

Vinni sóknaraðili innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa og eftir lögmætan undirbúning eið að því á lögmæltu varnarþingi, að hún hafi á tímabilinu frá og með 22. apríl 1952 til 11. júlí sama ár haft holdlegar samfarir við varnaraðilja X, skal hann þá greiða in solidum með Y meðlag með barni sóknaraðilja, fæðingarstyrk og tryggingariðgjald barnsmóður fyrir árið 1953, allt eftir yfirvaldsúrskurði, svo og málskostnað samkvæmt því, sem að framan greinir.

Fallist sóknaraðili á eiðnum, skal varnaraðili X vera sýkn af kröfum hennar í málinu, enda greiði sóknaraðili þá honum kr. 700.00 í málskostnað.

Varnaraðili Z skal vera sýkn í máli þessu.

Dómi þessum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Priðjudaginn 24. maí 1955.

Nr. 53/1954. **Ákærvaldið** (Gunnar J. Möller)
gegn

Edward William Norton (Lárus Fjeldsted).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Fiskveiðabrot.

Dómur Hæstaréttar.

Forstjóri Landhelgisgæzlunnar hefur markað á sérteiknaðan sjóupprátt staði, merкта a, b og c, sem mældir voru yfir togara ákærða milli kl. 1251—1300 hinn 31. marz 1954, og reyndust þeir vera innan fiskveiðitakmarkanna, svo sem nú skal sagt:

- 1) Staður, merktur a, 2.4 sm.
- 2) Staður, merktur b, 2.3 sm.
- 3) Staður, merktur c, 1.9 sm.

Skólastjóri Stýrimannaskólans í Reykjavík hefur farið yfir þessar afmarkanir Landhelgisgæzlunnar og lýsir þær réttar.

Staður togara ákærða, merktur a, sem fundinn er með miðun og hornamælingu, kemur vel heim við stað, merktan b, sem fundinn er með miðun og mælingu á fjarlægð frá Öndverðarnesvita. Staður, merktur c, er að vísu eigi eins öruggur

og staðir, merktir a og b, en gefur þó vísbendingu um, að togarinn hafi þá verið fyrir innan fiskveiðitakmörkin. Gæzlumennirnir hafa borið og unnið eið að því, að togari ákærða hafi haft botnvörpu sína í sjó, er staðarákvarðanir b og c voru gerðar. Tvær ljósmyndir, merktar nr. 12 A og nr. 33 A, sem teknar voru að vætti gæzlumanna á tímabilinu kl. 1251 til 1300, sýna, að togari ákærða hafði botnvörpuna í sjó. Samkvæmt þeim gögnum, sem rakin hafa verið, verður að telja sannað, að ákærði hafi verið að veiðum með botnvörpu í landhelgi. Varðar brot hans við þau lagaákvæði, sem í héraðsdómi greinir. Með hliðsjón af því, að gullgengi íslenzkrar krónu hefur eigi breytzt frá uppsögu héraðsdóms, má staðfesta hann að öðru en því, að greiðslufrestur sektar verði 4 vikur frá birtingu þessa dóms.

Ákærði greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin málflutningslaun skipaðs sækjanda og verjanda fyrir Hæstarétti, kr. 3000.00 til hvors.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður, þó svo, að greiðslufrestur sektar verði 4 vikur frá birtingu dóms þessa.

Ákærði, Edward William Norton, greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin málflutningslaun skipaðs sækjanda og verjanda fyrir Hæstarétti, hæstaréttarlögmennanna Gunnars J. Möllers og Lárusar Fjeldsteds, kr. 3000.00 til hvors.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur sakadóms Reykjavíkur 2. apríl 1954.

Ár 1954, föstudaginn 2. apríl, var í sakadómi Reykjavíkur, sem haldinn var í skrifstofu dómsins, kveðinn upp dómur í málinu nr. 1304/1954: Ákæruvaldið gegn Edward William Norton, sem tekið var til dóms sama dag.

Ákærður er Edward William Norton, skipstjóri á brezka togaranum Lincoln City, G.Y. 464, til heimilis 278 Durban Road í Grimsby, fyrir að hafa gerzt sekur um fiskveiðibrot samkvæmt 1. gr. laga nr. 5/1920, sbr. 1. gr. laga nr. 82/1952, með því að hafa verið að botn-

vörpuveiðum á nefndum togara um kl. 1300 hinn 31. marz 1954 úti af Öndverðarnesi innan markalínu þeirrar, sem ákveðin er í 1. gr. reglugerðar nr. 21/1952, sbr. lög nr. 44/1948 og lög nr. 82/1952. Er þess krafizt, að ákærði sæti refsingu samkvæmt 3. gr. laga nr. 5/1920, sbr. 1. gr. laga nr. 5/1951, og 1. gr. laga nr. 81/1952, svo og að upptæk verði gerð afli og veiðarfæri nefnds togara og að ákærði verði dæmdur til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Ákærði er kominn yfir lögaldur sakamanna, fæddur 29. janúar 1906 í Grimsby, og hefur hvorki sætt ákæru né refsingu, svo að kunnugt sé.

Miðvikudaginn 31. marz s.l. var farið í gæzluflug í flugvélinni TF-ISB. Flugstjóri Sverrir Jónsson, Lokastíg 28 A, aðstoðarflugmaður Þórir Viktor Aðalsteinsson, Mjóuhlíð 8, en frá Landhelgisgæzlunni voru í flugvélinni Guðmundur Kjærnested skipstjóri, Þorfinnsgötu 8, og Hörður Þórhallsson stýrimaður, Fjölnisvegi 18. Klukkan 1140 var flogið frá Reykjavík í stefnu á Selvog, þaðan að Eldey og síðan norður yfir Faxaflóa að Öndverðarnesi. Frá klukkan 1249 til 1610 var flugvélin yfir brezka togaranum Lincoln City, G.Y. 464, úti af Snæfellsnesi og í nánd við hann, en síðan vor flogið til Reykjavíkur og lent þar klukkan 1647.

Samkvæmt eiðfestum skýrslum flugstjórans og beggja eftirlitsmanna Landhelgisgæzlunnar, sem í flugvélinni voru, voru eftirfarandi athuganir gerðar við togarann.

Klukkan 1249 var komið að honum, þar sem hann var úti af Öndverðarnesi með stjórnborðsvörpu á síðunni og stjórnborðshlera í gálgum. Klukkan 1251—1300 voru gerðar eftirfarandi staðarákvarðanir:

a) Flogið yfir togarann með stefnu á Öndverðarnesvita og um leið mælt hornið Öndverðarnestá—Tröllakirkja. Réttvísandi stefna á vitann 077° . Horn $70^\circ 18'$.

b) Flogið tvisvar fram og til baka milli togarans og Öndverðarnesvita. Flughraði 120 sjómíllur á klukkustund. Meðalstefna 075° . Meðalflugtími 65 sekúndur.

c) Hornið milli Öndverðarnestáar og Tröllakirkju mælt $67^\circ 20'$ yfir togaranum. Stefna á Öndverðarnesvita um 077° . Staðarákvörðun þessi var þó frekar óviss vegna hristings á flugvélinni sökum storms.

Þessar staðarákvarðanir gefa staði togarans innan fiskveiðitakmarkanna. Ákvörðun *a* 2.6 sjómíllur, ákvörðun *b* 2.3 sjómíllur, ákvörðun *c* 2.0 sjómíllur. Meðan þessar staðarákvarðanir voru gerðar, togaði togarinn með stjórnborðsvörpu í vestlæga stefnu, og voru á þessu sama tímabili teknar nokkrar myndir af honum úr flugvélinni, og sýnir ein þeirra mjög greinilega dragstrengina úti.

Klukkan 1305 höfðu eftirlitsmennirnir í flugvélinni samband við varðskipið Sæbjörgu, sem var úti af Dritvík, og báðu hana um að taka togarann fastan fyrir meint fiskveiðibrot. Varðskipið hélt þá

rakleitt til togarans, og klukkan 1436 var úr flugvélinni gerð eftirfarandi ákvörðun á stað varðskipsins, þar sem það lét reka við hlið togarans, eftir að hafa stöðvað hann:

Flugið var fram og til baka milli varðskipsins og Svörtuloftavita. Stefna frá varðskipi að vita réttvísandi 062° . Flughraði 128 sjómílar á klukkustund. Meðaltal flugtima milli varðskipsins og vitans 153 sekúndur, sem gefur fjarlægð skipsins 5.4 sjómílar frá vitanum. Um leið gaf varðskipið flugvélinni upp stað sinn eftir ratsjármælingu: Svörtuloft réttvísandi 061° , fjarlægð 5.2 sjómílar. Um klukkan 1440 tilkynnti varðskipið, að það færi með togarann upp á Beruvík til nánari athugunar. Klukkan 1605 tilkynnti varðskipið, að skipstjóri togarans neiti að hafa verið að togveiðum á fyrrnefndum slóðum innan fiskveiðitakmarkanna, en sé fús til að fara til Reykjavíkur til nánari rannsóknar á málinu. Klukkan 1610 fór flugvélin áleiðis til Reykjavíkur.

Meðan framangreindir atburðir varðandi togarann gerðust, var veður A eða NA, 8—9 vindstig, lágskýjað og mistur yfir landinu, en þeir staðir, sem miðaðir voru í landi, sáust greinilega og ströndin á milli þeirra. Hornamælingarnar voru gerðar með sextant. Á fluginu milli skipanna og lands og aftur til baka gaf flugstjórinn eftirlitsmönnum upp stefnur og flughraða og einnig sá Guðmundur Kjærnested skipstjóri þetta hvorttveggja á mælitækjum flugvélarinnar. Flugtimann mældu eftirlitsmennirnir með tveimur skeiðklukkum. Flughæðin í mælingaflugi þessu var 500 fet.

Samkvæmt skýrslu skipstjórans á varðskipinu Sæbjörgu var skipið statt skammt norður af Dritvíkurtöngum kl. 1305, þegar honum barst tilkynning frá flugvélinni um, að togarinn væri að kasta stjórnborðsvörpu innan fiskveiðitakmarkanna vestur af Öndverðarнесi og tilmæli um að fara strax til togarans og taka hann fastan. Staðarákvörðunin, sem flugvélin gaf upp, var Öndverðarnestá réttvísandi 077° , hornið til Dritvíkurtanga $67^\circ 20'$, sem gaf stað togarans um 2.0 sjómílar innan fiskveiðitakmarkanna. Varðskipið lagði strax af stað á fullri ferð til togarans eftir tilvísun flugvélarinnar, sem sveimaði stöðugt yfir honum, og þegar komið var í nánd við hann, sást, að hann hélt í vestlæga stefnu. Klukkan 1405 var komið að togaranum, sem var með stjórnborðsvörpu úti, og var staður togarans þá: Svörtuloft réttvísandi 063° , fjarlægð 4.5 sjómílar samkvæmt ratsjármælingu, þ. e. a. s. utan fiskveiðitakmarkanna. Svörtuloft sáust sæmilega, en mistur var yfir landinu og óglöggir aðrir staðir, sem nota hefði þurft til hornamælinga, svo að skipstjóri taldi ekki vera unnt að gera slíkar mælingar og reyndi það ekki. Kallað var nú frá varðskipinu yfir til ákærða, honum tilkynnt, að hann hefði sézt að veiðum innan fiskveiðitakmarkanna og honum skipað að draga inn vörpuna og koma í landvar, þar eð norðaustan stormur var og mikill sjór. Ákærði hlýddi þessu, og virtist lítill sem enginn fiskur vera í vörpunni.

Um klukkan 1430 bað flugvélin um fjarlægð og miðun frá Svörtu-loftum, og voru þau þá samkvæmt ratsjarmælingu í réttvísandi 061°, fjarlægð 5.2 sjómílar.

Klukkan 1440 var haldið upp undir landið og stöðvað á Beruvík um klukkan 1540. Ákærði var nú sóttur og honum sýndur í varðskipinu staður sá á korti, sem skipstjóri varðskipisins áleit, að mældur hefði verið úr flugvélinni um klukkan 1305, en eins og áður segir, barst varðskipinu mæling flugvélarinnar á þessum tíma. Ákærði viðurkenndi ekki staðarákvörðun flugvélarinnar og kvaðst hafa kastað vörpunni í 4.0 sjómíla fjarlægð frá landi.

Klukkan 1650 héldu bæði skipin af stað til Reykjavíkur, og var komið þangað klukkan 0210 fimmtudaginn 1. apríl. Á áðurnefndum slóðum var veðrið NA 8—9, sjór NA 6, mistur.

Ákærði skýrði þannig frá ferðum togarans, að hann hafi um klukkan 1100 eftir enskum tíma hinn 31. marz, þ. e. a. s. klukkan 1000 eftir íslenskum tíma, verið staddur SV $\frac{1}{2}$ V af Látrabjargi á stað, sem merktur er á framlögðu sjókortu togarans. Þar dró hann upp vörpu sína og hélt á fullri ferð í kompássuður þar til klukkan 1300 eftir íslenskum tíma, að hann var staddur 2.0 sjómílar samkvæmt ratsjarmælingu norðaustur af Öndverðarnesi á stað, sem merktur er I í korti hans. Þar breytti hann um stefnu og hélt áfram á hægri ferð stefnuna V—VSV, þar til hann kom á stað utan fiskveiðitakmarkanna, sem merktur er II á korti hans. Þar kveðst hann hafa verið um klukkan 1340 eftir íslenskum tíma og hafa á þeim tíma kastað þar stjórnbörðsvörpu, en þenna stað telur hann vera 4.5 sjómílar frá Svörtuloftavita. Frá þessum stað togaði hann SSV og hélt þeirri stefnu, þar til varðskipið kom að togaranum og stöðvaði hann um klukkan 1410 eftir íslenskum tíma, og er stöðvunarstaðurinn merktur III á korti ákærða.

Af þessari skýrslu ákærða er ljóst, að hann viðurkennir stað togarans alllangt innan fiskveiðitakmarkanna um klukkan 1300 og hefur hann lýst yfir því, að hann vefengi ekki staðarákvarðanir flugvélarinnar. Eru þær því sannaðar með eiðfestum skýrslum eftirlitsmannanna og flugstjórans og viðurkenningu ákærða. Aftur á móti neitar ákærði að hafa verið á togveiðum á leiðinni frá stað I að stað II á korti sínu, þ. e. a. s. frá því að hann var 2.6 sjómílar innan fiskveiðitakmarkanna og þar til hann var kominn út fyrir þau, og hefur stýrimaður togarans skýrt svo frá um þetta atriði og staðfest með eiði, að vörpunni hafi ekki verið kastað fyrr en hér um bil kl. 1345 eftir íslenskum tíma og hafi togið ekki staðið yfir nema 20 mínútur, eða þar til varðskipið kom. Ekki veit stýrimaður um staðarákvörðun, þar sem vörpunni var kastað, en kveðst hafa ráðið það af sjólaginu, að staðurinn væri utan fiskveiðitakmarkanna. Loftskýtamaður togarans sá ekki, þegar vörpunni var kastað, og var í loftskýtaklefanum allan þann tíma, sem hér skiptir máli, en af

hávaða í vindunni réð hann, að vörpunni hefði verið kastað klukkan um 1340—1345 eftir íslenzkum tíma.

Eins og áður segir, sáu eftirlitsmennirnir í flugvélinni og flugstjórinn greinilega, meðan verið var að fljúga yfir togarann, þegar staðarákvarðanirnar voru gerðar, að hann var með vörpuna í sjó, og sama sá aðstoðarflugmaðurinn og hefur hann eiðfest þetta. Sannað er og með eiðfestum skýrslum flugvélarmananna, að myndirnar, sem fram hafa verið lagðar, voru teknar af togaranum á þessum sama tíma, eða frá klukkan 1250 til um 1300, en ein myndin sýnir mjög ljóslega togvirana úti.

Af þessum ástæðum telur dómurinn fullsannað gegn staðhæfingu ákærða, að togarinn hafi verið á botnvörpuveiðum á þeim stöðum innan fiskveiðitakmarkanna, sem hann mældist á, svo sem áður er rakið, og varðar þessi verknaður við þau lagaákvæði, sem talin eru í ákæru.

Samkvæmt þeim refsíákvæðum, sem þar eru talin og áður eru rakin, og með tilliti til stærðar togarans, 407.30 brúttó smálestir, og núverandi gullgildis íslenzkrar krónu, þykir refsing ákærða hæfilega ákveðin 74.000.00 króna sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi varðhald í 7 mánuði í stað sektarinnar, verði hún eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Auk þess skulu allur aflí og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir, togarans Lincoln City, G.Y. 464, vera upptæk til handa Landhelgissjóði Íslands.

Ákærða ber að dæma til greiðslu alls sakarkostnaðar, þar með talin málsvarnarlaun verjanda síns, hrl. Lárusar Fjeldsteds, kr. 800.00.

Dóm þenna kváðu upp Valdimar Stefánsson sakadómari og meðdómsmennirnir Jónas Jónsson og Pétur Björnsson, skipstjórar.

Dómsorð:

Ákærði, Edward William Norton, greiði 74.000.00 króna sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi 7 mánaða varðhald í stað sektarinnar, verði hún ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Allur aflí og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir, togarans Lincoln City, G.Y. 464, skulu vera upptæk til handa Landhelgissjóði Íslands.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun verjanda síns, hrl. Lárusar Fjeldsteds, kr. 800.00.

Dómi þessum skal fullnægja með aðför að lögum.