

Miðvikudaginn 3. nóvember 1937.

Nr. 37/1936. **Valdstjórnin** (Pétur Magnússon)

gegn

William Mogg (Lárus Fjeldsted).

Botnvörpuveiðabrot.

Dómur Lögregluréttar Reykjavíkur 28. febrúar 1936:
Kærður, William Mogg, greiði 20400 króna sekt til landhelgisjóðs Íslands.

Sektin greiðist innan 4 vikna frá lögbirtingu dóms þessa, en afplánist ella með einföldu fangelsi í 7 mánuði.

Allur afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir um borð í togaranum Leicester City G. Y. 106, skal upptækt gert til sama sjóðs.

Kærður greiði allan kostnað sakarinnar.

Dómi þessum skal fullnægja með aðför að lögum.

Dómur hæstaréttar.

Skipherrann á varðskipinu Ægi skýrir svo frá í skýrslu sinni til héraðsdómarans, að varðskipið hafi verið statt út af Stafnesi á suðurleið og 0.6 sjómílur innan landhelgi kl. 12.08 þann 25. febrúar 1936. En miðað við, að skipið hafi þá verið þar, og stefnu þess frá þeim tíma og til kl. 12.36 sama dag, fyrst í r/v 185° til kl. 12.12 og síðan í r/v 175°, þá hljóti togari kærða, Leicester City, sem allan eða mestallan þann tíma hafi sézt framundan til bakborða frá varðskipinu, að hafa verið innan landhelgi. Stað varðsupsins kl. 12.08 kveður skipherrann vera ákveðinn með leiðarreikningi skipsins, en upplýst er, að staðarákvörðun var þá ekki unnt að gera með hornmælingum né áttavitamiðunum til lands, sökum dimmviðris. Útskrift af leiðarreikningnum hefir ekki verið lögð fram í málinu, en hann virðist á þeim tíma, sem hér skiptir máli, hafa verið miðaður við fjarlægðar-

athugun, sem 2. stýrimaður varðskipsins hafði gert með fjögurra strika miðun út af Garðskaga og síðan eftir siglingastefnunni, vegmæli og loks miðun til Stafnesvita kl. 12.08, sem einnig var gerð af 2. stýrimanni. Staðarákvörðun, gerð með framanskráðum hætti, getur ekki talizt það áreiðanleg, að unnt sé að ganga að því vísu, að varðskipið hafi verið statt innan landhelgi kl. 12.08 umræddan dag. En af því leiðir, að þótt togari kærða sæist eftir það frá varðskipinu framundan til bakborða, þá verður ekki dregin sú ályktun af því, að togarinn hafi hlotið að vera innan landhelgi á þeim tíma.

Varðskipið hafði stöðvað togarann til fulls kl. 12.46, og kl. 12.52 var dufl sett út rétt framan við hann á 108 metra dýpi. Kl. 13.03 sama dag og kl. 8.44 morguninn eftir voru gerðar staðarákvarðanir þær við duflið, sem nánar er greint frá í hinum áfrýjaða dómi. Hefir staður duflsins samkvæmt mælingum þessum verið markaður á kort af skólastjórum stýrimannaskólans í Reykjavík, fyrrverandi og núverandi, hvorum í sínu lagi, og staðfesta markanir þeirra þá niðurstöðu skipherrans á Ægi, að duflið hafi verið, samkvæmt mælingunni kl. 8.44, sem sökum mælingaraðferða og mælingarskilyrða verður að telja áreiðanlegri en fyrri mælinguna, 0.2 sjómilur utan landhelgi. En þar sem gera verður ráð fyrir því, að duflstrengurinn hafi verið hafður það langur á því dýpi, sem þarna var, að duflið hafi getað borizt undan vindi nálægt 0.1 sjóm. frá þeim stað, þar sem duflakkerið var látið falla, og þar sem upplýst er, að vestanátt var á, þá verður að telja stað þann, sem togarinn var stöðvaður á, hafa verið nokkru utar en stað duflsins samkvæmt nefndri mælingu, eða nálægt 0.3 sjóm. utan landhelgi. Hinsvegar verður ekki

gert ráð fyrir því, að togarinn hafi borizt í áttina til lands, svo nokkru nemi, þær sex mínútur, sem liðu frá því að hann var stöðvaður til fulls og þangað til duflið var sett út, því á þeim tíma hafði hann enn ekki dregið vörpuna úr botni.

Það er upplýst, að togarinn hafði siglt stefnu út frá landi í 10 mínútur, áður en hann var stöðvaður til fulls, eða frá kl. 12.36 til kl. 12.46. Um siglinga-hraða hans á þessum tíma er ekkert sannað í mál-inu. Þar sem svo stendur á, og með tilliti til þess, að togarinn hafði vörpu úti og átti að nokkru móti all-hvössu veðri að sækja og í stórsjó, þá þykir óvarlegt að ætla honum meiri hraða en 2 sjóm. á klukku-stund, eða 0.33 sjóm. á umræddum 10 mínútum. Eftir þessu ætti togarinn að visu að hafa verið lítið eitt innan landhelgislinunnar, eða um 0.03 sjóm., kl. 12.36, er hann beygði út frá landi. En þar sem svo litlu munar, og ekki er fullvíst, að togarinn hafi fylgt beinustu línu út frá landi, þá þykir varhuga-vert að telja það fullsannað, að kærður hafi verið að veiðum innan landhelgi í umrætt skipti. Þykir því verða að sýkna hann af kæru valdstjórnarinnar í máli þessu.

Eftir þessum úrslitum verður að leggja allan kostnað sakarinnar á ríkissjóð, þar með talin laun sækjanda og verjanda í hæstarétti, er ákveðast 150 krónur til hvors.

Mál þetta hefir verið allengi í höndum verjanda, en telja má, að hann hafi réttlætt þann drátt nægi-lega.

Því dæmist rétt vera:

Kærði, William Mogg, á að vera sýkn af kæru valdstjórnarinnar í máli þessu, og á upptekt

afla og veiðarfæra í skipi hans, Leicester City G. Y. 106, að falla niður.

Allur kostnaður sakarinnar, bæði í héraði og fyrir hæstarétti, þar með talin laun sækjanda og verjanda í hæstarétti, hæstaréttarmálflutningsmannanna Péturs Magnússonar og Lárusar Fjeldsted, 150 krónur til hvors, greiðist úr ríkissjóði.

Forsendur hins áfrýjaða dóms hljóða svo:

Mál þetta er af valdstjórnarinnar hálfu höfðað gegn William Mogg, skipstjóra á togaranum Leicester City G. Y. 106, fyrir brot gegn lögum nr. 5 1920, sbr. lög nr. 4 1924.

Kærður er kominn yfir lögdur sakamanna, 39 ára að aldri. Hann hefir ekki, svo kunnugt sé, sætt áður ákæru eða refsingu.

Hinn 25. þ. m. var varðskipið Ægir á leið frá Garðskaga til Reykjaness. Kl. 12.08 miðaðist Stafnesviti í r/v 94°, vegmælir 97.1, og var varðskipið þá samkvæmt leiðarreiðningi um 0.6 sjómilur innan landhelgislinunnar. Varðskipið stýrði þaðan r/v 185° þar til kl. 12.12 og hafði þá farið 0.7 sjómilur. Voru þá tveir togarar bakborðsmegin við stefnu skipsins, og var henni því breytt og stýrt r/v 175°, og var þá togari sá, er fjær var og síðar reyndist vera Leicester City G. Y. 106, enn þá bakborðsmegin við stefnu varðskipsins og stýrði beint á undan því. Kl. 12.36 var varðskipið komið það nærri togaranum, að það gaf honum stöðvunarmerki bæði með flautunni og eins með flöggum. Samtímis og stöðvunarmerkið var gefið sneri togarinn þvert frá landi.

Varðskipið skaut nú 6 skotum að togaranum, hinu síðasta kl. 12.46. Gaf þá togarinn merki með flautunni og byrjaði að draga inn stjórnborðsvörpuna. Kl. 12.43 var vegmælir varðskipsins dreginn inn og sýndi 103.3 sjómilur.

Kl. 12.52 lét varðskipið bauju út rétt fyrir framan togarann, og var samtímis mælt 108 faðma dýpi.

Kl. 13.03 var eftirfarandi staðarákvörðun gerð við

baujuna. Þúfan á Hafnarbergi miðaðist í r/v 75°. Hornið milli þúfunnar og Karls mældist 57°. Gefur það stað baujunnar 0.1—0.2 sjómíliur utan landhelgislinunnar.

Þar sem önnur línan í staðarákvörðun þessari var, sakir dimmviðris, byggð á miðun eftir kompás, gerði skip-herra morguninn eftir kr. 08.45 aðra staðarákvörðun við baujuna, þannig:

Þórðarfell

> 45°57'

Reykjanes (aðalviti)

> 69°12'

Eldey (útkantur)

Dýpi 105 metrar, og gefur það stað baujunnar 0.2 sjómíliur utan landhelgislinu eða nokkru utar en áður.

Þegar varðskipið hafði stöðvað togarann, sendi það bát um borð í hann eftir skipstjóra, kærðum í þessu máli. Kærður neitaði þá að fara um borð í varðskipið, neitaði að afhenda pappíra skipsins og sagði rangt til um nafn sitt.

Kærður hefir fyrir réttinum eindregið neitað því að hafa verið að toga innan landhelgi í umrætt skipti. Hann kvaðst hafa verið kominn til landsins fyrir nálægt sólarhring síðan og hafa verið að fiska á þessum slóðum. Þegar hann kastaði vörpunni síðast nálægt 1½ klst. áður en varðskipið tók hann, kveðst hann hafa gert miðun, sem mörkuð hefir verið á sjókort það, er fram var lagt í réttinum, og hefir hann samkvæmt því verið í nálægt 1½ sjómílu fjarlægð frá landhelgislinunni. Kveðst hann síðan hafa stýrt í SV t S og gert aðra staðarákvörðun, þegar baujunni var kastað út, er einnig sýndi svipaða fjarlægð frá landhelgislinunni. Kærður hefir þó ekki véfengt miðun varðskipsins út af fyrir sig, en hefir ekki getað skýrt, hvernig á því standi, að miðununum beri ekki saman, með öðru en því, að baujuna kunni að hafa rekið nær landi, en vestanvindur var á og aðlandsstraumur, að því er hann telur.

Miðanir þær, er kærður hafði þannig tekið, hafði hann markað á sjókort sitt, er hann sýndi í réttinum, og voru þær samkvæmt því settar á sjókort réttarins. Jafnframt bar hann það í réttinum, að miðunin við baujuna hefði verið tekin við Karl í Reykjanes, en er sú miðun var færð

út í sjókortið, reyndist hún vara nálægt $\frac{1}{2}$ sjómílu nær landi en staður sá, er kærður sjálfur hafði markað á kortið.

Þá véfengdi kærður uppdrátt skipherra af siglingaleið varðskipsins, og var því samkvæmt kröfu hans Páll Halldórsson, skólastjóri stýrimannaskólans, fenginn til að marka að nýju á sjókort siglingaleiðina og stað baujunnar, er kom heim við uppdrátt skipherra.

Skipverjar á varðskipinu, er leiddir hafa verið sem vitni í málinu, hafa allir staðfest framangreinda skýrslu skipherra, að því leyti er þeir hafa getað um málið borið, og hafa eiðfest framburð sinn. Magnús Björnsson 2. stýrimaður, er var á vakt um þetta leyti, telur sig þannig hafa orðið varan við togarann kl. 12.08, og hafi hann þá verið bakborðsmegin við varðskipið, og hafi það haldið eftir að varðskipið breytti stefnu og allt þar til stöðvunarmerkið var gefið, en þá breytti togarinn stefnu og stefndi beint frá landi. Hið sama hefir Sveinbjörn Sighvatsson háseti, sem var við stýrið, borið. Guðmundur Guðjónsson 1. stýrimaður hefir borið, að þegar hann kom upp á brúna eftir að farið var að skjóta aðvörunarskotum að togaranum, hafi togarinn stefnt þvert frá landi. 3. stýrimaður varðskipsins, Haraldur Björnsson, er kom upp, þegar verið var að draga stöðvunarmerkið upp, ber það einnig, að togarinn hafi þá verið snúinn frá landi og haldið út.

Með vitnaframburði þessum verður að telja sannað, að togarinn hafi haldið sig innan við stefnu varðskipsins allt frá því, að honum var veitt eftirtekt og þar til hann breytir um stefnu, og heldur þvert frá landi í þann mund, að varðskipið gaf aðvörunarmerkin kl. 12.36. Og með því að ekkert hefir komið fram, er véfengt getur skýrslu skipherra um stað varðskipsins kl. 12.08 eða stefnu þess síðar. verður að telja sannað, þrátt fyrir neitun kærðs, að hann hafi svo lengi sem honum var veitt eftirtekt verið að toga innan landhelgi, þótt staður sá, er togarinn var stöðvaður á, hafi verið rétt utan landhelgislinunnar.

Brot kærðs varðar við 1. gr. sbr. 3. gr. laga nr. 5 frá 18. maí 1920, um bann gegn botnvörpuveiðum, sbr. lög nr. 4 11. apríl 1924. Þykir refsing hans með tilliti til núverandi gullgengis krónunnar hæfilega ákveðin 20400 króna sekt til landhelgisjóðs Íslands. Verði sektin ekki

greidd innan 4 vikna frá lögbirtingu dóms þessa, komi einfalt fangelsi í 7 mánuði í stað sektarinnar. Allur afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir um borð í togaranum, skal upptækt gert til sama sjóðs. Kærður greiði einnig allan kostnað málsins.

Á málinu hefir ekki orðið dráttur.

Mánudaginn 8. nóvember 1937.

Nr. 88/1937. **Réttvísinn** (Gunnar Þorsteinsson)
gegn

Emanúel Inga Bjarna Sófusi Blomsterberg (Stefán Jóh. Stefánsson).

Árás á lögreglumenn.

Dómur aukaréttar Reykjavíkur 2. júní 1937: Ákærður, Emanúel Ingi Bjarni Sófusi Blomsterberg, sæti 45 daga fangelsi við venjulegt fangaviðurværi.

Hann greiði allan sakarkostnað.

Dómi þessum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur hæstaréttar.

Með þeirri athugasemd, að misferli ákærða varðar við 101. gr. sbr. að nokkru 53. gr., 102. gr. og 109. gr. 2. mgr. sbr. 46. gr. og 53. gr., hegningarlaganna, þykir mega fallast á forsendur hins áfrýjaða dóms, og ber því að staðfesta hann.

Eftir þessum málalokum ber að dæma ákærða til að greiða allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin málflutningslaun sækjanda og verjanda fyrir hæstarétti, kr. 60.00 til hvors.

Því dæmist rétt vera:

Hinum áfrýjaða dómi skal óraskað.

Ákærður, Emanúel Ingi Bjarni Sófusi Blomst-