Föstudaginn 31. marz 1939.

Nr. 90/1937. **Lárus Fjeldsted f. h. The Consolidated Fisheries Ltd.**
(Lárus Fjeldsted)
gegn
fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs
(Stefán Jóh. Stefánsson).

Skaðabótakrafa vegna togaratöku.

Setudómari prófessor Bjarni Benediktsson í stað hrd. Gizurar Bergsteinssonar.

Dómur hæstaréttar.

Áfrýjandi krefst þess aðallega, að stefndi verði dæmdur til þess að greiða honum £ 849—9—10, þ. e. íslenzkar krónur 18816.22, miðað við að krónur 22.15 séu taldar í sterlingspundi, ásamt 5% ársvöxtum frá 18. febrúar 1931 til greiðsludags. Til vara krefst áfrýjandi þess, að stefndi verði dæmdur til að greiða honum £ 797—9—10, þ. e. 17664.45 íslenzkar krónur miðað við sama gengi. Til þrautavara krefst áfrýjandi þess, að stefndi verði dæmdur til að greiða honum skaðabætur eftir mati réttarins ásamt 5% ársvöxtum frá 18. febrúar 1931 eða til vara frá 6. marz 1935. Loks krefst áfrýjandi málskostnaðar fyrir báðum réttum eftir mati dómsins.

Stefndi krefst staðfestingar á hinum áfrýjaða dómi og málskostnaðar fyrir hæstarétti eftir mati dómsins.

Samkvæmt því, er segir í dómi hæstaréttar frá 18. febrúar 1931 í málinu: Valdstjórnin gegn George Smith, var togarinn Nebris 0,6 sjómílu utan þeirrar landhelgilínu, sem rétturinn taldi skylt að leggja

til grundvallar dómi í málinu, þegar togarinn var stöðvaður af varðskipinu Óðni kl. 0,16 þ. 13. október 1929. Togarinn hafði þá siglt út frá landi í réttar 20 mínútur, og þar sem hann eftir því, sem samkomulag er um í málinu, hlýtur á þessum tíma að hafa siglt a. m. k. 1 sjómílu, er líklegt, að hann hafi verið í landhelgi kl. 11,56 þ. 12. október. Þó að um þetta verði að vísu ekki fullyrt með öruggri vissu, þykir skipherra varðskipsins að svo vöxnu máli hafa haft fulla ástæðu til að stöðva togarann og láta rannsaka mál skipstjóra hans. Með þessari athugasemd og að öðru leyti með tilvísun til hins áfrýjaða dóms þykir mega staðfesta hann.

Eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður fyrir hæstarétti falli niður.

Því dæmist rétt vera:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Málskostnaður fyrir hæstarétti falli niður.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 27. maí 1937.

Mál þetta er með samkomulagi málsaðilja höfðað fyrir gestaréttinum með stefnu útgefinni 6. marz 1935 af hrm. Lárusi Fjeldsted, hér í bæ, f. h. The Consolidated Fisheries Ltd., Grimsby, gegn fjármálaráðherra Íslands f. h. ríkissjóðs til greiðslu skaðabóta fyrir töku á togara félagsins, „Nebris", G. Y. 84, að upphæð kr. 18816.22 með 5% ársvöxtum frá 18. febrúar 1931 til greiðsludags og málskostnaðar að skaðlausu.

Stefndur krefst sýknu af öllum kröfum stefnanda og að sér verði tildæmdur hæfilegur málskostnaður eftir mati réttarins.

Tildrög málsins eru þau, að 12. okt. 1929 kom varðskipið „Óðinn" út Þistilfjörð og sigldi fyrir Langanes. Er skipið kom fyrir nesið kl. 11,20 e. h., segir skipherrann á „Óðni", að sézt hafi togari inni við Eiðisvík, sem stefndi upp að

landinu og bar þá í utanvert Fagranes. Sigldi varðskipið í áttina til togarans og hélt áfram athugunum sínum á ferðum hans. Segir skipherrann, að kl. 11,56 hafi togarann borið í Naustin, en um leið hafi hann snúið frá landi. Kl. 12,00 var togarinn að sjá í Fagranes, og kl. 12,08 setti varðskipið upp stöðvunarflögg. Kl. 12,15 var lýst á togarann og kl. 12,16 skotið lausu skoti. Staðnæmdist togarinn þá og fór að draga inn bakborðsvörpu, sem hann hafði í sjó. Var síðan sett út ljósbauja hjá togaranum, sem reyndist vera „Nebris" G. Y. 84, og var skipstjóra hans sagt, að hann væri grunaður um að hafa verið að veiðum í landhelgi og yrði því togarinn að bíða hjá baujunni þar til birti, svo hægt væri að gera nákvæma staðarákvörðun. Árla næsta morguns gerðu varðskipsforinginn og togaraskipstjórinn báðir mælingar, er bar alveg saman, og taldi skipherrann þær sýna, að togarinn væri 0,9 sm. innan landhelgilínunnar. Var síðan farið með togarann til Seyðisfjarðar og komið þangað kl. 4,00 e. h. sama dag. Hófust síðan yfirheyrslur í lögreglurétti Seyðisfjarðar, sem lauk þannig, að mál var höfðað gegn togaraskipstjóranum og hann dæmdur 15 s. m. í 12500 kr. sekt til landhelgisjóðs Íslands fyrir brot á 1. gr. laga nr. 5 1920, auk þess sem afli og veiðarfæri var gert upptækt, og skyldi andvirðið renna í sama sjóð og sektin.

Hinn kærði skipstjóri, George Smith, viðurkenndi fyrir lögregluréttinum, að mælingar varðskipsins væru réttar, en engu að síður kvaðst hann vera sýkn saka, þar sem hann hefði ávallt verið utan hinnar gildandi landhelgilínu, þótt hann hefði verið að veiðum innan þeirrar landhelgilínu, er íslenzka ríkisstjórnin ákvað að skyldi gilda 5. nóv. 1928.

Lögregluréttur Seyðisfjarðar taldi hinsvegar þessa svonefndu „nýju" landhelgilínu vera hina réttu, og þar sem hinn kærði skipstjóri viðurkenndi að hafa verið innan hennar, sakfelldi rétturinn hann, eins og áður segir.

Dómi lögregluréttar var skotið til hæstaréttar, er með dómi sínum 18. febrúar 1931 sýknaði togaraskipstjórann. Segir svo í forsendum dómsins, að þar sem telja verði, að hin svonefnda „nýja" landhelgilína á þessum stað brjóti í bága við 2. gr. milliríkjasamningsins frá 24. júní 1901, verði hin eldri landhelgilína lögð til grundvallar fyrir dómi í málinu, „en skip kærða var 0,6 sjómílu utan þeirrar línu, er varðskipið stöðvaði það." Ennfremur segir svo í for-

sendum dómsins, að forstöðumaður Stýrimannaskólans í Reykjavík hafi sett á sjávaruppdrátt miðunarlínur varðskipsins til togarans kl. 11,20, kl. 11,56 og kl. 12,00, og liggi þær að nokkru leyti fyrir utan og að nokkru leyti fyrir innan hina gildandi landhelgilínu.

Segir síðan (orðrétt): „En þar sem ekki er upplýst, hvar í miðunarlínunum skip kærða hefir verið á hinum tilgreindu tímum, þá verður það eigi með þessum miðunum varðskipsins talið sannað, að kærði hafi verið í landhelgi, enda eru miðanir varðskipsins gerðar eftir sjónhendingu, þegar dimmt var af nóttu, og geta því eigi talizt svo ábyggilegar, að á þeim verði byggður sakfellisdómur á hendur kærða."

Mál það, sem hér liggur fyrir, hefir Lárus Fjeldsted hrm. f. h. eigenda togarans höfðað gegn fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, og gert í því framangreindar réttarkröfur.

Kröfur sínar byggir stefnandi á því, að hann telur, að áðurnefndur hæstaréttardómur sýni, að togarinn hafi verið tekinn fastur á ólögmætum grundvelli og auk þess utan þeirra takmarka, er heimili hinu íslenzka ríkisvaldi að framkvæma slíkar handtökur. Heldur stefnandi því fram, að ástæðan til töku togarans hafi einungis verið sú, að íslenzka ríkisstjórnin hafi upp á sitt eindæmi látið breyta landhelgilínunni, eins og áður er drepið á. Þessi breyting hafi nú verið úrskurðuð ólögmæt af hæstarétti og sé því augljóst, að ríkisstjórnin beri ábyrgð á öllu því tjóni, er leitt hafi af framkvæmd þessara fyrirmæla stjórnarinnar. Ennfremur telur stefnandi, að handtakan sjálf hafi verið löglaus, þar sem togarinn hafi hvorki verið grunaður um né kærður fyrir að vera að veiðum innan hinnar lögákveðnu landhelgi, ekkert stöðvunarmerki gefið í landhelgi og hann aldrei eltur, heldur tekinn fastur í úthafi, 0,6 sm. utan landhelgi, og einnig fyrir það réttarbrot og afleiðingar þess beri stefndum að bæta.

Sýknukröfu sína byggir stefndur á því, að enda þótt hæstiréttur hafi sýknað togaraskipstjórann í refsimálinu vegna vantandi sannana, en alls ekki af því, að sannað væri, að hann væri saklaus, þá hafi öll framkoma skipherrans á „Óðni" í umrætt skipti verið forsvaranleg og lögleg. Þá mótmælir stefndur því eindregið, að togarinn hafi verið tekinn einungis af þeirri ástæðu, að íslenzka ríkisstjórnin

hafi látið breyta landhelgilínunni, eins og stefnandi heldur fram, heldur hafi það verið sterkur grunur, studdur af athugunum skipherrans, sem hafi verið þess valdandi, að togarinn var tekinn.

Gegn þessum mótmælum stefnds hefir stefnandi ekki fært neinar sönnur á það, né heldur er það sýnilegt af skjölum málsins, að skipherrann á „Óðni" hafi handtekið og kært togarann af þeirri ástæðu einni, að hann væri innan þeirrar landhelgilínu, sem íslenzka ríkisstjórnin ákvað 5. nóv. 1928, en hæstiréttur hefir talið að væri í ósamræmi við áðurnefndan millirikjasamning frá 1901.

Hér fyrir réttinum liggja ekki fyrir frekari gögn um sýknu eða sekt togaraskipstjórans en lágu fyrir hæstarétti. Það verður því ekki fullyrt nú frekar en áður, að togarinn hafi verið að veiðum í landhelgi, þegar skipherrann á „Óðni" gerði athuganir sínar um ferðir togarans kl. 11,20, kl. 11,56 eða kl. 12,00 nefndan dag.

Hinsvegar verður rétturinn að líta svo á, að skipherrann hafi, eftir athugunum sínum, haft fulla ástæðu til að halda, að togarinn væri að brjóta ákvæði landslaga um bann við botnvörpuveiðum í landhelgi. Varðskipið, sem í byrjun var sjálft innan landhelgi, sigldi þá í áttina til togarans til að sannprófa grun sinn og taka togarann, ef til kæmi, og jafnframt var haldið áfram athugunum á ferðum hans. Sýndi varðskipið þar með í verki, að það hafði þá hafið förina að togaranum. Að vísu setti varðskipið fyrst upp stöðvunarmerki (flögg) kl. 12,08, og lausu skoti var hleypt af kl. 12,16, en engu að síður verður eftirförin að teljast hafa verið lögleg, þegar af þeirri ástæðu, að ekki verður staðhæft, að viðurkennd alþjóðaregla hafi þá verið til, er setti það skilyrði fyrir lögmæti eftirfarar, að stöðvunarmerki væru gefin, áður en hún byrjaði.

Að öllu þessu athuguðu, verður að líta svo á, að skipherrann á „Óðni" hafi haft næga ástæðu til og honum hafi verið það heimilt að halda eftirförinni áfram, jafnvel út fyrir landhelgilínu, hefta þar för togarans og taka hann með sér til rannsóknar til Seyðisfjarðar, eins og hann gerði. Verður því að telja, að öll skilyrði til töku togarans hafi verið fyrir hendi og skipherrann hafi ekki farið út fyrir valdsvið sitt eða á annan hátt sýnt af sér vítavert gáleysi með framkomu sinni gagnvart togaranum í umrætt skipti.

Skaðabótaskylda á hendur stefndum í máli þessu verður því ekki byggð á almennum skaðabótareglum.

Með dómi hæstaréttar 18. febrúar 1931 var togaraskipstjórinn sýknaður af kröfu um *refsingu* fyrir landhelgibrot við þetta tækifæri. Sá sýknudómur byggist á því, að ekki þótti unnt að fullyrða, nema togarinn hefði verið á þeim hluta miðunarlínanna frá varðskipinu til togarans kl. 11,20, 11,56 og kl. 12,00, sem var utan landhelgi, enda hafi miðanirnar verið gerðar eftir sjónhendingu að nóttu til. Þessi óvissa var í *refsimálinu* látin koma togaraskipstjóranum til sýknu, en um *skaðabótaskyldu* vegna töku togarans segir dómur þessi ekki neitt, hvorki beint né óbeint.

Um greiðslu bóta fyrir *handtöku* vegna refsiverðs verknaðar, sem aðili er síðan sýknaður af, enda verði bótaskyldan ekki byggð á almennum skaðabótareglum, eru engin ákvæði til í íslenzkum lögum. Að vísu eru til lög um skaðabætur fyrir *gæzluvarðhald* að ósekju o. fl. (lög nr. 28/1893), en ákvæði þeirra laga um skaðabótaskyldu ríkisins eru alger undantekningarákvæði, sem ekki verður lögjafnað frá til bótaskyldu vegna handtöku eða annarra athafna löggæzluvaldsins, enda verður það hvorki leitt af áðurnefndum hæstaréttardómi né af skjölum þessa máls, að skilyrði laga þessara um sakleysi þess, sem í hlut á, sé fullnægt.

Skaðabótaskylda í máli þessu verður þannig hvorki byggð á almennum skaðabótareglum né öðrum reglum íslenzks réttar, og verður því að sýkna stefndan af kröfum stefnanda í málinu, en eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður falli niður.

Því dæmist rétt vera:

Stefndur, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, á að vera sýkn af kröfum stefnanda, hrm. Lárusar Fjeldsted f. h. The Consolidated Fisheries Ltd., í máli þessu, en málskostnaður falli niður.