Föstudaginn 14. nóvember 1958.

Nr. 121/1958. **Ákæruvaldið** (Ragnar Ólafsson hrl.)
gegn
Þórði Péturssyni (Áki Jakobsson hrl.).

Dómendur:
hæstaréttardómararnir Árni Tryggvason, Gizur Bergsteinsson, Jón Ásbjörnsson og Jónatan Hallvarðsson og prófessor Ármann Snævarr.

Fiskveiðibrot.

Dómur Hæstaréttar.

Eftir uppsögn héraðsdóms hafa komið fyrir dóm Pétur Jónsson, skipstjóri á varðskipinu Óðni, og Kristján Sveinsson, stýrimaður á sama skipi. Staðfestu þeir staðarákvörðun varðskipsins, sem getið er í héraðsdómi. Þá hefur Friðrik Ólafsson, skólastjóri Stýrimannaskólans, markað á sjóuppdrátt staðarákvarðanir gæzlumanna hinn 8. og 9. apríl s.l. Staður gæzluflugvélarinnar hinn 8. apríl kl. 21.36 reyndist um 3,6 sm, staður hennar kl. 21.52 og kl. 21.58 sama dag um 3,8 sm. og staður varðskipsins Óðins árdegis hinn 9. apríl um 3,5 sm. innan fiskveiðimarkanna. Gullgengi krónunnar hefur ekki breytzt eftir uppsögn héraðsdóms, og jafngilda 100 gullkrónur 738,95 pappírskrónum. Samkvæmt þessu og forsendum héraðsdóms ber að staðfesta hann að öðru en því, að refsing ákærða ákveðst 100.000 króna sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi varðhald 8 mánuði í stað sektarinnar, ef hún greiðist ekki innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákærði greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin laun sækjanda og verjanda fyrir Hæstarétti, kr. 7000.00 til hvors.

Dómsorð:

Ákærði, Þórður Pétursson, greiði 100.000 króna sekt í Landhelgissjóð Íslands, og komi varðhald 8 mánuði í stað sektarinnar, ef hún greiðist ekki innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákvæði héraðsdóms um upptöku og málskostnað eiga að vera óröskuð.

Ákærði greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin laun sækjanda og verjanda fyrir Hæstarétti, Ragnars Ólafssonar og Áka Jakobssonar hæstaréttarlögmanna, kr. 7000.00 til hvors.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur sakadóms Hafnarfjarðar 11. apríl 1958.

Ár 1958, föstudaginn 11. apríl, var í sakadómi Hafnarfjarðar, sem háður var í skrifstofu embættisins, kveðinn upp dómur í sakadómsmálinu nr. 163/1958: Ákæruvaldið gegn Þórði Péturssyni, sem dómtekið var í dag.

Mál þetta er af hálfu ákæruvaldsins með ákæruskjali dómsmálaráðherra, útgefnu í dag, höfðað gegn Þórði Péturssyni, skipstjóra á b.v. Júlí, G.K. 21, til heimilis Grænuhlíð 8, Reykjavík, fyrir að hafa gerzt sekur um fiskveiðibrot samkvæmt 1. gr. laga nr. 5 18. maí 1920 um bann gegn botnvörpuveiðum, sbr. 1. gr. laga nr. 82 8. desember 1952 um breytingu á þeim lögum, með því að hafa verið að botnvörpuveiðum á nefndum togara milli kl. 21 og 22 þriðjudagskvöldið 8. apríl 1958, utarlega á Faxaflóa suður af Malarrifsvita innan markalínu þeirrar, sem ákveðin er í 1. gr. reglugerðar nr. 21 19. marz 1952, sbr. lög nr. 44 1948 og lög nr. 82 1952.

Ákærist því nefndur Þórður Pétursson 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, til upptöku afla og veiðarfæra nefnds togara og til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Ákærði er kominn yfir lögaldur sakamanna, fæddur í Hafnarfirði 29. okt. 1916, og hefur sætt eftirtöldum ákærum og refsingum, svo kunnugt sé:

1939	7/6	Sátt, 20 kr. sekt fyrir brot á bifreiðalögum.
1947	6/3	— 150 kr. sekt fyrir tolllagabrot.
1950	8/7	— 75 kr. sekt fyrir brot á 1. mgr. 27. gr. bifreiðalaga.
1953	26/11	Reykjavík. Áminning fyrir ólöglegt bifreiðarstæði.
1956	18/6	Reykjavík. Sátt, 50 kr. sekt fyrir brot á 28. gr. lögreglusamþykktarinnar.

Málavextir eru þessir:

Þriðjudaginn 8. apríl s.l. var gæzluflugvél landhelgisgæzlunnar Rán á eftirlitsflugi við Snæfellsnes. Í flugvélinni voru Guðmundur Kjærnested skipstjóri, Þorfinnsgötu 8, Reykjavík, Guðjón Benedikt Jónsson flugstjóri, Rauðalæk 57, Reykjavík, Þröstur Sigtryggsson siglingafræðingur, Miðtúni 30, Reykjavík, Garðar Ingi Jónsson loftskeytamaður, Snorrabraut 33, Reykjavík, Ásgeir Þorleifsson flugmaður, Bólstaðahlíð 36, Reykjavík, og Ingi Loftur Loftsson vélamaður, Eskihlíð 23, Reykjavík.

Um kl. 21.18, er flugvélin var yfir Malarrifsvita, sást í radar flugvélarinnar skip í 12—13 sjómílna fjarlægð í stefnu 169° r/v. Þar sem umrædd athugun sýndi, að skipið mundi vera innan fiskveiðimarkanna, var þegar haldið í áttina að því. Þegar komið var á staðinn, sást að þarna var um togara að ræða, sem hélt kyrru fyrir. Veður var stillt, hægviðri, skýjað, skúrir, skyggni 10—20 sjómílur og myrkur að skella á. Kl. 21.27 var flogið lágt yfir togarann og lýst á hann með ljóskastara frá flugvélinni, og mátti þá greina einkennisstafi skipsins G.K. 21 á bógi þess og skorsteinsmerkið stórt H, sem er einkenni bæjarútgerðar Hafnarfjarðar. Reyndist þetta því vera togarinn Júlí, G.K. 21, eign fyrrgreinds félags, en ákærði í máli þessu var skipstjóri á togaranum. Menn af áhöfn flugvélarinnar töldu sig sjá vörpu togarans á bakborðshlið hans og menn á þilfari, en hvorki greindu þeir með neinni nákvæmni fisk í vörpunni né á þilfari.

Kl. 21.29 var kastað út ljósdufli, sem kom í sjóinn rétt aftan við togarann eða 1—2 skipslengdir, að upplýst er í málinu. Þegar flugvélin kom að togaranum, lá hann kyrr, en kl. 21.33 setti hann á ferð og hélt um 320° r/v stefnu.

Kl. 21.36 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun úr flugvélinni yfir ljósduflinu: Malarrifsviti — Radíóviti miðast r/v 350°, fjarlægð 13.0 sjómílur, sem gefur stað togarans 3.6 sjómílur innan við fiskveiðitakmörkin á þessum slóðum.

Kl. 21.39 var kastað út ljósbauju ásamt línubelg og akkeri með um 280 metra bólfæri, og féll hún í sjóinn við hliðina á ljósduflinu, sem áður um getur. Samkvæmt framburði Guðmundar Kjærnested skipstjóra var bólfærið úr fjórþættum trolltvinna, belgurinn var mjög sterkur, en í stað akkeris voru vélahlutar úr flugvél, um 20 kg. að þyngd.

Kl. 21.52 var varpað út annarri ljósbauju, sem kom í sjóinn við hliðina á hinni. Var bauja þessi með um 200 metra bólfæri

úr sisal-línu og patent-akkeri, tæp 10 kg. að þyngd. Var síðan gerð eftirfarandi staðarákvörðun yfir duflunum:

Malarrifsviti — Radíóviti miðast 349° r/v fjarlægð 13.0 sjóm., sem gefur stað togarans 3,6 sjómílur innan fiskveiðitakmarkanna á þeim slóðum.

Kl. 21.59 var loks gerð enn ein staðarákvörðun yfir duflunum, sem voru þá hvort við hliðina á öðru, og reyndist hún:

Malarrifsviti — Radíóviti 349° r/v fjarlægð 13.0 sjómílur, sem gefur stað togarans um 3,8 sjóm. innan fiskveiðitakmarkanna á þessum slóðum.

Allar framangreindar mælingar voru gerðar í 600—800 feta hæð, en þegar skipið sjálft var athugað, var flogið niður í allt að 100 feta hæð, en hraði flugvélarinnar var um 105 sjómílur miðað við klst. Mælingar þessar voru framkvæmdar af Guðmundi Kjærnested, Guðjóni Jónssyni, Þresti Sigtryggssyni og Garðari I. Jónssyni.

Mælingarnar voru þannig framkvæmdar, að þegar flugvélin var beint yfir duflunum, gáfu flugstjórinn eða skipstjórinn merki, sem heyrðist í innanvélarsíma flugvélarinnar, sem allir fyrrgreindir menn hlustuðu í, og lásu þeir þá samtímis af mælingatækjum flugvélarinnar.

Í flugvélinni eru tvær radarskífur. Las Guðmundur Kjærnested af annarri þeirra, en þeir Þröstur Sigtryggsson og Garðar Jónsson báðir af hinni. Hafa vitni þessi öll borið, að fjarlægð duflanna frá landi hafi í öll skiptin reynzt 13,0 sjómílur. Mælingarnar voru gerðar ýmist með 40 eða 15 mílna „range" á radar flugvélarinnar.

Aðrar mælingar flugvélarinnar eru byggðar á radíó- og áttavitamiðunum, og á landi er miðað við radíóvitann og ljósvitann á Malarrifi, en sá síðarnefndi sást úr flugvélinni.

Kl. 23.28 hafði flugvélin samband við varðskipið Óðin og var hann beðinn að leita að ljósduflum þeim, sem varpað var út við b/v Júlí.

Hóf varðskipið leit og fann morguninn eftir milli kl. 9—10 ljósbauju þá, er kastað hafði verið út flugvélinni kl. 21.39 kvöldið áður. Gerðu Óðinsmenn eftirfarandi þríhyrningamælingu við baujuna:

Hólahólar		
Stapafell	>	23°43′
Skarðsheiði,	>	86°40′

og gefur það hér um bil alveg sama stað og staðarákvarðanir flugvélarinnar kvöldið áður.

Kl. 9.40 á miðvikudagsmorguninn var flugvélin Rán stödd yfir v/s Óðni, þegar hann var að innbyrða umrætt ljósdufl og gerði þá staðarákvörðun, sem bar heim við staðarákvarðanir þær, sem gerðar voru kvöldið áður.

Allar staðarákvarðanir frá flugvélinni og varðskipinu Óðni eru settar út af landhelgisgæzlumönnum á sjókort, sem lagt er fram í málinu.

Framanritað er byggt á framburðum áhafna flugvélarinnar, sem öll hefur mætt fyrir dóminum og staðfest framburði sína með eiði.

Ekki hefur náðzt til skipverja af v/s Óðni vegna fjærveru skipsins, en staðarákvörðun skipstjórans liggur fyrir í símskeyti frá honum.

Ákærði Þórður Pétursson hefur skýrt svo frá, að hann hafi haldið á veiðar á togaranum Júlí 28. marz s.l. Næstu daga var hann að veiðum á ýmsum stöðum við Vestur- og Suðvesturland. Kl. 16 á þriðjudag hafi skipið verið statt 2 sjómílur frá Karlinum á Reykjanesi á norðurleið. Síðan segist hann hafa haldið áfram N 3/4 V 36 sjóm. Kl. 19.05 hafi stefnan verið sett VNV og farið 5 sjóm. Kl. 19.30 stefna sett N og farið 5 sjóm. og þá kastað vörpu kl. 20.20. Síðan hafi hann togað N 1/2 V á 96—102 faðma dýpi og híft upp kl. 21.10. Hafi lítill fiskur þá verið í vörpunni. Rétt á eftir kveðst ákærði hafa séð flugvél, sem flaug yfir og kringum togarann nokkra stund. Kveðst hann hafa verið að enda við að hífa inn vörpuna, þegar flugvélin kom að og hafi varpan verið á bakborðssíðunni og hlerar í gálgunum.

Ákærði þóttist þekkja, að þarna væri flugvél frá landhelgisgæzlunni, enda hefði verið beint ljóskastara að togaranum og skömmu síðar hefði verið varpað út ljósdufli frá flugvélinni, sem lent hefði í sjónum rétt aftan við skipið.

Í sama mund og ljósduflinu var varpað niður, var skipið sett á ferð og haldið í stefnuna NNV. Var þá kl. 21.30 samkvæmt dagbók skipsins. Ákærði kveðst hafa talið, að skip hans væri örugglega utan fiskveiðitakmarkanna og markaði hann það bæði af stefnu þeirri, sem hann hafði siglt, og lauslegri staðarákvörðun, sem hann kveðst hafa gert með radíómiðunum af Malarrifs- og Stafnesvitunum, áður en hann fór að toga. Hornamæl-

ingar milli staða í landi kveðst hann ekki hafa gert vegna þess, að ekki sást til lands vegna móðu og fjarlægðar.

Í tilefni af komu flugvélarinnar kveðst ákærði nú hafa til öryggis, eftir að skipið var komið á ferð, tekið eftirfarandi radíómiðanir:

Stafnes í mv. SSA
Suðurnes í mv. SA
Malarrif í mv. NNA,

og gefa þessar mælingar stað, sem afmarkast af þríhyrningi, og nær lítill hluti af honum inn fyrir fiskiveiðitakmörkin.

Radíómiðanir þessar voru framkvæmdar af loftskeytamanni togarans, en áttavitastefnu og útreikning staðarákvörðunarinnar annaðist ákærði sjálfur. Telur ákærði, að staðarákvörðunin hafi ekki tekið nema 3—4 mínútur og skipið hafi ekki verið komið á fulla ferð, þegar þeim lauk.

Ákærði skýrir frá því, að miðunin á Malarrifsvitann hefði verið tekin fyrst, síðan Stafnes og loks Suðurnes.

Samkvæmt þessari staðarákvörðun telur ákærði, að skip hans hafi verið örugglega utan fiskveiðitakmarkanna.

Loftskeytamaðurinn á togaranum, Hörður Kristinsson, hefur borið mjög á sama veg og skipstjórinn um þessi atriði, að öðru leyti en því, að hann telur, að þeir hefðu byrjað á að taka umræddar miðanir um það bil, sem togarinn var kominn á fulla ferð, og að þær hefðu tekið allt að fimm mínútum.

Hann skýrir svo frá, að hans þáttur hafi aðeins verið sá að gefa ákærða upp horn skipsins við radíóvitana. Vitnið hefur staðfest þennan framburð sinn með eiði.

Að tilhlutun dómsins var Ingólfur Þórðarson, siglingafræðikennari við Stýrimannaskólann, fenginn til að marka á sjókortið leið togarans samkvæmt dagbók skipsins frá Reykjanesi og ennfremur staðarákvörðun þá, sem ákærði framkvæmdi eftir að flugvélin hafði flogið yfir skip hans. Einnig markaði siglingafræðingurinn á sjókortið staðarákvarðanir landhelgisgæzlumannanna og ber þar heim við útsetningar þeirra á dómskj. 2. Kort þetta er lagt fram í dóminum sem dómskjal nr. 4.

Siglingafræðingurinn hefur gefið álitsgerð fyrir dóminum og segir hann þar meðal annars, að samkvæmt kennslubókum í siglingafræði séu líkur fyrir, að skipið hafi verið einhversstaðar innan þríhyrningsins, sem miðanirnar mynduðu, en þó séu möguleikar á, að það geti verið utan hans.

Með hliðsjón af þessum framburði siglingafræðingsins verður að telja, að staðarákvörðun ákærða sé svo ónákvæm, að hún sanni á engan hátt, að togarinn hafi verið utan fiskveiðimarkanna, enda gæti togarinn samkvæmt henni eins vel hafa verið innan þeirra.

Hins vegar verður að telja, að hinar margendurteknu staðarákvarðanir, sem áhöfn gæzluflugvélarinnar gerði í umrætt skipti og ber svo til alveg saman, studdar svo sterkum rökum, meðal annars með eiðfestum framburðum allrar áhafnar flugvélarinnar, veiti fullkomna sönnun fyrir því, að togarinn Júlí, G.K. 21, hafi verið um 3,6 sjómílur innan fiskveiðitakmarkanna í umrætt skipti. Er þá einnig höfð hliðsjón af því, að v/s Óðinn fann morguninn eftir aðra ljósbaujuna, sem flugvélin hafði kastað út, og bar staðarákvörðun varðskipsins á baujunni saman við staðarákvörðun flugvélarinnar.

Með eigin játningu ákærða og öðrum gögnum er sannað, að ákærði var að fiskveiðum innan fiskveiðitakmarkanna í umrætt skipti. Varðar þessi verknaður ákærða við þau ákvæði, sem í ákæru eru talin. Samkvæmt þeim refsiákvæðum, sem í ákæru greinir, og með tilliti til stærðar togarans, 657 rúmlestir, og núverandi gullgengis 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 skal allur afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir togarans Júlí, G.K. 21, vera upptæk til handa Landhelgissjóði Íslands.

Ákærða ber að dæma til greiðslu alls sakarkostnaðar, þar með talin málsvarnarlaun verjanda hans, hdl. Kristjáns Eiríkssonar, kr. 800.00.

Dóm þennan kváðu upp Björn Sveinbjörnsson, settur bæjarfógeti, og meðdómsmennirnir Sigurður Guðnason skipstjóri og Guðmundur Sigurjónsson skipstjóri.

Því dæmist rétt vera:

Ákærði, Þórður Pétursson, 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 Júlí, G.K. 21, skulu vera upptæk til handa Landhelgissjóði Íslands.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun verjanda síns, Kristjáns Eiríkssonar hdl., kr. 800.00.

Dómi þessum skal fullnægja með aðför að lögum.

Þriðjudaginn 18. nóvember 1958.

Nr. 21/1958. **Bæjarstjórinn í Siglufjarðarkaupstað f. h. kaupstaðarins** (Benedikt Sigurjónsson hrl.)
gegn
Ármanni Jakobssyni (Egill Sigurgeirsson hrl.).

Dómendur:
hæstaréttardómararnir Árni Tryggvason, Gizur Bergsteinsson, Jón Ásbjörnsson og Jónatan Hallvarðsson og prófessor Magnús Þ. Torfason.

Hrundið kröfu um þóknun til undirkjörstjórnarmanna.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 12. febrúar 1958 og krafizt aðallega, að honum verði dæmd sýkna, en til vara, að honum verði dæmt að greiða stefnda kr. 1200.00 án vaxta. Loks krefst hann málskostnaðar úr hendi stefnda eftir mati Hæstaréttar.

Stefndi krefst þess, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur og að honum verði dæmdur málskostnaður úr hendi áfrýjanda fyrir Hæstarétti eftir mati Hæstaréttar.

Um langan aldur hefur viðtaka við nefnu til undirkjörstjórnarstarfa við kosningar til Alþingis verið þegnkvöð, sbr. nú 12. gr. laga nr. 80/1942. Lög hafa almennt kveðið á um greiðslu ýmiss kostnaðar af kosningunum, en látið þóknunar fyrir starfa undirkjörstjórnarmanna eigi getið, sjá 16. gr. tsk. 8. marz 1843, 3. gr. opbr. 6. júlí 1848, 38. gr. laga nr. 16/1877, 57. gr. laga nr. 18/1903, 56. gr. laga nr. 28/1915, sbr. þó 77. gr. sömu laga, 145. gr. laga nr. 18/1934 og nú 145. gr. laga nr. 80/1942. Þögn laganna um þóknun til undirkjörstjórnarmanna hefur verið skilin í framkvæmd þannig,