

Þriðjudaginn 25. júní 1963.

Nr. 66/1963. **Gísli G. Ísleifsson f. h. Burwood Fishing Co. Ltd., eiganda togarans Milwood, A 472**  
(Gísli G. Ísleifsson hrl.)

gegn  
**valdstjórninni**  
(Saksóknari ríkisins Valdimar Stefánsson).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Um hald á togara. Sératkvæði.

### Dómur Hæstaréttar.

Kærandi skaut úrskurði sakadóms Reykjavíkur 20. maí þ. á. samdægurs til Hæstaréttar. Hæstarétti bærust því næst eftirrit dómsrannsóknar og skriflegar athugasemdir frá saksóknara ríkisins og málflutningsmanni kæranda, dags. 22. og 27. maí þ. á. Við könnun á sakargögnum þessum kom í ljós, að tiltekin dómskjöl vantaði í endurrit frá sakadómi og málið var þess eðlis, að rétt var, að það yrði flutt munnlega fyrir Hæstarétti samkvæmt 2. mgr. 31. gr. laga nr. 57/1962. Hæstiréttur ákvað því 30. maí þ. á., að málsskjöl þessi skyldu lögð fyrir dóminn og málið yrði, eftir nauðsynlegan undirbúning, flutt munnlega. Jafnframt var af hálfu Hæstaréttar bent á, að í samræmi við dómvenju í málum af þessu tagi þyrfti að afla útsetningar og álits skólastjóra Stýrimannaskólans um staðarákvarðanir stjórnarmanna varðskipanna Óðins og Þórs í máli þessu.

Við munnlegan málflutning, sem fram fór í Hæstarétti 19. þ. m., voru málgögn þessi og nokkur fleiri lögð fyrir dóminn.

Af hálfu kæranda er þess krafizt, að hald það, sem lagt hefur verið á togarann Milwood, verði fellt niður gegn bankatryggingu að mati héraðsdóms fyrir öllum greiðslum, sem John Smith skipstjóra kunni að verða dæmt að greiða. Þá krefst kærandi og kærnumálskostnaðar úr ríkissjóði.

Saksóknari ríkisins krefst þess, að hinn kærði úrskurð-

ur verði staðfestur og kæranda dæmt að greiða kærumálskostnað í ríkissjóð.

## I.

Aðdraganda máls þessa er ekki lýst nema að litlu leyti í hinum kærða úrskurði. Verður því ekki komizt hjá að rekja málsatvik í meginatriðum, og þykir í því skyni rétt að taka upp orðréttu skýrslu skipherrans á varðskipinu Óðni, dags. 1. maí þ. á., en skýrslu þessa hefur skipherrann og þeir af skipshöfn hans, sem hlut áttu að máli, staðfest með eiði. Skýrslan er svohljóðandi:

„Laugardaginn 27. apríl 1963 gerði varðskipið tilraun til að taka fastan togarann Milwood, A 472, frá Aberdeen, sem var að taka inn vörpu sína innan fiskveiðitakmarkanna út af Skaftárós. Skipstjóri John Smith.

Nánari atvik voru sem hér segir:

Laugardaginn 27. apríl 1963 var varðskipið á vesturleið í Meðallandsbug. Í ratsjá varðskipsins sást allmikið af skipum um og innan við 6 sjómilna takmörkin út af Meðallandssandi. Ekki voru tök á því að greina hvers konar skip hér var um að ræða vegna slæms skyggnis.

Kl. 0515 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun við hlið togarans Avon-River, A 660: Skarðsfjöruviti miðaðist í réttv. 277°, fjarlægð 7.3 sjóm., er gefur stað togarans um 6 sjómilna fiskveiðitakmörkin, jafnframt sást þá annar togari með berum augum norðvestur frá staðnum og stefnan sett þangað.

Kl. 0520 var komið að togaranum Milwood, A 472, sem lét reka og var að innbyrða stjórnborðsvörpu. Var eftirfarandi staðarákvörðun gerð við hlið togarans: Skarðsfjöruviti miðaðist í réttv. 271°, fjarlægð 6.5 sjóm., dýpi 145 metrar. Gefur þetta stað togarans um 1.25 sjóm. innan 6 sjómilna fiskveiðitakmarkanna. Var strax kallað til togarans með hátalara varðskipsins að hreyfa sig ekki, því að bátur myndi verða sendur yfir til hans. Maður veifaði í brúarglugga togarans og þótti sýnt, að kallið hefði skilizt.

Kl. 0523 var duflið sett út við hlið togarans og um sama

leyti sást mikið af fiski í kringum togarann og vörpupokinn lá fráskorinn í sjó.

Kl. 0526 setti togarinn á ferð og sigldi á duflið. Síðar kom í ljós, að tilraun togarans til að sigla niður duflið hafði mistekizt.

Kl. 0527 var skotið lausu skoti að togaranum og eftirför hafin.

Kl. 0528 var flautað stöðvunarmerkið K með flautu varðskipsins.

Kl. 0529 var stöðvunarmerkið K sett upp. Jafnframt var byrjað að kalla á togarann í talstöð varðskipsins, en hann svaraði ekki og hélt flóttu sínum áfram.

Var nú siglt samhliða togaranum, en togarinn var á bakborða. Skömmu síðar beygði togarinn lítilsháttar í bakborða, síðan hart í stjórnborða og virtist, að með sömu ferð og skipin héldu, myndi togarinn lenda á bakborðshlið varðskipsins. Voru vélar varðskipsins stöðvaðar og síðan settar á fulla ferð aftur á til að reyna að forðast árekstur. Ekki varð vart við, að togarinn gæfi nein lögskipuð merki, áður en hann beygði.

Kl. 0535 var skotið lausu skoti að brú togarans, og á sömu stundu skeður áreksturinn við hann, þannig að þegar brú togarans er komin á móts við stefni varðskipsins, beygir togarinn í bakborða. Lenti borðstokkur og bátapilfarshorn togarans rétt aftan við aftari stjórnborðsgálga á stefni varðskipsins. Voru þá vélar varðskipsins stöðvaðar og skemmdir athugaðar. Kom í ljós, að tvö göt höfðu komið á stefni varðskipsins. Hið efra gat var um 1 meter fyrir ofan aðalpilfar skipsins í geymslurúmi, hið neðra var í stafnhylki skipsins, rúman meter ofan við sjólinu. Þegar skipið hjó, rann sjór inn í stafnhylkið, eftir að sett var á ferð, en vindur og sjór voru á móti. Dælur skipsins voru hafðar á því hylki til að léttja þrýsting á því. Efra gatið var þétt til bráðabirgða og vatnsheldri hurð lokað.

Kl. 0541 var eftirförinni haldið áfram.

Kl. 0604 var skotið lausu skoti, en árangurslaust. Allan tímann var alltaf öðru hvoru kallað í talstöð varðskipsins,

ýmist á 2182 kc. og 2226 kc. og reynt að hafa samband við togarann, en hann svaraði aldrei.

Kl. 0625 var sent skeyti til landhelgisgæzlunnar í Reykjavík og spurt, hvort ekki mætti skjóta föstu skoti á togarann.

Kl. 0708 kom svar um að skjóta ekki á togarann að svo stöddu.

Kl. 0807 kom skeyti frá Landhelgisgæzlunni um að setja upp alþjóðamerkjaflögginn OL, sem táknar „stöðvið eða ég skýt á yður“. Aðalstefnur skipanna tveggja voru frá 115° til 130° r/v.

Var síðan haldið áfram við hlið togarans. Barst þá einnig upplýsing frá Landhelgisgæzlunni, að brezka herskipið Palliser færi frá Reykjavík kl. 1100 og væri æskilegt, að það fengi tækifæri til að reyna hvað það gæti, t. d. með radiósambandi við togarann. Ennfremur var Geir G. Zoëga, umboðsmaður brezku togaranna í Reykjavík, að reyna að ná sambandi við útgerðarmann Milwoods.

Kl. 1250 var Palliser í skeyti gefinn staður og stefna varðskipsins og togarans svo og, að ógerningur væri að fá hann til að svara neinu kalli. Var um leið spurt, hvort herskipið gæti stöðvað hann, áður en varðskipið yrði að grípa til annarra ráða.

Kl. 1335 barst svar við þessu skeyti frá Palliser, þar sem sagt var, að honum hefði ennþá ekki tekizt að fá Milwood til að svara kalli sínu og bað um, að beðið yrði með harðhentari aðferðir til að stöðva skipið, þar sem hann efaðist ekki um, að hægt yrði að leysa þetta mál, er hann kæmi á staðinn, og hann hefði eins og við áhuga á því, að alþjóðalög væru í heiðri höfð.

Þegar Hms. Palliser fór að nálgast, heyrðist, að hann kallaði oft í togarann Milwood, án þess að hann svaraði, en loksins þegar hann svaraði, heyrðist, að skipherrna Mms. Palliser lagði mjög að skipstjóranum að snúa við á móti sér eða að stöðva, en skipstjóri Milwood neitaði algerlega öllum slíkum tilmælum.

Kl. 1725 var sent skeyti til Landhelgisgæzlunnar í Reykja-

vik, svohljóðandi: „Sé ekki ástæðu til að halda þessari eftirfór áfram, ef ekki á að gera eitthvað meira. Svar óskast.“

Kl. 1818 barst skeyti frá Landhelgisgæzlunni, sem var sent áfram til brezka herskipsins Hms. Palliser. Var það svohljóðandi: „As we intend to stop the trawler and have him obey our orders to go to an Icelandic port, please tell him this is important as this pursuit can not go on much longer.“

Kl. 1908 sneri togarinn Milwood í átt til Hms. Palliser. Snéri þá varðskipið einnig við og fylgdist með togaranum í átt til Hms. Palliser í stefnu 277° réttvísandi. Voru skipin þá stödd réttvísandi 157°, fjarlægð 128 sjóm. frá Vestra-Horni.

Kl. 1950 birtist togarinn Juniper, A 540, og virtist hann hafa elt skipin. Snéri hann við og hélt sér á milli togarans Milwoods og varðskipsins.

Kl. 2210 var Landhelgisgæzlunni skýrt frá þessu og samkvæmt beiðni hennar var Palliser þá sent eftirfarandi skeyti:

„A British trawler is steaming here close alongside Milwood stop Please ask him to leave as Milwood is under arrest and this other trawler has evidently nothing to do here.“ Ekki varð vart við, að Palliser sendi þetta til togarans.

Kl. 2340 hittu skipin Hms. Palliser, sem snéri við og hélt í vesturátt eftir skipunum.

Veður, þegar komið var að togaranum um morguninn: Austan 7, sjór austan 4 og súld. Veður í eftirförinni var frá austan 5 til suðvestan 4—6, sjór frá ASA 4 til SV 3—4, skúrir.

Sunnudaginn 28. apríl kl. 0148 voru skipin stöðvuð vegna vélarbilunar togarans Juniper. Var þá ákveðið að bíða átektu til kl. 0600 vegna veðurs til að skipherra Pallisers gæti farið milli togarans og varðskipsins.

Kl. 0600 fór skipherra Pallisers og siglingafræðingur herskipsins um borð í Milwood til viðræðna við skipstjóra togarans. Nokkru seinna fóru varðskipsmenn á

gúmmibát í áttina til togarans og hugðust sækja skipherra Pallisers, en er gúmmibáturinn var kominn nokkuð á leið, setti togarinn á ferð og sneru varðskipsmenn þá til baka. Komu þá boð frá Palliser um, að skipstjóri togarans hefði haldið, að varðskipsmenn hefðu ætlað að ráðast til uppgöngu í togarann, en óskaði jafnframt þess, að gúmmibátur varðskipsins yrði látinn sækja skipherra Pallisers, þó með því skilyrði, að aðeins 2 menn yrðu í bátnum.

Kl. 0750 var skipherrann sóttur til viðræðna við skipherra varðskipsins. Honum var gert ljóst, að hér eftir yrði notað vald til að færa togarann til íslenzkrar hafnar. Hunt skipherra lýsti því yfir, að ógerningur myndi að fá skipstjóra togarans til að fara í íslenska höfn, þrátt fyrir það þó hann fengi fyrirmæli frá eigendum togarans til að gera það. Hann hefði gert skipstjóra togarans það ljóst, að til alvarlegra átaka gæti komið og hann stofnaði lífi skips-hafnar sinnar í hættu með þessu framferði. Togaraskipstjórinn hefði þá óskað eftir því, að skipshöfnin yrði flutt yfir í Palliser og hann yrði einn eftir í togaranum og sigldi honum til Skotlands. Hunt skipherra kvaðst hafa ákveðið að verða við þessari beiðni hans. Honum var þá bent á, að mjög mikil hætta væri að skilja svona mann eftir einan í skipinu. Það væri ekki gott að vita, hverju hann gæti tekið upp á, eins og hugarástandi hans væri háttað. Eftir nokkrar umræður varð það loks að samkomulagi, að Hunt skipherra léti skipið í okkar hendur með eftirfarandi aðferð:

Hunt skipherra ætlaði að vera með tvo vélstjóra frá Palliser um borð í togaranum, flytja skipshöfnina alla nema skipstjórann yfir í Palliser og um leið og skipshöfnin væri komin yfir, kæmu varðskipsmenn og yfirtækju skipið. Ætlaði Hunt skipherra ásamt vélstjórum sínum að varna skipstjóra togarans að setja vélina í gang, á meðan varðskipsmenn kæmust um borð. Hunt skipherra var einnig búinn að segja, að færi svo, að fleiri af skips-

höfninni vildu vera eftir um borð, myndi hann sjálfur taka skipið fast. Hann fullyrkti, að þetta gæti ekki mistekizt.

Þessi áætlun fór nú fram, eins og ráð var fyrir gert, að öðru leyti en því, að þegar varðskipsmenn komu um borð í togarann, var skipstjóri hans nýfarinn um borð í togarann Juniper með aðstoð Hunt skipherra og á bát frá Palliser, en Juniper hélt strax áleiðis til Skotlands. Þegar Hunt skipherra kom um borð í varðskipið eftir þetta, var þessum aðgerðum hans harðlega mótmælt, einnig var honum fengin eftirfarandi skrifleg orðsending: „I demand that you hand over to us the skipper of Milwood at once or take him with you to an Icelandic port.“

Hunt skipherra talaði nú við brezka ambassadorinn í Reykjavík og skýrði honum frá málavöxtum. Hann bað ambassadorinn um að hafa samband við útgerðarmann togarans Juniper og biðja þá um að snúa togaranum við til Reykjavíkur. Lofaði ambassadorinn þessu.

Kl. 1838 var haldið á fullri ferð á eftir Juniper, einnig hélt Palliser á eftir Juniper.

Um kl. 1900 héldu varðskipsmenn, 3 hásetar, 1. vélstjóri undir stjórn Leons Carlssonar 2. stýrimanns með togarann Milwood til Reykjavíkur samkvæmt fyrimælum skipherra v/s Óðins. Einnig voru í togaranum 3 yfirmenn og 5 undirmenn frá Palliser svo og 2 hásetar togarans, er vildu ekki yfirgefa togarann.

Kl. 2055 hafði Palliser tekizt að fá togarann Juniper til að snúa við, og héldu skipin í norðvestur átt.

Kl. 2309 stöðvaði Palliser og sendi bát yfir að Juniper. Síðan tilkynnti Palliser, að skipstjórinn á Milwood hefði verið fluttur um borð í herskipið.

Kl. 2322 var ferðinni haldið áfram.

Veður á sunnudag var kul SV 4—8, sjór SV 3—4, skýjað.

Mánudaginn 29. apríl kl. 0015 var Landhelgisgæzlunni í Reykjavík tilkynnt um flutning skipstjórans á Milwood úr Juniper.

Kl. 0137 tilkynnti Palliser, að hann ætlaði til Milwood til að taka menn sína.

Kl. 1200 kom Palliser að togaranum Milwood í réttvisandi 285° frá Geirfuglaskeri, fjarlægð 18 sjómilur. Setti hann út gúmmibjörgunarbát, sem herskipsmenn voru sóttir í, en þrír vélstjórar togarans fluttir um borð í Milwood.

Kl. 1237 kom Óðinn að togaranum og sendi tvo menn til viðbótar í hann.

Kl. 1310 hélt Milwood áfram til Reykjavíkur, en Palliser snéri við og hélt í austurátt. Var landhelgisgæzlunni tilkynnt um atburði þessa og um kl. 1340 fékk Óðinn fyrirmæli frá Landhelgisgæzlunni um að halda áfram til Reykjavíkur og kl. 2234 batt varðskipið landfestar við Ingólfsgarð í Reykjavík og stuttu síðar lagðist togarinn Milwood utan á Óðinn.

Veður á mánudag var kul V 6, talsverður sjór, skýjað.

Það skal tekið fram, að þegar skipherra Pallisers var um borð í Óðni, var honum boðið að athuga stað duflsins, sem lagt hafði verið út við hlið togarans undan Meðallandssandi. Í ljós hafði komið, að duflið hafði allan tímann verið á sama stað. Ætlaði hann að gera það, en aldrei varð neitt úr því.

Staðarákvarðanirnar voru gerðar af 1. og 2. stýrimanni undir umsjón skipherra. Við mælingarnar voru notuð Sperry ratsjá og Sperry gyro áttaviti.

Laugardaginn 27. apríl var gyro áttavitinn athugaður á eftirfarandi hátt með Sperry ratsjá varðskipsins:

Lómagnúpur, fjarlægð 22.0 sjóm.

Eiriksnef á Ingólfshöfða, fjarlægð 15.2 sjóm. og miðast þá Eiriksnefið réttvisandi 052°5, og sýnir það áttavitann vera réttan. Lausi fjarlægðarhringurinn var borinn saman við föstu fjarlægðarhringina og reyndist vera réttur.“

Hinn 28. apríl 1963 kl. 1118 gerðu yfirmenn varðskipsins Þórs eftirgreinda staðarákvörðun við dufl það, sem Óðinsmenn höfðu sett út hjá togaranum Milwood daginn áður:

„Skarðsfjöruviti r/v 268°5, fjarlægð 6.4 sjómilur. Dýpi: 138 metrar.“

Fimm af skipverjum togarans Milwood, er komu með skipinu til Reykjavíkur, hafa gefið skýrslur fyrir sakadómi. Í skýrslu þriggja skipverjanna er ekkert, er verulegu máli skipti um sakaratriði. Hásetinn Robert McIntosh Duff hefur hins vegar borið sem vitni og staðfest þá skýrslu með eiði, að hann hafi verið á þilfari við vinnu sína, er varðskipið kom að togaranum. Þá hafi verið að innbyrða stjórnborðsvörpu togarans, „en þegar varðskipið kom að honum, var höggvið á veiðarfærin og pokinn skorinn frá. Var þetta gert að skipun skipstjóra, en hvers vegna veit vitnið ekki“. Hásetinn George Stephen hefur með eiðfestu vætti borið með sama hætti um þessi atriði. Vitni þetta kveðst einnig „hafa séð, að dufl var sett út frá varðskipinu um 200—250 yards frá stjórnborðshlið togarans“. Vitnið kveðst því næst hafa farið upp í stýrishús togarans og hafi skipstjórinn þá verið einn við stýri. Segir vitnið, að siglt hafi verið „beina stefnu“, en í hverja átt veit vitnið ekki. Það segir togarann ekkert hafa beygt, er árekstur varð við varðskipið. Og í síðari skýrslu lýsti vitnið því, að varðskipinu hefði verið „beygt í veg fyrir togarann“.

Þá er og þess að geta, að loftskemtamaður og fyrsti stýrimaður varðskipsins Óðins hafa báðir borið og staðfest með eiði, að þeir hafi að kvöldi þess 28. apríl s.l. heyrt í talstöð varðskipsins, að einhver „Mr. Wood í Skotlandi“ hafi þá krafizt þess af skipherra herskipsins Pallisers að skipstjórinn á Milwood yrði þegar í stað fluttur aftur um borð í togarann Juniper og að hann sigldi síðan beina leið til Skotlands. Nefndur Wood kom að eigin ósk fyrir sakadóm Reykjavíkur og gaf þar skýrslu. Skýrði hann m. a. frá því, að hann væri hluthafi, stjórnarformaður og aðalforstjóri Burwood Fishing Co. Ltd., sem væri fjölskyldufyrirtæki hans. Í nefndri dómsskýrslu Woods felst og viðurkenning á því, sem loftskemtamaður og fyrsti stýrimaður varðskipsins Óðins báru og áður er rakið, þ. e. að hann hafi nefnt sinn skipað svo fyrir að láta „flytja Smith skipstjóra úr Palliser yfir í Juniper og láta þann togara síðan hraða sér heim til Aberdeen“.

## II.

Meðal hinna nýju gagna, sem lögð hafa verið fyrir Hæstarétt, er álitserð skólastjóra Stýrimannaskólans og mörkun hans á sjóuppdrátt. Samkvæmt mælingum skólastjórans var staður varðskipsins Óðins við hlið togarans Milwood kl. 0520 þann 27. apríl þ. á. um 1.2—1.3 sjómíla innan sex sjómílna fiskveiðimarkanna. Staður dufls þess, er áður greinir og stjórnarmenn varðskipsins Þórs mældu kl. 11.18 hinn 28. apríl þ. á., reyndist samkvæmt athugun skólastjórans vera um 1.4—1.5 sjómíla innan sex sjómílna fiskveiðimarkanna. Telur skólastjórinn, að munur á staðsetningum þessum geti stafað af því, að duflið hafi rekið smávegis á tímabilinu frá því að það var sett út og þar til Þórsmenn mældu stað þess.

Þá hefur og verið lagt fram í málinu endurrit ákæruskjals, sem saksóknari ríkisins gaf út 18. þ. m. Samkvæmt skjalinu ákærast John Smith, skipstjóri á togaranum Milwood 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. ennfremur 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 á botnvörpuveiðum á nefndum togara í Meðalandsbug árla morguns, um kl. 0520, laugardaginn 27. apríl 1963 innan fiskveiðilandhelgi Íslands, eins og hún er ákveðin í 1. gr. fyrrnefndrar reglugerðar nr. 3/1961 og innan við svæði það milli sex og tólf sjómílna fiskveiðilögsögu, sem um ræðir í 3. gr. IV. í auglýsingu nr. 4 11. marz 1961, sbr. 6. gr. nefndrar reglugerðar nr. 3/1961.

Þá ákærast nefndur skipstjóri ennfremur fyrir að hafa um kl. 0535 sama dag, meðan varðskipið Óðinn veitti togaranum Milwood, A 472, eftirför og sigldi samhliða honum frá vettvangi fiskveiðibrotsins í því skyni að færa togarann og skipstjóra hans til hafnar, gerzt sekur um að sigla togaranum þannig að varðskipinu með stefnubreyt-

ingum, án tilskilinna merkjagjafa, að árekstur varð ekki umflúinn og skemmdir hlutust af á báðum skipunum. Þykir þetta varða við 261. gr. siglingalaga nr. 56/1914 og 220. gr. 4. mgr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940“. Ákærast nefndur skipstjóri „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. ennfremur 3. gr. laga nr. 5/1920 og 1. gr. laga nr. 5/1951 um breytingu á þeim lögum og ennfremur samkvæmt nefndum ákvæðum siglingalaga og hegningarlaga til að sæta upptöku veiðarfæra nefnds togara og andvirði afla hans, sem seldur var hinn 6. maí 1963, og til greiðslu alls sakarkostnaðar“. Ennfremur er þess krafizt, að ákærði verði dæmdur til að greiða Landhelgisgæzlunni „bætur fyrir tjón það, sem varð á varðskipinu Óðni við áðurnefndan árekstur, kr. 120.700.00, ásamt 8% ársvöxtum frá 27. apríl 1963 til greiðsludags og kr. 7507.00 vegna kostnaðar við mat tjónsins“.

Samkvæmt áritun yfirsakadómara á ákæruskjalið er John Smith stefnt fyrir sakadóm Reykjavíkur 2. september n.k. til sakar að svara og dóm að þola samkvæmt framangreindri ákæru. Saksóknari ríkisins lýsti því fyrir Hæstarétti, að gerðar yrðu ráðstafanir til að fá ákæruskjalið birt fyrir nefndum skipstjóra.

### III.

Samkvæmt lokaákvæði 1. gr. laga nr. 5/1951 um breytingu á lögum nr. 5/1920 um bann gegn botnvörpuveiðum má leggja löghald á skip, sem notað hefur verið til ólöglegra botnvörpuveiða við Ísland, og selja það síðan, að undangengnu fjárnámi, til lúkningar sektum á hendur skipstjórnamanni svo og málskostnaði, sbr. og auglýsingu um fullgildingu Evrópuráðssamnings um verndun mannréttinda og mannfrelsis nr. 11/1954, fylgiskjal II, 1. gr. in fine. Samkvæmt áralangri dómvenju hefur þetta verið framkvæmt þannig, að héraðsdómur sá, er haft hefur slík mál

til meðferðar, hefur lagt hald á skipið og haldið því, þar til dómur hefur gengið í héraði. Þá hefur héraðsdómur að jafnaði sleppt skipinu gegn hæfilegri tryggingu.

Þegar litið er til þessa og að eigi verður að svo stöddu séð fyrir um lyktir sakamáls þess, sem samkvæmt framsögðu hefur verið höfðað gegn skipstjóra togarans Milwood, svo og þess, að eigi er loku fyrir það skotið, að togarinn, sem ber sýnileg merki framangreinds árekstrar, kunni, eins og saksóknari ríkisins og rannsóknardómur telja, enn að hafa sönnunargildi í málinu, sbr. 1. mgr. 43. gr. laga nr. 82/1961, þá þykir á þessu stigi málsins rétt að heimila héraðsdómi að halda togaranum enn um sinn. Eftir mála-vöxtum, eins og þeir hafa verið raktir hér að framan, telst þó eigi rétt, að heimild þessi haldist án nýrrar dómsákvörðunar lengur en til 5. september 1963.

Kærumálskostnaður fellur niður.

#### Dómsorð:

Héraðsdómi er heimilt að hafa togarann Milwood, A 472, í haldi til 5. september 1963.

Kærumálskostnaður fellur niður.

#### S é r a t k v æ ð i

##### Gizurar Bergsteinssonar hæstaréttardómara.

Um kröfur í máli þessu, málefnalýsingu og efni nýrra gagna, sem lögð hafa verið fyrir Hæstarétt, er vísað til atkvæðis meiri hluta dómenda.

Svo sem rakið er í hinum kærða úrskurði, hafa verið gerðar af hendi kæranda ítrekaðar tilraunir til að fá b/v Milwood leystan hér úr haldi. Hefur yfirsakadómari jafnan sýnað þess, síðast með hinum kærða úrskurði.

Athugaefni er, hvort skilyrði séu að íslenskum lögum til að halda b/v Milwood lengur en nú er orðið hér í höfn.

Samkvæmt 43. gr. laga nr. 82/1961 um meðferð opinberra mála skal leggja hald á muni, sem

1. ætla má, að hafi sönnunargildi í opinberu máli,
2. aflað hefur verið á refsiverðan hátt eða

3. ætla má, að þeir verði gerðir upptækir.

*Um 1.* Þá er togarar eru teknir fyrir ætluð fiskveiðibrot, er þeim við venjulegar aðstæður haldið, meðan málið er prófað og dæmt af héraðsdómi. Stendur þá haldið einungis fáa daga. Að héraðsdómi gengnum er togurum sleppt gegn tryggingu, enda þótt oft fram fari ýtarleg framhaldsrannsókn, áður en dómur gengur í Hæstarétti. Mál ákærvaldsins gegn John Smith hefur eigi verið leitt til lykta sökum undankomu hans. Hefur b/v Milwood legið í Reykjavíkurhöfn frá því síðast í apríl. Tækifæri hefur verið allan þennan tíma til að skoða hann í krók og kring, m. a. bæði fyrir málflytjendur og dómendur í héraði, taka myndir af skemmdum á honum o. s. frv. Dómkvaddir menn hafa kannað ratsjártæki hans. Dómkvaddir menn hafa og rannsakað skemmdir þær, sem urðu á honum við áreksturinn við varðskipið Óðin, og metið viðgerðarkostnað. Að því er varðar ætlað fiskveiðibrot John Smiths skipstjóra, er megin-sönnunargagnið framburður varðskipsmanna og mælingar þær, sem þeir gerðu, þá er þeir komu að togaranum 27. apríl s.l., en afli togarans hefur verið seldur og andvirðið lagt í greiðslugeymslu. Gegn því, sem nú var sagt, hefur eigi verið sýnt fram á, að efni séu til að halda togaranum áfram af sönnunarástæðum.

*Um 2.* Skilyrði það, sem hér greinir, kemur eigi til álita í máli þessu.

*Um 3.* Lög nr. 5/1920, sbr. lög nr. 5/1951, kveða á um upptöku afla og veiðarfæra togara, sem er notaður til ólöglegra fiskveiða í landhelgi, en eigi um upptöku togarans sjálfs.

Skilyrði upptöku hlutar samkvæmt 1. mgr. 69. gr. laga nr. 19/1940 er, að eigandi hans hafi verið við brotið riðinn. Þessu er eigi til að dreifa af hendi eigenda b/v Milwood, að því er áreksturinn varðar, svo séð verði, enda hefur saksóknari eigi gert kröfu um upptöku togarans. Verður hald togarans því eigi reist á heimild til upptöku hans.

Eigi er í íslenskum lögum heimild til að beita haldi á togaranum í því skyni að þvinga ákærða John Smith til þess að koma fyrir dóm á Íslandi.

Með 3. gr. og 5. gr. laga nr. 5/1920, sbr. lög nr. 5/1951, er mæld refsing á hendur skipstjóra, sem staðinn er að botnvörpuveiðum í landhelgi. „Leggja má löghald á skipið og selja það, að undangengnu fjárnámi, til lúkningar sektum samkvæmt þessari grein og kostnaði“. Hér er rétt að geta þess, að orðin löghald og kyrrsetning tákna það sama í íslenzku lagamáli. Ber því að beita almennum reglum um kyrrsetningu til fyllingar ákvæðinu. Með 144. gr. laga nr. 82/1961 er kveðið á um kyrrsetningu fjármuna í opinberum málum til tryggingar málskostnaði, skaðabótum og eignartöku, ef því er að skipta. Segir þar m. a., að um framkvæmd og þýðingu kyrrsetningar fari sem um kyrrsetningu fjármuna almennt, þó með þeim undantekningum, að beiðandi kyrrsetningar þarf eigi að setja tryggingu, staðfestingarmál þarf eigi að höfða og að ábyrgð á kyrrsetningu fer eftir almennum skaðabótareglum. Samkvæmt þessu gildir um slíka tryggingu 13. gr. laga nr. 18/1949 um kyrrsetningu og lögbann, en þar segir: „Nú er nægileg trygging sett fyrir greiðslu kröfu með vöxtum til áætlaðs greiðsludags eða gjalddaga, ef krafa er ekki fallin í gjalddaga, og kostnaði, og má kyrrsetning þá ekki fram fara, enda skal fella hana niður, jafnskjótt sem nægileg trygging kann síðar að verða sett. Um mat tryggingar fer samkvæmt 12. gr. s.l.“, þ. e. fógæti framkvæmir það. Samkvæmt 144. gr. laga nr. 82/1961 framkvæmir dómari kyrrsetningu, ef hann hefur jafnframt fógætavalld, en lætur að öðrum kosti fógæta framkvæma hana. Framangreind ákvæði taka til máls þessa.

Niðurstaðan er því sú, að leysa ber úr haldi b/v Milwood, A 472, frá Aberdeen, gegn því, að kærandi setji þá fétryggingu, sem bær dómari samkvæmt 144. gr. laga nr. 82/1961 metur fullnæga og gilda fyrir hvers konar greiðslum, svo sem fésektum, skaðabótum og kostnaði, er leiða kann af athæfi því, sem John Smith, skipstjóri á nefndum togara, er saksóttur fyrir með ákæru saksóknara, dags. 18. júní 1963.

Eftir atvikum er rétt, að kærumálskostnaður falli niður.

## Dómsorð:

Leysa ber úr haldi b/v Milwood, A 472, gegn því, að kær-  
andi, Gísli Ísleifsson f. h. Burwood Fishing Company Ltd.,  
Aberdeen, setji þá fétryggingu, sem bær dómari samkvæmt  
144. gr. laga nr. 82/1961 metur fullnæga og gilda fyrir hvers-  
konar greiðslum, svo sem fésektum, skaðabótum og kostnaði,  
sem leiða kann af athæfi því, sem John Smith, skipstjóri á b/v  
Milwood, A 472, er saksóttur fyrir með ákæru saksóknara ríkisins,  
dags. 18. júní 1963.

Kærumálskostnaður fellur niður.

## Úrskurður sakadóms Reykjavíkur 20. maí 1963.

Ár 1963, mánudaginn 20. maí, var úrskurður þessi kveðinn  
upp í sakadómi Reykjavíkur af Loga Einarssyni yfirsakadómar  
og meðdómsmönnum Halldóri Gíslasyni og Hannesi Pálssyni,  
skipstjórum.

Árla morguns laugardagsins 27. f. m. kom varðskipið Óðinn  
að togaranum Milwood, A 472, frá Aberdeen, í Meðallandsbug, þar  
sem hann var að veiðum. Af hálfu yfirmanna varðskipsins, skip-  
herra og 1. og 2. stýrimanns voru framkvæmdar mælingar á  
stað togarans, og reyndist hann að sögn þeirra samkvæmt mæ-  
lingum þessum um 1.25 sjómílu innan 6 sjómílna fiskveiðitak-  
markanna.

Gerðar voru árangurslausar tilraunir til þess að togaraskip-  
stjórinn, John Smith, hefði samband við varðskipsmenn og að  
hann fylgdi þeim til íslenzkrar hafnar, en hann komst undan  
í brezka herskipinu Palliser. Togaranum var aftur á móti siglt  
hingað til Reykjavíkur. Kom hann hingað á mánudagskvöldið  
29. f. m., og hefur verið haldið hér í höfninni síðan, enda hefur  
nefndur skipstjóri hans enn eigi komið hingað til lands, en rann-  
sókn máls þessa hófst hér í sakadómi þriðjudaginn 30. f. m.

Í lok þinghalds föstudaginn 3. þ. m. var eftirfarandi bókað  
samkvæmt ósk Gísla G. Ísleifssonar hrl. vegna eigenda togarans:

„Þar sem kyrrsetning hefur ekki, svo að kunnugt sé, verið  
framkvæmd á togaranum Milwood, A 472, er þess krafizt af  
eigendum hans, Burwood Fishing Co. Ltd., Aberdeen, að tog-  
arinn verði afhentur umboðsmanni þeirra, Geir Zoëga, Vestur-  
götu 10, hér í borg, til umráða.“

Í þinghaldi laugardaginn 4. þ. m. var að ósk Hallvarðs Ein-  
varðssonar, fulltrúa saksóknara ríkisins, gerð eftirfarandi bókun:

„Þar sem rannsókn málsins stendur enn yfir og skipið er að lögveði fyrir væntanlegri sekt og afli og veiðarfæri kunna að verða gerð upptæk, er framkominni kröfu af hálfu eigenda togarans um afhendingu á togaranum mótmælt og þess krafizt, að rannsókn málsins verði haldið áfram.“

Í beinu framhaldi af þessu var eftirfarandi bókað að ósk Gísla G. Ísleifssonar hrl.:

„Þar sem ráð virðist gert fyrir því í 172. gr. laga nr. 82/1961, að úrskurður sé kveðinn upp um hald á munum, er þess krafizt, að úrskurður verði kveðinn upp um atriðið. Jafnframt er tekið fram, að eigendur togarans Milwood, A 472, eru reiðubúnir til þess að setja bankatryggingu eftir mati dómsins fyrir öllum þeim greiðslum, er hugsanlega kynnu að verða dæmdar á hendur John Smith, skipstjóra á togaranum Milwood, A 472, gegn afhendingu togarans.“

Í sama þinghaldi, laugardaginn 4. þ. m., ákvað dómurinn með bókun, að togaranum skyldi haldið hér í höfninni fyrst um sinn, meðan rannsókn málsins stæði yfir og þar til annað yrði ákveðið, sbr. 43. gr. laga nr. 82/1961 um meðferð opinberra mála.

Er ákvörðun þessi hafði verið lesin upp í dóminum, var svohljóðandi bókun gerð að ósk Gísla G. Ísleifssonar hrl.:

„Því er lýst yfir af eigendum togarans Milwood, A 472, að ekki verði kærð til Hæstaréttar bókun dómsins um hald á togaranum, sem gerð var í sakadómi Reykjavíkur í dag. Jafnframt er þess óskað, að dómurinn taki, svo fljótt sem unnt er, ákvörðun um það, hvort eigendum togarans verði leyft að setja bankatryggingu gegn afhendingu togarans, sbr. bókun í þinghaldi í dag.“

Þriðjudaginn 7. þ. m. sótti þinghald í rannsókn máls þessa að eigin ósk einn af eigendum greinds útgerðarfyrirtækis, John Wood, til heimilis 18 Gordondale Road í Aberdeen, þar sem hann kvaðst telja, að um einhvern misskilning væri að ræða. Hann væri eigandi togarans og óskaði eftir að fá skipið í sínar hendur sem fyrst, enda hefði það verið hér lengi og lega þess kostaði um 200 sterlingspund á dag og ef lengur drægist að fá skipið, myndi hann örugglega verða að hætta starfsemi sinni.

Af hálfu saksóknara rkisins var þessari kröfu þegar mótmælt í sama þinghaldi og þess krafizt, að togarinn yrði enn um sinn hafður í haldi, sbr. greinda bókun dómsins laugardaginn 4. þ. m.

Í þinghaldi mánudaginn 13. þ. m. lagði Gísli G. Ísleifsson hrl. fram dskj. nr. 13, skriflega kröfugerð þá, er nú greinir:

„Með bókun sakadóms Reykjavíkur 4. þ. m. var hald lagt a togarann Milwood, A 472, samkvæmt 43. gr. laga nr. 82/1961 fyrst um sinn, meðan rannsókn málsins stæði yfir og þar til öðru vísi yrði ákveðið.

Þar sem rannsókn var nýbyrjuð, þótti eigi ástæða til að kæra bókun þessa, einnig af þeirri ástæðu, að tekið var fram, að haldið skyldi standa, þar til öðruvísi yrði ákveðið.

Nú er rannsókn máls þessa lokið að mestu og hefur togarinn ekki lengur sönnunargildi í málinu, þar sem ratsjá hans hefur verið skoðuð, skemmdir á honum metnar, skrásetningar-skjöl hans eru fram komin og afli seldur.

Samkvæmt 43. gr. laga nr. 82/1961 þarf eitthvert eftirtalinna skilyrða að vera fyrir hendi til þess að mun verði haldið:

1. Ætla má, að munurinn hafi sönnunargildi í opinberu máli.
2. Hans hafi verið aflað á refsiverðan hátt.
3. Að hann verði gerður upptækur.

Ekkert skilyrða þessara á lengur við um togarann Milwood, A 472, sjálfan, og er því gerð krafa um það, að ákveðið verði að nýju, hvort haldið skuli lengur standa.

Tilboð um tryggingu, sett fram í virðulegum dómi 4. þ. m., stendur að sjálfsögðu enn, og verði hald á togarann fellt niður, er þess farið á leit, að veiðarfærum togarans verði ekki haldið sem munum, er gera má upptæka, heldur verði einnig leyft að setja tryggingu fyrir matsverði þeirra.“

Í beinu framhaldi af kröfugerð þessari gerði Jón Thors, fulltrúi saksóknara ríkisins, eftirfarandi kröfu af hálfu ákæruvalds:

„Þar sem rannsókn máls þessa er eigi lokið og skipstjóri togarans Milwood, A 472, hefur eigi enn mætt fyrir dómi vegna máls þessa, er þess sem fyrr krafizt, að nefndur togari verði enn um sinn hafður í haldi samkvæmt bókun hins virðulega dóms frá 4. þ. m.“

Í þinghaldi mánudaginn 6. þ. m. kvaddi dómurinn þrjá óvilhalla kunnáttumenn til að skoða ratsjá og áttavita varðskipsins Óðins svo og sömu tæki togarans Milwood, A 472, og láta dóm-inum í té skýrslu um þá skoðun og ástand tækja þessara. Hinir dómkvöddu menn luku athugunum sínum sama dag og lögðu þá fram skýrslu sína um athuganir þessar, dskj. nr. 4.

Um afla togarans var gerð eftirfarandi bókun í þinghaldi mánudaginn 6. þ. m.:

„Þar sem hætta er á, að afli togarans Milwood, A 472, liggi undir skemmdum, ef hann verður öllu lengur látinn vera í togaranum, þykir dóminum rétt að koma honum í verð, með því að selja aflann, en andvirði hans verður lagt inn í banka. Er umboðsmaður eigenda togarans samþykkur þessu, og verður því reynt að selja aflann nú í dag eða svo fljótt sem kostur er.“

Afli togarans var síðan seldur 6. þ. m. og andvirði hans, að frádregnum kostnaði, kr. 26.050.97, lagt inn í sparisjóðsbók við Landsbanka Íslands.

Vegna framangreindrar kröfugerðar Gísla G. Ísleifssonar hrl. í þinghaldi mánudaginn 13. þ. m., dskj. nr. 13, f. h. eigenda togarans var í þinghaldi 14. þ. m. bókað, svo sem nú greinir:

„Dómurinn vísar til bókunar sinnar, sem gerð var í þinghaldi 4. þ. m., þar sem í stórum dráttum var greint frá töku togarans Milwood, A 472, frá Aberdeen, og ákveðið, að honum skyldi haldið hér fyrst um sinn, meðan rannsókn máls þessa stæði yfir og þar til annað yrði ákveðið.“

Skipstjóri togarans, John Smith, hefur enn ekki komið hér fyrir dóm, þótt utanríkisráðherra Íslands hafi í orðsendingu 4. þ. m. til ambassadors Bretlands mótmælt undankomu skipstjórans og krafizt þess, að hann yrði framseldur íslenskum yfirvöldum, en greindri orðsendingu hefur brezka stjórnin enn ekki svarað samkvæmt bréfi utanríkisráðuneytisins til dómsins, dskj. nr. 15, dags. í gær, þar eð hún væri að athuga alla málavexti. Er því með öllu óvíst enn, hvort kærði, John Smith, skipstjóri togarans, komi hér fyrir dóm.

Þrátt fyrir það, að boðin hafi verið fram trygging gegn afhendingu togarans og veiðarfæra hans, sbr. dskj. nr. 13, og bókun þessa efnis í þinghaldi 4. þ. m., þykir dóminum ekki ástæða til að svo stöddu að breyta ákvörðun sinni frá 4. þ. m. um hald á togaranum og ákveður, að honum svo og veiðarfærum hans skuli haldið hér fyrst um sinn, meðan rannsókninni er ekki lokið og þar til annað verður ákveðið, sbr. 43. gr. laga nr. 82/1961 um meðferð opinberra mála.“

Hinn 17. þ. m. afhenti utanríkisráðherra Bretlands ambassador Íslands í London orðsendingu út af máli þessu. Hefur orðsending þessi verið lögð fram sem dskj. nr. 21 og þýðing hennar á íslensku sem dskj. nr. 22.

Þess skal getið, að áður en skipstjóri togarans Milwood, A 472,

John Smith, komst undan í brezka herskipinu Palliser, lét skipherra þess flytja hann yfir í skozka togarann Juniper, sem þá var staddur nærri varðskipinu Óðni og togaranum Milwood, en togarinn Juniper er einnig eign útgerðarfyrirtækisins Burwood Fishing Co. Ltd.

Í síðastgreindri orðsendingu, dskj. nr. 21 og 22, segir m. a., að Hunt skipherra brezka herskipsins hafi komizt að þeirri niðurstöðu, „að framferði og hugarástand Smith skipstjóra væri þannig, að eina leiðin til þess að koma í veg fyrir, að Smith skipstjóri stofnaði lífi sínu í hættu væri að flytja hann yfir í togarann Juniper. Hunt skipstjóri tók þessa ákvörðun í þeirri traustu trú, að Juniper mundi verða skipað að fara undir eins til Reykjavíkur og að hann mundi fara þangað. Hann varð mjög undrandi og leiður, þegar eigendur Junipers neituðu að skipa Juniper að fara til Reykjavíkur.“

Ennfremur segir svo m. a. í orðsendingu þessari:

„Brezku ríkisstjórninni þykir leitt, að Smith skipstjóri skyldi komast hjá handtöku á þennan hátt og harmar það atvik mjög. Brezka ríkisstjórnin tekur einnig á sig fulla ábyrgð á athöfnum H.M.S. Palliser dagana 27. og 28. apríl.

Þótt brezka ríkisstjórnin verði að gera fyrirvara um efnishlið og lagarök málsins, hefur hún við ýmis tækifæri ráðlagt eigendum Milwood að telja Smith skipstjóra á að lúta íslenzkri lögsögu. Stjórnin er enn í þeirri von, að hann muni fallast á slíkt.“

Með vísun til síðastgreindrar bókunar dómsins í þinghaldi 14. þ. m. svo og að öðru leyti til málavaxta, eins og að framan getur, telur dómurinn rétt, að togaranum Milwood, A 472, frá Aberdeen svo og veiðarfærum hans skuli enn um sinn haldið hér í Reykjavíkurhöfn, meðan rannsókn máls þessa er ekki lokið og þar til annað verður ákveðið, sbr. 43. gr. laga nr. 82/1961 um meðferð opinberra mála.

#### Ályktarorð:

Togaranum Milwood, A 472, frá Aberdeen, skal enn um sinn haldið hér í Reykjavíkurhöfn, meðan rannsókn máls þessa er ekki lokið og þar til annað verður ákveðið.