

Dómsorð:

Ákærði, Herbert Spencer, greiði 75000 króna sekt til Landhelgis-sjóðs Íslands, og komi 7 mánaða varðhald í stað sektarinnar, ef hún verður ekki greidd innan 4 vikna frá lögbirtingu dóms þessa.

Öll veiðarfæri að meðtöldum dragstrengjum og allur aflí innanborðs í togaranum „Loch Torridon“ H 165 séu upptæk og andvirðið renni í Landhelgissjóð Íslands.

Ákærði greiði allan kostnað sakarinnar.

Dóminum skal fullnægt að viðlagðri aðför að lögum.

Miðvikudaginn 19. nóvember 1952.

Nr. 127/1951. **Ákærvaldið** (Kristján Guðlaugsson)
gegn

Henry Pyson (Gunnar J. Möller).

Setudómari próf. Ólafur Lárússon
í stað hrd. Jóns Ásbjörnssonar.

Ákæra um botnvörpuveiðabrot.

Dómur Hæstaréttar.

Torfi Jóhannsson, bæjarfógeti í Vestmannaeyjum, hefur kveðið upp hinn áfrýjaða dóm.

Forstöðumaður Stýrimannaskólans í Reykjavík hefur framkvæmt athugun á mælingum þeim, sem stjórnendur varðskipsins gerðu við dufl það, er sett var út við togara ákærða kl. 0307 hinn 23. júní 1951. Er niðurstaðan af athugun þessari sú, að tókustaður togarans verður ekki ákveðinn með öruggri vissu.

Samkvæmt þessu og þar sem ekki er fram komin nægilega örugg vissa um siglingu togara ákærða á þeim tíma, sem hér skiptir máli, þykir óvarlegt að telja sannað, að ákærði hafi verið að togveiðum í landhelgi, eins og hún var í framkvæmd á þeim tíma, og ber því að sýkna hann af kröfum ákærvaldsins í máli þessu.

Eftir þessum úrslitum ber að greiða allan kostnað sakarinnar úr ríkissjóði, þar með talin málflytningslaun skipaðs sækjanda og verjanda fyrir Hæstarétti, kr. 2000.00 til hvors.

Dómsorð :

Ákærði, Henry Pyson, á að vera sýkn af kröfum ákæruvaldsins í máli þessu.

Allan kostnað sakarinnar ber að greiða úr ríkissjóði, þar með talin málflytningislaun skipaðs sækjanda og verjanda fyrir Hæstarétti, Kristjáns Guðlaugssonar og Gunnars J. Möllers hæstaréttarlögmannna, kr. 2000.00 til hvors.

Dómur lögrelguréttar Vestmannaeyja 25. júní 1951.

Mál þetta, sem var dómtekið í dag, er af ákæruvaldsins hálfu höfðað gegn Henry Pyson, skipstjóra á belgíska togaranum Hoop op Zegen 0.238, til heimilis að Peter Benoit str. 37 í Ostende í Belgíu, fyrir meint brot á lögum nr. 5 18. maí 1920 um bann gegn botnvörpuveiðum í landhelgi til refsingar og upptöku afla og veiðarfæra, þar á meðal dragstrengja, og til greiðslu sakarkostnaðar, áfallins og áfallandi.

Kærði, sem kominn er yfir lögaldur sakamanna, fæddur 23. júlí 1912, hefur ekki, svo kunnugt sé, sætt ákæru eða refsingu hér á landi.

Tildrög máls þessa eru samkvæmt skýrslu skipherrans á Ægi, framburði vitna og kærða sjálfs svo sem hér segir:

Laugardaginn 23. júní var varðskipið Ægir á eftirlitsferð vestur með landi. Austan Ingólfshöfða sást þá togari, er stefndi út frá landi. Var réttvísandi stefna Ægis þá 240°, og var Ingólfshöfði, miðaður í ratsjá, í réttvísandi 260° og fjarlægð hans 6,0 sm.

Kl. 0225 var eftirfarandi staðarákvörðun gerð með ratsjá af skipherranum á Ægi og þriðja stýrimanni:

Ingólfshöfði í réttvísandi 265°,

fjarlægð 5.0 sm.

Togarinn í stefnu Ægis réttvísandi 240°,

fjarlægð 3.8 sm.

Gefur þessi athugun stað togarans 0.9 sm innan landhelgislínu. Kl. 0234 var sett upp stöðvunarkerki og síðan skotið lausaskoti kl. 0237, en togarinn hélt áfram ferð sinni. Var síðan skotið með kúlu frá varðskipinu kl. 0239, 0242 og 0243, en togarinn hélt áfram ferð sinni.

Enn var skotið lausaskoti kl. 0244 og blásið í flautuna.

Var varðskipið þá komið langs með hlið togarans, og var kallað hvað eftir annað yfir til hans að nema staðar, og gerði hann það þá loks kl. 0246, enda hafði varðskipið sveigt í áttina fyrir togarann.

Togari þessi reyndist vera belgíski togarinn Hoop op Zegen 0.238 frá Ostende, skipstjóri kærði í máli þessu. Var togarinn með stjórnborðsvörpu sína í sjó. Var kærði sóttur um borð í togarann. Kl. 0307 var sett út bauja við hlið togarans, sem lá fyrir vörpunni, en vírar og varpa togarans var

innan við baujuna. Fjarlægðin frá Ingólfshöfða reyndist samkvæmt ratsjánni 3.4 sm. Dýpi var 71 metri. Þokuloft var, og var ekki hægt að gera hornmælingar, og var ákveðið að bíða, þar til er létti til.

Skipstjóra togarans var skýrt frá því, hvar skip hans var statt, og eins því, að hann hefði togað innan landhelgislinunnar, sbr. staðarákvörðun varðskipsins kl. 0225, er hann var 0.9 sm innan landhelgislinu, og hefði síðan togað í 26 mínútur út frá landi.

Kl. 1230 á laugardaginn var veðrið bjart, og var þá gerð eftirfarandi staðarákvörðun af skipherra og I. stýrimanni:

Ingólfshöfði (vitinn)

> 32° 43'

Salthöfði

> 25° 25'

Rákartindur

Dýpið var 71 metri. Gefur þetta stað baujunnar 0.4 sm utan landhelgislinu, og kemur það heim við ratsjármælinguna.

Kærði var viðstaddur þessar mælingar.

Var nú skipstjóri togarans fluttur um borð, vörður settur í skipið og því boðið að fylgjast með til Vestmannaeyja, og var lagt af stað kl. 1310.

Kærði kannast við að hafa verið að toga á þessum stöðum, þá er varðskipið kom að honum, en heldur því fram, að hann hafi verið að toga utan við landhelgislinuna. Kveðst hann hafa togað í norðaustlæga átt (NA til A) og snúið við, er Ingólfshöfði var í NNW. Hafi dýpi þá verið 48 faðmar. Eftir að hann sneri, hafi hann togað í 5 mínútur í suður og síðan 10 mínútur í SSW, en þá hafi varðskipið stöðvað hann. Kveðst hann hafa togað eftir dýpinu og stefnunni á Ingólfshöfða, og telur hann sig vissan um að hafa ekki farið inn í landhelgi. Kveður kærði tímann, frá því er hann sneri, vera 15—20 mínútur. Kærði kveðst ekki hafa séð varðskipið, fyrr en hann hefði snúið til SSW, og ekki vitað, að það væri varðskip, fyrr en hann heyrði skotin. Telur hann sig hafa haldið, að varðskipið hefði átt við annað skip en sig, þar sem hann taldi sig utan landhelgi.

Enn fremur heldur kærði fram, að hann hafi ekki séð, er kúlurnar komu í sjóinn, og telur, að hann hafi litið svo á, að varðskipið hafi aðeins ætlað að tala við sig, en ekki stöðva sig, enda ítrekar kærði, að hann hafi talið sig utan landhelgi.

Kærði kveðst hafa snúið við frá NA til A í suður, þegar klukka sín, sem á að vera einum klukkutíma á undan Greenwich meðaltíma, hafi verið 0315, og hafi varðskipið stöðvað hann, er klukkan var 0335, en tekur jafnframt fram, að klukka sín sé ekki áreiðanleg.

Kærði telur sig hafa heyrt 3 skot frá varðskipinu, og hafi klukka sín verið 0325, er hann heyrði fyrsta skotið. Heldur kærði fram, að skip hans gangi einungis 1¼ milu, er það togar. Hefur kærði haldið fast við þenna framburð sinn.

Stýrimaður togarans, Pierre Corveleyn, hefur komið fyrir rétt. Er framburður hans í samræmi við framburð kærða um, hvernig togarinn hafi togað. Heldur hann fram, að togarinn hafi snúið kl. 0315 eftir klukk-

unni í brú hans, sem hann telur ekki áreiðanlega, til S, og hafi liðið um 20 mínútur frá þeim tíma, þar til varðskipið stöðvaði þá.

Frá varðskipinu hafa verið leiddir sem vitni I, II. og III. stýrimaður, bátsmaður, sem jafnframt er skytta, og háseti sá, er við stýrið var.

Vitnið *Jón Strandberg* III. stýrimaður var á verði, er fyrst sást til togarans kl. 0220. Framkvæmdi hann ásamt skipherra mælingar þær, er gerðar voru kl. 0220 og 0225, og hefur hann staðfest skýrslu skipherra, að því er þær varðar. Vitni þetta kveðst hafa séð togarann allan tímann, frá því er hann fyrst kom auga á hann kl. 0220 þar til kl. 0246 eða í 26 mínútur, og hafi hann aldrei snúið á þeim tíma. Hafi bakborðshlið ávallt snúið að varðskipinu, og stefna togarans hafi verið frá landi, sem næst þvert á stefnu varðskipsins. Telur vitnið útilokað annað en að skipstjórnarmönnum togarans hafi verið það ljóst, að stöðvunarmerkjum og aðvörunarskotum varðskipsins væri beint til þeirra, enda ekki um önnur skip að ræða, sem *Ægir* gæti átt við.

Vitnið *Jón Kristinsson*, háseti á *Ægi*, var við stýrið, er fyrst var komið auga á togarann kl. 0220. Hefur þetta vitni borið, að það hafi alltaf, þar til er togarinn var stöðvaður kl. 0246, haft auga á honum, en á þeim 26 mínútum hafi hann aldrei snúið, heldur togað beint út frá landi. Hafi vitnið séð togarann, þar sem það stóð við stýrið, og fylgzt vel með honum allan tímann, enda hafi skipherra boðið sér að stefna á togarann.

Vitnið *Hannes Friðsteinsson* I. stýrimaður hefur staðfest skýrslu skipherrans, að því er snertir mælingar þær, er gerðar voru við duflið, bæði radarmælinguna um nóttina og hornmælinguna, sem gerð var kl. 1230. Vitni þetta kom upp á þilfar um kl. 0240 og hefur að öllu leyti staðfest skýrslu skipherra um það, sem gerðist eftir þetta.

Vitni þetta hefur sérstaklega bent á, að skipstjóri togarans hafi auðsjáanlega þrjúkzakt við að stöðva togarann þrátt fyrir stöðvunarmerki og aðvörunarskot, og telur það engum vafa undirorpið, að skipstjóra togarans hafi verið kunnugt um, að hann hafi verið eltur af varðskipinu, en þrjúkzakt samt við að stöðva.

Þetta vitni hefur enn fremur staðfest að hafa farið yfir útsetningar skipherra í kortið á réttarskjali nr. 2, og séu þær réttar.

Vitnið *Hjörleifur Ólafsson*, II. stýrimaður á *Ægi*, kom upp á stjórnvall, rétt áður en byrjað var að skjóta. Hefur þetta vitni borið það, að skipkærða hafi togað áfram óbreytta stefnu, eftir að hann kom upp, þrátt fyrir aðvörunarskot og stöðvunarmerki. Tekur vitnið fram, að útilokað sé annað en að skipstjórnarmönnum togarans hljóti að hafa verið það ljóst, að varðskipið elti hann, enda var ekki um annað skip að ræða, sem varðskipið gæti átt við.

Vitnið *Kjartan Benjamínsson*, bátsmaður og skytta á *Ægi*, ber það, að það hafi verið vakið kl. 0220 og hafi nokkru síðar komið að fallbyssunni. Hafi togarinn haldið óbreyttri stefnu allan þann tíma, er það sá til hans, þar til er hann stöðvaði. Bendir vitnið á, að útilokað sé annað en að skipstjórnarmenn togarans hljóti að hafa orðið varir við, er kúla fallbyss-

unnar kom í sjóinn fyrir framan togarann, hafi þeir á annað borð verið á verði.

Öll framangreind 5 vitni, sem eru skipverjar á varðskipinu Ægi, hafa unnið eið að framburði sínum, en ekki þótti rétt að láta stýrimann togarans vinna eið að sínum framburði, þegar af þeirri ástæðu, að laun hans eru greidd með aflahlut, og hefur hann því fjárhagslegra hagsmuna að gæta.

Skipherrann á varðskipinu hefur staðfest skýrslu sína fyrir réttinum og unnið eið að framburði sínum. Hefur hann bent á, að framburður kærða um hraða togarans sé mjög ósennilegur, enda hafi hraði hans samkvæmt mælingum varðskipsins, er hann togaði frá landi, verið ca 3 mílur á klukkustund.

Enda þótt kærði hafi haldið fast við framburð sinn um, hvernig hann hafi togað, áður en hann var stöðvaður, hefur hann viðurkennt, að hann hafi togað þær 26 mínútur, er liðu, frá því varðskipið kom auga á hann, þar til hann var stöðvaður, og heldur ekki hefur kærði véfengt staðar-ákvörðun þá, sem gerð var við duflið kl. 1230.

Hins vegar hefur kærði ávallt haldið fast við það, að hann hafi alls ekki togað inni í landhelginni.

Þrátt fyrir þessa neitun kærða þykir verða að leggja skýrslur varðskipsmannanna, sem staðfestar eru með eiði af skipherra varðskipsins og 5 skipverjum þess, til grundvallar. Samkvæmt þeim hefur skip kærða verið að toga innan landhelginnar kl. 0225, er ratsjármælingin var gerð af skipherra og III. stýrimanni Ægis, er mældi skipið vera 0.9 sm innan landhelgi, og verður að telja sannað, að skip kærða hafi síðan togað frá þeim stað út úr landhelginni, þar til er það var stöðvað 0.4 sm utan landhelginnar.

Hefur kærði þannig gerzt brotlegur við lög nr. 5 18. maí 1920 um bann gegn botnvörpuveiðum í landhelgi.

Við ákvörðun refsingar fyrir brot kærða þykir rétt að taka tillit til þess, að kærði hlýddi ekki stöðvunarmerkjum og aðvörunarskotum varðskipsins, og ekki þykir rétt að taka afsakanir kærða um, að hann hafi haldið, að varðskipið hafi átt við annað eða önnur skip, til greina.

Stærð skips hins kærða er samkvæmt upplýsingum hans, sem ber saman við leiðarþók skipsins, er lá frammi í réttinum, 132.5 brúttó smálestir.

Gullgengi íslenzkrar krónu er í dag kr. 13.533, þannig að 100 gullkrónur eru jafnar 738.95 seðlacrónum.

Þykir refsing hins kærða með skírskotun til framanritaðs og hliðsjón af 3. grein laga nr. 5 18. maí 1920 sbr. lög nr. 5 29. jan. 1951 sbr. enn fremur lög nr. 4 11. apríl 1924 hæfilega ákveðin kr. 8500.00 sekt í Landhelgissjóð Íslands, og komi 2½ mánaðar varðhald í stað sektarinnar, sé hún ekki greidd innan 4 vikna frá lögbirtingu dóms þessa.

Afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir, sem eru um borð í

skipinu Hoop op Zegen 0.238, skulu upptæk ger og andvirði þeirra renna í Landhelgissjóð Íslands.

Svo greiði kærði allan kostnað sakarinnar, áfallinn og áfallandi.

Þvi dæmist rétt vera:

Kærði, Henry Pyson, greiði 8500 króna sekt í Landhelgissjóð Íslands, og komi 2½ mánaðar varðhald í stað sektarinnar, sé hún ekki greidd innan fjögurra vikna frá lögbirtingu dóms þessa.

Afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir togarans Hoop op Zegen 0.238, skulu upptæk ger og andvirði þeirra renna í Landhelgissjóð Íslands.

Kærði greiði allan kostnað sakarinnar, áfallinn og áfallandi.

Dómi þessum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Miðvikudaginn 19. nóvember 1952.

Kærumálið nr. 26/1952.

Daníel Þorsteinsson & Co. h/f

gegn

Slysavarnafélagi Íslands.

Setudómari próf. Ármann Snævarr
í stað hrd. Jóns Ásbjörnssonar.

Frestun máls.

Úrskurður Hæstaréttar.

Með kæru 5. nóvember 1952, er barst Hæstarétti 15. s. m., hefur sóknaraðili kært málskostnaðarákvæði dóms bæjarþings Reykjavíkur, er upp var kveðinn 30. f. m. í máli sóknaraðilja gegn varnaraðilja.

Varnaraðili hefur skotið bæjarþingsmálinu til Hæstaréttar með stefnu, útgefinni í dag, til þingfestingar í desembermánuði n. k. Þykir rétt samkvæmt lögjöfnun frá 2. mgr. 117. gr. laga nr. 85/1936 að fresta kærumálinu sjálfkrafa, unz séð er, hvort áðurnefnt áfrýjunarmál verður í dóm lagt.