Því úrskurðast:

Maríu Kristmundsdóttur ber að hlíta því, að fjárkrafa sóknaraðilja, Jónu Sigmundsdóttur, kr. 185.000.00, ásamt 7% ársvöxtum frá 16. júlí 1964 til 1. janúar 1965, en 6% ársvöxtum frá og með þeim degi til greiðsludags, verði talin skuld Sigmundar M. Andréssonar við búskipti þeirra vegna skilnaðar, en að öðru leyti á hún að vera sýkn af kröfum sóknaraðilja í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.

Mánudaginn 13. desember 1965.

Nr. 6/1965. **Ákæruvaldið**
(Valdimar Stefánsson saksóknari ríkisins)
gegn
William Rawcliffe (Gísli G. Ísleifsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Fiskveiðabrot.

Dómur Hæstaréttar.

Hinn 6. október 1964 kærði skipherra varðskipsins Óðins ákærða fyrir ólöglegar botnvörpuveiðar innan fiskveiðimarka út af Vestfjörðum á togaranum Prince Philip, FD 400. Var togaranum stefnt til Ísafjarðar, þar sem hald var á hann lagt, jafnframt því sem rannsókn málsins hófst fyrir sakadómi. Ákæra á hendur ákærða var gefin út 7. október 1964. Hinn 8. s. m. krafðist verjandi ákærða þess, að togarinn yrði leystur úr haldi ásamt afla og veiðarfærum, en héraðsdómur hratt þeirri kröfu næsta dag með úrskurði, sem verjandinn kærði til Hæstaréttar samkvæmt heimild í 1. tölulið 172. gr. laga nr. 82/1961. Héraðsdómur í málinu var kveðinn upp 13. október 1964, og var honum samkvæmt ósk ákærða einnig skotið til Hæstaréttar. Með samþykki saksóknara ríkisins og verjanda ákærða voru mál þessi sameinuð fyrir Hæstarétti.

Hinn kærða úrskurð og áfrýjaða dóm hafa kveðið upp Skúli J. Pálmason, settur bæjarfógeti á Ísafirði, og samdómsmennirnir Magnús Jónsson skipstjóri og Sturla Halldórsson skipstjóri.

I.

Er fram kom krafa verjanda ákærða hinn 8. október 1964 um lausn togarans Prince Philip, FD 400, úr haldi og upp var kveðinn 9. s. m. synjunarúrskurður héraðsdóms, sem kærður hefur verið, beið ákærði dóms í héraði, m. a. um þá kröfu saksóknara ríkisins, að dæmd yrði upptaka alls afla og veiðarfæra, er þá voru um borð í nefndum togara. Þar sem áfellisdómur um veiðibrot, ef því var að skipta, hafði í för með sér upptöku afla og veiðarfæra samkvæmt 4. gr., áður 3. gr., laga nr. 5/1920, var héraðsdómi skylt að tryggja, að það, sem upptöku kynni að sæta, yrði fyrir hendi, er til fullnustu dóms kæmi. Þegar að svo vöxnu ber að staðfesta hinn kærða úrskurð.

II.

Hinn 9. október 1964 voru í sakadómi Ísafjarðar dómkvaddir þeir Haraldur Sigurðsson verkfræðingur og Ingólfur Þórðarson stýrimannaskólakennari til þess að framkvæma athugun á „mælingar- og miðunarnákvæmni" ratsjár varðskipsins, sem notuð var við töku togarans. Niðurstaða matsmanna varð sú, að mestu fjarlægðarskekkjur ratsjárinnar við tilraunir, er gerðar voru, reyndust 1.94% og mestu miðunarskekkjur 0.5°. Við athugun þessa kom í ljós, að á ratsjánni var ekkert frávik „milli lausa hringsins og föstu hringanna".

Skólastjóri Stýrimannaskólans í Reykjavík, Jónas Sigurðsson, hefur eftir uppsögu héraðsdóms markað á sjókort nr. 41 staðarákvarðanir varðskipsins í máli þessu samkvæmt skýrslu skipherrans, sem rakin er í héraðsdómi. Reyndist staður togarans hinn 5. október 1964, kl. 2335 um 1.3 sm innan fiskveiðimarka (staður a), kl. 2341 um 0.85 sm innan fiskveiðimarka (staður b), kl. 2347 um 0.5 sm innan fiskveiðimarka (staður c), kl. 2353 á fiskveiði-

mörkum (staður d), hinn 6. október 1964, kl. 0006 um 1.1 sm utan fiskveiðimarka (staður e), kl. 0012 um 1.2 sm utan fiskveiðimarka (staður f) og staður varðskipsins við hlið togarans kl. 0018 um 1.25 sm utan fiskveiðimarka (staður g). Einnig hefur skólastjórinn markað á sjókort nr. 41 staðarákvarðanir varðskipsins hinn 5. október 1964, kl. 2335, kl. 2341, kl. 2347 og kl. 2353, eins og niðurstöður þeirra eru, ef miðað er, ákærða í vil, við 2% fjarlægðarskekkju og 0.5° miðunarskekkju Sperryratstjár varðskipsins, sbr. skoðunargerð dómkvaddra manna í héraði, er getið var, og reyndist þá staður togarans kl. 2335 um 0.8 sm innan fiskveiðimarka, kl. 2341 um 0.35 sm innan fiskveiðimarka, kl. 2347 rúmlega 0.1 sm innan fiskveiðimarka og kl. 2353 um 0.4 sm utan fiskveiðimarka. Enn hefur skólastjórinn markað á sjókort stað togarans hinn 5. október 1964, kl. 2344, er varðskipið hóf að gefa honum stöðvunarmerki, og stað togarans sama dag, kl. 2350, er ákærði kveðst hafa kastað vörpu sinni, og miðaði skólastjórinn í því sambandi við beina og jafna siglingu togarans milli mælistaða hans kl. 2341, kl. 2347 og kl. 2353. Samkvæmt staðarákvörðun varðskipsins mældist staður togarans kl. 2344 um 0.65 sm innan fiskveiðimarka og staður togarans kl. 2350 um 0.25 sm innan fiskveiðimarka, en fyrrnefndi staðurinn um 0.2 sm innan fiskveiðimarka og síðarnefndi staðurinn um 0.15 sm utan fiskveiðimarka, er litið var, ákærða í hag, til sömu mælingarskekkju og miðunar á ratsjá varðskipsins sem áður greinir. Loks hefur skólastjórinn framkvæmt athugun á hraða togarans milli greindra mælistaða, a—g, og miðað við beina og jafna siglingu reyndist hraðinn frá a—b um 6.0 sm, frá b—c um 3.5 sm, frá c—d um 5.5 sm, frá d—e um 5.1 sm, frá e—f um 6.0 sm og frá f—g um 4.0 sm.

Hinn 22. nóvember 1965 voru í sakadómi Reykjavíkur dómkvaddir Einar Thoroddsen yfirhafnsögumaður, Ingólfur Þórðarson stýrimannaskólakennari og Karl Magnússon skipstjóri „til að láta uppi álit sitt í máli þessu um eftirfarandi:

Var ákærða unnt, miðað við mælingar varðskipsmanna á stöðum togara ákærða og aðrar aðstæður, að kasta vörpu sinni með þeirri aðferð, sem ákærði lýsir í rannsókn málsins, eftir að hann var kominn út fyrir fiskveiðitakmörkin,

a) ef veiðarfæri voru öll í búlka innanborðs?

b) ef spurningu a) er svarað neitandi, þá ef veiðarfæri voru óbúlkuð?“

Matsmenn svöruðu spurningu þessari neitandi í báðum tilvikum og kváðu engu breyta um þá niðurstöðu, þó að reiknað væri „með leiðréttum stöðum togarans fyrir hugsanlegum mæliskekkjum, svo sem gert er í álitsgerð Jónasar Sigurðssonar, skólastjóra Stýrimannaskólans“, eða litið til hraðaútreiknings „hans í sömu álitsgerð, enda þótt miðað sé við, að veiðarfæri togarans hefðu verið óbúlkuð“.

Samkvæmt því, er nú var rakið, og að öðru leyti með skírskotun til forsendna hins áfrýjaða dóms er sannað, að varðskipið gaf ákærða fullnægjandi stöðvunarmerki, er skip hans var innan íslenzkra fiskveiðimarka, og að ákærði var að ólöglegum botnvörpuveiðum innan þeirra marka.

Brot ákærða varðar við lagaboð þau, er í ákæru greinir. Ákveðst refsing hans samkvæmt málavöxtum og með hliðsjón af því, að 100 gullkrónur jafngilda 1.951.09 pappírskrónum, kr. 300.000.00 sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi varðhald 8 mánuði í stað sektar, ef hún greiðist ekki innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákvæði héraðsdóms um upptöku ber að staðfesta.

III.

Leggja ber á ákærða allan kostnað sakarinnar í héraði og fyrir Hæstarétti, þar á meðal saksóknarlaun, er renni í ríkissjóð, samtals kr. 30.000.00, og málflutningslaun verjanda ákærða, samtals kr. 30.000.00.

Dómsorð:

Hinn kærði úrskurður á að vera óraskaður.

Ákærði, William Rawcliffe, greiði kr. 300.000.00 sekt í Landhelgissjóð Íslands, og komi varðhald 8 mán-

uði í stað sektar, ef hún greiðist ekki innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákvæði héraðsdóms um upptöku staðfestist.

Ákærði greiði allan kostnað sakarinnar í héraði og fyrir Hæstarétti, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 30.000.00, og málsvarnarlaun verjanda síns, Gísla G. Ísleifssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 30.000.00.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Úrskurður sakadóms Ísafjarðar 9. október 1964.

Fyrir var tekið sakadómsmálið nr. 116/1964: Ákæruvaldið gegn William Rawcliffe og í því kveðinn upp svohljóðandi úrskurður: Krafa Gísla G. Ísleifssonar, skipaðs verjanda í málinu, þess efnis, að togaranum Prince Philip, FD 400, skuli heimil sigling nú þegar gegn því, að sett verði trygging fyrir sakarkostnaði öllum og hugsanlegri sekt ákærða svo og trygging fyrir hugsanlegri upptöku afla og veiðarfæra.

Málavextir eru þessir:

Varðskipið Óðinn tók togarann Prince Philip, FD 400, að meintum ólöglegum veiðum aðfaranótt hins 6. október s.l. Samkvæmt mælingum varðskipsins var togarinn innan fiskveiðitakmarkanna, er stöðvunarmerki var gefið. Gísli G. Ísleifsson hæstaréttarlögmaður, skipaður verjandi ákærða í máli þessu, hefur krafizt frávísunar málsins á grundvelli þess, að um 5% viðbótarskekkju á mældum fjarlægðum geti verið að ræða á ratsjá varðskipsins, því að láðst hefði að bera saman lausa hring ratsjárinnar við hina föstu fyrir hverja einstaka staðarákvörðun, en verjandi telur það nauðsynlegt til þess að nákvæmar mælingar fáist og styður sitt mál með tilvitnun í bókina The Use of Radar at Sea, sem fjallar um ratsjármælingar og skrifuð er af erlendum sérfræðingum á þessu sviði.

Lausi hringur ratsjárinnar var síðast borinn saman við hina föstu hringi, um það bil 2 tímum áður en staðarákvarðanir á togaranum hófust.

Sé 5% viðbótarskekkja við hinar viðurkenndu mælingarskekkjur tekin til greina, er nefndur togari utan fiskveiðitakmarkanna, er stöðvunarmerki varðskipsins var fyrst gefið.

Af þessum sökum hefur fulltrúi saksóknara krafizt þess, að

kvaddir yrðu til sérfræðingar til þess að athuga ratsjá varðskipsins og kveða jafnframt á um mögulega ónákvæmni í mælingum ratsjárinnar á grundvelli þess, að lausi hringur ratsjárinnar hafi eigi verið borinn saman við föstu hringina.

Þar sem slíka sérfræðinga er ekki hér að fá, hlýtur dráttur að verða á málinu. Hefur það í för með sér, að fiskur, sem er í togaranum Prince Philip og liggur undir skemmdum, eyðileggst að fullu, verði togaranum eigi leyft að sigla nú þegar.

Af hálfu eigenda togarans hefur verið boðið, að sett yrði fullnægjandi trygging fyrir afla og veiðarfærum nefnds togara svo og sekt þeirri, er ákærði kynni að verða dæmdur til að greiða, ásamt öllum sakarkostnaði, þannig að ekki yrði spillt lögveði því, sem hið íslenzka ríki hefur samkvæmt 3. gr. laga nr. 5 frá 1920 um bann við botnvörpuveiðum í landhelgi.

Þar sem ekki hefur fengizt málflutningur um efnisatriði sökum framkominnar frávísunarkröfu, en reynzt getur nauðsynlegt við efnisflutning málsins að kveðja fyrir dóminn sem vitni áhöfn togarans vegna atriða, sem síðar kunna fram að koma, lítur dómurinn svo á, að áframhaldandi hald á togaranum Prince Philip, FD 400, sé nauðsynlegt, að svo komnu máli.

Ályktarorð:

Eigi skal leyst hald af togaranum Prince Philip, FD 400, gegn því að sett verði trygging fyrir afla og veiðarfærum, sekt þeirri, er ákærði kann að verða dæmdur til að greiða, og sakarkostnaði öllum.

Dómur sakadóms Ísafjarðar 13. október 1964.

Málið er með ákæruskjali, dags. 7. október 1964, höfðað gegn ákærða, William Rawcliffe, skipstjóra á brezka togaranum Prince Philip, FD 400, til heimilis að 3 Rydal Avenue, Fleetwood, Englandi, fyrir að hafa gerzt sekur um fiskveiðibrot samkvæmt 2. gr. reglugerðar nr. 3 11. marz 1961 um fiskveiðilandhelgi Íslands, sbr. lög nr. 44 5. apríl 1948 og lög nr. 33 19. júní 1922, sbr. enn fremur 1. mgr. 1. gr. laga nr. 5 18. maí 1920 um bann gegn botnvörpuveiðum, sbr. 1. gr. laga nr. 6 17. febrúar 1959 um breytingu á þeim lögum, með því að vera að botnvörpuveiðum á togaranum Prince Philip, FD 400, út af Barða um miðnætti aðfaranótt þriðjudagsins 6. október 1964 innan fiskveiði-

landhelgi Íslands, eins og hún er ákveðin í 1. gr. fyrrnefndrar reglugerðar nr. 3/1961.

Í ákæruskjali er þess krafizt, að ákærði sæti refsingu samkvæmt 7. gr. reglugerðar nr. 3/1961, sbr. 3. gr. laga nr. 44/1948 og 1. gr. laga nr. 81/1952 um breytingu á þeim lögum, sbr. enn fremur 3. gr. laga nr. 5/1920 og 1. gr. laga nr. 5/1951 um breytingu á þeim lögum, til þess að sæta upptöku afla og veiðarfæra nefnds togara og til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Ákærði, William Rawcliffe, er kominn yfir lögaldur sakamanna, er fæddur 18.1. 1933 í Fleetwood, Englandi, og hefur hvorki sætt ákæru né refsingu, svo kunnugt sé.

Málavextir eru þessir:

Mánudaginn 5. október 1964 var varðskipið Óðinn á eftirlitsferð út af Arnarfirði. Sást þá togari í ratsjá varðskipsins, sem virtist vera grunsamlega nærri landi. Eftirfarandi staðarákvarðanir voru gerðar á togaranum:

1. Kl. 2335	Kópanes	fjarlægð	7.35	sml.
	Fjallaskagi	—	10.9	—
	Togari r/v 358°	—	11.3	—

Þessi mæling gefur stað togarans um 1.3 sml. innan fiskveiðitakmarkanna.

2. Kl. 2341	Fjallaskagi	fjarlægð	10.55	sml.
	Kópanes	—	9.2	—
	Togari í r/v 359°	—	10.0	—

Gefur þetta stað togarans um 0.9 sml. innan fiskveiðimarkanna. Þar sem staðarákvarðanir þessar gáfu til kynna, að togarinn væri að veiðum, var stefnt í átt til hans. Sást togarinn þá greinilega, og hélt hann út.

Kl. 2344 gaf 1. stýrimaður varðskipsins stöðvunarmerkið „K" með ljósmorsi stöðugt í um það bil 2 mínútur.

3. Kl. 2347	Fjallaskagi	fjarlægð	10.1	sml.
	Kópanes	—	10.8	—
	Togari í r/v 357°	—	8.5	—

Samkvæmt mælingu þessari var togarinn um 0.55 sml. innan fiskveiðimarkanna. Samtímis staðarákvörðun þessari var stöðvunarmerkið „K" endurtekið með ljósmerkjum í u.þ.b. 2 mínútur. Merki þetta var einnig gefið af 1. stýrimanni.

4. Kl. 2353	Fjallaskagi	fjarlægð	10.2	sml.
	Kópanes	—	12.5	—
	Togari í r/v 354°	—	7.0	—

Þetta gefur stað togarans um fiskveiðitakmörkin.

5. Kl. 0006 Göltur fjarlægð 16.5 sml.
Barði, suðurk. — 11.25 —
Togari í r/v 344° — 3.05 —

Gefur þetta stað togarans um 1.05 sml. utan fiskveiðimarkanna.

6. Kl. 0012 Göltur fjarlægð 16.9 sml.
Barði, suðurk. — 11.35 —
Togari í r/v 334° — 1.1 —

Staðarákvörðun þessi gefur stað togarans um 1.25 utan fiskveiðitakmarkanna.

Klukkan 0014 var dregið úr ferð varðskipsins, og um það bil sást, að togarinn var Prince Philip, FD 400, og var hann að toga með stjórnborðsvörpu.

7. Kl. 0018 við hlið togarans.
Barði, suðurkantur fjarlægð 13.3 sml.
Göltur — 17.5 —
Dýpi 92 metrar.

Þessi mæling gefur stað togarans um 1.2 sml. utan fiskveiðimarkanna.

Ákærða voru gefin fyrirmæli um að stöðva skipið og hífa inn vörpuna, hvað hann gerði.

Var síðan báti skotið út frá varðskipinu og ákærði sóttur, en 3. stýrimaður varðskipsins varð eftir í togaranum. Kom ákærði um borð í varðskipið kl. 0044, og var honum þá tilkynnt, að hann yrði kærður fyrir meintar ólöglegar veiðar innan fiskveiðitakmarkanna.

Ákærði tjáði varðskipsmönnum, að hann hefði kastað vörpunni 5 mínútum fyrir kl. 2400 GMT, en sagðist síðar hafa verið búinn að toga í rúma hálfa klukkustund, er hann var stöðvaður. Hann kvaðst hafa stöðvað til þess að kasta vörpunni og var þá staddur 12.0 sml. frá Barða og 20.0 sml. frá Kópanesi. Kvaðst hann hafa farið í hring, er hann kastaði vörpunni, og haldið síðan norðaustur.

Ákærði viðurkenndi fyrir varðskipsmönnum, að staðarákvörðun sú, sem gerð var við hlið togarans kl. 0018, væri rétt.

Hann kvaðst ekki hafa séð ljósstöðvunarmerki frá varðskipinu, en sagðist hafa séð ljósblikk, en talið, að það væri ljós á skipi, sem blikkaði vegna sjógangs.

Yfirmenn varðskipsins fylgdust til skiptis með togaranum í sjónauka, og sást fyrst aftan til á bakborðshlið togarans, en síðar þvert á bakborðshlið hans.

Klukkur skipanna voru bornar saman, og reyndust þær eins.

Ákærða var nú tjáð, að hann yrði að fylgja varðskipinu til Ísafjarðar, þar sem frekari rannsókn í máli hans færi fram.

Þangað var haldið kl. 0116, en komið til Ísafjarðar kl. 0437. Veður var: Brt. 2. Sjór brt. 2. Léttskýjað.

Mælingarnar voru gerðar með Sperry ratsjá og Sperry gyroáttavita.

Framanskráðar málavaxtalýsingar eru samkvæmt skýrslu skipherrans á varðskipinu Óðni og dskj. nr. 2 í rannsókn málsins, uppdrætti með staðarákvörðunum, sem gerðar voru af 1., 2. og 3. stýrimanni undir umsjá skipherra. Hafa þeir allir komið fyrir rétt og unnið eið að vætti sínu og telja allir, að skýrslan og uppdrátturinn séu rétt og sannleikanum samkvæm.

Fyrir rétti bar skipherra varðskipsins, að hann hafi talið við samanburð á fyrstu tveimur staðarákvörðunum, að skipið væri að veiðum, því að hraði þess benti til þess. Hafi þá sézt á bakborðshlið togarans og alltaf síðan, en er nær dró, hafi sézt meir yfir þvera bakborðshlið hans. Vitnið gat þess og, að togarinn hafi haft uppi togljós, frá því er hann sást fyrst, og ætíð hafi sézt rautt ljós í frammastri.

Vitnið kvaðst ekki hafa séð, að togarinn stöðvaðist, enda bendi staðarákvarðanir ekki til þess. Hann skýrði svo frá, að hann hefði ekki stöðugt fylgzt með togaranum, en lét þess jafnframt getið, að alltaf hafi verið menn í brúnni, sem fylgdust með togaranum, en engum hafi þó sérstaklega verið falið að fylgjast með honum. Skipherra bar og, að nokkrir togarar hafi verið á þessum slóðum, en um 3—4 sml. sunnar, en taldi útilokað, að villzt hefði verið á þeim og togara ákærða.

Hann taldi toghraða vera frá 3—4½ sml. eftir ástæðum og vélarorku.

Helgi Hallvarðsson, 1. stýrimaður varðskipsins, bar fyrir rétti, að hann hafi séð á bakborðshlið togarans mjög fljótlega, eftir að stefna var tekin á togarann. Hann skýrði svo frá, að hann hafi stöðugt fylgzt með togaranum, nema þegar hann var að gera staðarákvarðanir. Hann kvaðst ekki hafa séð, að togarinn stöðvaðist. Vitnið kvaðst hafa séð rautt ljós í frammastri togarans, en vissi ekki nákvæmlega, hvenær það var, en kvaðst stöðugt hafa séð rauða ljósið, eftir að það varð sýnilegt. Á þessum slóðum voru, að sögn vitnisins, 6 eða 7 togarar auk togara ákærða, en þeir voru töluvert sunnar, og taldi vitnið, að ekki hafi verið hætta á, að villzt hafi verið á þeim og togara ákærða.

Hann bar einnig, að 2. og 3. stýrimaður hafi borið saman klukkur skipanna, sem reyndust vera eins.

Vitnið kvaðst hafa gefið stöðvunarmerkið kl. 2344, og hafi hann þá séð ljós um borð í togaranum, sem hann taldi, að væri bjarmi af vinnuljósum og ljós í mastri.

Kristján Sveinsson, 2. stýrimaður varðskipsins, bar og vætti í dóminum. Hann skýrði svo frá, að hann hefði verið viðstaddur, þegar stöðvunarmerkið kl. 2344 var gefið, og kvaðst hann þá hafa séð ljós um borð í togaranum, sem hann taldi, að væru vinnuljós. Hann taldi ekki hættu á því, að villzt hafi verið á togara ákærða og öðrum togurum, sem þarna voru.

Vitnið skýrði enn fremur svo frá, að hann hafi séð ljós á togaranum, skömmu eftir að fyrsta staðarákvörðunin var gerð, en er nær dró, hafi hann séð togljós, en veit ekki, hvenær það var.

Vitnið kvaðst ekki hafa séð, að togarinn stöðvaðist.

Peter Guðjón Petersen, 3. stýrimaður varðskipsins, kvaðst hafa skráð niður tímann, er stöðvunarmerki varðskipsins voru gefin. Hann kvaðst og hafa borið saman klukkur skipanna ásamt 2. stýrimanni, og reyndust þær eins.

Hásetinn Andrés Bertelsen kvaðst hafa séð hvít ljós á togaranum gegnum kíki, og hafi það verið, um sama leyti og stefna var tekin á togarann. Síðar kvaðst hann hafa séð rautt ljós framar hinum ljósunum. Hann kvaðst hafa haft stöðugar gætur á togaranum, þar til hann fór upp á þak brúarinnar til þess að beina ljóskastara að togaranum. Hafi hann misst sjónar á togaranum, meðan hann var að fara upp á þakið, en eftir að þangað kom, kvaðst hann hafa stöðugt fylgzt með ferðum togarans og alltaf séð rauða ljósið.

Vitnið Sigurður Villi Guðmundsson háseti kvaðst fyrst hafa veitt ljósum togarans athygli, er hann tók við stýrisverði af Andrési Bertelsen kl. 2400. Hann kvaðst stöðugt hafa séð rauða ljósið og einnig toppljósið og bjarma af vinnuljósum, eftir að hann kom í brúna. Kvaðst hann hafa haft nákvæmar gætur á togaranum, allt þar til numið var staðar við hlið hans.

Tvö síðastnefnd vitni unnu og eið að vætti sínu.

Ákærði lýsti yfir í dómi, að hann viðurkenndi ekki að hafa verið að veiðum innan fiskveiðitakmarkanna. Hann skýrði frá því, að kl. 2320 hafi hann gert staðarákvörðun, í þann mund er hann hóf að hífa inn vörpuna. Var hann þá staddur 12.2 sml.

frá Barða og 20.1 sml. frá Kópanesi. Hann kvaðst hafa verið einn í brúnni, er hann gerði staðarákvörðun þessa.

Ákærði skýrði svo frá, að siglt hafi verið á hægri ferð, meðan verið var að hífa, og snúið skipinu þannig, að vindur kom þvert á stjórnborðssíðu, og síðan hafi vél verið stöðvuð í um 15 mínútur. Kvaðst hann hafa kastað vörpunni kl. 2350, en ekki gert neina staðarákvörðun þá, þar sem hann taldi það ekki nauðsynlegt. Hann kvaðst hafa kastað á 9—10 sml. hraða og tekið hring á stjórnborða, áður en hann kastaði vörpunni, í stefnu u.þ.b. 290° r/v og togað í 290°—300° stefnu, þar til hann var staddur 13.2 sml. frá Barða, en kveðst síðan hafa haldið þeirri fjarlægð og togað í vestlæga stefnu. Ákærði skýrði svo frá, að tekið hafi um 2 mínútur að fara umræddan hring, áður en kastað var. Hann kvaðst hafa haft uppi togljós allan tímann.

Ákærði skýrði svo frá, að 5 togarar aðrir hafi verið á þessum slóðum og tveir í minna en mílu fjarlægð, þegar varðskipið kom að honum. Ekki taldi ákærði þó líklegt, að villzt hafi verið á togara hans og öðrum togara, en þó hugsanlegt.

Ákærði kveðst ekki hafa séð stöðvunarmerki varðskipsins, en sagðist hafa séð ljós frá ljóskastara þess, sem blikkaði vegna veltings, og hafi hann álitið, að skipherra varðskipsins ætti við þetta, er hann spurði sig um borð í varðskipinu, hvort hann hefði séð stöðvunarmerki varðskipsins.

Ákærði skýrir frá því, að hann hafi ekki gefið út meira af öðrum vírnum til þess að fá meiri toghraða á skipið. Hann taldi, að toghraði togarans væri 3—3½ sml.

Fyrsti vélstjóri togarans, Valentine Henry French, bar eiðfest vætti í dóminum. Hann skýrði svo frá, að ekki sé haldin nákvæm logbók í vélarrúmi, en telur, að klukkan hafi verið 2323—2325, þegar slegið var af vélinni til þess að hífa inn vörpuna, en vélin hafi endanlega verið stöðvuð kl. 2335—2340, og hafi hún verið stöðvuð í um 10 mínútur. Síðan hafi verið kastað, og voru vírar komnir í blökk um 2350—2355, en telur síðarnefnda tímann réttari. Vitnið hugði, að tekið hefði í mesta lagi 5 mínútur að fara hring, áður en kastað var, og hafi þetta verið á tímabilinu 2345—2350. Vitnið taldi, að toghraði sé um 2½—3½ sml. eftir straumi og snúningshraða vélar.

Vitnið Thomas Sumner Hodkinson, stýrimaður togarans, skýrði svo frá, að skipinu hafi verið snúið í hring, áður en kastað var, og taldi, að það tæki um 2—3 mínútur. Vitnið kvaðst hafa litið á klukku í matsalnum, eftir að vörpunni hafði verið kastað,

og var hún þá 2350. Vitnið kvaðst hafa litið lauslega í ratsjá, skömmu áður en híft var kl. 2320, og virzt sem togarinn væri 12.2 sml. frá austurenda Dýrafjarðar.

Hann kvaðst ekki hafa séð stöðvunarmerki frá varðskipinu, enda verið niðri í lest.

Vitnið eiðfesti vætti sitt.

Fulltrúi saksóknara hefur krafizt þess, að ákærði verði látinn sæta þeirri refsingu, sem í ákæruskjali greinir. Auk þess hefur hann krafizt þess, að honum verði tildæmd hæfileg málssóknarlaun, sem renna skuli í ríkissjóð.

Verjandi krafðist sýknu af öllum kröfum ákæruvaldsins og að sér yrðu dæmd hæfileg málsvarnarlaun, hvernig sem málið færi.

Sé framburður ákærða og þeirra af áhöfn togarans, sem borið hafa vitni í málinu, borin saman við vætti skipverja varðskipsins, kemur í ljós, að samkvæmt framburði togaramanna er vél togarans stöðvuð á tímabilinu frá 2335—2350, en á þeim tíma gerði varðskipið staðarákvarðanir á togaranum, sem sýna, að hann var á stöðugri siglingu innan fiskveiðitakmarkanna. Skipherra, 1. og 2. stýrimaður varðskipsins hafa fullyrt, að útilokað sé, að villzt hafi verið á togara ákærða og öðrum togurum, sem voru á þessum slóðum. Verður því dómurinn að telja nægilega sannað, að togarinn Prince Philip hafi verið á ferð innan fiskveiðitakmarkanna.

Einnig veikir það framburð ákærða, að sé sigling hans rakin sézt, að ekki er unnt samkvæmt uppgefinni stefnu ákærða að komast milli þess staðar, er varðskipið staðsetti togarann á kl. 0018, en þá staðarákvörðun hefur ákærði viðurkennt sem rétta, og staðarins, er togarinn var á samkvæmt staðarákvörðun ákærða, sem gerð var í þann mund, er varpan var dregin inn kl. 2320, en ákærði kvaðst aftur hafa kastað á þeim stað.

Eftir er að skera úr, hvort togarinn hafi verið að veiðum innan fiskveiðitakmarkanna.

Varðskipsmenn hafa borið, að þeir hafi ekki séð togarann með veiðarfæri í sjó innan fiskveiðitakmarkanna, enda útilokað, þar sem fjarlægð var mikil og myrkur á.

Ákærði og þeir af áhöfn togarans, sem borið hafa vætti í málinu, hafa lýst því yfir, að togarinn hafi tekið hring, áður en vörpunni var kastað í umrætt sinn. Sé litið til framburðar skipherra og 1. stýrimanns varðskipsins, þess efnis að sézt hafi í bakborðshlið togarans, mjög fljótlega eftir að önnur staðar-

ákvörðun var gerð og sífellt síðan, svo og til þess, að eftir að rauða ljósið fyrst sást, var það stöðugt sýnilegt, og virðist því útilokað, að togarinn hafi farið í umræddan hring til að kasta, eftir að bakborðshlið hans sást fyrst. Dómurinn telur því nægilega sannað, að varpa togarans hafi verið komin í sjó, ekki síðar en skömmu eftir að önnur staðarákvörðun var gerð. Samkvæmt mælingum varðskipsins var togarinn 0.9 sml. innan fiskveiðitakmarkanna, er önnur staðarákvörðun var gerð, og 0.55 sml. við þriðju staðarákvörðun. Varðskipið gaf ákærða klukkan 2344 ljósmerki um að nema staðar, og síðar kl. 2347, og samkvæmt staðarákvörðun þeirri, sem þá var gerð, var togarinn um 0.55 sml. innan fiskveiðitakmarkanna. Ef tekið er tillit til hugsanlegrar skekkju á ratsjá varðskipsins, sem viðurkennd er af framleiðendum slíkra tækja, svo og þeirrar skekkju, sem dómkvaddir sérfræðingar hafa staðreynt á ratsjá Óðins, sbr. dskj. nr. 13, verður að telja sannað, að togarinn hafi verið innan fiskveiðitakmarkanna, þegar honum var gefið merki um að nema staðar, og þannig hafi verið gætt alþjóðareglu um eftirför eftir erlendum skipum úr fiskveiðilandhelgi út á úthafið.

Dómurinn álítur samkvæmt ofansögðu, að sakfella beri ákærða.

Varðar verknaður ákærða við þau lagaákvæði, sem greind eru í ákæru.

Samkvæmt þeim refsiákvæðum, sem talin eru í ákæru, og með tilliti til stærðar togarans, 442.01 brúttó smálestir, og núverandi gullgildis íslenzkrar krónu þykir refsing ákærða hæfilega ákveðin 260.000.00 króna sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi 8 mánaða varðhald í stað sektarinnar, verði hún ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Auk þess skulu allur afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir, togarans Prince Philip, FD 400, vera upptæk til Landhelgissjóðs Íslands. Ákærða ber að dæma til greiðslu alls sakarkostnaðar, þar með talin málflutningslaun til fulltrúa saksóknara ríkisins, Braga Steinarssonar, sem renna skulu til ríkissjóðs, og málsvarnarlaun til skipaðs verjanda, Gísla G. Ísleifssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 10.000.00 til hvors.

Dómsorð:

Ákærði, William Rawcliffe, greiði 260.000.00 króna sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi 8 mánaða varðhald í stað sektarinnar, verði hún ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Allur afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir, togarans Prince Philip, FD 400, skulu vera upptæk til handa Landhelgissjóði Íslands.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin málflutningslaun fulltrúa saksóknara ríkisins, Braga Steinarssonar, kr. 10.000.00, og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Gísla G. Ísleifssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 10.000.00.

Dómi þessum skal fullnægja með aðför að lögum.

Mánudaginn 13. desember 1965.

Nr. 54/1965. **Ákæruvaldið**
(Valdimar Stefánsson saksóknari ríkisins)
gegn
Richard Taylor (Gísli G. Ísleifsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Fiskveiðabrot.

Dómur Hæstaréttar.

Eftir uppsögu héraðsdóms hefur Jónas Sigurðsson, skólastjóri Stýrimannaskólans, markað á sjóuppdrátt staði togara ákærða, Peter Scott, H 103, hinn 28. janúar 1965 samkvæmt mælingum varðskipsmanna, en „reiknað með þeirri ónákvæmni í ratsjárfjarlægðum, sem framleiðendur Sperryratsjár varðskipsins viðurkennna, þ. e. 2% togaranum í hag". Samkvæmt reikningi skólastjórans mælast staðir togara ákærða svo sem hér segir:

1. staður kl. 21.08 um 2.8 sm innan fiskveiðimarka
2. — — 21.14 — 2.9 — — —
3. — — 21.20 — 2.8 — — —
4. — — 21.26 — 2.2 — — —
5. — — 21.32 — 1.05 — — —
6. — — 21.44 — 1.0 — — —
7. — — 21.50 — 0.55 — — —