skuldabréf að fjárhæð kr. 23.725.00 og með þeim kjörum, sem nánar greinir í endanlegri kröfugerð stefnanda.

Eftir þessum málsúrslitum ber að dæma stefnanda til að greiða stefnda málskostnað, sem þykir hæfilega ákveðinn kr. 8.248.00 í samræmi við málskostnaðarreikning stefnda.

Hlöðver Kjartansson, fulltrúi sýslumanns, kvað upp dóm þennan.

Dómsorð:

Stefnandi, Guðmundur B. Guðmundsson, skal gefa út til stefnda, Jóhanns P. Andersen, veðskuldabréf að fjárhæð kr. 23.725.00 til 5 ára með 18% ársvöxtum frá 15. júlí 1980 með gjalddaga 15. ágúst ár hvert, í fyrsta sinn 15. ágúst 1981, tryggt með 6. veðrétti og uppfærslurétti í húseigninni nr. 30 við Arnartanga í Mosfellshreppi, Kjósarsýslu.

Stefndi greiði stefnda kr. 8.248.00 í málskostnað.

Dómi þessum ber að fullnægja innan 15 daga frá lögbirtingu hans að viðlagðri aðför að lögum.

Miðvikudaginn 16. nóvember 1983.

Nr. 96/1983. **Ákæruvaldið**
(Þórður Björnsson ríkissaksóknari)
gegn
Níels Adolf Ársælssyni
(Benedikt Blöndal hrl.).

Ákæra fyrir fiskveiðibrot. Réttarfar. Frávísun.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Ármann Snævarr, Guðmundur Jónsson, Halldór Þorbjörnsson og Magnús Thoroddsen og Jónatan Þórmundsson prófessor.

Máli þessu var af ákæruvaldsins hálfu skotið til Hæstaréttar með stefnu 13. apríl sl. til sakfellingar samkvæmt ákæru, ákvörðunar refsingar og greiðslu sakarkostnaðar. Ágrip málsgagna barst Hæstarétti 10. ágúst sl.

Við flutning málsins fyrir Hæstarétti hefur ríkissaksóknari hins vegar krafist þess, að héraðsdómur verði staðfestur og áfrýjunarkostnaður lagður á ríkissjóð.

Ríkissaksóknari féll eigi frá áfrýjun málsins, eftir að hann tók þá afstöðu, að héraðsdómarinn hefði réttilega leyst úr ákæruefninu. Hefur ríkissaksóknari markað sér þá afstöðu, að um ákæruefnið verði dæmt hér fyrir dómi, en þó svo, að hvorki viðurlög né sakarkostnaður verði dæmdur á hendur ákærða. Í þessu felst efnislega, að óskað er eftir álitsgerð Hæstaréttar um ákæruefnið. Áfrýjun máls á þessum grundvelli samrýmist ekki almennum réttarfarsreglum, sbr. meginregluna í 67. gr. laga nr. 85/1936, sbr. 58. gr. laga nr. 75/1973, sem gildir einnig í opinberum málum. Eins og kröfugerð og málflutningi hér fyrir dómi er háttað, felur ákvæði 2. tl. 175. gr. laga nr. 74/1974 eigi í sér grundvöll undir áfrýjun málsins. Ber því að vísa málinu frá Hæstarétti og leggja allan áfrýjunarkostnað þess á ríkissjóð, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða fyrir Hæstarétti, 15.000.00 krónur.

Dómsorð:

Máli þessu er vísað frá Hæstarétti.

Áfrýjunarkostnaður málsins greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, Níelsar Adolfs Ársælssonar, hæstaréttarlögmanns Benedikts Blöndal, 15.000.00 krónur.

Dómur sakadóms Vestmannaeyja 13. mars 1983.

Mál þetta, sem tekið var til dóms í dag að afloknum munnlegum málflutningi, er af ákæruvaldsins hálfu höfðað með ákæru, dags. 9. mars 1983, á hendur Níels Adolf Ársælssyni, Hamraborg, Tálknafirði, fyrir fiskveiðibrot. Ákærða er gefið að sök að hafa sem skipstjóri á skuttogaranum Einari Benediktssyni, BA 377, sem er 295 brúttórúmlestir, 35.89 lengdarmetrar og með 1095 bremsuhestafla aflvél, verið á botnvörpuveiðum um kl. 1030 þriðjudaginn 8. mars 1983 út af Vík í Mýrdal á svæði innan fiskveiðilandhelginnar, þar sem botnvörpuveiðar eru þessu skipi vegna vélarstærðar óheimilar á þessum árstíma.

Brot ákærða telst varða við 2. mgr. 2. gr., sbr. 3. gr., liði C 3 og C 6, sbr. 3. mgr. 3. gr. laga um veiðar í fiskveiðilandhelgi Íslands nr. 81/1976

og 1. gr. reglugerðar um fiskveiðilandhelgi Íslands nr. 299/1975, sbr. lög nr. 44/1948 og lög um breyting á þeim lögum nr. 45/1974.

Þess er krafist, að ákærði verði dæmdur til refsingar samkvæmt 1. tölul. 1. mgr., sbr. 2. mgr. 17. gr., sbr. 21. gr. nefndra laga nr. 81/1976, til að sæta samkvæmt 3. mgr. 17. gr. sömu laga upptöku á veiðarfærum togarans, þar með töldum öllum dragstrengjum, svo og öllum afla innanborðs og til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Mál þetta var upphaflega dómtekið fimmtudaginn 10. mars sl., en hinn 11. mars sl. var málið endurupptekið skv. heimild í 2. mgr. 125. gr. laga nr. 74/1974 um meðferð opinberra mála, og hlutaðist dómurinn þá til um, að gerð yrði fyrirspurn til vélarframleiðanda. Dómurinn gaf síðan verjanda og sækjanda kost á að verja og sækja málið að umbeðinni fyrirspurn fenginni, og skv. ákvörðun ríkissaksóknara fór fram sókn og vörn í málinu, en dómurinn ákvað, að málið skyldi flutt munnlega.

Af hálfu ákæruvaldsins eru gerðar þær dómkröfur, að ákærði verði dæmdur til refsingar skv. lagaákvæðum tilgreindum í ákæru, til að sæta upptöku á veiðarfærum togarans, þ. m. t. öllum dragstrengjum, svo og öllum afla innanborðs og til greiðslu alls sakarkostnaðar, þ. m. t. saksóknarlaun til ríkissjóðs.

Ákærði er sakhæfur. Hann er fæddur 17. september 1959 á Bíldudal, og hefur sætt kærum og refsingum sem hér segir:

1977 19/7 í Barðastrandarsýslu: Sátt, 40.000 kr. sekt fyrir brot gegn 1., sbr. 2. mgr. 25. gr. umferðarlaga og 1. mgr. 24. gr. áfengislaga. Sviptur ökuleyfi í 6 mán. frá 26/2 1977.

1977 3/4 í Barðastrandarsýslu: Sátt, 4.000 kr. sekt fyrir brot gegn 21. gr. áfengislaga

1977 24/4 í Barðastrandarsýslu: Sátt, 4.000 kr. sekt fyrir brot gegn 21. gr. áfengislaga.

1980 25/3 í Barðastrandarsýslu: Sátt, 50.000 kr. sekt fyrir brot gegn 11., 18., 41. og 49. gr. umferðarlaga. Sviptur ökuleyfi 2 mán. frá 25/3 1980.

1982 26/10 í Barðarstrandarsýslu: Sátt, 3.000 kr. sekt fyrir brot gegn 217. gr. hegningarlaga.

Skipaður verjandi ákærða gerir þær dómkröfur, að ákærði verði sýknaður af öllum kröfum ákæruvaldsins í málinu og sakarkostnaður verði lagður á ríkissjóð, þar með talin málsvarnarlaun hans.

I. Málavextir.

Mál þetta snýst um það, hvort aflvél skuttogarans Einars Benediktssonar,

BA 377, sé 1000 bremsuhestöfl eða stærri, að öðru leyti þykja málavextir hinir helstu vera þessir:

Í skýrslu skipherrans á TF-SÝN segir svo:

„Þriðjudaginn 8. marz 1983 stóð gæsluflugvelin TF-SÝN B/v Einar Benediktsson BA - 377, skipstjóri Níels Adolf Ársælsson, til heimilis að Hamraborg, Tálknafirði, fd. 17.09.1959, n.nr. 6613 — 4687, að ólöglegum togveiðum innan 12 sml. fiskveiðitakmarkanna útaf Vík í Mýrdal.

Nánari atvik voru sem hér segir:

Þriðjudaginn 8. marz 1983, er gæsluflugvélin TF-SÝN var á eftirlitsflugi fyrir SV-landi, var kl. 1038 gerð eftirfarandi staðarákvörðun yfir b/v Einari Benediktssyni BA-377, sem var að togveiðum með skutvörpu og togaði V-læga stefnu:

LORAN - staður 63° 19'4 N 18° 56'4 V, sem gefur stað skipsins um 7,8 sml. innan 12 sml. fiskveiðimarkanna.

Þar sem vélarstærð b/v Einars Benediktssonar BA-377 er gefin upp af Siglingamálstofnun 1095 hestöfl, er BA-377 óheimilt að veiða innan 12 sml. fiskveiðimarkanna á þessum slóðum.

Kl. 1042 var aftur flogið yfir BA-377 og gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

LORAN-staður 63° 19'4 N 18° 56'8 V.

DME fjarlægð í Vestmannaeyjar 36,7 sml., og gefur þetta stað skipsins um 7,8 sml. innan 12 sml. fiskveiðimarkanna.

Var nú haft samband við skipstjóra BA-377 á VHF talstöð og honum tilkynnt, að hann væri að ólöglegum veiðum, þar sem aðalvél skipsins væri yfir þeim stærðarmörkum, sem leyfilegt væri til togveiða innan 12 sml. fiskveiðimarkanna á þessu svæði. Skipstjóri skipsins mótmælti ekki staðarákvörðun gæslumanna, en hélt því fram, að vélarstærð skipsins væri 910 hestöfl.

Var skipstjóranum fyriskipað að hífa upp vörpuna og halda til Vestmannaeyja, þar sem nánari rannsókn færi fram í máli hans.

Staðarákvarðanir voru gerðar af stýrimanni og loftskeytamanni undir umsjá skipherra með TDL-711 tölvuloran og TELEDYNE 601 A loran, og bar tækjunum ætíð saman.

Flugmenn sögðu hverju sinni, hvenær flugvélin væri yfir skipinu og lásu af DME-tæki.

Veður meðan á mælingum stóð: V 5 — 6 skýjað, skyggni ágætt.

Meðfylgjandi er úrklippa úr sjókorti nr. 32, þar sem staðir b/v Einars Benediktssonar BA-377 eru markaðir.

Helgi Hallvarðsson."

Ákærði og nokkur vitni hafa komið fyrir dóminn.

Framburðir eru sem hér segir:

Skipherrann á TF-SÝN, Helgi Hallvarðsson, Lyngheiði 16, Kópavogi, kom fyrir dóminn og staðfesti skýrslu sína og staðarákvarðanir. Kvað vitnið skýrsluna gerða af samviskusemi og samkvæmt staðreyndum öllum, eins og þær lágu fyrir vitninu.

Ákærði kom einnig fyrir dóminn. Kvaðst hann engar athugasemdir gera við skýrslu skipherrans og sagði skýrsluna rétta í öllum atriðum. Ákærði kvaðst halda fast við það, að aðalvél b/v Einars Benediktssonar væri 910 bremsuhestöfl. Kvað hann vera um borð í skipinu alþjóðamælibréf, útgefið af siglingamálastjóra 5. maí 1982, og þar stæði ekkert um vélarstærðina. Kvaðst hann því fara eftir því, sem á vélina væri skráð um hestaflafjöldann, og þar væri skráð, að vélin væri 910 hestöfl við 750 snúningshraða á mínútu. Kvað hann sér ekki vera kunnugt um, hvað Siglingamálstofnun teldi, að vélin væri mörg hestöfl, og ítrekaði, að á pappírum þeim, sem hann hefði fengið frá Siglingamálastofnun, stæði ekkert um vélarstæðina. Núverandi eigandi b/v Einars Benediktssonar, BA 377, væri Fjarðarskip h/f og jafnframt því að vera skipstjóri skipsins væri hann framkvæmdastjóri Fjarðarskips h/f. Ákærða, sem minnti, að núverandi eigendur hefðu fengið skipið afhent frá fyrri eigendum, Boston Deep Sea Fisheries Limited, 23. mars 1982, kvaðst ekki vera hluthafi í Fjarðarskipi h/f. Er ákærði var spurður, hvort af hálfu útgerðar hafi verið leitað eftir annarri eða breyttri skráningu hjá Siglingamálastofnun á þeirri vélarstærð skipsins, sem skráð væri í skipaskrá, svaraði ákærði, að þegar skipið hafi komið til landsins, hafi verið rætt um þetta atriði við Siglingamálstofnun, en þar sem út hafi verið gefið alþjóðlegt mælibréf, þar sem ekki hafi verið tilgreint um vélarstærð, þá hafi, eins og fram væri komið, verið farið eftir því, sem skráð væri á vélina sjálfa.

Ákærði játaði því, að aðalskoðun hefði farið fram í samræmi við lög um eftirlit með skipum, er skipið kom til landsins. Reyndar hefði það verið þannig, að maður hefði verið sendur út af hálfu Siglingamálastofnunar til að skoða skipið. Kvað hann sig minna, að sá maður hefði farið eftir því, sem á vélinni hefði staðið.

Fyrsta haffærisskírteini kvað ákærði hafa verið gefið út af sendiherra Íslands í London og hafi það aðeins náð til þess að sigla skipinu heim til Íslands og hafi skipið fyrst tekið höfn í Hafnarfirði og þar hafi framhaldsskoðun af hálfu Siglingamálastofnunarinnar farið fram og í framhaldi af því hafi skipið fengið útgefið alþjóðamælibréfið 5. maí 1982. Hann kvað sig minna, að síðan hafi skipið fengið haffærisskírteini 20. maí 1982, er skráð hafi verið á skipið. Hann kvað sér ekki hafa verið kunnugt um, hver afstaða Siglingamálastofnunarinnar hafi verið til vélarstærðarinnar að framhaldsskoðuninni lokinni. Ákærði neitaði því að hafa leyst til sín al-

þjóðamælibréf, útgefið 15. ágúst 1982, eða séð reikning frá Siglingamálastofnun ríkisins þar að lútandi, enda væri hann fyrst að sjá þetta alþjóðamælibréf nú í réttinum.

Vitnið Óskar Aðalsteinsson, Sandabraut 13, Akranesi, vélstjóri á skipinu, kom einnig fyrir dóminn. Hann kvað aðalvél skipsins vera 910 hestöfl, af tegundinni Ruston og væri snúningshraði hennar 750 snúningar á mínútu. Vitnið kvaðst ekki vita til þess, að á vélinni væru nein innsigli á stillingu, sem áhrif gætu haft á afköst vélarinnar.

Vitnið Sævar Björnsson skipaskoðunarmaður, starfsmaður Siglingamálastofnunar ríkisins, Laugateigi 13, Reykjavík, kvaðst hafa tekið þátt í aðalskoðun á skipinu, eftir að það kom heim til Íslands, þeirri skoðun, sem fram hafi farið í Hafnarfirði. Vitnið sagði, að mælibréf, útgefið 15. ágúst 1982, væri það mælibréf, sem skipið ætti að hafa í dag. Taldi vitnið, að mælibréf væru send viðkomandi í póstkröfu eða greidd hjá Siglingamálastofnun. Vitnið sagði, að aðeins eitt gildandi mælibréf ætti að vera um borð í skipi hverju sinni, en það kvaðst hins vegar ekki vita ástæðuna fyrir því, að annað mælibréf hafi verið gefið út fyrir skipið. Þá kvaðst vitnið ekki vita dæmi þess, að fiskiskip, sem í skipaskrá eru skráð með meira en 1000 hestafla vélarorku, séu með þannig stilltar vélar, að orkan sé í reynd minni en 1000 hestöfl.

Afli og veiðarfæri b/v Einars Benediktssonar, BA 377, var metið af dómkvöddum matsmönnum, þeim Hallgrími Júlíussyni netagerðarmeistara og Sigurði Gunnarssyni fiskmatsmanni, og hafa þeir staðfest mat sitt og sam ræmt afla við vigtarnótur. Komust þeir þannig að því í mati sínu, að afla og veiðarfæri bæri að meta á kr. 287.242.80. Að öðru leyti þykir ekki ástæða til að fjalla sérstaklega um matið og niðurstöðu þess.

Hér má þess geta, að samkvæmt vottorði Seðlabanka Íslands jafngilda 100 gullkrónur 1.008.72, eittþúsundogátta og 72/100, seðlabankakrónum.

Þá skal þess loks getið, að lagt var fram með skipsskjölum skjal, sem talið er stafa frá fyrri eigendum (dskj. 13, sbr. dskj. XV), svohljóðandi:

„í sambandi við bremsuhestöfl aðalvélar hefur vél þessi jafnan verið keyrð af boston með niðurfærðu afli með 910 bremsuhestöflum í stað hámarksafkasta vélarinnar samkvæmt prófun við byggingu 1095 bremsuhestöfl eins og hin 2 systurskipin sem við gerum enn út þetta var eitt skilyrði okkar sem tekið var fram við framleiðanda vélarinnar þegar skipin voru byggð."

II.

Sjónarmið aðilja við munnlegan málflutning.

Af hálfu ákæruvaldsins var við munnlegan málflutning bent á, að grundvöllur málsins væri kæra Landhelgisgæslunnar. Kæru sína hefði skipherr-

ann á TF-SÝN, gæsluflugvélinni, Helgi Hallvarðsson, staðfest hér fyrir dóminum. Ákærði hefði sem skipstjóri á b/v Einari Benediktssyni, BA 377, verið staðinn að meintum ólöglegum botnvörpuveiðum.

Í málinu væri ákært fyrir brot á lögum nr. 81 frá 31. maí 1976 um veiðar í fiskveiðilandhelgi Íslands. Í lögunum (2. mgr. 2. gr.) kæmi fram, að íslenskum skipum væru bannaðar veiðar með botnvörpu í fiskveiðilandhelginni, nema þar sem sérstakar heimildir væru veittar til slíkra veiða í lögunum. Af ákæruvaldsins hálfu væri því haldið fram, að í lögunum væri ekki að finna heimild fyrir ákærða að stunda botnvörpuveiðar á b/v Einari Benediktssyni, BA 377, á þeim stað og tíma, er í frumgögnum málsins greindi. Í þessu sambandi væri í ákæru vitnað til 3. gr. laganna, þar væru greind þau veiðisvæði og þeir veiðitímar, sem botnvörpuveiðar innan fiskveiðilandhelginnar væru heimilaðar. 3. mgr. 3. gr. laganna hefði hér sérstaka þýðingu, því þar kæmi fram, að þegar rætt væri um skip 39 metra að lengd eða minni, væru undanskildir skuttogarar með aflvél 1000 bremsuhestöfl eða stærri. B/v Einar Benediktsson, BA 377, væri 35.89 lengdarmetrar og með 1095 bremsuhestafla aflvél. Vitnað væri til 3. gr., C 3, þar sem þar væri tilgreint um opið svæði frá 15. september til 31. janúar. Þá væri vísað til 3. gr., C 6, þar sem þar væri talað um opið svæði allt árið fyrir skip 39 metra að lengd eða minni. Í hvort tveggja tilfellinu sé miðað við línu, sem dregin sé 4 sjómílur utan við viðmiðunarlínu. Vegna ákvæðisins í 3. mgr. 3. gr. laganna sé ljóst, að sakfelling eða sýkna í þessu máli byggist á því, hvort togarinn teljist vera með aflvél 1000 bremsuhestöfl eða stærri. Í því sambandi byggi ákæruvaldið auðvitað á hinni opinberu skráningu. Í því sambandi megi benda á, að í reglugerð nr. 2 frá 3. janúar 1983 um takmarkanir á þorskveiðum togskipa árið 1983, í 1. gr. nefndrar reglugerðar, sem nái m. a. til skuttogara, sé talað um, að þegar rætt sé um aflvél og mestu lengd skipa, sé miðað við mælingar Siglingamálstofnunar ríkisins. Skuttogarar séu í greininni skýrgreindir þannig, að skuttogarar séu togskip, sem taki trollið inn um skutrennu og séu með aflvél 900 hestöfl eða stærri. Önnur túlkun á 3. mgr. 3. gr. en að átt sé við hina opinberu skráningu, þegar talað sé um vélarstærð, hvorki eigi né þurfi að vera til umræðu. Í málinu hafi verið lögð fram gögn, er staðfesti hina opinberu skráningu. Hitt sé allt annað mál, að kaupendur skipsins hafi staðið í löngu stríði við Siglingamálstofnunina. Fróðlegt sé að skoða þau gögn, sem þeir hafi sýnt Siglingamálastofnuninni og byggt vélarstærðina 910 bremsuhestöfl á. Þeir hafi lagt fram vottorð frá Loyds, dskj. 12, og skeyti frá fyrri eigendum. Í því sambandi verði að taka fram, að af hálfu ákæruvaldsins sé ekki vefengt, að um niðurfært vélarafl sé að ræða. Á gögnum þessum verði hins vegar enginn réttur byggður, þau hafi hér enga þýðingu. Sama sé að segja um gögn, sem fyrst hafi verið út gefin, eftir að skipið hafi komið

til landsins, sbr. dskj. 11, alþjóðamælibréf frá 5. maí 1982. Þar hafi verið um bráðabirgðaskráningu að ræða. Skipið hafi hins vegar verið tekið á skipaskrá 15. ágúst 1982. Alþjóðamælibréf hafi verið út gefið þann dag og í samræmi við alþjóðamælibréfið hafi vél skipsins verið skráð í skipaskrána 1095 bremsuhestöfl. Ákærði hafi hins vegar haldið því fram hér fyrir réttinum, að hann hafi aldrei séð þetta mælibréf og viti ekki, hvað Siglingamálstofnunin telji vél skipsins vera stóra. Þetta fái hins vegar ekki staðist. Ákærði sé ekki í góðri trú, það sýni reikningur, dskj. XIII. Reikningur þessi sýni, að ákærði hafi leyst til sín alþjóðamælibréf þetta, sem muni hafa verið sent í póstkröfu. Að lokum verði að benda á það, að þó almennt megi segja, að sönnunarbyrðin hvíli á ákæruvaldinu, þá geti ekki verið um það að ræða, að ákæruvaldið eigi að sanna allt. Þannig eigi ákæruvaldið ekki að sanna hina opinberu skráningu.

Af hálfu skipaðs verjanda var á það bent, að í lögum um veiðar í fiskveiðilandhelgi Íslands væri ekki að finna ákvæði um, að miða ætti við þá skráningu, sem fram kæmi í skipaskrá, enda hlyti slíkt ákvæði í lögum, ef til væri, að teljast mjög óeðlilegt. Af ákæruvaldsins hálfu hefði verið vitnað til reglugerðar nr. 2 frá 3. janúar 1983 um takmarkanir á þorskveiðum togskipa árið 1983, þar sem miðað væri við mælingu Siglingamálastofnunar ríkisins. Í þessu máli væri það alveg skýrt, að vél skipsins hefði aldrei verið mæld af Siglingamálstofnun ríkisins. Fráleitt væri hjá ákæruvaldinu að vitna til viðskipta ákærða eða eigenda skipsins við Siglingamálastofnun ríkisins. Engin gögn væru í þessu máli, sem skýrðu frá þeim viðskiptum, hvorki varðandi bréfaskriftir né annað. Sérstaka áherslu bæri að leggja á það, að í lögunum væri eingöngu talað um stærð, en ekki skráningu. Það, sem stæði á vélinni sjálfri varðandi stærðina, hlyti að hafa hér úrslitaþýðingu. Það, sem stæði á vélinni um vélarstærðina, bæri saman við það, sem ákærði hefði haldið fram, og væri í fullu samræmi við þau gögn, sem hann hefði lagt fram máli sínu til stuðnings. Þá bæri að benda sérstaklega á þau gögn, sem aflað hefði verið frá framleiðanda, sbr. dskj. XII, og sem bæri saman við það, sem ákærði héldi fram í málinu varðandi vélarstærðina. Ekki væri hægt að byggja á skráningu Siglingamálstofnunar ríkisins í þessu sambandi, því hún væri röng. Það, sem fram hefði komið í málinu, sýndi það ljóslega. Um borð í skipinu væri alþjóðamælibréf (dskj. 11), sem út hefði verið gefið eftir aðalskoðum, og þar væri ekkert greint til um vélarstærðina. Ákærði héldi því fram, að hann hefði ekki séð annað alþjóðamælibréf og hann vissi ekki, hver afstaða Siglingamálastofnunarinnar til vélarstærðarinnar hafi verið, eftir að aðalskoðun hafði farið fram. Við þann framburð bæri að miða, enda væri fjarstæða að ætla, að mörg alþjóðmælibréf væru út gefin fyrir eitt og sama skipið. Á dskj. nr. XIII yrði að engu leyti byggt í málinu. Reikningur þessi væri ekki greiðslukvitt-

un. Sýnt hafi verið fram á það í málinu, að skráning Siglingamálstofnunar ríkisins væri röng, auk þess sem stofnunin hefði enga sjálfstæða athugun gert á vélarstærðinni. Sönnunarbyrðin hvíldi því áfram á ákæruvaldinu og þar sem því hefði ekki tekist að sanna sekt ákærða, bæri að sýkna í málinu.

III. Niðurstaða.

Af því, sem hér að framan er rakið, þykir mega líta svo á, að ef b/v Einar Benediktsson, BA 377, telst vera með aflvél 1000 bremsuhestöfl eða stærri, hafi ákærði framið fiskveiðibrot með því að hafa sem skipstjóri á þessum skuttogara verið á botnvörpuveiðum innan fiskveiðilandhelginnar á þeim stað og tíma, sem í ákæru og gögnum málsins greinir, en þar eru skipinu, teljist það vera með 1000 bremsuhestafla vél eða stærri, vegna vélarstærðar botnvörpuveiðar óheimilar á þessum árstíma og að huglægum skilyrðum refsingar uppfylltum.

Samkvæmt þeim gögnum, sem fyrir liggja í málinu, verður ekki með öryggi lagt mat á sönnunargildi dskj. nr. 13, en að öðru leyti þykir rétt að fjalla sérstaklega um mat sakargagna og sönnunarbyrði.

Þau gögn, sem lögð hafa verið fram í málinu og kunna að renna stoðum undir það, að líta verði svo á, að vél skipsins sé yfir 1000 bremsuhestöflum, eru þessi:

Á alþjóðamælibréfi, útgefnu 15. ágúst 1982 af Siglingamálstofnun ríkisins, er aðalvél skipsins skráð 1095 hestöfl. Á enska sjómannaalmanakinu er sama skip skráð vera með 1095 hestafla vél. Í vottorði frá breska flokkunarfélaginy Loyds, ódagsettu, er vél skipsins sögð vera 17. ágúst 1972 í góðu ásigkomulagi og í opinberum skráningarbókum (breskum, insk. dómsins) sé hún skráð 1095 bremsuhestöfl við 750 snúninga á mínútu, og er það enn fremur áréttað í telexskeyti sömu stofnunar til Siglingamálstofnunarinnar, dags. 14. maí 1982. Í afsali (Bill of sale) fyrri eigenda skipsins, Boston Deep Sea Fisheries Limited, til núverandi eigenda, dags. 23. mars 1982, er vélarstærðin tilgreind 1095 bremsuhestöfl. Hinn íslenski opinberi skráningaraðili, Siglingamálastofnun ríkisins, telur skipið vera með 1095 hestafla vél.

Þau gögn, sem lögð hafa verið fram í málinu og kunna að leiða til þess, að litið verði svo á, að skipið sé einungis með 910 bremsuhestafla aðalvél, eins og ákærði heldur fram, eru þessi: Vottorð frá Loyds, flokkunarfélagi, að því er virðist útgefið 5. júlí 1972, og þar er tilgreint vélarnúmer, snúningshraði og stærð vélar sögð vera 910 bremsuhestöfl við 750 snúninga á mínútu (dskj. nr. 12). Við vettvangsskoðun, er fram fór, á meðan á rannsókn málsins stóð, kom í ljós, að á aðalvél var númeraplata með sömu áletrun og greinir á skjali Loyds flokkunarfélagsins (dskj. 12) bæði að því er tekur til bremsuhestaflafjölda, tegundar (typu) og vélarnúmers. Þess skal

getið hér, að ákærði heldur því fram, að vottorð Loyds flokkunarfélagsins frá 5. júlí 1972 hafi fylgt skipinu. Í upplýsingum þeim, sem dómurinn hlutaðist til um, að fengnar yrðu frá vélarframleiðanda, kemur fram, að hámarksstærð vélarinnar sé 910 bremsuhestöfl. Í leiðarvísi vélar, dskj. V — VII (3 blöð), er nákvæm lýsing á vélinni (dskj. V) og prófun hennar (dskj. VI). Kemur þar fram í þessum gögnum, að aðalvél skipsins er 910 hestöfl á 100% álagi. Sama hestaflastærð vélar er tilgreind á dskj. VII, en þar kemur auk þess fram stærð skipsins og lýsing á öðrum vélbúnaði skipsins.

Sönnunarbyrði um sekt ákærða hvílir á ákæruvaldinu. Reglan „in dubio pro reo" hefur hér fullt gildi. Þótt hinn innlendi opinberi skráningaraðili telji, að vél skipsins sé 1095 bremsuhestöfl, þá verður ekki fram hjá því litið, að þau gögn, sem að framan greinir, þykja renna svo óyggjandi stoðum undir fullyrðingu ákærða um, að vélin sé 910 bremsuhestöfl, að ekki verður hjá því komist, eins og mál þetta liggur hér fyrir dóminum, að miða við þá vélarstærð, er lagður verður dómur á mál þetta.

Í samræmi við það, sem hér að framan greinir, þykir ósannað, að ákærði, Níels Adolf Ársælssonar, skipstjóri á Einari Benediktsyni, BA 377, hafi framið fiskveiðibrot með því að hafa sem skistjóri á þessum skuttogara **verið á botnvörpuveiðum innan fiskveiðilandhelginnar á þeim stað og tíma, sem í ákæru og gögnum málsins greinir, enda verður að telja, að ekki séu fram komnar fullnægjandi sannanir fyrir því, að skipið sé með aflvél 1000 bremsuhestöfl eða stærri.**

Verður því að sýkna ákærða af öllum kröfum ákæruvaldsins í málinu.

Allan kostnað máls þessa, þar á meðal málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, Benedikts Blöndal hæstaréttarlögmanns, kr. 5.000.00, ber að greiða úr ríkissjóði svo og saksóknarlaun, kr. 5.000.00.

Af hálfu ákæruvaldsins flutti mál þetta Bragi Steinarsson vararíkissaksóknari, en af hálfu ákærða skipaður verjandi, Benedikt Blöndal hæstaréttarlögmaður.

Dóm þennan kváðu upp Jón Ragnar Þorsteinsson héraðsdómari (dómsformaður), Angantýr Elíasson skipstjóri og Tryggvi Jónsson vélvirkjameistari.

Dómsorð:

Ákærði, Níels Adolf Ársælsson, skal vera sýkn af kröfum ákæruvaldsins í máli þessu.

Allur kostnaður máls þessa, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, Benedikts Blöndal hæstaréttarlögmanns, kr. 5.000.00, og saksóknarlaun kr. 5.000.00, greiðist úr ríkissjóði.