

bætur greitt, svo að vitað sé, og ekki kom hann fyrir dóm í dag.

Ákærði telst nú hafa rofið skilorð dómsins frá 13. júlí 1966, og verður ákærða nú dæmd refsing fyrir brot þau, sem sá dómur lýtur að, auk þess brots, sem ákærði er nú sakfelldur fyrir. Þykir sú refsing með hliðsjón af 77. gr. alm. hegningarlaga hæfilega ákveðin fangelsi 5 mánuði.

Ákærði verður dæmdur til að greiða allan kostnað sakarinnar.

Loks verður ákærði eftir kröfu Óskars Lárussonar dæmdur til greiðslu fébóta, kr. 300.00.

Dómsorð:

Ákærði, Axel Ingólfsson, sæti fangelsi 5 mánuði.

Ákærði greiði Óskari Lárussyni kr. 300.00.

Ákærði greiði allan kostnað sakarinnar.

Dóminum skal fullnægja með aðför að lögum.

Mánudaginn 26. febrúar 1968.

Nr. 90/1967. **Ákærvaldið**

(Valdimar Stefánsson saksóknari ríkisins)
gegn

Bernard Newton

(Benedikt Blöndal hrl.).

Fiskveiðabrot. Brot gegn 1. mgr. 106. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarmen Hæstaréttar.

Dómur Hæstaréttar.

Framhaldsrannsókn hefur verið háð í málinu eftir uppsögu héraðsdóms.

I.

Eftirför eftir togara ákærða 24. apríl 1967, sem í málinu greinir, var órofin og lögmæt, enda er löggæzlumönnum að íslenskum rétti heimilt að nota við löggæzlu, sem þeir framkvæma, flugvélar í einkaeign.

II.

Jónas Sigurðsson, skólastjóri Stýrimannaskólans í Reykjavík, hefur markað á sjókort staði togara ákærða samkvæmt mælingum gæzluflugvélarinnar TF-SIF hinn 24. apríl 1967, og reyndist:

Staður togarans kl. 1529 um 3.1 sm innan fiskveiðamarka

—	—	—	1537	—	3.0	—	—	—
—	—	—	1550	—	3.2	—	—	—
—	—	—	1600	—	3.2	—	—	—
—	—	—	1603	—	3.3	—	—	—
—	—	—	1618	—	3.9	—	—	—
—	—	—	1653	—	4.1	—	—	—
—	—	—	1710	—	2.6	—	—	—
—	—	—	1741	—	0.4	—	utan	—
—	—	—	1757	—	2.2	—	—	—

Þá hefur skólastjórinn í annan stað markað á sjóuppdrátt staði togarans á greindum tímum og þá ákærða í hag reiknað með hugsanlegum mælingar- og miðurskekkjum tækja gæzluflugvélarinnar. „Samkvæmt þessum útsetningum mæl-ast staðir togarans þannig“:

Staður togarans kl. 1529 um 2.6 sm innan fiskveiðamarka

—	—	—	1537	—	2.5	—	—	—
—	—	—	1550	—	2.7	—	—	—
—	—	—	1600	—	2.7	—	—	—
—	—	—	1603	—	2.9	—	—	—
—	—	—	1618	—	3.6	—	—	—
—	—	—	1653	—	3.9	—	—	—
—	—	—	1710	—	2.0	—	—	—
—	—	—	1741	—	0.6	—	utan	—
—	—	—	1757	—	2.4	—	—	—

Samkvæmt þessu og forsendum hins áfrýjaða dóms er sannað togveiðabrot það innan fiskveiðamarka, sem ákærði er sóttur um í frumákæru, og varðar það við lagaboð, er

þar greinir, sbr. lög nr. 4/1924, lög nr. 62/1967 og 2. gr. laga nr. 19/1940.

III.

Föstudaginn 28. apríl 1967 var ákærða í sakadómi Reykjavíkur birt ákæra í máli þessu fyrir framangreint fiskveiðabrot. Sama dag, kl. 2000, var lögreglumönnunum Hilmari Þorbjörnssyni og Þorkeli Páli Pálssyni fengið lögregluvald um borð í togara ákærða og falin gæzla hans, þar sem hann lá í Reykjavíkurhöfn. Nokkru eftir miðnætti hinn 29. s. m. tók ákærði með ofbeldi völd af lögreglumönnunum um borð í togaranum, svipti þá frelsi og þar með færi á því að setja sig í samband við yfirboðara sína eða aðra menn í landi og leita á þann hátt aðstoðar. Sigldi ákærði því næst með lögreglumennina fangna til hafs, eins og nánar er rakið í hér- aðsdómi.

Eftir þessum málavöxtum og eðli málsins samkvæmt var íslenzkum löggæzluvöldum rétt og skylt, samstundis sem þau urðu flóttu og mannráns ákærða vör, að hefja eftirför eftir honum út á úthafið, taka hann þar fastan ásamt skipi hans, færa hann til íslenzkrar hafnar og lögsækja hann.

Brot ákærða, það er nú var rakið og hann er sóttur um í framhaldsákæru, varðar refsingu samkvæmt 1. mgr. 106. gr. laga nr. 19/1940, en vegna brots þessa er hann eigi sak- sóttur samkvæmt öðrum refsíákvæðum.

IV.

Togari ákærða, Brandur, GY 111, er að stærð 760.9 lestir óskírar. Samkvæmt vottorði Seðlabanka Íslands jafngilda 100 gullkrónur nú 2.586.32 pappírskrónum. Samkvæmt þessu og lagaboðum, er í II. kafla getur, þykir refsing ákærða fyrir fiskveiðabrot hans hæfilega ákveðin kr. 400.000.00 sekt til Landhelgisgissjóðs Íslands, og komi varðhald 8 mánuði í stað sektar, ef hún verður ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Refsing ákærða fyrir brot hans gegn 1. mgr. 106. gr. laga nr. 19/1940 ákveðst fangelsi 6 mánuði. Ákærði sat í gæzlu-

varðhaldi frá 30. apríl 1967 til 5. maí s. á., og á sá gæzluvarðhaldstími að koma refsivist ákærða til frádráttar, sbr. 76. gr. laga nr. 19/1940.

Ákvæði héraðsdóms um upptöku og málskostnað ber að staðfesta.

Ákærði greiði allan kostnað af áfrýjun málsins, þar á meðal saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 40.000.00, og laun verjanda síns, kr. 40.000.00.

Dómsorð:

Ákærði, Bernard Newton, sæti fangelsi 6 mánuði, að frádregnum framangreindum gæzluvarðhaldstíma.

Ákærði greiði kr. 400.000.00 sekt í Landhelgissjóð Íslands, og komi varðhald 8 mánuði í stað sektar, ef hún greiðist ekki innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákvæði héraðsdóms um upptöku og málskostnað eiga að vera óröskuð.

Ákærði greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 40.000.00, og laun verjanda síns, Benedikts Blöndals hæstaréttarlögmanns, kr. 40.000.00.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur sakadóms Reykjavíkur 5. maí 1967.

Ár 1967, föstudaginn 5. maí, var á dómþingi sakadóms Reykjavíkur, sem háð var að Borgartúni 7, kveðinn upp dómur í sakadómsmálinu nr. 172/1967: Ákærvaldið gegn Bernard Newton, sem tekið var til dóms 3. þ. m.

Málið er með ákæruskjali, dagsettu 27. apríl 1967, höfðað á hendur Bernard Newton, skipstjóra á togaranum Brandi, GY 111, til heimilis að 32 Vivian Avenue, Grimsby, Englandi, fæddum 25. desember 1923 í Hullstead, Essex, fyrir að hafa gerzt sekur um fiskveiðibrot samkvæmt 2. gr. reglugerðar nr. 3 11. marz 1961 um fiskveiðilandhelgi Íslands, sbr. lög nr. 44 5. apríl 1948 og lög nr. 33 19. júní 1922, sbr. enn fremur 1. mgr. 1. gr. laga nr. 5 18. maí 1920 um bann gegn botnvörpuveiðum, sbr. 1. gr.

laga nr. 6 17. febrúar 1959 um breytingu á þeim lögum, með því að vera að botnvörpuveiðum á nefndum togara síðdegis mánudaginn 24. apríl 1967 vestur af Reykjanesi innan fiskveiðilandhelgi Íslands, eins og hún er ákveðin í 1. gr. fyrrnefndrar reglugerðar nr. 3/1961.

Ákærast því nefndur Bernard Newton til að sæta refsingu samkvæmt 7. gr. reglugerðar 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 4. gr. laga nr. 5/1920 og 1. gr. laga nr. 5/1951 um breytingu á þeim lögum, til að sæta upptöku afla og veiðarfæra nefnds togara og til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Með framhaldsákæru, dagsettri 3. maí 1967, er málið einnig höfðað gegn ákærða fyrir brot gegn 1. mgr. 106. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 með því að hafa aðfaranótt laugar dagsins 29. apríl 1967 með ofbeldi og hótunum um ofbeldi gagnvart tveimur einkennisklæddum lögreglumönnum, Hilmarí Þorbjörnssyni og Þorkeli Pálssyni, sem stóðu vörð í togaranum í því skyni að varna því, að togarinn yrði fjarlægður þaðan sem hann lá við Faxagarð í Reykjavíkurböfn, siglt togaranum úr höfn og ætlað til Englands eftir að hafa læst lögreglumennina inni í klefa í skipinu og með því að hafa í frammi ofbeldi og ofbeldis-hótanir gagnvart lögreglumönnum, eftir að þeir höfðu brotízt út úr kleanum, s. s. með hrindingu annars þeirra frá vélsíma skipsins, er hann reyndi að stöðva skipið með hringingu, og á annan hátt með ógnandi framkomu sinni og áhafnar togarans hindrað lögreglumennina í að gegna skyldustörfum sínum, unz lögreglumennirnir fengu stöðvað skipið um hádegi næsta dag um 43 sjómílar vestur af Öndverðarnesi, en þá hafði flugvél Landhelgisgæzlunnar flogið yfir togaranum um hálfa klukkustund, og varðskip var komið að hlið hans, og fallbyssu varðs-kipsins hafði verið beint að togaranum.

Þess er krafist, að ákærði verði dæmdur til refsingar og til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Samkvæmt sakaskrá ríkisins hefur ákærði hvorki sætt ákæru né refsingu.

I.

Málsatvik eru þessi samkvæmt skýrslum skipherranna Gunnars Helga Ólafssonar, Þrastar Sigtryggssonar og Guðmundar Kjærne-steds, sem dagsettar eru 25. apríl s.l.:

„Mánudaginn 24. apríl 1967, kl. um 1529, þegar gæzluflug-

vélin TF-SIF var á eftirlitsflugi vestur af Reykjanesi, tók hún brezka togarann BRANDUR, GY 111, skipstjóri Bernard E. Newton, að meintum ólöglegum togveiðum. Nánari atvik voru sem hér segir:

Mánudaginn 24. apríl 1967, kl. 1529, var komið að togaranum, þar sem hann var að toga með stb. vörpu. Var þá gerð eftirfarandi staðarákvörðun yfir togaranum (GHÓ. GJ.):

Eldey, fj. 19.7 sml. (GHÓ.). Hafnarberg, fj. 25.9 sml. (GIJ. GP.). Keflavík TACAN, fj. 31.0 sml. Gefur það stað togarans um 3.1 sml. innan fiskveiðimarkanna.

Kl. 1533 var flogið yfir togarann, og sást þá, að togarinn var búinn að slá úr blökkinni og var að byrja að hífa inn vörpuna. Einnig sáust þá greinilega einkennisstafir togarans, GY 111. (GHÓ. GP. GJ. GIJ.).

Kl. 1537 gerð eftirfarandi staðarákvörðun yfir togaranum:

Eldey, fj. 19.7 sml. Hafnarberg, fj. 26.0 sml., er gefur stað togarans um 3.0 sml. innan 12 sjómílna fiskveiðitakmarkanna. (GHÓ. GIJ. GP.).

Kl. 1539 sjálfvirka stöðvunarmerkið „K með ljósmerki“ sett á.

Kl. 1540 sjást hlerar í gálum. (GHÓ. GJ. GIJ.).

Kl. 1544 sést netið í sjó og fiskar í vörpunni.

Kl. 1550 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun yfir togaranum:

Eldey, fj. 19.7 sml. Hafnarberg, fj. 25.8 sml. Tacan, fj. 30.9 sml., er gefur stað togarans um 3.1 sml. innan 12 sjómílna fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 1600 gerð eftirfarandi staðarákvörðun yfir togaranum:

Eldey, fj. 19.8 sml. Hafnarberg, fj. 25.8 sml., er gefur stað togarans um 3.3 sml innan 12 sjómílna fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 1602 gefið stöðvunarmerki „K“ með Aldis lampa. (GIJ.).

Kl. 1603 gerð eftirfarandi staðarákvörðun yfir togaranum:

Eldey, fj. 19.8 sml. Hafnarberg, fj. 25.7 sml. Tacan, fj. 30.9 sml.

Kl. 1613 sést, að netið er ennþá í sjó við síðu togarans. (GHÓ. GJ. GP. GIJ.).

Kl. 1618 gerð eftirfarandi staðarákvörðun yfir togaranum:

Eldey, fj. 19.5 sml. Tacan, fj. 30.5 sml., er gefur stað togarans um 3.9 sml. innan 12 sjómílna fiskveiðitakmarkanna. (GHÓ. GP.).

Kl. 1622 gefið stöðvunarmerki „K“ með Aldis lampa (GHÓ.) og síðan áfram í hverju aðflugi (GHÓ. o. fl.). Sást þá, að netið var enn í sjó. (GHÓ. GJ. GP.).

Kl. 1629 var togaranum sent eftirfarandi skeyti:

„You have been fishing inside the fishing limit and you are requested to set your course to Reykjavík“.

Togarinns kvittaði fyrir móttöku skeytisins.

Um kl. 1630 segir togarinn við TF-SIF, að hann hafi ekki verið að veiðum innan fiskveiðitakmarkanna. Segir togarinn tundufl vera í vörpu sinni og hafi hann látið reka um 2 klst. með vörpuna á síðunni. Hins vegar neitaði hann því ekki, að hann væri nú innan við línu. Nokkur frekari viðskipti urðu síðan út af dufla þessu. (GIJ. GP.).

Um kl. 1653 setur GY 111 á ferð, og var þá skotið grænu merkjaskoti framan við togarann, og var þá gerð eftirfarandi Tacan athugun:

Tac m/v 096°, fj. 30.2 sml., er gefur stað togarans um 4.1 sml. innan fiskveiðitakmarkanna. (GHÓ. GP.).

Kl. 1654 setur togarinn á stefnu í hub. 230° m/v.

Kl. 1710 gerð eftirfarandi staðarákvörðun yfir togaranum:

Eldey, fj. 20.1 sml. Hafnarberg, fj. 26.4 sml., er gefur stað togarans um 2.6 sml. innan fiskveiðitakmarkanna. (GHÓ. GIJ. GP.).

Kl. 1717 skotið grænu merkjaskoti fyrir framan togarann, einnig haldið áfram að gefa önnur ljósmerki. (ÁÐ.).

Kl. 1741 tekinn Tacan-staður yfir togaranum:

Tacan m/v 091°, fj. 35.0 sml., er gefur stað togarans um 0.4 sml. utan fiskveiðitakmarkanna. (GHÓ. GP.).

Kl. 1746 kemur togarinn að togarahóp, og um líkt leyti var sjálfvirka stöðvunarmerkið tekið af, en Aldis lampanum beitt stanzlaust að togaranum. (GHÓ.).

Kl. 1749 telur flugvél Flugsýnar, TF-AIO, undir stjórn Þrastar Sigtryggssonar skipherra, sig hafa séð TF-SIF.

Kl. um 1753 staðfestir TF-AIO, að hann hafi lesið örugglega einkennismerki togarans „GY 111“, og tók við eftirför togarans.

Kl. 1757 var tekinn eftirfarandi Tacan-staður yfir togaranum (GP. GIJ.):

Tacan m/v 091°, fj. 36.8 sml., er gefur stað togarans um 2.3 sml. utan 12 sjómílna fiskveiðitakmarkanna.

Hélt TF-SIF síðan brott af staðnum.

Mælingar gerðar af skipherra og loftskeytamanni, en stýrimaður skrifaði þær jafnóðum niður.

Mælingar gerðar á AN/APS-33A ratsjá og AN/ARN-21A TACAN.

Fylgzt var með allan tímann, að lausu fjarlægðarhringirnir sýndu það sama og þeir föstu, og reyndust þeir réttir.

Flughæð við athuganir um 400 fet. Flughraði um 140 sjómílur.

Veður: VSV 7, skúrir“.

Skýrsla Þrastar Sigtryggssonar hljóðar svo:

„Mánudaginn 24. apríl 1967, kl. 1719, var farið frá Reykjavík á flugvélinni TF-AIO til að taka við eftirför togarans GY 111, er TF-SIF hafði staðið að meintum ólöglegum veiðum vestur af Eldey.

Kl. 1732 var flugvélin yfir Keflavíkurflugvelli, og stuttu síðar var haft samband við TF-SIF og flogið að togaranum eftir leiðbeiningum frá henni.

Um kl. 1752 var komið að togaranum, og sáust einkennisstafir hans, GY 111, sæmilega stjórnborðsmegin. (ÞS. KG.).

Um kl. 1754 var aftur flogið að togaranum, og sáust einkennisstafir hans þá greinilega á bakborðskinnung (ÞS. KG. TG.), og var TF-SIF tilkynnt það. Nokkru síðar fór TF-SIF af staðnum.

Kl. 1756 sáust einkennisstafirnir aftur greinilega af sömu aðilum.

Kl. 1759 sást stjórnborðsvarpa togarans óuppbundin framan við brú, og svo virtist sem nokkuð af fiski væri í poka vörpunnar framarlega á þilfarinu stjórnborðsmegin. (ÞS.).

Frá því að komið var að togaranum til kl. um 1920, sigldi togarinn í um það bil 240° misvísandi, en milli kl. 1920 og 1955 sigldi hann ýmsar stefnur, en eftir það í um það bil 300° misvísandi með á að gizka 6—8 sjóm. hraða á klst.

Kl. 2208 var v/s ÞÓR kominn á hlið við togarann, og kl. 2214 tilkynnti v/s ÞÓR, að þeir hefðu séð einkennisstafi togarans.

Kl. 2219 var svo haldið til Reykjavíkur og lent þar kl. 2251.

Meðan á eftirförinni stóð, var flogið í hringi í kringum togarann, og áhöfnin fylgdist stöðugt með honum.

Auk undirritaðs voru í áhöfn Torfi Guðbjartsson flugvirki, Kristján Gunnlaugsson flugstjóri og Einar Friðriksen aðstoðarflugmaður.

Veður: VSV 7—8, skúrir, skyggni 4—8 sjómílur.

Flughæð 200—600 fet, flughraði um 105 hnútar“.

Skýrsla Guðmundar Kjærnesteds er svohljóðandi:

„Mánudaginn 24. apríl 1967, um kl. 1620, var varðskipið á eftirlitsferð S af Reykjanesi, þegar Landhelgisflugvélin TF-SIF tilkynnti, að hún væri að mæla tvo brezka togara innan fiskveiðitakmarkanna í Miðnessjó.

Kl. 1650 tilkynnti TF-SIF, að hún hafi staðið tvo brezka togara að ólöglegum veiðum 3 til 4 sml. innan fiskveiðitakmarkanna í Miðnessjó. Bað flugvélin varðskipið að hefja aðför að togurunum. Var þá varðskipið statt 5.5 sml. r/v S af Reykjanesi.

Kl. 1733 gefur TF-SIF upp stað togarans GY 111 r/v 275°, fjarlægð 20.0 sml. frá Eldey. Biður hún varðskipið að beina aðför sinni að þeim togara, sem stýrði misv. 240°. Beindi varðskipið síðan eingöngu aðför sinni að þeim togara.

Kl. 1754 gaf TF-SIF upp stað togarans GY 111 r/v 268°, fjarlægð 23.0 sml. frá Eldey.

Kl. 1843 miðaði flugvélin varðskipið í misv. 090°.

Kl. 2023 miðaði flugvélin varðskipið í misv. 110°.

Kl. 2030 flugvélin sést framundan með berum augum frá varðskipinu.

Kl. 2050 togarinn sést framundan, bæði í ratsjá og með berum augum. Fjarlægð 4.7 sml. Eftir þetta sást togarinn stöðugt í ratsjá og með berum augum, unz komið var að honum.

Kl. 2205 var ákveðið, að varðskipið tæki við eftirförinni af flugvélinni. Var fjarlægð milli skipanna þá um 0.5 sml. Gaf varðskipið þá stöðvunarmerki („K“) með ljósmorsi.

Kl. 2206 gefið stöðvunarmerki („K“) með skipsflautunni.

Kl. 2207 haft talsamband við togarann.

Kl. 2210 var varðskipið komið að hlið togarans.

Kl. 2214 lýst með ljóskastara á togarann, og súust einkennisstafir hans greinilega, GY 111. Rétt á eftir var lokið við að senda togaranum orðsendingu, þar sem honum var sagt að fylgja varðskipinu til Reykjavíkur.

Kl. 2233 hafði skipstjóri togarans samþykkt að fylgja varðskipinu til Reykjavíkur, og settu bæði skipin stefnu þangað, en þau voru þá stödd r/v 262°, fj. 48.3 sml. frá Eldey.

Meðan á aðför varðskipsins stóð, var haft stöðugt talsamband við flugvél þá, sem veitti togaranum eftirför.

Veður: VSV 7—8 vindstig, mikill sjór, skúrir.

Þriðjudaginn 25. apríl kl. 0700 var komið á ytrihöfnina í Reykjavík“.

Gunnar Helgi Ólafsson, skipherra flugvélarinnar TF-SIF, kom fyrir dóm sem vitni og staðfesti þar skýrslu sína. Vitnið sagði, að radartæki flugvélarinnar væri útbúið með tveim sjónskífum, er hefðu lausa fjarlægðarhringa, sem mælingarmenn færðu til við fjarlægðarmælingar, og væru skífurnar þannig gerðar, að breytti annar athugari lausum fjarlægðarhring, sæi hinn athugarinn það í sinni sjónskífu. Þegar vitnið las af fjarlægðarkvarðanum, kallaði það fjarlægðina upp í hljóðnema til stýrimanns, sem skrifaði athuganir niður, en fékk síðan vélamanni, er var í stjórnklefa við hlið vitnisins, hljóðnemann. Eftir að vélamaður hafði gengið úr skugga um, að aflestur væri réttur, endurtók hann töluna í hljóðnemann. Og eftir hverja fjarlægðarmælingu staðreyndu vitnið og loftskeytamaður, að stýrimaður hefði skrifað rétt niður. Vitnið sagði, að flugstjórinn hefði hverju sinni gefið til kynna um talkerfi flugvélarinnar, hvenær hún væri yfir togaranum. Þegar vélin nálgadist skipið, hóf flugstjórinn að telja og sagði síðan „nú“ yfir skipinu, og tóku þá athugarar staðinn, þ. e. þá var hætt að hreyfa fjarlægðarhringana, og síðan var lesið af þeim og aflestur staðfestur, eins og fyrr greinir. Hins vegar hefði flugstjórinn ekkert staðsetningartæki við að styðjast, er hann ákvarðaði, hvenær flugvélin væri yfir togaranum. Vitnið sagði Tacan-tæki vélarinnar vera staðsett í kortaklefa, væri tækið sjálfvirkt, og kveðst vitnið sjálfst ásamt stýrimanni, og stundum einnig loftskeytamanni, hafa lesið af því. Aðspurt um mannaferðir um borð í togaranum sagði vitnið, að þær hefðu verið eðlilegar, á meðan verið var að hífa inn vörpuna, en þá er lokið var við að hífa inn hlerana og fótrepin og komið var niður á belg, var eins og áhöfnin hætti vinnu og hyrfi af dekki, en eftir það var togarinn látinn reka óeðlilega lengi. Að sögn vitnisins setti togarinn á ferð klukkan 1653, og sagði vitnið bersýnilegt, að förinni hefði ekki verið heitið til Reykjavíkur, svo sem skipun hafði verið gefin um, þar sem honum var stefnt í öfuga átt. Var TF-SIF stöðugt yfir togaranum, þar til flugvélin TF-AIO kom á vettvang, og Þróstur skipherra hennar hafði tjáð vitninu, að hann hefði gengið úr skugga um, að um sama togara væri að ræða, og hann tekið við eftirförinni. Vitnið sagði, að vel hefði sézt milli flugvéla, og kvaðst vitnið hafa tekið eftir, að TF-AIO, sem flogið var lægra, var rennt meðfram togaranum, en þá er TF-SIF hvarf af vettvangi, var togarinn enn á siglingu og TF-AIO verið að hringsóla yfir honum. Vitnið sagði, að stýrimaður hefði

markað staði togarans inn á sjókortið, dskj. nr. 2, en vitnið síðan fullvissað sig um, að það væri gert í samræmi við skráðar mælingar.

Vitnið kvaðst ekki hafa verið í neinum vafa um það, að togarinn hefði verið að toga, þá er flugvélin kom að honum, og tók fram, að það hefði séð báða togvíra í blökk og eðlilegt horn verið á milli víranna, „trollið verið eðlilega skverað“.

Vitnið Garðar Ingi Jónsson, loftskeytamaður á TF-SIF, skýrði á sömu lund frá framkvæmd staðarmælinga og vitnið Gunnar Helgi Ólafsson, en eftir að hver einstök mæling var gerð, sagðist vitnið hafa farið fram í stjórnklefann og lesið af teljaranum við sjónskífuna þar, skipherrann gert slíkt hið sama við teljarann í kortaklefanum og þetta verið gert til að koma í veg fyrir, að um mislestur gæti verið að ræða. Fyrsta merkið, sem vitnið sendi togaranum, var með Morse handlampa, og var það stöðvunarmerkið K. Vitnið sagði, að eftir að togarinn hefði kvittað fyrir móttöku skeytisins frá flugvélinni, hefðu nokkur orðaskipti átt sér stað milli þeirra. Viðurkenndi togarinn að vera innan fiskveiðimarka, en neitaði að hafa verið að veiðum. Kvaðst togarinn hafa verið búinn að láta reka, fyrst í 2½ tíma, síðan í 2 tíma, vegna þess að hann væri með tundurdufl í vörpunni. Vitnið sagðist þá ítreka skeytið og sagði togaranum að fara til Reykjavíkur, þar gæti hann fengið duflinu eytt af sérfróðum mönnum Landhelgisgæzlunnar. Togarinn kvaðst ekki treystast til að taka vörpuna inn með duflinu í og talaði tvívegis um að skera vörpuna frá. Þar með var samtalinu lokið, og kvaðst vitnið ekki hafa haft samband við togarann aftur. Vitnið sagði, að þá er flugvélin TF-SIF yfirgaf togarann, hefði flugvélin TF-AIO verið komin á vettvang og hafði tilkynnt TF-SIF, að hún væri búin að sjá togarann og fullvissa sig um, að hann bæri skrásetningarmerkið GY 111.

Vitnið kvaðst ekki hafa haft tækifæri til að athuga umbúnað veiðarfæra togarans nema í sumum tilvikum. En klukkan 1540 sagðist vitnið hafa séð hlera í gálgum, og lágu þá vírar úr gálgum í sjó niður. Síðar sá vitnið, að varpan var komin að síðu skipsins og lá út frá því.

Vitnið Peter Guðjón Petersen, stýrimaður á TF-SIF, kvaðst hafa sett fjarlægðir inn á sjókort á dskj. nr. 2 í samræmi við skráðar mælingar og fengið þannig út stað togarans. Sagðist vitnið hafa leyst verk þetta af hendi eftir beztu þekkingu og skipherra fylgzt með því.

Vitnið sagðist fyrst hafa haft tækifæri til að athuga togarann eftir fyrstu staðarákvörðun. Í aðfluginu klukkan 1533 sagðist vitnið hafa séð, að togarinn var að hífa í vírana, þ. e. sá, að vírarnir komu úr gálum, strekktir út í sjó, og sneri togarinn þá skutnum svo til upp í ölduna, lamdi honum a. m. k. mikið í sjóinn. Nánar aðspurt um afstöðu víranna, gizkaði vitnið á, að vírarnir hefðu myndað um 45° horn miðað við láréttan flöt. Vitnið kvaðst ekki hafa veitt því sérstaka athygli, hvort menn hefðu verið við vinnu á þilfari, enda athygli þess beint fyrst og fremst að vírunum og einkennisstöfum togarans. Síðar sá vitnið, að hlerar voru komnir í gálga og varpa lá í sjó, lárétt út frá skipinu, og virtist vera nokkur fiskur í henni. Vængirnir lágu skáhallt svo til alveg upp í gálga. Hélzt ástand þetta óeðlilega lengi að álitni vitnisins.

Vitnið Guðjón Benedikt Jónsson, flugstjóri á TF-SIF, kvaðst hafa sagt mælingamönnum til um, hvenær flugvélin væri yfir togaranum og þá farið eftir sjónhendingu. Vitnið sagði að togaranum hefðu verið gefin merki með ljósmorsi, sjálfvirka ljósmerkið undir vélinni verið tendrað og tveim grænum merkjaskotum hleypt af. Vitnið kvaðst hafa séð, er flugvélinni TF-AIO var flogið að togaranum, en eftir það flugu báðar vélarnar 3—4 hringi umhverfis togarann, og flaug flugvél vitnisins hærra.

Vitnið fullyrti, að þá er fyrst var komið að togaranum klukkan 1529, hefði það séð, að togvírarnir lágu aftur af togaranum, stjórnborðsmegin úr blökkinni í sjó, þ. e. togarinn verið að toga með stjórnborðsvörpu. Í síðara aðflugi sá vitnið, að togarinn var farinn að hífa, og enn síðar, að hlerar voru komnir í gálga, og varpan flaut við síðuna. Aðspurt um, hvað vitnið hefði haft til marks um, að togarinn væri að hífa, kvaðst það hafa séð togvírana liggja frá hvorum gálga fyrir sig í sjó út frá togaranum. Síðar sá vitnið, að búið var að ná hluta af vörpunni inn fyrir, en hluti var í sjó, og hélzt það ástand nokkurn tíma. Þegar togarinn setti á ferð klukkan 1653 kvaðst vitnið hafa veitt því athygli, að öll veiðarfæri voru komin um borð.

Vitnið Ásgeir Jóhann Þorleifsson, flugmaður á TF-SIF, kvaðst hafa gefið togaranum stöðvunarmerki með Morse lampa og auk þess tvisvar sinnum grænt ljóskúlumerki með merkjabyssu.

Vitnið Gunnar Héðinn Valdimarsson, flugvélstjóri á TF-SIF, sagði, að sjálfvirka stöðvunarmerkið hefði verið á, og auk þess hefðu togaranum verið gefin ljósmerki og tvö merkjaskot.

Fyrst þegar flugvélin kom að togaranum, kvaðst vitnið hafa

séð, að vírar lágu bæði framan frá og aftur með skipinu, og taldi vitnið, að þeir hefðu verið strekktir. Sennilega um hálfri klukkustund síðar sá vitnið, að varpan var komin að skipssíðunni, og var framhleri þá í gálga eða á síðu, en netið var ekki híft um borð, fyrr en að töluverðum tíma liðnum, og setti togarinn þá á ferð.

Vitnið Pröstur Sigtryggsson, skipherra hjá Landhelgisgæzlu, staðfesti skýrslu sína fyrir dómi. Sagði vitnið, að flugvélin TF-AIO hefði verið leiguflugvél frá Flugsýn, ekki hefði verið reynt að hafa loftskeytasamband við togarann, á meðan á eftirförinni stóð, né honum gefin stöðvunar- eða ljósmerki og engar staðar-ákvörðanir verið gerðar.

Vitnið Kristján Gunnlaugsson flugstjóri kvaðst hafa gengið úr skugga um einkennisstafi togarans, skýrt TF-SIF frá því og sagt, að þeir á TF-AIO væru viðbúinir að taka við togaranum. Eftir þetta hvarf TF-SIF af vettvangi, en vitnið hóf að fljúga TF-AIO umhverfis togarann, alltaf vinstri beygju, og var flogið þannig, unz varðskipið Þór var komið á hlið við togarann og hafði tilkynnt flugvélinni, að það hefði séð einkennisstafi hans.

Vitnið Guðmundur Kjærnested, skipherra á varðskipinu Þór, staðfesti skýrslu sína fyrir dómi. Vitnið sagði, að engir af varðskipsmönnum hefðu farið um borð í togarann, þar sem hann var stöðvaður, enda varið ófært á milli skipanna, en Ólafur Valur Sigurðsson stýrimaður farið um borð í togarann á ytri höfn Reykjavíkur og tjáði vitninu síðan, að stærðar steinn væri í pokaum á vörpunni, en ekkert tundurdufl. Einhvern tíma á tímabilinu 2214—2233 sagði vitnið, að samtal hefði farið fram milli varðskipsins og togarans. Kvaðst togarinn þá hafa fengið tundurdufl í vörpuna og af þeim sökum verið búinn að láta reka í tvær klukkustundir, þegar flugvélin kom að honum. Bauð varðskipið þá togaranum að koma inn fyrir Garðskaga til að athuga málið. Spurði togarinn, hvort þeir á flugvélinni hefðu séð þá toga. Svaraði vitnið því játandi. Sagði þá togarinn augnablik og spurði þessu næst, hvaða stefnu hann ætti að taka. Var hún gefin upp, og héldu bæði skipin síðan til Reykjavíkur.

Vitnið Ólafur Valur Sigurðsson, 1 stýrimaður á v/s Þór, kvaðst hafa farið um borð í togarann á ytri höfninni í Reykjavík ásamt tveim hásetum klukkan 0700. Sá vitnið þá, að varpan var á þilfarinu, pokinn ófráleystur og fullur af fiski. Með hliðsjón af því, að um dufl kynni að vera að ræða, var leyst mjög varlega frá pokaum og hleypt úr honum niður á dekkið, og kom steinninn

í ljós, þegar fiskurinn var runninn frá.

Vitnið Pálmi Hlöðversson, 2. stýrimaður á v/s Þór, kvaðst hafa heyrt flugvélinu TF-SIF segja við togarann, að hann væri staðinn að ólöglegum veiðum. Svaraði togarinn því til, að hann teldi sig vera með tundurdufl í vörpunni og þá hefði rekið mjög hratt vegna slæms veðurs í um 2 klukkustundir. Einnig heyrði vitnið, að togarinn bauð þeim í flugvélinni að koma niður og líta á aðstæður.

Vitnið Finnur Torfi Guðmundsson, loftskýtamaður á v/s Þór, sagði, að togarinn hefði ekki neitað að hafa verið fyrir innan fiskveiðimörkin, en hins vegar neitað að hafa verið að veiðum. Kvaðst togarinn hafa rekið inn fyrir, á meðan hann var að eiga við vörpuna, og héldu þeir, að í henni væri tundurdufl. Jafnframt var tekið fram, að aðeins einn af áhöfninni hefði sagzt sjá tundurdufl og væri því alls eigi víst, að um dufl væri að ræða.

Öll framantalin vitni hafa staðfest vætti sín með eiðum.

Ákærði skýrði svo frá, að hann hefði byrjað síðasta halið klukkan 1045 og togstefnan verið norðlæg, norðvestur og norð-norðaustur. Klukkan 1330 hefði verið slegið úr blökkinni, og var staður togarans þá $63^{\circ}47'50''$ NB og $23^{\circ}54'20''$ VL. Mjög hafi reynzt erfitt að hifa inn og þungi virzt í vörpunni. Í fjórðu tilraun náðist pokinn næstum því að borðstokk, og kom þá stýrimaður upp í brú og sagðist halda, að tundurdufl væri í pokanum. Ræddu þeir um, hvað gera skyldi, en þetta var í fyrsta skipti, sem ákærði hafði komizt í slíkan vanda. Hins vegar hefði stýrimaður áður haft reynzlu af þessu um borð í öðru skipi, og sagði hann ákærða, að þá hefði vörpunni verið sleppt út og keyrt þar til losnaði. Ákærði kvaðst hafa reynt þetta, en það ekki heppnast í fyrstu tilraun, þar sem þunginn reyndist enn fyrir hendi í vörpunni. Fyrst var aðeins keyrt á grandrópunum, en síðan slakað út um 15 föðum, þar til hlerarnir rétt námu í sjó. Á meðan keyrt var á vírunum, hefði flugvélin komið og sagt þá að ólöglegum veiðum. Kvaðst ákærði hafa skýrt erfiðleikana, sagt ógerlegt að ná vörpunni inn og ætlun sína því vera að höggva á togvírana. Skipherrann á flugvélinni sagði, að þetta mætti hann ekki, en ná bæri vörpunni um borð. Með nýjum vírum náðist varpan loks um borð, og sagðist ákærði hafa skýrt skipherra aftur frá málavöxtum. Ekki kvaðst ákærði hafa komizt að raun um, hvað olli þunganum, eftir að veiðarfærin voru komin um borð, þar sem ekki hefði verið greitt úr þeim, leyst frá pokanum, fyrr en á ytri höfninni í Reykjavík, en þá hefðu

auk steinsins verið í pokanum 60—70 körfur, og var það nákvæmlega sama fiskimagnið og var á þilfarinu við komuna til Reykjavíkur. Ákærði kvaðst hafa séð flugvél yfir togaranum klukkan 1515—1520, en ekki vitað, hvort hún væri frá Landhelgisgæzlunni. Ekki sagðist hann hafa vitað stað skipsins á þessum tíma, en taldi sig vera utan fiskveiðimarkanna. Farið var lið fyrir lið með ákærða yfir staðarákvarðanir flugverja á TF-SIF á togaranum frá klukkan 1529—1741, og vildi hann ekki vefengja staðarákvarðanir þessar. Ekki kvaðst ákærði hafa séð græn merkjaskot né önnur ljósmerki frá flugvélinni nema þau, sem hann taldi venjuleg siglingaljós. Hann sagðist ekki geta sagt ákveðið til um, hvort hann hefði fengið skeyti það frá flugvélinni TF-SIF, sem tímasett var klukkan 1629. Ákærði hugði, að hann hefði séð tvær flugvélar samtímis yfir skipi sínu og önnur haldið áfram að hringsóla yfir skipinu, þar til eftir að varðskipið hafði haft samband við hann. Ákærði kvaðst hafa sett togarann á ferð klukkan 1653 í því skyni að halda áfram veiðum, enda hefði hann vitað sig saklausan og verið búinn að sjá, að grjót var í vörpunni, en ekki tundurdufl.

Vitnið William Joseph Cook, stýrimaður á togaranum Brandi, sagði, að veiðarfærunum hefði verið kastað síðast klukkan 1030—1045 og þá togað í $2\frac{1}{2}$ — $2\frac{3}{4}$ klukkustund. Hafinn var undirbúningur að því að innbyrða botnvörpuna klukkan um 1330, slegið úr blökk, hlerar teknir í gálga og grandrópar hífðir inn, en vegna einhvers óeðlilegs þunga náðust bobbingar ekki innfyrir, þótt reynt væri 3—4 sinnum. Voru þá settar 2—3 keðjur á bobbingana, belgur snarlaður, og sást þá einhver svartur hlutur við pokann. Vitnið kvaðst hafa sagt ákærða, að þeir væru trúlega með tundurdufl í vörpunni, og ráðlagði honum að sleppa því niður og sigla í hring á fullri ferð. Var þetta gert og varpan síðan hífð aftur upp að síðunni, og reyndist hluturinn þá enn vera kyrr. Kallaði ákærði þessu næst úr brúnni til vitnisins, að það skyldi höggva á togvírana eða grandrópana. Fór vitnið þá að huga að verkfærum til að framkvæma verkið, en á meðan vitnið var að því, kallaði ákærði út um brúargluggann, að flugvélin segði, að ekki mætti höggva, en varpan skyldi tekin um borð. Ekki vissi vitnið, hvað klukkan var, er hér var komið, en gizkaði á, að a. m. k. $1\frac{1}{2}$ klukkustund hefði liðið, frá því að slegið var úr blökkinni. Enn var reynt að ná veiðarfærunum um borð, og tókst það, eftir að „messenger“-vír hafði verið þræddur undir og utan um belgina. Var varpan látin síga hægt niður á þilfarið og ekkert

við henni hreyft til að athuga, af hverju þunginn í henni hefði stafað. Vitnið kvaðst aldrei hafa séð til flugvélar, en heyrt til hennar, um leið og varpan kom um borð og siglt var af stað.

Vitnið John Edward Rimmer, bátsmaður á Brandi, sagði, að skipið hefði hætt að toga klukkan 1330—1340 og þá verið slegið úr blökkinni. Illa hefði gengið að innbyrða veiðarfærin, en eftir margar tilraunir loks tekizt að ná belgnum það mikið um borð, að pokinn sást, og taldi stýrimaður sig sjá tundurdufl í pokanum og fór upp í brúna til að tilkynna ákærða það. Þegar hann kom þaðan aftur, sagði hann skipverjum að setja vörpuna út og keyra hring með grandrópana úti. Var öllum grandrópunum slakað út, en þeir voru um 35 faðmar. Vitnið hugði, að farnir hefðu verið 3—4 hringir, en á meðan siglt var, sagði ákærði þeim að taka til axir og höggva á grandrópana, ef nauðsyn krefði. Eftir að hringisiglingum lauk, hrópaði ákærði, að þeir mættu ekki höggva, en yrðu að innbyrða vörpuna, og sagði ákærði vitninu síðar, að flugvél hefði gefið þá fyrirskipun. Taldi vitnið, að þetta hefði verið 1½—2 klukkustundum eftir að slegið var úr blökkinni. Vitnið sagði, að innihald pokans hefði ekkert verið athugað, fyrr en varðskipsmenn komu um borð á ytri höfninni í Reykjavík. Vitnið kveðst hafa heyrt í flugvél, á meðan keyrt var á grandrópunum, en ekki séð til hennar.

Vitnið William Leslie Draper, háseti á b/v Brandi, bar, að slegið hefði verið úr blökkinni og byrjað að hífa klukkan um 1330. Voru gerðar 5—6 tilraunir til að ná bobbingunum inn, en þær mistókust vegna veðurs og þyngsla. Að lokum komust skipverjar svo langt með að innbyrða vörpuna, að þeir sáu pokann, og kallaði stýrimaður þá upp, að tundurdufl væri í honum. Eftir það var keyrt á grandrópunum 2—3 hringi, en ekki losnaði um hlutinn. Að boði ákærða var varpan loks tekin um borð, og tókst það með nýjum aðferðum. Var pokinn híðður varlega yfir borðstokkinn og niður á þilfarið. Virtist vitninu sprengja vera í pokanum, en ekki var hann skoðaður. Vitnið gizkaði á, að um 15 körfur hefðu verið í pokanum ásamt steininum, en enginn óaðgerður fiskur var á þilfari úr fyrri hölum. Á meðan verið var að ná veiðarfærunum inn, kvaðst vitnir hafa heyrt í einhverju, sem hefði getað verið flugvél, en ekki tekið eftir því vegna anna og veðurofsans.

Vitnið Alexander McQueen, háseti á togaranum Brandi, sagði, að slegið hefði verið úr blökkinni og byrjað að taka inn vörpuna klukkan rúmlega 1300. Aðspurt um, hvernig gengið hefði að ná

veiðarfærum um borð, sagði vitnið, að veðrið hefði verið mjög slæmt og að álitni þess hefði ekki átt að vera við veiðar í slíku veðri. Gekk skipverjum mjög illa að ná veiðarfærum inn, slitu þeir víra og áttu í vandræðum. Var 5—6 sinnum reynt að ná bobbingunum inn, og loks kallaði einhver, að tundurdufl væri í vörpunni, og sagðist vitnið þá hafa farið aftur á. Meðan vitnið var þar, heyrði það í vélsímanum og sá bakborðsmegin, að skipið var keyrt 2—3 hringi á grandrópnum. Síðan kom ákærði úr brúnni, og fór vitnið þá aftur fram á dekk. Voru vængirnir teknir upp, og tókst loks að ná vörpunni inn með því að setja nýja víra umhverfis belginn, en strax á eftir var skipinu siglt af stað. Pokinn var ekki skoðaður, en vitnið gizkaði á, að í honum hefðu verið, auk steinsins, 50—60 körfur af fiski, en enginn óaðgerður fiskur var á þilfarinu úr fyrri hölum. Vitnið kvaðst ekki hafa séð nokkra flugvél, á meðan fengizt var við vörpuna, en hélt sig hafa heyrt í flugvél, eftir að ákærði kom niður á þilfar.

Matsmennirnir Steindór Árnason og Nikulás Kr. Jónsson töldu, að í fiskkassa stjórnborðsmegin á þilfari hefði verið um eitt tonn af blönduðum fiski, óaðgerðum.

Jarðfræðingarnir Guðmundur Sigvaldason og Þorleifur Einarsson rannsökuðu stein þann, sem upp kom í vörpu togarans. Sögðu þeir hnelling þennan vera úr svartri, samlímdri basalt-gosmöl, um 1.240 kg að þyngd. Ekki sögðu jarðfræðingarnir unnt að fullyrða um upprunastað gosmalarinnar, sem hann væri gerður úr, en töldu ekki ólíklegt, að hún væri ættuð frá einhverri eldstöð á gosbeltinu suðvestur af Reykjanesi.

Ákærði hefur játað fyrir dómi að hafa greint sinn verið með botnvörpu togarans Brands, GY 111, í sjó röskar 3 sjómílur innan fiskveiðilandhelgi Íslands. Staðarákvarðanir starfsmanna Landhelgisgæzlu væru gerðar á tryggilegan hátt, og hefur ákærði ekki viljað rengja þær. Samkvæmt vitnisburðum starfsmanna Landhelgisgæzlu voru ákærða, á meðan hann var enn í landhelgi, margsinnis gefin stöðvunarmerki og sent skeyti, þar sem fyrir hann var lagt að fara til Reykjavíkur, og var móttaka skeytisins staðfest. Ákærði hefur kannazt við, að flugvélar hafi flogið yfir skipi hans, þar til varðskipið stöðvaði það. Hann kvaðst ekki vera viss um, hvort gefið var ákveðið merki, og sagðist ekki geta sagt með vissu, hvort hann hefði fengið skeytið. Hins vegar hefur ákærði gengizt við, að flugverjar hafi sagt honum, áður en hann lagði af stað úr landhelgi, að togarinn

væri að ólöglegum veiðum. Verður því talið, að eftirför og taka togarans hafi verið lögleg og óslitin, enda gat ákærða ekki dulizt, að um gæzluflugvélar var að ræða og verið var að hefja aðgerðir gegn honum af hálfu Landhelgisgæzlu Íslands.

Ákærði hefur ekki viljað kannast við, að hann hafi verið að veiðum innan íslenzkrar landhelgi, og borið því við, að komið hafi í vörpuna hlutur, sem álitinn var vera tundurdufl, eftir að slegið var úr blökk og byrjað að hífa utan landhelgi klukkan 1330. Fjórir skipverja ákærða hafa staðfest þennan framburð hans. Frásagnir ákærða og skipverja hans um þetta atriði eru þó með litlum sennileikablæ. Þannig getur trauðla verið, að fundizt hafi fyrir óeðlilegum þunga vegna steinhnullungs þess, sem reyndist vera í vörpunni, þá er byrjað var að hífa og áður en varpan kom að skipshlið. Einnig fær ekki staðizt, að steinninn hafi sézt í pokanum, áður en hann var tekinn um borð, þar sem fiskur hlýtur að hafa hulið hann, á meðan pokinn var í sjó. Þá eru tímamörk mjög óglögg um, hvenær steinninn hafi fyrst komið í ljós. Hafi verið slegið úr blökk klukkan 1330, var ákærði óeðlilega lengi að fást við vörpuna, hafi hann raunverulega talið, að steinninn væri tundurdufl, og allar athafnir hans í því sambandi harla ólíkar því, sem vænta mátti af vönun skipstjórnarmanni, en að eigin sögn hefur ákærði starfað sem skipstjóri í 21 ár. Þannig vill hann fyrr losna við alla vörpuna en skera pokann frá, og er þó ólíkum verðmætum saman að jafna. Ákærði heldur á brott úr landhelgi án þess að staðreyna, hvort tundurdufl væri í raun og veru um borð, en frásögnum hans um þetta atriði bar ekki saman. Loks geta framburðir starfsmanna Landhelgisgæzlu og framburðir ákærða og skipverja hans ekki farið saman. En svo sem rakið er hér að framan, hafa hinir fyrrtöldu staðhæft og unnið eiða að, að þá er flugvélin fyrst kom að togaranum, hafi hann verið að toga og ekki hafi verið slegið úr blökkinni, fyrr en eftir að fyrsta staðarákvörðun var gerð klukkan 1529. Með vísan til alls þessa verður ekki litið svo á, að ákærði geti notið reglna 13. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 um neyðarrétt, en hins vegar talið nægilega sannað, að hann hafi verið við botnvörpuveiðar í landhelgi. Er háttsemi hans rétt lýst í ákæru og varðar við lagaákvæði þau, sem þar eru talin.

II.

Föstudaginn 28. apríl s.l. barst dóminum ákæra saksóknara ríkisins vegna atviks þess, sem rakið er í I hér að framan, og

var ákæran birt ákærða þann sama dag. Næstu nótt klukkan um 0100 sigldi hann skipi sínu úr höfn með tvo íslenzka lögregluþjóna um borð. Klukkan 1128 um morguninn kom flugvél Landhelgisgæzlunnar, TF-SIF, að togaranum, og hafði einkennismerkjum hans verið breytt, bæði á reykháfi og skut, en á bógnum hafði málning runnið burt, og stóð þar greinilega: BRANDUR, GY 111. Klukkan 1130 var gerð staðarákvörðun, og reyndist togarinn vera 43 sjómíli út af Svörtuloftum á Snæfellsnesi. Á tímabilinu frá klukkan 1133—1210 var sjálfvirkta stöðvunarmerkið K tendrað á flugvélinni, skotið var grænu merkjaskoti og grænu ljósi fyrir framan togarann, honum margsinnis send skeyti um að stöðva og jafnframt reynt að komast í radiosamband við hann. Klukkan 1140 var varðskipið Óðinn komið í nánd við togarann og reyndi árangurslaust að ná sambandi við hann. Klukkan 1148 setti varðskipið upp stöðvunarmerkið K með flaggi, og klukkan 1206 kom varðskipið að togaranum, og nam hann þá staðar, en áður hafði verið tekið af fallbyssu varðskipsins og henni beint að togaranum, en ekki var af henni skotið. Vopnaðir varðskipsmenn fóru um borð í togarann og komu með ákærða og 1. stýrimann um borð í varðskipið klukkan 1247. Varðskipsmönnum var engin mótstaða sýnd. Togarinn og varðskipið héldu síðan til Reykjavíkur. Var komið þangað klukkan 2110, ákærði handtekinn af lögreglu og úrskurðaður í gæzluvarðhald.

Lögregluþjónarnir Hilmar Þorbjörnsson og Þorkell Páll Pálsón hafa komið fyrir dóm og borið vætti um málsatvik. Kváðust þeir hafa verið á verði í togaranum til þess að varna því, að hann yrði fjarlægður þaðan, sem hann lá við Faxagarð. Lögregluþjónarnir voru klæddir einkennisfatnaði íslenzkra lögreglumanna, höfðu kylfur og handjárn, en voru að öðru leyti óvopnaðir. Klukkan um 0100 bauð ákærði þeim til tedrykkju í klefa sínum ásamt bátsmanni togarans, og þáðust þeir boðið. Ákærði gekk úr klefanum, en þeir lögreglumennirnir urðu litlu síðar varir við, að skipið var komið á hreyfingu. Einu dyr klefans reyndust læstar, en Hilmar sparkaði 8 mm krossviðarplötu úr hurðinni, og komust þeir út. Fóru þeir þegar til stjórnklefa, en þar var ákærði fyrir ásamt mörgum skipverjum. Ekki voru skipverjar með barefli í höndum né gerðu sig líklega til að ráðast að lögreglumönnum. Þeir lögreglumennirnir sögðust hafa skipað ákærða að færa skipið aftur til hafnar, en það var þá komið út undir hafnarmynnið, hann ekki viljað verða við

þeirri skipun og borið við, að eldur væri laus í skipinu, en engin merki sáu þeir þess. Fór Þorkell Páll þá að vélsímanum, færði hann á stanz, og var svarað úr vélarrúmi, en í sömu andrá var honum hrundið frá og skipið sett á ferð aftur. Ekki vildi Þorkell Páll staðhæfa, að ákærði hefði verið þar að verki, en Hilmar hugði svo vera, en tók jafnframt fram, að erfitt hefði verið að greina, hvað gerðist, þar sem mikil mannþröng var og myrkur.

Þorkell Páll taldi sig hafa marizt á læri, þá er honum var hrint, og lagði fram í málinu vottorð Davíðs Gíslasonar læknis, en í því segir m. a.: „... Handar stór marblettur var á miðju hægri læri innanverðu. Var marið komið vel út á neðri hluta blettsins og var fjólublátt að lit. Ofantil var marið ekki komið út. Dálítil þroti var á marstaðnum. Lögregluþjónninn telur sig hafa fengið þessa áverka um klukkan 0110 29. 4. '67, og getur það passað við útlitið á marblettinum ...“.

Lögreglumennirnir ámalguðu skipanir sínar um, að skipinu yrði snúið til hafnar, en þeim var ekki skeytt. Á móts við Engey reyndi Þorkell Páll að ná sambandi við skipverja annars skips með því að kalla upp og blása í lögregluflautu, en var hindraður í því af skipverjum, sem höfðu í frammi hávaða og tóku hann frá brúarglugga. Virtist lögreglumönnum einsýnt, að valdbeiting af þeirra hálfu yrði ekki þoluð, enda ákærði gefið þeim slíkt í skyn, og ákváðu þeir því að hafast ekki frekar að. Ákærði var við stjórn skipsins allan tímann og ætíð nokkrir skipverjar ásamt honum í stjórnklefa. Lögreglumenn urðu varir við, að siglingaljós voru slökkt og skipverjar eitthvað að fást við málningu. Ekki sáu þeir áfengisáhrif á ákærða né skipshöfn yfirleitt. Lögreglumenn komust að raun um, að stjórnklefi var læstur, en ekki vissu þeir, hvenær honum var læst. Um nóttina hafði ákærði orð á því við þá, að hann mundi fyrr láta skjóta skipið niður en það yrði tekið. Hilmar kvaðst hafa spurt ákærða, hvort honum væri ekki ljóst, að hann yrði þegar handtekinn, er hann kæmi í enska höfn, og þeir væru vitni að því, sem fram hefði farið, en ákærði þá sagt, hvort nokkur gæti sannað, að þeir hefðu verið um borð, er skipið lét úr höfn. Ekki kvaðst Þorkell Páll hafa heyrt á þessar orðræður.

Eftir að flugvél Landhelgisgæzlunnar kom á vettvang, sögðust lögreglumennirnir hafa vakið athygli ákærða á stöðvunarmerkjum hennar, en hann þóttist ekki sjá þau og hélt ferðinni áfram. Skipverjar fóru þá að tínast úr stjórnklefanum, og var ákærði

loks orðinn einn eftir. Varðskipið var nú einnig komið á staðinn, en ekki vissu lögreglumenn, hvort það gaf togaranum stöðvunarmerki. Þeir báðu og skipuðu ákærða að stöðva ferðina, en er hann hlýddi því ekki, fór Þorkell Páll að vélsímanum og sló hann á stanz. Lét ákærði það afskiptalaust, og stöðvaðist skipið þá.

Stanley Yeadon, loftskeytamaður á togaranum Brandi, gat lítið um málsatvik borið. Hann sagðist hafa komið upp í stjórnklefann, um 45 mínútum eftir að skipið lagði af stað, og þá séð þá Hilmar og Þorkel Pál. Gerði hann sér ljóst, að þeir væru íslenzkir löggæzlumenn, en kvaðst ekki hafa spurt þá, hvort þeir væru þarna gegn vilja sínum. Ekki varð hann var við, að þeim væri sýnt ofríki í orði eða verki. Ekki sagðist loftskeytamaður hafa vitað um brottför skipsins fyrirfram, og ekki gat hann borið um, hvort skipinu var siglt með fullum siglingaljósum.

Edward Rimmer, bátsmaður togarans, kvaðst hafa vitað um væntanlega brottför skipsins, ákærði sagt honum, að þeir kynnu að láta úr höfn. Sagðist bátsmaður hafa heyrt, að ákærði hefði boðið öðrum skipverjum áfengisskammt aukalega í því sambandi, en jafnframt fyrirskipað, að lögregluþjónunum yrði ekkert ofbeldi sýnt. Bátsmaður kvaðst hafa verið í læstum skipstjóraklefanum ásamt lögreglumönnum og séð annan þeirra sparka hurðinni sundur. Fóru þeir rակleitt í stjórnklefa, og fylgdi hann þeim eftir. Spurðu þeir ákærða, hvers vegna hann hefði farið úr höfn, og sögðu honum að sigla að aftur. Ákærði neitaði því og sagði eld lausan í skipinu. Fór þá annar lögreglumannanna að vélsímanum og hringdi á stanz, en einhver setti á fulla ferð aftur. Ekki sagðist bátsmaður hafa orðið þess var, að lögreglumönnum hafi verið hrundið þar í stjórnklefanum, en annar þeirra blés í lögregluflautu til þess að vekja athygli nærstadds skips á sér, en skipverjar höfðu þá í frammi hávaða til að kæfa flautuhljóðið. Bátsmaður kvaðst aldrei hafa vitað til þess á siglingunni, að haft væri í hótunum við lögregluþjónana né þeim sýnt nokkurs konar ofbeldi, en sagðist hafa gert sér ljóst, að á skipinu væru íslenzkir löggæzlumenn, sem þar væru gegn vilja sínum.

Robert Charles Leslie Williamson, háseti á togaranum, sagðist hafa vitað til, að skipinu kynni að verða siglt úr höfn, en kannaðist ekki við, að skipverjum hefði verið lofaður aukaskammtur af áfengi. Háseti þessi sagði, að lögreglumennirnir hefðu skipað ákærða að landi, eftir að sigling var hafin, en því ekki verið hlýtt. Ekki varð hann var við, að annar þeirra hefði hönd á vél-

síma, og ekki sá hann þá beitta ofbeldi, skipverjar ekki verið með barefli né slík tæki í stjórnklefa. Eftir að skipið sigldi úr höfn, kvaðst háseti þessi hafa gert sér ljóst, að tveir löggæzlumenn íslenzka ríkisins væru um borð og þeir væru þar gegn vilja sínum.

Alexander McQueen, háseti á togaranum Brandi, kvaðst ekki hafa vitað fyrirfram um brottför skipsins né að skipverjum væri lofað aukaskammti af áfengi. Háseti þessi var ekki í stjórnklefa, þegar siglt var, og kom ekki þangað um nóttina. Eftir að siglt var, sagðist hann hafa vitað, að tveir íslenzkir löggæzlumenn væru um borð og taldi sjálfsagt, að þeir væru þar gegn vilja sínum.

Ákærði hefur fyrir dómi játað, að hann hafi læst lögreglumennina og bátsmanninn inni í herbergi sínu um borð í togaranum og honum þá verið ljóst, að um íslenzka löggæzlumenn var að ræða. Ákærði var ítrekað spurður um, hvort hann hefði ekki gert sér grein fyrir, að honum væri óheimilt að sigla skipinu úr höfn. Hann fékkst ekki til að svara þeirri spurningu og gat ekki skýrt, hvers vegna hann hefði þá verið að læsa lögreglumennina inni. Rétt eftir að skipið var komið út í hafnarmynnið, sagði ákærði, að lögreglumennirnir hefðu komið inn í stjórnklefann og þá beðið sig, en ekki skipað, að snúa skipinu til hafnar. Kvaðst ákærði hafa svarað því til, að hann væri önnur kafinn, skip kæmu á móti, og bað hann þá að hafa hljótt um sig. Einnig sagðist hann hafa sagt þeim, að eldur væri laus í skipinu og þyrfti hann því að losna frá bryggju. Átti hann þar við eldinn í kynditækjum skipsins. Ákærði kannaðist við, að Þorkell Páll hefði gripið í vélsímann og fært hann á stanz, eða a. m. k. á hægari ferð. Kvaðst ákærði þá hafa sagt vélstjóra í talkerfi skipsins, að hann skyldi halda áfram fullri ferð, enda hefði hann áður sagt vélstjóra, að honum bæri frekar að hlýða því, sem sagt væri í talkerfið, þar sem hann hefði búizt við, að lögreglumennirnir mundu grípa til vélsímans. Ákærði neitaði því, að hann hefði stjakað eða hrundið Þorkeli Páli frá vélsímanum. Ákærði sagði, að löggæzlumennirnir hefðu nokkrum sinnum beðið sig að snúa skipinu við og sagt, að þá yrði „allt í lagi“. Einnig sagði ákærði, að annar lögreglumannanna hefði blásið í lögregluflautu og ef til vill hrópað upp í því skyni að vekja athygli annars skips á þeim, en hvorki hefði hann né aðrir skipverjar hindrað þetta á nokkurn hátt. Ákærði sagði, að yfirleitt hefðu einasta verið 3 skipverjar auk hans í stjórnklefa, en aðrir skipverjar þó komið þangað til að fá upplýsingar eða fyrirmæli. Ekki

kvað ákærði skipverja hafa verið með vopn eða barefli og slík tæki ekki verið í stjórnklefa. Áður en lagt var af stað, sagðist ákærði hafa sagt skipshöfninni, hvað til stæði, og jafnframt lofað henni staupi af áfengi, en slíkt hefðu þeir ekki fengið í nokkra daga, en ekki kvaðst hann hafa gert þetta í því skyni, að skipverjar hjálpuðu honum við að sýna löggæzlumönnunum ofríki, ef til þess kæmi, enda ekki haft í huga að sýna þeim ofbeldi á nokkurn hátt og slíkt ekki verið gert né því hótáð. Ákærði sagðist í dögum og ekki fyrr hafa læst dyrum stjórn-pallsins og viðurkenndi, að þær væru að jafnaði ekki læstar. Ákærði kannaðist við að hafa sagt við löggæzlumennina á leið-inni, að hann mundi fyrr láta sökkva skipinu en stöðva það fyrir nokkrum manni. Hins vegar kannaðist hann ekki við um-mæli þau, sem Hilmar Þorbjörnsson hafði eftir honum, um, hvað gerast mundi, kæmu þeir í enska höfn. Ákærði sagðist hafa gefið skipverjum fyrirmæli um að mála yfir skrásetningarmerki skipsins og breyta þeim í því skyni að villa á sér heimildir. Ákærði var spurður um, hvert ætlan hans hefði verið að halda, og kvaðst hann ekki hafa gert sér það fyllilega ljóst.

Þegar vakin var athygli hans á gagnstæðum framburði hjá rannsóknarlögreglu, en þar hafði hann sagt förlinni heitið til Grimsby, svaraði ákærði, að sigling þangað hefði verið eitt af því, sem honum kom í hug, en ekki kvaðst hann hafa haft í hyggju að komast um borð í annan togara, þótt hann hefði haft samband við annað enskt skip, en það hafi einasta verið í því skyni að grennslast fyrir um aflabrögð.

Ákærði kvaðst hafa séð flugvélin TF-SIF og vitað, að um vél íslenzku Landhelgisgæzlunnar var að ræða. Hins vegar neitaði hann að hafa séð flugvélin gefa stöðvunarmerki, en annar lög-reglumannanna vakið athygli hans á því, að flugvélin hefði skotið blysi. Jafnframt báðu lögreglumennirnir hann um að stöðva skipið, en ákærði sagðist ekki hafa sinnt því. Skömmu eftir að ákærði sá flugvélin, kvaðst hann hafa komið auga á varðskipið, en ekki séð það gefa stöðvunarmerki.

Þegar varðskipið nálgadist, ítrekuðu löggæzlumennirnir ósk sína um, að hann stöðvaði skipið. Sagðist ákærði hafa sett á hálfa ferð, rétt áður en varðskipið kom að togaranum, annar lög-gæzlumannanna fært vélsímann á stanz, en ákærði þá skipað vélstjóra að setja fulla ferð áfram. Ákærði kvaðst hafa gefið loftskeytamanni skipun um að kalla Óðin upp og vita, hvað

varðskipsmenn vildu. Hefðu löggæzlumennirnir talað við varðskipið, sagt, að honum væri fyrirskipað að nema staðar, fallbyssunni jafnframt verið beint að togaranum, og stöðvaði ákærði þá skip sitt.

Skipaður verjandi ákærða hefur haldið því fram, að taka togarans greint sinn hafi verið andstæð samþykkt, sem gerð var á alþjóðaráðstefnunni í Genf 1958 um réttarreglur á úthafinu. Ákærða hlaut að vera ljóst, að togarinn var í umsjá löglegra, íslenzkra yfirvalda, þar sem hann lá við Faxagarð í Reykjavík. Tveir einkennisklæddir lögreglumenn voru um borð í skipinu, ákærða hafði sjálfum verið birt ákæra vegna fiskveiðibrots og skipsskjöl af honum tekin. Enda þótt ákærði tæki stjórn togarans ólöglega í sínar hendur, læsti löggæzlumennina inni og sigldi skipinu úr íslenzkri landhelgi, gat sú refsiverða háttsemi hans ekki valdið því, að hinar löglegu vörzlur lögreglumannanna, sem voru um borð í skipinu allan tímann og mótmæltu athæfi ákærða, væru rofnar á lögmætan hátt. Var því öðrum íslenzkum löggæzlumönnum rétt að fara um borð í togarann 43 sjómíllur vestur af Svörtuloftum á Snæfellsnesi og hjálpa starfsbræðrum sínum til að tryggja áframhaldandi löglegar vörzlur hans og koma þar með í veg fyrir, að ákærði meinaði þeim enn frekar að sinna löglegum skyldustörfum sínum, sem þeir unnu að boði yfirmanna sinna. Verður þessi varnarástæða því eigi til greina tekin.

Svo sem rakið er hér að framan, hefur ákærði skýlaust játað að hafa læst lögregluþjónana Hilmar Þorbjörnsson og Þorkel Pál Pálsson inni í klefa sínum um borð í togaranum Brandi greint sinn, enda þótt honum væri þá fullkunnugt um, að um var að ræða íslenzka löggæzlumenn við skyldustörf. Hann vildi og ekki hlýðnast því, þá er lögreglumennirnir sögðu honum að stöðva skipið og færa það til hafnar, en sigldi með þá úr íslenzkri landhelgi gegn vilja þeirra. Hefur ákærði þannig með ofríki hindrað opinbera starfsmenn við framkvæmd skyldustarfa sinna, og varðar sú háttsemi hans við 106. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940. Hins vegar þykir ekki lögfull sönnun fram komin fyrir því, að ákærði hafi hrundið nefndum Þorkeli Páli og slasað hann.

Refsing ákærða samkvæmt áður töldum lagaákvæðum þykir eftir atvikum og með vísan til 77. gr. almennra hegningarlaga hæfilega ákveðin varðhald 3 mánuði. Einnig ber að dæma hann

til að greiða kr. 300.000.00 sekt til Landhelgissjóðs Íslands, en 8 mánaða varðhald komi í stað sektar, greiðist hún eigi innan 4 vikna frá birtingu dómsins.

Allur afli og veiðarfæri togarans Brands, GY 111, skulu vera upptæk til handa Landhelgissjóði Íslands.

Loks ber að dæma ákærða til að greiða allan sakarkostnað, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 20.000.00, og málsvarnarlaun Benedikts Blöndals hæstaréttarlögmans, skipaðs verjanda, kr. 20.000.00.

Dóm þennan kveður upp Ármann Kristinsson sakadómari ásamt meðdómsmönnum Karli Magnússyni og Sigurði Þórarinssyni skipstjórum.

Dómsorð:

Ákærði, Bernard Newton, sæti varðhaldi 3 mánuði, en til frádráttar þeirri refsingu komi með fullri dagatölu gæzluvarðhald það, sem hann hefur sætt vegna máls þessa.

Ákærði greiði kr. 300.000.00 sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi varðhald 8 mánuði í stað sektar, ef hún greiðist eigi innan 4 vikna frá birtingu dómsins.

Afli og veiðarfæri togarans Brands, GY 111, skulu vera upptæk til Landhelgissjóðs Íslands.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 20.000.00, og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Benedikts Blöndals hæstaréttarlögmans, kr. 20.000.00.

Dómi þessum ber að fullnægja með aðför að lögum.