

hyggju að aka bifreið sinni umrætt sinn, heldur hafi hann gangsett bifreiðina til þess að hita vél hennar og hella frostvökva á kælikerfi hennar. Ljós bifreiðarinnar hafi hann kveikt til þess að sjá til við verkið.

Hita verður vél bifreiðar fyrir eða eftir að frostlögur hefur verið settur á kælikerfi hennar, ef hann á að hafa tilætlaðan árangur þá þegar. Hringrás verður að myndast í kælikerfinu, og gerist það fyrst, eftir að vélin hefur verið hituð að ákveðnu marki. Bifreiðaeigendum hefur verið bent á þessa staðreynd bæði í blöðum og Útvarpi og verður því að teljast almenningi kunnug.

Umrætt sinn var miðnótt á miðjum vetri og því aldimmt úti.

Með skírskotun til þess, sem hér hefur verið rakið, þykir eigi nægilega sannað, að ákærði hafi umrætt sinn gerzt sekur um þá háttsemi, sem honum er gefin að sök í ákæruskjali.

Ber því að sýkna ákærða af kröfum ákæruvaldsins í máli þessu. Sakarkostnaður greiðist úr ríkissjóði.

Dómsorð:

Ákærði, Jón Ríkharður Kárasón, skal vera sýkn af kröfum ákæruvaldsins í máli þessu.

Sakarkostnaður greiðist úr ríkissjóði.

Mánudaginn 7. október 1968.

Nr. 198/1967. **Ákæruvaldið**

(Valdimar Stefánsson saksóknari ríkisins)

gegn

David Atkinson

(Benedikt Blöndal hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Fiskveiðabrot.

Dómur Hæstaréttar.

Jakob R. Möller, fulltrúi bæjarfógetans á Seyðisfirði, og samdómsmennirnir Þorgeir Jónsson skipstjóri og Baldur

Sveinbjörnsson stýrimaður hafa kveðið upp hinn áfrýjaða dóm.

Framhaldsrannsókn hefur verið háð í málinu eftir uppsögu héraðsdóms.

Lögð hefur verið fyrir Hæstarétt skýrsla Jóns Jónssonar, skipherra á varðskipinu Óðni, dags. 9. nóvember 1967, svohljóðandi:

„Þriðjudaginn hinn 7. nóvember 1967 lá varðskipið við akkeri á Loðmundarfirði.

Kl. 0725 var létt akkeri og haldið áleiðis á svæði út af Glettinganesi, þar sem togarinn LORD TEDDER, H 154, var mældur innan fiskveiðitakmarkanna að meintum ólöglegum togveiðum þriðjudaginn hinn 24. október 1967. (Vísast til skýrslu frá skipherra til bæjarfógeta á Seyðisfirði, dags. 24. október 1967).

Var ákveðið að reyna að slæða upp vörpu, sem álitíð var, að togaramenn hefðu höggvið frá togaranum á þessum slóðum hinn 24. október 1967.

Kl. 0905 var byrjað að slæða. Slakað var út 175 föðmum af vír. Slætt var í r/v norður og suður í um eina sjómílu í hvora átt.

Kl. 1306 virtist eitthvað komið á krökuna. Var þá gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

Glettinganes, fjarl. 12.2 sml.

Álftanes, fjarl. 14.8 sml. (J.J./F.O.).

Var strax byrjað að hífa inn. Var híft mjög hægt, því mikill þungi var á vírnum. Kl. 1346 sést, að togvír er á krökunni. Var þá gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

Glettinganes, fjarl. 12.1 sml.

Álfanes, fjarl. 14.5 sml. (J.J./H.H.). Dýpi 120 mtr.

Gefur það stað um 0.1 sml. innan við fiskveiðitakmörkin.

Var nú trollvírinn tekinn af krökunni og hífður inn.

Kom þá í ljós trollhleri, sem reyndist vera afturhleri. Var hann festur vel á skut varðskipsins.

Þar sem mikil hreyfing var og vindur heldur vaxandi, var ekki reynt að ná meiru inn af trollinu.

Kl. 1533 var lagt af stað til Seyðisfjarðar með vörpuna í

drætti. Farið var mjög hæga ferð. Kl. 2315 lagzt við akkeri á Selstaðavík í Seyðisfirði. Var þar hift inn grandarinn að rossinu og hluti af afturvæng.

Miðvikudag hinn 8. nóvember 1967, kl. 0716, létt akkeri og haldið inn til Seyðisfjarðar með vörpuna í drætti. Vörpu-netið kom upp úr sjó undir drættinum.

Kl. 0845 var bundið við bryggju á Seyðisfirði og beðið eftir krana til að hífa vörpuna upp á bryggju. Kl. 1230 var byrjað að hífa upp vörpuna. Gekk það mjög greiðlega. Í trollpokanum voru um 3—4 körfur af fiski, sem var byrjaður að skemmast. Þó voru 7 lifandi fiskar í pokanum. Var varpan síðan hífð um borð í varðskipið. Því lokið kl. 1450.

Mælingar voru gerðar með SPERRY-ratsjá og gýróátta-vita. Lausi fjarlægðarhringurinn á radarnum var borinn saman við föstu fjarlægðarhringina og reyndist réttur.

Skammstafanir í skýrslu þýða: J.J. = Jón Jónsson skip-herra. F.O. = Friðgeir Olgeirsson II. stýrim. H.H. = Hálfán Henrysson III. stýrim.

Veður NNV 4—6, sjór 4—5, él.

Úrklippa úr sjókorti nr. 70, þar sem staðir eru markaðir, fylgir hér með“.

Hinn 17. nóvember 1967 komu yfirmenn varðskipsins fyrir sakadóm Reykjavíkur.

Jón Jónsson skipherra staðfesti skýrslu sína ásamt sjókorti, sem hann lagði fram og þingmerkt var nr. IV. Kvaðst hann sjálfur hafa framkvæmt staðarákvarðanir þær, sem í skýrslunni greinir, og lýsti því, að auðvelt hefði verið að framkvæma ratsjarmælingarnar, enda hefðu kennileiti komið vel í ljós. Kvað hann I. stýrimann hafa markað staðarákvarðanirnar á sjókort undir umsjón sinni. Hann áætlaði hraða varðskipsins við slæðinguna um 1 sm á klukkustund. Í þinghaldi 18. nóvember 1967 kvaðst hann telja, að höggvið hefði verið á víra togarans kl. 1922 hinn 24. október 1967, er hann „beygir lítið eitt til hægri og eykur síðan hraðann“.

Sigurjón Hannesson I. stýrimaður staðfesti, að hann hefði markað á sjókort nr. IV þar greindar mælingar.

Friðgeir Olgeirsson 2. stýrimaður staðfesti, að hann hefði

gert staðarákvörðun undir umsjá skipherra með ratsjá, tveimur fjarlægðarmælingum, er þungi kom „í krökuna, er síðar reyndist vera botnvarpa“.

Hálf dán Henrysson 3. stýrimaður staðfesti, að hann hefði ásamt skipherra tekið þátt í staðarákvörðuninni kl. 1345, er togvír kom í ljós á krökunni.

Botnvörpu þá, sem um er að tefla, flutti varðskipið Óðinn til Reykjavíkur, þar sem hún hefur verið í öruggri geymslu undir umsjá lögreglu ásamt endum, sem höggvnrir voru undir umsjá héraðsdómara af togvírur á togvindu b/v LORD TEDDERS, H 154, og dómarrinn sendi saksóknara.

Hinn 17. nóvember 1967 voru að tilhlutan saksóknara ríkisins dómkvaddir í sakadómi Reykjavíkur skipstjórnarnir Steindór Árnason og Nikulás Jónsson, báðir búsettir í Reykjavík, til að framkvæma rannsókn á botnvörpu þeirri, sem varðskipið Óðinn slæddi upp hinn 7. nóvember 1967 og að framan greinir, „skoða framangreind veiðarfæri, lýsa þeim og mæla togvira bæði í heild og að fyrstu merkjum og láta upp álit sitt á því, hvort þau séu líklega til að vera frá togaranum LORD TEDDER, H 154, þ. á m. hvort þau kunni að bera þess merki að vera höggvin frá skipi með hliðsjón af togviraendum og þá einkum samanburði þeirra við viraenda þá, sem teknir voru af tromlum um borð í togaranum á Seyðisfirði og fram voru lagðir við rannsókn málsins þar“.

Hinir dómkvöddu menn skiluðu skoðunargerð hinn 28. nóvember 1967, svohljóðandi:

„Við undirritaðir, sem dómkvaddir vorum af sakadómi Reykjavíkur hinn 17. nóvember s.l., til þess að athuga botnvörpu og togvira, sem v/s ÓÐINN slæddi upp út af Austfjörðum 7. nóvember s.l., og gera samanburð á þeim togvirsendum og bútum þeim tveim, sem höggvnrir voru af togvírur á togvindu b/v LORD TEDDERS, H 154, og sendir voru af sakadómi Seyðisfjarðar hingað til Reykjavíkur, höfum nú lokið þessari skoðun, og fer hún hér á eftir sundurliðuð.

Togvírur:

Togvírarnir eru 3" stálvír, 6 þátta. Hver þáttur er 19 þræðir, 9 grannir og 10 yfirspunnir gildari þræðir. Enginn mergur er í þáttum, en sver tógmergur í miðjum togvír. Sama gildir um þá togvírshúta, sem sendir voru frá Seyðisfirði og teknir voru af tromlum b/v LORD TEDDERS, þeir eru að öllu leyti af sömu gerð. Togvírarnir eru ekki mikið teygðir og standast því víðast mál.

LENGD OG MERKING.*Stytttri togvír:*

Frá augasplæsi og að fyrstu merkingu, sem er tvö merki, eru 24 faðmar. Þaðan að sliti 7 faðmar og 5 fet. Heildarlengd þessa vírs er því 31 faðmur og 5 fet. Búturinn, sem sendur var að austan, 5 feta langur, ekki meðtalinn, en hann getur aðeins sárast við þennan vír.

Lengri togvír:

Frá augasplæsi að fyrstu merkingu, sem er tvö merki, eru 24 faðmar. Þaðan að næstu merkingu, sem er þrjú merki, eru 25 faðmar í miðmerkið. Síðan koma 25 faðmar að næsta merki, sem er eitt, og enn 25 faðmar að síðasta merki, sem einnig er eitt. Frá því að sliti eru sjö faðmar og fimm fet. Öll lengd er því 106 faðmar og 5 fet. Búturinn að austan, þriggja feta langur, ekki meðtalinn, en hann getur aðeins sárast við lengri virinn.

Merkin eru úr gerviefni, stungin í gegnum miðjan vír og vafin um þrjá þætti.

Togvírurum var báðum lásað í grandrópakeðjurnar.

Lýsing á togvírshúta:

Við nákvæma athugun og samanburð á togvírshúta þeim, sem v/s ÓÐINN slæddi upp út af Austfjörðum, og togvírshúta, sem höggvnr voru af togvindu b/v LORD TEDDERS, H 154, og sendir voru af sakadómi Seyðisfjarðar hingað til Reykjavíkur, kom meðal annars þetta í ljós:

Á öllum fjórum togvírshúta, sem að slitinu liggja, sjást greinileg meitilför, en þó fleiri og skýrari á þeim tveim end-

um, sem þverkubbaðir eru. En við að bera saman sárin á hinum tveim togvirsendum, sem ekki eru þverkubbaðir, kom í ljós, að þrettán tommur vantar á einn þáttinn á þann togvír, sem upp var slæddur. Aftur á móti er einn þáttur í þeim togvirsbút, sem höggvinn var af togvindu b/v LORD TEDDERS, 13 tommum lengri en hinir þættirnir. Svo virðist sem örlítill samdráttur hafi orðið á þessum vírendum, þó ekki meiri en það að þeir geta sárast saman.

Með hliðsjón af merkingu lengri togvirsins vantar á þann styttri 17 faðma og eitt fet að miðmerki, en þrjú áttu þau að vera á þessum stað á tromlu togarans.

Grandrópar og Dauðuleggir:

Tveir grandrópar, 38 faðma langir úr 3" stálvír, splæstir í nálina og henni lásað í dauða-legginn: Þeir eru tveir, 14 feta langir 2¾" stálvír.

Hlerar:

Hleraparið er af venjulegri Lancaster-gerð, plankahlerar 5×10 feta með slitskóm, sem festir eru með 5 boltum í gegnum grindina, en baulum til endanna. En neðan á þeim, nálægt endum, eru þykkir slitklossar, 3½"×20". Á hverjum klossa eru fjögur eyru, 10" löng, og ná þau upp á hlerann beggja megin, og fest með tveim gegnumgangandi skrúfboltum á hvorum enda.

Hlerarnir eru merktir milli brakketa á öðrum planka ofanfrá þannig: Annar með tölustöfunum 7₂6 en hinn 7₁6, annars engin sérkenni.

Bakstroffan var í einu lagi, stungin í gegnum sjálfa sig niður við augað, sem sylgjunni er lásað í.

Botnvarpan:

Stærð hennar og gerð:

Höfuðlínan er 105 feta löng úr 2" járnvír, fimm lengjur lásað saman með belglínulás. Skverinn er 26 feta djúpur, 60 möskva. Við höfuðlínu og toppvængi 280 möskvar, þar af 80 möskvar milli kvarta. Að neðan við belg 200 möskvar.

Belgurinn, niður að poka, er 64 fet á lengd. Pokinn er 22 fet á lengd, pokagjörðin stálvir $2\frac{1}{2}$ ", virsterturinn $2\frac{1}{4}$ ", tógstertur $2\frac{3}{4}$ ".

Belglínur frá kvörtum að fyrsta benzli 12 feta langar úr $1\frac{1}{2}$ " stálvir. Þaðan niður úr tógmanilla $3\frac{1}{2}$ " að gildleika. Á miðju og vængstykkjum eru þrjár tuttugu feta fiskilínur úr 3" virmanillu. Á lausa-vængendum eru fiskilínurnar einnig úr 3" virmanillu, 55 feta langar í tvennu lagi.

Höfuðlínu og fiskilínu-leggir eru 14 feta langir, stálvir $1\frac{3}{4}$ ". Þeim er báðum lásað í efri enda klafans.

Netið í vörpunni er allt úr gerviefni, grænt að lit, fellt a blátt gervitóg $1\frac{1}{2}$ ", sem er benzlað á höfuðlínu og fiskilínur.

Varpan er ekki illa farin.

Flot:

Flotin eru öll úr alúmín. Á öðrum væng eru tvær tuttugu feta tóglengjur með 10 flotum á hvorri. Á miðju er tuttugu feta tóglengja með sex tvöföldum flotum. Á hinum vængnum er ein baujuvírlengja með 17 flotum.

Fótreipi:

Fótreipi á miðju og fastavængjum eru 20 feta löng úr $3\frac{1}{4}$ " stálvir. Við hvern vængenda er átta feta löng keðja, $1\frac{1}{4}$ ", með sveiflu af tilsvarendi gildleika. Frá keðjuenda að klafa er bert fótreipi úr stálvir, 46 feta langt, $2\frac{3}{4}$ " að gildleika. Það er dregið í gegnum sylgju, sem lásuð er í neðri klafaenda og splæst í flatan hlekk. Á hvoru lausafótreipi er eitt stykki járnbobbingur 14".

Bobbingar:

Á hvorum væng eru 4 stk. 18" járnbobbingar, 2 stk. 21" járnbobbingar, tvær gúmmisamlökur 16" og 11 millibobbingar með keðju.

Á miðju eru 5 stk. járnbobbingar 21", 2 stk. þrefaldir gúmmibobbingar 20", 2 stk. tvöfaldir gúmmibobbingar 20" með 20" trébobbing á milli og 10 millibobbingar með keðju.

Rosspatent:

2 stk. rosspatent af venjulegri enskri gerð, sem hvort um

sig samanstendur af bobbing 22" staut og klafa, allt úr jární.

Skoðunargerð þessa höfum við framkvæmt eins og fyrir okkur var lagt, eftir beztu vitund, og staðfestum við hana með okkar undirskrift“.

Matsmennirnir komu fyrir sakadóm Reykjavíkur og staðfestu skoðunargerðina.

Matsmaðurinn Nikulás Jónsson kveður virendana, er matsmennirnir fengu til rannsóknar, „sárast bærilega saman við enda togvíranna, er fylgdu botnvörpu þeirri, er varðskipið Óðinn kom með“.

Hann taldi „togvíra þá, er fylgdu botnvörpunni, bera þess merki báða að hafa verið högggnir eða meitlaðir“. Hann kvað „meitilför sérstaklega áberandi á öðrum vírnum“. Þá lýsti matsmaðurinn því álitinu sínu, að útbúnaður vörpunnar bæri það með sér, að hún sé frá brezkum togara, en eigi vildi hann fullyrða, „að varpan sé runnin frá togaranum LORD TEDDER, H 154“.

Matsmaðurinn Steindór Árnason kveður togvirsenda þá, er héraðsdómur afhenti matsmönnum, „hafa sárast saman við enda togvíra þeirra, er fylgdu botnvörpunni“, er hann athugaði. Hann kvaðst „ekki geta borið um það, hvort botnvarpa sú, er“ hann „athugaði, verði rakin til togarans LORD TEDDERS, H 154, frekar en fram kemur í skoðunargjörð“ hans.

Hinn 28. september 1968 dómkvaddi sakadómur Reykjavíkur samkvæmt beiðni saksóknara ríkisins þá Bjarna Kristjánsson vélaverkfræðing, skólastjóra Tækniskóla Íslands, Guðmund Björnsson vélaverkfræðing og Þórð Runólfsson öryggismálastjóra „til að framkvæma skoðun á endum togvíra á togvindu b/v LORD TEDDERS, H 154, og endum togvíra, áföstum botnvörpu þeirri, er varðskipið Óðinn slæddi upp hinn 7. nóvember 1967, eins og í málinu greinir, og ... segja álit sitt á því:

1. Hvort virendar þeir, sem um er að tefla, hafi verið högggnir eða meitlaðir frá lengri togvírnum.
2. Hvort togvírar umræddrar botnvörpu séu hluti af tog-

virum á vindu nefnds togara og þá með hverjum hætti virarnir hafi farið í sundur“.

Hinir dómkvöddu menn skiluðu skoðunar- og álitsgerð 2. október 1968, svohljóðandi:

„Við undirritaðir vorum dómkvaddir af sakadómi Reykjavíkur laugardaginn hinn 28. september 1968 til þess að framkvæma skoðun á endum togvira af togvindu b/v LORD TEDDERS, H 154, og endum togvira, áföstum botnvörpu þeirri, er varðskipið Óðinn slæddi upp hinn 7. nóv. 1967.

Skoðun hinna fjögurra vírenda, sem um er að ræða, fór fram laugardaginn hinn 28. sept. 1968 í húsakynnum Tækni-skóla Íslands. Leiddi þessi skoðun í ljós eftirfarandi:

Virendar þeir, sem um er að ræða, virðast allir vera eins að gerð og gildleika. Í þeim eru 6 þættir, í hverjum þætti eru 10 gildari og 9 grennri þræðir með hampkjarna.

Vir, merktur aftari togvír, af togvindu togara og annar vírendinn frá botnvörpu eru með ótvíræðum förum eftir eggjárn (höggvið). Fullkominn samanburður á lengdum einstakra þráða í þessum vírendum leiðir þó ekki til þess, að fullyrt verði, að þeir eigi saman. Eftir athugun höggfara verður að ætla, að þegar virarnir hafi verið högggnir, hafi stuttir bútar einstakra þráða höggvizt af og týnzt. Af þessari ástæðu má ekki vænta þess, að hægt sé að mæta saman lengdir einstakra þráða, svo að alls staðar passi.

Vir, merktur fremri togvír, af togvindu togara og hinn vírendinn frá botnvörpu, eru með ótvíræðum förum eftir eggjárn (höggvið), en þó miklu færri en hinir vírendarnir. Lengdir fimm þátta beggja vírendanna eru svipaðar, en sjötti þátturinn er um 30 cm. lengri en hinir á vírenda af togvindu, og sjötti þátturinn í vírenda frá botnvörpu er tilsvarendi styttri en hinir. Í einum af framangreindum fimm þáttum eru þrír gildari þráðanna með afbrigðilegri lengd (lengri í öðrum virnum og tilsvarendi styttri í hinum). Tveir af þessum þremur þráðum eru af svipaðri lengd, og eru endar þeirra með sérkennilegum brotsárúm. Við nákvæma mætur þessara enda kemur í ljós, að brotfletir falla nákvæmlega saman.

Af framansögðu ályktum við:

1. Að allir fjórir virarnir hafi verið höggðir, en þó hafi einnig einstakir þræðir slitnað.
2. Að togvírar umræddrar botnvörpu séu hluti togvira af togvindu nefnds togara“.

Matsmennirnir staðfestu samdægurs álitsgerð sína fyrir dómi. Kváðu „þeir útilokað, að virarnir hafi slitnað í togblökkinni, þ. e. a. s. þeir þræðir, sem báru þess merki, að þeir hefðu verið höggðir með eggjárni“.

Loks hefur verið lögð fyrir Hæstarétt skýrsla skólastjóra Stýrimannaskólans í Reykjavík, Jónasar Sigurðssonar, svohljóðandi:

„Samkvæmt beiðni yðar, herra saksóknari ríkisins, hef ég sett út í meðfylgjandi sjókort nr. 70 staðarákvarðanir varðsksipsins Óðins, eins og um getur í hæstaréttarmálinu: Ákæruvaldið gegn David Atkinson, skipstjóra á brezka togaranum LORD TEDDER, H 154.

Á kortinu eru staðir varðsksipsins auðkenndir með svörtum lit, en staðir togara ákærða með rauðum lit.

Í kortinu eru:

- A** = staður varðsksipsins kl. 1848,5 hinn 24/10 1967. Þá mælist togarinn á stað **a** um 1.8—1.9 sml. innan fiskveiðimarkanna.
- B** = staður varðsksipsins kl. 1855. Þá mælist togarinn á stað **b** um 1.6—1.7 sml. innan fiskveiðimarkanna.
- C** = staður varðsksipsins kl. 1901. Þá mælist togarinn á stað **c** um 1.5 sml. innan fiskveiðimarkanna.
- D** = staður varðsksipsins kl. 1913. Þá mælist togarinn á stað **d** um 0.5 sml. innan fiskveiðimarkanna.
- E** = staður varðsksipsins kl. 1919. Þá mælist togarinn á stað **e** um 0.2 sml. innan fiskveiðimarkanna.
- F** = staður varðsksipsins kl. 1925. Þá mælist togarinn á stað **f** um 0.1 sml. innan fiskveiðimarkanna.
- G** = staður varðsksipsins kl. 1930. Þá mælist togarinn á stað **g** um 0.4 sml. utan fiskveiðimarkanna.
- H** = staður varðsksipsins við togarann kl. 1941 um 1.2 sml. utan fiskveiðimarkanna.

Sé miðað við beina og jafna siglingu togarans milli mæli-staða, reiknast mér meðalhraði hans milli þeirra þannig:

a—b um 3.7 sml., b—c um 2.7 sml., c—d um 4.9 sml., d—e um 3.2 sml., e—f um 2.1 sml., f—g um 10.3 sml. og g—h um 10.4 sml.

Við þessa hraðaútreikninga er það að athuga, að þeir eru, að tveim undanskildum, reiknaðir út frá stuttu tímabili (5—6.5 mín.) og tíminn aðeins tiltekinn með 1 mín. nákvæmni, nema við fyrstu mælingu með $\frac{1}{2}$ mín. nákvæmni. Þá þyrfti og að vera hægt að mæla vegalengdina nákvæmar en hægt er í sjókorti nr. 70. Má því gera ráð fyrir talsverðri ónákvæmni í hraðaútreikningunum.

Í sjókortið hef ég sett út stað 22 sml. í SA frá Langanesi, sem skipstjóri togarans kveðst hafa verið á kl. 1100 hinn 24/10. Geri ég fremur ráð fyrir, að hér sé átt við segulátt en réttvísandi átt, þó það sé ekki tekið fram. Þessi staður er merktur X og auðkenndur með rauðum lit. X mælist um 2.6 sml. utan fiskveiðimarkanna.

Í sama sjókort hef ég sett út staðarákvarðanir v/s Óðins hinn 7/11 1967 (auðk. með grænum lit), eins og um getur í skýrslu skipherrans, dags. 9/11 s. m.

U = staður varðskipsins kl. 1306 um 0.1 sml. utan fiskveiðimarkanna.

V = staður varðskipsins kl. 1346, þegar í ljós kom, að togvír var á slæðingarkröku varðskipsins. Staður V mælist um 0.1 sml. innan fiskveiðimarkanna.

Þá hef ég sett út í annað sjókort nr. 70a staðarákvarðanir varðskipsins, ef reiknað er með þeirri ónákvæmni í ratsjár-fjarlægðum, 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. 1848,5 um 1.4 sml. innan fiskveiðimarkanna.

b_1 = staður togarans kl. 1855 um 1.3 sml. innan fiskveiðimarkanna.

c_1 = staður togarans kl. 1901 um 1.2 sml. innan fiskveiðimarkanna.

d_1 = staður togarans kl. 1913 um 0.2 sml. innan fiskveiðimarkanna.

e_1 = staður togarans kl. 1919 um 0.1 sml. utan fiskveiðimarkanna.

f_1 = staður togarans kl. 1925 um 0.1 sml. utan fiskveiðimarkanna.

g_1 = staður togarans kl. 1930 um 0.6 sml. utan fiskveiðimarkanna.

h_1 = staður togarans kl. 1941 um 1.4 sml. utan fiskveiðimarkanna.

Staðarákvarðanir varðskipsins hinn 7/11 eru settar út með sömu fjarlægðarskekkjum og auðkenndar, eins og áður, með grænum lit.

U_1 = staður varðskipsins kl. 1306 um 0.3 sml. utan fiskveiðimarkanna.

V_1 = staður varðskipsins kl. 1346 um 0.1—0.2 sml. utan fiskveiðimarkanna“.

Siglingarlag og siglingarhraði togarans LORD TEDDERS, H 154, út fiskveiðilandhelgina hinn 27. október 1967, hin skyndilega hraðaaukning togarans, um það bil er hann sigldi út yfir fiskveiðimörkin, viðbrögð ákærða við stöðvunarmerkjum varðskipsins Óðins, höggför og önnur ummerki á virspottum, sem héraðsdómur lét höggva af vírendum b/v LORD TEDDERS, H 154, og höggför og önnur ummerki á togvírurum botnvörpu þeirrar, sem varðskipið slæddi upp á vettvangi hinn 7. nóvember s. á., veita næga sönnun fyrir því, að ákærði hafi drýgt togveiðibrot það, sem hann er sóttur til saka fyrir í aðalákæru saksóknara, og varðar það

við lagaboð þau, sem þar greinir, sbr. lög nr. 4 frá 1924.

Togari ákærða, LORD TEDDER, H 154, er að stærð 722.36 rúmlestir óskírðar. Samkvæmt vottorði Seðlabanka Íslands jafngilda 100 gullkrónur 2.586.32 pappírskrónum. Samkvæmt þessu og tilvitnuðum lagaboðum þykir refsing ákærða hæfiflega ákveðin kr. 500.000.00 sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi 8 mánaða varðhald í stað sektar, ef hún verður ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Allur afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir b/v LORD TEDDERS, H 154, skulu vera upptæk til handa Landhelgissjóði Íslands.

Ákærði greiði allan kostnað sakarinnar bæði í héraði og fyrir Hæstarétti, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 70.000.00, og laun verjanda síns í héraði og fyrir Hæstarétti, Benedikts Blöndals hæstaréttarlögmanns, samtals kr. 70.000.00.

Dómsorð:

Ákærði, David Atkinson, greiði kr. 500.000.00 sekt í Landhelgissjóð Íslands, og komi varðhald 8 mánuði í stað sektar, ef hún greiðist ekki innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Allur afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir togarans LORD TEDDERS, H 154, skulu vera upptæk til handa Landhelgissjóði Íslands.

Ákærði greiði allan kostnað sakarinnar, bæði í héraði og fyrir Hæstarétti, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 70.000.00, og laun verjanda síns í héraði og fyrir Hæstarétti, Benedikts Blöndals hæstaréttarlögmanns, kr. 70.000.00.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur sakadóms Seyðisfjarðar 30. október 1967.

Mál þetta er með ákæruskjali, dags. í gær, höfðað gegn David Atkinson, skipstjóra á brezka togaranum Lord Tedder, H 154, fyrir að hafa gerzt sekur um fiskveiðibrot samkvæmt 1. mgr.

1. gr. laga nr. 62/1967 um bann gegn veiðum með botnvörpu, sbr. 1. mgr. 1. gr. reglugerðar nr. 3/1961 um fiskveiðilandhelgi Íslands, með því að hafa verið að botnvörpuveiðum á nefndum togara út af Glettinganesi þriðjudagskvöldið 24. október 1967 innan fiskveiðilandhelgi Íslands, eins og hún er ákveðin í 1. gr. fyrrnefndrar reglugerðar nr. 3/1961.

Til vara er málið höfðað gegn nefndum skipstjóra fyrir ólöglegan umbúnað veiðarfæra togarans síðdegis sama dag á svipuðum slóðum innan fiskveiðilandhelgi Íslands samkvæmt 2. gr. nefndra laga nr. 62/1967 og 4. gr. nefndrar reglugerðar nr. 3/1961.

Ákærðist því nefndur David Atkinson til að sæta refsingu samkvæmt 1. mgr. 4. gr., sbr. 7. gr. laga um bann gegn veiðum með botnvörpu og flotvörpu, samkvæmt 7. gr. reglugerðar nr. 3/1961 og upptöku afla og veiðarfæra nefnds togarar, en að því er varakröfu varðar, til refsingar samkvæmt 2. mgr. 4. gr. laga nr. 62/1967 og 7. gr. reglugerðar nr. 3/1961 og til greiðslu alls sakarkostnaðar bæði í aðalkröfu og varakröfu.

Ákærði er fæddur 20. janúar 1940 í Hull á Englandi. Hann hefur ekki áður sætt ákæru eða refsingu hér á landi, svo að kunnugt sé.

Verjandi ákærða hefur krafizt þess, að ákærði verði sýknaður af öllum kröfum ákæruvaldsins í máli þessu og honum tildæmd málsvarnarlaun að mati dómsins.

Málsatvik.

Samkvæmt kæru Jóns Jónssonar, skipherra á varðskipinu Óðni, sáu varðskipsmenn togarar grunsamlega nærri landi norður af Glettinganesi, er varðskipið var þar við gæzlu þriðjudaginn 24. október s.l. Lýsir skipherrann atvikum svo:

„Kl. 1848,5 sást skip í ratsjá, grunsamlega nærri landi, og var þá gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

Skip í r/v 123°, fjarl. 10,2 sml. FO-JJ.

Kögur, fjarl. 8,2 sml. Glettingur, fjarl. 5,0 sml., sem gefur stað togarans um 1,9 sml. innan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 1855 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

Skip í s/v 117°, fjarl. 8,8 sml. JJ-SH-FO.

Skálanes, fjarl. 8,45 sml.

Glettingur, fjarl. 4,3 sml., sem gefur stað togarans um 1,7 sml. innan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 1900 sjást ljósin á skipinu. JJ-SH-FO.

Kl. 1901 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

Skip í r/v 112°, fjarl. 7,2 sml. JJ-SH-FO.

Skálanes, fjarl. 10,0 sml. Glettingur, fjarl. 4,6 sml., sem gefur stað skipsins um 1,6 sml. innan fiskveiðitakmarkanna. Samtímis gefið stöðvunarmerkið „K“ með ljósmorsi. FO.

Kl. 1913 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

Skip í r/v 108°, fjarl. 4,55 sml. JJ-SH-FO.

Glettingur, fjarl. 7,3 sml. Álfanes, fjarl. 11,8 sml., sem gefur stað skipsins um 0,5 sml. innan fiskveiðitakmarkanna. Samtímis gefið stöðvunarmerkið „K“ með ljósmorsi. FO.

Kl. 1919 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

Skip í r/v 108°, fjarl. 3,4 sml. JJ-SH-FO.

Glettingur, fjarl. 8,65 sml.

Álftaver, fjarl. 12,45 sml., sem gefur stað skipsins um 0,3 sml. innan fiskveiðitakmarkanna. Samtímis gefið stöðvunarmerkið „K“ með ljósmorsi. FO.

Kl. 1922 sést skipið snúa til hægri. Samtímis stöðvunarmerkið „K“ með ljósmorsi. FO.

Kl. 1925 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

Skip í r/v 108°, fjarl. 1,65 sml. JJ-SH-FO.

Glettingur, fjarl. 10,35 sml. Álfanes, fjarl. 13,5 sml., sem gefur stað skipsins um 0,1 sml. innan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 1928 var fjarlægð í skipið 1,0 sml. Gefið stöðvunarmerkið „K“ með flautu. JJ.

Kl. 1929 sést með berum augum, að skipið setur á mikla ferð og slekkur öll vinnuljós. JJ-SH-FO-HH. Samtímis skotið lausu skoti að skipinu. SH.

Kl. 1930 skipið í r/v 121°, fjarl. 0,8 sml. FO-HH.

Glettingur, fjarl. 11,8 sml. Álfanes, fjarl. 14,5 sml., sem gefur stað skipsins um 0,4 sml. fyrir utan fiskveiðitakmörkin.

Kl. 1931 skotið lausu skoti að skipinu. SH.

Kl. 1934 skotið lausu skoti að skipinu. SH. Samtímis gefið stöðvunarmerki „K“. JJ. Fjarlægð í skipið var þá 0,5 sml.

Kl. 1938 skotið lausu skoti að skipinu. Í sama mund sást nafn og einkennisstafir skipsins, Lord Tedder, H 154.

Var þá togarinn kallaður upp á VHF-talstöð og honum skipað að stöðva.

Kl. 1939 skotið lausu skoti að togaranum og skömmu síðar skotið öðru lausu skoti að honum.

Kl. 1941 stöðvaði togarinn, og var þá gerð eftirfarandi staðarákvörðun við hlið hans:

Glettinganes, fjarl. 13,8 sml. Álftanes, fjarl. 15,25 sml., dýpi 110 metrar, sem gefur stað togarans um 1,1 sml. utan fiskveiðitakmarkanna. FO-HH.

Kl. 1952 fóru 1. og 2. stýrimaður ásamt 2 hásetum um borð í togarann. Athugun leiddi í ljós, að togarinn var vörpulaus. Við athugun á vírum sást, að þeir voru báðir höggvnrir. Einnig sáust ný meitilfór í fótrúllum beggja gálganna. Gálga- og pollarúllur voru fægðar. Togblökkinn var fægð, en brotin. Slor og ruslfiskur var á þilfari stjórnbörðsmegin og íshrúga bakbörðsmegin. Togklukka í brúnni var stillt á 1637, og dýptarmælir sýndi 60 faðma dýpi.

Klukkur varðskipsins og togarans voru bornar saman, og voru eins báðar.

2. stýrimaður varðskipsins hafði tal af 1. vélstjóra togarans, og kvað hann þá hafa kastað síðast kl. 2300 þann 23/10.

Síðan var stýrimaður togarans spurður, hvenær þeir hefðu síðast kastað, og kvað hann hafa verið byrjað að sigla um miðnætti, en hefði þá verið í koju.

Var síðan skipstjóri togarans fluttur yfir í varðskipið til viðræðna.

Skipstjóra togarans voru sýndir staðir í sjókorti, sem teknir höfðu verið af honum innan fiskveiðitakmarkanna á togferð. Viðurkenndi hann að hafa verið innan fiskveiðitakmarkanna á þessum slóðum, en sagðist ekki hafa verið að veiðum. Kvaðst hann hafa misst vörpuna við Langanes kl. 1100 og haldið þá af stað þaðan að Glettinganesi.

Aðspurður, hvers vegna hann hefði ekki sinnt stöðvunarmerkjum varðskipsins, kvaðst hann hafa haldið, að varðskipið væri reketaskip.

Að þessu loknu var skipstjóranum tilkynnt að halda með varðskipinu til Seyðisfjarðar, þar sem mál hans yrði tekið fyrir til frekari rannsóknar.

Var hann síðan fluttur um borð í skip sitt og haldið af stað til Seyðisfjarðar.

2. stýrimaður varðskipsins og 2 hásetar voru á verði í togaranum til hafnar.

Kl. 2316 var lagzt að bryggju á Seyðisfirði.

Allar mælingar voru gerðar með Sperry-ratsjá og gyróáttavita.

Lausi fjarlægðarhringur Sperry-ratsjár var borinn saman við föstu fjarlægðarhringina, meðan á aðförinni stóð, og reyndist réttur.

Útsetningar í sjókorti önnuðust allir stýrimenn varðskipsins undir umsjá skipherra.

Skammstafanir í skýrslunni þýða:

JJ—Jón Jónsson, skipherra

SH—Sigurjón Hannesson, 1. stýrimaður

FO—Friðgeir Olgeirsson, 2. stýrimaður

HH—Hálf dán Henrysson, 3. stýrimaður.

Veður: NA-kaldi, dálitill sjór, skýjað“.

Foringjar varðskipsins komu allir fyrir sakadóm og staðfestu, að ofangreind skýrsla skipherra væri rétt í öllum greinum. Enn fremur staðfestu þeir, að útsetningar í sjókorti á dskj. 2 væru réttar og væru samkvæmt mælingum þeirra.

Við yfirheyrslur staðfestu 1. stýrimaður, Sigurjón Hannesson, og 2. stýrimaður, Friðgeir Olgeirsson, sem fóru um borð í Lord Tedder, að þeir teldu útilokað, að togvírar Lords Tedders hefðu slitnað. 1. stýrimaður upplýsti, að samkvæmt mælingum varðskipsmanna hefði hraði togarans verið eftirfarandi á milli mælinga: Á milli 1. og 2. mælingar 3.24 sml, á milli 2. og 3. mælingar 3.5 sml, á milli 3. og 4. mælingar 5.6 sml, á milli 4. og 5. mælingar 4.0 sml, á milli 5. og 6. mælingar 2.0 sml, á milli 6. og 7. mælingar 9.0 sml og á milli 7. og 8. mælingar 10.9 sml.

1. og 2. stýrimaður varðskipsins staðfestu enn fremur fyrir réttinum, að hjól í togblökk togarans ásamt ás hefði verið brotið frá.

Fyrir sakadóminn komu enn fremur þeir 2 hásetar af Óðni, sem fóru með stýrimönnunum um borð í Lord Tedder. Þeir voru spurðir um umbúnað á þilfari togarans og bar mjög saman við skýrslu stýrimannanna.

Það kom enn fremur fram hjá öllum foringjum varðskipsins, að Lord Tedder hefði einum verið veitt eftirför og staðar-ákvarðanir ekki gerðar á önnur skip. Þeir töldu því rugling á milli skipa óhugsandi.

Allir varðskipsmenn staðfestu skýrslur sínar með eiði.

Frásögn ákærða.

Ákærði, David Atkinson, viðurkenndi þegar við fyrstu yfirheyrslu, að hann hefði verið fyrir innan fiskveiðitakmörkin kl. 1848 þann 24. október s.l., einnig að hafa verið fyrir innan kl. 1925 sama dag, og hann bætti því við, að hann hefði verið fyrir innan lengur en það. Hann neitaði hins vegar eindregið að hafa verið að veiðum.

Hann viðurkenndi, að skipið á kortinu á dskj. 2 gæti hafa verið sitt skip, og enn fremur, að mælingar varðskipsmanna gætu verið réttar, en hann gat ekki fullyrt neitt um það, þar eð hann hefði ekki tekið neinar staðarákvarðanir frá því kl. 1100 um morguninn þann 24. 10., er hann var staddur 22 sml SA af Langanesi á 110 faðma dýpi.

Hann kvaðst ekki nota togklukkuna, sem í brúnni er.

Frásögn ákærða af síðustu veiðum sínum í þessari ferð er á þá leið, að hann hafi síðast kastað kl. 0900 um morguninn SA af Langanesi og togað til kl. 1106, en þá hafi hann fest vörpuna í botni. Við það hafi togvírar slitnað og togblökk eyðilagzt. Skipshöfnin hafi síðan neitað að kasta aftur, vegna þess að hættulegt væri að kasta, meðan togblökk væri í því ástandi, sem hún var.

Skipshöfnin hafi síðan unnið við að undirbúa nýja vörpu og við að leita að varahlutum í togblökkina allan þennan dag. Einnig var reynt að flytja ferliða af bakborðssíðu yfir á stjórnbörðssíðu, en það hafi ekki tekizt.

Skipstjórinn kvaðst hafa talið stöðvunarmerki varðskipisins hafa átt við annan togara, sem þarna var. Hann kvaðst ekki hafa gert sér ljóst, að varðskipið var að stöðva hann, fyrr en það renndi upp með togaranum aftur við þvert á bakborða, en skömmu seinna hafi hann verið kallaður upp í VHF-talstöð og sagt að stöðva og hafi hann þá gert það.

Skipstjórinn hefur borið um, að þegar vírarnir slitnuðu, hafi um 250 faðmar af vír verið í sjó. Framvírinn fyrst mjög nærri togblökkinni, en afturvírinn talsvert langt í sjó. Hann kveður bátsmann togarans hafa verið á togvakt, er vírarnir slitnuðu.

Skipstjórinn kvaðst ekki geta skýrt, hvers vegna togvírarnir litu út, eins og þeir hefðu verið höggvnrir, en taldi þá staðhæfingu varðskipsmanna, að meitilför sjáist í fótrúllum beggja gálanna, vera hlægilega og skildi ekki, hvað átt væri við með að halda því fram, að togblökkinn væri fægð, þar sem hún hafi verið brotin.

Skipstjórinn skýrði svo frá, að Lord Tedder hafi haft ýmsan hraða frá kl. 1848 þann 24. 10., þar til varðskipsmenn komu um borð, þá hafi verið haldið í norðlæga stefnu.

Vætti skipverja á Lord Tedder.

Fyrir sakadóm hafa komið allir skipverjar Lords Tedders að undanskildum matsveini og aðstoðarmatsveini. Þeir unnu allir eið að framburðum sínum.

Verður nú rakinn framburður þeirra.

Bátsmaður togarans, John Adams, fæddur 9. 1. 1935, skýrir svo frá, að hann hafi verið við vinnu á þilfari frá kl. 0700 að morgni þess 24. 10. s.l. og fram til kvölds.

Hann skýrði svo frá, að þeir hefðu síðast kastað kl. 0900 um morguninn og togað til kl. 1100, en þá hefðu vírarnir slitnað við það, að varpan festist í botni. Hann kvað framvírinn hafa slitnað fyrst, u. þ. b. 25 faðma í sjó.

Hann kvaðst hafa unnið við það að undirbúa nýja vörpu síðdegis þennan dag. Þeir hafi síðan sett vörpuna niður í netjalest, er þeir luku við hana, vegna þess að þeir hafi ekki haft neina togvira né heldur togblökk.

Vitnið Johan Malcolm Carver, háseti á Lord Tedder, fæddur 24. 5. 1943, kveðst hafa verið við vinnu á þilfari frá kl. 0730 og síðan allan daginn 24. 10. að undanskildu hádegisverðarhléi. Hann segir þá síðast hafa kastað kl. 0900 og togað til kl. 1100, en þá hafi þeir fest vörpuna í botni. Hann kveðst hafa séð framvírinn slitna nærri togblökkinni, en í sjó. Afturvírinn hafi slitnað, þegar togblökkinn bilaði. Hann segist hafa unnið við að undirbúa nýja vörpu síðdegis þennan dag. Hann segir þá fullyrðingu varðskipsmanna, að vírar togarans séu greinilega höggvnr og meitilför sjáist í fótrúllum beggja gálganna, ekki vera rétta.

Ekki er ástæða til að rekja hér frekar vitnisburð skipsmanna togarans nákvæmlega. Hjá öllum þilfarsmönnum kom í grundvallaratriðum fram sama skýrsla og þegar er greint frá í framburði bátsmannsins og Johns Malcolms Carvers háseta. Einnig hafa þeir allir, er spurðir hafa verið, skýrt svo frá, að þeir hefðu neitað að kasta, þar til togblökk hefði verið lagfærð. Rétt er þó að geta þess, að William Alfred Bates, yfirvélstjóri togarans, hefur skýrt svo frá, að eftir að hann kom á vörð kl. 1830, hafi hann fengið ýmis fyrirmæli um hraða með vélsíma. Hann kvað toghraða vera 86 snúninga á mínútu og fulla ferð 121 snúning. Hann kvaðst ekki hafa haft 86 snúninga hraða lengur en annan hraða, frá því að hann kom á vörð og þar til varðskipsmenn komu um borð. Hann skýrir enn fremur svo frá, að rangt sé hermt frá viðtali varðskipsmanna við hann, að hann hafi sagt þá hafa hætt að fiska kl. 1100 eftir hádegi þann 23. 10., hann hafi sagt kl. 1100 fyrir hádegi þann 24. 10.

Arthur William Fowler, 2. vélstjóri togarans, kvaðst hafa verið á verði í vélarrúmi frá kl. 1230 þann 24. 10. og þar til kl. 1830. Hann segir vélina hafa verið á fullum snúningshraða, frá því að

hann kom á vörð og þar til milli kl. 1700 og 1800, en þá hafi verið hringt á hæga ferð og hafi hann þá látið vélina snúast 50—55 snúninga á mínútu. Toghraði sé 82—86 snúningar á mínútu, og kvað hann vélina aldrei hafa snúizt með þeim hraða, meðan hann var á verði þetta síðdegi.

Stýrimaður togarans, Malcolm Meadows, hefur borið, að rangt sé frá skýrt í skýrslu varðskipsmanna, að hann haft sagt, að þeir hafi verið að fiska síðast um miðnætti þann 23. 10. Hann hafi sagt, að þeir hafi verið að fiska síðast um hádegi 24. 10.

Athugun á veiðarfærum Lords Tedders.

Dómkvaddir voru tveir vanir togaramenn, þeir Trausti Magnússon skipstjóri og Sveinn Finnbogason sjómaður, til að skoða togvira Lords Tedders svo og fótrúllur, pollarúllur og togblökk.

Þeir komu báðir fyrir dóm og staðfestu skriflega skoðunargerð sína með eiði.

Í skoðunargerðinni kemur fram, að þeir telja afturvír greinilega höggvinn sundur með meitli, en meitilför séu hins vegar ekki sjáanleg á framvír eða rúllum.

Fyrir dóminum hefur Trausti Magnússon skipstjóri talið, að afturvírin geti hafa slitnað í blökkinni, enda vanti hjól í hana. Hann tekur hins vegar fram, að hann sé ekki kunnugur þessari tegund af blökkum.

Sveinn Finnbogason taldi, að framvírinn hefði slitnað. Hann hélt hins vegar fast við það, að afturvírin hefði verið höggvinn með meitli, og taldi útilokað, að hann hefði slitnað.

Hinir sérfróðu meðdómendur hafa einnig framkvæmt ítarlega skoðun á veiðarfærum um borð í Lord Tedder.

Þeir sannreynðu, að ný varpa, nokkurn veginn fullfrágengin, væri í netjalest skipsins og væri vinna á henni vel og fagmannlega af hendi leyst. Þeir skoðuðu einnig togblökkina og sannreynðu, að rúlla í henni ásamt öxli er farin og hljóti það að hafa brotnað frá. Vörpuhlarar eru á þílfari, óuppbundnir, og lítur út fyrir, að unnið hafi verið við þá nýlega vegna úrskurðar og garnenda á þílfari. Á fótrúllum gálganna og síðurúllum eru för eftir skarpa hluti, en ekki hægt að fullyrða, eftir hvað þau séu.

Málsástæður

Við munnlegan flutning máls þessa hefur sækjandi málsins bent á 6 atriði, sem hann telur ein út af fyrir sig, og þó sérstaklega öll saman, veita fulla sönnun fyrir því, að ákærði hafi verið

að ólöglegum veiðum innan fiskveiðilandhelgi Íslands, er varðskipið Óðinn varð vart við hann kl. 1848,5 þann 24. október s.l.

Verða þessi atriði nú rakin hér hvert fyrir sig:

1. Sækjandi telur hraða togarans milli 1. og 6. mælingar varðskipsmanna, þ. e. frá kl. 1848,5 til kl. 1925, hafa verið eðlilegan toghraða, en síðan hafi hraðinn aukizt við það, að höggvið var á togvírana.

2. Foringjar Óðins fundu nýhöggvna víra um borð í togaranum, og hann var vörpulaus.

3. Foringjar Óðins sáu ný meitilför á fótrúllum gálganna og síðupollum, einnig hafi þeir séð, að þessir hlutir ásamt togblökk og stjórnborðssíðu voru nýfægðir.

4. Togklukka í brú togarans hafi verið stillt á 1637 og sé saga skipstjórans um, að hann noti ekki klukkuna, með mestu ólíkindum miðað við það.

5. Sækjandi hefur talið, að flótti ákærða þrátt fyrir stöðvunarmerki og aðvörunarskot bendi eindregið til þess, að skipstjórinn hafi vitað sig sekan.

6. Sækjandi hefur talið, að frásögn skipstjórans og skipshafnar um vinnu á þilfari allan daginn 24. 10. sé nánast fjarstæðukennd. Einkum vegna þess, að vinnubrögð á hinni nýju vörpu, sem fannst í netjalest skipsins, bendi mjög til þess, að hún hafi komið fullunnin úr landi, svo og vegna þess, að skipið hafi ekki haft neina togblökk.

Sækjandi hefur einnig bent á, að ekki verði mikið tillit tekið til vættis skipshafnar togarans, hún sé trú sínum skipstjóra og beri því honum í hag.

Verjandi ákærða hefur í munnlegum málflutningi lagt m. a. áherzlu á, að varðskipsmenn hafi aldrei séð vörpu togarans í sjó og þeir hafi aldrei séð höggvið á togvírana.

Hraði togarans hafi einnig verið mjög misjafn og komi það heim við frásögn skipstjórans og 1. vélstjóra.

Ýmislegt bendir einnig til þess, að afturvírinn hafi ekki verið höggvinn, heldur farið í sundur með snöggu og miklu átaki, sjáist það m. a. af hlykk á vírnum í sárinu.

Verjandinn hefur svo loks bent á það, að engin sönnun sé fyrir því, að skipstjórinn hafi verið á flótta undan varðskipinu, sem m. a. sjáist af því, að Óðinn hafi siglt mjög nálægt öðru skipi í eftirförinni, og skipstjórinn geti því vel hafa talið stöðvunarmerkin hafa átt við það.

Niðurstaða.

Það er óhnekkjanlega komið fram í máli þessu, að varðskipsmenn hafi hafið eftirför að togaranum Lord Tedder innan íslenzkrar fiskveiðilandhelgi og haldið henni áfram óslitið. Taka togarans er því fyllilega lögmæt.

Þá kemur til athugunar, hvort tekizt hafi að sanna, að ákærði hafi verið að veiðum innan fiskveiðilandhelgi Íslands, er Óðinn kom að honum þann 24. október s.l. Margt er það í rannsókninni, sem bendir til, að svo hafi verið. Togarinn er á hraða, sem er mjög nálægt því að vera toghraði. Hann sést snúa til hægri kl. 1922, sem gæti bent til þess, að skipshöfn hafi verið að undirbúa að höggva á vírana. Hann setur á fulla ferð og slekkur öll vinnuljós kl. 1922 og heldur síðan undan varðskipinu, unz skotið hefur verið að honum 6 lausum aðvörunarskotum, og stöðvar eigi fyrr en varðskipið er komið upp að hlið hans. Loks er svo sú staðreynd, að varðskipsmenn telji togvírana greinilega höggvna, og ýmis önnur ummerki benda til þess, að skipið hafi, rétt áður en þeir komu um borð, verið að veiðum. Annar skoðunarmaður veiðarfæra er svo einnig sammála varðskipsmönnum um það, að afturvírin sé greinilega höggvinn.

Á hinn bóginn verður einnig á það að líta, að varðskipsmenn sáu aldrei vörpu togarans í sjó né heldur sáu þeir höggvið á togvíra skipsins.

Þá er það og skoðun dómsins, að framvír togarans sé slitinn, og að möguleiki sé sérstaklega með tilliti til hlykksins á afturvírnum við sárið, að hann sé ekki höggvinn af mannavöldum.

Þó að dóminum þyki það líklegt, að ákærði hafi verið að ólöglegum veiðum umrætt sinn, þykir þó ekki vera komin fyrir því alveg fullnægjandi sönnun, að ákærði hafi þriðjudaginn 24. október verið að ólöglegum veiðum.

Ber því að sýkna ákærða af ákæru um brot á þeim ákvæðum fiskveiðilöggjafarinnar, sem rakin eru í aðalkröfu ákæruvaldsins.

Varakrafa ákæruvalds.

Ákærði hefur skýrt svo frá fyrir dómi, að hann hafi á stundum verið innan fiskveiðitakmarkanna á siglingu sinni frá staðnum 22 sml SA af Langanesi, þar sem hann var staddur morgunn þess 24. október s.l. og þar til varðskipið Óðinn kom að honum að kvöldi sama dags. Þá hefur hann enn fremur skýrt svo frá, að áhöfn togarans hafi að hádegisverðarhléi undanskildu verið að vinnu að veiðarfærum allan þennan dag á þilfari togarans. Þetta

hafi einnig allir þilfarsmenn togarans borið. Af því, sem nú er greint, verður að telja sannað, að ákærði hafi gerzt brotlegur við þau lagaákvæði, sem talin eru í varakröfu ákæru.

Samkvæmt því hefur hann gerzt sekur um brot á 2. gr. laga nr. 62 frá 1967 og 4. gr. reglugerðar nr. 3 frá 1961. Varðar þetta hann refsingu samkvæmt 2. mgr. 4. gr. laga nr. 62 frá 1967 og 7. gr. reglugerðar nr. 3 frá 1961.

Refsing ákærða þykir með hliðsjón af stærð togarans Lords Tedders, H 154, sem er 722.36 brúttórúmllestir, og með hliðsjón af núverandi gullgengi íslenzkrar krónu hæfilega ákveðin kr. 70.000.00 í sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi 2 mánaða varðhald í stað sektarinnar, ef hún greiðist eigi innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákærði greiði allan kostnað sakarinnar, þar með talin sak-sóknarlaun í ríkissjóð, kr. 20.000.00ð og málflutning verjanda síns, kr. 20.000.00.

Dómsorð:

Ákærði, David Atkinson, greiði kr. 70.000.00 í sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi 2 mánaða varðhald í stað sektarinnar, verði hún eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákærði greiði allan kostnað sakarinnar, þar með talin sak-sóknarlaun í ríkissjóð, kr. 20.000.00, og málflutningslaun verjanda síns, Benedikts Blöndals hæstaréttarlögmanns, kr. 20.000.00.

Dómi þessum ber að fullnægja með aðför að lögum.
