

Föstudaginn 7. júní 1991.

Nr. 433/1989. **Ákærvaldið**

(Bragi Steinarsson vararíkissaksóknari)

gegn

Andrésí Þorsteini Sigurðssyni

(Jón Hjaltason hrl.).

Fiskveiðibrot. Álitsgerð.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Guðrún Erlendsdóttir, Bjarni K. Bjarnason, Hjörtur Torfason og Hrafn Bragason og Gunnar M. Guðmundsson, settur hæstaréttardómari.

Ríkissaksóknari skaut máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 26. október 1989 að ósk ákærða og jafnframt af ákærvaldsins hálfu til þyngingar á refsingu og staðfestingar á upptöku afla og veiðarfæra.

Ný gögn hafa verið lögð fyrir Hæstarétt.

I.

Eftir uppsögu héraðsdóms hefur Guðjón Ármann Eyjólfsson, skólastjóri Stýrimannaskólans í Reykjavík, markað á sjókort nr. 32 athuganir og staðarákvarðanir varðskipsins Óðins hinn 2. október 1989 á togskipinu Halkíon, VE 105, sem var að togveiðum út af Mýrdalsvík. Í greinargerð skólastjórans 10. febrúar 1990 segir svo:

„Niðurstöður útsetninga minna í sjókorti nr. 32 koma heim og saman við útsetningar varðskipsmanna í dómskjali nr. 2 og *sýna b/v Halkíon óbyggjandi innan við 4ra mílna landhelgislinuna h. 2. október sl. kl. 18.43 og frá kl. 19.51 til kl. 20.35*, er varðskipið kom að b/v Halkíon og lagðist fyrir utan togskipið, sem var þá með vörpuna úti.“

Niðurstöður staðarákvarðana og útsetninga skólastjórans á b/v Halkíon, VE 105, eru þessar:

Staður	kl. 18.43	b/v Halkíon	0,15 sml.	innan landhelgislínu
“	2 kl. 19.16	“	0,10	“ utan landhelgislínu
“	3 kl. 19.25	“	0,10	“ utan landhelgislínu
“	4 kl. 19.31	“	“	á landhelgislínunni

Staður 5 kl. 19.51	“	“	0,25 sml. innan landhelgislínu
“ 6 kl. 20.02	“	“	0,40 “ innan landhelgislínu
“ 7 kl. 20.11	“	“	0,30 “ innan landhelgislínu
“ 8 kl. 20.19	“	“	0,30 “ innan landhelgislínu
“ 9 kl. 20.21,5“	“	“	0,35 “ innan landhelgislínu
“ 10 kl. 20.27,5“	“	“	0,25 “ innan landhelgislínu
“ 11 kl. 20.31	“	“	0,25 “ innan landhelgislínu
“ 12 kl. 20.35	“	“	0,10 “ innan landhelgislínu“.

Í greinargerð skólastjórans segir enn fremur:

„Varðandi athuganir og staðarákvarðanir b/v Halkíons á tölvuskjá (plotter), sem stýrt er af lórantæki, skal tekið fram, að athuganir með lórantækjum, sérstaklega svo nærri landi, þar sem radiómerki frá lóranstöðinni fara yfir land, geta aldrei gefið sömu nákvæmni við staðarákvarðanir og mælingar með ratsjá.

Það er því ekki óeðlilegt, að athugaðir staðir á þessu svæði, sem einvörðungu eru gerðir með mælingum á lóran, hafi talsvert frávik frá staðarákvörðunum, sem eru framkvæmdar með nákvæmari tækjum og nærtækum mælipunktum. ... Nákvæmar skekkjumælingar á þessu svæði hafa mér vitanlega ekki farið fram eða verið gefnar út, en seinkun lóranmerkjanna veldur því, að tímamunur, sem tækið mælir, verður hærri en ella, sem aftur veldur því, að staður skips, sem einvörðungu treystir á lórantækið, verður sunnar (utar) og austar en landfræðilega réttur staður er.“

II.

Af hálfu ákærða var aflað álits Sigurjóns Hannessonar, fyrrverandi skipherra, á framangreindri skýrslu skólastjóra Stýrimanna-skólans. Er álitsgerð Sigurjóns dagsett 17. apríl 1990. Hann telur, að í skýrslunni sé ekki tekið viðeigandi tillit til þeirra skekkjumerka radarsins, sem framleiðandi hans gefur upp. Þá hafi ekki heldur verið tekið tillit til annarra óvissupátta við mælingar á vegalengdum. Er niðurstaða Sigurjóns sú, „að ekki sé víst, að Halkíon, VE-105, hafi verið innan 4 sml. markanna í umrætt sinn“.

Vilmundur Víðir Sigurðsson, kennari í siglingafræðum við Stýrimannaskólann í Reykjavík, var af hálfu ákærða fenginn til að fara

yfir útsetningar Sigurjóns Hannessonar. Hann komst að þeirri niðurstöðu, að það væri „mjög vafasamt, að skipið hafi verið innan landhelgismarkanna“.

Að fengnum þessum álitargerðum fór ríkissaksóknari fram á dómkvaðningu þriggja sérfróðra matsmanna til þess „að meta og láta uppi álit á nákvæmnismörkum staðarárvarðana þeirra“, sem gerðar voru á skipinu, og skyldu þeir meta „þau hámarksfrávik, sem hinir dómkvöddu menn telja rök fyrir að gera ráð fyrir ákærða í hag og þeir telja, að geti samtímis haft áhrif allar á sama veg við endurteknar mælingar eins og þær 12 staðarárvarðanir, sem gerðar voru á Halkíon VE 105 umrætt sinn“. Til starfans voru dómkvaddir 8. maí 1990 Þorgeir Pálsson prófessor, Guðmundur Björnsson mælingaverkfræðingur og Benedikt H. Alfonsson stýrimannaskólakennari. Er matsgerð þeirra dagsett 22. febrúar 1991. Matsmenn fóru á vettvang 29. maí 1990 með varðskipinu Óðni til að kanna aðstæður af eigin raun og prófa eftir föngum þær aðferðir og búnað, sem notaður var til að staðsetja skipið. Guðmundur Björnsson fór einnig 17. september 1990 og gerði nákvæmar landmælingar á staðsetningu viðmiðunarpunkta, sem notaðir voru af varðskipsmönnum við staðarárvörðun á skipinu. Matsmenn létu þróa sérstakan hugbúnað til að gera staðarárvarðanir út frá mælingum varðskipisins ásamt nákvæmnismörkum. Þeir notuðu staðalfrávik í fjarlægðarmælingunni sem nemur 0,1 sjómílu, sem þýðir í reynd, að skekkjumörkin eru $\pm 0,2$ sjómílu með 95% líkindum. Að því er varðar nákvæmnismiðun, var reiknað með 2° í staðalfrávik, sem þýðir, að skekkjumörk í miðun eru $\pm 4^\circ$ með 95% líkindum. Staðarárvarðanir fyrir skipið voru reiknaðar út með tölvureikningum á grundvelli framangreindra skekkjumarka og með því að nota hnit kennileita, sem fengust með sérstökum landmælingum. Niðurstöður matsmanna voru þær, að í þremur mælingum, sem gerðar voru á tímabilinu kl. 19.51 til 21.31, taldist Halkíon vera innan fjögurra mílna markanna með meira en 98% líkindum í hverri mælingu, og í þremur mælingum til viðbótar eru þessi líkindi nánast 98%. „Þar sem um er að ræða svo margar sjálfstæðar mælingar, verður að telja óyggjandi, að Halkíon hafi verið innan fjögurra mílna markanna í a.m.k. einni mælingu“.

Sigurjón Hannesson og Vilmundur Viðir Sigurðsson komu fyrir

dóm og staðfestu álitsgerðir sínar. Þá komu matsmenn einnig fyrir dóm og staðfestu álitsgerðina.

Það athugast, að matsmenn voru samtímis fyrir dómi að svara spurningum um álitsgerðina, og er það andstætt 3. mgr. 102. gr. laga nr. 74/1974 um meðferð opinberra mála.

III.

Eins og frá greinir í héraðsdómi, var ekki gert ráð fyrir skekkju-mörkum við staðarákvarðanir þær, sem varðskipið Óðinn gerði á Halkíon, VE-105, umrætt sinn. Skipherra Óðins var að því spurður fyrir dómi, hvort skekkjan væri svo lítils háttar, að ekki væri hægt að gera ráð fyrir henni. Hann kvað svo ekki vera, heldur væri það „venja hjá okkur, ef við finnum skekkjur, þá tökum við þær fram, en þær eru ekki settar út, við setjum út staðina, eins og við mælum þá, og síðan er það meðdómanda að yfirfara það, ef hann telur ástæðu til. Í þessu tilfelli er þetta mjög einfalt mál, því að ef þessi skekkja yrði útfærð á staðina, þá yrði hún fiskiskipinu í óhag, það myndi færa það innar, þar sem það væri“.

Eins og að framan greinir, reiknuðu matsmenn staðsetningu Halkíons út frá reikningslegum forsendum, en ekki þeim gögnum, sem lögð höfðu verið til grundvallar af varðskipsmönnum og öðrum þeim, sem unnið höfðu að málinu. Þessar stærðfræðilegu reikningsaðferðir matsmanna eru með öðrum hætti en aðferðir, sem til þessa hafa verið notaðar í landhelgismálum við staðsetningu skipa.

Þegar varðskipsmenn gerðu staðarákvarðanir sínar, var varðskipið aðeins í fárra sjómílna fjarlægð frá Halkíon og frá þeim stöðum á landi, sem ákvarðanirnar voru miðaðar við. Gat hugsanleg skekkja í mælitæki því ekki haft veruleg áhrif. Mæling með ratsjá var hin nákvæmasta, sem unnt var að beita á þessu svæði. Ákærði mældi ekki fyrir togleið skipsins í nefnt sinn, en studdist við feril fyrra togs.

Með hliðsjón af skýrslu skólastjóra Stýrimannaskólans í Reykjavík, þar sem hann staðfestir mælingu varðskipsmanna, verður að telja sannað, að b/v Halkíon, VE-105, hafi verið innan við fjögurra mílna landhelgislínuna hinn 2. október 1989. Ber því að staðfesta sakarmat héraðsdóms, og er brot ákærða þar rétt fært til refsí-ákvæða, en skipið er 222 brúttórúmllestir og 32,73 lengdarmetrar.

Þykir refsing ákærða hæfilega ákveðin í héraðsdómi. Þá ber einnig að staðfesta ákvæði héraðsdóms um upptöku afla og veiðarfæra svo og ákvæði hans um sakarkostnað.

Kostnaður af máli þessu eftir áfrýjun þess er orðinn óvenjumikill. Meðal þess kostnaðar eru reikningar frá Verkfræðistofnun Háskóla Íslands vegna vinnu við þróun hugbúnaðar og útreikninga á staðsetningu og skekkjumörkum b/v Halkíons svo og reikningur frá Hniti hf. vegna þóknunar fyrir vinnu við innmælingu á viðmiðunarstöðum. Ekki þykir rétt að láta ákærða bera allan þennan kostnað. Þykir hæfilegt, að hann greiði 1/4 hluta matskostnaðar og annan áfrýjunarkostnað, eins og í dómsorði greinir.

D ó m s o r ð:

Ákærði, Andrés Þorsteinn Sigurðsson, greiði 250.000 krónur í sekt til Landhelgissjóðs Íslands innan fjögurra vikna frá birtingu dóms þessa, en sæti ella varðhaldi í 90 daga.

Afli og veiðarfæri b/v Halkíons, VE-105, þar með taldir dragstrengir, skulu vera upptæk til Landhelgissjóðs Íslands.

Ákvæði héraðsdóms um sakarkostnað er staðfest.

Ákærði greiði 1/4 hluta matskostnaðar svo og allan annan áfrýjunarkostnað málsins, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, 80.000 krónur, og málsvarnarlaun til skipaðs verjanda síns fyrir Hæstarétti, Jóns Hjaltasonar hæstaréttarlögmanns, 80.000 krónur.

Dómur sakadóms Vestmannaeyja 4. október 1989.

I.

Dómkröfur.

Mál þetta, sem tekið var til dóms í dag, hefur ríkissaksóknari höfðað hér fyrir sakadóminum með ákæruskjali, dagsettu í gær, á hendur Andrési Þorsteini Sigurðssyni, Áshamri 54, Vestmannaeyjum, skipstjóra á vélskipinu Halkíon, VE-105, fyrir „fiskveiðibrot með því að hafa að kvöldi mánu dagsins 2. október 1989 verið á botnvörpuveiðum á skipinu, sem er 222 brúttórúmlestir og 32,73 lengdarmetrar, á svæði í fiskveiðilandhelgi Íslands

suður af Mýrdalsvík og innan 4 sjómílna viðmiðunarlínu, þar sem botnvörpuveiðar voru skipinu óheimilar.

Brot ákærða telst varða við 2. mgr. 2. gr., sbr. 3. gr., lið C 6, laga um veiðar í fiskveiðilandhelgi Íslands nr. 81, 1976, og 1. gr. reglugerðar um fiskveiðilandhelgi Íslands nr. 299, 1975, sbr. lög nr. 44, 1948, og lög um breyting á þeim lögum nr. 45, 1974.

Þess er krafist, að ákærði verði dæmdur til refsingar samkvæmt 1. tölul. 1. mgr., sbr. 2. mgr. 17. gr., sbr. 21. gr. nefndra laga nr. 81, 1976, til þess að sæta samkvæmt 3. mgr. 17. gr. sömu laga upptöku á veiðarfærum skipsins, þar með töldum dragstréngjum, svo og öllum afla innan borðs, og til greiðslu alls sakarkostnaðar“.

— — —

II.

Málsatvik.

Síðdegis mánudaginn 2. október sl. var varðskipið Óðinn við eftirlitsstörf suður af Mýrdalsvík grunnt undan landi. Kom þá fram á ratsjártæki varðskeysins skip, sem virtist vera grunsamlega nærri 4 sjómílna landhelgislinunni. Gerði 1. stýrimaður, vitnið Einar Heiðar Valsson, nú fjórar staðarákvarðanir á skipinu, og reyndist það vera við landhelgislínuna eða örlítið fyrir innan hana. Við næstu staðarákvörðun, sem vitnið gerði, reyndist skipið vera 0,25 sjómíli fyrir innan fjögurra sjómílna mörkin. Við næstu staðarákvörðun, sem framkvæmd var af vitninu og yfirstýrimanni, vitninu Halldóri Gunnlaugssyni, reyndist skipið vera komið allmikið inn fyrir umrædda landhelgislínu, þ.e.a.s. um 0,50 sjómíli fyrir innan hana. Var þetta sjötta staðarákvörðunin, sem framkvæmd var. Staðarákvarðanirnar voru gerðar á Sperry-MK-16-ratsjá varðskeysins, og gerðu varðskipsmenn nú athugun á ratsjanni, og reyndist miðunarskekkja vera + 000.⁹⁷, og var skipið þá í 3,2 sjómílna fjarlægð frá varðskipinu.

Alls voru gerðar 12 staðarákvarðanir á skipinu, og við þær staðarákvarðanir, sem gerðar voru eftir þetta, var auk framangreindra tveggja vitna viðstaddur skipherra varðskeysins, vitnið Friðgeir Olgeirsson.

Næstu tvær staðarákvarðanirnar, sem gerðar voru með átta mínútna millibili, sýndu skipið 0,40 sjómíli fyrir innan fjögurra sjómílna landhelgislínuna, og níunda staðarákvörðun, sem gerð var tæpum þremur mínútum eftir þá áttundu, sýndi skipið 0,30 sjómíli fyrir innan nefnda landhelgislínu.

Varðskipið, sem hafði verið í um þriggja sjómílna fjarlægð frá því skipi, sem verið var að athuga, sigldi nú í átt að skipinu. Við næstu staðarákvörðun, sem gerð var sjö mínútum síðar og sýndi, að skipið væri 0,35 sjómíli fyrir innan fjögurra sjómílna mörkin, var varðskipið einungis í tveggja sjó-

mílna fjarlægð frá því, enda hafði varðskipið þá verið sett á fulla ferð í átt að skipinu. Við næstu staðarákvörðun, þá elleftu, sem sýndi, að skipið var 0,30 sjómíllur fyrir innan fjögurra sjómílna mörkin, og framkvæmd var fjórum mínútum síðar, hafði varðskipið nálgast skipið verulega og var nú einungis í 1,1 sjómílu fjarlægð frá skipinu. Var klukkan þá orðin hálfniú að kvöldi, en fyrsta staðarákvörðunin hafði verið gerð laust fyrir klukkan sjö sama kvöld. Við síðasttöldu staðarákvörðunina notuðu varðskipsmenn viðmiðunarstaðina Arnardrang og Mávadrang, en í öllum fyrri mælingum voru viðmiðunarstaðirnir Reynisdrangar og Arnardrangur. Í skýrslu skipherrans á varðskipinu Óðni, dskj. III, 1, sem hefst þannig:

„Mánudaginn 2. október 1989 stóð varðskipið bv. Halkíon, VE-105, sknr. 1652, að meintum ólöglegum veiðum suður af Mýrdalsvík“, segir m.a.:

„Kl. 20.33 var stöðvunarmerki, L, gefið með morslampa.

Kl. 20.35 sást, að þetta var Halkíon, VE-105. Einnig sáust togvírar liggja aftur frá VE-105. Gerð var eftirfarandi staðarákvörðun:

Arnardrangur: fj. 10,1 sml.

Mávadrangur: fj. 4,5 sml.

Varðskipið var þá sunnan við VE-105. (Skiptstjóri, ystm. og 1. stm.) Gefur þetta stað varðskipisins um 0,15 sml. fyrir innan 4 sml. mörkin.

Kl. 20.58 fóru ystm., 1. stm. og háseti til athugunar um borð í VE-105. Skipstjóri VE-105 sagði sig hafa kastað um kl. 19.00, híft, rétt áður en varðskipið kom að honum, og snúið, en ekki tekið vörpuna um borð.

Kl. 21.08 var skipstjóri VE-105 sagt að hífa upp vörpuna. Gerðar voru mælingar á vörpunni, sem reyndist vera í lagi.

Kl. 21.39 var skipstjóri VE-105 fluttur um borð í varðskipið. Voru skipstjóra VE-105 sýndar staðsetningar varðskipsmanna. Kvað hann feril skipsins rétt markaðan, nema hvað hann taldi sig hafa verið mun utar en mælingarnar sýndu.

Kl. 23.20 var skipstjóri VE-105 sagt að halda til Vestmannaeyja, þar sem mál hans yrði rannsakað.

Veður: SV-1-2, skýjað. Sjór: 3-4.

Staðarákvarðanir eru gerðar á SPERRY-MK-16-ratsjá. Kl. 20.02 var gerð eftirfarandi athugun á ratsjónni:

Reynisdrangur: fj. 3,95 sml.

Arnardrangur: fj. 5,2 sml., miðun 057,°3.

Arnardrangur: rétt miðun 058,°0.

Miðunarskekkja: + 000,°7.

Ekki er gert ráð fyrir þessari skekkju í útsetningum. Einnig var fjarl-

hringur nr. 1 ath., og reyndist hann réttur. Staðir skipsins eru markaðir í meðf. sjókorti nr. 32.

Friðgeir Olgeirsson skipherra (sign.)“.

Í málinu hefur ákærði lagt fram útdrátt úr dagbók bv. Halkíons, VE-105, dskj. III,5, og kemur þar eftirfarandi fram:

„Um kl. 21.00 kallaði varðskipið Óðinn í okkur og bað mig að stöðva (sic). Um kl. 21.15 komu varðskipsmenn, og tilkynntu þeir, að ég hefði farið 0,5 sjómílur innan (sic) landhelgislinumarka. Tel ég mig hafa verið staddan 0,3 sjómílur utan línu, samkvæmt lóran. Samkvæmt athugun reyndist lóran vera réttur. Samkvæmt þessum athugunum passar þetta ekki saman.

Kl. 21.30 fer ég yfir í varðskip og ræði við skipherrann. Er farið yfir allar staðarákvarðanir. Eftir það segir hann mér að sigla til Vestmannaeyja. Kem ég aftur um borð kl. 23.50. Tímatökur eru ekki nákvæmar. Mæla þeir pokann og fara yfir skipsskjöl, og reynist allt vera í lagi.

Andrés Þorsteinn Sigurðsson (sign.)“.

Dómsrannsókn hófst þegar í gærðag. Í dóminum hafa gefið skýrslur ákærði svo og skipherra, yfirstýrimaður og 1. stýrimaður varðskipisins. Einnig hafa þeir dómkvöddu matsmenn, sem mátu afla og veiðarfæri bv. Halkíons, VE-105, komið fyrir dóminn og staðfest matsgerðina, dskj. VII. Framburður er eins og hér greinir:

Ákærði, sem viðurkenndi ekki brot sitt, sagðist álíta, að hann hefði verið að veiðum með skip sitt fyrir utan fjögurra sjómílna landhelgislinuna. Við veiðarnar hefði hann notað lóran-staðarákvörðunartæki, sem flytti upplýsingar á tölvuskjá (plotter) skipsins. Hann sagðist hafa togað eftir öðru gömlu togi, sem var fyrir í „plotternum“, en í þessu togi hefði togferill skipsins ekki verið markaður. Hann kvaðst hafa farið eftir þessu gamla togi, og þar sem sú togslóð hefði legið fyrir utan markaða landhelgislínu á „plotternum“, hefði hann ekki talið sig þurfa að gera sjálfstæðar staðarákvarðanir. Hann kvaðst auk þess hafa togað fyrir utan skipsflak, sem markað sé inn á sjókort nr. 32 (Sæbjargarflakið). Hann kvaðst telja, að ratsjarmælingar varðskipsmanna á skipi sínu væru ekki réttar, þar sem þær lægju innan við umræddan togferil og sýndu skipið fyrir innan fjögurra sjómílna landhelgislinuna og meira en hann teldi, að lóranskekkju gæti numið. Hann kvað yfirstýrimann varðskipisins hafa bent sér á, að lóranskekkja á þessu svæði gæti numið u.þ.b. 0,3 sjómílum, en sjálfur kvaðst hann ekki hafa gert sér grein fyrir, að hún væri svona mikil. Í umrætt sinn kvaðst hann hafa verið að enda veiðiferð og afli verið rúm 27 tonn. Hann lagði fram sjókort, þar sem kom fram, að hann hefði í þessu togi

kastað vörpunni kl. 19.00, og sagði, að þar sem vitnað væri til sín í skýrslu skipherrans, væri rétt eftir sér haft. Hann sagði, að umrætt tog hefði verið í dimmumótunum. Hann kvaðst ekki hafa tekið eftir varðskipinu, þegar hann kastaði, heldur síðar á toginu, en ekki haft neinar áhyggjur af því, þar sem hann taldi sig vera á löglegu svæði, og haldið áfram að toga. Ákærði staðfesti dagbókarútdráttinn, dskj. III,5.

Vitnið Friðgeir Olgeirsson skipherra staðfesti skýrslu sína og kvaðst telja, að samkvæmt fyrirbyggjandi gögnum hefði ákærði verið á meintum ólöglegum togveiðum á því svæði, sem skýrsla vitnisins og framlagt sjókort, dskj. III,2, greindu. Vitnið benti á, að ákærði hefði í viðræðum um borð í varðskipinu sagt við þá, að hann hefði engar mælingar gert, heldur eingöngu notað „plotter“. Auk þess hefði þar komið fram, að hann hefði sérstaklega miðað við skipsflak, sem merkt sé inn á sjókortið, og talið sig vera fyrir sunnan það. Vitnið gaf í einstökum atriðum nánari skýringar á skýrslu sinni, og kom þar m.a. fram, að við staðarákvörðun kl. 20.35, er sýndi varðskipið 0,15 sjómílur fyrir innan fjögurra sjómílna mörkin, hefði bv. Halkion, VE-105, verið u.þ.b. tvær til þrjár skipsbreiddir fyrir norðan varðskipið. Vitnið kvaðst hafa yfirfarið útsetningar stýrimanna sinna í sjókortið dskj. III,2. Með tilvísun í minnisdagbók varðskipsins, dskj. III,3, sagði vitnið, að lóranaflestri hefði borið saman. Vitnið lýsti veðri þannig, að það hefði verið súld, en þeir hefðu séð skipið, meðan á mælingum stóð, enda hefði það verið sérstaklega mikið upplýst. Vitnið veitti því hins vegar ekki athygli, hvort skipið var með togljós uppi. Vitnið gerði grein fyrir því, að ef gert hefði verið ráð fyrir miðunarskekkju í útsetningu, hefði það verið ákærða í ónag. Vitnið kvað mælingapunkta þá, sem notaðir hefðu verið, mjög góða. Vitnið gat þess, að þeir hefðu dregið fjögurra sjómílna landhelgislinuna út frá grunnlínupunktum nr. 27 og 28, Kötlutangi, Lundadrangur, og sérgreint hana með svartri línu, eins og sjókortið dskj. III,2 sýndi. Vitnið taldi, að mælingar gerðar með ratsjártæki væru miklu traustari en þær, sem gerðar væru með lóran. Vísaði vitnið þar til reynslu sinnar, sem segði, að fram kæmu ákveðnar skekkjur, þegar lóran væri notaður nálægt landi, mismunandi eftir staðháttum. Vitnið taldi ratsjártæki varðskipsins í lagi.

Vitnið Halldór Gunnlaugsson yfirstýrimaður kvaðst telja, að skýrsla skipherrans, dskj. III,1, væri rétt, og staðfesti, að það hefði gert þær mælingar, þar sem stöðuheitis vitnisins væri getið. Vitnið staðfesti, að það hefði spurt ákærða um nákvæmni lórans, og hefði ákærði viðurkennt, að um einhverja skekkju væri að ræða. Vitnið kvaðst hins vegar telja, að þessi skekkja gæfi skipið allt að 0,5 sjómílum norðar en lóran gæfi til kynna. Vitnið sagði, að útsetningar í dskj. III,2 væru samkvæmt framkvæmdum ratsjarmælingum og sem um getur í skýrslu skipherrans.

Vitnið Einar Heiðar Valsson staðfesti skýrslu skipherrans sem rétta. Vitnið sagði, að höfuðkompás gíróáttavítans hefði verið borinn saman við dótturkompásana í brúnni, og hefðu þeir reynst réttir. Þetta hefði verið gert við upphaf þessarar ferðar.

III.

Niðurstaða.

Undir rekstri málsins framkvæmdi dómariinn af sjálfsdáðum skoðun á gíróáttavita varðskeysins, og reyndist hann vera réttur. Sú athugun var þannig gerð, að þegar farið var hjá Klettsnefinu í Vestmannaeyjum, var varðskipið látið stefna á suðurhorn Bjarnareyjar. Engin gíróskékkja var á þeirri stefnu. Síðan var haldið í Faxasund og stefna sett þaðan í Þrídrangavita. Engin gíróskékkja var heldur á þeirri stefnu. Notað var sjókort nr. 321, sem var um borð í varðskipinu. Samanburði á höfuðkompás og dótturkompásum bar saman. Í sömu ferð voru athugaðir fjarlægðarhringir ratsjárinnar, sem notuð var við mælingarnar, og reyndust þeir réttir.

Viðurkennt er af ákærða, að hann var með skip sitt, bv. Halkíon, á togveiðum frá kl. 19.00 mánudaginn 2. október sl. út af Vík í Mýrdal. Ákærði heldur því að vísu fram, að hann hafi verið á löglegum veiðum, enda hafi veiðar farið fram utan fjögurra mílna landhelgislínnar. Á það sjónarmið ákærða verður eigi fallist. Í málinu hefur ekkert komið fram, sem hnekkir þeim mælingum varðskeysmanna, sem gefa stað skipsins allt að 0,5 sjómílnur innan leyfilegrar landhelgislínu. Óumdeilt er, eins og að framan greinir, að ákærði var á togveiðum í umrætt sinn.

Samkvæmt því, sem að framan er rakið, þykir nægilega sannað gegn andmælum ákærða, að hann hafi síðdegis mánudaginn 2. október verið með skip sitt, bv. Halkíon, VE-105, á ólöglegum togveiðum suður af Mýrdalsvík, eins og nánar greinir í ákæruskjali ríkissaksóknara, en þar er hegðun ákærða nægilega og rétt lýst og hún færð til réttra refsilagaákvæða.

Samkvæmt vottorði Seðlabanka Íslands, dags. 3. október sl., jafngilda 100 gullkrónur 3.536,76 krónum.

Ákærði, Andrés Þorsteinn Sigurðsson, er sakhæfur, en hann er fæddur 7. desember 1962 og hefur samkvæmt framlögðu vottorði frá Sakaskrá ríkisins ekki sætt refsingu, svo að kunnugt sé.

Með hliðsjón af 1. tl. 1. mgr., sbr. 2. mgr. 17 gr. og 21. gr. laga nr. 81/1976 og málsatvikum þykir refsing ákærða hæfilega ákveðin kr. 250.000, en vararefsing ákveðst varðhald í 90 daga.

Afli bv. Halkíons, VE-105, var metinn til peningaverðs af dómkvöddum mats- og skoðunarmönnum, þeim Hallgrími Júlíussyni netagerðarmeistara og Sigurði Gunnarssyni yfirfiskismatsmanni, og staðfestu þeir mat sitt hér fyrir dóminum og komust að svofelldri niðurstöðu í mati sínu:

„Veidarfæri:

2 stk. 80 feta kassatroll	161,000/	322.000	
2 — bobbingalengjur	99,000/	198.000	
1 sett hlerar, 950 kg.		126.000	
1 — hlerar (lélegir)		55.000	
2x500 faðm. togvírar, 2 $\frac{3}{4}$		173.500	
2½ sett grandarar, 2 $\frac{3}{4}$		21.000	
2 sett grandarar 2''		13.200	
1 stk. karfapoki		45.500	
1 — yfirbyrði		6.710	
4 — 2 og 3 spóla í væng	8.500/	34.000	
1 einfalt undirbyrði		2.000	
3 bols-bekkir	4.700/	14.100	
2 bols-svuntur	6.200/	12.400	
1 pokastykki		10.994	
2 undirbyrði	21.000/	42.000	
1 hliðarbyrði		5.940	
60 kg net (varastykki)	471/	28.260	
Kúlur, garn og tóg		18.000	1.128.604

Afli:

7080 kg þorskur 47/59	336.937	
8350 — ýsa, 1. fl., 47/59	397.376	
4170 — ýsa, 2. fl., 33/31	138.903	
4120 — ufsi 25/24	103.989	
2400 — karfi 21/59	51.816	
250 — langa 23/80	5.950	
150 — steinbítur 25/18	3.777	
900 — koli 34/20	30.780	1.069.528

27,420 kg

10% kassauppbót af kr. 930.625 93.063

Samtals:	2.291.195
----------	-----------

Eins og krafist er í ákæruskjali ríkissaksóknara, ber með vísan til 3. mgr. 17. gr. laga nr. 81/1976 að gera framangreindan afla bv. Halkíons svo og veiðarfæri skipsins, þar með talda dragstrengi, upptæk til Landhelgisgjóðs Íslands.

Ákærði greiði allan sakarkostnað máls þessa, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Jóns Hjaltasonar hrl., sem hæfilega ákveðast kr. 60.000.

Dómi þessum ber að fullnægja innan 15 daga frá lögbirtingu hans að viðlagðri aðför að lögum.

Jón Ragnar Þorsteinsson héraðsdómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómsmanninum Friðriki Ásmundssyni, skólastjóra Stýrimannaskólans í Vestmannaeyjum.

D ó m s o r ð:

Ákærði, Andrés Þorsteinn Sigurðsson, greiði 250.000 krónur í sekt til Landhelgissjóðs Íslands innan fjögurra vikna frá birtingu dóms þessa, en sæti ella varðhaldi í 90 daga.

Öll veiðarfæri bv. Halkions, VE-105, þar með taldir dragstrengir, svo og allur afli innan borðs skulu vera upptæk til Landhelgissjóðs Íslands.

Ákærði greiði allan sakarkostnað máls þessa, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Jóns Hjaltasonar hrl., 60.000 krónur.

Dómi þessum ber að fullnægja innan 15 daga frá lögbirtingu hans að viðlagðri aðför að lögum.
