

Miðvikudaginn 28. maí 1952.

Nr. 49/1951. **Ákærvaldið** (Gunnar J. Möller)
 gegn
Hans Broders (Sveinbjörn Jónsson).

Ákæra um botnvörpuveiðabrot.

Dómur Hæstaréttar.

Torfi Jóhannsson, bæjarfógeti í Vestmannaeyjum, hefur kveðið upp héraðsdóminn.

Eftir uppsögu héraðsdóms hefur Friðrik Ólafsson, forstöðumaður Stýrimannaskólans, markað á sjóupprátt ætlaðan stað dufls, sem sett var út frá varðskipinu, eftir að það kom að togaranum. Er staður þessi um 0,5 sjómílu innan landhelgislínu. Um öryggi þessarar staðarákvörðunar segir skólastjórinn:

„Staður þessi er fundinn með tveimur staðarlínum, þ. e. kompásmiðun og láréttri hornmælingu. Þessar tvær aðferðir eru misjafnar að gæðum, og er hin síðarnefnda öruggari. Sú staðarlína er partur af hring (lína B á kortinu), og er skipið statt einhvers staðar á henni. Hvar það er, á hin staðarlínan (lína b á kortinu) að segja til um. Þar sem staðarlínurnar skerast, er staður skipsins. Eins og ég hef tekið fram, er hin staðarlínan, þ. e. kompásmiðunin, ekki jafnörugg ýmissa hluta vegna, m. a. vegna veltings á skipinu, og getur það við óhentug skilyrði munað nokkrum gráðum á hvorn veginn. Í því tilfelli, sem hér um ræðir, telst mér svo til, að skekkja, sem væri meiri en 7° á annan veginn, gæti fært staðinn út fyrir landhelgislínu. Nú tel ég ekki miklar líkur til, að svo mikil skekkja hafi getað verið á þessari miðun, miðað við veður, sjó, tæki og æfingu varðskipsmanna, en tel það hins vegar hugsanlegan möguleika.“ Skólastjórinn lýsir niðurstöðu sinni af þessum athugunum þannig: „Ég álít, að hugsanlegt sé, að svo mikil skekkja hafi verið í miðuninni, að togarinn hafi getað verið á eða utan við landhelgislínu, þegar varðskipið kom að honum. Líkur til þess tel ég hins vegar ekki miklar, og dýpið bendir mjög til þess, að staðurinn sé innan landhelgislínu.“

Að svo vöxnu máli þykir varhugavert að telja sannað, að

ákærði hafi verið að togveiðum í landhelgi, eins og hún var í framkvæmd, þegar taka togarans fór fram, og ber því að sýkna ákærða af kröfum ákærvaldsins í málinu.

Eftir þessum úrslitum leggst allur kostnaður af sökinni, bæði í héraði og fyrir Hæstarétti, á ríkissjóð, þar með talin málflutningslaun skipaðs sækjanda og verjanda fyrir Hæstarétti, kr. 1500.00 til hvors.

Dómsorð:

Ákærði, Hans Broders, á að vera sýkn af kröfum ákærvaldsins í máli þessu.

Allur kostnaður af sökinni, bæði í héraði og fyrir Hæstarétti, greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málflutningslaun skipaðs sækjanda og verjanda fyrir Hæstarétti, hæstaréttarlögmannanna Gunnars J. Möllers og Sveinbjörns Jónssonar, kr. 1500.00 til hvors.

Dómur lögregluréttar Vestmannaeyja 5. apríl 1951.

Mál þetta, sem var dómtekið í dag, er af ákærvaldinu höfðað gegn Hans Broders, skipstjóra á þýzka togaranum Birte Lattmann H. H. 285, til heimilis að Wyrdestrasse, Bremerhaven W, fyrir meint brot á lögum nr. 5 18. maí 1920 um bann gegn botnvörpuveiðum í landhelgi, sbr. lög nr. 4 11. apríl 1924, til refsingar, upptöku afla og veiðarfæra og greiðslu sakarkostnaðar.

Kærði, sem kominn er yfir lögaldur sakamanna, fæddur 31. maí 1890 í Flensborg, hefur ekki, svo kunnugt sé, sætt ákæru eða refsingum hér á landi.

Tildrög máls þessa eru þau, er hér greinir. Að kvöldi dags 2. þ. m. var varðskipið Óðinn statt skammt austur af Ingólfshöfða á vesturleið, og komu varðskipsmenn þá auga á togara framundan, sem virtist stefna austur um. Klukkan 2055 snéri togarinn og virtist þá stefna út og vestur, og hélt varðskipið þá að honum með fullri ferð. Þegar komið var að togaranum, var fyrst rennt fram með honum stjórnborðsmegin, síðan farið aftur fyrir hann og fram með honum bakborðsmegin. Sást þá, að bakborðsvarpa var í sjó, vírarnir voru ekki í togblökkinni, en lágu úr gálgunum beint niður með skipinu. Togarinn var kyrr, vélin var ekki í gangi, en togarinn lá ekki fyrir akkeri. Þegar Óðinn kom að togaranum, var klukkan 2108.

Klukkan 2110 var lagt að togaranum, sem reyndist vera Birte Lattmann H. H. 285, skipstjóri kærði í máli þessu, og stukku þá tveir menn af

varðskipinu, þeir Jón Strandberg háseti og Þröstur Sigtryggsson viðvaningur, yfir í togarann. Klukkan 2114 var ljósbauga sett út innan við togarann um 100 metra og skipstjóra togarans tilkynnt, að beðið yrði til morguns, þar til birti, og honum sagt að halda sér við baujuna. Var togaraskipstjóranum bent á að setja út bauju sjálfur, en af því varð ekki.

Andæfðu nú bæði skipin við baujuna um nóttina.

Veður var ASA, 4—5 vindstig, krapahryðja og talsverður sjór.

Morguninn eftir kl. 0600 létti dálítið til, svo að sást til lands, enda var þá orðið bjart af degi. Kl. 0610 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun af skipherra varðsipsins og I. stýrimanni: Ingólfshöfði í r/v 298° og > í Salthöfða 46° 20', dýpi 62 metrar, og gefur það stað 0,5 sjómílu innan landhelgislinunnar. Fór varðskipið þá að togaranum, og var kallað yfir til hans, að hann væri samkvæmt mælingu 0,5 sjómílu innan landhelgi. Var skipstjóra boðið að gera miðanir við baujuna og jafnframt tilkynnt, að með hann yrði farið til Vestmannaeyja. Óðinn fór síðan að baujunni, beið þar nokkurn tíma, tók hana síðan upp og lagði af stað til Vestmannaeyja kl. 0730.

Veðrið um morguninn var SSA, 5 vindstig, talsverður sjór.

Kærði skýrir svo frá, að hann hafi, áður en varðskipið kom, fylgzt nákvæmlega með stað togarans með stöðugum miðunum á Ingólfshöfða og mælingu á dýpinu. Telur hann sig samkvæmt þessum mælingum hafa verið 0,5 sjómílu utan landhelgislinunnar. Hann kveður togarann hafa legið kyrran 10—15 mínútur, þegar varðskipið kom að honum. Telur hann sig hafa verið nýbúinn að láta vörpuna útbyrðis og kannast við, að vírarnir hafi verið 20 faðma niður í sjó. Hann telur, að dýpið hafi verið 67 metrar, þegar varðskipið kom til þeirra, og 65 metrar, þegar varðskipsmenn komu um borð í togarann. Kærði segir baujuna hafa verið setta innanvert við togarann í 300—400 metra fjarlægð. Fyrir réttinum hefur hann haldið fram, að um 20 mínútur hafi liðið, frá því varðskipið kom til togarans, þangað til baujan var sett út, og hafi skipin á þeim tíma rekið í áttina til lands. Enn fremur telur hann mögulegt, að duflið hafi rekið í áttina til lands um nóttina. Engar staðarmælingar hafi verið hægt að gera um kvöldið, og um morguninn hafi skyggnið verið svo slæmt, að ógerningur hafi verið að gera hornamælingar, með því að ekki hafi verið unnt að greina fasta staði í landi, sem hægt væri að miða við, að Ingólfshöfðavita undanteknum. Segist hann engar mælingar hafa gert þá af þessum ástæðum, en þess í stað siglt upp að landi til að mæla fjarlægðina með vegmæli. Hafi vegmælirinn sýnt 3,2 sjómílu á leiðinni upp að landi, en 2,6 sjómílu frá landi að þeim stað, sem hann hugði, að duflið ætti að vera á samkvæmt dýpinu. Þá var varðskipið búið að taka það upp. Hann neitar því eindregið að hafa verið innan landhelgi, þegar varðskipið kom að þeim og þar sem duflið var sett út.

Fyrsti stýrimaður togarans, sem leiddur var sem vitni í málinu, hefur í öllum verulegum atriðum staðfest skýrslu skipstjórans. Hefur í rétt-

inum verið lagður fram útdráttur úr dagbók togarans, og kemur hann heim við frásögn þeirra í þeim atriðum, sem máli skipta.

I. stýrimaður varðskipsins, Eyjólfur Hafstein, var leiddur sem vitni í málinu. Staðfestir hann að öllu leyti skýrslu skipherrans. Framkvæmdi hann miðunina og hornmælinguna ásamt honum, og telur hann hana algerlega örugga. Staðfestir hann einnig skýrslu skipherra um það, að einungis 6 mínútur hefðu liðið, frá því varðskipið kom að togaranum, þar til duflið var sett út. Hafi hann skrifað niður tímann jafnóðum og sé viss um, að þar skakki engu. Hann telur öruggt, að duflið hafi ekki rekið um nóttina.

Vitnin Jón Strandberg háseti og Pröstur Sigtryggsson viðvaningur, sem voru settir um borð í togarann kl. 2110, hafa borið um það, að þeir hafi séð dýptarmæli í brú togarans, strax og þeir komu um borð. Segir vitnið Jón, að hann hafi sýnt 64—65 metra, en vitnið Pröstur 63—64 metra. Vitnið Jón las á annan dýptarmæli í brúnni, sem bar saman við þann fyrri. Bæði vitnin hafa borið það, að varpan hafi verið úti og hlerarnir í sjó og 20—25 faðmar af virunum verið úti. Hafi virarnir vísað beint niður. Enginn fiskur var á þilfari togarans, er þeir komu þangað, og enginn fiskur var í vörpunni, þegar hún var dregin upp. Um morguninn hafi kærði beðið þá að kalla til Óðins að láta duflið vera kyrrt, meðan hann mældi vegalengdina í land, en þeir komust aldrei í kallfæri við Óðinn, svo þau boð komust ekki til skila. Bæði vitnin bera það, að þegar togarinn sigldi í land með vegmælinn, hafi hann siglt í boga, og hafi vegmælirinn sýnt 2,8 mílur, er hann var ca $\frac{1}{2}$ sjómílu frá landi vestarlega við Ingólfshöfða. Hefði hann síðan siglt 0,4 sjómílu austur með landi og síðan út að duflstaðnum, og hefði vegmælirinn þá sýnt 3,2 sjómílur, en 5,8, er skipstjóri taldi sig vera kominn á þann stað, er duflið átti að vera á.

Bæði kærði og stýrimaður hans hafa neitað að hafa siglt svo lengi meðfram landinu sem vitni þessi bera. Segja þeir báðir, að togarinn hafi aðeins snúið við landið.

Kærði hefur haldið því fram, að ómögulegt sé að gera slíka hornmælingu sem skipherra og I. stýrimaður varðskipsins framkvæmdu, vegna þess hve skyggni var slæmt og hve sjór var mikill. Enn fremur hefur hann véfengt, að staður sá, sem miðað var við (Salthöfði), hafi verið sýnilegur svo glögg, að eigi væri hægt að villast á honum og öðru kennileiti. Skipherra og I. stýrimaður varðskipsins hafa fullyrt, að þeir hefðu séð Salthöfða allgreinilega, og væri mælingin alveg örugg.

Skipherrann á varðskipinu kveðst hafa lagt duflinu innan við togarann, vegna þess að hann hafði vörpuna útbyrðis bakborðsmegin, og snéri sú hlið frá landi, vegna þess að hann vissi ekki, hve langir virar væru úti, og hann taldi hættu á, að ef hann setti duflið út þeim megin, að það færi í vörpuna, þegar hún væri dregin inn. Hins vegar kveðst hann hafa gert staðarákvörðunina um morguninn utan við duflið, álíka langt frá því og togarinn hafi verið kvöldið áður. Hann telur útilokað, að duflið hafi rekið um nóttina. Kveður hann það mundi hafa sézt, því

ækkerið er málað, og myndi það hafa dregið með botninum. Staðar-ákvörðunin var gerð á þann hátt, að Ingólfshöfðaviti var miðaður á miðunarskifu á brúarvængnum og jafnframt lesið af á kompás skipsins. Hornmælingin var gerð með sextant, og framkvæmdu þeir fyrsti stýrimaður mælinguna sameiginlega. Skipherrann benti á, að hafi 20 faðmar verið úti af virnum og reiknað væri með, að „grandropes“ væru 25 faðmar og varpan sjálf 18 faðmar, væri það samtals um 115 metrar, svo varpan hefði öll verið í botni.

Skipherra varðskipsins, I. stýrimaður og báðir hásetarnir, sem báru vitni í máli þessu, hafa allir staðfest framburð sinn með eiði.

Samkvæmt því, sem að framan segir, virðist einsætt, að leggja verður til grundvallar við úrslit máls þessa hinn eiðfesta framburð skipverja varðskipsins Óðins, þrátt fyrir mótmæli hins kærða, enda eru staðar-ákvæðanir hans mjög óákveðnar og ónákvæmar.

Verður því að telja sannað, að kærði hafi verið með skipi sinu Birte Lattmann H. H. 285 að veiðum innan landhelgi mánudaginn 2. apríl um kvöldið. Hefur hann því gerzt brotlegur við 1. gr. laga nr. 5 18. maí 1920 um bann gegn botnvörpuveiðum í landhelgi, sbr. lög nr. 4 11. apríl 1924.

Gullgengi íslenzkrar krónu er nú: 100 gullkrónur jafngilda 738,95 seðlakrónum, og stærð togarans er samkvæmt mælibréfi hans 399,41 brúttórúmllestir.

Þykir því sekt hins ákærða hæfilega ákveðin 74000 krónur í Landhelgissjóð Íslands, og komi varðhald í 7 mánuði í stað sektarinnar, ef hún verður ekki greidd innan 4ra vikna frá lögbirtingu dóms þessa.

Þá skal og allur afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir í skipi kærða, er það var staðið að landhelgisveiðum, upptæk ger, og andvirðið renna í Landhelgissjóð Íslands.

Svo greiði hinn kærði allan kostnað sakarinnar, áfallinn og áfallandi.

Því dæmist rétt vera:

Kærði, Hans Broders, greiði 74000 króna sekt í Landhelgissjóð Íslands, og komi 7 mánaða varðhald í stað sektarinnar, sé hún ekki greidd innan 4ra vikna frá lögbirtingu dóms þessa.

Afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir togarans Birte Lattmann H. H. 285, skulu upptæk ger og andvirðið renna í Landhelgissjóð Íslands.

Kærði greiði allan kostnað sakarinnar, áfallinn og áfallandi.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.