Mánudaginn 7. október 1957.

Nr. 82/1955. **Ákæruvaldið** (Gústaf A. Sveinsson hrl.)
gegn
Henry Saunderson (Ágúst Fjeldsted hrl.).

Dómendur:
hæstaréttardómararnir Jónatan Hallvarðsson, Árni Tryggvason, Gizur Bergsteinsson og Þórður Eyjólfsson og prófessor Ólafur Jóhannesson.

Botnvörpuveiðar í landhelgi.

Dómur Hæstaréttar.

Eftir uppsögu héraðsdóms hafa verið háð framhaldspróf í málinu.

Álitsgerð hefur gefið í málinu Friðrik V. Ólafsson, skólastjóri Stýrimannaskólans í Reykjavík. Rex Fawkener Pelling skipstjóri og ratsjárfræðingur hefur og látið í té álit. Jónas Sigurðsson siglingafræðikennari og Friðrik A. Jónsson útvarpsvirkjameistari hafa verið dómkvaddir til uppsögu álits um ýmis atriði. Síðar voru kvaddir af dómi til álitsgerðar þeir Sigurður Þorkelsson yfirverkfræðingur, Sigurður Halldórsson rafmagnsverkfræðingur, Ingólfur Þórðarson siglingafræðikennari og Þorsteinn Kr. Þórðarson siglingafræðikennari.

Friðrik V. Ólafsson skólastjóri hefur markað á sjóuppdrátt staðarákvarðanir varðskipsins Ægis hinn 19. apríl 1955. Samkvæmt því reyndist staður togara ákærða um 2,1 sm fyrir innan fiskveiðimörkin kl. 22.54, um 2,4 sm innan nefndra marka kl. 23.00, um 2,00 sm innan sömu marka kl. 23.08 og um 0,4 sm innan markanna kl. 23.19.

Verjandi ákærða hefur haldið því fram, að ratsjármælingar varðskipsins séu eigi nægilega öruggar til þess, að sakfelling ákærða verði reist á þeim. Voru því hinn 14. janúar 1956 dómkvaddir þeir Jónas Sigurðsson siglingafræðikennari og Friðrik A. Jónsson útvarpsvirkjameistari til þess að rannsaka nákvæmni ratsjáa af tilteknum gerðum og þá einkum ratsjár varðskipsins Ægis, sem er af Cossor-gerð og notuð var við staðarákvarðanir þær, sem í málinu greinir. Hinir

dómkvöddu tveir menn skýra svo frá, að Cossor-ratsjá Ægis hafi fjórar vegalengdir, og muni vegalengdin 0-12 sm hafa verið notuð, er togari ákærða var tekinn. Nákvæmni ratsjárinnar sé sú, að ætla verði fyrir fjarlægðarskekkju ± 2% af notuðum vegalengdarmælikvarða. Hafi ratsjáin verið sett ný í varðskipið Ægi hinn 17. ágúst 1953 og því verið um tuttugu mánaða gömul, þá er togari ákærða var tekinn. Þá hafi og verið framkvæmt sérstakt eftirlit á ratsjánni hinn 22. desember 1954 og hafi hún reynzt í ágætu lagi. Auk þess hafi yfirmenn varðskipsins stöðugt eftirlit með henni.

Jónas Sigurðsson siglingafræðikennari hefur markað á sjóuppdrátt staði togara ákærða kl. 22.54, kl. 23.00, kl. 23.08 og kl. 23.19 hinn 19. apríl 1955, bæði þannig, að eigi er ætlað fyrir fjarlægðarskekkju á ratsjánni, og einnig þannig, að gert er ráð fyrir ± 2% fjarlægðarskekkju á henni. Í öllum tilvikunum, að einu fráskildu, reyndust staðir togarans að vera innnan fiskveiðimarkanna, en í einu tilvikinu kom staður togarans á markalínuna. Eigi var þá gert ráð fyrir hugsanlegum skekkjum á ratsjármiðunum til togarans. En í þessu sambandi er á það að líta, að staðarlínur samkvæmt fjarlægðarmælingunum kl. 23.00 og 23.08 liggja allar innan fiskveiðimarkanna, og geta hugsanlegar miðunarskekkjur engu breytt um það. Þá markaði Jónas Sigurðsson á sjóuppdrátt staðarákvarðanir varðskipsins þannig, að gert er ráð fyrir ± 5% fjarlægðarskekkju á ratsjá varðskipsins Ægis á vegalengdinni 0—12 sm. Reyndust þá staðarlínur mælinganna kl. 23.08 báðar vera fyrir innan fiskveiðimörkin, og staðarlínur mælinganna kl. 23.00 einnig báðar að mestu leyti fyrir innan sömu mörk.

Samkvæmt ósk sækjanda máls þessa voru í sakadómi Reykjavíkur hinn 18. apríl 1956 og 22. marz 1957 dómkvaddir þeir Sigurður Þorkelsson, yfirverkfræðingur í radiodeild Landssíma Íslands, Sigurður Halldórsson rafmagnsverkfræðingur, Ingólfur Þórðarson, siglingafræðikennari við Stýrimannaskólann í Reykjavík, og Þorsteinn Kr. Þórðarson, siglingafræðikennari við sama skóla, til þess:

a) Að sannreyna á sem ýtarlegastan og tryggilegastan hátt nákvæmni ratsjármælinga almennt og einkum til ná-

kvæmra fjarlægðarmælinga og staðarákvarðana, þ. á m. með samanburði við sextant.

b) Að sannreyna á sem ýtarlegastan og tryggilegastan hátt nákvæmni og öryggi Cossor-ratsjár-tækis þess, sem notað var í varðskipinu Ægi 19. apríl 1955, þ. á m. við sem líkastar aðstæður því, sem greint er í þessu máli um eftirför téðs varðskips og töku á togaranum Cape Cleveland að kvöldi þess dags.

c) Að sannreyna aðstöðu til hornmælinga í sambandi við fjarlægðarmælingar og staðarákvarðanir með ratsjá almennt og sérstaklega með því tæki, sem um ræðir **sub b** hér á undan, og við þar greindar aðstæður.

d) Að gera ýtarlega og rökstudda álitsgerð um téð málefni allt.

Hinir dómkvöddu menn fóru í varðskipinu Ægi 22.—25. marz 1957 á þær slóðir, þar sem togari ákærða var tekinn, og gerðu mælingar sem næst þeim stöðum, sem varðskipið Ægir var á hverju sinni, þá er það gerði mælingar sínar 19. apríl 1955. Gerðar voru á hverjum stað fyrir sig staðarákvarðanir með Cossor-ratsjá Ægis og notaðir sömu mælistaðir og Ægir notaði 19. apríl 1955, þ. e. Ingólfshöfði og Selhöfði. Samtímis var hver staður fyrir sig ákvarðaður með sextantmælingum, og síðan var gerður samanburður á fjarlægðum til mælistaðanna, annars vegar fundnum með ratsjármælingum og hins vegar með sextantmælingum. Kom þá í ljós, að mesti fjarlægðarmismunur til mælistaðanna við notkun þessara tveggja aðferða var 0,2 sm, þ. e. um 1,7% af þeim fjarlægðarkvarða, sem notaður var á ratsjánni, og reyndist fjarlægðin yfirleitt meiri samkvæmt ratsjármælingunum. Í tveimur tilvikum var einnig notuð Kelvin-Hughes ratsjá Ægis, en enginn mismunur varð fundinn á útkomum hennar og Cossor-ratsjárinnar.

Á leiðinni til Reykjavíkur og síðan í Faxaflóa gerðu hinir dómkvöddu menn margar mælingar með ratsjám varðskipsins Ægis í því skyni að kanna mismun á miðunum, teknum annars vegar með ratsjám Ægis í sambandi við Gyro-áttavita skipsins, og hins vegar teknum beint á Gyro áttavitann, svo og til þess að bera saman fjarlægðir, fundnar

með ratsjám, og fjarlægðir samkvæmt sextantmælingum. Mesti mismunur á miðunum, sem fram kom við þessar athuganir, var 1½° með Cossor-ratsjánni og 2½° með Kelvin-Hughes ratsjánni. Mesti fjarlægðarmismunur, borinn saman við sextantmælingar, sem fannst, þá er Cossor-ratsjáin var notuð, var í Faxaflóa 2,5%, enda var þá mælt til nesodda, sem eigi gáfu jafn greinilegt endurvarp og hærri og þverhnýptari staðir eða hlutir.

Þá er hinir dómkvöddu menn höfðu fengið þessar niðurstöðu, mörkuðu þeir í þrjá sjóuppdrætti staði togara ákærða samkvæmt mælingum Ægis hinn 19. apríl 1955, kl. 22.54, kl. 23.00 og kl. 23.08. Þar eru á ýmsa vegu teknar til greina mestu skekkjur, sem fundust á báðar ratsjár Ægis, og ætíð teknar þær niðurstöður, sem eru ákærða langmest í hag. Þá koma fram þrír ferhyrningar í hverjum sjóuppdrætti, þar sem togari ákærða gæti hafa verið staddur, og liggja þeir allir innan fiskiveiðimarkanna, nema hvað örlítið horn af einum þeirra þriggja, sem miðaður er við staðarákvörðunina kl. 22.54, virðist ná aðeins út fyrir markalínuna. Í þessu tilviki er þó reiknað með meiri miðunarmismun en fannst á Cossor-ratsjánni.

Samkvæmt því, sem að framan er rakið, verður að telja, að staðarákvarðanir löggæzlumanna veiti örugga sönnun fyrir því, að ákærði hafi verið í landhelgi á nefndum tíma.

Þá er litið er til ástands afla og veiðarfæra, er varðskipsmenn komu um borð í togara ákærða, og svo til þeirra skýrslu ákærða sjálfs, að fyrst kl. 23.00 var hafizt handa um að draga inn vörpuna, en það tekur nokkurn tíma, verður að telja sannað, að ákærði hefur verið að veiðum í landhelgi. Með þessum verknaði 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 gekk, 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. 17000.00 til hvors.

Dómsorð:

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

Ákærði, Henry Saunderson, greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin málflutningslaun sækjanda og verjanda fyrir Hæstarétti, Gústafs A. Sveinssonar og Ágústs Fjeldsteds hæstaréttarlögmanna, kr. 17.000.00 til hvors.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur sakadóms Reykjavíkur 22. apríl 1955.

Ár 1955, föstudaginn 22. apríl, var í sakadómi Reykjavíkur, sem haldinn var í skrifstofu dómsins, kveðinn upp dómur í málinu nr. 1476/1955: Ákæruvaldið gegn Henry Saunderson, sem tekið var til dóms sama dag.

Ákærði er Henry Saunderson, skipstjóri á brezka togaranum Cape Cleveland, H 61, til heimilis í 17 Campion Avenue í Hull, fyrir að hafa gerzt sekur um fiskveiðibrot samkvæmt 1. gr. laga nr. 5 1920 um bann gegn botnvörpuveiðum í landhelgi, sbr. 1. gr. laga nr. 82/1952 um breytingu á þeim lögum, með því að hafa verið að botnvörpuveiðum á nefndum togara að kvöldi þriðjudagsins 19. apríl 1955 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, upptöku afla og veiðarfæra nefnds togara og til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Ákærði er kominn yfir lögaldur sakamanna, fæddur 19. október 1910 í Hull, og hefur hvorki sætt ákæru né refsingu, svo kunnugt sé.

Samkvæmt skýrslu Þórarins Björnssonar, skipstjóra á varðskipinu Ægi, eru málavextir þeir, sem nú skal greina:

Þriðjudaginn 19. þ. m. var varðskipið statt grunnt úti af Breiða-

merkursandi á vesturleið, þegar togari, sem síðar reyndist vera Cape Cleveland, H 61, sást grunsamlega nærri landi. Varðskipið hélt í áttina til hans, og kl. 22.51 sást frá því, að hann sneri stefni að landi. Kl. 22.54 var þessi staðarákvörðun gerð í varðskipinu:

Salthöfði,	fjarlægð	6,0	sjómílur
Ingólfshöfði,	—	9,0	—
Togarinn rétt-vísandi 200°,	—	6,3	—

Samkvæmt þessu var togarinn 2,1 sjómílu innan fiskveiðitakmarkanna. Um leið og staðarákvörðunin var gerð, sneri togarinn á austlæga stefnu.

Kl. 23.00 var þessi staðarákvörðun gerð:

Ingólfshöfði,	fjarlægð	8,0	sjómílur
Salthöfði,	—	5,2	—
Togarinn rétt-vísandi 196°,	—	4,8	—

Samkvæmt þessu var togarinn, sem í þessum svifum sneri frá landi, 2,2 sjómílur innan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 23.08 var þessi staðarákvörðun gerð:

Ingólfshöfði,	fjarlægð	6,5	sjómílur
Salthöfði,	—	4,5	—
Togarinn rétt-vísandi 181°,	—	3,0	—

Kl. 23,19 var eftirfarandi staðarákvörðun gerð í sambandi við annan togara, sem einnig var grunsamlega nærri landi, og um leið tekin miðun í áðurnefndan togara, sem varðskipið var þá farið að veita eftirför.

Ingólfshöfði,	fjarlægð	5,5	sjómílur
Salthöfði,	—	5,3	—
Togarinn rétt-vísandi 158°,	—	2,2	—

Kl. 23.37, 23.39 og 23.43 var skotið lausu skoti að togaranum, en kl. 23.46, 23.49 og 23.52 var skotið að honum kúluskotum. Kl. 23.53 nam togarinn staðar, og kl. 23.58 nam varðskipið staðar hjá honum, og var þá þessi staðarákvörðun gerð:

Ingólfshöfði réttvísandi 287°, fjarlægð 10,5 sjómílur, dýpi 102 metrar.

Togarinn var með stjórnborðshlera hangandi í gálgum utanborðs, og menn voru við vinnu á þilfari við að hífa netið upp og draga það til. Einnig höfðu þeir lagt nokkrar bugtir út fyrir borðstokkinn.

II. stýrimaður varðskipsins fór ásamt fleiri varðskipsmönnum

yfir í togarann. Var þá talsvert af óaðgerðum spriklandi fiski á þilfarinu stjórnborðsmegin, og einnig voru rúllur gljáfægðar.

Kl. 00.50 um nóttina sá II. stýrimaður, sem þá var á verði í togaranum, að enn var spriklandi fiskur á þilfarinu.

Ákærði neitaði að fara yfir í varðskipið og óskaði eftir brezka eftirlitsskipinu Rattlesnake á vettvang. Skipherra varðskipsins samþykkti það, að vörður var hafður í togaranum. Frá honum var sett út dufl nokkru vestar en hann var stöðvaður, og togaði hann við það dufl, meðan beðið var komu eftirlitsskipsins. Veður var S 6, sjór S 4, skýjað, gott skyggni, loftvog 775.

Daginn eftir, miðvikudaginn 20. f. m., kl. 09.15, kom brezka eftirlitsskipið Rattlesnake á vettvang. Var þá léttbátur settur út frá varðskipinu og ákærði sóttur og einnig tveir yfirmenn úr eftirlitsskipinu. Ákærða voru nú kunngerðir allir málavextir, að yfirmönnum eftirlitsskipsins viðstöddum. Meðal annars var honum skýrt frá því, að varðskipsmenn hefðu fylgzt nákvæmlega með ferðum hans, bæði í ratsjá og með berum augum. Hann neitaði staðarákvörðunum varðskipsins, en kvaðst hafa innbyrt vörpuna kl. 23.00 G.M.T. Enn fremur gat hann þess, að tveir togarar hefðu verið nær landi en hann. Ákveðið var í samráði við yfirmenn eftirlitsskipsins að fara með togarann til Reykjavíkur, og var lagt af stað þangað kl. 10.55. Veður var A 6, sjór A 4, skýjað loft, loftvog 777. Miðanir allar og athuganir voru gerðar af öllum þremur stýrimönnum varðskipsins sameiginlega með ratsjá og gíróáttavita, að skipherra viðstöddum og undir eftirliti hans.

Allir þrír stýrimenn varðskipsins hafa staðfest þessa skýrslu skipherrans, og hafa I. og II. stýrimaður, sem gerðu ratsjármælingarnar, skýrt svo frá, að góð skilyrði hafi verið til þeirra, mælingastaðirnir greinilegir.

Skipherrann og þessir tveir stýrimenn hafa skýrt svo frá, að önnur skip hafi verið í nánd við togarann, þegar varðskipið varð fyrst vart við hann, en þau hafi bæði verið vestan við hann og hafi ekkert skip borið milli togarans og varðskipsins, frá upphafi eftirfararinnar og þar til henni lauk. Öll þessi vitni hafa staðfest skýrslur sínar með eiði.

Ákærði hefur viðurkennt að hafa verið að botnvörpuveiðum þetta kvöld, og stóð síðasta togið yfir frá kl. 21.30 til kl. 23.00. Hins vegar neitar hann, að veiðar þessar hafi farið fram innan fiskveiðitakmarkanna, og kveðst álíta, að varðskipið hafi tekið togarann í misgripum fyrir annað skip. Sjálfur var hann á stjórnpalli þetta kvöld og fylgdist með ratsjá togarans, en hún er ný. Þegar hann kastaði vörpunni, kveðst hann hafa verið 12 sjómílur

suðaustur til austur af Ingólfshöfða, og var dýpið þar 50 faðmar. Fyrst togaði hann í norðausturátt í 10 mínútur, en eftir það í vestur- og suðvesturátt, þar til hann dró inn vörpuna kl. 23.00. Var dýpið þá 47 faðmar og Ingólfshöfðaviti í norðvestri til norðri. Í toginu kveðst hann hafa komið það næst landi, að fjarlægðin var 5,5 sjómílur. Loftskeytamaður togarans hefur skýrt svo frá og staðfest með eiði, að hann hafi við og við litið á ratsjá togarans, meðan síðasta togið stóð yfir, til að fylgjast með, hvort hún væri í lagi. Engar upplýsingar hefur hann þó gefið um fjarlægð skipsins frá landi, nema að hann hafi litið í ratsjána, þegar varpan var innbyrt, og séð, að fjarlægðin var þá 5,3 sjómílur frá ströndinni austanvert við Ingólfshöfðavitann. Hann áætlar, að fjarlægðin frá landi, meðan verið var að toga, hafi verið um einni sjómílu meiri en þetta. Hvorki ákærði né loftskeytamaðurinn heyrðu að eigin sögn nein skot varðskipsins, og hefur ákærði haldið því fram, að sigling sín út frá landi í þetta sinn hafi stafað af því, að á nóttunni sé betri afli fjær landi heldur en þar sem hann var um kvöldið.

Með mælingum varðskipsforingjanna á stöðum togarans kl. 22.54 og 23.00 og skýrslu ákærða um athafnir togarans þá, sem er í samræmi við ástand afla og veiðarfæra togarans, þegar varðskipsmenn komu um borð í hann, er sannað þrátt fyrir mótmæli ákærða um staðarákvarðanirnar, að togarinn hafi verið að botnvörpuveiðum innan fiskveiðitakmarkanna. Hefur ákærði með þessu gerzt brotlegur við 1. gr. laga nr. 5/1920, sbr. 1. gr. laga nr. 82/1952, og ber að ákveða honum refsingu samkvæmt 3. gr. laga nr. 5/1920, sbr. 1. gr. laga nr. 5/1951 og 1. gr. laga nr. 81/1952.

Með tilliti til stærðar togarans, 659.27 brúttó rúmlestir, 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 dómsins.

Allan afla og veiðarfæri togarans, þar með talda dragstrengi, ber að gera upptæk til handa Landhelgissjóði Íslands.

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

Dóm þenna kveða upp Valdimar Stefánsson sakadómari og meðdómendurnir Jónas Jónasson og Pétur Björnsson skipstjórar.

Dómsorð:

Ákærði, Henry Saunderson, greiði kr. 74.000.00 í sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi 7 mánaða varðhald í stað sektarinnar, verði hún eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa. Allur afli og veiðarfæri togarans Cape Cleveland, H 61, þar með taldir dragstrengir, skulu vera upptæk til handa sama sjóði.

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

Dómi þessum skal fullnægja með aðför að lögum.

Mánudaginn 7. október 1957.

Nr. 156/1957. **Eigendur v/b Jörundar Bjarnasonar**
gegn
Ingólfi G. S. Espholin.

Dómendur:
hæstaréttardómararnir Jónatan Hallvarðsson, Árni Tryggvason, Gizur Bergsteinsson og Þórður Eyjólfsson og prófessor Ármann Snævarr.

Frávísun frá héraðsdómi vegna vanreifunar.

Dómur Hæstaréttar.

Sóknaraðiljar, sem fengu vitneskju um uppsögu héraðsdóms hinn 11. f. m., hafa skotið máli þessu til Hæstaréttar með kæru 12. s.m., og bárust dóminum skjöl málsins hinn 24. s. m. Sóknaraðiljar krefjast þess, að héraðsdómurinn verði úr gildi felldur og varnaraðilja verði dæmt að greiða þeim kærumálskostnað eftir mati dómsins.

Frá varnaraðilja hafa eigi borizt kröfur né greinargerð.

Með skírskotun til raka hins kærða dóms ber að staðfesta hann.

Kærumálskostnaður verður eigi dæmdur.

Dómsorð:

Héraðsdómurinn á að vera óraskaður.