

Mánudaginn 16. apríl 1973.

Nr. 74/1972: **Ákærvaldið**

(Valdimar Stefánsson saksóknari ríkisins)

gegn

Agnari Smára Einarssyni

(Jón Hjaltason hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Sýknað af ákæru um fiskveiðabrot.

Dómur Hæstaréttar:

Hinn áfrýjaða dóm hafa kveðið upp Jón Hauksson, fulltrúi bæjarfógetans í Vestmannaeyjum, og skipstjórnarnir Angantýr Elíasson og Páll Þorbjörnsson.

Eftir uppsögu héraðsdóms hefur Geir Garðarsson, sem var flugstjóri á flugvélinni TF ISH hinn 1. marz 1972, gefið skýrslu fyrir dómi. Hefur hann staðfest, að skýrsla Helga Hallvarðssonar skipherra frá 2. marz 1972 sé rétt um stefnu flugvélarinnar, flughraða hennar og hæð og hafi hann fylgt sjálfstætt með þessum atriðum. Þá kveðst Geir hafa gert starfsmönnum Landhelgisgæzlunnar viðvart, „er flugvélin var yfir ströndinni á leið til bátsins og þegar flugvélin var yfir bátnum sjálfum og síðar, er flugvélin var að nýju yfir bátnum, og þegar hún kom yfir ströndina aftur“. Hins vegar hafi hann hvorki unnið að því að reikna út staðarákvörðun bátsins né marka þá staðarákvörðun á sjóuppdrátt. Hann hafi ekki tekið þátt í mælingu þeirri, er fram fór síðdegis 1. marz 1972, þegar flugvélin flaug yfir þríhyrningsmælipunktana við Salthöfða og Ingólfshöfðavita. Þá hefur Geir lýst því yfir, að hann geti ekki „með nokkurri nákvæmni ákveðið þann punkt strandarinnar, er flogið var yfir við mælingu bátsins.“

Jónas Sigurðsson, skólastjóri Stýrimannaskólans í Reykjavík, hefur markað á sjóuppdrátt staðarákvarðanir starfsmanna Landhelgisgæzlunnar í umrætt sinn. Í greinargerð skólastjórans, sem dagsett er 25. júlí 1972, segir svo:

„Samkvæmt framburði skipherrans var ekki flogið frá fast-

ákveðnum punkti á ströndinni, og er því ekki hægt að setja út ákveðna staði bátsins, þó að gefin sé stefna vélarinnar, flughraði og tími. Hinsvegar telur hann, að flogið hafi verið frá ströndinni vestan við Hjörleifshöfða, en austan við Miðkvísl. Eg hef því valið að setja stefnu og vegalengd flugvélarinnar miðað við flugtíma frá tveim punktum, öðrum rétt vestan við Hjörleifshöfða og hinum rétt austan við Miðkvísl.

Miðað við punkt rétt vestan við Hjörleifshöfða mælast staðir bátsins samkvæmt tímamælingu flugvélarinnar sem hér segir:

- A = staður kl. 1447 h. $\frac{1}{3}$ '72 um 1,85 sml. frá landi, eða um 1,15 sml. innan fiskveiðimarkanna fyrir togveiðar.
- B = staður kl. 1450 um 1,95 sml. frá landi, eða um 1,05 sml. innan fiskveiðimarkanna.
- C = staður kl. 1453 um 2,2 sml. frá landi, eða um 0,8 sml. innan fiskveiðimarkanna.
- D = staður kl. 1459 um 2,6 sml. frá landi, eða um 0,4 sml. innan fiskveiðimarkanna.

Miðað við punkt rétt austan við Miðkvísl mælast tilsvareandi staðir bátsins sem hér segir:

- A₁ = staður bátsins kl. 1447 um 1,2 sml. innan fiskveiðimarkanna.
- B₁ = staður bátsins kl. 1450 um 1,1 sml. innan fiskveiðimarkanna.
- C₁ = staður bátsins kl. 1453 um 0,9 sml. innan fiskveiðimarkanna.
- D₁ = staður bátsins kl. 1459 um 0,5 sml. innan fiskveiðimarkanna.

Eins og fyrr segir, er hér ekki um staðarákvörðun á bátinum að ræða, þar sem ekki er ljóst, við hvaða punkt á ströndinni er miðað. Þá kemur ekki fram, hvort miðað hafi verið við sama punkt við allar mælingarnar. Í útsetningu á dskj. 3 er þó gert ráð fyrir sama punkti og að stefna bátsins hafi verið 180° mv. Fjarlægðirnar, sem flugvélin mælir, eru ekki stytztu fjarlægðir frá landi, þar sem stefnan liggur ekki beint út frá ströndinni, heldur eru þær nokkru lengri. Flugvegalengd kl. 1447 er 2,06 sml., kl. 1450 2,2 sml., kl. 1453 2,47 sml. og kl.

1459 2,85 sml. Við hvaða punkt strandarinnar sem miðað er, ættu því stytzt fjarlægðir í land að liggja innan þessara marka.

Eins og fram kemur í skýrslu skipherrans, var gerð athugun á nákvæmni fjarlægðarmælinganna með þessari aðferð með því að fljúga milli þríhyrningspunktsins á Salthöfða og Ingólfshöfðavita og aftur til baka. Með meðaltímanum 2m04s og flughraðanum 130 sml. á klst. fæst vegalengd 4,5 sml. milli staðanna, sem er sama vegalengd og mælist í korti. Álita verður þó, að gera ætti fleiri fjarlægðarathuganir til þess að sannreyna betur þessa aðferð til fjarlægðarákvarðana.

Samkvæmt skýrslu skipherrans var vindur mv. vestan við mælingar á bátnum eða þvert á stefnu flugvélarinnar. Ættu því áhrif vindsins á hraða flugvélarinnar að hafa verið lítil.

Skömmu áður en flugvélin kom að bátnum, kveðst skipstjórinn hafa haft miðið Arnardrangur ber aðeins austan við Hjörleifshöfða, og var hann þá á 54 fm. dýpi, sem samsvarar 99 metrum. Eg hef dregið þetta mið í sjókortið og markað stað, þar sem það sker 100 m. jafndýpislinuna, staður X um 3,1 sml. frá landi, eða um 0,1 sml. utan fiskveiðimarkanna“.

Hinn 19. desember 1972 kvað Hæstiréttur upp þann úrskurð, að dómkveðja skyldi þrjá sérkunnáttumenn til að láta í té álitserð um öryggi mælingaraðferðar þeirrar, sem beitt var við staðarákvörðun skips ákærða 1. marz 1972. Hinn 8. janúar 1973 dómkvaddi sakadómur Reykjavíkur þá Benedikt Alfonsson stýrimannaskólakennara, Zóphónías Pálsson mælingaverkfræðing og Þorstein Gíslason stýrimannaskólakennara til að láta í té álitserð þessa. Í niðurstöðu álitserðar sinnar segja hinir dómkvöddu menn, „að ekki sé hægt að líta þannig á, að flug milli strandar og báts, þó endurtekið sé og flugtíminn mældur á skeiðklukku, geti talizt það örugg mælingaraðferð, að henni sé treystandi til þess að skera á óyggjandi hátt úr um það, hve langt báturinn var frá ströndinni í umrætt skipti“. Fyrir dómi hafa hinir dómkvöddu menn lýst því, að ekki sé unnt að staðhæfa, að báturinn hafi í umrætt sinn verið innan þriggja mílna markanna.

Matsmenn hafa ekki kannað öryggi mælingaraðferðar þeirr-

ar, er beitt var um staðarákvörðun á báti ákærða hinn 1. marz 1972, með því að sannreyna hana í flugvél þeirri, sem notuð var við landhelgisgæzlu í umrætt skipti, við aðstæður sem svipaðastar þeim, er um var að ræða, þegar mælingar voru gerðar út af meintu fiskveiðabroti ákærða. Þá var ekki leitað gagna um nákvæmni hraðamælis og áttavita flugvélar.

Af hálfu ákæruvalds hefur framangreindri álitsgerð ekki verið hnekk.

Þegar gögn máls eru virt í heild sinni, þykja ákvarðanir þær um staðsetningu á báti ákærða 1. marz 1972 eigi svo tryggilegar, að óyggjandi sé, að bátur ákærða hafi verið að veiðum innan fiskveiðimarkanna á þeim tíma, er ákæra lýtur að. Ber samkvæmt því að sýkna ákærða af kröfum ákæruvalds í máli þessu.

Eftir þessum úrslitum ber að leggja allan kostnað sakarinnar bæði í héraði og fyrir Hæstarétti á ríkissjóð, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda í héraði og fyrir Hæstarétti, sem ákveðast samtals kr. 30.000.00.

Það er athugavert, að starfsmenn Landhelgisgæzlunnar reyndu ekki að gera bátsverjum aðvart, þegar framangreindar mælingar til staðarákvarðana höfðu verið gerðar.

D ó m s o r ð :

Ákærði, Agnar Smári Einarsson, á að vera sýkn af kröfum ákæruvaldsins í máli þessu.

Allur sakarkostnaður greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða í héraði og fyrir Hæstarétti, Jóns Hjaltasonar hæstaréttarlögmanns, kr. 30.000.00.

Dómur sakadóms Vestmannaeyja 7. marz 1972.

Mál þetta, sem dómtekið var í dag, er höfðað af ákæruvaldsins hálfu með ákæru, útgefinni 6. þ. m., gegn Agnari Smára Einarssyni, Brekastíg 32, Vestmannaeyjum, fæddum 5. janúar 1942 í Reykjavík, skipstjóra á vélbátnum Sjöstjörnunni, VE 92, „fyrir að hafa gerzt sekur um fiskveiðibrot samkvæmt 1. mgr. 1. gr. laga nr. 62/1967 um bann gegn veiðum með botnvörpu og flotvörpu, sbr. 2. gr. D 2, sbr. D 1 laga nr. 21/1969 um breyting á þeim lögum,

sbr. 1. mgr. 1. gr. reglugerðar nr. 3/1961 um fiskveiðilandhelgi Íslands, með því að hafa verið á botnvörpuveiðum á nefndum báti síðdegis miðvikudaginn 1. marz 1972 út af Hjörleifshöfða á svæði innan fiskveiðilandhelgi Íslands, eins og hún er ákveðin í 1. gr. áðurgreindrar reglugerðar nr. 3/1961, þar sem botnvörpuveiðar eru með öllu bannaðar, sbr. einkum 2. gr. D 2 nefndra laga nr. 21/1969, sbr. þau lög að öðru leyti og reglugerðir um fiskveiðilandhelgi Íslands nr. 3/1961, 87/1958, 4/1961 og 29/1964 og auglýsingu nr. 4/1971.

Ákærast því nefndur Agnar Smári til að sæta refsingu samkvæmt 1. mgr. 4. gr., nú 5. gr., og 6. gr., nú 7. gr., sbr. 7. gr., nú 8. gr., laga nr. 62/1967, til sviptingar skipstjórnarréttinda samkvæmt 3. mgr. 6. gr. nefndra laga nr. 21/1969, nú 2. mgr. 7. gr. laga nr. 62/1967, auk upptöku afla og veiðarfæra nefnds báts og til greiðslu sakarkostnaðar.“

Ákærði Agnar Smári Einarsson hefur sætt kærnum og refsingum sem hér segir:

- 1956 7/6 í Suður Múlasýslu: Sátt, 300 kr. sekt fyrir brot á 21. gr., sbr. 44. gr. laga nr. 58/1954.
- 1960 5/9 í Keflavík: Sátt, 300 kr. sekt fyrir ölvun.
- 1960 10/2 í Reykjavík: Sátt, 600 kr. sekt fyrir brot á 50. og 48. gr., sbr. 17. gr. umferðarlaga.
- 1961 26/10 í Reykjavík: Dómur 10 daga varðhald og svipting öku-
leyfis í 1 ár fyrir brot gegn umferðarlögum og áfengis-
lögum.
- 1962 22/2 á Akranesi: Sátt, 250 kr. sekt fyrir ölvun.
- 1962 19/3 í Reykjavík: Sátt, 200 kr. sekt fyrir ölvun.
- 1963 8/1 í Reykjavík: 150 kr. sekt fyrir ölvun.
- 1965 15/6 í Reykjavík: Dómur 45 daga varðhald, sviptur öku-
leyfi ævilangt, fyrir brot á áfengislögum og umferðar-
lögum og 259. gr., sbr. 20. gr. hegningarlaga.
- 1967 25/10 í Reykjavík: Dómur 25.000 kr. sekt fyrir brot á 1.
gr. laga nr. 5/1920, sbr. lög nr. 6/1959. Upptaka veið-
arfæra m/b Kaps, RE 211.
- 1968 30/11 í Vestmannaeyjum: Dómur: 2ja mánaða varðhald,
60.000 kr. sekt fyrir brot á 4. gr., 6. gr., sbr. 7. gr.
laga nr. 62/1967. Afli og veiðarfæri m/b Álseyjar,
RE 36, gerð upptæk.
- 1968 í Reykjavík: Hinn 30. nóvember 1968 veitti forseti
Íslands uppgjöf saka, að því er varðar dómuna frá
25. október 1967 og 30. nóvember 1968.

- 1969 26/9 í Reykjavík: Veitt ökuleyfi á ný.
 1970 20/10 í Vestmannaeyjum: Dómur: 60.000 kr. sekt fyrir brot á 1. mgr. 1. gr. laga nr. 62/1967, sbr. 1. mgr. 1. gr. reglugerðar nr. 3/1961 o. fl. Afli og veiðarfæri m/b Viðeyjar, RE 12, gerð upptæk.
 1971 1/5 í Reykjavík: Dómur: 2ja mánaða varðhald og 60.000 kr. sekt fyrir brot á lögum nr. 62/1967 — fiskveiðibrot —. Afli og veiðarfæri gerð upptæk.

Í skýrslu Landhelgisgæzlu Íslands, dags. 2. þ. m., segir svo:
 „Miðvikudaginn 1. marz 1972 stóð gæzluvélin TF ISH vélbátinn Sjöstjörnuna VE-92 að meintum ólöglegum togveiðum undan Kötlutanga.

Nánari atvik voru sem hér segir:

Kl. 1447 var flogið frá ströndinni í stefnu á bát, sem hafði stefnu frá landi. Flugstefna að bátnum frá landi var mv 180°, flughraði 130 sml./klst., flughæð 400 fet. Flugtími 57 sek.

Gefur það stað bátsins um 1,9 sml. frá landi.

Nú var flogið niður að bátnum, og sást þá númer hans, sem var VE-92, og að báturinn togaði með skuttogvírurum í sjó.

Kl. 1450 var flogin sama leið til baka yfir bátinn að ströndinni. Flughraði 130 sml./klst, flughæð 400 fet, flugtími 61 sek.

Gefur það stað bátsins um 2,0 sml. frá landi.

Kl. 1453 var flogið sömu leið til baka frá landi yfir bátinn. Flughraði 130 sml./klst, flughæð 300 fet, flugtími 68,5 sek.

Gefur það stað bátsins um 2,3 sml. frá landi.

Nú var flogið niður að bátnum til að kanna nánar númer og togvíra.

Kl. 1459 var flogið sömu leið til baka yfir bátinn að landi. Flughraði 130 sml./klst, flughæð 300 fet. Flugtími 79 sek.

Gefur það stað bátsins um 2,5 sml. frá landi.

Ekki var haft radiosamband við bátinn, en atvikið tilkynnt til Landhelgisgæzlunnar, sem þegar gerði bæjarfógetanum í Vestmannaeyjum viðvart.

Gæzluflogvélin hélt nú til frekari gæzlastarfa.

Kl. 1625 flaug vélin milli príhyrningamælipunkts á Salthöfða og Ingólfshöfðavita. Flugtími 2 m 15,5 s.

Kl. 1629 flaug vélin sömu leið til baka. Flugtími 1 m 52 s.

Gefa þessi flug meðaltímann 2 m 04 s. Sá flugtími með flughraða 130 sml./klst. gefa sömu vegalengd og mælist milli staðanna, þ. e. 4,5 sml.

Við mælingar á VE-92 var vindur mv. vestan og vindhraði um 20 hnútar. Skýjað, dálítill sjór.

Mælingar voru gerðar af skipherra og stýrimanni á tveim skeiðklukkum, sem alltaf bar saman.

Flugmaður las af stefnu, hæð og hraða.

Meðfylgjandi er úrklippa úr sjókorti nr. 30, þar sem markaðir eru staðir bátsins kl. 1447 og kl. 1459.“

Helgi Hallvarðsson skipherra, Melgerði 28, Kópavogi, mætti fyrir sakadómi Vestmannaeyja í máli þessu og vann eið að framburði sínum.

Vitnið staðfesti skýrslu sína og kvað hana gerða eftir beztu vitund. Vitnið sá togvira í sjó frá m/b Sjöstjörnunni, og var greinilegt, að báturinn var að toga. Aðspurt um þann punkt á sjókorti Landhelgisgæzlunnar, sem markaður er sem upphafsstaður flugsins að bátnum, skýrði vitnið frá því, að punktur þessi hafi ekki verið fastákveðinn og geti báturinn því hafa verið nokkru vestar en markað er á sjókortið. Ekki var tekið mið á land, en fyrst, þegar flogið var að bátnum, var miðið Reynisfjall og norðurendi Dyrhólaeyjar u. þ. b. lokað. Þá tók vitnið fram, að báturinn gæti vart hafa verið austar en markað er á sjókortið, þar eð flogið var frítt við Hjörleifshöfða á leiðinni að bátnum.

Þegar flogið var að bátnum, var tekið mið af ströndinni, og sást hún vel úr flugvélinni, en nokkurt brim var við ströndina, en skyggni allsæmilegt. Vitnið upplýsti, að við aðflug að bátnum hafi ætíð verið miðað við fjöruborð. Þá tók vitnið fram, að vegna vestanáttar hafi ætíð orðið nokkur sveigur á fugvélinni í aðfluginu og sé það bátnum í hag við hinar framkvæmdu mælingar.

Vitnið Ólafur Valur Sigurðsson stýrimaður, Skólabraut 39, Sel-tjarnarnesi, mætti fyrir sakadómi Vestmannaeyja og vann eið að framburði sínum. Staðfesti vitnið skýrslu skipherra og kvað hana rétta. Vitnið var við tímamælingar og skrásetti og bar klukkurnar alltaf saman. Vitnið sá númer bátsins, og þá sá það greinilega, að vírar voru í sjó.

Vitnið annaðist útsetningar á sjókort og taldi útsetningarnar réttar.

Þórhallur Karlsson flugmaður, Ásbraut 5, Kópavogi, mætti fyrir sakadómi Vestmannaeyja og vann eið að framburði sínum. Vitnið skýrði frá því, að umrædd ferð hafi verið farin í leiguflugvél frá Flugfélagi Íslands, en vélinni flaug Geir Garðarsson flugstjóri, en vitnið sat í aðstoðarflugmannssæti og sá um álestur og mæl-

ingar með flugmanni. Önnuðust þeir báðir talningu og lestur á stefnu, hæð og hraða.

Vitnið staðfesti skýrslu skipherra og taldi hana rétta. Vitnið annaðist mælingar milli þríhyrningamælipunkta, og mismun á tímanum á því flugi sagði vitnið, að hafi stafað af vindinum, sem var um 20-25 hnútar eftir flugpokanum á Fagurhólsmýri, sem vitnið flaug yfir skömmu síðar.

Vitnið tók fram í sambandi við mælingar kl. 1453, að þá hafi verið tekinn aðeins sveigur að bátnum, þannig að þá hefði báturinn getað verið aðeins nær landi en þar kemur fram.

Vitnið sá númer bátsins, VE 92, og að togvírar voru í sjó.

Ákærði, Agnar Smári Einarsson, kom fyrir sakadóm í máli þessu. Ákærði kvaðst hafa verið að togveiðum á m/b Sjöstjörnu, VE 92, þann 1. marz s.l. Um kl. 1500 flaug flugvél yfir bátinn, og var þá liðinn um klukkutími, síðan kastað var.

Ákærði segist hafa kastað u. þ. b. á miðri vikinni á ca. 46—48 faðma dýpi út af Reynisfjalli, og var síðan togað í austlæga stefnu. Ekki gat hann alveg sagt til um fjarlægð frá landi, en radar bátsins var bilaður. Ákærði kvaðst þekkja vel dýpi og aðstæður á þessum slóðum og hafi hann örugglega kastað fyrir utan landhelgislínu og síðan togað á um 45-50 faðma dýpi.

Ákærði skýrir frá því, að skömmu áður en flugvélin kom að honum, hafi hann haft miðið Arnardrangur ber aðeins austan við Hjörleifshöfða, og var hann þar á 54 faðma dýpi. Beygði hann síðan út og kom fljótlega á um 60 faðma dýpi, og í þann mund kom flugvél yfir. Hringsólaði hún yfir bátnum og síðan flaug hún til lands og flaug síðan að bátnum aftur, og kveðst ákærði þá hafa verið kominn á um 70 faðma dýpi.

Flugvélin, sem hér um ræðir, var Douglas flugvél frá Flugfélagi Íslands og ekki auðkennd sérstaklega. Ákærði hafði talstöð sína opna, en ekki var haft samband við hann.

Ákærði skýrði frá, að enginn af áhöfn bátsins hafi verið uppi, er flugvélin kom að, en hann hafi kallað áhöfnina upp, og kom hún um það leyti, er flugvélin var að fara.

Ákærði skýrir svo frá, að þegar þetta atvik var, hafi verið slæmt skyggni, rigning, eða a. m. k. skúrir, og mikið brim. Vindhraði var um 5-6 vindstig.

Ákærði upplýsti, að eftir að flugvélin var farin, hafi hann haldið áfram veiðum og hélt ekki til lands fyrr en næsta morgunn. Ákærði álitur, að um helmingur þess afla, sem hann kom með, hafi fengizt, eftir að flugvélin var farin. Ákærði hafði sam-

band við Vestmannaeyjaradio tvisvar þann 1. marz, en ekki var minnzt á, að hann kæmi til lands. Skýrði ákærði svo frá, að það fyrsta, sem hann heyrði um, að hann hefði verið grunaður um veiðar í landhelgi, hafi verið í útvarpinu sama daginn og hann kom til lands.

Í sambandi við skýrslu Landhelgisgæzlunnar og meðfylgjandi sjókort sagði ákærði, að hann hafi verið á meira dýpi en þar greinir, og þá sagði hann bátinn staðsettan of austarlega. Þá kvað hann, að erfiðleikum hafi verið bundið að sjá ströndina í því brimróti, sem þarna var. Þá sagði ákærði, að miðað við það dýpi og það mið, sem hann hafði, hafi hann verið alveg um landhelgislínu.

Ákærði upplýsti, að toghraði bátsins sé um $3\frac{1}{2}$ míla á klst.

Ákærði lagði fram ljósrit af sjókortu, er hann hafði meðferðis í umræddri veiðiferð. Merkti hann í réttinum þá staði inn á kortið, er hann taldi sig hafa verið á, er flugvélin flaug yfir hann.

Ákærði kvaðst hafa togað í SV til VSV fyrst, eftir að flugvélin hafði komið að honum og þar til hún fór, og geti því stefnan milli merktu punktana á sjókortu Landhelgisgæzlunnar ekki verið rétt.

Freymundur Fannberg Jóhannsson, Bakkastíg 27, Vestmannaeyjum, stýrimaður á m/b Sjöstjörnunni, kom fyrir sakadóm í máli þessu.

Vitnið skýrði frá því, að um kl. 1400 þann 1. marz s.l. hafi verið kastað á víkinni á um 42 faðma dýpi að því er vitnið álítur. Ekki vissi vitnið, hversu langt var þá í land, enda slæmt skyggni. Þá tók vitnið fram, að radar bátsins hafi verið bilaður.

Togað var í SSA, en vitnið fór fljótlega niður í lúkar, og um klukkutíma síðar kom 1. vélstjóri og tjáði vitninu, að flugvél væri yfir bátnum. Vitnið fór þá upp, og sá þá vitnið Hjörleifshöfða og sá, að Arnardrangur var ekki genginn undir Höfðann, og gat vitnið ekki betur séð en drangurinn væri alveg frír við Höfðann. Ekki vissi vitnið, hversu langt báturinn var þá frá landi, en skipstjórinn sagði, að þeir væru á 54 faðma dýpi.

Vitnið skýrði frá því, að þegar þetta var, hafi verið suðvestan brim og veður hæð um 6 vindstig og mjög slæmt skyggni. Vitnið sá, að flugvélin kastaðist undan vindinum og var ókyrr í loftinu.

Vitnið upplýsti, að þetta hafi verið annað hal bátsins og að eftir þetta hafi verið tekið eitt hal og hafi verið í því ca. 900 kg. af aðgerðum fiski.

Martin Sigurður Kruse vélstjóri, Kirkjubæjarbraut 19, Vestmannaeyjum, mætti fyrir sakadómi Vestmannaeyja.

Vitnið skýrði frá því, að það hefði verið niðri í vélarrúmi, er skipstjórinn kallaði til þess og bað það að ræsa áhöfnina, og gerði vitnið það. Ekki vissi vitnið, hvar báturinn var þá né hvar kastað var, enda þekkir vitnið ekki til miða.

Vitnið Brynjólfur Jónatansson rafvirkjameistari, Hólagötu 39, Vestmannaeyjum, kom fyrir sakadóm í máli þessu.

Vitnið staðfesti, að radar bátsins hefði verið óvirkur, er lagt var upp í umrædda veiðiferð, og var gert við bilun þessa þann 4. þ. m.

Samkvæmt eiðfestum framburði yfirmanna flugvélarinnar voru gerðar fjórar mælingar yfir fjarlægð m/b Sjöstjörnunnar, VE 92, á tímabilinu frá kl. 1447 til kl. 1459 þann 1. marz s.l., og sýndu þær bátinn frá 1.9 sml fjarlægð frá landi til 2.5 sml fjarlægðar. Sáust togvírar bátsins í sjó, og hefur ákærði viðurkennt að hafa verið að togveiðum í ofangreint skipti. Hins vegar telur hann sig hafa verið í meiri fjarlægð frá landi og nokkru vestar en útsetning Landhelgisgæzlunnar gefur til kynna. Er þessi framburður ákærða að nokkru studdur framburði Freymundar Fannbergs stýrimanns, en þó ber framburði þeirra ekki í öllu saman. Ekki er framburður ákærða studdur neinum mælingum og ekki heldur nægilegum rökum, og getur hann ekki staðsett sig með nákvæmni utan landhelgislínu. Eru því mælingar Landhelgisgæzlunnar óhraktar, og þykir bera að leggja þær til grundvallar í máli þessu.

Með hliðsjón af þessu og að öðru leyti með skírskotun til þess, sem hér hefur verið rakið, þykir fullsannað, að ákærði hafi gerzt sekur um fullframið fiskveiðibrot og unnið til refsingar samkvæmt þeim lagaboðum, er í ákæru greinir.

M/b Sjöstjarnan, VE 92, er 53.09 brúttórúmllestir að stærð.

Samkvæmt síðustu opinberu skýrslu um gullgengi jafngilda 100 gullkrónur 3.992.93 seðlacrónum.

Samkvæmt matsgerð dómkvaddra matsmanna, dags. 2. marz s.l., voru afli og veiðarfæri Sjöstjörnunnar metin þannig:

Veiðarfæri	kr. 48.350.00
Fiskafli	— 23.518.50

Samtals kr. 71.868.50

Með skírskotun til þess, sem hér hefur verið rakið, og með hliðsjón af málavöxtum þykir refsing ákærða hæfilega ákveðin 2ja mánaða varðhald og 80.000.00 króna sekt til Landhelgisgissjóðs Íslands, og komi 40 daga varðhald í stað sektar, verði hún ekki greidd innan 4 vikna frá lögbirtingu dóms þessa. Fram hefur komið, að radar m/b Sjöstjörnunnar var bilaður í veiðiferð þessari. Þá hefur komið fram, að skyggni var fremur lélegt á þessum slóðum, og má rekja brot ákærða að nokkru til vangæzlu. Þykir því, að svo komnu máli, eigi rétt að svipta ákærða skipstjórnarréttindum samkvæmt heimildarákvæðum 2. mgr. 7. gr. laga nr. 62/1967.

Gæzluflugvél Landhelgisgæzlunnar gerði ákærða ekki viðvart, þegar staðarákvarðanir höfðu verið gerðar, og ekki fékk hann tilkynningu um að halda til lands, en hélt áfram veiðum, eftir að hann hafði verið staðinn að brotinu. Upplýst er, að ákærði fékk nokkurn afla eftir þetta, en ekki hefur reynzt unnt að sannreyna, hversu mikill sá afli hefur verið. Þykir því ekki unnt að gera afla bátsins eða hluta hans í þessari veiðiferð upptækan, og ber að sýkna ákærða af þeirri kröfu ákæruvaldsins.

Hins vegar ber ákærða að þola upptöku veiðarfæra um borð í Sjöstjörnunni, VE 92, að verðmæti kr. 48.350.00, og skal andvirðið renna í Landhelgisgissjóð Íslands. Þá greiði ákærði allan sakarkostnað vegna máls þessa, þar með talin laun skipaðs verjanda síns, Jóns Hjaltasonar hæstaréttarlögmanns, kr. 6.000.00.

Dómsorð:

Ákærði, Agnar Smári Einarsson, sæti varðhaldi í tvo mánuði. Ákærði greiði kr. 80.000.00 í sekt til Landhelgisgissjóðs Íslands, og komi 40 daga varðhald í stað sektar, verði hún ekki greidd innan 4 vikna frá lögbirtingu dóms þessa.

Veiðarfæri að verðmæti kr. 48.350.00 um borð í Sjöstjörnunni, VE 92, eru gerð upptæk, og rennur andvirðið í Landhelgisgissjóð Íslands.

Ákærði greiði allan sakarkostnað vegna máls þessa, þar með talin málsvarnarlaun til skipaðs verjanda síns, Jóns Hjaltasonar hæstaréttarlögmanns, kr. 6.000.00.

Dómi þessum ber að fullnægja með aðför að lögum.