að fyrsta merki, 39.63 metrar. Bakborðsvírinn allan kváðust þeir hins vegar ekki hafa mælt, en töldu hann hafa verið svipaðrar lengdar og stjórnborðsvírinn. Þeir staðfestu, að endi bakborðsvírsins að fyrsta merki hefði mælzt 45.85 metrar.

Enn komu sömu skoðunarmenn fyrir dóm hinn 16. ágúst 1965, og lýstu þeir því, að þeir hefðu tvívegis mælt gildleika togvírs á vindu b/v Aldershots þannig, að þeir hefðu slegið spotta um vírinn, síðan lagt spottann á tommustokk og þá fengið út ummálið, 3¼". Á dómþingi þessu voru lagðir fram spottar af togvírum þeim, sem varðskipið Þór slæddi upp hinn 27. maí 1965. Skoðunarmennirnir mældu gildleika þeirra með greindri aðferð, og reyndist ummálið að sögn þeirra rúmar þrjár tommur (3⅛"), en 2.8" til rúmlega 3", er mælt var með skriðmáli, eftir því hvernig skriðmálið var lagt á vírinn. Töldu skoðunarmennirnir fyrri aðferðina nákvæmari. Þá töldu þeir nefnda vírspotta af sama gildleika sem vírana á togvindu b/v Aldershots. Annars kváðu skoðunarmennirnir athugun sína á veiðarfærum togarans aðallega hafa miðað að könnun þess, hvort togarinn hefði næg veiðarfæri um borð til að halda veiðum áfram.

Skoðunarmennirnir Karl Magnússon og Steindór Árnason

heitfestu skýrslur sínar, er að framan greinir, í sakadómi Reykjavíkur hinn 18. júní 1965. Þeir komu aftur fyrir sakadóminn hinn 6. nóvember 1965. Í þingbók er þá skráð þetta:

„Aðspurðir um mælingar þær á togvírunum, er í skoðunargerð þeirra greinir, kveðast þeir hafa notað við þær 3 gerðir af mælitækjum, þ. e. svonefnd skotmát, sem mæla þvermálið, og voru tvö þeirra þannig, að þau eru jafnframt reikningsstokkar, er gefa ummálið.

Skoðunarmönnum er nú kynntur framburður Guðjóns Marteinssonar í sakadómi Neskaupstaðar 16. ágúst s.l., og þeir eru beðnir að gera mælingar með sömu aðferð og Guðjón lýsir, þ. e. með því að slá spotta um vírinn og mæla spottann. Vírarnir eru til staðar í dóminum.

Gera skoðunarmennirnir nú umbeðnar mælingar með 3 mm gildum Manila-þræði. Þeir kveða gildleika vírsins, mælda með þessari aðferð, vera 3¼". Þá gera þeir sams konar mælingu með bréfræmu í stað þráðarins, og er útkoman þá 3".

Skoðunarmennirnir lýsa yfir því, að þeir telji þetta engan veginn hæfa mælingaaðferð.

Sækjandi spyr skoðunarmennina: Teljið þið misræmi milli mælinga ykkar og mælinga skoðunarmanna í Neskaupstað á þeim togvírsendum, er frammi liggja í dóminum?

Skoðunarmennirnir benda á, að vírinn hafi nú áðan mælzt 3¼" með sömu aðferð og hann var mældur með fyrir austan, en þar virðist hann hafa mælzt 3⅛". Þeir leggja áherzlu á, að hér sé um óhæfa mælingaraðferð að ræða, og útkoman breytist eftir því, með hvað gildum spotta sé mælt.

Þeir gera nú á ný mælingu með mjórri spotta en áður (rúmlega 1 mm gildleiki), og mælist nú vírinn 3⅛"."

Fyrir Hæstarétt hefur verið lögð, sbr. ákvörðun héraðsdóms 3. júní 1965, er áður getur, svofelld

„SKÝRSLA

um rannsókn á letri á botnvörpuhlerum, sem varðskipið Þór slæddi upp 27. maí 1965 fyrir austan land.

Til fulltrúa yfirsakadómara, Jóhanns Níelssonar.

Rannsókn á letri á botnvörpuhlerum, sem varðskipið Þór slæddi upp 27. maí 1965.

Vinnulýsing:

Fimmtudaginn 3. júní hringdi fulltrúi yfirsakadómara, Jóhann Níelsson, í Hörpu og bað Guðmund Halldór Guðmundsson efnaverkfræðing að aðstoða Ragnar Vigni aðalvarðstjóra og Guðmund Erlendsson rannsóknarlögregluþjón við að skýra eða fríska upp letur, sem hafði verið skrifað á botnvörpuhlera, sem varðskipið Þór hafði slætt upp ásamt botnvörpu fyrir austan land 27. maí 1965.

Þá þegar voru athugaðir, hvaða möguleikar væru fyrir hendi á því að fá stafina skýrar fram eingöngu með því að nota mismunandi bylgjulengdir af ljósi, og voru sérstaklega athugaðar þær leiðbeiningar, sem gefnar eru í „Physical and Chemical Examination Paints Varnishes, lacqers, colors", tólfta útgáfa, eftir Gardner og Sward.

Föstudaginn 4. júní, kl. 900 árdegis, var byrjað að fylgjast með því, hvernig gengi að koma hlerunum fyrir. Fengið var húspláss fyrir þá hjá Landhelgisgæzlunni á flugvelli Reykjavíkur.

Síðdegis var hægt að byrja á því að ljósmynda hlerana, sem voru tveir, stjórnborðshleri fremri (mynd no 2) og stjórnborðshleri aftari (mynd no 1) (stjórnborðshliðin er hægri hlið skipsins, þegar horft er fram eftir skipinu). Á stjórnborðsframhlerann var skrifað á tveim stöðum á sinn hvorri hliðinni, sjá mynd no 2. Stafirnar á stjórnborðsafturhleranum voru öllu ógreinilegri, svo að aðal athyglinni var beint að framhleranum. Þó sást, að skrifað hafði verið eitthvað á afturhlerann, og þar undir sást greinilega SA, sjá mynd no 3.

SA skammstöfun, sem gæti þýtt starboard aft. Á áðurnefndum þrem stöðum var alls staðar skrifað með sams konar gulri vaxkrít, sem er líka kölluð olíukrít eða vaxlitur. Slíkt efni er tiltölulega mjúkt og viðkvæmt fyrir öllu hnjaski.

Teknar voru ljósmyndir af áðurnefndum stöðum, og voru notaðar til þess panchromatiskar filmur með grænum, gulum og rauðum fulterum auk þess á filters.

Teknar voru líka myndir á filmu, sem var næm fyrir innfrarauðu ljósi, og prufað misjafnlega langur lýsingartími. Þessar filmur voru síðan framkallaðar. Þessar filmur sýndu, að reyna þufti meira, og voru þá þegar teknar fleiri myndir. Blár filter var ekki fáanlegur, þótt leitað hafi verið víða.

Gerðar voru ráðstafanir til að taka myndir í ultravioletttu ljósi með því að byrgja hlerana, svo dagsljós kæmist ekki að þeim.

Þar sem ekki var sjáanlegur neinn fluoricens, sem orsakaði kontrast, voru ekki teknar neinar myndir með ultravioletttu ljósi. Þessu var öllu lokið kl. 2400.

Laugardaginn 5. júní voru síðustu filmurnar framkallaðar.

Mánudaginn 7. júní.

Tilraunir voru gerðar með að framkalla skrift, sem hafði verið skrifuð með litlausu parafinvaxi á eikarspýtur. Slík skrift er ósýnileg. Parafinvax er aðalbindiefnið í vaxlit, svo æskilegt var að vita um möguleika á því að framkalla alla þá staði, þar sem sporefni af vaxi væri fyrir hendi á eikarhlerunum, og fá þannig skriftina skýrari.

Reyndir voru nokkrir litir og valinn sá litur, sem virkaði mjög vel á prufuspýtunni og lofaði því mestum árangri.

Þriðjudaginn 8. júní.

Filmurnar voru athugaðar og ákveðið að reyna enn að ná skriftinni betur fram með því að ljósmynda stafina betur og nota í þeim tilgangi sterkt sólarljós, sem var þann dag. Aðalerfiðleikarnir við myndatöku á letrinu voru þeir, hvað stafirnir og hlerarnir voru samlitir. Allar hinar filmurnar höfðu verið teknar við lýsingu frá mismunandi lömpum. Auk panchromatiskra filma voru nú notaðar kommercial orthochromatiskar filmur.

Þegar þessum myndatökum var lokið, og sýnt var, að ekki næðust betri myndir með því að auka kontrastana með því að filtera vissar bylgjulengdir í burtu, var litnum úðað á hlerana, þar sem letur var fyrir hendi, og staðirnir ljósmyndaðir.

Að þessu loknu voru nýir framkallarar lagaðir og einn special harður til þess að auka kontrastana.

Þessu var lokið kl. 1900. Byrjað var að framkalla síðustu filmurnar miðvikudaginn 9. júní. Síðan voru teknar prufumyndir af filmunum.

Fimmtudaginn 10. júní.

Haldið var áfram að taka prufumyndir af filmunum og þær valdar, sem komu bezt út.

Föstudaginn 11. júní.

Stækkaðar voru myndir af þeim filmum, sem lofuðu mestum árangri.

Mánudaginn 14., þriðjudaginn 15. og miðvikudaginn 16. júní voru myndirnar teknar saman í möppu og niðurstöðurnar teknar saman.

Haft var samband við hleragerðarmenn frá Rúllu- og Hleragerðinni, Flosaporti, og frá Vélsmiðjunni Klettur, Hafnarfirði.

Þeir upplýstu, að venjulega væru íslenzkir togarar með botnvörpuhlera, sem væru 157 cm í hæð og 335 cm að lengd. Stærðin gæti þó verið breytileg eftir stærð skipsins.

Þessir hlerar, sem varðskipið slæddi upp, voru 164 cm í hæðina og 301 cm að lengd.

Þessir hleragerðarmenn upplýstu enn fremur, að botnvörpuhlerarnir væru aldrei merktir með vaxkrít hjá þeim. Ef þeir merktu þá, skæru þeir í þá tölustafi eða merktu þá með sérstakri spýtu, sem þeir negldu á hlerana.

Árangur:

Aftari stjórnborðshlerinn:

Á aftari stjórnborðshleranum var greinilega S A (sjá mynd 3). Þessir stafir geta þýtt starboard aft.

Fyrir ofan þessa stafi var sýnilegt, að skrifað hafði verið, en letrið var ólæsilegt.

Fremri stjórnborðshlerinn bracket megin:

Greina mátti á fremra hlera stjórnborðsmegin eftirfarandi stafi eða hluta úr stöfum, sem voru skrifaðir á milli tveggja járna á 52 cm kafla.

I. stafurinn var **A**. A-ið var greinilegt og myndaði hvassan odd. Þverstrikið á A-inu lá á ská upp á við og náði yfir báða leggina.

Á mynd nr. 7 sést A-ið. Þverstrikið er þó ekki sýnilegt á myndinni.

II. stafurinn á eftir A-inu, mátti greina neðri hluta af lóðréttum legg. Út frá neðri enda hans sáust nokkrir vaxpunktar, svo að vel hefði getað staðið þar stórt L, skrifað með prentstöfum. Eini stafurinn í stafrófinu, sem er með slíkan legg og út frá neðri hluta hans hliðarstrik, er stórt E, svo að aðeins þessir tveir stafir koma til greina. Neðri hlutinn af leggnum er sýnilegur á mynd nr. 4. Á myndinni er hliðarstrikið x útfrá neðri endanum á leggnum ekki sýnilegt, enda fellur það ofan í vigingarnar í viðnum.

III. stafurinn. Aftan við II. stafinn sást móta fyrir vaxpunktum, sem voru þannig, að þeir gætu hafa verið neðri hluti af stóru D-i, sem var skrifað með prentstöfum. Aðeins stórt B myndar sams konar boga, svo að aðeins þessir stafir koma til greina. Ekkert af þessum staf kom fram á myndunum, sem teknar voru.

IV. stafurinn var stórt E, skrifað með prentletri. Þessi stafur kom fram á mynd nr. 4 og er þar númeraður með tölustafnum tveim.

V. stafurinn. Á eftir E-inu kom stórt R. R-ið var skýrt og leggur þess boginn aftur og greinilegt, að byrjað var að skrifa legginn neðan frá og boginn tekinn í einu lagi í áframhaldi af leggnum.

Á mynd nr. 4 sést R-ið. Leggurinn er greinilegur, og boginn sést, ef vel er að gáð, og strikið niður úr boganum til hægri, og er það styttra en leggurinn.

Á mynd nr. 4 er R-ið merkt með tölunni þrem.

VI. stafurinn. Á eftir R-inu komu punktar úr vaxi, sem hægt var að greina með berum augum. Þessir punktar lágu í boga, svo að þeir hefðu vel getað verið neðri hluti af S-i. Þessir punktar komu ekki fram á myndunum.

VII. stafurinn var stórt H, skrifað með prentstöfum. H-ið sást greinilega og var áberandi, hvað leggirnir liggja nærri

hvor öðrum og hvað hallinn á þverstrikinu vísaði mikið upp hægra megin, alveg eins og þverstrikið á A-inu gerði líka. Á mynd nr. 4 sést H-ið og er merkt þar með tölunni fjórum. H-ið sést líka á mynd nr. 5.

VIII. stafurinn var greinilegt O. O-ið kom líka fram á mynd nr. 4 og er merkt þar með tölunni 5. Á mynd nr. 5 sést það líka vel.

IX. stafurinn var greinilega T, skrifað með stóru prentletri, eins og allir hinir stafirnir. Þetta var greinilega síðasti stafurinn í þessu orði, og hafði aldrei staðið neitt þar fyrir aftan, sem sést á því, að ekki er pláss fyrir fleiri stafi, vegna þess að hleraskrúfurnar taka við við enda stafsins. Auk þess sáust engin merki þess, að skrifað hafi verið þar fyrir aftan. T-ið kemur skýrt fram á myndunum nr. 4 (þar merkt með tölunni 6) og nr. 5.

Fyrir neðan þessa stafi var skrifað með stærra letri SF, stórt S og stórt F, skrifað með prentletri. Þetta gæti verið skammstöfun og þýtt starboard forward, sem þýðir fremri stjórnborðshleri.

Fremri stjórnborðshleri bakhlið:

Á bakhlið fremra stjórnborðshlerans (sjá mynd nr. 2) var líka skrifað í efra horni hans hægra megin (ef staðið er fyrir framan hann, eins og mynd nr. 2 sýnir hlerann) með stóru prentletri O, brotastrik og stórt H. Þetta gæti verið skammstöfun, sem kæmi frá enska orðinu „over-haul", sem þýðir yfirfarinn eða prófaður.

Beint undir þessari skammstöfun stóð dagsetning 9/3 (tala niu, brotastrik og þar undir þrír).

Af skammstöfuninni O/H og dagsetningunni má ráða, að hlerarnir hafi verið merktir á viðgerðarverkstæði eða af mönnum, sem hafa gert við hlerana, og að viðgerðin hafi átt sér stað 9/3 árið 1965. Þótt ártalið standi ekki, má telja öruggt, að það hafi verið á þessu ári, því slík skrift eins og þessi með olíukrít mun örugglega ekki halda nema mjög fáar veiðiferðir og myndi hverfa við vatnsnúning í sjónum smátt og smátt og við annað hnjask. Þar sem hægt var

að sjá stafina sums staðar, gerir mjög sennilegt, að þetta hafi verið jafnvel fyrsta veiðiferðin, sem hlerarnir hafi verið í notkun, eftir að viðgerð hafi átt sér stað.

Greinilegt er því, að þessi varpa, sem varðskipið Þór slæddi upp 27. maí, hefur aðeins getað tilheyrt togara, sem hafi misst botnvörpu sína fyrir skömmu.

Stafirnir hinum megin á botnvörpuhleranum voru líka skrifaðir með sams konar krít og voru líka skrifaðir á viðgerðarverkstæðinu til þess að merkja hlerana því skipi, sem þeir tilheyrðu.

Fram kom greinilega, að nafn skipsins var með níu bókstöfum. Af þessum níu voru sex læsilegir, en af þrem mátti aðeins greina hluta.

Þessir læsilegu stafir voru:

1. stafurinn A
4. — E
5. — R
7. — H
8. — O
9. — T

Þar sem 2. stafur orðsins getur bara verið L eða E og 3. stafurinn í orðinu aðeins D eða B, má telja öruggt, að þarna hafi staðið ALDERSHOT.

Þessar athuganir voru framkvæmdar af Ragnari Vigni aðalvarðstjóra, Guðmundi Erlendssyni rannsóknarlögregluþjóni og Guðmundi Halldóri Guðmundssyni efnaverkfræðingi, sem eru reiðubúnir að staðfesta allt þetta í hvívetna."

Matsmennirnir unnu eið að þessari skýrslu sinni í sakadómi hinn 18. júní 1965.

Jónas Sigurðsson, skólastjóri Stýrimannaskólans í Reykjavík, hefur framkvæmt athugun á staðarákvörðunum í máli þessu og markað þær á sjókort. Skýrsla skólastjórans um þetta efni, dags. 24. nóvember 1965, er á þessa leið:

„Samkvæmt beiðni yðar, herra saksóknari ríkisins, hef ég sett út í meðfylgjandi sjókort nr. 70 staðarákvarðanir varðskipsins Þórs, eins og um getur í hæstaréttarmálinu:

Ákæruvaldið gegn Leslie Alfred Cumby, skipstjóra á brezka togaranum Aldershot, GY 612.

Á kortinu eru staðir varðskipsins auðkenndir með svörtum lit, en staðir togara ákærða með rauðum lit. Í kortinu eru:

A = staður v/s Þórs kl. 0850 h. 11/5 1965. Þá mælist togarinn á stað **a**, um 1.55 sml. innan fiskveiðimarkanna.

B = staður varðskipsins kl. 0856. Þá mælist togarinn á stað **b**, um 1.35 sml. innan fiskveiðimarkanna.

C = staður varðskipsins kl. 0902. Þá mælist togarinn á stað **c**, um 1.15 sml. innan fiskveiðimarkanna.

D = staður varðskipsins kl. 0908. Þá mælist togarinn á stað **d**, um 0.6 sml. innan fiskveiðimarkanna.

E = staður varðskipsins kl. 0914. Þá mælist togarinn á stað **e**, um 0.3 sml. innan fiskveiðimarkanna.

Einnig hef ég sett út staðarákvörðun skipstjóra togarans, er hann kveðst hafa gert um kl. 9 um morguninn, fjarl. í Kollumúla 24 sml., en 23 sml. í Digranes (staður **X** í kortinu, auðk. með grænum lit). Sá staður mælist um 0.2 sml. innan fiskveiðimarkanna.

Í sama sjókort hef ég sett út staðarákvörðun v/s Þórs, þar sem hann slæddi upp botnvörpu hinn 27/5 1965, staður **V** í kortinu. Sá staður mælist um 0.1 sml. innan fiskveiðimarkanna.

Þá hef ég sett út í annað sjókort nr. 70a staðarákvarðanir varðskipsins, er reiknað er með þeirri ónákvæmni í ratsjárfjarlægðum, miðað við færanlega fjarlægðarhringinn, sem framleiðendur Sperry-ratsjár varðskipsins viðurkenna, þ. e. 2% togaranum í hag. Miðunarónákvæmni innan þeirra marka, sem framleiðendur ratsjárinnar viðurkenna, mundi ekki hafa nein mælanleg áhrif á fjarlægð togarans frá fiskveiðimörkunum, og er því aðeins reiknað með fjarlægðarskekkjum í útsetningu. Staðir varðskipsins eru eins og áður auðkenndir með svörtum lit, en staðir togarans með rauðum lit. Samkvæmt þeim útsetningum mælast staðir togarans, miðað við fiskveiðimörkin, sem hér segir:

a_1 = staður	togarans	kl. 0850	um	1.0	sml.	innan	fiskveiði-markanna.
b_1 = —	—	— 0856	—	0.85	—	—	—
c_1 = —	—	— 0902	—	0.7	—	—	—
d_1 = —	—	— 0908	—	0.1	—	—	—
e_1 = —	—	— 0914	—	0.25	—	utan	—
V_1 = —	botnvörpu	h. 27/5	—	0.4	—	—	—

Við samanburð á sjókorti nr. 70 og danska herforingjaráðskortinu yfir Vopnafjörð í mælikvarða 1:100000 kom í ljós nokkurt ósamræmi í kortunum á strandlengjunni fyrir ofan Skálatóftarsker, en til hennar var önnur fjarlægðarmælingin gerð við allar athuganir varðskipsins. Virðist sem strandlengjan sé dregin nokkru utar í korti nr. 70 en í danska herforingjaráðskortinu. Ég hef því sett allar athuganir einnig út í sjókort nr. 14, sem gefið var út s.l. sumar í mælikvarða 1:100000. Í því korti mælast staðir togarans, miðað við fiskveiðimörkin, þannig:

a staður	togarans	kl. 0850	um	1.62	sml.	innan	fiskveiði-markanna.
b —	—	— 0856	—	1.50	—	—	—
c —	—	— 0902	—	1.25	—	—	—
d —	—	— 0908	—	0.72	—	—	—
e —	—	— 0914	—	0.50	—	—	—
X staðarákv.	skipstj.	kl. 9	—	0.48	—	—	—
V staður	botnvörpu	27/5	—	0.20	—	—	—

Meðalhraði varðskipsins og togarans milli mælistaða, miðað við beina siglingu milli þeirra, reiknast mér þannig: A—B um 13.5 sml., B—C um 15.0 sml., C—D um 18.5 sml. og D—E um 12.4 sml.
a—b um 1.6 sml., b—c um 3.7 sml., c—d um 10.5 sml. og d—e um 2.2 sml.

Við þessa hraðaútreikninga er það að athuga, að þeir eru reiknaðir út frá stuttu tímabili, 6 mín., og tíminn er aðeins tiltekinn með 1 mín. nákvæmni. Getur því munað allt að

1 mín. á tímabili. Þá þyrfti og að vera hægt að mæla vegalengdina milli mælistaða með tveggja tugstafa nákvæmni í sml., þegar um svona stutt tímabil er að ræða, en í sjókorti nr. 14 verður að áætla seinni tugstafinn. Getur því gætt talsverðrar ónákvæmni í hraðaútreikningnum.

Staður vörpunnar, sem v/s Þór slæddi upp h. 27/5, mælist um 1.05 sml. frá næsta mælistað togarans.

Í annað sjókort nr. 14a hef ég sett út staðarákvarðanir varðskipsins, ef reiknað er með 2% fjarlægðarskekkju, togaranum í hag. Samkvæmt því mælast staðir togarans, miðað við fiskveiðimörkin, þannig:

a_1	staður	togarans	kl.	0850	um	1.15	sml.	innan fiskveiðimarka.
b_1	—	—	—	0856	—	1.05	—	— —
c_1	—	—	—	0902	—	0.78	—	— —
d_1	—	—	—	0908	—	0.23	—	— —
e_1	—	—	—	0914	á fiskveiðimarkalínunni.			
V_1	—	botnvörpu h. 27/5 um 0.25 sml. utan fiskveiðimarkalínunnar.“						

Hinn 19. apríl 1966 ritaði saksóknari ríkisins yfirsakadómaranum í Reykjavík beiðni um, að dómkvaddir yrðu þrír sérkunnáttumenn til að láta upp álit sitt um eftirfarandi:

„Verður það samræmt siglingu togarans Aldershot, GY 612, hinn 11. maí 1965 samkvæmt mælingum varðskipsins Þórs, miðað við allar aðstæður, að varpa sú, sem varðskipið Þór slæddi upp hinn 27. maí 1965, hafi verið skilin eftir í sjó af togaranum, meðan á eftirför varðskipsins stóð?“

Til þessa starfa kvaddi sakadómur sama dag þá Ingólf Þórðarson stýrimannaskólakennara, Einar Thoroddsen yfirhafnsögumann og Sigurð Kristjánsson skipstjóra. Er álitsgerð hinna dómkvöddu manna dagsett hinn 23. apríl 1966, og segir þar svo:

„Við höfum athugað staðarákvarðanir varðskipsins Þórs á togaranum Aldershot, GY 612, við umrædda eftirför svo

og siglingu togarans og staðarákvörðun varðskipsins Þórs, þar sem varpan var slædd upp. Á milli staða togarans kl. 0902 og 0908 samkvæmt mælingum varðskipsins eru 1.05 sml., sem samsvarar 10.5 sml. hraða, miðað við beina siglingu. Á milli staðar togarans kl. 0902 samkvæmt mælingu varðskipsins og þess staðar, sem varðskipið slæddi vörpuna upp samkvæmt staðarákvörðun þess, eru um 1.05 sml., og frá þeim stað í stað togarans kl. 0908 samkvæmt mælingu varðskipsins eru um 1.1 sml. Samtals eru því um 2.15 sml. frá stað togarans kl. 0902 til staðar togarans kl. 0908 með siglingu yfir stað þann, sem varpan fannst á, og ef fara ætti það á 6 mínútum, þyrfti hraði togarans að vera um 21.5 sml.

Það verður því ekki samræmt siglingu togarans samkvæmt mælingum varðskipsins Þórs hinn 11. maí 1965, að varpa sú, sem varðskipið Þór slæddi upp hinn 27. maí 1965, hafi verið skilin eftir í sjó af togaranum Aldershot, GY 612, *á þessum stað,* meðan á eftirför varðskipsins stóð."

Hinir dómkvöddu menn staðfestu greinda álitsgerð sína með eiði og lýstu jafnframt því, að þeir teldu útilokað, „að hreyfingar sjávar hafi hreyft vöruna úr stað".

Er hér var komið, voru eftirgreindir yfirmenn varðskipsins Þórs kvaddir fyrir dóm og inntir eftir því, hvort þeir gætu „gefið einhverja skýringu á því misræmi, sem fram kemur milli þess staðar, þar sem varðskipið Þór slæddi upp vörpu hinn 27. maí 1965, og siglingarleiðar togarans Aldershots, GY 612, hinn 11. maí 1965 samkvæmt mælingum varðskipsins, ef um vörpu frá því skipi væri að ræða". En auk varðskipsins Þórs hafði varðskipið Albert einnig slætt eftir vörpu á þessum slóðum.

Fram er komið, að til viðmiðunar við leit vörpunnar var sett út dufl, en engin staðarákvörðun var af hendi varðskipsmannanna gerð við dufl þetta, að því er virðist.

Jón Jónsson skipherra skýrði svo frá, „að varðskipið Þór hafi verið að slæða á þessum slóðum í rúman sólarhring, áður en varpan kom upp. Á þessu tímabili hafi mörgum sinnum verið fest í einhvern hlut og hann dreginn til og frá án þess að koma upp á yfirborðið." Eigi kvaðst skipherr-

ann geta fullyrt, að um vörpu hefði verið að tefla, en taldi mjög sennilegt, að svo hefði verið. Dufl það, er áður getur, kvað skipherrann hafa verið sett í sjó, „þar sem álitið var, að togarinn hefði sleppt vörpunni".

Guðmundur Hjaltason Kjærnested skipherra skýrði svo frá, „að sett hafi verið út bauja í nánd við þann stað, þar sem togarinn hafi aukið ferðina, og út frá þeim punkti var leitað í rúmar 2 sjómílur allt í kring". Á þessu svæði segir skipherrann, „að oft hafi verið fest í hluti".

Höskuldur Skarphéðinsson, 1. stýrimaður, kveður oft hafa „verið fest í hlut eða hluti á hafsbotni og þeir dregnir fram og til baka, án þess að hluturinn kæmi upp á yfirborðið". Segir stýrimaður festur oft hafa verið með þeim hætti, að hann áleit, að um vörpu gæti verið að ræða. Stundum hafi festst í grjóti, og eitt sinn komu upp slitur af vír.

Peter Guðjón Petersen stýrimaður minntist þess, að á varðtíma sínum hefði tvisvar festst í hluti á hafsbotni, er eigi komu upp. Þegar „varpan var slædd upp", kvað hann varðskipið hafa „ togað suðlæga stefnu með fastan hlut í slæðunni einhverja stund, áður en varpan kom upp".

Þorsteinn Jónsson, 3. stýrimaður, bar, að festur hefðu orðið, áður en varpan fannst, „en þær hafi losnað og ekki komið upp".

Með bréfi til hinna dómkvöddu manna 28. apríl 1966 óskaði saksóknari ríkisins umsagnar þeirra um það, „hvort varpan, sem slædd var 27. maí 1965, hafi getað færzt svo mikið til á sjávarbotni við slæðingartilraunir þær, sem greinir í skýrslum varðskipsmanna, að hún geti hafa verið skilin eftir í sjó af togaranum Aldershot, GY 612, hinn 11. maí 1965, miðað við mælingar varðskipsins Þórs á siglingu togarans nefndan dag og með hliðsjón af framburði varðskipsmanna", er getið var.

Álitsgerð hinna dómkvöddu manna um greint efni er dagsett 30. apríl 1966, og segir þar m. a. svo:

„Við höfum kynnt okkur mjög rækilega framburð varðskipsmanna í þinghöldum 23., 25. og 28. apríl 1966 og getum ekki séð, að neitt í framburði þeirra gefi ástæðu til að ætla,

að varðskipin hafi við slæðingartilraunir sínar fært vörpuna til eftir sjávarbotninum um þá vegalengd, sem nemur því misræmi, er hér um ræðir.

Ekki virðast miklar líkur fyrir því, að varðskipin hafi fest oft í vörpunni sjálfri og slitið úr henni, því að samkvæmt skoðunargerð Steindórs Árnasonar og Karls Magnússonar hinn 15. júní 1965 var varpan í sæmilegu standi og mjög lítið rifin. Hafi festur þær, sem varðskipin fengu og alltaf losnaði úr, verið í þessu veiðarfæri, væri því hugsanlegt, að fest hefði verið í togvírunum nálægt enda og þeir því runnið af slæðunni.

Af skýrslum varðskipsmanna, sem fram koma fyrr í réttarhöldunum, verður ekkert ráðið varðandi færslu vörpunnar eftir sjávarbotninum".

Hefur nú verið rakið það, er leitt hefur verið í ljós um sakarefni eftir uppsögu héraðsdóms.

III.

Samkvæmt gögnum málsins í heild eru fram komnar sterkar líkur fyrir því, að ákærði hafi framið fiskveiðibrot það, sem hann er sóttur um í máli þessu. Þetta telst þó ekki sannað, þegar til þess er litið, að varðskipsmenn sáu eigi togara ákærða með veiðarfæri í sjó og dómkvaddir sérkunnáttumenn kveða það samkvæmt mælingum varðskipsmanna ekki geta samrýmzt siglingu togarans, að hann hafi skilið við sig, meðan á eftirför varðskipsins stóð, vörpu þá, sem slædd var upp 27. maí 1965, eins og áður greinir. Ber því að staðfesta ákvæði héraðsdóms um sýknu ákærða af ákæru um ólöglegar botnvörpuveiðar innan fiskveiðimarka.

IV.

Refsing ákærða fyrir brot þau, er í I. kafla greinir, er hæfilega ákveðin í héraðsdómi fangelsi 4 mánuði.

V.

Ákærði torveldaði rannsókn sakargifta um fiskveiðibrot með því að óhlýðnast boði varðskipsforingjans um að sigla

togaranum á ætlaðar veiðislóðir og síðan með flótta til hafs á skipi sínu, þar sem innanborðs voru löggæzlumenn varðskipsins, er hann jafnframt beitti stórkostlega ólögmætu ofríki og þvingun, svo sem nánar er rakið í héraðsdómi. Af þessum sökum eru eigi efni til að beita ákvæðum 2. mgr. 141. gr. laga nr. 82/1961 um greiðslu málskostnaðar, sem því með hliðsjón af 2. málslið 1. mgr. 140. gr. sömu laga verður allur lagður á ákærða bæði í héraði og hér fyrir dómi, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, samtals kr. 48.000.00, og laun verjanda ákærða, samtals kr. 48.000.00.

Dómsorð:

Ákærði, Leslie Alfred Cumby, sæti fangelsi 4 mánuði.

Ákærði greiði allan kostnað sakarinnar í héraði og fyrir Hæstarétti, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 48.000.00, og laun verjanda síns, Gísla G. Ísleifssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 48.000.00.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur sakadóms Neskaupstaðar 18. maí 1965.

Með ákæruskjali saksóknara ríkisinsí, útgefnu 17. þ. m., er Leslie Alfred Cumby, skipstjóri á togaranum Aldershot, GY 612, til heimilis 54 Westfield Road, Waltham, Lincolnshire, Englandi, fæddur 26. júní 1930 í Goldston on Sea Norfolk, Englandi, ákærður fyrir að hafa gerzt sekur um fiskveiðibrot samkvæmt 2. gr. reglugerðar nr. 3 11. marz 1961 um fiskveiðilandhelgi Íslands, sbr. lög nr. 44/1948 og lög nr. 33/1922, sbr. enn fremur 1. mgr. 1. gr. laga nr. 5/1920 um bann gegn botnvörpuveiðum, sbr. 1 gr. laga nr. 6/1959 um breytingu á þeim lögum, með því að hafa verið á botnvörpuveiðum á nefndum togara um kl. 0900 þriðjudaginn 11. maí 1965 á Digranesflaki innan fiskveiðilandhelgi Íslands, eins og hún er ákveðin í 1. gr. fyrrnefndrar reglugerðar nr. 3/1961, er ákærði stöðvaði ekki skip sitt fyrr en um kl. 1230, og sáu varðskipsmenn þá, að báðir togvírar voru nýhöggnir, stjórnborðsvörpuna vantaði og ýmis ummerki þess, að hún hefði verið höggvin frá skipinu.

Þá ákærist nefndur skipstjóri enn fremur fyrir að hafa greint sinn með ofbeldi og hótunum um ofbeldi gagnvart tveimur stýri-

mönnum og tveimur hásetum af varðskipinu Þór, er komnir voru um borð í togarann að skipan skipherra síns í því skyni að stöðva togarann og færa til hafnar, siglt með þá áleiðis til Grimsby í Englandi og með því gert þeim tálmanir í því að gegna skyldustörfum sínum og með áframhaldandi siglingu togarans undan varðskipinu stofnað lífi þeirra, er um borð í togaranum voru, í yfirvofandi og augljósa hættu með því að láta koma til fullra harðræða af hálfu varðskipsins, sem veitti togaranum stöðuga eftirför, unz ákærði lét undan byrjuðu áhlaupi varðskipsmanna eftir um 11 klst. siglingu, er skipin voru stödd um 120 sjómílur ASA af Gerpi.

Þykir þetta varða við 1. mgr. og 2. mgr. 106. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 5. gr. laga um lögreglumenn nr. 56/1963, og 4. mgr. 220. gr. almennra hegningarlaga.

Ákærist nefndur skipstjóri til að sæta refsingu samkvæmt 7. gr. reglugeraðr nr. 3/1961, sbr. 3. gr. laga nr. 44/1948 og 1. gr. laga nr. 81/1952 um breytingu á þeim lögum, sbr. enn fremur 3. gr. og 5. gr. laga nr. 5/1920 og 1. gr. laga nr. 5/1951 um breytingu á þeim lögum, og enn fremur samkvæmt nefndum ákvæðum hegningarlaga, til að sæta upptöku afla og veiðarfæra nefnds togara og til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Verjandi ákærða krefst þess, að ákærði verði sýknaður af öllum kröfum ákæruvaldsins og honum tildæmdur málskostnaður.

Ákærði er kominn yfir lögaldur sakamanna, fæddur 26. júní 1930 í Goldston on Sea Norfolk á Englandi.

Í sakadómi Ísafjarðar hinn 5/11 1964 var hann dæmdur í 260 þúsund króna sekt fyrir ólöglegar botnvörpuveiðar innan fiskveiðilandhelgi Íslands, og afli og veiðarfæri b/v Aldershot, GY 612, voru gerð upptæk, en hefur ekki sætt öðrum kærum né refsingum hér á landi, svo að kunnugt sé.

Mál þetta er tvíþætt. Annars vegar ákæran út af meintu broti á íslenzkri fiskveiðilöggjöf (I) og svo ákæran út af meintu broti á ákvæðum 106. gr. og 220. gr. almennra hegningarlaga (II).

Verður nú fyrri þáttur þessa máls rakinn.

Í skýrslu Guðmundar Kjærnested, skipherra á varðskipinu Þór, kveður hann málavexti þessa:

„Þriðjudaginn 11. maí 1965 tók varðskipið Þór brezka togarann Aldershot, GY 612, fastan fyrir meintar ólöglegar fiskveiðar innan fiskveiðitakmarkanna á Digranesflaki. Skipstjóri togarans Leslie Alfred Cumby, fæddur 26. júní 1930 í Goldston on Sea Norfolk, til heimilis 32 Beelay Road í Grimsby.

Nánari atvik voru sem hér segir:

Kl. 0850, þegar varðskipið var á suðurleið út af Bakkaflóa, sást togari innan fiskveiðimarkanna, en þá var gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

Togari r.v. 073°, fjarl. 6.7 sjóm.
Kollumúli, fjarl. 16.45 sjóm.
Digranes, fjarl. 15.55 sjóm.

Gefur það stað togarans um 1.6 sjóm. innan fiskveiðimarkanna á þessum slóðum. Skömmu áður var gefið stöðvunarmerkið K með ljósmerkjum, sem beint var að togara I, sem getið er um síðar í skýrslunni og var norðar og utar. Á þeim togara höfðu verið gerðar tvær staðarákvarðanir, fyrst kl. 0830 og síðan kl. 0843, sem gaf hann fyrir innan fiskveiðimörkin. Var þá þegar augljóst að bæði skipin höfðu svipaðan hraða og stefnu.

Kl. 0856 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun á togara II:

Togarinn r.v. 077°5, fjarl. 5.6 sjóm.
Kollumúli, fjarl. 17.7 sjóm.
Digranes, fjarl. 16.7 sjóm.

Gefur það stað togarans um 1.4 sjóm. innan fiskveiðimarkanna. Var þá jafnframt stöðvunarmerki K gefið með signal flaggi, þar sem augljóst var, að ljósmerki gat ekki gefið jafngóða raun, eins og aðstæðum var háttað, en flaggið vísaði 45° frá stefnu varðskipsins.

Kl. 0902 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun á togara II:

Togarinn r.v. 081°5, fjarl. 4.4 sjóm.
Kollumúli, fjarl. 18.9 sjóm.
Digranes, fjarl. 18.2 sjóm.

Gefur það stað togarans um 1.1 sjóm. innan fiskveiðimarkanna. Eykur þá togarinn ferðina og beygir til bakb.

Kl. 0908 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun á togara II:

Togari r.v. 084°, fjarl. 3.25 sjóm.
Kollumúli, fjarl. 20.8 sjóm.
Digranes, fjarl. 19.75 sjóm.

Gefur það stað togarans um 0.6 sjóm. innan fiskveiðimarkanna.

Kl. 0914 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun á togara II:

Togarinn r.v. 088°, fjarl. 2.25 sjóm.
Kollumúli, fjarl. 21.8 sjóm.
Digranes, fjarl. 21.0 sjóm.

Gefur það stað togarans um 0.3 sjóm. innan fiskveiðimarkanna á þessum slóðum.

Samtímis öllum framangreindum mælingum voru jafnframt

gerðar mælingar á togara I, en er hér var komið, var sýnt, að ekki væri unnt að fylgja þeim báðum eftir óslitið, þar eð togari I var kominn innan um önnur veiðiskip á þessum slóðum, en togari II hafði alla tíð fram að þessu verið syðstur og innstur.

Kl. 0925 var skotið 3 lausum skotum að togara II, sem stöðvar ekki, en jafnframt sézt þá, að togarinn heitir Aldershot, GY 612, og var þegar kallað á togarann í talstöð varðskipsins og honum sagt að stoppa, því bátur yrði sendur yfir til hans. Sinnti hann því engu og hélt SA-læga stefnu á fullri ferð. Á tímabilinu frá kl. 0925 til kl. 1230 var skotið að togaranum fjórum lausum skotum og sjö föstum skotum, og einnig var togarinn kallaður upp í talstöð varðskipsins og hann beðinn að stöðva ferð sína, sem hann gerði ekki fyrr en kl. 1230.

Kl. 1232 fóru I. og II. stýrimaður yfir í togarann, og lýsa þeir eftirfarandi atriðum, sem hér segir:

Er komið var um borð í togarann, kom í ljós, að stjórnborðsvörpuna vantaði. Voru þó mörg ummerki þess, að varpa hefði verið höggvin frá skipinu. Engin varpa var á bakborða, en hlerar auðsjáanlega ekki í notkun. Nokkrir bobbingar, sem nota á til vara, voru benzlaðir á síðuna. Gálgarúllur stjórnborðsmegin, þilfarsrúllur svo og ferliður voru fægðar og auðsjáanlega notaðar fyrir skammri stundu. Togblökk var úrslegin, lokuð og fægð. Svo var og gengið frá „græjunni", sem venja er til, þegar varpa er úti. Báðir togvírar voru nýhöggnir. Á rúllu í síðupolla stjórnborðsmegin sáust greinileg för eftir meitil, og voru þau ný og fægð. Í pokapontinu var lifandi steinbítur, og á lúkusteisnum var slatti af aðgerðum og þvegnum fiski, en ófrágengnum.

Uppi í brú stóð togklukkan á 0817. Þess má hér geta, að skipherra varðskipsins og skipstjóri togarans báru saman klukkur sínar, og bar þeim saman.

Um kl. 1300 kom skipstjóri togarans yfir í varðskipið, og voru honum sýndar staðarákvarðanir varðskipsins á ferðum hans. Viðurkenndi hann að hafa verið á þessum slóðum, en að hann hafi ekki verið að fiska, heldur aðeins á hægri ferð. Sagðist hann hafa misst vörpuna SA af Langanesi um kl. 0600 um morguninn. Var honum nú tjáð, að varðskipið myndi fara með hann á hinn ætlaða togstað og freista þess að slæða vörpuna upp. Féllst hann á það, en óskaði eftir að fara yfir í skip sitt til að tala við eigendur skipsins. Var það fúslega veitt.

Kl. 1335 var haldið að togstaðnum.

Kl. 1430 stöðvar skipstjóri togarans skip sitt og neitar að halda áfram.

Kl. 1715 setur togarinn á hæga ferð í SA-læga stefnu þrátt fyrir mótmæli varðskipsmanna.

Kl. 1830 tilkynnir skipstjóri togarans skipherra varðskipsins, að hann muni setja á fulla ferð og halda styztu leið til Grimsby. Var því harðlega mótmælt og honum bent á, að hann eyddi aðeins tíma sínum til einskis með þessu háttalagi.

Frá kl. 1830 til kl. 0400 var verið í stöðugu sambandi við togarann og öll hugsanleg ráð reynd til þess að fá hann til að hlýða fyrirmælum varðskipsins með góðu, m. a. fengin ströng fyrirmæli frá útgerð togarans um að hlýða varðskipinu, en það bar engan árangur.

Kl. 0400 fyrirskipaði skipherra varðskipsins varðskipsmönnum um borð að stöðva hann með valdbeitingu.

Kl. 0410 stöðvuðu varðskipsmennirnir togarann, og jafnframt voru sjö vopnaðir varðskipsmenn settir yfir í togarann.

Að eigin ósk var skipstjóri togarans fluttur yfir í varðskipið. Var honum þar tjáð, að varðskipsmenn myndu sigla togaranum til Seyðisfjarðar. Gerði hann enga athugasemd við það.

Kl. 0455 var haldið af stað til Seyðisfjarðar, en skipin voru þá stödd um 120 sjóm. r/v 116° frá Gerpi.

Um kl. 1100 var ákveðið að halda til Neskaupstaðar. Var lagzt þar að bryggju kl. 1620.

Staðarákvarðanir voru gerðar með Sperry radar samstilltum með Sperry Gyro-áttavita. Við mælingar voru notuð 15 og 40 sjóm. svið radarsins, þegar mælt var til lands, en 6 sjm. svið, er mælt var til togarans, að undantekinni staðarákvörðun kl. 0850. Þá notað 15 sml. svið.

Kl. 0815 var gerð athugun á Sperry Gyro-áttavitanum, og var hann réttur. Meðan á mælingum stóð, reyndist skekkja á lausa hring ratsjárinnar í samanburði við föstu hringina vera — 0.1 sjm. á öllum mælikvörðum radarsins, og er svo enn, og eru allar mælingar í þessari skýrslu leiðréttar fyrir þeirri skekkju.

Mælingarnar voru framkvæmdar af I. og II. stýrimanni undir umsjá skipherra. III. stýrimaður skrifaði mælingarnar niður.

Veður frá kl. 0900 til 1000 SA 4—5, sjór 3, rigning, skyggni 6—7 sjm. Eftir kl. 1200 til 2400 hægviðri, þoka. Frá kl.0000 til 0400 SA 3, þoka".

Skipherrann á varðskipinu, Guðmundur Hjaltason Kjærnested, Höskuldur Skarphéðinsson, I. stýrimaður, Peter Guðjón Peter-

sen, II. stýrimaður, og Þorsteinn Jónsson, III. stýrimaður, mættu allir fyrir sakadómi Neskaupstaðar og kváðu skýrslu þessa að öllu leyti rétta. Til viðbótar því, sem fram kemur í þessari skýrslu, kom þetta fram hjá þessum vitnum:

Vitnið Guðmundur Hjaltason Kjærnested, Þorfinnsgötu 8, Reykjavík, kvað lýsinguna á umbúnaði í togaranum vera tekna upp eftir skýrslu I. stýrimanns á varðskipinu. Varðandi mælinguna í Digranes tók vitnið fram, að hún hefði verið gerð í bergið fyrir ofan Skálatóftarsker (Viðvíkurbjörg). Það kveðst aldrei hafa séð vörpu togarans Aldershots, en hann hafi verið á eðlilegum toghraða, eða um 3 sjm. á þrem fyrstu mælingunum, en síðan aukið hraðann.

Vitnið Höskuldur Skarphéðinsson, I. stýrimaður á varðskipinu Þór, kvaðst heldur eigi hafa séð togvíra togarans í sjó, en hann hafi verið á eðlilegri togferð og hagað sér eins og togarar gera, er þeir eru að veiðum.

Er þeir varðskipsmenn hafi komið um borð í togarann, hafi þeim þótt ljóst af umbúnaði þar, að togarinn hafði nýlega verið að veiðum, eins og lýst er í skýrslu skipherrans.

Það segir, að ákærði hafi komið um borð í skip sitt eftir að hafa rætt við skipherra varðskipsins, sett á hæga ferð og stefnan sett til baka til ætlaðs togstaðar. Hafi hann verið rólegur og kveðið sig þurfa að hafa samband við útgerðarfélag togarans. Var honum veitt leyfi til þess. Það kvað skipherra á Þór hafa gefið ströng fyrirmæli um, að ákærði mætti ekki nota loftskeytastöð né sjókort togarans nema með sérstöku leyfi hans. Hafi því einn maður af varðskipinu verið settur á vörð í kortaklefa og hafi hann getað haft yfirlit yfir það, er gerðist í loftskeytastöð og herbergi skipstjóra. Er ákærði hafði fengið leyfi til að hafa samband við útgerðarfélagið, hafi hann farið inn í loftskeytaklefa og lokað á eftir sér. Taldi vitnið hann með þessu brjóta þau fyrirmæli, er skipherra hafði gefið, og kveðst það hafa opnað hurðina og krafizt þess, að þau viðskipti, sem hann hefði leyfi til að hafa, yrðu að þeim varðskipsmönnum áheyrandi. Þessu hafi ákærði reiðzt og stimpingar orðið á milli þeirra um hurðina. Eftir þetta hafi vitnið haft samband við v/s Þór og spurzt fyrir um, hvort þeir gætu ekki hlerað samtalið og látið vita, ef ákærði færi út fyrir þann ramma, er ákærða hafði verið settur. Eftir þetta hafi ákærði fengið að loka hurðinni. Eftir að samtalinu var lokið, hafi það krafið ákærða um skipsskjölin, en hann neitað og sagzt vera skipstjóri á sínu skipi og stjórna því eftir sínu höfði.

Eftir þetta, eða kl. 1430, hafi ákærði stöðvað skipið og tilkynnt, að hann færi ekki lengra og kl. 17 sett á ferð til Grimsby.

Nánari skýrsla þessa vitnis um atburði um borð í togaranum verður rakin í síðari þætti þessa máls.

Vitnið Peter Guðjón Petersen, II. stýrimaður á varðskipinu Þór, Laugateigi 40, Reykjavík, fæddur 20. nóvember 1938, skýrði svo frá, að það hafi farið af vakt kl. 8 á þriðjudagsmorgun, en komið á vakt svo til strax aftur og unnið að öllum staðarmælingum á togaranum Aldershot, GY 612. Segir það, að á sama tíma og mælingin kl. 0856 var gerð hafi það séð stoppflaggið K dregið upp á varðskipinu. Það segir, að togarar I og II samkvæmt skýrslu skipherra hafi haft svipaða stefnu og hraða eða 2.5—3 sjm.

Vitnið Þorsteinn Jónsson, III. stýrimaður á varðskipinu Þór, Bólstaðarhlíð 52, Reykjavík, hefur borið, að er það og I. stýrimaður á varðskipinu hafi komið um borð í togarann, hafi ástand á búnaði þar verið á þann veg, er lýst er í skýrslu skipherrans. Allt hafi bent til þess, að togarinn hafi verið að veiðum, en höggvið trollið frá sér. Það segir stýrimann togarans hafa verið andvígan því, að það athugaði í lest togarans, en hins vegar hafi för þess þangað ekki verið hindruð.

Öll þessi vitni staðfestu vætti sín með eiði.

Ákærði mótmælir því að hafa verið að veiðum, er varðskipið kom að togaranum. Kveðst hann s.l. sunnudagskvöld hafa komið á skipi sínu, togaranum Aldershot, GY 612, sem er 426.67 lestir, til Neskaupstaðar og lagt þar á land tvo slasaða menn, en síðan haldið á miðin út af Vopnafirði. Á þriðjudagsmorgun 11. maí hafi hann farið á miðin út af Langanesi og kastað þar um kl. 5 um morguninn GMT. Hafi það verið misvísandi aust-suð-austur af Langanesi og hann kastað þar einu sinni og þá hafi það óhapp hent, að botnvarpan hafi festst og togvírar slitnað og eftir að hafa stoppað fáeinar mínútur, eða um kl. 7, haldið aftur á miðin út af Vopnafirði og komið þar eftir kl. 8 og siglt þar með fjölda annarra skipa, er þar voru að veiðum. Um þetta leyti hafi hann siglt á hægri ferð og verið að ræða við skipsmenn sína, en þeir hafi verið óánægðir og viljað fara heim og tilkynnt honum um það eftir morgunverð, sem er klukkan 7. Hafi skipsmennirnir verið fúsir til að slá undir nýju trolli, en neitað að kasta aftur. Hafa allmargir skipverja hans staðfest þessa frásögn hans. Hann hefur ekki getað gert grein fyrir því, hvað klukkan var, er hann varð varðskipsins fyrst var, né heldur, hvar hann var

þá. Hafi hann gert eina staðarákvörðun þennan morgun um kl. 9 og fjarlægðin frá Kollumúla þá verið 24 sjómílur, en 23 sjómílur í Digranes.

Ákærði kvaðst ekki treysta sér til að tjá sig um staðsetningar þeirra varðskipsmanna á togaranum, er þær voru sýndar honum í réttinum. Mótmælti hann því eindregið að hafa verið að veiðum eftir kl. 7 um morguninn, enda hafi eigi verið búið að slá undir nýju trolli. Hins vegar hafi verið nægar birgðir veiðarfæra um borð, þannig að þess vegna hafi verið unnt að halda áfram veiðum.

Um kl. 9 á þriðjudagsmorgun hafi hann orðið við óskum skipverja um að fara heim.

Hann kvaðst ekki hafa séð stöðvunarmerki frá varðskipinu, fyrr en hann heyrði fallbyssuskot frá því. Þrátt fyrir skotið hafi hann haldið ferðinni áfram, enda hafi hann þurft að ná til hafnar í Englandi fyrir laugardag. Hann segir, að eftir fyrsta skotið hafi skipherra varðskipsins kallað hann upp í talstöð og fyrirskipað honum að stoppa, en hann neitað. Hafi þetta endurtekið sig nokkrum sinnum. Þá hafi verið skotið að skipinu nokkrum lausum skotum og væntanlega tveim föstum.

Kl. 1230 hafi hann stöðvað skip sitt samkvæmt fyrirskipun eigenda togarans og þá hafi 4 varðskipsmenn komið um borð, en hann sjálfur farið um borð í varðskipið. Síðan hafi hann aftur farið um borð í skip sitt, beðið fram eftir degi, eða til kl. 1715, en síðan haldið áleiðis til Færeyja þrátt fyrir andmæli skipherrans, en á þeirri siglingu hafi hann neitað öllum fyrirmælum um að stöðva skipið, þar til skipherrann hafi hótað að sökkva skipinu, enda hafi hann þá verið búinn að fá ítrekuð fyrirmæli frá útgerðinni um að halda til íslenzkrar hafnar.

Ákærði hefur borið, að enginn hafi verið á dekki togarans, er togvírar slitnuðu, enda sé venja á enskum togurum, að ekki sé höfð vakt á þilfari, meðan togað er. Hafi hann verið einn í brúnni, er þetta óhapp varð. Hann tók fram, að eftir að togvírar slitnuðu, hafi hann látið höggva enda þeirra með öxi, svo að unnt væri að splæsa þá. Hefur bátsmaðurinn á togaranum staðfest með eiði, að hann hafi unnið það verk.

Allir skipverjar á Aldershot, GY 612, að einum unglingi undanskildum, hafa verið kvaddir fyrir dóm út af máli þessu. Þykir ekki ástæða til að rekja hér framburði hvers og eins þeirra, en þeir eru flestir á sama veg. Enginn þeirra kvaðst hafa séð, er botnvarpan tapaðist, enda nokkuð sammála um, að þeir séu ekki

á þilfari, meðan verið er að toga. Enn fremur, að óhapp þetta hafi skeð fyrir kl. 7 um morguninn og ekki hafi verið búið að koma upp nýju trolli, er varðskipið kom að togaranum. Þeir eru sammála um, að ekki hafi átt að veiða meira í þessari veiðiferð, aðeins að koma botnvörpu upp. Þá kemur og fram hjá fleirum en einum skipverja, t. d. vitninu Bernhard Woodhouse bátsmanni, að unnið hafi verið af kappi við að slá botnvörpunni undir, enda þótt skipið væri á heimleið. Segir þetta vitni, að þrátt fyrir skothríð varðskipsins hafi verið haldið áfram vinnu við trollið, dregið sig í hlé, meðan varðskipið skaut á togarann, en hafið vinnu aftur, er skothríð linnti. Vitnið Leonard Kurz stýrimaður kvaðst hafa verið í fiskilest, er togvírar botnvörpu togarans slitnuðu og heyrt, er það gerðist. Hafi það skeð um kl. 0630 um morguninn (11. maí). Þetta vitni kvaðst hafa orðið fyrst vart við varðskipið milli kl. 8 og 9 um morguninn og hafi ákærði sagt vitninu frá því. Það kvaðst hafa séð skipið með berum augum, en skyggni hafi verið 2—3 sjómílur. Ekki sá það stöðvunarmerki varðskipsins. Það segir, að um þetta leyti hafi verið keyrt á hægri ferð og svo hafi verið gert einhverja stund, eftir að varðskipsins varð vart, en er skotið var að skipinu, hafi verið sett á fulla ferð. Vissi vitnið eigi, hvers vegna var sett á fulla ferð né hvert skyldi halda, en síðar hafi ákærði sagt því að halda ætti til Grimsby. Um það leyti, sem ferðin var aukin, hafi fyrirmæli ákærða til skipshafnar verið að hafa veiðarfæri tilbúin. Hafi skipverjar hlýtt þessu, en farið af dekki, meðan skothríð stóð. Vitni þetta kvaðst hafa fylgzt með því, er skipherra hafi fyrirskipað ákærða að stöðva togarann, en hann ekki viljað verða við þeirri skipun, þar sem hann hafi þurft að ná í mark að í Grimsby og auk þess ekki séð neina ástæðu til að stöðva skipið. Vitnið sagði, að skipið hefði ekki verið að veiðum eftir kl. 0630 umræddan morgun og kæran á ákærða ekki á rökum reist.

Í tilefni af upphaflegri áætlun ákærða um að halda áfram veiðum voru kvaddir til tveir menn til að kanna, hvað til væri af veiðarfærum um borð í togaranum og ástand þeirra. Þessir menn, Haukur Ólafsson og Guðjón Marteinsson, báðir skipstjórar héðan úr bænum, töldu, að þrátt fyrir það að togarinn hafði misst botnvörpu sína og mikið af togvír, væru nægar birgðir veiðarfæra í skipinu og hefði það þess vegna getað haldið áfram veiðum.

Verjandi ákærða hefur haldið því fram, að er stöðvunarmerki

var gefið, hafi fjarlægðin á milli varðskipsins og togarans verið það mikil og skyggni það slæmt, að útilokað hafi verið að greina merkið frá togaranum. Sé ekki nóg að gefa merki — það verði að vera möguleiki fyrir, að það sjáist eða heyrist á skipi því, sem veitt er eftirför, og það áður en það fer út fyrir fiskveiðimörkin. Hefur hann bent á, að samkvæmt veðurlýsingu kl. 9 umræddan morgun hafi skyggni aðeins verið 4 km. í Skoruvík og á Dalatanga og 20 km. á Vopnafirði og mjög slæmt þar, sem togarinn var.

Samkvæmt eiðfestum framburði skipherra og þriggja stýrimanna varðskipsins var stöðvunarmerki K gefið kl. 0856, en þá er fjarlægðin á milli skipanna 5.6 sjómílur og skyggni talið 6—7 mílur. Kl. 0902 er togarinn enn um mílu innan fiskveiðitakmarkanna og er þá að auka hraðann. Um þetta leyti gerir ákærði sína staðarákvörðun, og samkvæmt henni er hann á stað, sem er innan fiskveiðimarkanna, en nokkuð norðar en varðskipsmenn telja. Þegar mælingin kl. 0902 er gerð, er fjarlægðin í togarann samkvæmt skýrslu skipherra 4.4 sjm. og hann sjáanlegur samkvæmt eiðfestum framburðum hinna fjögurra yfirmanna varðskipsins. Þá hefur stýrimaður togarans staðfest með eiði, að togarinn hafi keyrt á hægri ferð um stund, eftir að hann sá varðskipið. En það er kl. 0902, sem togarinn eykur ferðina samkvæmt vætti varðskipsmanna, og hefur ákærði ekki andmælt, að sá tími sé réttur.

Verður að telja sannað, að stöðvunarmerki var gefið og verið sjáanlegt frá togaranum, áður en hann fór út fyrir fiskveiðitakmörkin og eftirförin hófst. Verður ekki annað séð en eftirförin hafi verið lögleg.

Margt er það, sem bendir til þess, að togarinn Aldershot, GY 612, hafi verið að ólöglegum veiðum innan fiskveiðitakmarkanna, er varðskipið kom að honum. Hann er þarna á venjulegum toghraða, á sama hraða og annar togari, sem þarna var að veiðum. Bendir hegðun ákærða, eftir að varðskipið kom í námunda við togara hans, flótti hans og það, hvernig umhorfs var í togaranum, og til þess, að hann hafi verið þarna að ólöglegum veiðum.

Á hinn bóginn er þess að gæta, að varðskipsmenn sáu veiðarfæri togarans ekki í sjó innan fiskveiðitakmarka og svo það, að veiðarfærin hafa ekki fundizt þrátt fyrir leit.

Þykja gögn málsins ekki veita fulla sönnun fyrir ólöglegum veiðum ákærða í umrætt skipti. Ber því að sýkna ákærða af

ákæru um brot á þeim ákvæðum fiskveiðilöggjafarinnar, sem rakin eru í fyrri hluta ákæruskjals.

II.

Um þennan þátt máls þessa segir m. a. svo í skýrslu yfirstýrimannsins á varðskipinu Þór, Höskulds Skarphéðinssonar:

„... Um kl. 1330 kom skipstjóri togarans um borð í skip sitt, og var þá sett á hæga ferð og stefnan sett til baka til ætlaðs togstaðar. Virtist hann þá vera rólegur og kvaðst þurfa að hafa samband við útgerðarfélag sitt. Var honum veitt leyfi til þess. En skipherra á v/s Þór hafði gefið ströng fyrirmæli þess efnis, að ekkert af tækjum loftskeytastöðvarinnar né heldur sjókort mætti skipstjóri nota nema með sérstöku leyfi hans. Varðskipsmönnum var nú skipað í stöður í brúnni eftir því sem bezt þótti. Meðal annars var einn maður settur á vörð í kortaklefa, og gat hann haft yfirlit yfir það, sem gerðist í loftskeytastöð og herbergi skipstjóra. Þegar skipstjórinn hafði fengið leyfi til að hafa samband við útgerðarfélagið, fór hann inn í loftskeytastöðina og lokaði að sér. Ég taldi hann þarna brjóta þau fyrirmæli, sem skipherra varðskipsins hafði gefið mér. Ég opnaði því hurðina og sagði honum, að ég krefðist þess, að þau viðskipti, sem hann hefði leyfi að hafa, yrðu að mínum mönnum áheyrandi. Hann reiddist við þessari skipun, og það tókust stimpingar milli okkar um hurðina. Ég spurði hann, hvort hann vildi stofna til vandræða. Hann neitaði því, en lét sig ekki. Ég hafði samband við v/s Þór og spurði, hvort þeir gætu ekki hlerað samtalið og látið mig vita, ef notkun stöðvarinnar færi út fyrir þann ramma, sem settur hafði verið. Skipherrann á v/s Þór kvaðst skyldu gera það, en bað mig að ná skipsskjölunum. Er samtalinu við útgerðarfélagið var lokið, krafðist ég skipsskjalanna af skipstjóranum. Hann neitaði eindregið og kvaðst vera skipstjóri á sínu skipi og stjórna því eftir sínu höfði. Hann fyrirskipaði skipshöfninni, sem var í vinnu niðri á þilfari, að vera til taks, og í sama mund kom maður inn í kortaklefann, sem stýrimaður togarans skipaði að halda vörð um varðskipsmanninn. Ég tjáði skipherra varðskipsins, hvernig komið væri og bað um frekari fyrirmæli. Skipherra bað mig að bíða með frekari aðgerðir, en varaði mig við að hleypa fleirum inn í brúna. Kl. 1430 stöðvar skipstjóri togarans skipið og kveðst ekki fara lengra. Ég tilkynnti það yfir í v/s Þór. Frá kl. 1430 til kl. 1715 óx spennan um borð í togaranum, jafnframt því sem orðsendingum og skeytum fjölgaði. Rétt fyrir

kl. 1700 rýkur skipstjórinn upp, skellir hurð klefa síns aftur, kemur síðan fram í brú, þrífur þar málmhlut, mér sýndist það vera stýrispinninn, og tilkynnir mér, að hann sé óhræddur að berjast. Fer síðan inn til sín og skellir hurð á eftir sér. Eftir nokkrar mínútur kemur hann fram í brú, segir stýrimanninum að hafa mannskapinn tilbúinn á brúarvængjunum og vopna hann. Um leið og hann setur á hæga ferð í átt til Grimsby.

Rétt í því hópuðust menn upp á brúarvængina með spanna og axir sér að vopni og létu ófriðlega. Ég tjáði skipherra v/s Þórs þetta og bið hann að koma nær okkur, sem hann gerði og bað mig að hleypa ekki með nokkru móti fleiri mönnum inn í brúna. Í þeim andartökum er eitthvað af skipshöfninni skipað að koma inn, stjórnborðsmegin, en á bakborða höfðu þeir fleygað aftur hurðina. Ég átti því engra kosta völ aðra en að nota vald byssunnar og tók hana því úr slíðrum og skipaði þeim mönnum, sem reyndu inngöngu, að halda sig úti. Var því hlýtt. Kl. rétt fyrir 1830 bað skipstjóri togarans mig að tilkynna skipherra v/s Þórs, að kl. 1830 mundi hann setja á fulla ferð, því hann gæti ekki misst markað í Grimsby. Kl. 1830 var sett á fulla ferð og maður kallaður að stýrinu, sem ég lét afskiptalaust. Staðan var þá maður gegn manni. Við varðskipsmenn skiptum okkur þannig, að 3 voru bakborðsmegin, en einn gætti hurðarinnar stjórnborðsmegin. Ég hafði stöðuga hönd á byssunni, þar sem ég óttaðist stýrimann togarans, en hann stóð við ratsjána bakborðsmegin rétt hjá okkur. En þegar hér var komið, var skollin á þoka. Skipstjóri togarans skipar nú stýrimanni togarans að stöðva ratsjána bakborðsmegin og kveikja á þeirri stjórnborðsmegin. Og fer þess á leit við mig, að ég taki höndina af byssunni. Ég féllst á það, þar sem við höfum nú mun frjálsari hendur, og einnig fannst mér ástæða til að minnka spennuna. Um kl. 2030 birtist skipstjóri togarans í dyrum kortaklefans og heldur á stórri línubyssu, sem hann hampar með miklum myndugleik og miðar á okkur bakborðsmegin og á varðskipsmanninn stjórnborðsmegin, um leið og hann lýsir því mörgum orðum, hve ógnar kraftur sé í þessu verkfæri. Hann segir stýrimanni togarans, að hann hafi séð svona eldflaug fara gegnum svona þök og benti á brúarloftið.

Eftir það neitaði hann mér um aðgang að talstöðinni og sagðist hér eftir stjórna viðskiptum sjálfur. Á þessum tíma fóru fram stöðugar orða- og skeytasendingar, þar sem skipstjóri togarans var beðinn að hlýða varðskipinu. Um kl. 2353 hafði skipherra v/s Þórs samband við skipstjóra togarans og bað hann að stöðva.

Rétt á eftir talaði skipstjóri togarans um að v/s Þór mætti sökkva skipinu og ég mætti skjóta í höfuð hans. Hann mundi ekki stöðva skipið.

Kl. um 0135 fékk skipstjóri togarans skeyti í gegnum Seyðisfjörð um að fara að ráðum varðskipsins. Kl. um 0230 var orðið það langt síðan ég hafði haft samband við v/s Þór, að ég neyddist til að taka stöðina með hótun um að nota byssuna. Skipherra v/s Þórs spurði mig um möguleika á að nota valdbeitingu, og tjáði ég honum, að ég teldi slíkt fært, ef ég mætti nota öll tiltæk ráð. Hann bað mig að bíða frekari fyrirmæla, en kvaðst eindregið standa með mér, ef ég neyddist til valdbeitingar, á meðan beðið væri fyrirmæla.

Rétt fyrir kl. 0400 hafði skipherra v/s Þórs samband við mig, og komum við okkur saman um framkvæmd valdbeitingar um borð í togaranum. Kvaðst skipherrann kalla í talstöðina, er áhlaupið skyldi hefjast. Skipherrann talaði einnig við skipstjóra togarans og reyndi að telja um fyrir honum, en án árangurs.

Kl. 0400 kom skipun um vopnaða valdbeitingu í gegnum talstöðina og skipstjóra togarans aðeins gefinn frestur til að gera vél skipsins klára. Við framkvæmdum skipun skipherrans, og uppgjöf skipstjórans var skilyrðislaus ...“

I. og III. stýrimaður á varðskipinu hafa staðfest þessa skýrslu rétta í öllum greinum og unnið eið að framburði sínum.

Höskuldur Skarphéðinsson yfirstýrimaður, Sólheimum 27, Reykjavík, kvað það hafa verið Gunnar Scheving Þorsteinsson háseta, er settur hafi verið á vakt í kortaklefa. Hafi komið til orðahnippinga milli hans og ákærða, er ákærði fór í loftskeytaklefann. Einnig, að ákærði hafi haft orð á því oftar en einu sinni, að hann mundi neyðast til að flytja þá til Grimsby.

Vitnið Þorsteinn Jónsson, Bólstaðarhlíð 52, Reykjavík, III. stýrimaður á Þór, sagði, að það teldi ekki beint, að þeir varðskipsmenn hefðu verið fangar á togaranum, en þarna hafi verið mjög mikil spenna, meðal annars hafi ákærði eitt sinn skipað mönnum sínum að vera „stand by“ og þeir þá vopnazt öxum, spönnum o. fl., veifað þessum hlutum fyrir utan brúardyrnar og látið ófriðlega.

Ákærði hefur viðurkennt skýrslu yfirstýrimanns í stórum dráttum. Þeir atburðir, sem þar er lýst, hafi flestir skeð, en hann telur þá ýkta. Hann viðurkennir að hafa komið stutta stund með línubyssu skipsins í brú skipsins, en það hafi verið í gamni gert vegna fyrirspurnar frá einum skipverja hans um, hvar hans

byssa væri. Hafi hann rætt um það við einn skipverja sinn, hve langt hún mundi draga, en ekki beint byssunni að neinum sérstökum, enda viti hann, hver ábyrgð fylgi skotvopni. Hann kvað ekki hafa verið hægt að skjóta úr byssunni, eins og hún var útbúin.

Ákærði sagði, að engin bein átök hefðu átt sér stað um borð í togaranum fyrir utan smástimpingar um hurð að loftskeytaklefa, er skipverji af varðskipinu hafi sett fót í hurðina og jafnframt haft í hótunum að binda hann og beita hann fantabrögðum. Kvaðst hann hafa reiðzt þessu og eftir þetta verið staðráðnari en áður í að halda ferð skipsins áfram. Þá hefur hann neitað því að hafa fyrirskipað áhöfn sinni að vopnast áhöldum og koma upp í brúna. Hann hefði aðeins kallað á einn mann. Hann kvaðst ekki vita, hver hefði sett sperru við hurð í dyrum úr brú á brúarvæng bakborðsmegin, en kvaðst ekki telja ólíklegt, að togaramenn hefðu gert það, en varðskipsmenn gætu einnig hafa gert það. Hann hafi ekkert um þetta vitað, fyrr en komið var langleiðina til Norðfjarðar.

Ákærði viðurkenndi, að hann setji á fulla ferð kl. 1830 á þriðjudag og hafi ferðinni verið heitið til Grimsby. Hann kveðst ekki hafa litið á sig sem handtekinn mann — hann sé skipstjóri á sínu skipi og þann rétt geti enginn tekið frá honum.

Hann viðurkenndi einnig að hafa verið að handleika látúnsbolta, er verið hafi í brúnni, en aðeins farið með hann í herbergi sitt, en ekki haft í hótunum við nokkurn mann.

Vitnið Gunnar Scheving Thorsteinsson háseti, Hofsvallagötu 61, Reykjavík, fæddur 13. apríl 1947, var einn hinna fjögurra varðskipsmanna, er komu um borð í togarann um hádegi 11. maí s.l.

Það kveðst hafa fengið þann starfa að gæta þess, að enginn færi í sjókort né talstöð togarans og hafi það staðsett sig í kortaklefa, en þaðan hafi sézt inn í loftskeytaklefa og skipstjóraherbergi. Vitni þetta hefur staðfest þá frásögn, að eftir að ákærði hafði farið í loftskeytaklefa og lokað hurð hans, hafi komið til orðahnippinga milli þess og ákærða. Hafi yfirstýrimaðurinn beðið það að segja ákærða, að hann væri á valdi þeirra varðskipsmanna og ef hann ekki hlýddi, yrði hann beittur valdi. Kveðst vitnið hafa sagt ákærða, að ef hann ekki hlýddi, fengi hann kúlur í líkamann og er ákærði hafi ekki þótzt skilja þetta, hafi vitnið sagt, að það yrði að binda hann. Eftir þetta hafi verið settur sérstakur maður til að gæta vitnisins.

Vitnið Bernhard Woodhouse, 37 Tumard Str., Grimsby, há-

seti á togaranum Aldershot, GY 612, segir m. a., að ákærði hafi eitt sinn komið með hlaðna línubyssu í dyr að brú skipsins, en ekki miðað henni á neinn, og haft orð á, að hægt væri að skjóta með þessari byssu gegnum þakið á brúnni. Telur það, að þetta hafi verið gert í gríni. Það segir, að 3 eða 4 skipsmenn togarans hafi komið á brúarvæng og verið með axir, spanna og lúgujárn, en þeir hafi ekki látið ófriðlega. Hafi það verið vegna misskilnings, að þeir komu á brúarvænginn og farið aftur eftir skamma viðdvöl. Það sagði og, að ákærði hafi haft í huga að sigla beint til Grimsby og hafi heyrt ákærða orða, að hann mundi fara með varðskipsmenn þangað og einungis stoppa til að láta þá varðskipsmenn um borð í varðskipið, ef skipherra vildi fá þá.

Vitnið Leonard Kurz, 7 St. Martin Cresent, Grimsby, stýrimaður á togaranum Aldershot, GY 612, staðfesti, að ákærði hefði eitt sinn, meðan varðskipsmenn voru í brú togarans, komið í gætt dyra að brúnni með línubyssu og verið að sýna vitninu hana og getið þess, hve langdræg hún væri, en ekki beint henni að neinum. Ekki vissi það, hvort hún var hlaðin.

Vitni þetta kvaðst ekki minnast þess að hafa fengið fyrirmæli um að vopna mannskapinn né heldur minnast þess, að skipverjar togarans kæmu vopnaðir á brúarvæng.

Framburður William Frederick Hall, háseta á b/v Aldershot, um atburði um borð í togaranum, eftir að ákærði sigldi af stað til Englands, er á sama veg og stýrimannsins.

Ákærði hefur játað og sýnt í framkvæmd þá ætlun sína að sigla áleiðis til erlendrar hafnar með hina fjóra varðskipsmenn, er komnir voru um borð í togarann að skipun skipherra varðskipsins og voru þar að skyldustörfum. Gerði hann þetta þrátt fyrir skipanir skipherra varðskipsins og útgerðar togarans um að stoppa og halda til íslenzkrar hafnar. Tálmaði hann þannig þessum mönnum að gegna skyldustörfum sínum.

Ljóst er, að með því að halda ferð skipsins stöðugt áfram þrátt fyrir sífelldar skipanir skipherra á varðskipinu um að stoppa hefur ákærði lagt varðskipsmenn þá, er um borð voru, og áhöfn sína í augljósa hættu, enda gat hann búizt við því, að varðskipið héldi áfram skothríð á skipið, auk þess sem hann gat búizt við átökum um borð og átti að vera ljós sú spenna, er þar ríkti sannarlega. Hann gerir ekkert, að séð verður, til að draga úr henni, nema síður sé, og var framkoma hans og skipverja hans mjög ógnandi, t. d. er hann kemur í dyr að brúnni vopnaður hlaðinni

línubyssu, sem hann samkvæmt eiðfestum framburði stýrimanna varðskipsins beindi að þeim, er í brúnni voru, og verður að líta á þessa framkomu ákærða sem beina hótun um ofbeldi.

Var byssan hlaðin eldflaug, en hins vegar er ósannað, hvort raunverulega var hægt að skjóta úr henni. En búin eldflaug er hún að ytra útliti sem nothæf hlaðin byssa. Sú háttsemi ákærða að koma með þetta vopn inn í brúna hlaut með tilliti til ástandsins á skipinu að hafa áhrif sem hótun, og átti ákærða að vera það ljóst. Kemur fram í vætti yfirstýrimanns, að hann óttast þetta vopn og að ákærði muni beita því.

Ákærði hefur viðurkennt skýrslu yfirstýrimannsins um atburði um borð rétta í stórum dráttum, en hann skýrt atburði á annan veg en varðskipsmenn, t. d. taldi hann komu sína með byssuna vera grín, það hafi verið misskilningur, er áhöfnin þyrptist upp á brúarvænginn, og látúnsboltann, sem hann tók í brúnni, hafi hann aðeins verið að flytja inn í íbúð sína og ekki verið með hótanir við nokkurn mann. Miðað við atburði þá, sem þarna voru að gerast, þ. e. flótta ákærða, eru allar þessar skýringar ósennilegar, og verður að telja atburði þessa sannaða, svo sem þeim er lýst í skýrslu yfirstýrimannsins.

Sú háttsemi ákærða að sigla á brott með þessa löggæzlumenn til erlendrar hafnar og tálma þeim þannig að gegna skyldustörfum sínum og sú háttsemi hans að vera með hótanir um ofbeldi við þá, eins og að framan er rakið, varðar við 1. og 2. mgr. 106. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 5. gr. laga um lögreglumenn nr. 56/1963.

Þá verður að telja, að með áframhaldandi siglingu togarans undan varðskipinu hafi ákærði stofnað lífi þeirra, er um borð í togaranum voru, í augljósan háska, enda gat ákærði búizt við því, að varðskipið léti koma til fullra harðræða, m. a. með skothríð að togaranum. Var áhlaup að hefjast til að ná yfirráðum yfir togaranum, er ákærði lét loks undan. Þessi háttsemi ákærða varðar við 220. gr. 4. mgr. almennra hegingarlaga nr. 19/1940.

Refsing ákærða þykir samkvæmt fyrrgreindum refsiákvæðum og með hliðsjón af 77. gr. hegningarlaganna hæfilega ákveðin fangelsi í 4 mánuði. Þá þykir eftir atvikum verða að dæma ákærða til greiðslu alls sakarkostnaðar, þar á meðal saksóknarlaun til saksóknara ríkisins, kr. 12.000.00, er gangi í ríkissjóð, og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Gísla G. Ísleifssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 12.000.00.

Dóm þennan kvað upp Ófeigur Eiríksson bæjarfógeti ásamt

meðdómsmönnunum Sveinbirni Á Sveinssyni og Sigurjóni Ingvarssyni skipstjórum.

Dómsorð:

Ákærði, Leslie Alfred Cumby, sæti fangelsi í 4 mánuði.

Ákærði greiði allan kostnað sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 12.000.00, og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Gísla G. Ísleifssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 12.000.00.

Dómi þessum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Miðvikudaginn 22. júní 1966.

Nr. 74/1966. **Ákæruvaldið**
(Valdimar Stefánsson saksóknari ríkisins)
gegn
Hjörvari Þór Jóhannessyni
(Örn Clausan hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Bifreiðar. Brot gegn umferðarlögum og áfengislögum.

Dómur Hæstaréttar.

Eftir uppsögu héraðsdóms hafa lögreglumennirnir Páll Janus Pálsson, Guðmundur Þ. Sigurðsson og vitnið Örn Friðriksson gefið skýrslu fyrir dómi og staðfest vætti sín. Þá hefur ákærði gefið framhaldsskýrslu fyrir dómi.

Aðfaranótt sunnudagsins 6. marz 1966 var ákærði á samkomu á Patreksfirði. Neytti hann þar áfengis, og um kl. tvö um nóttina, er samkomunni var lokið, ók hann bifreið sinni, B 349, um götur á Patreksfirði, unz bifreiðin stöðvaðist hjá húsinu nr. 97 við Aðalstræti. Lögreglumennirnir, Páll Janus Pálsson og Guðmundur Þ. Sigurðsson, hafa borið, að í umrætt sinn hafi þeir verið í bifreið í leit að ákærða vegna gruns um akstur hans undir áhrifum áfengis og handtekið hann, þegar akstri hans lauk. Samkvæmt skýrslu rannsóknarstofu Jóns prófessors Steffensens, dags. 11. marz 1966, reyndist vínandamagn í blóði ákærða nema 1.93‰.