

Miðvikudaginn 10. febrúar 1965.

Nr. 80/1962. **Ákærvaldið**

(Valdimar Stefánsson saksóknari ríkisins)

gegn

Charles Alfred Grimmer

(Gísli G. Ísleifsson hrl.).

Dómenður:

hæstaréttardómararnir Gizur Bergsteinsson, Einar Arnalds og Jónatan Hallvarðsson, **prófessor** Ármann Snævarr og Hákón Guðmundsson **yfirborgardómari**.

Fiskveiðabrot.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta var upphaflega tekið til meðferðar fyrir Hæstarétti 26. febrúar 1964. Kvað Hæstiréttur hinn 2. marz s. á. upp úrskurð um, að dómkvaddir skyldu þrír sérkunnáttumenn til þess m. a. að marka á sjóuppdrátt staðarákvarðanir varðskipsins Þórs og ákærða hinn 18. apríl 1962, mæla dýpi umhverfis dufl það, er varðskipið setti út, og láta í té rökstudda álitsgerð um nákvæmni staðarákvarðana, enda skyldi ákærða í hag tekið tillit til þeirrar hugsanlegu skekkju í niðurstöðu mælingar- og miðunartækja, sem viðurkennd er af framleiðendum þeirra. Til þessa starfa dómkvaddi yfirsakadómarinn í Reykjavík hinn 9. marz 1964 þá stýrimannaskólakennarana Benedikt Alfonsson og Karl Guðmundsson og svo Zóphónías Pálsson mælingaverkfræðing. Hinn 22. marz 1964 fóru þeir á varðskipinu Þór á vettvang málsins og framkvæmdu þar athuganir sínar og rannsóknir. Hinn 10. apríl 1964 skiluðu þeir greinargerð um málið, sem þeir staðfestu fyrir dómi 11. s. m. Þá gáfu þeir og yfirlýsingu fyrir dómi 28. september s. á. Að svo búnu var málið flutt fyrir Hæstarétti hinn 6. nóvember s. á. Með því að málið þótti enn eigi fullkannað, var hinum sérfróðu mönnum falið að tilhlutan Hæstaréttar að fara á vettvang og framkvæma þar enn athuganir og mælingar. Þessa för fóru þeir 14. s. m. Gáfu þeir skýrslu um förina og athuganir sínar hinn 16. s. m., er þeir staðfestu fyrir

dómi daginn eftir. Þá gáfu þeir og heildarskýrslu um málið hinn 4. desember s. á., er þeir staðfestu fyrir dómi sama dag. Þar segir:

„Hinn 22. marz 1964 fórum við á v/s Þór til athugana og mælinga á stað þann, er v/s Þór lagði dufli í kjölfar b/v Ben Lui, A 715, hinn 18. apríl 1962. Aðra ferð fórum við á sama skipi á sama stað hinn 14. nóvember 1964.

Í fyrri ferðinni gerðum við auk dýptarmælinga margar mælingar með Sperry-radar varðskeysins, meðal annars til Álseyjar og Geirfuglaskers. Er þær höfðu verið settar út í sjókort, kom í ljós nokkurt misræmi milli staðsetninga, sem gerðar voru með Álsey annars vegar og Geirfuglaskeri hins vegar.

Okkur var ekki að fullu ljóst, af hverju þetta misræmi stafaði, sbr. greinargerð okkar, dags. 10. apríl 1964. Við útsetningu á óvissuferhyrningnum CDEF á sjókort nr. 33, dómskjal nr. V, gerðum við því ráð fyrir allmiklu meiri ónákvæmni í staðsetningunni en framleiðendur Sperry-radars v/s Þórs viðurkenna, þ. e. $\pm 2\%$ af mældum fjarlægðum og $\pm 0^\circ 65$ í miðunum.

Í síðari ferð okkar á v/s Þór gerðum við margar mælingar til áðurnefndra staða og einnig til Surtseyjar, sem nú hefur verið sett í sjókort. Við útsetningu á stað skipsins kom í ljós sama misræmi og við fyrri athuganir hinn 22. marz, þ.e.a.s. að staðsetningar út frá Álsey voru undantekningarlaust nær landi, þ. e. norðar, en frá hinum tveim stöðunum“. Um þetta segir í skýrslu sérfræðinganna frá 16. nóvember 1964: „Milli Álseyjar og Brands, suður af Álsey, eru 0.2 sml., en breidd radargeisla radartækis v/s Þórs er $0^\circ 65$, sem gerir 0.28 sml. í 24.5 sml. fjarlægð. Þetta orsakar, að eyjarnar koma fram sem heild í radarmynd á dufllstaðnum. Verður því að setja miðanir út í kort frá eyjunum báðum sem heild, en ekki frá Álsey einni“ „þannig að miðanir komi frá miðju heildarinnar“, en fjarlægðir telja þeir „mældar til næsta punkts heildarinnar, sem er vesturhorn Álseyjar“. Þá segir í skýrslunni frá 4. desember: „Sé þetta gert, fást staðsetningar, sem eru u.þ.b.

0.2 sml. fjær landi, þ. e. sunnar, en með útsetningu frá Álsey einni, og verður þá gott samræmi milli staðsetninga frá Álsey, Geirfuglaskeri og Surtsey.

Þar sem mælingar varðskipsins voru framkvæmdar af æfðum mönnum og tækin athuguð á eftir, sbr. urskj. 5, teljum við enga ástæðu til að ætla, að sjálfar mælingarnar á því, sem varðskipsmenn töldu vera Álsey, séu rangar.

En svo sem við höfum áður bent á í greinargerð, dags. 10. apríl 1964, teljum við ekki fullnægjandi til nákvæmra staðarákvarðana að gera athugun á aðeins einum punkti, enda koma skekkjur í staðarákvörðunum ekki í ljós, fyrr en mælt hefur verið til annars eða fleiri punkta.

Við útsetningu okkar á sjókort nr. 33, sem lagt var fram í sakadómi hinn 17. nóv. 1964, höfum við leiðrétt athugun varðskipsmanna fyrir eftirfarandi:

- 1) $\div 1^\circ$ í miðunum, sbr. urskj. 5.
- 2) mismun á kompáslínu og stórbaug, sem reyndist $+ 0^\circ 40$.
- 3) Skekkju í staðarlínu vegna samruna Álseyjar og Brands, u.þ.b. 0.2 sml.

Þegar athugun varðskipsmanna hefur verið leiðrétt á þennan hátt, fæst staður merktur A á sama sjókorti, og reyndist hann 0.7 sml. innan fiskveiðimarkanna.

Þar sem leiðrétt hefur verið fyrir skekkju, umræddri í tölulið 3 hér að framan, og mælingar okkar gefa ótvírætt til kynna, að ónákvæmni í rétt gerðum staðsetningum er innan þeirra marka, sem framleiðandi Sperry-radars v/s Þórs viðurkennir, er við útsetningu ferhyrningsins CDEF í áður nefnt sjókort aðeins reiknað með óvissu skv. því, þ. e. $\pm 2\%$ af mældum fjarlægðum og $\pm 0^\circ 65$ í miðunum.

Samkvæmt ofansögðu og þar sem athuganir okkar á þessum slóðum hafa sannað, að mælingar til Álseyjar—Brands eru í samræmi við mælingar til Geirfuglaskers og Surtseyjar, teljum við fullvíst, að togarinn Ben Lui, A 715, hafi kl. 0446 hinn 18. apríl 1962 verið á fletinum CDEF í framangreindu sjókorti“. Þá segja sérfræðingarnir í skýrslunni frá 16. nóvember: „Staður A reynist 0.7 sml. innan

fiskveiðimarkanna, staður C 0.7 sml., staður D 1.1 sml., staður E 0.7 sml. og staður F 0.25 sml. innan þeirra“. Í bréfi til saksóknara ríkisins, dags. 22. janúar 1965, segja sérfræðingarnir: „Á sjókorti nr. 33, dskj. 3, táknar punkturinn F stað duflsins, sem v/s Þór lagði í kjölfar togarans Ben Lui, A 715, kl. 0446 h. 18. apríl 1962. Þessi staður er settur út skv. mælingum v/s Þórs frá Álsey—Brandi sem heild, og er þá reiknað með þeim skekkjum, sem fundust við athugun á tækjum v/s Þórs, þ. e. $\div 1^\circ$ á gyroáttavita, og þeim skekkjum, sem viðurkenndar eru af framleiðendum tækjanna, þ. e. $+ 2\%$ í fjarlægðum og $\div 0^\circ 65$ í miðunum, togaranum í hag.

Við frambaldsrannsókn málsins hefur komið í ljós, að auk ofanritaðs verður að gera ráð fyrir ónákvæmni kortisins auk teiknióvissu í útsetningu punktsins F, sem nemur í heild ± 0.08 sml. Einnig kom í ljós, að fiskveiðimarkalínan er dregin 0.07 sml. of innarlega næst punktinum F. Sé ofangreind ónákvæmni og óvissa reiknuð togaranum í hag og miðað við hina réttu fiskveiðimarkalínu, er punkturinn F 0.24 sml. innan línunnar.

Við teljum, að önnur atriði, sem okkur er kunnugt um, að hafi komið fram í málinu, breyti ekki stað punktsins F í kortinu“. Loks segja þeir í bréfi 26. janúar 1965: „Samkvæmt ósk yðar viljum við til frekari skýringar við bréf okkar til yðar, dags. 22. jan. 1965, taka fram, að á sjókorti nr. 33, dskj. nr. 3, táknar punkturinn A sennilegasta stað duflsins samkvæmt mælingum varðskipsins, eftir að leiðrétt hefur verið fyrir þeim skekkjum, sem fundust á mælitækjum þess, en staðurinn F táknar stað duflsins samkvæmt þessum sömu mælingum, eftir að þær hafa verið leiðréttar fyrir þeim skekkjum, sem fundust á mælitækjum skipsins, en auk þess leiðréttar fyrir hugsanlegum skekkjum í mælitækjum, sem viðurkenndar eru af framleiðendum tækjanna, togaranum í hag.“

Enn er þess að geta, að hinir sérfróðu menn framkvæmdu dýpismælingar með bergmálsdýptarmæli varðskipsins 22. marz 1964 á þeim slóðum, sem hér skipta máli. Kom þá

í ljós, „að allgott samræmi er á milli dýpismælinga“ þeirra „og dýpismælinga v/s Þórs“. Verður af þessu ráðið, að meira dýpi sé á nefndum stöðum en sjóupprættir hafa gefið til kynna.

Eigi þykir með rökum verða vefengt, að varðskipsmenn hafi tekið mið af Álsey—Brandi við mælingar sínar hinn 18. apríl 1962. Rannsókn sérfræðinganna sýnir, svo sem getið hefur verið, að mæling til Álseyjar—Brands er í samræmi við mælingar til Geirfuglaskers og Surtseyjar. Þá hafa sérfræðingarnir og leitt í ljós, að staður dufls þess, sem varðskipið setti út í kjölfar togara ákærða kl. 0446 nefndan dag, þar sem hann var að togveiðum í áttina frá landi, var innan 6 sml. fiskiveiðimarkanna, þótt tillit sé tekið til allra atriða, er máli skipta, ákærða í hag.

Samkvæmt því, sem rakið hefur verið, verður að telja sannað, að ákærði hafi hinn 18. apríl 1962 gerzt sekur um botnvörpuveiðar innan 6 sm fiskiveiðimarkanna, og ber að refsa honum samkvæmt lagaboðum þeim, er í héraðsdómi greinir. Að þessu athuguðu og með tilliti til þess, að 1951.09 pappírskrónur jafngilda nú 100 gullkrónum, þykir refsing ákærða hæfilega ákveðin kr. 260.000.00 sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi varðhald 8 mánuði í stað sektar, ef hún verður eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákvæði héraðsdóms um upptöku og málskostnað eiga að vera öröskuð.

Ákærði greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun til ríkissjóðs, kr. 35.000.00, og laun verjanda síns fyrir Hæstarétti, kr. 35.000.00.

Dómsorð:

Ákærði, Charles Alfred Grimmer, greiði kr. 260.000.00 sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi varðhald 8 mánuði í stað sektar, ef hún greiðist eigi innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákvæði héraðsdóms um upptöku og málskostnað eiga að vera óröskuð.

Ákærði greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun til rikissjóðs, kr. 35.000.00, og laun verjanda síns fyrir Hæstarétti, Gísla. G. Ísleifssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 35.000.00.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur sakadóms Reykjavíkur 23. apríl 1962.

Ár 1962, mánudaginn 23. apríl, var í sakadómi Reykjavíkur, sem haldinn var á Fríkirkjuvegi 11, kveðinn upp dómur í málinu nr. 1879/1962: Ákærvaldið gegn Charles Alfred Grimmer, sem tekið var til dóms 21. þ. m.

Ákærður er Charles Alfred Grimmer, skipstjóri á skozka togaranum Ben Lui, A 715, til heimilis í 594 Holburnstreet, Aberdeen á Skotlandi, 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 botnvorpuveiðum, sbr. 1. gr. laga nr. 6 17. febrúar 1959 um breytingu á þeim lögum, með því að vera á botnvorpuveiðum á nefndum togara á Selvogsbanka milli kl. 0400 og 0500 miðvikudaginn 18. apríl 1962 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., VI, í auglýsingu nr. 4 11. marz 1961, sbr. 6. gr. nefndrar reglugerðar nr. 3/1961.

Ákærist nefndur skipstjóri, Charles Alfred Grimmer, 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. enn fremur 3. gr. laga nr. 5/1920 og 1. gr. laga nr. 5/1951 um breytingu á þeim lögum til að sæta upptöku afla og veiðarfæra nefnds togara og til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Ákærði er kominn yfir lögaldur sakamanna, fæddur 22. október 1928 í Aberdeen á Skotlandi. Fyrr hefur hann ekki, svo að kunnugt sé, sætt ákæru eða refsingu hér á landi.

Samkvæmt skýrslu skipherra á varðskipinu Þór, Þórarins Björnssonar, eru málavextir þessir:

Miðvikudaginn 18. þ. m., er varðskipið var á austurleið á Selvogsbanka, sást skip, er virtist vera að ólöglegum veiðum. Reyndist skip þetta vera nefndur togari Ben Lui, A 715. Staðarákvarðanir voru gerðar af skipherra og I. stýrimanni, en III. stýrimaður skrifaði upp athuganirnar, sem gerðar voru. Klukkan 0422 miðaðist Álsey réttvísandi 093° , fjarlægð 27.0 sjómílar. Togarinn réttvísandi 139° , fjarlægð 4.3 sjómílar, sem gefur stað togarans 1.7 sjómílar innan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 0429½ miðaðist Álsey réttvísandi 091° , fjarlægð 25.6 sjómílar. Togarinn réttvísandi 145° , fjarlægð 2.5 sjómílar, sem gefur stað togarans um 1.8 sjómílar innan fiskveiðitakmarkanna.

Klukkan 0436 miðaðist Álsey réttvísandi 088.5° , fjarlægð 24.7 sjómílar. Skipið réttvísandi 147° , fjarlægð 0.9 sjómílar, en þetta gefur stað togarans 1.9 sjómílar innan fiskveiðitakmarkanna.

Klukkan 0435 var stöðvunarflaggið K sett upp á varðskipinu.

Klukkan 0440 var skotið púðurskoti (lausu skoti) frá varðskipinu.

Klukkan 0443 var komið að togaranum, en þá var verið að ljúka við að kasta stjórnborðsvörpu hans, og sást, að verið var að „taka í blökkina“.

Klukkan 0444 var enn skotið púðurskoti, þar eð togarinn var ekki stöðvaður, en það var gert klukkan 0446, og var þá sett út dufl í kjölfar hans. Miðaðist Álsey þá réttvísandi 085° , fjarlægð 24.5 sjómílar. Dýpi 160 metrar, en þetta gefur stað duflsins um 1.2 sjómílar innan fisveiðitakmarkanna.

Klukkan 0455 var varpa togarans tekin um borð.

Klukkan 0500 fór I. stýrimaður varðskipsins ásamt tveimur hásetum í gúmmibát að togaranum, en var í fyrstu meinað að komast um borð í togarann, svo að stýrimaður tók upp skammbyssu sína og beindi henni að togaramönnum, sem þá létu afskiptalaust, að hásetarnir tveir af varðskipinu færu um borð í togarann, en er þangað var komið, urðu nokkrar stimpingar milli skipverja togarans og varðskipsmanna, er þeir tóku á móti fangalínu úr gúmmibátinum.

Ákærði neitaði að koma um borð í varðskipið til viðræðna við skipherra þess, fyrr en H.M.S. Russell, er hann hafði kallað á, kæmi á vettvang.

Síðar var III. stýrimaður varðskipsins fluttur um borð í togarann vopnaður.

Klukkan 0613 kom H.M.S. Russell á vettvang, og fór siglinga-fræðingur herskipsins um borð í varðskipið. Voru honum sýndar mælingar varðskipsmanna. Gerði hann mælingar á dufli því, sem sett hafði verið út frá varðskipinu, og bar athugunum hans saman við mælingar þeirra. Skipherra H.M.S. Russells kom einnig um borð í varðskipið, og komu athuganir þær, sem hann gerði á duflinu, einnig heim við mælingar varðskipsmanna. Hins vegar virtist staður duflsins minna fyrir innan fiskveiðitakmörkin, væru athuganirnar settar út í sjókort, sem foringjar herskipsins höfðu meðferðis, heldur en í sjókorti varðskipins.

Þá kom ákærði einnig um borð í varðskipið, og komu þær mælingar, sem hann gerði á duflinu, einnig heim við fyrri athuganir, og er þær voru settar út í sjókort, sem hann hafði meðferðis, virtist staðurinn mjög svipað innan línu fiskveiðitakmarkanna og eftir útreikningum varðskipsmanna.

Klukkan 0750 fór ákærði og foringjar herskipsins frá borði, og var haldið áleiðis til Reykjavíkur klukkan 0810.

Þess er og getið í skýrslu skipherra, Þórarins Björnssonar, að lausi fjarlægðarhringur varðskipratsjárinnar, sem er af Sperry-gerð, hafi verið samstilltur föstu fjarlægðarhringunum, áður en mælingar voru gerðar. Gyroáttaviti varðskipins var einnig athugaður á leiðinni til Reykjavíkur í miðunum: Reykjanesvitar bera saman, stóri Reykjanesviti ber í Karlinn og Garðskagavitararnir bera saman. Engin skekkja reyndist á gyroáttavitanum.

Veður var SA-3 til 4, samsvarandi sjór.

Til Reykjavíkur var komið um klukkan 1600.

Báðir framangreindir stýrimenn varðskipins hafa staðfest framanskráða skýrslu, eftir því sem þeir hafa getað borið, en skipherra vaðskipins hefur lýst því yfir, að við mælingarnar hafi Álseý sézt greinilega í ratsjanni.

Hornamælingar voru ekki gerðar við duflið, enda sást ekki þaðan til lands. Aftur á móti segir skipherra varðskipins, að gerð hafi verið staðarákvörðun með hornamælingum suður af Staðarbergi með því, að mæld voru hornin milli Eldeyjar, Reykjanness og Súlna, um leið og fjarlægðin í Staðarberg hafi verið mæld, og hafi þetta passað saman að öðru leyti en því, að fjarlægðin í ratsjanni hafi reynzt 1/10 hluta úr sjómílu meiri en hornamælingin sýndi. Mjög á sama veg ber I. stýrimaður varðskipins, sem segir fjarlægðina hafa reynzt rétta, borið saman við sextantstað.

Skipherra varðskipins kveður duflið hafa verið sett út frá

því í suðaustlæga átt. Þar hafi verið nokkur straumur, en duflið ekki hreyft úr stað. Varðskipið hafi aftur á móti rekið nokkuð undan vindi. Segir skipherra varðskipsins önnur kennileiti en Álsey ekki hafa sézt frá þeim stað, sem duflið var sett út, og Álsey vera greinilegasta kennileitið á þessum slóðum, en engin greinileg kennileiti að sjá í landi, sem byggjandi hafi verið á.

Á sjókorti varðskipsins er ekki að sjá, að mælt hafi 160 metra dýpi á eða nærri þeim stað, sem duflið var sett út frá varðskipinu, en skipherra þess kveður 150 metra jafndýpslínu vera dregna rétt við duflstaðinn, eins og kortið beri með sér, og telur hann línuna ekki nákvæma, eins og hún er þar sýnd.

Ákærði segir það rétt vera, að hann hafi verið að veiðum á togaranum með stjórnbörðsvörpu, þegar varðskipið kom að honum. Hann hafi þá verið milli toga, verið að kasta stjórnbörðsvörpunni og haft 200 faðma af vírum úti, en átt eftir að gefa út um 75 faðma. Kveðst hann ekki hafa sett út dufl, er hann hóf veiðar, en hann hafi verið á togveiðum á þessum slóðum í 24 klukkustundir, áður en varðskipið kom að honum, þó ekki alltaf á sama stað. Í næsta togi, áður en varðskipið kom að togaranum, kveðst ákærði hafa togað í 2 klukkustundir og 45 mínútur í norðaustlæga átt, en togið, áður en hann var stöðvaður af varðskipinu, kveðst hann hafa byrjað 32 mílur frá Geitarhlíðarfjalli utan fiskveiðitakmarkanna.

Ákærði mótmælir mælingu varðskipsmannanna og heldur því fram, að hann hafi verið að veiðunum á undanþágusvæðinu utan 6 sjómílna markanna frá grunnlínu. Vefengir hann nákvæmni ratsjár varðskipsins og byggir þessar skoðanir sínar á því, að ratsjá togarans, sem er af Marconigerð, hafi verið rétt, og að samkvæmt mælingum, gerðum af henni, hafi togarinn verið fyrir utan fiskveiðitakmörkin. Kveður hann sér og ókunnugt um, að nokkurn tíma hafi mælt 85 faðma dýpi á þeim stað, sem varðskipsmenn staðsetja duflið á sjókorti sínu (þ. e. varðskipsmanna), en hann segir 85 faðma dýpi hafa verið þar, sem varðskipið kom að honum. Sjókort ákærða var lagt fram í dóminum, en inn á það hafði hann markað stað þann, er hann telur togarann hafa verið á, er varðskipið kom að honum, og er staður þessi rétt utan við fiskveiðitakmörkin.

Stöðu togarans, eins og hún er sett út í sjókorti ákærða, kveðst hann hafa miðað út frá hæsta tind Heimaeyjar og Geitarhlíðarfjalli á Reykjanesi ásamt stað nokkru austar og norðar frá Geitahlíðarfjalli, en staður þessi er merktur X á sjókorti

ákærða. Kveðst ákærði hafa fengið miklu betri svörun í ratsjá sinni frá vesturkanti Heimaeyjar en Álsey, sem hann hafi þó séð í ratsjá sinni, og getur hann þess, að hún hafi gefið slæma svörun í ratsjá varðsupsins.

Mælingar sínar kveðst ákærði hafa framkvæmt á þann hátt, að hann hafi miðað fjarlægðina frá togaranum í hæsta fjall á Heimaey 28.5 sjómílur og frá togaranum að Geitahlíðarfjalli 35.5 sjómílur, en tindurinn, sem hann hafi miðað við á Geitahlíðarfjalli sé 1281 fet á hæð, eins og sjókort hans ber með sér. Á sjókorti varðsupsins er Geitarhlíðarfjall talið 386 metrar á hæð. Ekki kveðst hann hafa gert ráð fyrir neinum mælingaskekkjum. Hann kveðst hafa mælt með færanlegum mælihring ratsjárinnar, er geti breytt sér, en hann hafi athugað hann hér um bil við hvert kast. Leiðarabók segist hann enga hafa fært.

Ákærði, sem var við stjórn togarans, þegar varðskipið kom að honum, kveður fiskiskipstjóra sinn eða ráðgjafa, John Holden, hafa aðstoðað sig við mælingarnar og borið saman með sér útreikninga sína.

Skýrir John Holden svo frá, að hann hafi verið sofandi, er varðskipið kom að togaranum, en ákærði hafi vakið hann, þegar fyrsta skotinu var hleypt af frá varðskipinu, og þeir farið saman upp í brúna, þar sem hann hafi staðfest staðarákvarðanir ákærða og talið togarann samkvæmt þessum útreikningum utan fiskveiðitakmarkanna. Kveður hann þá hafa staðsett togarann með mælingum, sem þeir hafi framkvæmt með ratsjanni. Þeir hafi miðað við Heimaey, enda fengið bezta svörun þaðan, þótt þeir hefðu séð önnur kennileiti, er hurfu, þegar skipið valt. Þá segir hann þá hafa miðað við Geitafell, sem er talsvert lengra uppi í landi en Geitarhlíðarfjall. Fjarlægðina frá togaranum að Heimaey kveður hann hafa verið 28.5 sjómílur og frá Geitafelli að togaranum 35.5 sjómílur, og segir hann togarann hafa verið á sama stað og ákærði hefur greint frá, er varðskipið kom að honum, en þar hafi verið 85 faðma dýpi.

Taldi John Holden í fyrstu öruggt, að þeir hefðu miðað við Geitafell, eftir því sem hann hefði bezta vitað, enda sagði hann ströndina þar fyrir sunnan ekki sjást í ratsjá.

Er John Holden var bent á, að ákærði hefði borið það, að miðað hefði verið við Geitarhlíðarfjall, kvað hann ákærða hafa gert miðanirnar, en sjálfur hefði hann skrifað þær upp eftir frásögn ákærða og staðfest þær.

Við samþrófun hélt ákærði fast við það, að hann hefði miðað

við Geitarhlíðarfjall, enda hefði hann fengið góða svörun þaðan í ratsjanni sem línu eftir fjallinu, síðan eyðu og þá greinilegan tind. Kveður hann John Holden munu hafa skilið Geitarhlíðarfjall sem Geitafell, og segir John Holden þetta geta verið.

Ákærði segir það rétt vera, að hann hafi farið um borð í varðskipið og gert þar mælingar á duflinu, sem sett var út af varðskipsmönnum, og að þær hafi komið heim við fyrri athuganir varðskipsmanna. Þá kveður hann mælingar þessar hafa verið settar út í sjókort, sem hann hafði meðferðis, og þar virzt staður togarans mjög svipað innan fiskveiðitakmarkanna, eins og greinir í skýrslu skipherra varðskipisins.

Ákærði neitaði því, að hann hafi hindrað varðskipsmenn í því að komast um borð í togarann, en segir togaramenn hafa viljað gera sitt bezta og hann þá sagt þeim að huga að veiðarfærum. Sjálfur kveðst hann hafa neitað að fara um borð í gúmmibátinn, en farið svo um borð í varðskipið, eftir að herskipið var komið á vettvang.

Samkvæmt eigin óskum komu fyrir dóminn og gáfu skýrslur skipherra herskipisins Russels, siglingafræðingur þess, stýrimaður þess og fjórði maðurinn, sem er siglingafræðingur að menntun.

Skýrir skipherra herskipisins svo frá, að klukkan 0450 greindan miðvikudag, er herskipið var beint suður af Vestmannaeyjum, hafi verið tilkynnt frá togaranum, að varðskip væri komið að honum, en staðarákvörðun verið gefin mjög lauslega upp um 25 sjómílar vestur af eyjunum. Hélt herskipið að togaranum, enda á þeirri leið. Bæði skipherra herskipisins og siglingafræðingur þess segja það rétt vera, að þeir hafi farið um borð í varðskipið og gert mælingar með tækjum þess á dufli því, sem sett var út frá varðskipinu, og hafi mælingar þeirra komið heim við mælingar varðskipsmanna. Getur skipherra herskipisins þess, að við duflið hafi mælt 87 faðma dýpi og að dýptarmælir varðskipisins hafi sýnt þarna 160 metra dýpi, en rétt áður en herskipið kom að togaranum, kveður skipherra þess, að varðskipið hafi verið um 400 yards norðan við duflið. Álsey segir hann hafa sézt sæmilega vel í ratsjá varðskipisins. Með ratsjá herskipisins, sem er af Deccagerð 978, var reiknuð út staða varðskipisins og togarans, og ber skipstjóri herskipisins, eins og aðrir framangreindir skipverjar þess, að skip þessi hafi verið rétt fyrir utan fiskveiðitakmörkin. Klukkan 0455 kveður hann mælingu hafa verið framkvæmda af I. stýrimanni og aðstoðarmanni, og notast hafi verið við gyroáttavita og ratsjá, en miðað hafi

verið við Stórhöfða og Geirfuglasker, sem verið hafi í 7.5 sjómílna fjarlægð frá herskipinu með réttvísandi stefnu 314 og Stórhöfði í réttvísandi stefnu 003, en um fjarlægðina í hann er ekki vitað. Siglingafræðingur herskipsins gerði 5 staðarákvarðanir með stuttu millibili, er herskipið var á leið sinni að togaranum. Voru staðarákvarðanir þessar, sem allar eru staðfestar af skipherra herskipsins og greindum skipverjum þess, skráðar í bækur herskipsins og merktar inn á sjókort þess, sem lagt var fram í dóminum með rómverskum tölum, I—V. Mælingarnar voru framkvæmdar með ratsjá, en hornamælingar ekki gerðar, og kveðst siglingafræðingurinn hafa miðað við Geirfuglasker, en ekki önnur kennileiti. Mælisvið ratsjárinnar segir skipherra herskipsins vera 12 sjómílur, þegar um skip er að ræða, en ella um 40 sjómílur, ef um hátt kennileiti sé að ræða. Er herskipið var komið að togaranum, segir hann, að ekki hafi verið unnt að gera staðarákvarðanir með ratsjá þess, þar sem Vestmannaeyjar hafi þá ekki sézt í henni. Athuganir þessar sem aðrar voru allar miðaðar við Greenwichmeðaltíma. Við fyrstu miðun kveðst siglingafræðingur herskipsins hafa séð Geirfuglasker með berum augum, en við hinar miðanirnar notast við ratsjána, þótt Geirfuglasker kynni þá að hafa sézt með berum augum.

Verður nú nánar greint frá mælingum þessum, eins og þær voru skráðar í bækur herskipsins:

Við I. mælingu, klukkan 0522, var fjarlægðin milli herskipsins og Geirfuglaskers 4.3 sjómílur og réttvísandi stefna 040.

Við II. mælingu, klukkan 0530, var fjarlægðin í Geirfuglasker 7.5 sjómílur, réttvísandi stefna 070.

Við III. mælingu, klukkan 0540, var fjarlægðin í Geirfuglasker 10.5 sjómílur og réttvísandi stefna 082.

Við IV. mælingu, klukkan 0547, var fjarlægðin í Geirfuglasker 12.8 sjómílur og réttvísandi stefna 084. Kveðst siglingafræðingurinn hér hafa miðað togarann í réttvísandi stefnu 288.5, og hafi fjarlægðin milli herskipsins og togarans verið 7.8 sjómílur, en á siglingunni milli III. og IV. mælingar hafi fyrst sézt til togarans og varðskipsins og þau þá verið staðsett rétt fyrir utan fiskveiðitakmörkin, og segir skipherra herskipsins, að þá hafi mælt 80 faðma dýpi með bergmálsdýptarmæli þess, en klukkan 0455 var varpa togarans tekin um borð í hann, eins og fyrr getur.

Við V. mælingu, klukkan 0553, var fjarlægðin í Geirfuglasker 15.5 sjómílur og réttvísandi stefna 087, en í framburði skipherra herskipsins er skráð í þingbókina eftir honum, að rétt-

vísandi stefna hafi hér verið 084. Miðaðist togarinn í réttvís-
andi stefnu 289, og mældist fjarlægðin að honum 5.4 sjómílar,
en dýpi 81.5 faðmar. Kveðst siglingafræðingur herskipsins af
nýju hafa hér reiknað út stöðu togarans og segir hann sam-
kvæmt þessari mælingu hafa verið lítið eitt utar við fiskveiði-
takmörkin en fyrr.

Klukkan 0600 greindan miðvikudagsmorgun kveðst siglinga-
fræðingur herskipsins hafa athugað gyroáttavita þess og þá
komizt að raun um, að hann sýndi 2° of lítið, og segist hann
hafa tekið tillit til þessarar skekkju við útreikninga sína, en
samkvæmt loggbók herskipsins sýndi áttavitinn sömu skekkju
kl. 0527 þenna morgun.

Skipherra herskipsins kveðst, þar sem hann hafi vitað, að
ratsjá þess væri rétt samkvæmt prófun í landsýn klukkan 0455,
hafa beðið um, að reynt væri að athuga nákvæmni ratsjár skip-
anna þriggja á leið þeirra til Reykjavíkur með því að varðskipið
mældi fjarlægðina að togaranum og herskipinu, herskipið fjar-
lægðina að togaranum og varðskipinu og togarinn fjarlægðina
að varðskipinu og herskipinu. Hafi þetta verið reynt, herskipið
hafi mælt fjarlægðina að togaranum og hann fjarlægðina að her-
skipinu, en varðskipsmenn hefðu tilkynnt, að þeir hefðu ein-
göngu mælt fjarlægðina að herskipinu. Við aðra tilraun í mæl-
ingum þessum kveðst skipherra herskipsins hafa mælt fjarlægð-
ina að togaranum og varðskipinu og hefði ákærði sagzt hafa
mælt fjarlægðina að herskipinu og varðskipinu, en frá því hefði
verið tilkynnt, að þaðan hefði eingöngu verið mæld fjarlægðin
að togaranum. Kveðst skipherra herskipsins hafa stungið upp á
því, að þriðja tilraunin yrði gerð, en þá hefðu fleiri fiskiskip
verið í nánd og varðskipsmenn átt erfitt með að greina herskipið
frá þeim.

Niðurstöður þessara tilrauna kveður skipherra vera þessar:

Klukkan 0934 hefði fjarlægðin að varðskipinu verið 7.4 sjó-
mílar og 5.8 sjómílar að togaranum. Við aðra tilraun klukkan
0942 hefði fjarlægðin að varðskipinu verið 8.25 sjómílar, og að
togaranum 6.45 sjómílar.

Skipherra varðskipsins, Þórarinn Björnsson, kveður I. stýri-
mann þess hafa mælt fjarlægðina milli þess og herskipsins og
nokkru síðar fjarlægðina milli varðskipsins og togarans. Ná-
kvæmni ratsjár skipanna kveðst skipherra varðskipsins ekki
hafa getað athugað, heldur aðeins getað gert á þeim samanburð.

Dóminum afhenti hann blað, sem þessar athuganir voru skráðar á, eins og hér segir:

„Fjarlægð í herskipið 7.5 sjóm.

Fjarlægð í togarann 1.8 sjóm.

Tekið af I. stýrimanni.

Fjarlægðirnar ekki teknar samtímis.

Eldey 44°57'

Reykjanesviti 34°57'

Súlur

Fjarlægð í Staðarberg eftir Sperry radar 6.1 sjóm.

Tekið af skipherra og I. stýrimanni.“

Á leiðinni til Reykjavíkur kveðst ákærði hafa byrjað að gera tilraunir til að mæla fjarlægðina frá togaranum að varðskipinu og herskipinu, en þeim tilraunum hafi ekki orðið lokið, þar sem varðskipsmenn hefðu átt erfitt með að greina herskipið frá öðrum skipum. Kveðst hann hafa skrifað hjá sér á blað um athuganir þessar, en þar sem tilraununum varð ekki lokið, segist hann hafa eyðilagt blað þetta, og man hann ekki að greina frá neinum tölum í þessu sambandi.

Dómarinn kvaddi þrjá kunnáttumenn, þá Ríkharð Sigmundsson rafvirkjameistara, Ólaf Jónsson útvarpsvirkjameistara og Ingólf Þórðarson, skipstjóra og stýrimannaskólakennara, til að athuga ratsjár varðskipisins og togarans, einkum fjarlægðarhæfi þeirra. Er þeir höfðu unnið starf sitt, skýrðu þeir frá því, að þeir hefðu ekki séð í togaranum önnur miðunartæki en ratstjána. Seguláttaviti hefði einnig verið þar, en hann hafi ekki verið hægt að nota með nægilegri nákvæmni, þar sem ýmsir hlutir í landi hefðu getað haft áhrif á hann. Fer hér á eftir vottorð þeirra, sem þeir hafa staðfest með eiði, svo og tvær töflur, er því fylgdu:

„Við undirritaðir höfum athugað radartæki togarans Ben Lui, A 715, af Marconigerð, og varðskipisins Þórs af Sperrygerð. Skipin liggja hlið við hlið við Ingólfsgarð. Bæði tækin sýndu mjög greinilega mynd, og endurkast (signal) í 40 mílna fjarlægð kom álíka skýrt fram.

Fjarlægðarmælingum með tæki Þórs bar mjög vel saman, hvort sem mælt var með föstum eða færanlegum mælihring, en á tæki togarans kom fram nokkurt misræmi, eins og meðfylgjandi tafla sýnir. Á töflunni kemur einnig fram samanburður við mælingar í korti.

Varðskipið Þór

Fjar- lægðar kvarði	Færan- legur hringur sm	Fastir hringir sm	Mis- munur sm	Staðir	Fjar- lægð á radar	Fjarlægð samkvæmt korti	Mis- munur sm	Sjómannaskólinn
6 sm	2.0 4.0	2.0 4.0	0.0 0.0	Brimnes	4.3 sm	4.35 sm	0.05	Réttm. Réttm. á gyroátta- samkvæmt Mismunur vita korti
15 sm	5.0 9.95 15.0	5.0 10.0 15.0	0.0 0.05 0.0	Stytztta fjarlægð í ströndina undan hlíð- um Akra- fjalls	8.9 sm	8.9 sm	0.0	134¼° 133¼° 1°
40 sm	10.0 20.0 30.0	10.0 20.0 30.0	0.0 0.0 0.0					
2 sm				Engeyjar- bauja	0.75 sm	0.77 sm	0.02	

S / t. Ben Lui, A715

Fjarlægð- arkvarði	Færanleg- ur hringur	Fastir hringir	Mis- munur	Staðir	Fjarlægð á radar	Fjarlægð samkvæmt korti	Mis- munur
10 sm	1.7 sm	2.0 sm	0.3 sm	Brimnes			
	3.7 —	4.0 —	0.3 —				
	5.75 —	6.0 —	0.25 —		4.3 sm	4.35 sm	0.05 sm
	7.7 —	8.0 —	0.3 —				
	9.45 —	10.0 —	0.55 —				
20 sm	4.15 sm	5.0 sm	0.85 sm	Brimnes	3.8 sm	4.35 sm	0.45 sm
	9.35 —	10.0 —	0.65 —	Stytta fjar-			
	14.35 —	15.0 —	0.65 —	lægð í strönd-			
	19.1 —	20.0 —	0.9 —	ina undanhlíð-	8.6 —	8.9 —	0.3 —
				um Akrafjalls			
40 sm	9.1 sm	10.0 sm	0.9 sm				
	15.0 —	15.0 —	0.0 —				
	20.3 —	20.0 —	0.3 —				
	25.0 —	25.0 —	0.0 —				
	30.5 —	30.0 —	0.5 —				
3 sm	35.7 —	35.0 —	0.7 —	Engyjar- bauja	0.7 sm	0.77 sm	0.07 sm

Miðunarnákvæmni radarsins í Þór, sem er stilltur inn á gyro-áttavita, miðað við kort, kemur einnig fram í töflunni. Um miðunarnákvæmni togarans er erfitt að dæma við þær ástæður, sem eru fyrir hendi.“

Með framangreindum mælingum og skýrslum varðskipsmanna, sem þeir hafa staðfest með eiði, telur dómurinn sannað gegn staðhæfingu ákærða og þótt mælt hafi 160 metra dýpi á þeim stað, sem duflið var sett út frá varðskipinu, að ákærði hafi umrætt skipti verið á þeim stöðum, er mælingarnar sýndu, og að botnvörpuveiðum var hann, svo sem hann hefur viðurkennt. Eru staðir þessir á því svæði fiskveiðilandhelginnar, sem umræðir í ákæru samkvæmt framansögðu.

Varðar þessi verknaður við 2. gr. reglugerðar nr. 3/1961 um fiskveiðilandhelgi Íslands, sbr. lög nr. 44/1948 og nr. 33/1922, sbr. enn fremur 1. mgr. 1. gr. laga nr. 5/1920 um bann gegn botnvörpuveiðum, sbr. 1. gr. laga nr. 6/1959 um breytingu á þeim lögum.

Ber að ákveða refsingu ákærða 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 4. gr. laga nr. 5/1920 (áður 3. gr. sbr. lög nr. 6/1959) og 1. gr. laga nr. 5/1951 um breytingu á þeim lögum. Samkvæmt þessum refsíákvæðum, með tilliti til stærðar togarans, 473.16 brúttólestir, og með tilliti til núverandi gullgildis íslenzkrar krónu þykir refsing ákærða hæfilega ákveðin 250.000.00 króna sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi 8 mánaða varðhald í stað sektarinnar, verði hún eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa. Auk þess skulu allur afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir togarans Ben Lui, A 715, vera upptæk til handa Landhelgissjóði Íslands.

Ákærða ber að dæma til greiðslu alls sakarkostnaðar, þar með talin málsvarnarlaun verjanda síns, Gísla G. Ísleifssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 3.000.00.

Dóm þenna kveða upp Logi Einarsson yfirsakadómari og með dómendurnir Jónas Jónasson og Pétur Björnsson skipstjórar.

Dómsorð:

Ákærði, Charles Alfred Grimmer, greiði 250.000.00 króna sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi 8 mánaða varðhald í stað sektarinnar, verði hún eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Allur afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir togarans Ben Lui, A 715, skulu verða upptæk til handa Landhelgisjórði Íslands.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun verjanda síns, Gísla G. Ísleifssonar hæstaréttarlögmans, kr. 3.000.00.

Dómi þessum skal fullnægja með aðför að lögum.

Miðvikudagur 10. febrúar 1965.

Nr. 94/1964. **Unnur Á. Jónsdóttir**

(Gunnar M. Guðmundsson hrl.)

gegn

Magnúsi Thorlacius og gagnsök (sjálfur).

Dómenndur:

hæstaréttardómararnir Gizur Bergsteinsson, Jónatan Hallvarðsson og Logi Einarsson og prófessorarnir Ármann Snævarr og Magnús P. Torfason.

Kröfu, sem eigi var dómhæf, vísað frá dómstólum.
Sýknað af vaxtakröfu.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 22. maí 1964 og gert „þessar dómkröfur:

- 1) Að viðurkenndur verði réttur aðaláfrýjanda til að gera fjárnám til sölu við uppboð í eigin sýningarvixli gagnáfrýjanda, er gefinn var út 13. júlí 1957, að fjárhæð kr. 100.000.00, til að nota andvirði vixilsins til greiðslu á málskostnaði, að upphæð kr. 100.000.00, samkvæmt dómi Hæstaréttar frá 9. maí 1962 í hæstaréttarmálinu nr. 90/1961.
- 2) Að gagnáfrýjandi verði dæmdur til að greiða 7% ársvexti af framangreindum málskostnaði, kr. 100.000.00, frá 1. ágúst 1962 til greiðsludags.
- 3) Að gagnáfrýjandi verði dæmdur til að greiða málskostnað að mati Hæstaréttar“.