ekki á annan hátt fyrir tjón það, sem þeir hafa orðið fyrir.

Ákærði Guðbergur Ingvar Guðmundsson greiði 2500.00 kr. í málsvarnarlaun til skipaðs verjanda síns, Egils Sigurgeirssonar hæstaréttarlögmanns, og ákærði Sigurður Kristján Hjaltested kr. 2500.00 til skipaðs verjanda síns, Högna Jónssonar héraðsdómslögmanns. Annan sakarkostnað greiði ákærðu in solidum.

Dóminum skal fulnægja með aðför að lögum.

Mánudaginn 13. janúar 1964.

Nr. 176/1962. **Ákæruvaldið**
(Valdimar Stefánsson saksóknari ríkisins)
gegn
Arthur Wood Bruce (Gísli G. Ísleifsson hrl.)

Dómendur:
hæstaréttardómararnir Þórður Eyjólfsson, Árni Tryggvason, Gizur Bergsteinsson og Magnús Þ. Torfason prófessor og Einar Arnalds yfirborgardómari.

Ákæra um fiskveiðabrot. Alþjóðalög.
Ómerking og frávísun.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta var flutt upphaflega fyrir Hæstarétti hinn 6. febrúar 1963. Er málflutningur var kominn mjög áleiðis, var bent á það af hendi dómsins, að eigi væri fyllilega ljóst, hvort skip ákærða, Lincoln City, GY 464, hefði verið innan fiskveiðimarka, er varðskipsmenn sendu því stöðvunarmerkið K með ljósmorsi kl. 1802 hinn 30. október 1962, en verjandi ákærða hafði eigi varið ákærða á þessum grundvelli. Var því málinu frestað til könnunar að þessu leyti. Er málið kom öðru sinni til meðferðar í Hæstarétti 4. október 1963, var enn eigi fullkannað um stað togarans kl. 1802 hinn 30. október 1962. Kvað Hæstiréttur því hinn 8. s. m. upp úrskurð um að dómkveðja skyldi þrjá sérfróða menn til m. a. að kanna og marka á sjóuppdrátt stað b/v Lincoln City,

GY 464, þá er varðskipið Ægir sendi honum ljósmerki um að staðnæmast kl. 1802 hinn 30. október 1962. Í úrskurðinum segir og, að við rannsókn skuli sökunaut í hag taka tillit til þeirrar hugsanlegu skekkju á ratsjá varðskipsins, sem viðurkennd er af framleiðanda hennar. Hinn 11. október 1963 dómkvaddi yfirsakadómarinn í Reykjavík kennara við Stýrimannaskólann, þá Benedikt Alfonsson og Karl Guðmundsson, og Zophonías Pálsson mælingaverkfræðing til að framkvæma verkið. Hinir dómkvöddu menn kváðu upp álitsgerð sína hinn 4. nóvember 1963.

Í skýrslu þeirra segir: „Allir staðir, sem við höfum sett út á meðfylgjandi sjókort, hafa verið fundnir samkvæmt mælingum varðskipsmanna, nema staðir merktir „x“ og „y“. Mælingarnar hafa verið leiðréttar þannig: Fjarlægðir auknar um 2% og miðanir færðar um 1° til hægri, hvort tveggja togaranum í hag, en þetta eru þær skekkjur, sem viðurkenndar eru af framleiðendum ratsjár varðskipsins.

Staður togarans kl. 1802, „y“, sem er 0.4 sml. fyrir utan fiskveiðitakmörkin, er fenginn með því að gera ráð fyrir, að togarinn sigli með jöfnum hraða beina stefnu milli staða „e“ og „f“.“

Hinn 18. nóvember 1963 komu hinir dómkvöddu menn fyrir sakadóm Reykjavíkur og staðfestu álitsgerðina og svo mörkun sína á sjóuppdrátt með eiði.

Samkvæmt framanskráðu verður við það að miða, að togari ákærða hafi verið kominn út fyrir fiskveiðimörkin, þá er varðskipsmenn gáfu honum merki um að nema staðar.

Afstaða ríkja á alþjóðaráðstefnunni í Genf 1958 um réttarreglur á úthafinu og aðdragandi þeirra reglna, sem þau féllust á þar um eftirför eftir erlendum skipum úr landhelgi út á úthafið, þykir veita vitneskju um, að meginþorri ríkja telji eftir ráðstefnuna þá meginreglu gilda í skiptum ríkja, að taka erlends skips á úthafinu fyrir brot á fiskveiðilöggjöf ríkis sé m. a. háð því skilyrði, að skipinu hafi verið gefið stöðvunarmerki, meðan það var innan fiskveiðimarkanna, og að það sé tekið eftir óslitna eftirför, sem þannig hefst. Verður því að miða við, að hér sé um að

tefla alþjóðareglu, sem Ísland verði að hlíta. Nefndu skilyrði var eigi fullnægt, að því er ákærða varðar. Brestur íslenzka dómstóla þannig að svo stöddu lögsöguvald til að leggja dóm á það, hvort ákærði hafi framið það brot, sem ákæruvaldið sækir hann í máli þessu til refsingar fyrir. Verður því að ómerkja hinn áfrýjaða dóm og vísa málinu frá dómstólum.

Eftir þessum úrslitum ber að dæma á hendur ríkissjóði allan kostnað málsins bæði í héraði og fyrir Hæstarétti, þar með talin málflutningslaun verjanda ákærða í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals kr. 20.000.00.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera ómerkur, og er málinu vísað frá dómstólum.

Allan kostnað sakarinnar skal greiða úr ríkissjóði, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda í héraði og fyrir Hæstarétti, Gísla Ísleifssonar hæstaréttarlögmanns, samtals kr. 20.000.00.

Dómur sakadóms Ísafjarðar 2. nóvember 1962.

Ár 1962, föstudaginn 2. nóvember, var í sakadómi Ísafjarðar, sem haldinn var í bæjarfógetaskrifstofunni af Jóh. Gunnari Ólafssyni bæjarfógeta með meðdómsmönnunum Rögnvaldi Jónssyni fyrrverandi skipstjóra og Páli Pálssyni skipstjóra, kveðinn upp dómur í máli þessu, sem dómtekið var í dag eftir munnlegan flutning.

Ákærður er Arthur Wood Bruce, skipstjóri á togaranum Lincoln City, GY 464, frá Grimsby, 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 breyting á þeim lögum, með því að vera á nefndum togara að botnvörpuveiðum út af Dýrafirði þriðjudaginn 30. október 1962 innan fiskveiðilandhelgi Íslands, eins og hún er ákveðin í 1. gr. fyrrnefndrar reglugerðar nr. 3/

1961. Í ákæruskjali er þess krafizt, að ákærði sæti 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 3. gr. laga nr. 5/1920 og 1. gr. laga nr. 5/1951 um breytingu á þeim lögum, og til þess að sæta upptöku afla og veiðarfæra nefnds togara og til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Ákærði, Arthur Wood Bruce, er kominn yfir lögaldur sakamanna, er fæddur 23. september 1919 í Buckie, Skotlandi. Ákærði var hinn 20. júlí 1955 dæmdur í sakadómi Akureyrar í 74.000.00 kr. sekt til Landhelgissjóðs Íslands fyrir landhelgisbrot, og var sá dómur staðfestur í Hæstarétti 3. febrúar 1956. Að öðru leyti hefur hann hvorki sætt ákæru né refsingu hérlendis, svo kunnugt sé.

Málavextir eru sem hér segir:

Þriðjudaginn 30. október 1962 var varðskipið Ægir statt í mynni Dýrafjarðar, og sást þá skip í ratsjánni innan fiskveiðitakmarkanna. Haldið var af stað í átt til skipsins, og kl. 1707 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun, sem merkt er 1 á dskj. 2:

Skagi — fjarlægð 2.2 sjómílur,

Hafnarnes — fjarlægð 3.7 sjómílur,

en fjarlægð í skip réttvísandi 283° 9.6 sjómílur, og gefur það stað skipsins 2.9 sjómílur innan fiskveiðitakmarkanna, auðkenndan I á dskj. nr. 2.

Kl. 1720 var staðarákvörðun endurtekin, og var niðurstaða þessi:

Skagi — fjarlægð 3.1 sjómíla,

Hafnarnes — fjarlægð 5.8 sjómílur,

en skip í r/v 277° í 7.9 sjómílna fjarlægð, staður II á dskj. 2, en það gefur stað skipsins um 2.6 sjómílur innan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 1733 gerði varðskipið enn staðarákvörðun:

Skagi — fjarlægð 5.9 sjómílur,

Hafnarnes — fjarlægð 8.0 sjómílur,

en skipið í 5.6 sjómílna fjarlægð.

Kl. 1746 var enn gerð staðarákvörðun um borð í varðskipinu:

Kópanes — fjarlægð 12.9 sjómílur,

Barði (suðurkantur) fjarlægð 8.4 sjómílur,

en skipið í 3.8 sjómílna fjarlægð í r/v 282°. Þetta gefur stað skipsins um 1.5 sjómílur innan fiskveiðitakmarkanna, auðkenndan IV á dskj. nr. 2.

Kl. 1757 var staðarákvörðun endurtekin af varðskipinu:

Kópanes — fjarlægð 13.6 sjómílur,

Barði (suðurkantur) — fjarlægð 10.4 sjómílur,
og skipið í 2.5 sjómílna fjarlægð í r/v 294°, en það gefur stað skipsins um 0.2 sjómílur innan fiskveiðitakmarkanna, auðkenndur V á dskj. nr. 2.

Kl. 1802 sendi varðskipið með ljósmorse stöðvunarmerki K, og kl. 1808 var skotið lausu skoti.

Kl. 1814 kom varðskipið að skipinu, og var það togarinn Lincoln City, GY 464, og var hann að toga með stjórnborðsvörpu. Stöðvunarmerki var gefið með hljóðpípu varðskipsins, og kl. 1816 var sett út ljósdufl við togarann, og samtímis gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

Kópanes — fjarlægð 16.5 sjómílur,
Barði (suðurkantur) — fjarlægð 13.5 sjómílur,
en þetta gefur stað duflsins 0.7 sjómílur utan fiskveiðitakmarkanna, og er hann auðkenndur á dskj. nr. 2 með rauðum hring og orðinu „Bauja". Kl. 1818 stöðvar togarinn og fer að draga inn vörpuna, en kl. 1834 fara varðskipsmenn á bát yfir í togarann. Skipstjórinn á b/v Lincoln City, Arthur Wood Bruce frá Grimsby, kom um borð í varðskipið. Ekkert hafði hann að athuga við mælingu varðskipsins, en sagði sína ratsjá bilaða. Sagði hann, að annar togari hefði staðsett sig, áður en hann fór að kasta vörpu, en hann hefði verið nýbúinn að því, þegar hann var stöðvaður. 2. vélstjóri á b/v Lincoln City var sóttur, og skýrði hann varðskipsmönnum frá því, að togarinn hefði farið frá Dýrafirði um kl. 6 að enskum tíma, en sjálfur hefði hann komið á vörð kl. 6.30 e. h. Um kl. 7.10 hefði verið stanzað og vörpu kastað um kl. 7.30, og er alls staðar átt við enskan sumartíma. Vélstjóri sagði snúningshraða skrúfu 88 á mínútu, og væri þá ganghraði skipsins um 3.5 sjómílur, þegar togað væri. Þessar upplýsingar voru skráðar, svo vélstjóri sá og í viðurvist skipherra, 1. og 2. stýrimanns á varðskipinu. Síðan var þetta útskýrt fyrir vélstjóranum, og kvað hann rétt með farið. Á dskj. nr. 1 er þess getið, að 3. stýrimaður varðskipsins hafi séð tímatölur þær, sem nefndar voru, skráðar á töflu í vélarrúmi togarans. Stýrimaður togarans gat litlar upplýsingar gefið, en taldi togtíma um 5 mínútur, áður en varðskipið kom að togaranum. Loftskeytamaður togarans vissi og fátt, en hélt, að farið hefði verið frá Dýrafirði um kl. 6.00 og siglt í 1 til 1½ tíma, þar til vörpu var kastað. Aðspurður kvaðst skipstjóri b/v Lincoln City hvorki hafa séð ljósmorse varðskipsins né heyrt stöðvunarskot þess. Skipstjórinn óskaði, að nærstaddur togari fengi að mæla

stað ljósduflsins, og var það leyft. Skipstjóranum var síðan tilkynnt, að hann yrði færður til hafnar, og þar næst var hann fluttur yfir í sitt skip. Þegar sigla átti af stað kl. 2130, neitaði skipstjóri að hreyfa skip sitt, fyrr en brezkt herskip væri komið á staðinn. Skipstjóra var bent á, að herskipið gæti komið til hafnar, en þýðingarlaust að bíða þess, því þegar hér var komið, var ljósdufl varðskipsins sýnilega orðið laust. Er það síðan var tekið upp, virtist sem skorið hefði verið á duflstrenginn. Ekki vildi skipstjórinn þó hlíta þessu né heldur að skipverjar hans sigldu togaranum til hafnar. Lauk þessu svo, að 2. stýrimaður varðskipsins tók við stjórn togarans, en 4. vélstjóri varðskipsins og 3. stýrimaður önnuðust vélgæzlu um borð í togaranum, og var þá haldið til hafnar.

Samanburður var gerður á klukkum varðskipsins og togarans, og varð hann þannig:

Varðskipsklukka	1927
Klukka togarans í brú	2132
Klukka togarans í vél	2124

eða 8 mínútum á eftir klukku í stjórnpalli.

Staðarákvarðanir varðskipsins voru gerðar með Decca ratsjá og seguláttavita.

Veður var norðan 4, sjór 3, skýjað.

Framanritaðar málavaxtalýsingar eru samkvæmt dskj. 1, skýrslu skipherrans á varðskipinu Ægi, og dskj. 2, uppdrætti með staðarákvörðunum, en þær gerðu skipherra, 1., 2. og 3. stýrimaður varðskipsins. Þeir hafa allir komið fyrir rétt og unnið eið að framburðum síum og telja allir, að dskj. 1 og 2 séu rétt og sannleikanum samkvæm, að því er þeir bezt viti. Öll þessi vitni tóku fram, að þeir hefðu fyrst séð, að togarinn var að veiðum, er varðskipið kom að honum, enda var að sögn skipherra tekið að bregða birtu. Skipherra kvað lítið rek hafa verið á skipunum, enda komið að togaranum rétt um fallaskipti, aðeins norðanstraumur, en vindur á norðan. Skipherra taldi líklegt, að duflstrengur varðskipsins hefði verið skorinn, enda þverkubbaður, og kynni strengurinn að hafa lent í togvörpu, en þarna voru 8—10 togarar að veiðum, og að ætlun skipherrans flestir brezkir. Skipherra og 2. stýrimaður varðskipsins segja, að vélstjóri b/v Lincoln City hafi ekkert nefnt, að neitt væri að vél togarans. Enginn stýrimannanna á varðskipinu veitti athygli, hvernig straumur var, og 1. og 3. stýrimaður tóku ekki eftir, í hvaða átt varðskipið sigldi, er það fór að duflinu, en 3.

stýrimaður tók fram, að hann hefði þá verið um borð í togaranum.

Vitnið Ernest Walker, 2. vélstjóri á b/v Lincoln City, hefur komið fyrir dóm og staðfest framburð sinn þar. Vætti þessa vitnis er nokkuð á reiki um tímaákvarðanir, og segir vitnið, að það hafi verið dálítið ruglað, er það kom um borð í varðskipið. Eftir því, sem næst verður komizt, eru tímaákvarðanir vitnisins þessar: Togarinn er á siglingu á fullri ferð frá kl. 6.00 til kl. 7.10. Alveg stöðvað kl. 7.30, og kastað botnvörpu kl. 8.00. Alltaf er átt við brezkan sumartíma, og vitnið kvað, að alltaf gæti skeikað 5 mínútum til eða frá. Auk þess er um þetta farið eftir klukku í vélarrúmi togarans, en hún var ekki rétt að sögn vitnisins, sbr. dskj. nr. 1 in fine. Vitnið Ernest Walker sagði, að ganghraði b/v Lincoln City muni hafa verið um 10 sjómílur, miðað við klukkustund, sé veður gott, en að þessu sinni hafi verið nokkur alda. Toghraði sé 3 til 3½ sjómíla og snúningshraði skrúfu þá 88 snúningar á mínútu. Þetta vitni, 2. vélstjóri togarans, er eina vitnið, sem borið getur um staðreyndir af eigin athugun, að því er tíma snertir. 1. vélstjóri togarans ber, að hann hafi farið af verði kl. 6.30 til 6.45—50 að enskum sumartíma, og veit alls ekkert um klukku, þegar stöðvað var. 1. stýrimaður togarans bar, að hann hefði ekkert vitað, hvað klukku leið, þegar kastað var. Hásetinn John Robert Gittens bar, að hann hafi ekki vitað, hvað klukkan var, þegar stanzað var til þess að kasta, en gizkar á, að það muni hafa verið rétt fyrir kl. 8.00 að enskum sumartíma. Bátsmaður togarans, Arnold Lambley, bar þó og staðfesti með eiði, að hann hefði verið kallaður út til þess að kasta botnvörpu togarans um kl. 7.45, og hafi þá veiðarfæri verið bundin upp, bobbingar festir og toghlerar. Að framburði ákærða verður síðar vikið. Samanburður á framburði 2. vélstjóra togarans og því, sem eftir honum er haft í dskj. 1, þannig:

Framburður:		Dskj. 1:
Lagt af stað	kl. 6.00	6.00 (1600)
Siglt til	— 7.10	
Stöðvað	— 7.30	7.10 (1710)
Kastað	— 8.00	7.30 (1730)

Í dskj. 1 segir, að 3. stýrimaður varðskipsins hafi séð á vélarrúmstöflu togarans tölur þær, sem í dskj. 1 greinir, en í framburði vélstjórans eru tölurnar 4. Talan 8 er til hliðar. Þessi

breyting vélstjórans á tímaákvörðunum er athugunarverð, þegar þess er gætt, að vélstjórinn bar í réttinum, að kastað hafi verið á sama tíma og bátsmaður togarans og ákærðu segja. Má í þessu sambandi benda á það, að sé gengið út frá upplýsingum vélstjórans í dskj. 1, hefur verið togað frá því um kl. 7.30 (1730) til kl. 1814, er varðskipið kom að togaranum, eða um 40—50 mínútur. Toghraði b/v Lincoln City er, að fengnum upplýsingum 2. vélstjóra, 3 til 3½ sjómíla, en að sögn ákærða um 3 sjómílur.

Ákærði gerði sjálfur engar staðarákvarðanir, og ekki vefengir hann mælingar varðskipsmanna út af fyrir sig. Frásögn ákærða um það, sem aðrir sögðu honum um stað togarans, er þýðingarlaus fyrir málið, þar sem þeir aðiljar hafa ekki komið fyrir dóm. Ákærði kvaðst hafa lokið við að kasta um kl. 8.10 að enskum sumartíma, kl. 1810 íslenzkur tími, og togað 20 mínútur, þegar varðskipið kom að b/v Lincoln City. Hefði þá klukka togarans átt að vera um 8.30. Ákærði benti á það, að mælingu enskra togara á stað duflsins, er varðskipið setti út, beri ekki saman við mælingu varðskipsins. Samkvæmt mælingu togaranna hafi duflið verið ½ til ¾ "cables" utan fiskveiðitakmarkanna eða 0.50 til 0.75 sjómílur utan línu. Togstefna skipsins var NNA., að sögn ákærða, og ekki þvert á landhelgislínuna, en þrátt fyrir það ætti b/v Lincoln City að hafa verið fyrir innan línu, þegar hann kastaði vörpu, ef hann hefur togað í 20 mínútur með 3 sjómílna hraða. Sú vegalengd er um 1 sjómíla eða 10 "cables". Reyndar gæti duflið hafa verið laust, er togararnir mældu stað þess, og hafi það lent í botnvörpu, kann það að hafa dregizt úr stað. Varðskipið staðsetur duflið 0.7 sjómílur utan landhelgislínu, og miðað við þann tíma og stað og togtíma og toghraða b/v Lincoln City, ætti togarinn að hafa verið innan landhelgislínu, þegar byrjað var að toga, og það enda þótt tímaákvörðun ákærða og hin leiðrétta tímaákvörðun 2. vélstjóra togarans væru lagðar til grundvallar. Ákærði fullyrti, að enginn fiskur hefði verið í vörpunni, er hún var innbyrt, en hefði átt að vera nokkur eftir aflabrögðum á þessum slóðum, ef togað hefði verið, eins lengi og ráðgert er í dskj. 1 eða frá kl. 1730 til kl. 1814. En ákærði segir þó sjálfur, að höfuðlína hafi verið slitin og afturvængur vörpunnar rifinn.

Ákærði segir, að hann hafi vitað um varðskipið á Dýrafirði, og hefði því verið heimskulegt að kasta vörpu innan fiskveiðitakmarkanna.

Ákærði gat ekki sjálfur gert staðarákvörðun og bað annað skip (Royal Marine) að staðsetja b/v Lincoln City. Verjandi ákærða krafðist algerrar sýknu af öllum kröfum ákæruvaldsins og að sakarkostnaður væri lagður á ríkissjóð og honum dæmd hæfileg málsvarnarlaun.

Ákærði hefur skýrt frá því fyrir dóminum, að tekið hafi 15 mínútur að kasta botnvörpunni að þessu sinni og síðan hafi verið togað í 20 mínútur eða liðið samtals 35 mínútur, þar til togarinn var stöðvaður. Samkvæmt staðarákvörðun brezks togara, sem var þarna á sömu slóðum, kvaðst ákærði hafa byrjað að kasta um 1.1 sjómílu fyrir utan fiskveiðitakmörkin, og er sá staður fjær landi en þar sem togarinn var stöðvaður. Samkvæmt staðarákvörðunum varðskipsmanna nr. V — 0.2 sjómílur innan við fiskveiðitakmörkin, — og „Bauja", — 0.7 sjómílur utan fiskveiðitakmarkanna, og öðrum athugunum þeirra var togarinn 19 mínútur að sigla á milli þessara staða. Augljóst er af því, að á því tímabili hefur ekki unnizt tími til að kasta vörpunni og toga í 20 mínútur. Af framansögðu er ljóst, að skýrsla ákærða hlýtur að vera röng og að hann hefur kastað fyrr en hann heldur fram og innan fiskveiðitakmarkanna.

Í máli þessu ber að leggja til grundvallar eiðfestar skýrslur og staðsetningar varðskipsins Ægis.

B/v Lincoln City sást að vísu ekki með veiðarfæri úti, þ. e. að veiðum, innan landhelgistakmarkanna, en líkur fyrir því eru svo miklar, að telja verður nægilega sannað, að svo hafi verið og að togarinn hafi verið samkvæmt því, er segir í dskj. nr. 1, að ólöglegum fiskveiðum á tímabilinu kl. 1746 til 1757 þriðjudaginn 30. október 1962 og mest 1.5 sjómílur innan hinna íslenzku fiskveiðitakmarka. Varðar þessi verknaður við þau lagaákvæði, sem talin eru í ákæru.

Ítrekunaráhrif brots ákærða samkvæmt hæstaréttardómi 3. febrúar 1956 eru fyrnd. Samkvæmt þeim refsiákvæðum, sem talin eru í ákæru, og með tilliti til stærðar togarans, 407.30 brúttósmálestir, og núverandi gildis íslenzkrar krónu þykir refsing ákærða hæfilega ákveðin kr. 230.000.00 sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi 8 mánaða varðhald í stað sektarinnar, verði hún ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Auk þess skulu allur afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir, b/v Lincoln City, GY 464, vera upptæk handa Landhelgissjóði Íslands.

Ákærða ber að dæma til greiðslu alls sakarkostnaðar, þar

með talin málsvarnarlaun verjanda síns, Gísla G. Ísleifssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 8000.00.

Dómsorð:

Ákærði, Arthur Wood Bruce, greiði kr. 230.000.00 sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi 8 mánaða varðhald í stað sektarinnar, verði hún ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Allur afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir, togarans Lincoln City, GY 464, skulu vera upptæk til handa Landhelgissjóði Íslands.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun verjanda síns, Gísla G. Ísleifssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 8000.00.

Dómi þessum skal fullnægja með aðför að lögum.

Föstudaginn 17. janúar 1964.

Nr. 174/1962. **Sveinn Gunnarsson**
(Benedikt Sigurjónsson hrl.)
gegn
Mjólkursamsölunni
(Guðmundur Ásmundsson hrl.).

Dómendur:
hæstaréttardómararnir Jónatan Hallvarðsson og Árni Tryggvason og prófessorarnir Ármann Snævarr, Magnús Þ. Torfason og Theodór B. Líndal.

Bifreiðar. Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 5. desember 1962, að fengnu áfrýjunarleyfi 22. nóvember s. á., og gert þær dómkröfur, að stefnda verði dæmt að greiða honum kr. 164.582.58 ásamt ársvöxtum, 6% frá 3. marz 1956 til 22. febrúar 1960, 9% frá þeim degi til 29. desember s. á. og síðan 7% til greiðsludags. Þá krefst áfrýj-