

Miðvikudaginn 18. júní 1969.

Nr. 230/1968. **Ákærvaldið**

(Valdimar Stefánsson saksóknari ríkisins)
gegn

William Rawcliffe

(Benedikt Blöndal hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Fiskveiðabrot.

Dómur Hæstaréttar.

Jónas Sigurðsson, skólastjóri Stýrimannaskólans í Reykjavík, hefur eftir uppsögu héraðsdóms markað á sjókort staði togara ákærða samkvæmt mælingum varðskipsins Alberts hinn 11. nóvember 1968, og reyndist:

- a) staður togarans kl. 2133 um 1.60 sm innan fiskveiðamarka
- b) — — — 2140 — 1.50 — — —
- c) — — — 2146 — 1.20 — — —
- d) — — — 2154 — 0.85 — — —
- e) — — — 2159,5 — 0.65 — — —
- f) — — — 2205 — 0.45 — — —
- g) — — — 2211 — 0.20 — — —
- h) — — — 2223 — 0.30 — utan —
- i) — — — 2229 — 0.15 — — —
- j) — — — 2239 — 0.20 — — —
- k) staður varðskipsins við togarann kl. 2253 um 0.3 sm utan fiskveiðamarka.

Síðan segir í greinargerð skólastjórans á þessa leið:

„Við staðarákvarðanir varðskipsins kl. 2146 og 2205 var ratsjármiðun til Straumness 046° í bæði skiptin. Rétt miðun frá þessum stöðum til Straumness mælist í kortinu 049° í bæði skiptin, sem gefur $+ 3^{\circ}$ skekkju í ratsjármiðunum. Þessi skekkja hefur verið heimfærð upp á allar miðanir af togaranum samkvæmt skýrslu skipherrans á Albert. Hér er ekki reiknað með stórbaugsleiðréttingu á miðuninni 046° , en hún er lítil, um $+ 0.4^{\circ}$. Þá veldur breidd ratsjárgeislans

skekkju í miðun af landinu, sem nemur hálfri breidd hans, eða $+ 0.35^\circ$. Samtals eru þessar leiðréttingar um $\frac{3}{4}^\circ$, eða innan þeirra nákvæmnimarka, sem framleiðendur ratsjárinnar gefa upp fyrir miðanir.

Þá hef ég borið saman fjarlægðir samkvæmt ratsjarmælingum í Reykjavíkurhöfn hinn 30/10 1968 og samsvarandi fjarlægðir í sjókortum og ekki fundið mælanlegan mun á þeim, miðað við þá nákvæmni, sem tiltekin er í skýrslu skipherrans.

Meðalhraði togarans milli mælistaða reiknast mér þannig: a—b um 4.1 sml., b—c um 4.7 sml., c—d um 3.0 sml., d—e um 4.1 sml., e—f um 4.4 sml., f—g um 3.4 sml., g—h um 2.6 sml., h—i um 2.0 sml., i—j um 0.6 sml. og j—k um 0.9 sml.

Við þessa hraða er það að athuga, að þeir eru yfirleitt reiknaðir út frá stuttu tímabili og tíminn aðeins tiltekinn með 1 mínútu nákvæmni, nema við eina mælinguna með $\frac{1}{2}$ mínútu nákvæmni. Má því gera ráð fyrir nokkurri ónákvæmni í hraðaútreikningunum.

Í sama sjókort hef ég sett út staðarákvörðun skipstjóra togarans, er hann kastaði kl. 1800 hinn 11/11, staður X í kortinu, um 0.1 sml. utan fiskveiðamarkanna. Einnig staðarákvörðun hans, er þeir hífðu upp eftir það tog rétt fyrir kl. 2030, staður Y í kortinu, um 0.3 sml. fyrir utan fiskveiðamörkin. Enn fremur hef ég sett út staðarákvörðun, er skipstjórinn kveðst hafa gert, þegar þeir festu um kl. 2110, staður Z í kortinu, um 0.1 sml. utan fiskveiðamarkanna. Staðir X, Y og Z eru auðkenndir með grænum lit.

Í annað sjókort, nr. 41a, hef ég sett út staðarákvarðanir varðsksipsins, ef reiknað er með $2\frac{1}{2}\%$ fjarlægðarskekkju og 1° miðunarskekkju togaranum í hag. Er það í samræmi við þá nákvæmni, sem framleiðendur gefa upp fyrir Kelvin Hughes ratsjá v/s Alberts af gerðinni 14/9, þ. e. $\pm 2\frac{1}{2}\%$ fjarlægðarnákvæmni fyrir færanlega fjarlægðahringinn og innan við 1° miðunarnákvæmni. Staðir varðsksipsins eru, eins og áður, auðkenndir með svörtum lit, en staðir togarans með rauðum lit.

Staðir togarans mælast samkvæmt því:

a ¹ kl.	2133	um 1.1 sml. innan fiskveiðamarkanna			
b ¹ —	2140	— 1.0 — —			—
c ¹ —	2146	— 0.7 — —			—
d ¹ —	2154	— 0.35 — —			—
e ¹ —	2159.5	— 0.2 — —			—
f ¹ —	2205	á fiskveiðamarkalínunni			
g ¹ —	2211	um 0.3 sml. utan fiskveiðamarkanna			
h ¹ —	2223	— 0.7 — —			—
i ¹ —	2229	— 0.7 — —			—
j ¹ —	2239	— 0.65 — —			—
k ¹ —	2253	— 0.8 — —			— ...“.

Í vætti skipherra varðsupsins í sakadómi Ísafjarðar hinn 12. nóvember 1968 segir m. a. svo: „Mættur segir aðspurður, að hann hafi borið saman stefnulínu radarsins og stefnu gýróáttavítans, og stefnulína radarsins var þá plús 3 gráður, og var stöðugt fylgt með stefnulínunni, og var hún allan tímann plús 3 gráður. Við útsetningu í sjókorti var reiknað með þessari skekkju“. Af þessu efni voru hinn 11. júní 1969 í sakadómi Reykjavíkur dómkvaddir þeir Benedikt Alfonsson stýrimannaskólakennari og Trausti Ríkarðsson verkfræðingur „til að láta uppi álit sitt á öryggi staðarmælinga með ratsjá, sem svo er ástætt um sem getið var“. Álitsgerð hinna dómkvöddu manna um greint efni, dags. 12. júní 1969, hefur verið lögð fyrir Hæstarétt. Er álitsgerðin, sem matsmennirnir hafa staðfest með eiði, svohljóðandi:

„Við undirritaðir vorum dómkvaddir hinn 11. júní til að láta uppi álit okkar á öryggi staðarmælinga með ratsjá, sem svo er ástætt um og ratsjá þá, sem notuð var í varðskipinu „Albert“ við töku togarans „Boston Phantom“, FD-252, hinn 11. nóvember 1968.

Við notkun ratsjár er ýmist höfð afstæð (relative) eða réttvísandi (gyro — stabilised) miðun. Við afstæða notkun vísar stefnulínan stöðugt á 0°, og allar miðanir eru afstæðar við stefnu skipsins. Við stefnubreytingu skipsins snýst því myndin samsvarandi. Við réttvísandi notkun er ratsjain tengd

gýróáttavitanum, og sýnir þá stefnulínan stefnu skipsins hverju sinni, og allar miðanir eru réttvísandi. Myndin er óháð stefnubreytingum skipsins og því skýrari og betri til nákvæmra mælinga.

Við breytingu á notkunaraðferð svo og við gangsetningu þarf að stilla stefnulínuna inn á tilheyrandi gráðu, við afstæða notkun á 0° , en við réttvísandi notkun á stefnu skipsins.

Við samstillingu ratsjár og gýróáttavita þarf fyrst að stilla stefnulínuna á stefnu skipsins og síðan setja inn samtengirofa.

Er ratsjain hefur verið samstillt gýróáttavitanum, fylgir stefnulínan visun hans. Við nákvæmar mælingar er rétt að bera saman visun gýróáttavita og visun stefnulínu ratsjár, til að fyllsta öryggis sé gætt. Um þetta gildir sama og lausa fjarlægðarhring ratsjárinnar, að hann er borinn saman við föstu fjarlægðarhringana í öryggisskyni, samanber ratsjárprófanir varðskipsmanna kl. 2147 og 2206.

Fram kemur í málinu, að notkunaraðferð ratsjárinnar í varðskipinu við mælingarnar í umrætt skipti var réttvísandi, en við samanburð stefnulínu og gýróáttavita reyndist vera $+ 3^\circ$ mismunur. Einnig kemur fram, að þessi munur breytist ekki, meðan mælingarnar stóðu yfir.

Við teljum því, að áðurgreindur mismunur rýri ekki nákvæmni mælinganna, þar sem tekið er tillit til hans við útsetningar í sjókort“.

Fyrir dómi skýrðu matsmenn atriði, er álitserðina varða.

Af hendi verjanda ákærða hefur verið lögð fyrir Hæstarétt skýrsla Wallace Charles Nutton, skipstjóra á brezka togaranum Prince Philip. Skýrir skipstjórinn þar frá því, að hann hafi á nefndu skipi sínu seint að kvöldi 11. nóvember 1968 verið „að veiðum undan norðvesturströnd Íslands í samfylgd með nokkrum öðrum brezkum togurum, sem einnig voru að veiðum. Eitt þessara skipa var togarinn Boston Phantom frá Fleetwood“. Einn togara, sem nefndur skipstjóri eigi bar kennsl á, kveður hann hafa verið að veiðum innan fiskveiðamarkanna. Síðar í skýrslunni segir á þessa leið:

„Mér hefur verið sýnt ljósrit af sjókorti, sem notað var sem sönnunargagn á Ísafirði, en á því eru staðsetningar varðs­kipsins Alberts. Ég hefi athugað sjókort þetta og er ekki í neinum vafa um, að staðsetningarnar á skipinu, sem í at­hugun var, varða togarann, sem ég hafði séð að veiðum innan tólf mílna markanna, en ekki Boston Phantom“. Greind frásögn um veiði nokkurra togara á hafsvæði því, sem um er að tefla, samtímis athugunum varðs­kipsins á skipi ákærða, er í samræmi við skýrslur varðs­kips­manna. Skipstjórnar­menn þeir, er voru á varðskipinu Albert við töku togara ákærða, komu af nýju fyrir dóm hinn 11. og 12. júní 1969, og var þeim þá m. a. kynnt umrædd skýrsla skipstjórans á Prince Philip. Skipherra varðs­kipsins bar þá m. a. á þessa leið: „Vitnið kveður með öllu útilokað, að um misgrip á skipum hafi verið að ræða greint sinn. Fyrsti stýrimaður hafi fylgzt með togaranum í ratsjá allan tímann. Engin önnur skip hafi verið það nærri, að hætta hafi verið á rugl­ingi. Vitnið fylgdist sjálft með togaranum úr brú varðs­kips­ins með berum augum, og telur vitnið það fjarstæðu, að um misgrip kunni að hafa verið að ræða á skipum. Aðspurt telur vitnið, að önnur skip hafi ekki verið að togveiðum í fisk­veiðalandhelgi á þessum slóðum en Boston Phantom, er atvik málsins urðu. Á meðan á eftirförinni stóð, kveður vitnið, að togarinn, sem eftirför var veitt, hafi ekki siglt fram hjá öðru skipi, í veg fyrir annað skip né annað skip siglt í veg fyrir togarann. Því telur vitnið útilokað, að ruglingur hafi orðið á skipum, og vísar að öðru leyti til fyrri fram­burðar þess í málinu“. Fyrsti stýrimaður bar m. a. þannig:

„Vitnið kveður útilokað, að um rugling á skipum kunni að hafa verið að ræða í umrætt skipti og vill vísa í framburð þess fyrir sakadómi Ísafjarðar um það efni sem réttis um alla málavöxtu. Í eftirförinni að Boston Phantom í greint sinn var vitnið við ratsjá varðs­kipsins og hafði ekki augu af togaranum í ratsjanni, allt þar til varðskipið var komið að síðu togarans. Vitnið fullyrðir, að ekkert skip hafi verið innan við mílufjarlægð frá Boston Phantom, á meðan eftir­förin fór fram, utan varðskipið, og telur vitnið útilokað, að

um nokkurn rugling kunni að hafa verið að ræða á skipum. Vitnið kveður, að Boston Phantom hafi ekki siglt í veg fyrir nokkurt skip, fram hjá skipi né skip siglt í veg fyrir togarann, meðan eftirförin stóð yfir, og miðar vitnið þá við það, að ekkert þriðja skip hafi verið innan mílu fjarlægðar frá togaranum þá“. Annar stýrimaður varðskipsins tók fram, að hann teldi með öllu útilokað, að ruglingur hefði orðið á skipum við töku togarans Boston Phantom. Síðan segir í vætti stýrimannsins svo: „Vitnið kom upp í brú varðskipsins, skömmu áður en þriðja staðarákvörðun togarans var gerð, sem um getur í skýrslu skipherra. Er sú staðarákvörðun var gerð, sá vitnið togarann í ratsjá varðskipsins og fylgdist með togaranum í ratsjánni, allt þar til varðskipið fór að nálgast togarann. Þá fylgdist vitnið einnig með togaranum í sjónauka. Mælingar þær, er gerðar voru í eftirförinni, setti vitnið út í sjókort, en meðan vitnið var að þeim störfum, hafði það ekki aðstöðu til að fylgjast með ferðum togarans, en telur sem fyrr útilokað, að nokkur ruglingur hafi getað orðið á skipum, þar eð næstu skip við togarann Boston Phantom utan varðskipið voru aldrei nær en að minnsta kosti mílu fjarlægð frá togaranum, er þau voru næst honum, skömmu áður en varðskipið kom að togaranum“.

Samkvæmt forsendum héraðsdóms og því, sem nú hefur verið rakið, þykir sannað, að ákærði hafi verið að botnvörpuveiðum innan fiskveiðamarka, og varðar það brot hans við lagaboð, er í ákæru getur.

Samkvæmt vottorði Seðlabanka Íslands jafngilda 100 gullkrónur nú kr. 3.992.93. Eftir málavöxtum og með hliðsjón af greindu gullgengi, sbr. lög nr. 4/1924, þykir refsing ákærða hæfilega ákveðin kr. 700.000.00 sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi varðhald 8 mánuði í stað sektar, ef hún verður ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa. En þar sem eigi telst sannað, að ákærði hafi framið brot sitt af ásettu ráði, verður honum auk sektar eigi dæmt varðhald samkvæmt 6. gr. laga nr. 62/1967, enda þótt um ítrekun brots sé að tefla.

Ákvæði héraðsdóms um upptöku og málskostnað ber að staðfesta.

Ákærði greiði kostnað af áfrýjun málsins, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 60.000.00, og laun verjanda síns, kr. 60.000.00.

Dómsorð:

Ákærði, William Rawcliffe, greiði kr. 700.000.00 sekt í Landhelgissjóð Íslands, og komi varðhald 8 mánuði í stað sektar, verði hún ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákvæði héraðsdóms um upptöku og málskostnað eru staðfest.

Ákærði greiði kostnað af áfrýjun málsins, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 60.000.00, og laun verjanda síns, Benedikts Blöndals hæstaréttarlögmanns, kr. 60.000.00.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur sakadóms Ísafjarðar 14. nóvember 1968.

Ár 1968, fimmtudaginn 14. nóvember, var í sakadómi Ísafjarðar í dómsal bæjarfógetaembættisins að Pólgötu 2, Ísafirði, af Björgvin Bjarnasyni bæjarfógeta með meðdómendunum Guðmundi Guðmundssyni og Símoni Helgasyni kveðinn upp dómur í máli þessu, sem dómtekið var í dag.

Mál þetta er með ákæruskjali saksóknara ríkisins, dags. 13. nóvember s.l., höfðað gegn William Rawcliffe, skipstjóra á togaranum Boston Phantom, FD 252, til heimilis 3 Rydal Avenue Fleetwood, fyrir að hafa gerzt sekur um fiskveiðabrot samkvæmt 1. mgr. 1. gr. laga nr. 62/1967 um bann gegn veiðum með botnvörpu og flotvörpu, sbr. 1. mgr. 1. gr. reglugerðar nr. 3/1961 um fiskveiðilandhelgi Íslands, með því að hafa verið að botnvörpuveiðum á nefndum togara út af Arnarfirði mánudagskvöldið 11. nóvember 1968 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 1. mgr. 4. gr. og 6. gr., sbr. 7. gr. laga um þann gegn veiðum með botnvörpu og flotvörpu, sbr. 7. gr. reglugerðar nr. 3/1961, og upptöku afla og veiðarfæra nefnds togara og til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Ákærði er kominn yfir lögaldur sakamanna, fæddur 18. janúar 1933, Englandi, og hefur sætt eftirfarandi kærnum og refsingum, svo að kunnugt sé: 1964, 13. október, á Ísafirði dómur, 260.000 króna sekt fyrir ólöglegar botnvörpuveiðar innan fiskveiðilandhelgi Íslands, afli og veiðarfæri um borð í b/v Prince Philip, FD 400, gerð upptæk. 1965, 13. desember, dómur Hæstaréttar í ofangreindu máli, 300.000 krónur.

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 enn fremur, að ákærði yrði dæmdur til að greiða hæfileg saksóknarlaun í ríkissjóð eftir mati dómsins.

Verjandi ákærða krafðist þess, að ákærði yrði sýknaður af kröfum ákæruvaldsins, og gerði kröfu um málsvarnarlaun sér til handa og að allur sakarkostnaður verði lagður á ríkissjóð.

Málið var flutt munnlega samkvæmt ákvörðun dómsins.

Málavextir eru þessir:

„Mánudaginn 11. nóvember 1968 tók varðskipið brezka togarann Boston Phantom, FD 252, að meintum ólöglegum togveiðum innan fiskveiðitakmarkanna út af Arnarfirði. Skipstjóri, William Rawcliffe, fæddur 18. janúar 1933 í Fleetwood, til heimilis 3 Rydal Avenue, Fleetwood.

Nánari atvik voru sem hér segir:

Mánudaginn 11. nóvember, er varðskipið var á S-leið NV af Barða, saust nokkur skip í ratsjá þess, og virtist einkum eitt grunsamlegt, þar sem það var innst. Var því gerð eftirfarandi staðarákvörðun á því kl. 2133:

I. Skipið r/v 231°, fjarl. 12.4 sjm.

Göltur, fjarl. 7.2 —

Barði, fjarl. 6.5 —

Gefur það stað skipsins 1.65 sjóm. innan fiskveiðitakmarkanna. Var hafin aðför að skipinu og sett á fulla ferð kl. 2137.

Kl. 2140 gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

II. Skipið r/v 231°, fjarl. 11.7 sjm.

Göltur, fjarl. 7.9 —

Barði, fjarl. 6.2 —

Gefur það stað skipsins 1.5 sjóm. innan fiskveiðitakmarkanna og togferð.

Kl. 2142 sjást ljós skipsins, og er það togari, og virðist hann halda út.

Kl. 2146 gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

III. Togari r/v 232°, fjarl.	10.7 sjm.
Göltur, fjarl.	9.0 —
Barði, fjarl.	6.3 —
Straumnes, ratsjármiðun 046°.	

Gefur það stað togarans um 1.2 sjóm. innan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 2147 var lausi fjarlægðarhringurinn borinn saman við föstu hringina á 6 og 10 sjóm., og reyndust þeir réttir. Einnig reyndist miðpunktur ratsjárinnar réttur.

Kl. 2151 gefið stöðvunarmerki „K“ með ljósmorsi (HH).

Kl. 2154 gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

IV. Togari r/v 233°, fjarl.	9.7 sjm.
Göltur, fjarl.	10.3 —
Barði, fjarl.	6.7 —
Gefið stöðvunarmerki „K“ með ljósmorsi (HH).	

Gefur það stað togarans um 0.8 sjóm. innan fiskveiðimarkanna.

Kl. 2159,5 gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

V. Togari r/v 234°, fjarl.	8.9 sjm.
Göltur, fjarl.	11.2 —
SV.kantur Barði, fjarl.	7.3 —
Gefið stöðvunarmerki „K“ með ljósmorsi (HH).	

Gefur það stað togarans um 0.6 sjóm. innan fiskveiðimarkanna.

Kl. 2205 gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

VI. Togari r/v 235°, fjarl.	8.2 sjm.
Göltur, fjarl.	12.2 —
SV.k. Barði, fjarl.	7.6 —
Straumnes, ratsjármiðun 046°.	

Gefur það stað togarans um 0.45 sjóm. innan fiskveiðimarkanna.

Kl. 2206 er lausi fjarlægðarhringur ratsjárinnar borinn saman við föstu hringina á 6, 8 og 12 mílum og er réttur.

Kl. 2211 gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

VII. Togari r/v 235°, fjarl.	7.4 sjm.
Göltur, fjarl.	13.3 —
Fjallaskagi, fjarl.	9.1 —
Gefið stöðvunarmerki „K“ með ljósmorsi (HH).	

Gefur það stað togarans um 0.1 sjóm. innan fiskveiðimarkanna.

Kl. 2213 enginn annar togari er nær togaranum en eina sjómílu.

Kl. 2223 gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

VIII. Togari r/v 236°, fjarl. 5.8 sjm.

SV. k. Barði, fjarl. 9.6 —

Kópanes, fjarl. 16.1 —

Gefur það stað togarans um 0.35 sjóm. utan fiskveiðimarkanna.

Kl. 2225 sést, að togarinn er að snúa til stjórnborða (HH).

Kl. 2227 hefur togarinn snúið um 180° (HH).

Kl. 2229 gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

IX. Togari r/v 237°, fjarl. 4.4 sjm.

SV.k. Barði, fjarl. 10.4 —

Kópanes, fjarl. 15.6 —

Gefur það stað togarans um 0.2 sjóm. utan fiskveiðimarkanna.

Kl. 2232 sjást menn að vinnu á dekki togarans (ÞA).

Kl. 2235 hefur togarinn snúið um 360° og liggur flatur með stb. hlið upp í vindinn.

Kl. 2236 andanesljós togarans loga (HH).

Kl. 2239 gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

X. Togari r/v 237°, fjarl. 2.4 sjm.

SV.k. Barði, fjarl. 12.0 —

Kópanes, fjarl. 15.0 —

Gefur það stað togarans um 0.1 sjóm. utan við stað hans kl. 2229.

Kl. 2246 gefið stöðvunarmerki „K“ með ljósmorsi, fjarlægð í togarann 0.9 sjóm.

Kl. 2248 sést net á stb. síðu togarans (HH. ÓVS. ÞA), fjarlægð í togarann 0.4 sjóm.

Kl. 2250 sjást hlerar í gálganum og netið úti, fjarlægð í togarann 0.2 sjóm. (HH. ÓVS. ÞA).

Kl. 2252 sést, að togarinn er Boston Phantom, FD 252.

Kl. 2253 gerð eftirfarandi staðarákvörðun við togarann og sett út bauja:

VI. SV.k. Barði, fjarl. 14.2 sjm.

Kópanes, fjarl. 14.7 —

Dýpi 75 metrar.

Gefur það stað togarans um 0.35 sjóm. fyrir utan fiskveiðitakmörkin, svo til á sama stað og kl. 2223.

Meðan á aðför að togaranum stóð, var án afláts fylgzt með honum, bæði í ratsjá, þar sem miðunarlínu og fjarlægðarhring

var stöðugt haldið á honum, og enn fremur var alltaf horft á togarann með berum augum.

Kl. 2257 fóru I. og II. stýrimaður yfir í togarann. Poki var frá leystur og spriklaði koli á dekki. Sérstaklega voru nokkrir þorskar athugaðir. Voru þeir það vel lifandi, að þeir gátu ekki hafa verið nema nokkrar mínútur á dekki. Ekki vottaði fyrir ryði á hleraskóm.

Aðspurður kveðst skipstjóri togarans hafa híft fyrir þó nokkru síðan, en svör hans voru óljós. Eftir að hann var kominn um borð í varðskipið kl. 2317, kvaðst hann hafa híft fyrir einni klukkustund.

Svör vakthafandi vélstjóra togarans og loftskeytamanns voru óljós og ósamhljóða.

Var skipstjóranum nú sagt að halda til Ísafjarðar og að mál hans yrði rannsakað þar.

Kl. 2357 var togaraskipstjórinn kominn um borð í skip sitt.

Kl. 0005 var komið að baujunni, og mældust sömu fjarlægðir við hana, eins og hún var sett út. Kl. 0010 var baujan komin inn.

Var II. stýrimaður varðskipsins um borð í togaranum ásamt tveimur hásetum. Skipin lögðust að bryggju á Ísafirði kl. 0400 þriðjudaginn 12. nóv.

Staðarákvarðanir voru gerðar af I. og II. stýrimanni með gýrósamstilltri Kelvin Hughes 14/9T ratsjá undir yfirumsjón skipherra. Loftskeytamaður skráði viðburði. Dýpi mælt með Elac dýptarmæli. Athygli skal vakin á athugunum, sem gerðar voru kl. 2146 og 2205 til að reyna miðunarhæfni ratsjárinnar. En allar miðanir á togarann hafa hér að framan verið leiðréttar til samræmis við þær athuganir.

Þ. 30/10. '68, áður en varðskipið fór frá Reykjavík, var eftirfarandi athugun gerð til að reyna fjarlægðarnákvæmni ratsjárinnar:

Brimnes, fjarl.	4.4
Innri Hólmur, fjarl.	9.1
Fagraskógarfjall, fjarl.	38.2
Veður NA 4 vindstig, dálítill sjór, skýjað“.	

Skipherrann á varðskipinu Albert, Helgi Hallvarðsson, Ólafur Valur Sigurðsson, 1. stýrimaður, Þorvaldur Birgir Axelsson, 2. stýrimaður, og Leif Bryde loftskeytamaður komu allir fyrir dóm-inn og staðfestu skýrslu sína og framburð með eiði.

Enn fremur utan skýrslu á dskj. nr. 1 kom fram eftirfarandi hjá þessum vitnum:

Vitnið Helgi Hallvarðsson kveðst hafa borið saman stefnulínu ratsjárinnar og stefnu gýróáttavítans og hafi stöðugt verið fylgzt með stefnulínunni, hún haldizt óbreytt, og voru tölurnar á dskj. nr. 1 leiðréttar samkvæmt skekkju þessari, sem var plús 3 gráður. Vitnið segir, að togarinn hafi alltaf verið grynnt þeirra skipa, sem voru á sömu slóðum, og aldrei verið minna bil á milli hans og annarra skipa en ein sjómíla. Þá var vitnið við 2 fyrstu ratsjarmælingar, en fylgdist síðan með togaranum úr glugga stýrishúss varðskipsins. Sá það fyrst fram með stjórnbörðssíðu hans, en svo nokkru seinna sá það afturljós hans, og hélt hann stöðugt á undan, þar til hann sneri í stjórnbörða. Ekki vill vitnið fullyrða um, hvort skipverjar á togaranum hafi séð ljósstöðvunarmerki þau, sem það sendi sjálft. Það kveðst ekki hafa séð togvira úr gálgum í sjó. Þarna hafi lítið rekið undan straumi og það litla, sem rak, var undan vindi. Segir vitnið, að varpa togarans hafi verið á lunningu hans og belgur í sjó, þegar komið var að togaranum. Þá kveðst það hafa séð svonefnt andanesljós á brúarpaki togarans, en á því er kveikt, þegar kastað er og híft. Hefur ákærði viðurkennt að hafa notað þessi ljós í umræddum tilvikum, en vitnið telur sig hafa séð það kl. 2236.

Vitnið Ólafur Valur Sigurðsson segir, að belgur vörpunnar hafi verið í sjó, þegar komið var að togaranum, og mest öll skipshöfnin að vinnu á þilfari, þ. á m. að bæta vörpuna. Það athugaði fisk í kössum á þilfari og sá þá lifandi kola og þorsk. Handlék það 3 þorska, og voru þeir allir vel lifandi. Það kveður nokkuð mörg skip hafa verið í nánd við togarann, sem var innarlega. Tvö þessara skipa hafi verið nær honum en hin, og gætti vitnið þess mjög vandlega að fylgjast með togaranum í ratsjanni og telur, að næsta skip hafi aldrei komið nær honum en eina sjómílu, og telur vitnið útilokað, að villzt hafi verið á skipum, þegar skipt var um skala á ratsjanni, miðað við þá aðgát, sem höfð var við töku togarans. Þá segir vitnið, að mælingatölur á dskj. nr. 1 séu leiðréttar tölur miðað við skekkjuna plús 3 gráður.

Vitnið Þorvaldur Birgir Axelsson segir, að net hafi verið úti á togaranum í sjó og hlerar úti, þegar komið var að honum, svo og hafi menn verið að vinna á þilfari við að taka inn vörpuna. Vitnið skoðaði bobbinga og hleraskó, og var ekkert ryð á þeim, en botnleðja á hleraskónum. Enn fremur skoðaði vitnið fisk á þilfari, sérstaklega þorsk, sem þar var, og segir vitnið, að hann

hafi verið sprelllifandi. Vitnið segir, að svör ákærða hafi verið óljós og þokukennd og tímaskyn hans á reiki. Vitnið átti tal við vélstjóra togarans, sem sagði því, að hann héldi, að liðin værri nærri klukkustund, síðan stöðvað var, en vildi ekki fullyrða um það, þar sem hann hafði ekkert skrifað niður og það hefði verið stöðvað vegna festu.

Vitnið Leif Bryde loftskeytamaður var var við, að stefnulínur ratsjár og áttavita voru bornar saman, og segir það, að aðrir togarar hafi verið þarna á sömu slóðum og b/v Boston Phantom, norðan við og utan.

Öll ofangreind vitni lýstu fyrir dóminum, hvernig þau unnu að mælingum við töku togarans, og bar þeim saman. Mælingar fóru þannig fram, að stýrimenn lásu á ratsjána, tilkynntu loftskeytamanni, sem endurtók aflesturinn og skráði í vinnubók, kjaftabók svokallaða, og gátu stýrimenn fylgzt með, hvað hann skráði. Enn fremur skráði loftskeytamaður það, sem skipherra tilkynnti úr brúnni. Þá setti 2. stýrimaður út í vinnukort, sem síðan var yfirfarið af skipherra og 1. stýrimanni og fært inn á kort það, sem er á dskj. nr. 2. Tveir menn voru alltaf við ratsjána, við fyrstu tvær mælingar skipherra og 1. stýrimaður, en síðan stýrimenn við allar hinar. Báðir stýrimennirnir bera, að 3ja mínútna mismunur hafi verið á klukkum togarans og varðskipsins.

Ákærði mótmælir því að hafa verið að togveiðum innan fiskveiðitakmarkanna, svo og mótmælir hann staðarákvörðunum varðskipsmanna, að undanteknum þeim stað, sem baujan var sett niður. Kveðst hann hafa gert mælingar á sama tímabili og varðskipsmenn og að togarinn hafi ekki verið hreyfður síðan kl. 2130.

Ákærði segir, að veiðiferðin á b/v Boston Phantom, FD 252, sem er 430.68 lestir óskírar, hafi hafizt fyrir hálfum mánuði frá Fleetwood, þann 30. október, og veiðar byrjaðar út af Bjargtöngum sunnudaginn 3. nóvember. Síðan var veitt út af Straumnesi og Aðalvík í nokkra daga. S.l. sunnudag veiddu þeir út af Stiga-hlíð og kipptu seinni hluta mánudags að stað, sem er 13 sjóm. út af Barða og 16 sjóm. út af Kópanesi, og köstuðu þar kl. 1800. Fór ákærði þá niður eftir að hafa gefið stýrimanni fyrirmæli um, hvernig hann ætti að toga til kl. 2030. Stýrimaður kallaði á ákærða rétt fyrir kl. 2030, og fór hann þá upp og lét hífa, og voru þeir þá 14.2 sjóm. frá Kópanesi og 15.0 sjóm. frá Svalvogum. Síðan var aftur kastað kl. 2100 í 14.8 sjóm. fjarlægð frá Svalvogum og siglt í NA í 14.8 sjóm. fjarlægð frá Svalvogum.

Var togað í um það bil 10 mínútur, þegar varpan festist, og tókst að losa vörpuna kl. 2140. Þegar varpan festist, var togarinn 14.5 sjóm. frá Kópanesi og 14.8 sjóm. frá Svalvogum. Við festuna rifnaði varpan, og lýsa tilkvaddir skoðunarmenn, Pétur Bjarnason og Ólafur Ásgeirsson, ástandi vörpunnar þannig: „Varpa togarans hefur rifnað frá fljúgandi væng að framan og meðfram leysinu, þvert yfir undirbelg og að afturleysi, alls um ca. 17 faðma löng rifa“. Skoðunargerð sína hafa þeir staðfest með eiði. Ákærði hefur viðurkennt, að belgur vörpunnar hafi verið utanborðs, meðan gert var við hana milli vængja, og segir, að öll þilfarsáhöfnin hafi unnið við að bæta. Búið var að sögn ákærða að taka vörpuna inn í flækju kl. 2145.

Ákærði telur aflann í veiðiferðinni hafa verið alls um 400 kassa. Togklukka í togaranum er aldrei notuð, og ekki kveðst hann hafa togbók. Hann kveðst ekki hafa orðið var við ljósstöðvunarmerkin „K“ frá varðskipinu og ekki orðið var við skipið, fyrr en það lýsti togarann upp með kastljósi. Hann telur, að togarinn hafi rekið lítið. Um kl. 2130 segir ákærði, að tveir togarar hafi verið að veiðum ca. ½ sjómílu frá togara hans og annar hafi verið að taka inn veiðarfærin. Ákærði kveðst hafa fiskiljós í siglu, þegar hann veiðir, og á þaki brúarinnar séu tvö ljós, hvít, og er hægt að kveikja á hvoru fyrir sig eða báðum í einu. Er kveikt á báðum, þegar kastað er, en öðru, þegar híft er, og hafi bæði ljósin verið slökkt, þegar viðgerðin fór fram. Ákærði segir ratsjá togarans í góðu lagi, og kemur það heim við framburð loftskýtamanns togarans. Ákærði lét þess getið, að 1. stýrimaður varðsupsins hafi tjáð sér, að hann hefði ekki áhuga á að skoða vörpu hans, þegar hann bauð honum það, svo og hafi stýrimaðurinn þuklað báða dýptarmælana og fundið, að þeir voru kaldir. Þetta hefur stýrimaðurinn viðurkennt, að sé rétt. Allar staðar-ákvarðanir gerir ákærði einn, nema þegar stýrimaður er á verði.

Vitnið John Rewcliffe, stýrimaður á b/v Boston Phantom, bróðir ákærða, kom á vörð kl. 1800 s.l. mánudag. Var þá búið að stöðva togarann til að kasta, og var hann á verði, meðan togað var. Þetta var fyrsta kastið, eftir að komið var frá Aðalvík. Eftir að kastað var kl. 1800, var togað í vesturátt 14.5 sjóm. frá Kópanesi og síðan togað til baka á sama stað. Var þá kallað í skipstjóra kl. 2025. Aftur var kastað kl. 2100—2105, og festist varpan, eftir að búið var að toga í 15—20 mínútur, og það hafi tekið um hálfa klst. að losa vörpuna og hún hafi strax verið híð inn, en það taki um 30 mínútur. Vann öll þilfarsáhöfnin við netjabæt-

ingar, en ekkert var unnið að netjabætingum, eftir að varðskipsmenn komu um borð, og var þelgurinn þá utanborðs. Vitnið segir, að á þilfari hafi verið lifandi fiskur, þegar varðskipsmenn komu um borð, og kom hann í síðasta toginu. Ekki sá vitnið stöðvunarmerkið „K“ og sá fyrst varðskipið, þegar það lýsti togaranum upp. Það kveður, að skipið hafi ekki verið hreyft, frá því að varpan var tekin inn, þangað til varðskipið kom að þeim.

Vitnið Gordon Hindle, vélstjóri á togaranum, kom á vörð kl. 1830 s.l. mánudag, og var þá verið að toga. Það kveðst ekki halda nákvæma dagbók. Var híft inn kl. 2030 og kastað aftur kl. 2105 að því er vitnið telur. Skömmu eftir að kastað var, festist varpan. Vitnið kveðst hafa stillt klukkuna kl. 2105, þegar kastað var, en ekki hugað að henni, er festi. Það heldur, að lokið hafi verið við að hifa kl. 2145 og síðan hafi skipið ekki verið hreyft.

Vitnið Robert Greer, bátsmaður á togaranum, kom á vörð kl. 1730 s.l. mánudag. Var kastað kl. 1800 og híft kl. 2030. Síðan kastað aftur kl. 2100, og eftir 20 mínútur festist varpan. Telur það, að varpan hafi verið komin um borð kl. 2145. Hluti vörpunnar, segir vitnið, að hafi verið utanborðs, þegar varðskipið kom að þeim. Vitnið sá ekki stöðvunarmerki frá varðskipinu. Vitnið segir skyggni hafa verið allgott.

Vitninu Colin Andersen, loftskeytamanni togarans, var kunnugt um, að varpan festist, og telur, að það hafi verið um kl. 2115. Skráði það í fiskidagbók sína þann 11. nóvember s.l. kl. 2120: „Kallaði Dinas, sagði honum, að við höfum fest. Dinas segist muni stýra á bakborða til að forðast okkur“. Segir vitnið skyggni allgott og veiðiveður gott.

Vitnisburðir hafa nú verið raktir.

Þegar tekið er tillit til staðfestrar skýrslu varðskipsmanna á dskj. nr. 1, hvernig hún er unnin, og til framburða sömu manna, verður að telja mælingar þeirra það vel unnar og öruggar, að þær verði lagðar til grundvallar í máli þessu þrátt fyrir mótmæli ákærða og þær mælingar, sem hann kveðst hafa gert, enda hefur hann engin rök fyrir mótmælum sínum eða stutt þau með því að leggja fram í dóminum kort með útsettum staðarákvörðunum eða bækur skipsins.

Ákærði hefur lýst því yfir, að hann hafi verið með veiðarfæri í sjó s.l. mánudag frá kl. 2100 til kl. 2145. Fyrsta staðarákvörðun, sem varðskipsmenn gera, er kl. 2133, og gefur hún stað togarans um 1.65 sjóm. innan fiskveiðitakmarkanna, og önnur mæling kl. 2140 gefur stað togarans 1.5 sjóm. innan fiskveiðitakmarkanna.

Þrátt fyrir óljósar tímasetningar ákærða og skipverja togarans verður að telja, að umræddar tímasetningar hafi ekki verið fyrr. Samkvæmt skoðunargerð tilkvaddra manna, sbr. dskj. nr. 7, telja þeir, að það hefði tekið tvo menn $1\frac{1}{2}$ klst. að gera við það, sem búið var að gera við af vörpunni. Fram hefur komið í framburði flestra vitna og sérstaklega ákærða, að öll þilfarsáhöfnin á togaranum hafi unnið við netjabætingar, sem í þessu tilviki eru 6—7 menn. Samkvæmt því hefur ekki liðið lengri tími en 30 mínútur, frá því að byrjað var að bæta vörpuna og þangað til varðskipið tók togarann. Miðað við töku togarans kl. 2253 og með tilliti til ofanritaðs verður að álíta, að tímasetning ákærða og skipshafnar hans um, að varpan hafi verið komin um borð í togarann kl. 2145 til kl. 2150, sé röng, einnig þegar miðað er við, að það tekur 30 mínútur að hífa inn vörpuna að sögn stýrimanns togarans.

Samkvæmt ofanrituðu og öðrum tímasetningum í framburði ákærða og skipshafnar hans, sem stangast á, verður ekki hægt að taka tillit til þeirra almennt.

Mismunur á klukkum skipanna, 3 mínútur, skiptir hér engu máli, svo og hefur verið tekið tillit til mismunar stefnulínu rat-sjár og áttavita við mælingar.

Rétt þykir að geta þess, að þorskur var lifandi í kössum á þilfari togarans, og samkvæmt framlögðu vottorði Hafrannsóknarstofnunarinnar lifir slíkur fiskur við venjulegar kringumstæður, eins og telja verður, að væru þarna, ekki lengur en 10—15 mínútur, og dregur þetta einnig úr sannleiksgildi tímasetninga skipshafnar togarans.

Telja verður, að þegar tekið er tillit til framburðar Roberts Greers og Colins Andersens um, að skyggni hafi verið allgott, að skipverjar togarans hefðu mátt sjá ljósstöðvunarmerkið „K“.

Samkvæmt því, sem hér hefur verið rakið, telur dómurinn það sannað með mælingum og vætti skipherra, stýrimanna og loftskýtamanns varðsupsins Alberts, að b/v Boston Phantom, FD 252, hafi verið að veiðum með vopnvörpu innan íslenzku fiskveiðitakmarkanna.

Varðar þessi verknaður við þau lagaákvæði, sem um getur í ákæruskjali.

Togari ákærða, Boston Phantom, FD 252, er að stærð 430.68 lestir óskirar. Samkvæmt vottorði Seðlabanka Íslands jafngilda 100 gullkrónur nú 3.992.93 pappírskrónum. Samkvæmt þessu og 4. gr., sbr. 7. gr. laga nr. 62/1967 þykir refsing ákærða fyrir

fiskveiðibrot hans hæfilega ákveðin kr. 600.000.00 sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi varðhald í 12 mánuði í stað sektarinnar, ef hún verður ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Refsing ákærða fyrir brot hans gegn 6. gr., sbr. 7. gr. ofangreindra laga ákveðst varðhald 2 mánuðir.

Allur afli og veiðarfæri togarans Boston Phantom, FD 252, skulu vera upptæk til handa Landhelgissjóði Íslands.

Loks ber að dæma ákærða til að greiða allan sakarkostnað, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 40.000.00, og laun verjanda, kr. 40.000.00.

Dómsorð:

Ákærði, William Rawcliffe, sæti varðhaldi í 2 mánuði.

Ákærði greiði kr. 600.000.00 sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi varðhald í 12 mánuði í stað sektar, ef hún greiðist ekki innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Afli og veiðarfæri togarans Boston Phantom, FD 252, skulu vera upptæk til Landhelgissjóðs Íslands.

Ákærði greiði allan kostnað sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun, kr. 40.000.00, í ríkissjóð og málsvarnarlaun, kr. 40.000.00, til Benedikts Blöndals hæstaréttarlögmanns.

Dómi þessum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Miðvikudaginn 18. júní 1969.

Nr. 71/1969. **Ákærvaldið**

(Valdimar Stefánsson saksóknari ríkisins)
gegn

Gunnari Viggó Frederiksen

(Ragnar Jónsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Manndráp.

Dómur Hæstaréttar.

Með skírskotun til forsendna héraðsdóms ber að staðfesta hann.