

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

(Valdimar Stefánsson saksóknari ríkisins)
gegn

Richard Taylor (Gísli G. Ísleifsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara 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 ratsjáfjarlægðum, sem framleiðendur Sperry-ratsjár varðskipisins 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 | — | — |

8.	staður	kl.	21.56	um	0.1	sm	innan	fiskveiðimarka
9.	—	—	22.02	—	0.45	—	utan	—
10.	—	—	22.08	—	0.8	—	—	—
11.	—	—	22.14	—	1.15	—	—	—
12.	—	—	22.20	—	1.3	—	—	—
13.	—	—	22.36	—	1.4	—	—	—

Samkvæmt reikningum dómkvaddra manna, þeirra Ingólfs Þórðarsonar stýrimannaskólakennara og Zóphóniasar Pálssonar skipulagsstjóra, hefur mátt kl. 2153 greina á togara ákærða, sem þá var innan fiskveiðimarka, stöðvunarmerki það, „K“, gefið með ljósmerkjum, sem varðskipið sendi honum.

Þá er varðskipið kom að togaranum kl. 2235—2236, sást, að hann var að togveiðum. Er því rannsóknarefni, hvort hann hóf þær veiðar, áður en hann fór út fyrir fiskveiðimörkin. Um þetta segir skólastjóri Stýrimannaskólans í álitsgerð, dags. 20. marz 1965: „Af staðarákvörðunum varðskipsins virðist sem togarinn hafi verið því nær kyrrstæður milli staðarákvarðana 1—3, en við 4 sé hann kominn á ferð og milli 4 og 5 sigli hann með sem næst fullri ferð. Milli staðarákvarðana 5 og 6 líða 12 mínútur, en milli þeirra punkta hefur togarinn aðeins færzt um 0.2 sm. samkvæmt staðarákvörðunum varðskipsins. Á þessu tímabili virðist því togarinn hafa stöðvað, og þar sem hvergi kemur fram, að hann hafi stöðvað eftir vélarbilunina, fyrr en varpan var látin út, gæti það bent til þess, að hún hafi verið látin út á þessu tímabili.“

„Miðað við beina og jafna siglingu milli mælistaða“, reiknast skólastjóranum hraði togarans þannig:

„1—3 togarinn því nær kyrrstæður, 3—4 um 6.5 sml., 4—5 um 11.0 sml., 5—6 um 1.0 sml., 6—7 um 4.5 sml., 7—8 um 4.5 sml., 8—9 um 5.5 sml., 9—10 um 3.5 sml., 10—11 um 3.5 sml., 11—12 um 5.0 sml. og 12—13 um 5.0 sml.“

Hraðaútreikningar þessir verða þó alltaf háðir nokkurri ónákvæmni, þar sem þeir eru reiknaðir út frá siglingu á stuttu tímabili, 6 mínútum, nema milli 5 og 6 12 mín. og milli 12 og 13 16 mín.; og tíminn er aðeins tiltekinn með

1 mínútu nákvæmni. Því getur munað allt að $\frac{1}{2}$ mín. á hvorum tíma um sig eða $\pm$ /mín. á tímabili. Þá þyrfti og, þegar um svona stutt tímabil er að ræða, að vera hægt að mæla vegalengdina milli mælistaða með tveggja tugstafa nákvæmni, en það er ekki hægt í korti nr. 4, til þess er það í of litlum mælikvarða.“

Hinn 22. nóvember 1965 dómkvaddi sakadómari í Reykjavík að tilhlutan saksóknara ríkisins þá Einar Thoroddsen yfirhafnsögumann, Ingólf Þórðarson stýrimannaskólakennara og Karl Magnússon skipstjóra til að kveða upp álit sitt um, hvort ákærða var „unnt, miðað við mælingar varðskipsmanna á stöðum togara ákærða og aðrar aðstæður, að kasta vörpu sinni með þeirri aðferð, sem hann lýsir í rannsókn málsins, eftir að hann var kominn út fyrir fiskveiðimörkin“. Hinir dómkvöddu menn skiluðu álitssgerð hinn 30. nóvember 1965 og staðfestu hana samdægurs fyrir dómi. Þeir segja m. a.: „Samkv. því, sem fram kemur í rannsókn málsins, er undirbúningstími að köstun 5—6 mín. og köstun 6—7 mín. og kastað með 5—8 sml. hraða, en okkur finnst vart líklegt, að hraði í köstun hafi verið undir 7 sml. Reiknað er með toghraða 3.5 sml., en það kemur fram í skýrslu ákærða, að sé venjulegur toghraði.“

Niðurstaða hinna dómkvöddu manna er þessi: „Á það ber að líta, að ákærði getur ekki samkv. stöðum varðskipsmanna á togaranum hafa stöðvað í 5—6 mínútur til að undirbúa köstunina, eftir að hann kemur út fyrir fiskveiðimarkalínuna.“ Samkvæmt því, sem að framan er rakið, styður rannsókn sú, sem framkvæmd hefur verið eftir uppsögu héraðsdóms, eindregið niðurstöðu varðskipsmanna og héraðsdóms. Með mælingum varðskipsmanna verður því að telja sannað, að ákærði hafi látið út vörpu sína á tímabilinu 2132—2144, er hann var um 1.05—1.0 sm innan fiskveiðimarkanna. Að þessu athuguðu og með skírskotun til forsendna héraðsdóms, ber að staðfesta hann, þó svo, að frestur til greiðslu sektar verði 4 vikur frá birtingu dóms þessa.

Ákærði greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með

talin saksóknarlaun til ríkissjóðs, kr. 30.000.00, og laun verjanda síns fyrir Hæstarétti, kr. 30.000.00.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur er staðfestur, þó svo að frestur til greiðslu sektar verði 4 vikur frá birtingu dóms þessa.

Ákærði, Richard Taylor, greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 30.000.00, og laun verjanda síns fyrir Hæstarétti, Gísla G. Ísleifssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 30.000.00.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur sakadóms Akureyrar 31. janúar 1965.

Mál þetta, sem dómtekið var í dag, var höfðað af ákæruvaldsins hálfu hér fyrir dómi með ákæru, útgefinni sama dag, á hendur Richard Taylor, til heimilis 186 Pickering Road í Hull, skipstjóra á b/v Peter Scott, H 103, frá Hull, 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 nefndum togara fimmtudagskvöldið 28. janúar 1965 vestur af Grímsey innan fiskveiðilandhelgi Íslands, eins og hún er ákveðin í 1. gr. fyrrnefndrar reglugerðar nr. 3/1961.

Ákæríst því nefndur Richard Taylor 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. og 5. 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, talinn fæddur 3. desember 1931 í Hull, og hefur sætt refsingu og kærur hér á landi, sem hér segir: 21/3 1961 í Reykjavík: Dómur, 230.000.00

kr. sekt fyrir brot gegn landhelgislögum. 2/12 1961 á Ísafirði: Dómur, tveggja mánaða fangelsi fyrir brot gegn 1. mgr. 106. gr. hegningarlaganna, greiði in solidum skaðabætur, kr. 5.000.00. 16/11 1963 á Ísafirði: Dómur, tveggja mánaða varðhald og 300.-000.00 kr. sekt fyrir botnvörpuveiðar innan fiskveiðilandhelgi Íslands, afli og veiðarfæri b/v James Barrie, H 15, skulu gerð upptæk. 23/9 1964 á Ísafirði: Dómur, málinu vísað frá dómi. (Ákæra: Ólöglegar botnvörpuveiðar innan fiskveiðilandhelgi Íslands). Staðfest í Hæstarétti 24/11 1964.

Málavextir eru þessir samkvæmt skýrslu skipherra varðskipsins Óðins:

Fimmtudaginn 28. janúar 1965 tók varðskipið fastan brezka togarann PETER SCOTT, H 103, frá Hull, vegna meintra ólöglegra veiða innan fiskveiðitakmarkanna vestan við Grímsey.

Skipstjóri, Richard Taylor, fæddur 3/12 1931, til heimilis 186 Pickering Rd., Hull.

Nánari atvik voru, sem hér segir:

Er varðskipið var á leið vestur fyrir suðurodda Grímseyjar, var gerð eftirfarandi staðarákvörðun af togara:

1. Kl. 2108, miðast togari í r/v 269.5°, fjarlægð 10.75 sjóm.

Suðurendi Grímseyjar r/v 315.5°, fjarlægð 1.35 sjóm., sem gefur stað togarans um 2.9 sjóm. innan fiskveiðitakmarkanna.

2. Kl. 2114, miðast togarinn í r/v 272°, fjarlægð 10.0 sjóm.

Suðurendi Grímseyjar r/v 347.5°, fjarlægð 1.3 sjóm., sem gefur stað skipsins um 3.1 sjóm. innan fiskveiðitakmarkanna.

3. Kl. 2120, miðast togarinn í r/v 270°, fjarlægð 9.35 sjóm.

Suðurendi Grímseyjar r/v 026.5°, fjarl. 1.0 sjóm., sem gefur stað togarans um 3.0 sjóm. innan fiskveiðitakmarkanna. Þessar þrjár staðarákvarðanir sýna, að togarinn var kyrrstæður.

4. Kl. 2126, miðast togarinn í r/v 265.5°, fjarlægð 9.65 sjóm.

Sandvíkurtangi (Grímsey) r/v 351.5°, fjarl. 1.0 sjóm., gefur það togarann um 2.4 sjóm. innan fiskveiðitakmarkanna.

5. Kl. 2132, miðast togarinn í r/v 263°, fjarlægð 10.65 sjóm.

Sandvíkurtangi (Grímsey) r/v 360°, fjarl. 0.5 sjóm. Gefur það stað togarans um 1.25 sjóm. innan fiskveiðitakmarkanna.

6. Kl. 2144, miðast togarinn í r/v 264.5°, fjarl. 10.65 sjóm.
Sandvíkurtangi (Grímsey) r/v 012°, fjarl. 0.6 sjóm., sem gefur stað togarans um 1.05 sjóm. innan fiskveiðitakmarkanna.

7. Kl. 2150, miðast togarinn í r/v 263.5°, fjarl. 11.0 sjóm.
Gefur það stað togarans um 0.7 sjóm. innan fiskveiðitakmarkanna.

Var þá gefið stöðvunarmerki „K“ með ljósmerkjum og sett á fulla ferð á báðar vélar (I. stýrim.).

Kl. 2151, lausi fjarlægðarhringur Sperryratsjár borinn saman við föstu fjarlægðarhringina og reyndist réttur (I. og II. stýrim.).

Kl. 2153 stöðvunarmerkið „K“ gefið með ljósmerkjum (I. stýrim.).

8. Kl. 2195, miðast togarinn í r/v 263°, fjarlægð 10.2 sjóm.
Sandvíkurtangi (Grímsey) r/v 060.5°, fjarl. 1.55 sjóm., sem gefur stað togarans um 0.35 sjóm. innan fiskveiðitakmarkanna. Var þá gefið stöðvunarmerki „K“ með ljósmerkjum (I. stýrim.). Var þá lausi fjarlægðarhringur Sperryratsjár borinn saman við föstu fjarlægðarhringina og reyndist réttur (I. stýrim. og loftsk.m.).

9. Kl. 2202, miðast togarinn í r/v 263°, fjarlægð 8.7 sjóm.
Sandvíkurtangi (Grímsey) r/v 073°, fjarl. 3.55 sjóm. Eyjarfótur, fjarl. 4.35 sjóm.

Gefur þetta stað togarans um 0.15 sjóm. utan fiskveiðitakmarkanna. Gefið var þá stöðvunarmerkið „K“ með ljósmerkjum (loftskeytam.).

Kl. 2203, lausi fjarlægðarhringur Sperryratsjár borinn saman við föstu fjarlægðarhringina og reyndist réttur (I. og II. stýrim.).

Kl. 2207, gefið stöðvunarmerki „K“ með ljósmerkjum (loftskeytam.).

10. Kl. 2208, miðast togarinn í r/v 262.5°, fjarlægð 7.4 sjóm.
Sandvíkurtangi (Grímsey) r/v 075°, fjarlægð 5.2 sjóm. Gefur það stað togarans um 0.6 sjóm. utan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 2211, gefið stöðvunarmerki „K“ með ljósmerkjum.

Kl. 2212, lausi fjarlægðarhringurinn borinn saman við föstu fjarlægðarhringina og reyndist réttur. Stefnulína Sperryratsjár athuguð og reyndist rétt, einnig reyndist miðpunktur réttur.

Kl. 2213, sést á bakborðshlið togarans (skipstj. og I. stýrim.).

11. Kl. 2214, miðast togarinn í r/v 262°, fjarlægð 6.0 sjóm.
Sandvíkurtangi (Grímsey) r/v 077°, fjarl. 6.9

sjóm., sem gefur stað togarans um 0.9 sjóm. utan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 2216, gefið stöðvunarmerki „K“ með ljósmorse (loftskytam.).

12. Kl. 2220, miðast togarinn í r/v 257.5°, fjarlægð 4.45 sjóm.

Sandvíkurendi (Grímsey) r/v 077°, fjarl. 8.6 sjóm.

Gefur það stað togarans um 1.0 sjóm. utan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 2223 gefið stöðvunarmerki „K“ með ljósmorse (loftsk.m.).

Kl. 2224 gefið stöðvunarmerki með ljósmorse með merkjalampa í mastri (skipherra).

Kl. 2228, sendir togarinn ljósmerki „A“, því var svarað með „K“ stöðvunarmerkinu af I. stýrim., togarinn svarar aftur, segist skilja það.

Kl. 2235, saúst stjórnbörðstogvírur aftur af togaranum (skiph. og I. stýrim.).

13. Kl. 2236 við togarann.

Gjögurtá, fjarlægð 18.85 sjóm.

Sauðanes, fjarlægð 19.0 sjóm., dýpi 220 metrar.

Gefur það stað togarans um 1.4 sjóm. utan fiskveiðitakmarkanna. Gefið stöðvunarmerki „K“ með skipsflautunni (skiph.). Togarinn stöðvar ekki.

Kl. 2257, sendur gúmmibátur með I. og III. stýrim. og þremur hásetum yfir að togaranum. Þegar komið var að hlið togarans, neitaði skipstjóri að stöðva skipið og sagði, að enginn varðskipsmaður kæmi um borð í skip sitt. Kl. 2300 skaut I. stýrim. tveim skotum með skammyssu upp í loftið, en togarinn stöðvaði ekki. Benzínslanga utanborðsmótorsins fór þá úr sambandi, svo ekki var hægt að leggja að togaranum, og kom því báturinn að varðskipinu aftur kl. 2305.

Kl. 2305, gefið stöðvunarmerki „K“ með skipsflautunni (skiph.).

Kl. 2307 spurði skipstjóri togarans, hvort hann mætti ná í skipstjórana á tveim öðrum togurum, sem þarna væru að veiðum, til að bera vitni í máli hans. Var honum sagt, að hægt væri að ræða um það, þegar hann kæmi yfir í varðskipið. Sagðist hann nú skyldi stöðva og taka inn vörpuna.

Kl. 2325 tilkynnti skipstjórinn, að togsplið væri bilað. Honum var sagt, að hann gæti stöðvað skip sitt allt að einu, svo varðskipsmenn gætu komizt um borð. Svaraði hann því til, að það tæki aðeins nokkrar mínútur að laga spilið.

Kl. 2335, slegið úr blökkinni á togaranum, og hann byrjar að hala inn vörpuna.

Kl. 2344, komu hlerar í gálga.

Kl. 2350, fóru I. og III. stýrim. yfir í togarann á gúmmibáti. Bornar voru saman klukkur skipanna, og var togaraklukkan 63 mínútum á undan varðskipsklukkunni.

Kl. 2353, vörpupokinn hífður inn fyrir (slöttungur).

Föstudaginn 29. janúar 1965:

Kl. 0014, komið með skipstjóra togarans yfir í varðskipið. Skipstjóranum voru sýndar staðarákvörðanir varðskipsmanna, vildi hann ekki viðurkenna þær, kvaðst hafa kastað 12.2 sjóm. frá ströndinni á Grímsey. Honum var bent á, að samkvæmt staðarákvörðunum varðskipins hefði hann verið á togferð, þegar hann kom á fiskveiðitakmörkin, svo þetta gæti ekki staðizt. Hann kvaðst hafa togað með 425 faðma úti af vír.

Togklukka togarans stóð á 2305 GMT. (Klukkan varðskipins þá 2202).

Honum var bent á, að frá staðarákvörðun nr. 5 og þar til hann sló úr blökkinni, hafi skip hans alltaf verið á togferð, og hann því ómögulega getað kastað á þeim tíma. Líklegast, að hann hafi tekið í blökkina á stað nr. 5, enda bendir allt til þess. Hann kvaðst vera um 10 mín. að slaka út 425 föðmum af togvír og tekur í blökkina, þegar þeir eru komnir út, og stillir þá togklukkuna. Skipstjórinn sagði, að vélin hafi bilað, þegar hann stöðvaði um 3 sjóm. innan fiskveiðitakmarkanna.

Honum var nú tilkynnt, að farið yrði með hann til Akureyrar til frekari rannsóknar í máli hans.

Kl. 0228, farið með skipstjóranum yfir í togarann, og voru III. stýrim. og tveir hásetar með honum til Akureyrar.

Kl. 0235, haldið af stað til Akureyrar.

Þann 14/1 1965 var Sperryratsjá athuguð í Reykjavík af Kristjáni Júlíussyni yfirloftskeytamanni, að viðstöddum I. stýrim. Helga Hallvarðssyni, þannig: Miðjan stillt, Gyro lá 106°, Innri Hólmur r/v 360°, fjarlægð 9.02 sjóm.

Kl. 0336, þann 29/1 1965, var Gyroáttaviti athugaður þannig: Gjögurtá, fjarlægð 8.9 sjóm.

Þórhildarvogur, fjarlægð 8.25 sjóm.

Km. í N-enda Hríseyjar 171°, skekkja 0°.

Kl. 0750, athugaður Gyroáttaviti við bæjarbyggjuna á Akureyri, lá þá skipið slétt með byggjunni, liggur þá 205.5° r/v og á að vera samkvæmt korti 205.5°, skekkja 0°.

Við töku togarans voru notuð Sperryratsjá og Gyroáttaviti.

Mælingar voru framkvæmdar af I., II. og III. stýrimanni undir umsjá skipherra.

Skipherra lagði enn fremur fram í réttinum sjókort með útsetningu á mælingum, er getur í skýrslu hans. Einnig lögðu varðskipsmenn fram við rannsókn málsins skrá yfir hraða togarans Peters Scotts á milli hinna útsettu staðarmælinga.

Ákærði viðurkenndi fyrir dómi, að fyrsta staðarathugun á togara hans sé rétt hjá varðskipsmönnum, en jafnframt staðhæfði hann, að staðsetning varðskipisins væri röng, það hafi þá verið handan við — austan við — Grímsey. Að öðru leyti hefur ákærði stöðugt mótmælt öllum staðarmælingum varðskipsmanna og neitað með öllu að hafa verið að veiðum í landhelgi.

Ákærði hefur skýrt svo frá, að því er máli skiptir. Hann er með töluverðan fisk innanborðs og hafi hann að mestu verið veiddur út af Horni. Þá hefur hann skýrt svo frá, að greint kvöld hafi hann verið á austurleið og verið kominn austur fyrir Grímsey og ætlað að halda heimleiðis, en þá hafi hann talað við annan brezkan togara, sem hafi verið við Grímsey, og hafi hann sagt þeim, að þar væri fiskur og einnig, að v/s Óðinn væri þar. Hann hafi nú snúið við og verið nýkominn austur fyrir Grímsey, er þessir atburðir gerðust. Samkvæmt mælingum varðskipsmanna var togarinn svo til hreyfingarlaus við fyrstu staðarathuganirnar, sbr. að framan. Ástæðuna fyrir þessu kvað ákærði hafa verið þá, að það hafi orðið smábílun í vél skipsins. Þá skýrði ákærði svo frá, að eftir bilunina hafi hann siglt með $\frac{3}{4}$ ferð eða 7—8 sjóm. hraða, þar sem hann átti stutt eftir að landhelgislínunni, þar sem hann ætlaði að hefja veiðar á 100 faðma dýpi. Þegar hann var 12.2 sml. frá Grímsey og 21 sml. frá Gjögri, kastaði hann trollinu, og hafi hans klukka þá verið 2305 GMT, og kveðst hann hafa sett þessa staðarákvörðun á sjókort, er hann lagði fram í réttinum. Hann kvaðst hafa kastað trollinu í VNV, vindur af norðri. Ekki kvaðst hann geta sagt um hraðann, er hann kastaði í þetta sinn, en hraðinn sé þetta 5—8 sml., þegar kastað sé, og toghraðinn hjá sér sé 3.5 sml. Ekki kvað hann skipinu hafa verið snúið í hring, áður en vírnunum var slakað, og ef einhver stefnubreyting hafi verið, hafi hún verið innan við 11°. Þá sagði hann, að þegar tekið var í blökkina, hafi verið mjög lítið beygt.

Ákærði kveðst hafa verið einn á stjórnpalli, þegar hann varð varðskipisins, og gert einsamall staðarákvörðun þá, er að framan greinir. Kl. 2320 GMT, tók hann fyrst eftir ljósmerkj-

um frá v/s Óðni. Hann kallaði þá til bæði stýrimann og loftskeytamann, þann síðarnefnda til að senda ljósmerki til v/s Óðins, en stýrimaður hafði stjórnað skipinu, meðan hann sjálfur reyndi að ná sambandi við Óðin með VHF tækjum, en þeir hafi ekki svarað.

Þá hefur ákærði haldið því fram, að undirbúningur að því að kasta trollinu hafi tekið 5—6 mínútur og kastið sjálft 6—7 mínútur, miðað við 400 faðma vír. Hins vegar fékkst ekkert svar við þeirri spurningu, hve langur tími hafi liðið í greint sinn, frá því skipið var stöðvað til að láta vörpuna út, þar til tekið var af stað aftur til að slaka út vírunum, nema það, að hann hefði enga hugmynd um það.

Um það atriði, hvenær ákærði hafi farið að láta hreyfa við veiðarfærum til undirbúnings kastinu, sagði hann, að það væri enginn undirbúningur að kastinu, enda sé varpan aðeins fest með 2—3 böndum, enda séu nútímavörpur þannig gerðar, að það sé aðeins fárra mínútna verk að undirbúa kastið. Ekki gat ákærði gefið neitt upp um, hvað klukkan var, er þeir fóru að hreyfa veiðarfærin til undirbúnings kasti, en staðhæfði hins vegar, að hann hefði þá verið kominn út fyrir landhelgismörkin. Ákærði kvaðst hafa haft öll veiðarfæri í búlka, meðan hann var innan landhelgislínu.

Við kynningu á dskj. nr. 5 um siglingarhraða ákærða, sbr. dskj. nr. 1 og 2, og við ábendingu um ósamræmi þess og hraða þess, er hann hefði gefið upp, sagði ákærði, að tölur þessar væru rangar, og sérstaklega tiltók hann nr. 11—13, því þá hafi hraði hans örugglega verið 3 til 3.5 sjómílur. Enn fremur, að þessar tölur sýni alltaf ójafnan hraða miðað við tog, og séu yfirleitt of háar. Varðandi þá staðhæfingu varðskipsmanna, að frá staðarákvörðun nr. 5 og þar til hann sló úr blökkinni, hafi skipið alltaf verið á togferð, svaraði hann því til, að eftir togið hafi hann aðeins haft 10—15 körfur af fiski, og fullyrti, að ef hann hefði togað, eins lengi og varðskipsmenn ætla, þá hefði veiðin orðið miklu meiri.

Aðspurður, hvers vegna hann hafi ekki svarað með morsi, þegar varðskipið skipaði honum að stöðva, segist hann hafa gert það, ekki einu sinni, heldur aftur með ljósmorsi, og einnig hafi hann svarað með VHF fjarskiptatæki, án þess að því væri svarað. Um það atriði, að hann stöðvaði ekki, þegar varðskipið skipaði honum það, sagði ákærði, að hann hafi fyrst viljað hafa samband við varðskipið til að fá skýringu á því, hvers vegna hann ætti

að stöðva, og tók fram, að ef hann hefði átt að stöðva þarna, eins og botninn sé þar, þá hefði hann misst vörpuna. Þá neitaði hann því að hafa sagt við varðskipsmennina í gúmmíbátnum, að enginn varðskipismaður kæmi um borð í hans skip, en sagðist hins vegar hafa sagt þetta við skipherra Óðins í talstöð.

Ákærði staðhæfði, að samkvæmt athugun loftskeytamannsins hafi ratsjá togarans verið í lagi, og sagði einnig, að hann hafi fengið staðarákvarðanir frá brezkum togara, Cold Stream, þegar b/v Peter Scott var 12.6 sml. frá Grímsey, og taldi sá fyrrnefndi Peter Scott fjær Grímsey en ákærði taldi sig vera.

Stýrimaðurinn á b/v Peter Scott hefur gefið eiðfestan framburð í málinu. Hann kveðst ekkert hafa verið á stjórnþalli, fyrr en hann var kallaður þangað, eftir að skipstjóri hafði séð stöðvunarmerkið frá varðskipinu, og ekkert tekið þátt í staðarákvörðun skipstjóra. Hann bar, að skipið hafi verið stöðvað vestan við Grímsey í 5—10 mín. vegna vélarbilunar, en vissi ekki nánar um staðinn. Hann kvað þá eftir það hafa siglt í nokkrar mínútur, þangað til þeir köstuðu, og þá siglt á fullri ferð, sem sé 11 sjóm. Vitnið kvað þá þurfa að stöðva 2—3 mín., þegar vörpu væri kastað út fyrir tog. Vitnið kvað þá hafa verið búna að toga í um 15 mín., þegar hann kom á stjórnþall, og hafi klukkan þá verið 2320 GMT. Einnig kvaðst hann hafa litið í ratsjana, þegar hann kom upp, og hafi þeir þá verið 12¾ sjóm. frá Grímsey. Hann kvað togvírana hafa verið 325 faðma.

Vélstjóri b/v Peters Scotts hefur einnig gefið skýrslu í málinu og hefur borið, að það hafi orðið vélarbilun hjá þeim við Grímsey 28. þ. m., svo þeir hafi orðið að stöðva skipið, en vissi ekki nánar, hvar þeir voru staddir, en kl. hafi verið um 2230 GMT, er þeir stöðvuðu og stoppuðu í um 10 mín. Eftir það hafi þeir keyrt með 7—8 sjóm. hraða. Hann kvað þá þurfa að stöðva 5—10 mín. til að kasta vörpunni. Þegar vörpunni er kastað, kvað hann hraðann 4—5 sjóm., en togað sé með 84 snúningum á mín., en full ferð sé 120 snúningar. Hann kvað kl. hafa verið 2305, þegar sett var á fulla ferð eftir kastið.

Auk skýrslunnar á dskj. nr. 1 hefur skipherrann á Óðni, Þórarinn Björnsson, borið eftirfarandi, að því er máli skiptir.

Að gefnu tilefni sagði vitnið, að það væri tilgáta sín, að tekið hefði verið í blökkina á stað nr. 5, sbr. dskj. nr. 2, en tók jafnframt fram, að eftir að togarinn var staddur á þessum stað, geti hann ekki hafa kastað vörpunni, því eftir það hafi hann ekki stöðvað neitt fyrr en eftir tökuna. Þá sagði vitnið, að þeir hafi

ekki beinlínis séð, að togarinn væri úti með veiðarfærin fyrr en kl. 2235, en áður höfðu þeir séð, að skipið var á togferð og togljós á því, en það hafi ekki verið fyrr en skipið beygði á bakborða, sem hann sá þau, og var skipið þá komið út fyrir línuna. Þá sagði vitnið, að það hafi heyrt talstöðvarviðtal við hinn kærða skipstjóra, þar sem hann hafi sagt, að hann héldi, að það væri stór fiskibátur, sem væri að fara inn á Grímseyjarhöfn, og taldi vitnið, að þar gæti ekki verið um annað skip að ræða en v/s Óðin.

Stýrimennirnir allir þrír hafa komið fyrir dóm og borið samhljóða skipherra um mælingarnar og staðsetningu togarans og að hann gæti ekki hafa stöðvað til að kasta vörpunni, eftir að hann var á stað nr. 5—6. Enn fremur hefur 3. stýrimaður, sem stjórnaði siglingu togarans til lands, borið, að hann hafi veitt því eftirtekt, að lausi hringurinn á ratsjánni var skakkur, þ. e. ÷ skekkja á lægri helmingi skalans, en + skekkja á efri helmingi skalans, en miðhringur hvers skala virtist réttur.

Samkvæmt vætti viðkomenda voru skipherra og allir stýrimennirnir við staðarmælingarnar og hafa allir staðfest skýrslur sínar með eiði.

Samkvæmt gögnum málsins athugast eftirfarandi:

Togarinna Peter Scott er staddur á stað nr. 5, sbr. framlagðan uppdrátt, kl. 2132, 10 mínútur tekur að setja vörpuna út. Kl. 2142 byrjað að slaka út vírunum, sem samkvæmt framburði kærða tekur um 6 mínútur.

Í stað nr. 6 er búið að keyra í 2 mínútur. Vegalengd milli staða nr. 5 og 6 er 0.2 sjóm., sem gefur köstunarahraða 6 sjóm. Eftir er að slaka út vírum í 4 mínútur með 6 sjóm. hraða. Milli staða 6 og 7 eru 0.4 sjóm. Er því skipið statt sem næst stað 7, þegar tekið er í blökkina. Einnig telja hinir sérfróðu menn dómsins, að ef ákærði hefði talið sig kasta vörpunni utan landhelgislínu, þá hefði hann ekki kastað í þá stefnu, sem hann gerði, heldur í svipaða stefnu og landhelgislínan er þarna, sem er hin venjulega togstefna þarna, það er meðfram kantinum.

Ákærði viðurkenndi mælingar á stað 1—2—3, þar sem hann sagði, að skipið hefði legið vegna vélarbilunar. Síðan er keyrt með fullri ferð til staðar nr. 5. Á næstu 12 mínútum hreyfist skipið aðeins 0.2 sjóm., og verður að álíta, að skipið hafi verið kyrrstætt mestan þann tíma. Ekki er hægt að álíta annað en að vörpunni hafi verið kastað á stað nr. 5, enda útilokað samkvæmt mælingum og vitnisburðum varðskipsmanna, að togar-

inn hafi stöðvað til þess að kasta vörpunni á milli staða nr. 7—13.

Með tilvísan til þessa og gangs málsins að öðru leyti telur rétturinn nægilega sannað, að ákærði hafi verið að botnvörpuveiðum í íslenzkri landhelgi, eins og í ákæru greinir, og þar með gerzt brotlegur við lagaákvæði þau, er þar greinir og rakin eru að framan. Samkvæmt refsíákvæðum þeim, er þar eru tilgreind, og að hér er um ítrekað brot að ræða og telja verður, að ákærði hafi framið brotið vitandi vits, svo og stærðar togarans, er talin er nema 665.57 brúttó smálestum, og með hliðsjón af gengi ísl. krónu í dag, en 100 gullkrónur jafngilda 1.951.09 pappírskrónum, þykir hæfilegt að dæma ákærða í 45 daga fangelsi og til að greiða kr. 350.000.00 í sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi 10 mánaða varðhald í stað sektarinnar, verði hún ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dómsins.

Enn fremur ber að gera upptæk til sama sjóðs veiðarfæri og afla togarans Peters Scotts, H 103. Loks ber að dæma ákærða til greiðslu alls sakarkostnaðar, þar á meðal til greiðslu saksóknarlauna til ríkissjóðs, kr. 8.000.00, og málsvarnarlauna til skipaðs verjanda síns, Gísla Ísleifssonar hæstaréttarlögmans, kr. 8.000.00.

Dóminn kváðu upp Sigurður M. Helgason, fulltrúi bæjarfógeta, og meðdómsmennirnir Bjarni Jóhannesson og Þorsteinn Stefánsson skipstjórar.

Dómsorð:

Ákærði, Richard Taylor, sæti 45 daga fangelsi. Hann greiði kr. 350 þúsund í sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi 10 mánaða varðhald í stað sektarinnar, verði hún ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Allur afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir, á togaranum Peter Scott, H 103, skulu verða upptæk til sama sjóðs.

Ákærði greiði allan kostnað sakarinnar, þar á meðal kr. 8.000.00 í saksóknarlaun til ríkissjóðs og kr. 8.000.00 í málsvarnarlaun til verjanda síns, Gísla Ísleifssonar hæstaréttarlögmans.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.