

Föstudaginn 24. júní 1960.

Nr. 50/1958. **Ákærvaldið** (Baldvin Jónsson hrl.)

gegn

Ernest Johnson (Lárus Fjeldsted hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Ákæra um fiskveiðabrot.

Dómur Hæstaréttar.

Framhaldspróf hafa verið háð í málinu eftir uppsögu héraðsdóms.

I.

Samkvæmt skýrslu Sigurðar Árnasonar skipstjóra, sem rakin er í héraðsdómi, var gæzluflugvélin Rán miðvikudaginn 20. nóvember 1957 á gæzluflugi við vesturströnd Íslands. Í skýrslu þessari er frá því skýrt, að um kl. 1707 nefndan dag hafi flugvélin verið stödd undan Bjargtöngum. Hafi þá verið „flogið þétt inn með Látrabjargi að sunnanverðu í stefnu á Skor“, en er þangað voru ófarnar um 8 sm, hafi verið haldið í áttina til Reykjavíkur. Þá segir í skýrslunni, að um kl. 1710 hafi úr flugvélinni sézt togari skammt til hægri, miðað við stefnu flugvélarinnar. Í útdrætti úr leiðar-bók hennar, sem lagður hefur verið fram í málinu, er hins vegar talið, að togari þessi hafi sézt kl. 1716. Því næst er í skýrslu skipstjórans frá því greint, að kl. 1718 hafi yfir togaranum verið gerð staðarákvörðun með miðun og mælingu fjarlægðar til Skorar, er miðaðist (Söðull SV: E) r/v 028° í 13 sm fjarlægð. Um kl. 1721 og um kl. 1727 var togari lóstur upp, og kom þá í ljós, að hann var að veiðum með stjórnborðsvörpu í sjó. Kl. 1736 var staðarákvörðun aftur framkvæmd yfir togaranum. Miðaðist þá Skor (Söðull SV: E) r/v 031° í 12.5 sm fjarlægð. Kl. 1745 var togaranum gefið stöðvunarmerki og ljósdufli varpað við hlið hans. Eftir að talsamband hafði verið haft við togarann, sem reyndist vera skip ákærða, var honum frá gæzluflugvélinni sent skeyti og lagt fyrir hann að halda til Reykjavíkur, þar sem hann hefði verið að veiðum í landhelgi. Kl. 1808 svaraði ákærði með

skeyti þess efnis, að skip hans væri státt 12.5 sm NE $\frac{3}{4}$ E út af „Stalberg“ (off Stalberg) og mundi sigla til Reykjavíkur. Eigi virðist af hendi gæzlumanna hafa verið gerð at-hugasemd við þessa staðsetningu ákærða. Nokkru síðar sendu stjórnarmenn gæzluflugvélarinnar brezku eftirlitsskipi skeyti, þar sem skýrt er frá staðarákvörðun dufls þess, sem sett hafði verið út, og er sú staðarákvörðun byggð á miðun og mælingu fjarlægðar til „Staalberg“ (The position of buoy dropped Staalberg magnetic course 60 degrees distant 12 pnt 5 miles). Síðar er „Staalberg“ breytt í „Stálfjall“ með skeyti gæzluflugvélarinnar til eftirlitsskipsins. Þá hefur verið lagður fram útdráttur úr skeytabók varðstöðvar Landhelgisgæzlunnar 20. nóvember 1957, þar sem m. a. segir: „Frá TF Rán kl. 1710: Höfum mælt togara tæpar 7 mls innan línu út af Skor. Höfum lýst tog. upp“. Í nefndum útdrætti er og greint skeyti frá Landhelgisgæzlunni til brezka eftirlitsskipsins kl. 1820, þar sem skýrt er frá því, að gæzluflugvél hafi komið að brezkum togara að veiðum 6 mílur innan fiskveiðimarka undan Skor.

II.

Eins og ljóst er af því, sem rakið er hér að framan, gætir ósamræmis og missagna í skýrslum málsins.

Í skýrslu Sigurðar skipstjóra Árnasonar er flugvélin talin hafa farið á þremur mínútum leið sína frá Bjargtöngum, þar til togarinn sást, en slíkt er óhugsandi, miðað við hraða flugvélarinnar og stað togarans samkvæmt staðarákvörðun gæzlumanna. Við framhaldspróf málsins hefur Sigurður skipstjóri lýst því, að hann hafi skrifað tímamörk í skýrslu sinni eftir leiðarbók flugvélarinnar, sem hann telur rétta að þessu leyti. Hljóti því að vera um að tefla misritun í skýrslunni. Erling R. E. Magnússon stýrimaður, sem færði leiðarbók flugvélarinnar, kveðst hafa ritað greint tímamark, þegar tilkynnt var simleiðis, að togari væri í auglýn. Sigurður skipstjóri segist ekki hafa haft aðstöðu til að fylgjast með skráningu í leiðarbók, en gerir ráð fyrir, að hann hafi samkvæmt venju með nokkru millibili litið eftir því, að rétt væri í

hana skráð. Kristján Júlíusson, loftskeytamaður í varðstöð Landhelgisgæzlunnar, hefur komið fyrir dóm og skýrt frá því, að tímamark skeytis gæzluflugvélarinnar í skeytabók varðstöðvarinnar kl. 1710, sem áður er getið, sé ekki nákvæmt. Kveður hann skeyti „þurfi ekki að vera færð í bókina, jafnshjótt og þau berast. Færslur geti dregizt vegna anna við aðrar skeytasendingar“. Samkvæmt þessu ætti skeyti þetta að hafa borizt varðstofu Landhelgisgæzlunnar eigi síðar en þar er bókað, þ. e. kl. 1710, enda þótt í því sé sagt frá staðarákvörðun yfir togara ákærða, en samkvæmt skýrslum málsins var engin slík staðarákvörðun gerð fyrr en kl. 1718. Er ljóst, að tímamörk, sem lýst hefur verið, eru ósamrýmanleg og fá ekki staðizt.

Fram er komið í málinu, að erlendir sjómenn nota orðin „Staalberg“ og „Staalbjerg“ um Bjargtanga eða Látrabjarg, og kveðst ákærði hafa ákveðið stað togara síns með miðun í Bjargtangavita, en Bjargtanga kalli hann Stalberg, og kemur það heim við sjóupprátt þann, sem hann hefur lagt fram í málinu. Sigurður Árnason skipstjóri kvaðst, er atburðir þessir gerðust, aldrei hafa heyrt, að heitið Stalberg væri notað eins og að framan greinir, og hafi honum því eigi dottið í hug, að ákærði legði slíka merkingu í greint heiti í skeyti sínu. Hann hafi hins vegar álitid, að ákærði ætti við Stálfjall, og eigi vitað „annað en að Stálfjall og Skor væri eitt og hið sama“. Á sjóuppráttum eru kennileiti þessi þó merkt greinilega hvort í sínu lagi. „Staalbjerg“ er og sem kennileiti merkt á dönskum sjóuppráttum yzt á Bjargtöngum. Allt þetta átti siglingafróðum löggæzlumönnum að vera kunnugt, en misskilningur í skiptum þeirra og ákærða um þessi efni var til þess fallinn að villa um fyrir ákærða um sakargiftir og valda því, að ráðstafanir væru eigi þegar gerðar til tryggingar ótvíræðum sönnunargögnum um sakarefni.

Samkvæmt því, sem nú hefur greint verið, eru slíkir annmarkar á sakargögnum, er flutt hafa verið fram í refsimáli þessu, að varhugavert þykir að meta þau ákærða til áfellis, enda þótt miklar líkur verði að telja fyrir sök hans.

Ber því að dæma ákærða sýknu af öllum kröfum ákæruvaldsins.

Allur kostnaður sakarinnar greiðist úr ríkissjóði, þar með talin laun sækjanda fyrir Hæstarétti, kr. 8000.00, og laun verjanda í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals kr. 10.000.00.

Dómsorð:

Ákærði, Ernest Johnson, á að vera sýkn af kröfum ákæruvaldsins í máli þessu.

Allur sakarkostnaður greiðist úr ríkissjóði, þar með talin laun sækjanda fyrir Hæstarétti, Baldvins Jónssonar hæstaréttarlögmans, kr. 8000.00, og laun verjanda í héraði og fyrir Hæstarétti, Lárusar Fjeldsteds hæstaréttarlögmans, kr. 10.000.00.

Dómur sakadóms Reykjavíkur 23. nóvember 1957.

Ár 1957, laugardaginn 23. nóvember, var í sakadómi Reykjavíkur, sem haldinn var á Fríkirkjuvegi 11, kveðinn upp dómur í málinu nr. 5387/1957: Ákæruvaldið gegn Ernest Johnson, sem tekið var til dóms sama dag.

Ákærður er Ernest Johnson, skipstjóri á brezka togaranum Loch Seaforth, H 293, til heimilis í 48 Cholmley Street í Hull á Englandi, fyrir að hafa gerzt sekur um brot gegn fiskveiðilög-gjöfinni samkvæmt 1. gr. laga nr. 5/1920, sbr. 1. gr. laga nr. 82/1952, með því að hafa verið á botnvörpuveiðum á nefndum togara síðdegis miðvikudaginn 20. nóvember 1957 á Breiðafirði innan markalínu þeirrar, sem ákveðin er í reglugerð nr. 21/1952, 1. gr., sbr. lög nr. 44/1948 og lög nr. 81/1952.

Er þess krafizt, að ákærði sæti refsingu samkvæmt 3. gr. laga nr. 5/1920, sbr. lög nr. 5/1951, til að sæta upptöku afla og veiðarfæra nefnds togara og til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Ákærði er kominn yfir lögaldur sakamanna, fæddur 14. október 1912 í Hessle á Englandi, og hefur hvorki sætt ákæru né refsingu hér á landi, svo að kunnugt sé.

Miðvikudaginn 20. þ. m. var gæzluflugvélin Rán á eftirlitsferð við vesturströnd landsins. Ferðinni stjórnaði Sigurður Þorkell Árnason, skipstjóri í þjónustu landhelgisgæzlunnar, og er eiðfest skýrsla hans um málsatvik sú, sem nú verður rakin.

Um kl. 1707 var flugvélin stödd undan Bjargtöngum, og var flogið þétt inn með Látrabjargi að sunnanverðu í stefnu á Skor. Þegar ófarin var 8 sjómílna vegalengd að Skor, var flugstefnu breytt suður í því skyni að halda til Reykjavíkur. Mjög skjótlega eftir að stefnunni hafði verið breytt, eða um kl. 1710, var tekið eftir togara, sem reyndist vera Loch Seaforth, H 293, skammt til hægri við stefnu flugvélarinnar, og hélt hann í misvísandi NNA-læga stefnu. Kl. 1718 var gerð eftirfarandi staðar-ákvörðun yfir togaranum:

Skor (Söðull SV:E) miðast r/v 028°. Um leið mælist ratsjáfjarlægð í Skor 13.0 sjómíliur. Gefur þessi mæling stað togarans um 7.0 sjómíliur innan fiskveiðitakmarkanna á þessum slóðum.

Um kl. 1721 var gert aðflug að togaranum og hann lýstur upp með ljóskastara flugvélarinnar. Sáust þá greinilega togvírarnir og að hann var að toga með stjórnborðsvörpu. Um kl. 1727 var togarinn aftur lýstur upp, og sáust togvírarnir þá aftur greinilega.

Kl. 1736 var staðarákvörðunin endurtekin yfir togaranum, en hún var: Skor (Söðull SV:E) miðast r/v 031° og um leið mælist ratsjáfjarlægð á Skor 12.5 sjómíliur. Gefur þessi mæling stað togarans um 7.0 sjómíliur innan fiskveiðitakmarkanna á þessum slóðum.

Um kl. 1745 var skotið stöðvunarmerki að togaranum og um leið var kastað út ljósdufli við hlið hans. Skömmu síðar var skotið þremur stöðvunarskotum að togaranum og um leið kallað á hann með ljósmerkjum. Svaraði hann skömmu síðar, og var hann þá beðinn að hafa loftskýtasamband við flugvélina, sem hann gerði.

Á meðan á þessu stóð hafði togarinn snúizt hægt á bakborða og hélt nú sem næst m/v 330°.

Í samráði við forstjóra landhelgisgæzlunnar var ákærða sent eftirfarandi skeyti: „You have been seen fishing inside the limits and we request you to set your course to Reykjavík at once. Coast Guard.“

Kl. 1808 fékk flugvélin svofellt skeyti frá ákærða: „Our position now is 12.5 miles NE3/4E off Stalberg, your message is received and proceeding to Reykjavík. Master.“

Kl. 1828 hefur togarinn innbyrt vörpuna og heldur síðan suður yfir Breiðafjörð.

Nokkru síðar barst flugvélinni tilkynning frá landhelgisgæzl-

unni um, að varðskipið Albert mundi koma til móts við togarann og taka við gæzlu hans.

Var síðan flogið yfir togaranum til 0005 hinn 21. þ. m. Þá var hann út af Dritvíkurtöngum, og hafði v/s Albert þá lýst hann upp og tilkynnt flugvélinni, að hann bæri einkennisstafina H 293. Tók varðskipið þá við gæzlu togarans, en flugvélin hélt til Reykjavíkur.

Veður var SSV, 2—3 vindstig, éljagangur, skyggni sæmilegt milli élja.

Af skýrslu skipstjóra og stýrimanna varðskipsins kemur fram, að það mætti togaranum kl. 2352 6.7 sjómíkur í r/v 192° frá Dritvíkurtöngum og að gæzluflugvélina sveimaði yfir togaranum, meðan varðskipið lýsti upp og las nafn og númer hans. Það fylgdi síðan togaranum til Reykjavíkur, og var komið þangað á ytri höfnina kl. 0710 hinn 21. þ. m.

Ákærði hefur viðurkennt, að togarinn hafi verið að veiðum með stjórnborðsvörpu, þegar flugvélina kom að honum, og í öllum meginatriðum staðfest skýrslu þeirra, sem í flugvélinni voru, um afskipti þeirra af togaranum, svo sem merkjagjafir og skeytaskipti. Einnig staðfestir hann skýrslu varðskipsins að öllu leyti um afskipti þess af togaranum. Hins vegar mótmælir hann staðarákvörðun gæzluflugvélarinnar og heldur því fram, að staður togarans hafi verið alllangt utan fiskveiðitakmarkanna.

Þeir, sem í flugvélinni voru, hafa staðfest skýrslu Sigurðar Þorkels Árnasonar skipstjóra, eftir því sem þeir, hver og einn, hafa getað um borið. Í báðum staðarmælingunum lásu skipstjórinn og loftskýtamaðurinn, Garðar Ingi Jónsson, af ratsjánni fjarlægðina í Skor, og flugstjórinn, Guðjón Jónsson, og stýrimennirnir Erling Roald Ellingsen Magnússon og Sveinbjörn Finnsón lásu í báðum staðarmælingunum af áttavitanum flugstefnuna. Auk þeirra las skipstjórinn stefnuna af áttavitanum í fyrri mælingunni. Hafa öll þessi vitni borið og eiðfest, að fjarlægðir og stefnur í báðum mælingunum yfir togaranum hafi verið þær, sem áður eru raktar. Milli þeirra tveggja staðarákvarðana, sem nefndar hafa verið, kveðst loftskýtamaðurinn hafa gert staðarákvörðun í aðflugi að togaranum, og hafi hún verið í samræmi við fyrstu staðarákvörðunina. Flugstjórinn hefur upplýst, að þegar verið var að athuga um togarann, hafi flughæðin verið um 1500 fet og flughraðinn 100—110 sjómíkur, miðað við klukkustund. Myrkur var þá komið, en meðan á mælingunum stóð, var hreint veður og bjartviðri, en annars gekk þarna á með éljum.

Þegar mælingarnar voru gerðar með aðflugi að Skor, telur flugstjórinn sig hafa séð Bjargtangavitann í um 60° á vinstri hönd. Loftskeytamaðurinn hefur tekið fram, að í fyrsta aðfluginu, kl. 1718, rétt áður en sjálf mælingin var gerð, hafi hann séð á sjónskífu ratsjárinnar á 40 sjómílna kvarðanum Skor beint framundan og strandlengjuna til vinstri, sem endaði í Látrabjargi, sem hann hafði áður margoft skoðað í svipuðum aðstæðum til að glöggva sig á staðháttum þarna.

Um siglingastefnu togarans af vettvangi suður yfir Breiða-fjörð hafa fjögur vitni úr flugvélinni borið, og ber þeim mjög saman. Sigurður skipstjóri segir hana hafa verið sem næst 200° misvísandi. Guðjón flugstjóri heldur því fram, að hún hafi verið 190° — 200° misvísandi, en þó vestlægari fyrst í stað. Ásgeir, aðstoðarflugmaður, segir hana hafa verið 195° — 200° misvísandi, en Erling, stýrimaður, segir hana hafa verið 198° — 200° misvísandi.

Ákærði skýrir svo frá, að kl. 1000 um morguninn hafi hann verið að veiðum úti af Patreksfirði, en haldið þaðan vegna aflaleysis suður á bóginn og sett út fiskidufli kl. 1410. Var þá bjart af degi, og sá ákærði, sem kveðst vera kunnugur á þessum fiskislóðum, vitabygginguna á Bjargtöngum og Skorarfjöll. Út frá þessu dufli togaði hann síðan eitt tog og var nýbyrjaður á öðru, þegar flugvélinar bar að. Eigi kveðst hann hafa togað landmegin við dufl þetta. Koma flugvélarinnar og ljósduflið, sem hún kastaði mjög nálægt togaranum, gáfu ákærða tilefni til staðarákvörðunar, sem hann gerði ásamt stýrimanninum William Garner. Hann mældi með ratsjá togarans fjarlægðina til Bjargtangavítans, og var hún $12\frac{1}{2}$ sjómíla. Af seguláttavita togarans sá hann stefnuna á vitann, og var hún $NAaA\frac{1}{2}$ A. Sást vitaljósið greinilega, þegar mælingin var gerð. Var togarinn þá 4 sjómíllur $NWaN$ af fiskiduflinu. Af mælingunni réð ákærði, að hann væri talsvert utan fiskveiðitakmarkanna, 10 sjómílum utar en landhelgigæzlumönnum mældist. Hann hefur merkt staði togarans og duflsins á sjókort sitt, og eru báðir staðirnir alllangt utan takmarkalínunnar. Þar sem togarinn var, þegar flugvélin kom að honum, var 38 faðma dýpi að sögn ákærða. Hann kveðst hafa lokið við að innbyrða vörpuna kl. 1840 og hafa lagt af stað til hafnar kl. 1920, og hefur vélstjóri togarans borið, að lagt hafi verið af stað til hafnar kl. 1922 $\frac{1}{2}$. Þetta er ekki í fullu samræmi við skýrslu Sigurðar skipstjóra, sem heldur því fram, að togarinn hafi verið lagður af stað til hafnar kl. 1828, en þar sem einni stund munaði á klukkum flugvélarinnar og togarans, er mismunurinn óveru-

legur. Stefnu togarans frá brottfararstað að Malarrífi segir ákærði hafa verið m/v S, og þegar skipið var þvert af Malarrífi, hafi fjarlægðin þangað verið $6\frac{1}{2}$ sjómíla. Ákærði hefur getið þess, að hann telji það fjarstæðu, að hann hafi talið það Bjargtanga, sem í raun og veru var Skor.

Eiðfest skýrsla stýrimanns togarans er mjög í samræmi við skýrslu ákærða um staðarmælinguna, brottfarartímann til hafnar og siglingastefnuna suður undir Snæfellsnes, en þegar þangað kom, gekk stýrimaður til náða.

Ákærði hefur haldið því fram, að fiskidúfl sitt, sem hafi verið með ljósmerki og ratsjármerki (radar reflector), muni ekki færast úr stað, nema miklir stormar gangi. Hefur dúflsins og verið leitað í sambandi við mál þetta. Fyrst leitaði brezka eftirlitsskipið Bramble að því að morgni 21. þ. m. á því svæði, sem gæzluflugvélin taldi togarann hafa verið á, án árangurs. Í gær leitaði varðskipið Óðinn á því svæði, sem ákærði telur sig hafa verið á, og einnig á hinu svæðinu, en án árangurs.

Að tilhlutan dómsins hafa tveir kunnáttumenn um ratsjár, þeir Friðrik A. Jónsson útvarpsvirkjameistari, Garðastræti 11, og Ríkharður Sigmundsson rafvirkjameistari, Miklubraut 50, athugað ratsjár gæzluflugvélarinnar og togarans og komið að raun um, að þær séu báðar í góðu lagi.

Af því, sem nú hefur verið rakið, er ljóst, að ákærði var að botnvörpuveiðum, þegar gæzluflugvélin kom að honum. Einnig telst sannað með eiðfestum skýrslum landhelgisgæzlumannanna í flugvélinni, að togarinn hafi, þegar þetta gerðist, verið um 7 sjómíllur innan fiskveiðitakmarkalínunnar, sem ákveðin er í 1. gr. reglugerðar nr. 21/1952, sbr. lög nr. 44/1948 og nr. 82/1952. Fær skýrsla ákærða og stýrimanns togarans að álitu dómsins eigi hnekk þessu. Ber í þessu sambandi, auk sjálfra mælinga landhelgisgæzlumannanna, mjög á það að líta, að flugvélin hafði flogið inn með Látrabjargi að sunnanverðu um miðja vegu til Skorar, þegar hún beygði í suðlæga stefnu, en rétt eftir að hún beygði, sást togarinn í nánd til hægri. Á þessu væri enginn möguleiki, ef togarinn hefði verið á þeim slóðum, sem ákærði heldur fram, að verið hafi.

Með botnvörpuveiðum innan fiskveiðitakmarkanna hefur ákærði gerzt brotlegur við þau lagaákvæði, sem í ákæru eru talin. Samkvæmt þeim refsíákvæðum, sem þar eru talin og áður eru rakin, og með tilliti til stærðar togarans, 579.38 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 Loch Seafort, H 293, vera upptæk til handa Landhelgissjóði Íslands.

Ákærða ber að dæma til greiðslu alls sakarkostnaðar, þar með talin málsvarnarlaun talsmanns síns, hrl. Lárusar Fjeldsteds, kr. 1500.00.

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

Dómsorð:

Ákærði, Ernest Johnson, 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 aflí og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir, togarans Loch Seaforth, H 293, skulu vera upptæk til handa Landhelgissjóði Íslands.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun talsmanns síns, hrl. Lárusar Fjeldsteds, kr. 1500.00.

Dómj þessum skal fullnægja með aðför að lögum.
