Magnús Thoroddsen, fulltrúi yfirborgardómara, kvað upp úrskurð þennan.

Úrskurðarorð:

Framangreindri yfirmatsbeiðni Páls S. Pálssonar hæstaréttarlögmanns f. h. Ármanns Friðrikssonar v/Ingimundar h/f er synjað.

Föstudaginn 24. júní 1966.

Nr. 7/1966. **Ákæruvaldið**
(Valdimar Stefánsson saksóknari ríkisins)
gegn
Hugh Lafferty
(Gísli G. Ísleifsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Fiskveiðabrot.

Dómur Hæstaréttar.

Eftir uppsögu héraðsdóms hefur verið háð framhaldsrannsókn í máli þessu.

Lagt hefur verið fram í Hæstarétti bréf Jónasar Sigurðssonar, skólastjóra Stýrimannaskólans, dags. 2. febrúar 1966, svohljóðandi:

„Samkvæmt beiðni yðar, herra saksóknari ríkisins, hef ég sett út í meðfylgjandi sjókort nr. 70 staðarákvarðanir gæzluflugvélarinnar TF-SIF, eins og um getur í hæstaréttarmálinu: Ákæruvaldið gegn Hugh Lafferty, skipstjóra á brezka togaranum St. Andronicus, H-241.

Í kortinu eru:

1 = staður TF-SIF kl. 1747 h. 22/10 '65. Þá mælist togarinn á stað 1 um 1.9 sml. innan fiskveiðimarkanna.

2 = staður TF-SIF yfir togaranum kl. 1755 um 1.95 sml. innan fiskveiðimarkanna.

3 = staður TF-SIF yfir togaranum kl. 1803 um 1.25 sml. innan fiskviðimarkanna.
4 = staður TF-SIF yfir togaranum kl. 1814 um 0.6 sml. innan fiskveiðimarkanna.
5 = staður TF-SIF yfir togaranum kl. 1819 um 0.3 sml. innan fiskveiðimarkanna.
6 = staður TF-SIF yfir togaranum kl. 1826 um 0.2 sml. utan fiskveiðimarkanna.
7 = staður togarans kl. 2054, samkv. staðarákvörðun TF-SIF til v/s Óðins.
8 = staður togarans kl. 2236, samkv. skýrslu skipherra Óðins.

Staður togarans kl. 2236 er settur út samkv. skýrslu skipherrans á Óðni r/v 098° og fjarl. 61.5 sml. frá Langanesi. Þótt sá staður sé sennilega fundinn með leiðarreikningi, hef ég fremur sett hann út en fjarlægðarákvarðanir flugvélarinnar á sama tíma, eða kl. 2237, þar sem erfitt er að segja til um, hvaðan frá landinu á að setja út fjarlægðirnar, þegar um svona miklar fjarlægðir er að ræða.

Stað þann um kl. 1823, er skipstjóri togarans hefur merkt með krossi í kort sitt, hef ég fært yfir í sjókort nr. 70, staður **X**, sem mælist um 0.3 sml. utan fiskveiðimarkanna. Í framburði skipstjórans er aðeins getið einnar staðarlínu fyrir þann stað, AaN3/4N, en ekki nánar tilgreint, hvernig staðurinn var ákveðinn.

Er stýrimaður togarans kom í brúna rétt fyrir kl. 1750, sýndist honum fjarlægð í Kollumúla 24.1 til 24.3 sml., og jafnframt virtist honum stefnan í Kollumúla vera VSV. Svo virðist af framburði stýrimannsins sem þessi staðarákvörðun hafi verið nokkuð flausturslega gerð, þar sem hann leit snöggvast í ratsjána, en til þess að ákveða miðun eftir ratsjánni þarf að stilla miðunarþráðinn á staðinn og lesa jafnframt af stefnu skipsins á kompásnum. Þá þarf skipið að liggja stöðugt á stefnunni, meðan miðað er. Í útsetningu hef ég miðað við fjarlægð 24.2 sml. og segulmiðun VSV, staður **Y** í kortinu. Sá staður mælist um 1.0 sml. utan fiskveiðimarkanna.

Um fjarlægðarnákvæmni og miðunarnákvæmni ratsjár flugvélarinnar liggja ekki fyrir neinar tölulegar upplýsingar, en að sjálfsögðu er þetta ratsjártæki háð nákvæmnitakmörkunum eins og önnur slík tæki. Vil ég í þessu sambandi geta þess, að h. 8. ágúst 1961 voru gerðar athuganir á nákvæmni í fjarlægðarmælingum ratsjártækis gæzluflugvélarinnar Ránar af gerð An/APS-3 af þar til dómkvöddum mönnum. Athuganirnar voru gerðar í 500 feta flughæð, og reyndist mesta skekkja + 3.9% af mældri fjarlægð. Gera má þó ráð fyrir, að nákvæmni ratsjár TF-SIF sé meiri en þetta, þar sem það tæki er af nýrri og fullkomnari gerð og útbúið með færanlegum fjarlægðarhring, sem gerir aflesturinn nákvæmari, en á ratsjá Ránar voru aðeins fastir fjarlægðarhringir. Hvaða nákvæmni reikna megi með við ratsjármælingar TF-SIF, er þó ekki hægt að segja um, þar sem ekki liggja fyrir neinar athuganir eða upplýsingar um það.

Sé miðað við beina og jafna siglingu milli mælistaða, reiknast mér meðalhraði togarans þannig: 1—2 um 6.0 sml., 2—3 um 5.2 sml., 3—4 um 4.1 sml., 4—5 um 3.6 sml. og 5—6 um 4.7 sml.

Við þessa hraðaútreikninga er það að athuga, að þeir eru reiknaðir út frá stuttu tímabili, mest 11 mín., og tíminn er aðeins tiltekinn með 1 mín. nákvæmni. Getur því munað allt að 1 mín. á tímabili. Einnig þyrfti að vera hægt að mæla vegalengdina nákvæmar en hægt er í sjókorti nr. 70. Þá hefur togarinn breytt talsvert um stefnu á tímabilinu milli mælistaða 1 og 6. Getur því gætt talsverðrar ónákvæmni í hraðaútreikningunum."

Hinn 11 febrúar 1966 ritaði forstjóri Landhelgisgæzlunnar saksóknara ríkisins svohljóðandi bréf:

„Samkvæmt beiðni fylgja hér með eftirfarandi upplýsingar um radartæki gæzluflugvélarinnar TF-SIF, gerð AN/APS-33A, og AVQ-10.

1. Ljósrit af nokkrum síðum handbókarinnar An 16-30 APS 33-12, útgefinni 1. desember 1956, um radartæki af gerðinni An/APS-33A, sem er annað af tveimur radartækj-

um TF-SIF og mest notað við staðsetningar. Ýmsar síðari endurbætur hafa verið gerðar á tækinu. Tvær sjónskífur eru við tækið, önnur 12″ en hin 4″ (auk stækkunarglers) í þvermál, og eru færanlegir hringir á báðum skífum. Sama mynd og með sama fjarlægðarkvarða er samtímis á sjónskífunum.

Radartæki þetta er mjög vandað að allri gerð og eins og hinar tæknilegu upplýsingar sýna, mun margbreytilegra og fullkomnara en venjuleg radartæki í skipum.

Hitt radartækið er svonefndur veður-radar, af gerðinni AVQ-10, og hefur það einnig tvær sjónskífur, hvor um sig 4″ í þvermál, og hefur önnur stækkunargler. Þessar sjónskífur hafa aðeins fasta hringi til fjarlægðarákvarðana. Radar þessi er aðallega notaður við almennt flug gæzluvélarinnar.

Bæði þessi radartæki eru undir stöðugu eftirliti sérfróðra manna, og hafa þeir m. a. sérstök tæki, annað lánað frá Varnarliðinu, en hitt í eigu Landhelgisgæzlunnar, til þess að stilla föstu fjarlægðarhringina nákvæmlega.

2. Hér með fylgir einnig afrit af skýrslu, dags. 2/11 1965, um athugun, sem áhöfn TF-SIF gerði 28/10 1965 á radartæki því, sem hún notaði við staðsetningu brezka togarans ST. ANDRONICUS, H-241, hinn 22/10 1965. Var athugunin framkvæmd við fyrstu hentugleika eftir komu flugvélarinnar til Reykjavíkur af sömu áhöfn á svipuðum vegalengdum og áður, en nokkuð hafði verið hreyft við radartækinu.

Samkvæmt þeim athugunum hefur meðalskekkja á 25 sjóm. kvarða radarsins verið undir ½% af kvarðanum, sem er mjög gott.“

Hinn 28. október 1965 framkvæmdi áhöfn gæzluflugvélarinnar TF-SIF prófanir á aðalradartæki hennar. Er skýrsla Þrastar Sigtryggssonar skipherra, dags. 2. nóvember 1965, svohljóðandi:

„Sunnudaginn hinn 28. okt. 1965 voru gerðar eftirfarandi mælingar með aðalradartæki TF-SIF, sem er af gerðinni AN/APS-33A.

Tími	Mælt yfir Garðskagavita í:	Sjókort Sjó-mílur:	Radar Sjó-mílur:	Mism. Sjó-mílur:	% af 25
1749	Þormóðssker, viti	23.33	23.40	÷0.07	÷0.28
1749	Eldey, miðja	21.66	21.70	÷0.04	÷0.16
1753	Þormóðssker, viti	23.33	23.20	+0.13	+0.52
1753	Eldey, miðja	21.66	21.75	÷0.09	÷0.36
1757	Þormóðssker, viti	23.33	23.38	÷0.05	÷0.20
1757	Eldey, kantur	21.58	21.50	+0.08	+0.32
1800	Þormóðssker, viti	23.33	23.45	÷0.12	÷0.48
	Ingólfsgarði í:				
2016	Innrihólm, radar-merki	9.05	9.08	÷0.03	÷0.12
Meðaltal mismuna frá Garðskagavita að Þormóðsskersvita					±0.39%
Meðaltal mismuna frá Garðskagavita að Eldey					±0.29%
Meðaltal allra mismuna					±0.33%

Mælingarnar voru gerðar, eins og venja er við staðsetningar í gæzluflugi að öðru leyti en því, að flogið var því sem næst beint að eða beint frá mælistöðunum, til þess að mögulegar mælingarskekkjur vegna hraða flugvélarinnar yrðu sem mestar.

Við mælingarnar voru notaðar báðar sjónskífur radartækisins og færanlegir fjarlægðarhringir, sem stilltir voru eftir föstu fjarlægðarhringjunum.

Mælikvarði radars 25.0 sjómílur.

Mældar vegalengdir teknar úr sjókorti númer 13.

Veður: Hægviðri, ágætt skyggni.

Flughæð um 500 fet, flughraði um 150 hnútar.

Áhöfn: Þröstur Sigtryggsson skipherra.
Höskuldur Skarphéðinsson stýrimaður.
Guðjón Jónsson flugstjóri.
Ásgeir Þorleifsson aðstoðarflugmaður.
Ásgeir Halldórsson loftskeytamaður.
Ingi Loftsson flugvélstjóri".

Skýrslu þessa staðfestu framangreindir menn fyrir saka-

dómi Reykjavíkur hinn 18. marz 1966, aðrir en Ásgeir Þorleifsson og Ingi Loftsson.

Þröstur Sigtryggsson skipherra lét þess getið, að venjulega sé flogið með um 130 hnúta hraða við mælingar á skipum, en flogið hafi verið við athugunina á Garðskaga með um 150 hnúta hraða. Guðjón Benedikt Jónsson flugstjóri kveðst hafa sagt mælingarmönnum til, er flugvélin var yfir Garðskagavita á sama hátt og hann gerir þeim viðvart, þá er vélin er stödd yfir skipi því, sem mæla á. Um niðurstöður af framangreindri prófun hefur saksóknari lagt fram greinargerð Jónasar Sigurðssonar skólastjóra, dags. 13. apríl 1966, svohljóðandi:

„Samkvæmt beiðni yðar, herra saksóknari ríkisins, hef ég sett út í meðfylgjandi sjókort nr. 70 (sem ég hef merkt a) staðarákvarðanir gæzluflugvélarinnar TF-SIF á brezka togaranum St. Andronicus, H-241, hinn 22. okt. 1965, þar sem lögð er til grundvallar sú mesta fjarlægðarskekkja, er fannst á radartæki flugvélarinnar við athuganir hinn 28. s. m. Þessi skekkja reyndist +00.13 sml. á 23.20 sml. fjarlægð á radartækinu. Svarar það til + 0.56% fjarlægðarskekkju af mældri fjarlægð, og er hún togaranum mest í hag. Hef ég reiknað með þeirri skekkju í útsetningunni.

Samkvæmt því mælast staðir togarans þannig:

1_1 =	staður	togarans	kl. 1747	um 1.7	sml.	innan	fiskveiðimarkanna.
2_1 =	—	—	— 1755	— 1.75	—	—	—
3_1 =	—	—	— 1803	— 1.05	—	—	—
4_1 =	—	—	— 1814	— 0.45	—	—	—
5_1 =	—	—	— 1819	— 0.15	—	—	—
6_1 =	—	—	— 1826	— 0.35	—	utan	— “

Hinn 31. maí 1966 ritaði saksóknari ríkisins yfirsakadómaranum í Reykjavík svolátandi bréf:

„Jafnframt því hér með að senda yður, herra yfirsakadómari, ágrip ásamt sjókortum í Hæstréttarmálinu nr. 7/1966: Ákæruvaldið gegn Hugh Lafferty, er þess — að tilmæl-

um Hæstaréttar — krafizt, að dómkvaddir verði þrír sérfróðir menn til að kanna og kveða upp álit um, hvort mælingar löggæzlumanna á flugvél TF-SIF hafi verið framkvæmdar með tryggilegum hætti við töku b/v Andronicus, H-241, hinn 22. október 1965."

Hinn 3. júní 1966 dómkvaddi sakadómari þá Harald Sigurðsson rafmagnsverkfræðing, Hauk Pétursson mælingaverkfræðing og Jónas S. Þorsteinsson stýrimannaskólakennara til að vinna nefnt verk.

Hinn 8. júní 1966 ritaði forstjóri Landhelgisgæzlunnar saksóknara eftirfarandi bréf:

„Sem svar við bréfi yðar, dags. 31. maí þ. á., vegna Hæstaréttarmálsins nr. 7/1966, Ákæruvaldið gegn Hugh Lafferty, getum við gefið eftirfarandi upplýsingar um nákvæmni radartækja flugvélarinnar TF-SIF.

Eins og fram kom í bréfi okkar, dags. 11. febr. þ. á., var radartæki af gerðinni AN/APS-33A notað af TF-SIF við staðsetningu togarans St. Andronicus hinn 22. október 1965.

Radartæki þetta er upprunalega byggt samkvæmt smíðalýsingu bandaríska hermálaráðuneytisins af einum eða fleiri framleiðendum, sem okkur er ókunnugt um, hverjir eru, og síðan endurbætt af starfsmönnum Landhelgisgæzlunnar hér.

Í þeim ritum bandaríska hermálaráðuneytisins um þetta tæki, notkun þess og viðhald, sem Landhelgisgæzlan hefur í fórum sínum, er þess hvergi getið, innan hvaða nákvæmnismarka það sé upprunalega byggt.

Eigin athuganir Landhelgisgæzlunnar hafa hins vegar allar sýnt nákvæmni þess vel innan við ±1% af notuðum mælikvarða."

Hinn 9. júní 1966 ritaði saksóknari yfirsakadómaranum í Reykjavík þetta erindi:

„Vegna Hæstaréttarmálsins nr. 7/1966: Ákæruvaldið gegn Hugh Lafferty og í framhaldi af bréfi embættisins, dagsettu 31. f. m., þar sem krafizt var, að dómkvaddir væru þrír sérfróðir menn til að kanna og kveða upp álit um, hvort mælingar löggæzlumanna á flugvél TF-SIF hafi verið fram-

kvæmdar með tryggilegum hætti við töku b/v St. Andronicus, H 241, hinn 22. október 1965, sendi ég yður hér með bréf forstjóra Landhelgisgæzlunnar, dagsett 8. þ. m., þar sem fram koma frekari upplýsingar um radartæki það, sem notað var við töku togarans í umrætt sinn.

Þess er óskað, að hinir dómkvöddu sérfróðu menn láti jafnframt upp álit um nákvæmni radartækisins."

Samdægurs dómkvaddi sakadómarinn áðurgreinda sérfræðinga, þá Harald Sigurðsson, Hauk Pétursson og Jónas S. Þorsteinsson, til að framkvæma einnig þetta verk.

Sérfræðingarnir skiluðu hinn 16. júní 1966 álitsgerð, er svo hljóðar:

„Samkvæmt athugunum okkar á dómsskjölum og tækjum TF-SIF virðast mælingar löggæzlumanna hafa verið framkvæmdar með nákvæmni sem hér greinir:

I. Fjarlægðarmælingar:

Með hliðsjón af að gera athugun á eftirtöldum atriðum fórum við undirritaðir í reynsluflug þann 15. júní s.l.

1. Nákvæmni í staðsetningu yfir mælipunkti.
2. Nákvæmni APS-33A ratsjár til fjarlægðarmælinga, miðað við sjókort.
3. Áhrif skálínu á fjarlægðarákvörðunina.
4. Áhrif flugsins á mælingar með ratsjá.

Ljóst er, að skekkjur við fjarlægðarmælingar, sem hér um ræðir, ætti að gefa upp sem einhverja fasta stærð + einhvern hundraðshluta af mældri fjarlægð. Til ákvörðunar á þessum stærðum þyrfti hins vegar mjög umfangsmiklar mælingar og útreikninga. Við teljum það ekki í okkar verkahring að gera svo umfangsmiklar rannsóknir, og er ósennilegt, að þær breyttu þessu mati okkar verulega.

Með hliðsjón af framangreindum atriðum metum við, að skekkjan við fjarlægðarmælingarnar sé ekki stærri en $\pm$ 2% af mældri fjarlægð.

II. Miðanir:

Þar sem miðunarnákvæmnin er háð miðunarhorninu frá flugstefnunni, fjarlægð miðunarstaðar og flughraða, er ekki

hægt að gefa upp miðunarskekkju, sem gildir í öllum tilvikum, en hún verður að ákvarðast hverju sinni með hliðsjón af þessum þremur greindu atriðum.

Sé staða TF-SIF kl. 1747 á dómsskjali nr. 2 frá sakadómi Reykjavíkur, dags. 23/10 1965, athuguð með hliðsjón af ofangreindum atriðum, metum við miðunarskekkjuna ±5°.

Þegar staðseting b/v St. ANDRONICUS kl. 1747 er ákvörðuð með ofangreindum skekkjum (± 2% af mældri fjarlægð og ± 5° af miðun), kemur í ljós, að hann er minnst 1.2 sml. innan fiskveiðitakmarkanna. Við staðarákvarðanir kl. 1755 og 18.26 er einungis stuðzt við fjarlægðarmælingar með nákvæmninni ± 2%, og gefur það stað kl. 1755 1.54 sml. innan fiskveiðitakmarkanna, en stað kl. 1826 0.54 sml. utan þeirra.

Við útsetningar með ofannefndum skekkjum, hefur þess verði gætt, að skekkjustærðirnar væru b/v St. ANDRONICUS í hag."

Hinir dómkvöddu sérfræðingar komu fyrir sakadóm hinn 16. júní 1966 og staðfestu þar álitsgerð sína með eiði. Verjandi ákærða spurði nú hina dómkvöddu menn, hvort það hafi verið „tryggilegur háttur á mælingum" við töku togara ákærða, er einungis „einn maður skoði ratsjármyndina í hvorri sjónskífu og athugi aflestra á fjarlægðartölum, einn maður skrifi niður mælingarnar og einn maður segi til um það, hvenær flugvélin sé yfir hinum mælda togara." Vitnið Jónas Sigfús Þorsteinsson segir, að frá siglingafræðilegu sjónarmiði sé ekkert við þetta að athuga. Vitnið Haukur Pétursson kveður, að frá sjónarmiði mælingarfræðinnar sé ekkert athugavert við að hafa einn mælingarmann (observator), en hins vegar sé viðurkennt í fræðgrieininni, að til sé í dæminu í einstaka tilviki, að mælingarmaður sjái eitt og skrifi annað (grófskekkjur). Vitnið Haraldur Sigurðsson bendir á, „að við athuganir, sem gerðar voru" 15. júní, „undir umsjá hinna dómkvöddu manna, hafi verið notuð sama aðferð, og árangur kemur fram í álitsgerðinni."

Í erindi til saksóknara ríkisins 19. júní 1966 segir Jónas Sigurðsson skólastjóri:

„Samkvæmt beiðni yðar, herra saksóknari ríkisins, hef ég sett út í meðfylgjandi sjókort nr. 70 (sem ég hef merkt b) staðarákvarðanir gæzluflugvélarinnar TF-SIF á brezka togaranum St. Andronicus, H-241, hinn 22. október 1965, þar sem reiknað er með 2% fjarlægðarskekkju og 5° miðunarskekkju, hvorttveggja togaranum í hag. Eru þetta hámarksskekkjur samkvæmt mati þriggja dómkvaddra manna eftir athuganir á radar flugvélarinnar í reynsluflugi hinn 15. júní s.l.

Samkvæmt því mælast staðir togarans þannig:

1_2 = staður	togarans	kl.	1747	um	1.2	sml.	innan fiskveiðimarkanna.
2_2 = —	—	—	1755	—	1.45	—	— —
3_2 = —	—	—	1803	—	0.6	—	— —
4_2 = —	—	—	1814	—	0.1	—	— —
5_2 = —	—	—	1819	—	0.25	utan	—
6_2 = —	—	—	1826	—	0.6	—	— “

Með hinum margendurteknu mælingum varðflugvélarmanna, sem staðizt hafa rækilega könnun, verður að telja sannað, að ákærði sé sannur að sök um brot það, sem hann er ákærður fyrir. Varðar brot hans við þau lagaboð, sem í héraðsdómi greinir. Þykir refsing ákærða hæfilega ákveðin kr. 300.000.00 sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi 8 mánaða varðhald í stað sektar, ef hún greiðist eigi innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákvæði héraðsdóms um upptöku afla og veiðarfæra á að vera óraskað.

Ákærði greiði allan kostnað sakarinnar bæði í héraði og fyrir Hæstarétti, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 40.000.00, og laun verjanda síns, Gísla G. Ísleifssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 40.000.00.

Dómsorð:

Ákærði, Hugh Lafferty, greiði kr. 300.000.00 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 afla og veiðarfæra staðfestast.

Ákærði greiði allan kostnað sakarinnar bæði í héraði og fyrir Hæstarétti, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 40.000.00, og laun verjanda síns í héraði og fyrir Hæstarétti, Gísla G. Ísleifssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 40.000.00

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur sakadóms Seyðisfjarðar 27. október 1965.

Árið 1965, miðvikudaginn 27. okt. kl. 0925, var í sakadómi Seyðisfjarðar, sem haldinn var á bæjarfógetaskrifstofunni af Erlendi Björnssyni bæjarfógeta ásamt meðdómendunum Þorgeir Jónssyni og Guðlaugi Jónssyni, kveðinn upp dómur í málinu: Ákæruvaldið gegn Hugh Lafferty, sem dómtekið var í gær.

Mál þetta er með ákæruskjali, dags. í gær, höfðað gegn Hugh Lafferty, skipstjóra á brezka togaranum St. Andronicus, H 241, fyrir að hafa gerzt sekur um fiskveiðibrot samkv. 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. greinar 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 St. Andronicus síðdegis 22. október 1965 út af Vopnafirði innan fiskveiðilandhelgi Íslands, eins og hún er ákveðin í 1. gr. fyrrnefndrar reglugerðar nr. 3/1961. Ákærist því nefndur Hugh Lafferty 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, að eigin sögn fæddur í Fleetwoood 2. maí 1937. Hann hefur ekki áður sætt ákæru eða refsingu hér á landi, svo að kunnugt sé.

Samkvæmt kæru Þrastar Sigtryggssonar, skipherra á TF-SIF, sást úr flugvélinni grunsamlegur togari austur af Digranesi föstudaginn 22. október 1965 kl. 1745.

Kl. 1747 var gerð á umræddum togara svofelld staðarákvörðun:
Digranes, fjarlægð 16.7 sjóm. (Á.H.)
Ósfles — 21.4 — (Þ.S.)
Togari r/v 058°, fjarl. 5.9 sm. (Á.H. — H.S.).
Þetta gefur stað togarans um 1.9 sjómílur innan fiskveiðimarka.
Um kl. 1749 sást grænt ljós í frammastri togarans, og virtist hann vera að toga í suðlæga stefnu.
Kl. 1753 var lýst á togarann, og sáust þá greinilega vírar liggja úr stjórnborðstogblökk í sjó. (S.H.).
Kl. 1754 var gefið stöðvunarmerki (K) með morselampa (S.H.), en togarinn sinnti því ekki.
Kl. 1755 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun yfir togaranum:
Digranes, fjarlægð 22.1 sjóm. (Þ.S.)
Kögur — 25.0 — (Á.H.).
Þetta gefur stað togarans um 1.95 sjómílur innan fiskveiðimarka.
Kl. um 1757 var varðskipið Óðinn beðinn að koma á staðinn.
Kl. 1800 var lýst á togarann, og sást þá greinilega eftirfarandi: Einkennisstafir togarans, aftarlega á stjórnborðshlið, H 241, vírar úr stb.blökk í sjó og að hann hafði beygt til bakborða (Þ.S. — G.J. — S.H.).
Kl. 1803 var gefið stöðvunarmerki (S.H.) og eftirfarandi staðarákvörðun gerð yfir togaranum, er stefndi þá í um það bil r/v 040°:
Langanes, fjarlægð 29.4 sjóm. (Þ.S.)
Bjarnarey — 21.2 — (Á.H).
Þetta gefur stað togarans um 1.25 sjómílur innan fiskveiðimarka.
Kl. 1810 var enn lýst á togarann, og sáust greinilega einkennisstafir hans, H 241, (Þ.S. — G.J. — S.H.).
Kl. 1814 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun yfir togaranum:
Langanes, fjarlægð 29.2 sjóm. (Þ.S.)
Bjarnarey — 21.9 — (Á.H.).
Þetta gefur stað togarans um 0.6 sjóm. innan fiskveiðimarka.
Kl. 1819 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun yfir togaranum:
Langanes, fjarlægð 29.1 sjóm. (Þ.S.)
Bjarnarey — 22.2 — (Á.H.).
Þetta gefur stað togarans um 0.3 sjómílur innan fiskveiðimarka.
Kl. 1821 var lýst á togarann, og sáust greinilega vírar liggja úr stb.blökk í sjó (Þ.S. — G.J. — S.H.).
Kl. 1823 var haft samband við togarann og honum sagt eftirfarandi: „We have fixed you inside the 12 miles fishery limit, stop your engine, signed captain."

Þessu svaraði togarinn á þessa leið, að því er segir í kæru: „We ar now outside the fishery limit. The skipper is checking our position now.“ En ákærði fullyrðir, að í orðasambandinu: „We are now outside“, sé orðinu „now“ ofaukið.

Kl. 1826 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun yfir togaranum:

Langanes, fjarlægð 29.25 sjóm. (Þ.S.)

Bjarnarey — 22.7 — (Á.H.).

Þetta gefur stað togarans um 0.2 sjómílur utan fiskveiðitakmarka.

Kl. 1830 var lýst á togarann og tekin mynd no. 4 af honum.

Kl. 1844 var togarinn á stefnu r/v 070°, hafði slökkt græna ljósið í frammastrinu og siglingaljós.

Kl. 1849 var togarinn kominn á fulla ferð.

Kl. 1854 var lýst á togarann, sem var á fullri ferð á sömu stefnu með forhlera í gálga (Þ.S.).

Milli kl. 1922 og 1940 var kallað nokkrum sinnum á togarann, en ekkert svar heyrðist.

Um kl. 2027 hafði togarinn slökkt siglingaljósin.

Kl. 2036 sáust ljós togarans mjög illa.

Kl. 2100 og 2125 var flogið yfir togarann, en engin ljós sáust.

Kl. 2220 var verið yfir togaranum, og sáust þá ljós hans.

Kl. 2235 var lýst á togarann, og var það rétt áður en Óðinn kom að honum.

Kl. 2237 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun yfir Óðni, sem var við H 241:

Langanes, fjarlægð 64.0 sjóm.

Gerpir — 80.0 —

Meðan á eftirförinni stóð, var stöðugt fylgzt með togaranum, ýmist í ratsjá eða með berum augum, og stöðvunarmerki gefin öðru hverju, meðan sást til hans með berum augum.

Kl. 2237 var eftirförinni hætt og haldið áleiðis til Reykjavíkur.

Fyrir, eftir og meðan á mælingum stóð, voru lausu fjarlægðarhringirnir bornir saman við föstu fjarlægðarhringina, og reyndust þeir réttir.

Staðarákvarðanir voru gerðar á APS-33A ratsjá af Þ.S. og A.H., en H.S. ritaði allar athuganir niður jafnóðum.

Veður frá kl. 1730—2030 SSA-2-4 og ágætt skyggni. Frá kl. 2030—2240 SSA-3-5, þokuruðningar og slæmt skyggni.

Flughraði um 130 sjómílur á klst. Flughæð um 500 fet.

Ekki er þörf á að rekja hér skýrslu skipherrans á varðskipinu Óðni, sem færði skip ákærða til Seyðisfjarðar.

Ákærði hefur hér fyrir dómi játað að hafa verið að veiðum á

skipi sínu frá kl. 1600 til kl. 1840 umræddan dag. En á því tímabili var hann samkvæmt mælingum TF-SIF í 36 mínútur innan fiskveiðimarka. Þessu hefur ákærði staðfastlega neitað. Ber þá að athuga, hverjum vitnisburðum er studd kæra skipherrans á TF-SIF.

Telja verður nægilega sannað með vitnisburði áhafnar TF-SIF, að hún hafi gert þær ráðstafanir, sem til var hægt að ætlazt til að stöðva skip ákærða og veita því óslitna eftirför, en ákærði og skipverjar hans hafi hins vegar ekki sinnt fyrirmælum um að nema staðar, sem honum hlutu að berast frá TF-SIF. Og átti þessi óhlýðni ákærða sér stað bæði fyrir og eftir að TF-SIF fékk hann til að svara.

Vitnum ber saman um það, að við fjarlægðarmælingar til staðsetningar á togaranum mældu athugarar ekki sömu fjarlægð samtímis, heldur sína fjarlægð hvor, en höfðu hins vegar allgóða möguleika á að fylgjast hvor með annars vinnubrögðum, þótt hvorugur gæti lesið á teljara hins. Með því að stilla á viðmiðunarstaði til skiptis gefur þessi aðferð miklar líkur fyrir því, að rétt sé mælt. En um fulla sönnun er ekki að ræða samkv. 110. gr. laga nr. 82/1961, sbr. 129. gr. laga nr. 85/1936. Í þessu sambandi ber einnig að hafa í huga þau atriði, sem minna máli skipta, að einungis flugstjórinn gat borið um það, að flugvélin væri beint yfir togaranum, þegar hann gaf merki um það, og aðeins einn maður vann að því að rita niður mælingar. Ber því að athuga, hver fleiri sönnunargögn en mælingar áhafnar flugvélarinnar séu fyrir hendi um staði skips ákærða á togtímanum.

Framburður ákærða og stýrimanns hans hér fyrir dómi bera með sér, að frá því milli kl. 1715 og 1730 og til kl. 1823 umræddan dag togaði ákærði í austlæga stefnu. Að því er hann sjálfur telur, var togstefnan SSA. En stýrimaður hans, sem var á verði áðurgreint tímabil, gefur upp enn austlægari stefnu nokkurn hluta tímans. Stað skips síns kl. 1823 merkti ákærði með krossi á sjókort sitt, og er merki þetta fast utan við fiskveiðimörkin. Með hliðsjón af stefnu markalínunnar á þessu svæði og með hliðsjón af fjarlægðarmælingum á Kollumúla, sem ákærði kveðst hafa gert með ratsjá á milli kl. 1715 og 1730 og aftur nokkru síðar, gat togstefna hans og hraði ekki leitt hann á hinn merkta stað, þar sem skip hans var statt kl. 1823, nema hann hefði togað fyrir innan fiskveiðimörkin.

Með tilliti til þeirra atriða, sem nú hafa verið rakin, þ. e. staðarákvarðana áhafnar á TF-SIF, framburða ákærða og stýri-

manns hans um togstefnu og staði togarans og loks með hliðsjón af því, að ákærði fékkst ekki til að svara TF-SIF, fyrr en staður togarans mældist utan við fiskveiðimörk og hlýddi ekki heldur fyrirmælum frá flugvélinni eftir það, en sigldi brott, verður að teljast nægilega sannað, að botnvörpuveiðar ákærða umrætt skipti hafi farið fram innan 12 sjómílna fiskveiðilögsögu.

Verknaður ákærða varðar við þau lagaákvæði, sem talin eru í ákæru. Samkvæmt því hefur hann gerzt sekur við 2. gr. reglugerðar nr. 3 11. marz 1961, sbr. lög nr. 44 5. apríl 1948 og lög nr. 33 19. júní 1922, sbr. enn fremur 1. mgr. 1. greinar laga nr. 5 18. maí 1920, sbr. 1. gr. laga nr. 6 17. febrúar 1959. Varðar þetta hann refsingu samkv. 7. gr. reglugerðar nr. 3/1961, sbr. 3. gr. laga nr. 44/1948 og 1. gr. laga nr. 81/1952, sbr. enn fremur 3. gr. laga nr. 5/1920 og 1. gr. laga nr. 5/1951. Refsing ákærða þykir með hliðsjón af stærð togarans St. Andronicus, H 241, sem er 575.94 brúttórúmlestir, og með hliðsjón af núverandi gullgengi íslenzkrar krónu hæfilega ákveðin kr. 260.000.00 í 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 St. Andronicus, H 241, skulu vera upptæk til handa Landhelgissjóði Íslands.

Dæma ber ákærða til að greiða allan sakarkostnað, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 10.000.00, og málflutningslaun verjanda, kr. 10.000.00.

Dómsorð:

Ákærði, Hugh Lafferty, greiði kr. 260.000.00 í 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 St. Andronicus, H 241, skulu vera upptæk til handa Landhelgissjóði Íslands.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 10.000.00, og laun verjanda síns, Gísla G. Ísleifssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 10.000.00.

Dómi þessum skal fullnægja með aðför að lögum.