Föstudaginn 8. marz 1957.

Nr. 67/1954. **Ákæruvaldið** (Jón N. Sigurðsson hrl.)
gegn
Frans Hallemeesch (Lárus Fjeldsted hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Botnvörpuveiðar í landhelgi.

Dómur Hæstaréttar.

Eftir uppsögu héraðsdóms hafa verið háð framhaldspróf í málinu.

Friðrik V. Ólafsson, skólastjóri Stýrimannaskólans, og Jos. Legrand siglingafræðingur hafa gefið álitsgerðir í málinu. Þeir Jónas Sigurðsson, siglingafræðikennari við Stýrimannaskólann, og Zophonías Pálsson, skipulagsstjóri ríkisins, hafa eftir dómkvaðningu framkvæmt ýmsar athuganir um málið og ritað um það álitsgerð.

Friðrik V. Ólafsson skólastjóri hefur markað á sjóuppdrátt staðarákvarðanir flugvélar Landhelgisgæzlunnar, TF-ISB, yfir togara ákærða hinn 12. apríl 1954, og reyndust staðir togarans vera: Kl. 17.54 um 1.2 sm innan fiskveiðimarkanna, kl. 17.58 um 0.9 sm innan sömu marka og kl. 18.20 um fiskveiðimörkin. Mörkun þessara staða í sjóuppdráttinn var gerð á venjulegan hátt með staðarvísi. Vegna gagnrýni Jos. Legrands siglingafræðings á staðsetningu mælinganna hefur skólastjórinn fundið legu staða togarans á nefndum tímum með útreikningi. Var niðurstaðan mjög hin sama og áður, staðirnir þó örlítið nær landi. Loks hafa hinir dómkvöddu sérfræðingar markað á sérstakan uppdrátt í stórum mælikvarða staði togarans þannig: Kl. 17.54 1.41 sm innan fiskveiðimarkanna, kl. 17.58 1.16 sm innan sömu marka og kl. 18.20 0.19 sm innan nefndra marka. Þessar staðarákvarðanir þeirra eru mjög nærri hinum reiknuðu stöðum Friðriks V. Ólafssonar skólastjóra.

Verjandi ákærða hefur með tilvísun til umsagnar Jos. Legrands siglingafræðings véfengt staðarákvarðanir gæzlu-

flugvélarinnar. Telur hann, að hraði flugvélarinnar, nálægð og afstaða mælistaðanna hafi gert gæzlumönnunum ókleift að mæla með þeirri nákvæmni, sem krefjast verður í sakamáli.

Hinir dómkvöddu sérfræðingar hafa prófað nákvæmni mælinga sem þessara með sextant úr flugvél með því að fljúga yfir skip, sem hélt kyrru fyrir, ákveða stað þess með sextantmælingum og bera niðurstöðuna saman við sextantmælingar, sem gerðar voru á skipinu. Þá ákváðu þeir einnig með sextantmælingum stað vita á landi með því að fljúga yfir hann. Niðurstaða þeirra varð sú, að staðsetja megi skip með hornamælingum úr flugvél með 0,1—0,2 sm nákvæmni. Breytingar horna í aðflugi við þessar mælingar voru frá 3 og upp í 12 bogamínútur á tímasekúndu.

Þá hefur verjandi með tilvísun til umsagnar Jos. Legrands siglingafræðings staðhæft, að mælingastaðurinn Lómagnúpur, sem eigi er þríhyrningamælistaður, hafi getað valdið slíkri skekkju í mælingum gæzluflugvélarinnar, að þær verði eigi lagðar til grundvallar dómi í máli þessu. Hinir dómkvöddu sérfræðingar hafa komizt að raun um, að mælingastaðurinn Lómagnúpur geti valdið skekkju í staðsetningu flugvélarinnar, er nemur allt að 0,1 sm.

Niðurstaða hinna dómkvöddu sérfræðinga um nákvæmni staðarákvörðunarinnar kl. 17.54 er sú, að skekkja í þeirri staðarákvörðun ætti eigi að fara **fram úr um 0,3 sm.**

Í lok álitsgerðar sinnar segja þeir:

„Að öllu þessu athuguðu virðist okkur sem staðarákvarðanir landhelgisgæzlumanna standi óhaggaðar innan vissra nákvæmnistakmarka, sem við höfum bent á.

Byggjum við þetta álit okkar m. a. á því, að mælingarnar voru endurteknar þrisvar sinnum með aðferð, sem viðurkennd er sem örugg til staðarákvarðana á sjó, og að gott samræmi virðist vera á milli þeirra. Auk þess var mælingin gerð af tveimur mönnum, sem skiptust á að mæla hornin og lásu báðir af sextöntunum í hvert skipti. Mælitækin voru nákvæm, skyggni ágætt og mælistaðir auðþekkjanlegir. Innbyrðis afstaða mælipunkta sæmileg og engin þau ytri skilyrði fyrir hendi, sem ætla má, að hefðu getað hindrað

fyllilega nógu nákvæmar staðsetningar togarans á umræddum tímum til þess að ganga örugglega úr skugga um, hvort hann hefði verið fyrir innan eða utan við fiskveiðitakmörkin."

Samkvæmt því, sem að framan er greint, þykir fullsannað, að ákærði hafi verið að veiðum í landhelgi, frá því gæzluflugvélin sá togara hans kl. 17.51 og fram undir kl. 18.20.

Gæzluflugvélin flaug yfir togara ákærða og kringum hann í landhelgi frá því kl. 17.52. Eigi getur hjá því farið, að ákærða, sem á þessum tíma var að veiðum í landhelgi, hafi verið ljóst, að flugvélin var gæzluflugvél og var þarna að hefja aðgerðir gegn honum, enda hraðaði hann sér á haf út sem mest hann mátti. Að svo vöxnu máli verður að telja, að íslenzk lögsaga taki til ákærða, þótt honum kunni eigi að hafa verið gefin formleg merki um að nema staðar, fyrr en hann var um það bil kominn út úr landhelginni, en honum var veitt stöðug eftirför, fyrst af gæzluflugvélinni og síðar af varðskipinu Þór, unz hann var stöðvaður um kl. 23.00.

Samkvæmt þessu hefur ákærði gerzt brotlegur við 1. sbr. 3. gr. laga nr. 5/1920, sbr. 1. gr. laga nr. 5/1951, og 1. gr. laga nr. 82/1952, sbr. enn fremur 1. gr. laga nr. 4/1924.

Með skírskotun til þessa og þar sem gullgengi íslenzkrar krónu er óbreytt, frá því héraðsdómur var upp kveðinn, þannig að 100 gullkrónur jafngilda 738.95 seðlakrónum, ber að staðfesta héraðsdóminn að öðru leyti en því, að greiðslufrestur sektar ákveðst 4 vikur frá birtingu dóms þessa.

Ákærða ber að greiða allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin málflutningslaun sækjanda og verjanda fyrir Hæstarétti, kr. 10.000.00 til hvors.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður að öðru en því, að frestur til greiðslu sektar ákveðst 4 vikur frá birtingu dóms þessa.

Ákærði, Frans Hallemeesch, greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin málflutningslaun sækjanda og verjanda fyrir Hæstarétti, Jóns N. Sigurðs-

sonar og Lárusar Fjeldsteds hæstaréttarlögmanna, kr. 10.000.00 til hvors.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur sakadóms Reykjavíkur 15. apríl 1954.

Ár 1954, fimmtudaginn 15. apríl, var í sakadómi Reykjavíkur, sem haldinn var í skrifstofu dómsins, kveðinn upp dómur í málinu nr. 1486/1954: Ákæruvaldið gegn Frans Hallemeesch, sem tekið var til dóms sama dag.

Ákærði er Frans Hallemeesch, skipstjóri á belgiska togaranum Belgian Skipper, O. 316, frá Ostende, til heimilis í Elisabethlaan 242 í Ostende, fyrir að hafa gerzt sekur um fiskveiðibrot samkvæmt 1. gr. laga nr. 5 1920 um bann gegn botnvörpuveiðum, sbr. 1. gr. laga nr. 82/1952 um breytingu á þeim lögum, með því að hafa verið að botnvörpuveiðum á nefndum togara mánudaginn 12. þ. m. síðdegis úti af Ingólfshöfða innan markalínu þeirrar, sem ákveðin er í 1. gr. reglugerðar nr. 21/1952, sbr. lög nr. 44/1948 og lög nr. 82/1952.

Ákærist hann til að sæta refsingu samkvæmt 3. gr. laga nr. 5/1920, sbr. 1. gr. laga nr. 5/1951, og 1. gr. laga nr. 81/1952 og upptöku afla og veiðarfæra nefnds togara og til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Ákærði er kominn yfir lögaldur sakamanna, fæddur 29. janúar 1912 í Ostende, og hefur hvorki sætt ákæru né refsingu, svo kunnugt sé.

Mánudaginn 12. þ. m. var flugvélin TF-ISB í gæzluflugi við suðurströnd Íslands, og voru í henni frá Landhelgisgæzlunni Guðmundur Kjærnested skipstjóri, Þorfinnsgötu 8, og Hörður Þórhallsson stýrimaður, Fjölnisvegi 18. Flugstjóri var Björn Guðmundsson, Hofteigi 52, og aðstoðarflugmaður Kristján Nikulás Mikaelsson, Eskihlíð 12.

Samkvæmt skýrslu landhelgisgæzlumannanna var flugvélin yfir Ingólfshöfða kl. 17.51, og sást þá togari allnærri landi, og hélt hann í austlæga stefnu. Samkvæmt skýrslu Guðmundar Kjærnesteds var flogið í misvísandi stefnu 145° frá Ingólfshöfðavita að togaranum á 120 sjómílna hraða, miðað við klukkustund, í 400 feta hæð. Flugtíminn var 1 mínúta og 20 sekúndur, mældur með skeiðklukku, og gaf þetta brýnt tilefni til að athuga nánar stað skipsins. Báðir landhelgisgæzlumennirnir skýra nú svo frá, að þegar komið var að togaranum, hafi hann verið að toga með stjórnborðsvörpu í sjó. Þar sem gott skyggni var, voru gerðar þrjár

hornamælingar til að ákvarða staði togarans. Kl. 17.54 var eftirfarandi staðarákvörðun gerð yfir togaranum:

Lómagnúpur, V.K. (vesturkantur) $> 45°31'$
Salthöfði △
Rákartindur △ $> 28°33'$,

sem gefur stað togarans 1,2 sjómílur innan fiskveiðitakmarkanna. Um þetta leyti sneri togarinn á stjórnborða og hélt út frá landinu.

Kl. 17.58 var eftirfarandi staðarákvörðun gerð yfir togaranum:

Lómagnúpur, V.K. $> 43°22'$
Salthöfði △
Rákartindur △ $> 29°42'$,

sem gefur stað togarans 0,9 sjómílur innan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 18.05 var haft talsamband við varðskipið Þór, sem var á gæzluferð í nánd við Hrolllaugseyjar, og því tilkynnt, að togarinn hefði verið að veiðum innan fiskveiðitakmarkanna úti af Ingólfshöfða og að flugvélin mundi verða yfir togaranum, þar til varðskipið kæmi á vettvang. Enn fremur voru varðskipinu gefnar upp áðurnefndar hornamælingar.

Kl. 18.20 var eftirfarandi staðarákvörðun gerð yfir togaranum, þar sem hann var að draga inn vörpuna:

Lómagnúpur, V.K. $> 37°44'$
Salthöfði △
Rákartindur △ $> 31°40'$,

sem gefur stað togarans utan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. um 18.40 setti togarinn á fulla ferð og hélt til hafs í stefnuna um 145° misvísandi. Eftir kl. 18.05 hafði flugvélin öðru hverju talsamband við varðskipið og tilkynnti því um ferðir togarans þar til um kl. 23.00, að varðskipið var komið að hlið hans, en þá var varðskipinu tilkynnt, að flugvélin færi til Hornafjarðar. Veður var Sv, 4 til 5 vindstig, léttskýjað og ágætt skyggni. Hornamælingarnar gerðu báðir landhelgisgæzlumennirnir samtímis, hvor með sínum sextant, og lásu þeir báðir af báðum sextöntunum. Mælingarnar voru gerðar út um framrúður í stýrisklefa flugvélarinnar, en samkvæmt skýrslu dómkvaddra skoðunarmanna virðast áhrif rúðanna vera lítil sem engin á horn, sem mæld eru í gegnum þær. Við allar mælingarnar gaf flugstjórinn

landhelgisgæzlumönnunum merki, þegar flugvélin var beint uppi yfir skipinu.

Milli kl. 17.52 og 18.00 tók Guðmundur Kjærnested nokkrar ljósmyndir af togaranum, og sézt greinilega á þremur framlögðum myndum, að hann er á veiðum. Þegar landhelgisgæzlumennirnir í flugvélinni áttu fyrst tal við skipherra varðskipsins um togarann, fór skipherra fram á, að togaranum yrði gefið stöðvunarmerki úr flugvélinni með ljósmerkjum. Báðir hafa landhelgisgæzlumennirnir borið, að það hafi verið gert tvisvar, flugvélin hafi flogið lágt beint framan að togaranum og morsað með lendingarljósum sínum stafinn K, sem er alþjóðlegt stöðvunarmerki, en ekkert svar barst frá togaranum. Vitnið Hörður Þórhallsson segir þetta hafa verið gert skömmu eftir síðustu staðarákvörðunina, þegar togarinn hafi dregið inn vörpuna og var kominn á ferð út frá landi. Vitnið Guðmundur Kjærnested man ekki með vissu, hvort stöðvunarmerkið var gefið strax að loknu samtalinu við varðskipsforingjann um það eða ekki fyrr en togarinn hafði dregið inn vörpuna.

Samkvæmt skýrslu Eiríks Kristóferssonar, skipherra á varðskipinu Þór, hélt varðskipið af stað í áttina til togarans strax að loknu fyrsta samtali milli varðskipsins og flugvélarinnar. Sást þá hvorki togarinn né flugvélin, en þegar komið var rétt framhjá Tvískerjum, sást flugvélin, og úr því sást hún samfleytt frá varðskipinu, þar til hún hætti eftirförinni. Þá hafði togarinn sézt frá varðskipinu í um hálfa þriðju klukkustund, en kominn var hann út fyrir fiskveiðitakmörkin, þegar hann sást fyrst frá varðskipinu.

Varðskipið veitti nú togaranum eftirför á haf út í suðaustlæga stefnu. Kl. 21.40 var dregið upp stöðvunarmerki á varðskipinu og skotið þremur púðurskotum, en eigi skeytti togarinn þessu. Kl. 22.38 var fjarlægð milli skipanna hálf sjómíla. Þá var skotið átta púðurskotum með mjög stuttu millibili, en togarinn skeytti því ekki. Kl. 22.49 sigldi varðskipið samsíða togaranum, eins nálægt honum og vogandi var, og kallaði III. stýrimaður varðskipsins þá þrisvar í hátalara á ensku yfir til togarans. Í tvö fyrri skiptin kallaði hann fyrirmæli um, að togarinn næmi staðar, því ella mundi verða skotið á hann kúluskoti, en í síðasta skiptið kallaði hann tilmæli til áhafnarinnar um að yfirgefa stjórnpall og standa ekki nálægt reykháf. Svör heyrðust engin við þessu frá togaranum. Kl. 22.50 og 22.57 skaut varðskipið kúluskotum milli stýrishúss og framsiglu togarans. Kl. 23.08 og 23.11 var skotið kúluskotum, sem miðað var á reykháf togarans, en

þau hæfðu ekki. Kl. 23.15 var síðasta kúluskotinu skotið, og kom það í togarann. Nam hann þá staðar kl. 23.16 og varðskipið hjá honum. Ákærði var sóttur á bát varðskipsins og fluttur yfir í það og tilkynnt, að hann hefði verið stöðvaður vegna meints fiskveiðibrots, og einnig, að vegna mótþróa hans yrði honum haldið í varðskipinu. Ákærði mótmælti því að hafa verið að veiðum innan fiskveiðitakmarkanna, en mótmælti því ekki að verða kyrr í varðskipinu til hafnar. Um kl. 23.00 fór togarinn ýmsa króka, sitt á hvað, en allt til þess tíma var flugvélin á sveimi yfir honum. Stöðvunarstaður togarans var 63°5'5 norðurbreiddar og 14°46'8 vesturlengdar. Veður V 4—5, sjór V 4, skyggni allgott. Kl. 00.06 hinn 13. þ. m. héldu skipin af stað til Reykjavíkur og komu hingað um næsta miðnætti.

Ákærði skýrir svo frá, að þegar flugvélin kom fyrst yfir togarann, hafi hann verið á botnvörpuveiðum úti af Ingólfshöfða. Ákærði gerði engar staðarákvarðanir, þegar flugvélin kom og eftir það, en þegar hún kom, var hann að snúa skipinu í togi og telur stefnu þess þá hafa verið til NA. Um það bil 3—5 mínútum áður en flugvélin kom, var stefna togarans beint á Ingólfshöfðavitann, og var vitinn þá eftir kompásmiðun ákærða í NVaN, og samkvæmt bergmálsdýptarmæli togarans var dýpið 46 faðmar. Aðrar athuganir um stað togarans gerði ákærði ekki, og sextant hafði hann engan. Af 15 ára reynslu sinni á veiðum á þessum slóðum taldi ákærði sig vita, að dýpið í áðurnefndu miði gæfi stað togarans 5¼—5⅜₁₀ sjómílur frá landi. Þegar ákærði gerði þessa athugun á stað skipsins, var hann einn á stjórnpalli, og samkvæmt upplýsingum hans getur enginn skipverja hans borið um þessa athugun.

Stýrimaður togarans hefur engar upplýsingar getað gefið um stað togarans, miðað við fiskveiðitakmörkin. Þegar flugvélin kom fyrst að togaranum, segir ákærði skyggni hafa verið gott, dálitla öldu af vestri og straum frá V-NV. Þegar ákærða voru kunngerðar mælingar landhelgisgæzlumanna í flugvélinni, kvaðst hann ekkert geta um þær sagt, en taldi sig samkvæmt áðurnefndri athugun sinni hafa verið að veiðum utan fiskveiðitakmarkanna. Á þessum tíma hafði ákærði verið að veiðum í fimm daga og hafði lítinn afla, 500—600 kítt. Hann kveðst þó hafa verið að leggja af stað til Aberdeen til að selja aflann, og vegna markaðarins þar kveðst hann hafa ætlað að fara þangað með svo lítinn afla. Hann kveðst ekki hafa gert sér grein fyrir því á neinu stigi atburðanna, að flugvélin væri viðkomandi íslenzku landhelgisgæzlunni, og eigi sá hann hana gefa sér nein stöðvunar-

merki, svo sem með ljósmerkjum. Það kveðst stýrimaður togarans eigi heldur hafa séð. Ákærði sá varðskipið sigla lengi á eftir sér, og kveðst ekki hafa gert sér grein fyrir, að um varðskip var að ræða, fyrr en það var komið á hlið við togarann og byrjaði að skjóta, en ástæðuna til þess, að hann nam ekki staðar þá, segir hann hafa verið þá, að hann hafi ekki álitið sig hafa verið að veiðum innan fiskveiðitakmarkanna. Hann kveðst aðeins hafa heyrt tvö skot á undan skotinu, sem hæfði skipið, og engin köll kveðst hann hafa heyrt frá varðskipinu. Stýrimaður togarans kveðst hafa heyrt síðustu „5 eða 6" skotin, en engin köll hafa heyrt frá varðskipinu, áður en skotið var. Ákærði skýrir svo frá, að síðasta skotið hafi farið gegnum káetu sína, sem er í sömu hæð og stýrishúsið og úr timbri. Dálitlar skemmdir segir hann hafa orðið þar inni, m. a. á útvarpsviðtæki. Þegar þessu skoti hafði verið skotið, stöðvaði ákærði togarann, og urðu síðan atburðir svo sem áður er rakið eftir skýrslu skipherra varðskipsins. Ákærði hefur upplýst, að ganghraði togarans sé 12½—13 sjómílur á klukkustund, en meðalhraði milli landa 12½ sjómíla. Meðan varðskipið veitti togaranum eftirför, kveður ákærði ganghraða hans hafa verið 14 sjómílur á klukkustund eða rúmlega það, og segir hann hraðann hafa verið svo mikinn, vegna þess að ákærði var að flýta sér á fiskmarkaðinn í Aberdeen.

Þrátt fyrir frásögn ákærða um ástæðurnar til siglingarinnar frá landi og að hann hafi ekki gert sér grein fyrir, hvernig stóð á eftirför flugvélarinnar og varðskipsins, þykir augljóst, að hann hafi vitað, hvað var að gerast og að hann hafi freistað að komast undan, meðan nokkur tök virtust á því vera.

Allir þrír stýrimenn varðskipsins hafa staðfest skýrslu skipherrans, og hefur III. stýrimaður sérstaklega skýrt frá aðvörunarköllunum til togarans.

Öll þau vitni, sem nefnd hafa verið, hafa staðfest skýrslur sínar með eiði, að stýrimanni togarans undanskildum.

Dómurinn lítur svo á, að sannað sé með eiðfestum skýrslum landhelgisgæzlumannanna, Guðmundar Kjærnesteds og Harðar Þórhallssonar, studdum eiðfestri skýrslu flugstjórans um flugið og að hann hafi tilkynnt, þegar flugvélin var beint uppi yfir togaranum, að togarinn hafi verið á botnvörpuveiðum á þeim stöðum, sem landhelgisgæzlumennirnir mældu. b. e. a. s. 1,2 og 0,9 sjómílur innan fiskveiðitakmarkanna, og varðar þessi verknaður við þau lagaákvæði, sem í ákæru eru talin.

Samkvæmt þeim refsiákvæðum, sem í ákæru eru talin og áður eru rakin, og með tilliti til stærðar togarans, 334 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 afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir togarans Belgian Skipper, O. 316, vera upptæk til handa Landhelgissjóði Íslands.

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

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

Dómsorð:

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

Allur afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir togarans Belgian Skipper, O. 316, 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.