

áætluð af trésmið 4—5.000.00 kr. virði og stefnufjárhæðin mismunur á þessu og innborgun stefnanda.

Stefndi hefur hvorki sótt né látið sækja þing, og er honum þó löglega stefnt. Verður því samkvæmt 118. gr. laga nr. 85 frá 1936 að dæma málið eftir framlögðum skjölum og skilríkjum.

Mál þetta er svo vanreifað, að ekki þykir fært að leggja á það dóm að svo stöddu. Verður því að vísa málinu frá dómi ex officio.

Björn Friðfinnsson, fulltrúi yfirborgardómara, kvað upp dóm þennan.

Dómsorð:

Máli þessu er ex officio vísað frá dómi.

Föstudaginn 15. apríl 1966.

Nr. 99/1965. **Ákærvaldið**

(Valdimar Stefánsson saksóknari ríkisins)
gegn

William Smith (Gísli G. Ísleifsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Fiskveiðabrot.

Dómur Hæstaréttar.

Jónas Sigurðsson, skólastjóri Stýrimannaskólans í Reykjavík, hefur eftir uppsögu héraðsdóms markað á sjókort staðarákvarðanir varðskipsins hinn 11. nóvember 1964, og reyndist

- | | | | | | | | | |
|----|--------|---------|---------|----|------|----|-------|-------------|
| 1) | staður | togaras | kl.0112 | um | 0.35 | sm | innan | fiskveiðim. |
| 2) | — | — | —0117 | — | 0.4 | — | — | — |
| 3) | — | — | —0140 | — | 1.1 | — | — | — |
| 4) | — | — | —0146 | — | 1.0 | — | — | — |
| 5) | — | — | —0152 | — | 0.9 | — | — | — |
| 6) | — | — | —0158 | — | 0.85 | — | — | — |
| 7) | — | — | —0204 | — | 0.65 | — | — | — |

8)	staður	togarans	kl. 0210	um	0.75 sm	innan	fiskveiðim.
9)	—	—	— 0216	—	0.55 —	—	—
10)	—	—	— 0222	—	0.45 —	—	—
11)	—	—	— 0234	—	0.3 —	—	—
12)	—	—	— 0240	—	0.3 —	—	—
13)	—	—	— 0246	—	0.2 —	—	—
14)	—	varð-					
		skipsins	— 0252	á	fiskveiðimörkum,		
15)	—	—	— 0348	um	2.3 sm	utan	fiskveiðim.

Í annan stað hefur skólastjórinn markað staðarákvarðanir varðskipsins á sjókort og þá „reiknað með þeirri ónákvæmni í ratsjáfjarlægðum, sem framleiðendur Sperry radsjár varðskipsins viðurkenna, miðað við færanlega fjarlægðarhringinn, þ. e. 2% togaranum í hag.“ Reyndust staðir nr. 1—12 innan fiskveiðimarka, nr. 1 um 0.05 sm, nr. 2 um 0.1 sm, nr. 3 um 0.85 sm, nr. 4 um 0.75 sm, nr. 5 um 0.7 sm, nr. 6 um 0.65 sm, nr. 7 um 0.4 sm, nr. 8 um 0.5 sm, nr. 9 um 0.3 sm, nr. 10 um 0.25 sm, nr. 11 um 0.1 sm og nr. 12 um 0.1 sm. Nr. 13 mældist um fiskveiðimörkin, en nr. 14 um 0.25 sm og nr. 15 um 2.6 sm utan þeirra. „Miðunarónákvæmni innan þeirra marka, sem framleiðendur ratsjárinnar viðurkenna“ kveður skólastjórinn eigi mundu „hafa nein mælanleg áhrif á fjarlægð togarans frá fiskveiðimörkunum“ og sé „því aðeins reiknað með fjarlægðarskekkju í útsetningu.“

Loks markaði skólastjórinn á sjókort staðarákvörðun varðskipsins, sem gerð var með hornamælingum hinn 11. nóvember 1964 kl. 1145 til athugunar á gyroáttavita varðskipsins. Mældist rétt miðun til enda Bjarnarnúps rúmlega 025° og fjarlægð í nesið utan við Slétteyri 10.1 sm.

Þá segir svo í skýrslu skólastjórans, dags. 14. júní 1965: „Samkvæmt mælingum varðskipsins og miðað við beina og jafna siglingu togarans milli mælistaða reiknast mér hraði hans þannig:

1—2 sem næst kyrrstaður, 2—3 um 2.0 sml., 3—4 um 6.0 sml., 4—5 um 2.5 sml., 5—6 um 3.0 sml., 6—7 um 6.0 sml., 7—8 um 3.0 sml., 8—9 um 4.5 sml., 9—10 um 3.0 sml., 10

—11 um 3.0 sml., 11—12 um 3.5 sml., 12—13 um 2.0 sml. og 13—14 um 3.5 sml.

Hraðaútreikningar þessir verða þó alltaf háðir nokkurri ónákvæmni, þar sem þeir eru reiknaðir út frá siglingu á stuttu tímabili (6 mín. frá stað 3, nema milli 10 og 11 12 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 allt að ± 1 mín. á tímabili. Þá þyrfti og, þegar um svona stutt tímabil er að ræða, að vera hægt að mæla vegalengdina með tveggja tugstafa nákvæmni í sjómílum, en í sjókorti nr. 41 verður að áætla síðari tugstafinn.“

Hinn 3. nóvember 1965 ritaði verjandi ákærða saksóknara ríkisins og fór þess á leit, að dómkvaddir yrðu tveir sérfróðir kunnáttumenn til þess að láta upp álit sitt „um eftirfarandi atriði:

1. Samrýmist hraði sá, sem Jónas Sigurðsson skólastjóri reiknaði út í greinargerð, dags. 14. júní 1965, á togaranum Cape Spartel, H 79, því, að hann hafi verið að toga, og til hvers bendir hinn skrykkjótti hraði hans.

2. Eru hinar mörgu stefnubreytingar, sem virðast eftir útsetningu varðskipsmanna og skólastjórans hafa verið gerðar af togaranum Cape Spartel, H 79, eðlilegar, ef togarinn er að toga.“

Með bréfi 9. nóvember 1965 til yfirsakadómarans í Reykjavík beiddist saksóknari ríkisins dómkvaðningar tveggja sérkunnáttumanna „til að láta uppi álit sitt á þeim atriðum, sem upp eru talin í bréfi verjandans, og jafnframt á eftirfarandi atriðum:

1. Hvort hinar mörgu stefnubreytingar togarans Cape Spartel, H 79, er fram koma samkvæmt útsetningum varðskipsmanna og skólastjóra Stýrimannaskólans, séu ekki líkleg orsök hins „skrykkjótta“ hraða togarans.

2. Hver sé hámarkstoghraði við beztu skilyrði og hvort ekki sé unnt að auka þann hraða, a. m. k. um skemmri tíma, ef reynt væri t. d. að flýja sem hraðast undan eftirför, s. s. með því að gefa út meiri togvira, slaka á öðrum togvírnum eða með öðrum aðgerðum.“

Hinn 8. desember 1965 voru í sakadómi Reykjavíkur dómkvaddir þeir Einar Thoroddsen yfirhafnsögumaður og Karl Magnússon skipstjóri til að láta upp álit sitt um atriði þau, er að framan greinir.

Í álitserð sinni 29. desember 1965 svara hinir dómkvöddu menn spurningum þeim, sem um er að tefla, á þessa leið:

Svar við fyrri spurningu saksóknara ríkisins.

„Þegar stefnu er breytt mikið (mikið lagt á stýrið), minnkar hraði skipsins, en um leið og stýrið er sett miðskipa, eykst hraðinn aftur. Þetta á einnig við um skip, sem er laust, hraði skips minnkar alltaf, þegar mikið er lagt á stýrið. Þó geta þessar stefnubreytingar varla verið orsök hins skrykkjóttu hraða togarans Cape Spartel, H 79, sem fram kemur við hraðaútreikninga Jónasar Sigurðssonar, skólastjóra Stýrimannaskólans. Á milli staða 3 og 4 mælist hraðinn 6.0 sjómílur, sem er óeðlilega mikill, miðað við toghraða. Á það ber þó að líta, að hraðinn á milli staða 2 og 3 er aðeins 2.0 sjóm. og á milli staða 4 og 5 2.5 sjóm. Sama gildir um hraðann á milli staða 6 og 7, sem mælist 6.0 sjóm., en 3.0 sjóm. á milli staða 5 og 6 og staða 7 og 8. Frá stað 8 til 12 virðist hraðinn ekki óeðlilegur, en frá stað 12 til 13 fer hraðinn niður í 2.0 sjóm., en þá er togarinn í allhraðri beygju upp að vindi og eðlilegt, að dragi úr hraða hans.

Smáskekkjur í mælingu, tíma og útsetningu hafa mikil áhrif á hraðaútreikninginn, þegar um svona stutt tímabil og stuttar vegalengdir er að ræða, og verður hraðamismunurinn varla skýrður með öðrum hætti, því ekki verður séð, að togarinn hafi gert neina tilraun til að hraða för sinni út fyrir fiskveiðimörkin.“

Svar við síðari spurningu saksóknara ríkisins.

„Hámarkstoghraða álitum við vera 4 eða rúmar 4 sjóm., meiri toghraði er ekki álitinn æskilegur með tilliti til afla. Á stóru og aflmiklu skipi er hægt að auka hraðann talsvert með því að nota meiri vélaorku. Einnig er hægt að auka

hraðann mikið með því að gefa mikið út í annan togvírinn. Þá verður mótstaða hleranna og vörpunnar miklu minni, og skipið nær þar af leiðandi meiri ferð.“

Svar við fyrri spurningu verjanda.

„Er litið er á meðalhraða togarans milli mælistaða varðskipsmanna og útsetningu þeirra í sjókort . . . virðist okkur meðalhraðinn geta samrýmzt toghraða, en vísuð að öðru leyti til skýringa okkar í svari við fyrstu spurningu hér að framan.“

Svar við síðari spurningu verjanda.

„Stefnubreytingar togarans Cape Spartel, H 79, sem fram koma við mælingar varðskipsmanna, geta að okkar áliti verið eðlilegar.

Menn haga sér á ýmsan hátt við veiðar og því ekkert óeðlilegt, þó stefnu sé breytt allmikið á togi, t. d. ef halda á ákveðnu dýpi, leita eftir lóðningum á dýptarmæli og fisk-sjá eða forðast botn, ef þær aðstæður eru fyrir hendi.“

Ákærði hefur, eins og í héraðsdómi greinir, skýrt svo frá, að hann hafi kastað vörpu sinni kl. 0225 að Greenwich-meðaltíma, þ. e. kl. 0125 að íslenskum tíma, og síðan „togað í um 2 klukkustundir og 20 mínútur, eða þangað til varðskipið stöðvaði hann.“ Eftir að ákærði kastaði vörpunni samkvæmt eigin framburði sínum og þar til hún sást í sjó frá varðskipinu, kl. 0251, mældist togarinn tíu sinnum samkvæmt staðarákvörðunum varðskipisins innan fiskveiðimark, eins og áður getur, og er þá ákærða í hag miðað við mögulega skekkju á ratsjá varðskipisins, sbr. greinargerð skólastjóra Stýrimannaskólans. Þá verður að telja, að skýrslur skólastjórans og hinna dómkvöddu sérkunnáttumanna um siglingahraða togarans og stefnur tímabil það, sem athuganir varðskipisins taka til, geti um tog þetta samrýmzt framburði ákærða, sem að framan er lýst. Verður sá framburður ákærða því lagður til grundvallar um það, hvenær vörpu togarans var kastað og um samfellt tog hans,

unz hann var stöðvaður af varðskipinu. Þegar allt þetta er virt, telst sannað, að togari ákærða hafi verið innan fiskveiðimarkna, er vörpu hans var kastað umrætt sinn.

Samkvæmt því, sem nú var rakið, og forsendum héraðsdóms ber að staðfesta hann að öðru en því, að refsing ákærða ákveðst 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.

Ákærði greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun til ríkissjóðs, kr. 25.000.00, og laun verjanda síns, kr. 25.000.00.

Dómsorð:

Ákærði, William Smith, greiði kr. 300.000.00 sekt í Landhelgissjóð Íslands, og komi varðhald 8 mánuði í stað sektar, ef hún greiðist ekki innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákvæði héraðsdóms um upptöku og málskostnað staðfestist.

Ákærði greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 25.000.00, og laun verjanda síns fyrir Hæstarétti, Gísla G. Ísleifssonar hæstaréttarlömanns, kr. 25.000.00.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur sakadóms Ísafjarðar 12. nóvember 1964.

Ár 1964, fimmtudaginn 12. nóvember, var í sakadómi Ísafjarðar, sem haldinn var í bæjarfógetaskrifstofunni á Ísafirði af Jóh. Gunnari Ólafssyni bæjarfógeta með meðdómendunum Kristjáni H. Jónssyni forstjóra og Sturlu Halldórssyni skipstjóra, kveðinn upp dómur í máli þessu, sem dómtekið var í dag.

Mál þetta er með ákæruskjali saksóknara ríkisins, dags. 11. nóv. sl., höfðað gegn William Smith, skipstjóra á togaranum Cape Spartel, H 79, til heimilis 39 Edinburgh Street, Hull, Yorkshire, 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 nefndum togara aðfaranótt miðvikudagsins 11. nóvember 1964 úti af Barða innan fiskveiðilandhelgi Íslands, eins og hún er ákveðin í 1. gr. fyrrnefndrar reglugerðar nr. 3/1961.

Í ákæruskjali ákæríst ákærði 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 25. maí 1923 í Hull á Englandi, og hefur hvorki sætt ákæru né refsingu hér á landi.

Fulltrúi saksóknara ákvað, að málið skyldi sæta meðferð 2. töluliðs 130. gr. laga nr. 82/1961 og að hann annaðist sókn í málinu. Hann setti fram kröfur í málinu í samræmi við ákæruskjal og krafðist þess enn fremur, að ákærði yrði dæmdur til að greiða hæfileg saksóknarlaun í ríkissjóð eftir mati dómsins.

Verjandi ákærða krafðist algerrar sýknu af öllum kröfum ákæruvaldsins og að sér yrðu dæmd hæfileg málsvarnarlaun. Hann krafðist þess enn fremur, að tillit yrði tekið til þess við ákvörðun refsingar, ef ákærða yrði dæmt áfall, að brotið væri framið af misgáningi, og framkomu ákærða.

Málið var flutt munnlega samkvæmt ákvörðun dómsins.

Málavextir eru þessir:

Miðvikudaginn 11. nóvember 1964 tók varðskipið Óðinn fastan togarann Cape Spartel, H 79, frá Hull á Englandi vegna meintra ólöglegra veiða úti af Barða. Var varðskipið á leið inn á Örundarfjörð, er það gerði athuganir á togaranum, er leiddu til töku hans. Atvik að tökunni voru eins og greinir að neðan, og voru eftirfarandi staðarákvarðanir gerðar á togaranum, á meðan á eftirför stóð:

1. Kl. 0112:

Togari r/v 330°,	fjarlægð 12.9	sml.
Göltur	—	4.6 —
Hrafnaskálarhnjúksendi	—	2.1 —

Þessi staðarákvörðun gaf stað togarans 0.34 sml. innan fiskveiðitakmarkanna.

2. Kl. 0117:

Togarinn miðast r/v 328°, fjarlægð 13.85 sml.

Hrafnaskálarhjnúksendi — 1.2 —

Næsta land að norðan — 1.55 —

Þessi mæling gefur stað togarans 0.4 sml. innan fiskveiðitakmarkanna.

Sást, að togarinn var kyrrstæður samkvæmt þessum tveimur athugunum, og hélt varðskipið því innar á Öfundarfjörð.

3. Kl. 0140:

Togarinn miðast r/v 323°, fjarlægð 13.9 sml.

Hrafnaskálarhjnúksendi — 1.65 —

Flateyri — 3.5 —

Þessi mæling gefur stað togarans um 1.1 sml. innan fiskveiðitakmarkanna.

Vélar varðskipsins voru stöðvaðar.

4. Kl. 0146:

Togarinn miðast r/v 320°5, fjarlægð 13.65 sml.

Hrafnaskálarhjnúksendi — 1.65 —

Flateyri — 3.7 —

Þessi mæling gaf stað togarans um 1.0 sml. innan fiskveiðitakmarkanna.

Lausi hringur ratsjár var borinn saman við föstu hringana og var réttur.

5. Kl. 0152:

Togarinn miðast r/v 319°5, fjarlægð 13.45 sml.

Hrafnaskálarhjnúksendi — 1.7 —

Flateyri — 3.8 —

Þessi mæling gefur stað togarans um 0.85 sml. innan fiskveiðitakmarkanna.

6. Kl. 0158:

Togarinn miðast r/v 318°, fjarlægð 13.35 sml.

Hrafnaskálarhjnúksendi — 1.7 —

Flateyri — 3.9 —

Þessi mæling gefur stað togarans um 0.8 sml. innan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 0202 var stjórnborðsvél varðskipsins sett á fulla ferð og beygt í bakborða.

Lausi hringur ratsjár var borinn saman við föstu hringana, og var hann réttur.

Kl. 0203 gaf skipherra stöðvunarmerki K með ljósmorsi.

7. Kl. 0204:

Togarinn miðaðist r/v 315°,	fjarlægð	12.9	sml.
Flateyri	—	4.4	—
Hrafnaskálarhnjúksendi	—	2.0	—

Þessi mæling gefur stað togarans um 0.6 sml. innan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 0207 gaf skipherra á ný stöðvunarmerkið K með ljósmorsi.

8. Kl. 0210:

Togarinn miðaðist r/v 313°,	fjarlægð	11.2	sml.
Göltur	—	3.1	—
Hrafnaskálarhnjúksendi	—	3.15	—

Þessi mæling gefur stað togarans um 0.7 sml. innan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 0211 sáust greinilega vinnuljós á togaranum.

Kl. 0214 gáfu skipherra og loftskyeztamaður stöðvunarmerkið K með ljósmorsi.

9. Kl. 0216:

Togarinn miðast r/v 310°,	fjarlægð	9.55	sml.
Göltur	—	3.6	—
Barði	—	3.85	—

Þessi mæling gefur stað togarans um 0.5 sml. innan fiskveiðitakmarkanna.

Þá var gefið stöðvunarmerkið K með ljósmorsi og kl. 0219 skotið púðurskoti að togaranum.

Kl. 0221 var lausi hringur ratsjár varðskipsins borinn saman við föstu hringana, og var hann réttur. Ljós togarans sáust vel.

10. Kl. 0222:

Togarinn miðaðist r/v 307°5,	fjarlægð	7.9	sml.
Göltur	—	4.8	—
Barði	—	5.2	—

Þessi mæling gefur stað togarans um 0.4 sml. innan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 0224 gaf loftskyeztamaður stöðvunarmerkið K með ljósmorsi.

Kl. 0227 var lausi hringur ratsjár borinn saman við föstu hringana og var réttur.

Kl. 0228 sást bakborðshlið togarans með berum augum. Kl. 0231 gaf skipherra stöðvunarmerkið K með ljósmorsi.

11. Kl. 0234:

Togarinn miðaðist r/v 299°5, fjarlægð	4.55 sml.
Göltur	7.95 —
Barði	8.1 —

Gefur þessi mæling stað togarans um 0.25 sml. innan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 0237 var lausi hringur ratsjár borinn saman við föstu hringana og var réttur. Skipherra gaf stöðvunarmerkið K með ljósmorsi.

12. Kl. 0240:

Togarinn miðaðist r/v 290°5, fjarlægð	2.95 sml.
Göltur	9.55 —
Barði	9.55 —

Þessi mæling gefur stað togarans um 0.3 sml. innan fiskveiðitakmarkanna. Skipherra gaf stöðvunarmerkið K með ljósmorsi.

Kl. 0244 var skotið lausu skoti.

13. Kl. 0246:

Togarinn miðaðist r/v 286°, fjarlægð	1.5 sml.
Göltur	11.2 —
Barði	10.9 —

Þessi mæling gefur stað togarans um 0.2 sml. innan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 0247.5 gaf 1. stýrimaður stöðvunarmerkið K með ljósmorsi.

Kl. 0249 beygði togarinn út um. Fram að þeim tíma hafði allt af sézt á bakborðshlið hans.

Kl. 0250 var stefna togarans orðin r/v 270°.

Kl. 0251 sást að togarinn var með stjórnbörðsvörpu í sjó. Virarnir sáuust greinilega.

14. Kl. 0252: Varðskipið stöðvaðist við hlið togarans.

Staðarákvörðun:

Göltur	fjarlægð 13.0 sml.
Barði	12.2 —

Þessi mæling gefur stað togarans um fiskveiðitakmörkin. Um leið var sett út ljósdufl. Dýpi 66 m.

Kl. 0255 gaf 1. stýrimaður stöðvunarmerkið K með ljósmorsi.

Nú sást, að togarinn var Cape Spatel, H 79. Hann hélt áfram að toga. Kallað var í hátalara varðskipsins og togaranum skipað að stanza, en hann sinnti því ekki.

Kl. 0256—0257 gaf skipherra stöðvunarmerki með skipsflautunni. Togarinn hafði nú r/v stefnu um 351°.

Kl. 0300 gaf skipherra stöðvunarmerki með skipsflautunni, og kl. 0301 var skotið lausu skoti.

Kl. 0302 kallaði togarinn varðskipið upp í talstöðinni og spurði, hvers vegna væri verið að skjóta á sig. Var skipstjóra skýrt frá því, að hann væri að ólöglegum veiðum í fiskveiðilandhelginni, og var honum fyrirskipað að stöðva og draga inn vörpuna. Svaraði togarinn engu, en kallaði upp brezkt eftirlitsskip.

Kl. 0318 og 0323 gaf skipherra stöðvunarmerkið K með skipsflautunni.

Kl. 0345 tilkynnti ákærði, að hann ætlaði að fara að taka inn botnvörpuna.

15. Kl. 0348:

Stigi	fjarlægð 16.55 sml.
Barði	— 15.0 —

Þessi mæling gefur stað togarans um 2.35 sml. utan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 0355 komu toghlerar í gálga.

Kl. 0400 tók togarinn pokann inn.

Kl. 0407 var ákærða fyrirskipað að fylgja varðskipinu inn á Önundarfjörð, sakir þess að veður væri orðið svo vont.

Kl. 0426 héldu bæði skipin að ljósduflinu, sem varðskipið hafði sett út.

16. Kl. 0445 var þessi staðarákvörðun gerð við ljósduflið:

Göltur	fjarlægð 13.0 sml.
Barði	— 12.2 —

Dýpi 66 m.

Þessi mæling gefur duflið á sama stað og 14. staðarákvörðun.

Kl. 0450 hafði ákærði lokið mælingum sínum við ljósduflið og gaf varðskipinu upp stað sinn:

Barði	fjarlægð 12.4 sml.
Kópanes	— 25.0 —

Kl. 0500 var lausi hringur ratsjár varðskipsins borinn saman við föstu hringana, og var hann réttur.

Kl. 0450 var haldið inn á Önundarfjörð og kl. 0627 stanzað þar. 1. og 3. stýrimaður fóru á gúmmibát yfir í togarann. Klukk-ur varðskipsins og togarans voru bornar saman, og reyndist mismunurinn 1 klst.

Kl. 0700 kom 1. stýrimaður varðskipsins með ákærða um borð í varðskipið, og voru honum sýndar staðarákvarðanir yfirmanna varðskipsins. Hann viðurkenndi, að staðarákvörðun duflsins væri

rétt, en aðrar ekki. Hann kvaðst hafa kastað vörpunni kl. 0125 og hafi hann þá verið í 19.5 sml. fjarlægð frá Rit, en 13.0 sml. fjarlægð frá Gelti. Síðan kvaðst hann hafa togað í misvísandi SVaV $\frac{1}{2}$ V um fiskveiðitakmörkin. Ákærði kvaðst hafa haldið, að ljósmerki varðskipsins Óðins væri frá fiskibátum og því ekki sinnt þeim.

Kl. 0738 var haldið áleiðis til Ísafjarðar.

Kl. 1145 var gerð athugun á gyroáttavita varðskipsins:

Ritur, endinn	36°45'
Bjarnarnúpur, endinn	114°21'
Arnarnesviti	

Fjarlægð í nesið utan við Sléttueyri 10.1 sml.

Bjarnarnúpur endurmiðast á gyroáttavita 25°.

Rétt miðun 024° $\frac{3}{4}$

Þessa athugun gerðu skipherra, 1. stýrimaður og loftskeytamaður með Sperry ratsjá og Sperry gyroáttavita.

Staðarákvarðanirnar voru gerðar með Sperry ratsjá og Sperry gyroáttavita af 1., 2. og 3. stýrimanni undir umsjón skipherra. Þessir menn höfðu auga á togaranum ásamt yfirmönnum: Hafþór Jónsson háseti, Þórir Jónsson háseti og Sveinmar Gunnþórs-son viðvaningur.

Yfirloftskeytamaður Landhelgisgæzlunnar gerði 5. nóv. 1964 athugun á Sperry ratsjá varðskipsins og stillti hana.

Komið var til Ísafjarðar kl. 1020, og lagðist varðskipið að Bæjarbryggjunni, en litlu síðar lagðist Cape Spartel utan á brezkan togara við hafnaruppfyllinguna.

Veður kl. 0315 var NA—4, sjór NA—5 og skýjað.

— — 0400 — NA—7, — NA 4—5 og skýjað.

Yfirmenn varðskipsins komu í dóm og staðfestu skýrslur sínar og bættu við þær, eins og hér segir:

Skipherra skýrði frá því, að skyggni hafi verið sæmilegt, en fyrst gengið á með skúrum. Vinnuljós togarans hafi í fyrstu sést sem bjarmi og ekki greinilega fyrr en kl. 0211. Kl. 0302 hafi fyrst verið haft samband við togarann og ákærða skýrt frá, hvers vegna stöðvunarmerki voru gefin. Hann sagði frá því, að norðar og utar en ákærði og utan við fiskveiðitakmörkin hefðu verið þrír togarar og hefði engin hætta verið á því að rugla skipunum saman, því að ákærði hefði alltaf verið syðstur. Hann kvaðst hafa verið allan tímann á stjórnþalli. Hann skýrði frá því, að báðar vélar varðskipsins hefðu verið stöðvaðar, er komið var að hlið togarans, og tekið aftur á bak með stjórnþorsvél til að

draga úr mesta hraða skipsins. Síðan hafi ljósduflið verið látið út og úr því fylgzt með togaranum.

Fyrsti stýrimaður kvaðst hafa verið við allar mælingar varðs skipsins og farið um borð í togarann og borið þar saman klukk-ur varðs skipsins og togarans. Hefði munað á þeim einni klukku-sund. Skyggni hafi verið sæmilegt og hafi hann séð bjarma af ljósum togarans, er stefna var tekin á hann. Vélar varðs skips-ins hafi verið stöðvaðar við hlið togarans og stjórnborðsvél látin taka aftur á bak. Ljósduflið hafi verið látið út samstundis og vélarnar höfðu verið stöðvaðar og tekið aftur á bak. Vitnið skýrði frá því, að skip þau, sem voru í námunda við Cape Spartel, hafi a.m. k. verið 1 sml. utar. Hann fullyrti, að ekki gæti hafa orðið ruglingur milli skipa.

Annar stýrimaður varðs skipsins kvaðst hafa komið á vörð kl. 0204 og eftir það unnið að öllum mælingum. Hann kvaðst að staðaldri hafa fylgzt með skipunum í ratsjánni. Utan við Cape Spartel hefðu verið tvö skip og hefði verið svo mikið bil milli þeirra, að ekki hefði verið hætt á að rugla skipunum saman.

Priðji stýrimaður kvaðst hafa komið á vörð kl. 2330 og skrif-að niður allar mælingar. Skyggni hafi verið sæmilegt og hafi sézt bjarmi af ljósum togarans við fyrstu mælingarnar. Hann full-yrti, að ekki kæmi til greina, að ruglingur hafi orðið á skipum. Hafi þrír undirmenn ásamt 1. stýrimanni fylgzt stöðugt með ljósum togarans og annar stýrimaður fylgzt með togaranum í rat-sjá undir umsjón skipherra. Hann kvað varðskipið hafa verið stöðvað við hlið togarans með því að taka aftur á bak, þegar ljós-duflið var sett út.

Skipherra, 1. stýrimaður og 2. og 3. stýrimaður staðfestu vætti sín með eiði.

Henry John Preston, 1. stýrimaður á Cape Spartel, bar vætti í málinu og staðfesti það með eiði. Hann kvaðst hafa komið á vörð kl. 0030 eftir brezkum meðaltíma miðað við Greenwich. Var hann á þilfari, þegar vörpunni var kastað í síðasta sinn, en síðan fór hann í brúna. Var ákærði einn í brúnni. Tók vitnið við stýrinu og stýrði SVaV $\frac{1}{2}$ V eftir því sem ákærði gaf honum upp. Hafi ákærði verið við ratsjána allan tímann. Hann skýrði frá því, að breytt hefði verið um stefnu í NAaN, er skipið var í 12.4 sml. fjarlægð frá Barða og 25.0 sml. fjarlægð frá Kópanesi. Kvaðst hann sjálfur hafa gert þá staðarákvörðun. Hafi verið siglt í þá stefnu í 40—50 mínútur, þar til varðskipið stöðvaði þá,

en ekki kvaðst hann þó geta tiltekið tímann nákvæmlega. Hann sagði, að toghraði skipsins mundi vera um 3—3¼ sml. á klst., en taldi þó 3 sml. nær lagi.

Wilfred Clark, 1. vélstjóri á togaranum, kom í dóm og bar það, að toghraði skipsins væri 78 snúningar á mínútu eða um 3½ sml. á klst. Hann staðfesti vætti sitt með eiði.

Ákærði lýsti því yfir í dómi, að hann væri saklaus af því að hafa verið að veiðum innan fiskveiðitakmarkanna.

Hann kvaðst hafa kastað vörpunni kl. 0225 eftir meðaltíma miðuðum við Greenwich og togað í tvær klukkustundir og tuttu mínútur, eða þar til varðskipið stöðvaði hann. Meðan hann kastaði vörpunni, kvaðst hann hafa siglt í hálfhring, sem var um skipslengd í þvermál að ætlan hans.

Ákærði kvaðst hafa gert þessa staðarákvörðun, áður en hann kastaði vörpunni:

Ritur	fjarlægð 19.5 sml.
Göltur	— 13.0 —

Taldi hann sig vera samkvæmt henni 0.1 sml. utan fiskveiðitakmarkanna.

Síðan kvaðst hann hafa togað meðfram takmarkalínunni í stefnu SVaV ½ V, þangað til hann var í 12.4 sml. fjarlægð frá austurkanti Barða og 25.0 sml. fjarlægð frá Kópanesi. Þá hafi hann breytt um stefnu út á við og stýrt í NAaN og haldið þeirri stefnu í um 50 mínútur.

Ákærði kvaðst hafa séð varðskipið, þegar það var í um 5 sml. fjarlægð. Um sama leyti sá hann skip í ratsjanni og með berum augum. Var það í nokkurri fjarlægð frá varðskipinu. Taldi hann, að ljósmerki varðskipsins væru gefin því skipi. Þegar varðskipið nálgadist, hafði hann samband við það í talstöðinni. Kvaðst hann hafa spurt, hvort ljósmerkjum varðskipsins væri beint að sér og hafi skipherra svarað því játandi og gefið honum fyrirmæli um að draga vörpuna inn. Um líkt leyti kvaðst ákærði hafa heyrt skot frá varðskipinu og aldrei heyrt nema þetta eina skot. Hann kvaðst hafa álitit, meðan varðskipið var enn í 5 sml. fjarlægð, að ljósmerkin væru frá fiskibáti, en þegar það nálgadist, sá hann, að það var varðskip.

Ákærði bar það, að hann hefði ekki veitt því athygli, hvar varðskipið setti út ljósduflið og ekki vitað, hvar það var, fyrr en skipherra benti honum á það. Hann sagði, að mæling hans á duflinu væri rétt eftir sér höfð á dskj. nr. 1. Hann kvaðst hafa farið þess á leit við skipherra, að maður yrði sendur um borð í

togarann til þess að ákveða stað duflsins og bera saman ratsjár skipanna, en skipherra hefði ekki talið það fært vegna óveðurs.

Ákærði kvaðst hafa verið einn í brúnni, er hann gerði mælinguna, áður en vörpunni var síðast kastað. Stýrimaður hefði komið í brúna, eftir að kastað hafði verið, og kvaðst ákærði hafa skýrt honum frá mælingunni. Stýrimaður tók þá við stýrinu, og sagði ákærði honum fyrir um togstefnuna. Hann hefði ekki fylgt með mælingum ákærða.

Ákærði kvað stýrimann hafa gert staðarákvörðunina, þegar beygt var út um og tekið að stýra í NAaN, en hann kvaðst hafa yfirlit á mælingu, þegar hann kom úr loftskeytaklefanum, eftir að hafa átt tal við varðskipið um talstöðina.

Ákærði lýsti yfir, að mælingar varðsupsins væru rangar nema sú staðarákvörðun, sem gerð var við ljósduflið. Þá hélt hann því fram, að varðskipið hefði, eftir að það kom upp að hlið togarans, siglt í um 10 mínútur samhliða togaranum, áður en breytt var um stefnu í NAaN, og varðskipið lagði út ljósduflinu. Hefði því verið lagt út, um leið og varðskipið kom að togaranum, mundi það hafa verið um það bil 0.2 sml. innan fiskveiðitakmarkanna, ef þær væru réttar. Ákærði vakti athygli á því, að samkvæmt staðarákvörðunum varðsupsins nr. 8 og nr. 9 sé togarinn talinn 0.7 og 0.5 sml. innan fiskveiðitakmarkanna. Þetta fái ekki staðizt, því að hann geti ekki togað vegalengdina milli þessara staða á tilteknum tíma, þar sem toghraði skipsins sé um 3.5 sml. á klukkustund.

Ákærði skýrði frá því, að togarinn Churchill hefði verið að veiðum á eftir sér í um 1—1½ sml. fjarlægð og togarinn Port Vale í um 0.15 sml. fjarlægð. Hafi hann verið svo nærri sér, að hann hafi orðið að beygja, þegar ákærði beygði sínu skipi. Þessi skip hafi verið í námunda við sig allan þann tíma, sem varðskipið sigldi í átt til hans. Mörg skip hafi verið fyrir utan hann og hafi hann verið næstur varðskipinu.

Það er upplýst í málinu, að ákærði var að toga með stjórnborðsvörpu úti allan þann tíma, sem varðskipið staðsetti hann með 12 staðarákvörðunum innan fiskveiðitakmarkanna og um þau (staðarákvörðanir nr. 3—14).

Dómurinn telur, að í máli þessu beri að leggja til grundvallar vætti og staðarákvörðanir yfirmanna varðsupsins, enda hefur ekkert komið fram í málinu, sem gerir þær tortryggilegar. Þá hefur ekki verið vefengt, að ratsjá varðsupsins og áttaviti hafi verið í fullkomnu lagi, er mælingar fóru fram.

Samkvæmt því, sem rakið hefur verið hér að framan, telur dómurinn það sannað með mælingum og vætti skipherra og stýrimanna varðskipsins Óðins, að b/v Cape Spartel, H 79, hafi verið að veiðum með botnvörpu innan íslenzku fiskveiðitakmarkanna.

Varðar þessi verknaður við þau lagaákvæði, sem talin eru í ákæru. Samkvæmt þeim refsíákvæðum, sem þar eru talin og áður eru rakin, og með tilliti til stærðar togarans, 659.27 brúttósmálestir, og núverandi gullgildis íslenzkrar krónu, 100 gullkrónur jafngilda 1.951.09 pappírskrónum, þykir refsing ákærða hæfilega ákveðin 260.000.00 króna sekt til Landhelgisjórðs 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 Cape Spartel, H 79, vera upptæk til handa Landhelgisjórði Íslands.

Ákærða ber að dæma til greiðslu alls sakarkostnaðar, þar með talin saksóknarlaun, kr. 8.000.00, sem renna skulu í ríkissjóð, og málsvarnarlaun til skipaðs verjanda ákærða, Ragnars Aðalsteinsonar héraðsdómslögmanns, kr. 8.000.00..

Dómsorð:

Ákærði, William Smith, greiði 260.000.00 króna sekt til Landhelgisjórðs 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 Cape Spartel, H 79, skulu vera upptæk til handa Landhelgisjórði Íslands.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin saksóknarlaun, kr. 8.000.00, sem renna skulu í ríkissjóð og málsvarnarlaun til verjanda, Ragnars Aðalsteinssonar héraðsdómslögmanns, kr. 8.000.00.

Dómi þessum skal fullnægja með aðför að lögum.