

má ekki nema hærri hundraðshluta, miðað við tegund gjaldstofns, en hann var á hverjum stað árið 1959 — —.“ Í 2. mgr. nefndrar lagagreinar er að áliti réttarins fólgin fortakslaus heimild til þess að ákvarða útsvar gjörðarþola ár 1960 2.5% af heildarveltu hans á framangreindum vörum, enda verður ekki séð, að fyrri málsl. 3. mgr. nefndrar lagagreinar takmarki þá heimild, eftir atvikum, að því er snertir umrætt útsvar gjörðarþola, enda ekkert útsvar á hann lagt hér í bæ árið 1959, en hins vegar lagt þá útsvar á annan atvinnurekstur hér, hliðstæðan, eftir sömu reglum og árið 1960 (sbr. rskj. nr. 14 og 16) og gjörðarþoli því réttilega, að áliti réttarins, látinn hlíta sömu reglu og annar hliðstæður atvinnurekstur hér um útsvarsálagninguna 1960. Verður rétturinn því að fallast á það sjónarmið umboðsmanns gjörðarbeiðanda, að niðurfjöfnunarnefnd og Ríkisskattanefnd hafi eigi með umræddri álagningu og hækkun útsvars gjörðarþola farið út fyrir leyfileg mörk og útsvarið sé því réttilega á gjörðarþola lagt.

Samkvæmt þessu þykir verða að leyfa framgang hinnar umbeðnu lögtaksgjörðar á ábyrgð gjörðarbeiðanda. Af því leiðir, að málskostnaðarkrafa gjörðarþola verður eigi tekin til greina.

Því úrskurðast:

Hin umbeðna lögtaksgjörð á fram að ganga á ábyrgð gjörðarbeiðanda. — Málskostnaðarkrafa gjörðarþola er eigi tekin til greina.

Föstudaginn 23. marz 1962.

Nr. 4/1962.

Ákærvaldið

(saksóknari ríkisins, Valdimar Stefánsson)

gegn

Donald Lister (Guðjón Steingrímsson hdl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Landhelgisbrot. Ásiglingartilraun á varðskip.

Dómur Hæstaréttar.

I.

Eftir uppsögu héraðsdóms hefur Friðrik V, Ólafsson,

skólastjóri Stýrimannaskólans, markað á sjóupprátt eftirtalda staði togara ákærða hinn 13. nóvember 1961, og reyndust þeir vera fyrir innan fiskveiðimörkin, svo sem hér segir:

- Kl. 22.47 um 1,7—1,8 sm,
- 22.58 um 1,6 sm,
- 23.08 um 1,4 sm,
- 23.21 um 1,7 sm,
- 23.30 um 1,2—1,3 sm,
- 23.45 um 1,4—1,5 sm.

Þá er mælingin kl. 23.45 fór fram, var varðskipið hjá togaranum. Staður varðskipsins og togarans kl. 00.41 hinn 14. nóvember reyndist samkvæmt mörkun skólastjórans vera 1,2 sm utan fiskveiðimarkanna.

Skipherra varðskipsins, I. og II. stýrimaður lýsa þannig umbúnaði á veiðarfærum togarans kl. 23.45: „Þá sáu greinilega báðir hlerar á stb. síðu og auk þess hluti af vörpunni, sem dróst niður í sjó og flaksaðist til.“ Um umbúnað veiðarfæra kl. 23.48 bera þeir: „Var þá enn höfuðlinubugt og net utan við og á lunningu sennilega aftan við afturkvartinn, og einnig nokkuð framan á síðunni, og báðir hlerar, eins og fyrr getur.“ Þessi frágangur veiðarfæra og annað atferli ákærða veitir eigi fulla sönnun fyrir því, að hann hafi verið að veiðum innan fiskveiðimarkanna í umrætt sinn. Ber því einungis að dæma honum sekt fyrir ólöglegan umbúnað veiðarfæra samkvæmt 4. gr. reglugerðar nr. 3/1961, sbr. lög nr. 44/1948, og 2. gr. laga nr. 5/1920 sbr. 2. gr. laga nr. 6/1959. Með skírskotun til þess, að eigi kemur til upptöku afla og veiðarfæra vegna brots ákærða, og svo þess, að gullgengi íslenzkrar krónu er óbreytt frá því héraðsdómur gekk, sbr. lög nr. 4/1924, þykir refsing ákærða samkvæmt 2. mgr. 3. gr. laga nr. 5/1920 hæfilega ákveðin kr. 100.000.00 sekt til Landhelgisjódís Íslands og komi fangelsi 3 mánuði í stað sektarinnar, ef hún verður eigi greidd, áður en 4 vikur eru liðnar frá birtingu dóms þessa.

II.

Í áðurgreindri skýrslu varðskipsmanna segir um siglingu

ákærða kl. 23.48: „Togarinn var nú á hægri ferð og beygði þá allt í einu í stjórnborða á varðskipið. Var orðið það stutt bil milli skipanna að setja varð á fulla ferð aftur á til að forða árekstri.“ Um þetta atferli ákærða ber skip-herra Guðmundur Kærnested nánar, „að varðskipið hafi verið að renna fram með stjórnborðsíðu botnvörpungsins, og var ekki nema um það bil skipslengd milli skipanna, þegar botnvörpungurinn beygði skyndilega til stjórnborða og án þess að gefa hljóðmerki. Varð árekstri naumlega forðað“. Varðskipsmenn bera, að togarinn hafi þá verið með venjuleg siglingaljós, en eigi togljós.

Enn segir í skýrslu varðskipsmanna: „Kl. 23.49 gefið annað laust skot. Setti þá togarinn á fulla ferð og beygði í bakb. og hélt út um, og sást þá, að verið var að vinna við afturhlerann. Frá kl. 23.50 til kl. 23.54 gefin sex laus skot. Kl. 23.55 beygði togarinn á stjórnborða og á varðskipið. Var þá varðskipinu vikið í bakborða og togaranum hleypst fram hjá stb. megin.“ Um þessa siglingu ákærða ber Guðmundur Kærnested skipherra nánar fyrir dómi: „Varðskipið hélt á eftir togaranum á fullri ferð.“ Sá skipherra „þá allt í einu hið græna stjórnborðsljós togarans fram undan varðskipinu á bakborða, og var togarinn greinilega að snúast“. Segir skipherra, að „ef varðskipið hefði haldið stefnunni, hlyti togarinn að hafa lent á bakborðshlið varðskipisins. Var það ráð tekið, að víkja varðskipinu eins og hægt var til bakborða, og voru ekki nema fáir metrar milli skipanna, þegar þau fórust á mis. Myrkur var, SSV 8 vindstig og mikill sjór“. Sveinn Hólm Valdimarsson, 2. stýrimaður, ber um þetta tilvik, „að sér hafi virzt togarinn sveigja aðeins til bakborða“, enda sá hann „bakborðshlið togarans, sem síðan snarbeygði til stjórnborða á móti varðskipinu“. Segir hann, að mjög skammt hafi verið á milli skipanna, þegar þau fórust hjá, hann gízkar á innan við 20 faðmar.

Loftskeytamaðurinn á varðskipinu kveðst tvisvar sinnum hafa fengið þau skilaboð um talstöðina frá ákærða, að hann myndi reyna að sökkva varðskipinu, ef eigi yrði hætt að skjóta. Ákærði játar, að hann hafi einu sinni látið loft-

skeytamann sinn senda þá hótun til varðsupsins, að hann myndi reyna að sökkva því, ef eigi yrði hætt að skjóta.

Ákærða bar tvímælalaust skylda til að nema staðar samkvæmt skipun yfirmanna varðsupsins. Í þess stað hagaði hann siglingu þannig, að mönnum bæði á varðskipinu og togaranum var bráður háski búinn. Varðar þetta atferli hans refsingu samkvæmt 4. mgr. 220. gr. hegningarlaga nr. 19/1940, og þykir hún hæfilega ákveðin fangelsi 5 mánuði.

III.

Eftir þessum úrslitum málsins ber að staðfesta ákvæði héraðsdóms um málskostnað í héraði og dæma ákærða til að greiða allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun til ríkissjóðs, kr. 10.000.00, og laun verjanda fyrir Hæstarétti, kr. 10.000.00.

Dómsorð:

Ákærði, Donald Lister, sæti fangelsi fimm mánuði.

Ákærði greiði kr. 100.000.00 sekt til Landhelgisjódís Íslands, og komi 3 mánaða fangelsi í stað sektarinnar, ef hún verður eigi greidd, áður en 4 vikur eru liðnar frá birtingu dóms þessa.

Ákvæði héraðsdóms um málskostnað í héraði staðfestist.

Ákærði greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 10.000.00, og laun verjanda fyrir Hæstarétti, Guðjóns Steingrímssonar héraðsdómslögmanns, kr. 10.000.00.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur sakadóms Ísafjarðar 17. nóvember 1961.

Ár 1961, föstudaginn 17. nóvember, var í sakadómi Ísafjarðar, sem haldinn var í skrifstofu embættisins, kveðinn upp dómur í málinu nr. 96/1961, Ákærvaldið gegn Donald Lister, sem tekið var til dóms sama dag.

Ákærði er Donald Lister, skipstjóri á brezka togaranum Grimsby Town, GY 246, til heimilis Liceby Road 375, Grimsby, Englandi, fyrir að hafa gerzt sekur um fiskveiðibrot samkvæmt 2. gr. reglugerðar nr. 3 11. marz 1961 um fiskveiðilandhelgi Íslands, sbr. lög nr. 44 5. apríl 1948 og lög nr. 33 19. júní 1922, sbr. enn fremur 1. mgr. 1. gr. laga nr. 5 18. maí 1920 um bann gegn botnvörpuveiðum, sbr. 1. gr. laga nr. 6 17. febrúar 1959 um breytingu á þeim lögum, með því að hafa verið á botnvörpuveiðum á nefndum togara síðla kvölds mánudaginn 13. nóvember 1961 úti af Straumnesi innan fiskveiðilandhelgi Íslands, eins og hún er ákveðin í 1. gr. fyrrnefndrar reglugerðar nr. 3 1961.

Til vara ákæríst hann fyrir ólöglegan umbúnað veiðarfæra togarans á framangreindum stað og tíma samkvæmt 4. gr. nefndrar reglugerðar nr. 3 1961, sbr. nefnd lög nr. 44 1948 og 2. gr. nefndra laga nr. 5 1920, sbr. 2. gr. nefndra laga nr. 6 1959.

Þá ákæríst nefndur skipstjóri enn fremur fyrir að hafa tvívegis gert tilraun til að sigla á varðskipið Albert í náttmyrkri, stormi og miklum sjógangi á fyrrnefndum slóðum og tíma, þegar varðskipið var að handtaka togarann, og þykja þeir verknaðir varða við 261. gr. siglingalaga nr. 56 1914, sbr. með lögjöfnun við 20. gr. almennra hegningarlaga nr. 19 1940 og við 220. gr., 4. mgr., sbr. 20. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940. Ákæríst því nefndur Donald Lister til að sæta refsingu samkvæmt 7. gr. reglugerðar nr. 3/1961, sbr. 3. gr. laga nr. 44/1948 og 1. gr. laga nr. 81/1952 um breytingu á þeim lögum, sbr. enn fremur 3. gr. laga nr. 5 1920 og 1. gr. laga nr. 5/1951 um breytingu á þeim lögum, og enn fremur samkvæmt nefndum ákvæðum siglingalaga og hegningarlaga til að sæta upptöku afla og veiðarfæra nefnds togara og til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Ákærði er kominn yfir lögaldur sakamanna, fæddur 22. september 1927 í Grimsby. Hann hefur hvorki sætt ákæru né refsingu, svo kunnugt sé.

Samkvæmt skýrslu Guðmundar Kærnesteds, skipherra á varðskipinu Albert, eru málavextir þessir:

Mánudaginn 13. nóvember 1961, er varðskipið var að eftirlitsstörfum út af Aðalvík, sást skip í ratsjá innan fiskveiðimarkanna, og var þegar haldið í átt til þess.

Kl. 22.47 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

Straumnes	fjarlægð	2.0 sjómílar
Ritur	—	2.7 —
Togarinn, r/v 317½°	—	9.96 —

Samkvæmt þessu var togarinn 1.8 sjómíllur innan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 22.58, staðarákvörðun endurtekin:

Straumnes r/v 091½°	fjarlægð	2.7 sjómíllur
Ritur	—	4.6 —
Togarinn r/v 319½°	—	8.1 —

Samkvæmt þessu var togarinn 1.7 sjómíllur innan fiskveiðitakmarkanna. Var þá sett á fulla ferð með stefnu á togarann.

Kl. 23.08 staðarákvörðun endurtekin:

Straumnes r/v 112½°	fjarlægð	4.4 sjómíllur
Ritur	—	6.6 —
Togarinn r/v 320½°	—	6.25 —

Samkvæmt þessu var togarinn 1.5 sjómíllur innan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 23.11 snýr togarinn út um og rétt á eftir inn um aftur.

Kl. 23.21 staðarákvörðun endurtekin:

Straumnes r/v 121½°	fjarlægð	6.3 sjómíllur
Ritur	—	8.65 —
Togarinn r/v 315½°	—	3.75 —

Samkvæmt þessu var togarinn 1.7 sjómíllur innan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 23.30 staðarákvörðun endurtekin:

Straumnes	fjarlægð	7.9 sjómíllur
Ritur	—	10.3 —
Togarinn r/v 311½°	—	2.6 —

Samkvæmt þessu var togarinn 1.3 sjómíllur innan fiskveiðitakmarkanna.

Kl. 23.33 stöðvunarmerkið *K* sent á ljósamorsi, og sneri þá togarinn inn um með vind á stjórnbörðssíðu.

Kl. 23.43, stöðvunarmerkið endurtekið.

Kl. 23.45 er varðskipið rétt aftan við togarann, miðaðist Straumnes í r/v 130½°, fjarlægð 10.3 sjómíllur, og gefur það staðinn um 1.45 sjómíllur innan fiskveiðitakmarkanna.

Þá sáust greinilega báðir hlerar á stjórnbörðssíðu og auk þess hluti af vörpunni, sem dróst niður í sjó og flaksaðist til.

Kl. 23.48 við stjórnbörðssíðu togarans. Var þá enn höfuðlínu-bugt og net utan við lunningu, sennilega aftan við afturkvartinn og einnig nokkuð framar á síðunni og báðir hlerar eins og fyrr getur.

Togarinn var nú á hægri ferð og beygði þá allt í einu á stjórnbörða á varðskipið. Var orðið það stutt bil milli skipanna, að

setja varð á fulla ferð aftur á til að forða árekstri. Stöðvunarmerki gefið með lausu skoti úr fallbyssunni.

Kl. 23.49 skotið öðru lausu skoti. Setti þá togarinn á fulla ferð og beygði í bakborða og hélt út um, og sást þá, að verið var að vinna við afturhlerann.

Frá kl. 23.50 til 23.54 var skotið sex lausum skotum. Kl. 23.55 beygði togarinn á stjórnborða og á varðskipið. Var þá varðskipinu vikið á bakborða og togaranum hleypt fram hjá stjórnborðsmegin og skotið lausu skoti kl. 23.56. Kl. 23.57 skotið föstu skoti að togaranum, kl. 24.00 skotið öðru föstu skoti, en togarinn hélt áfram að beygja í stjórnborða og hélt nú í SV-læga stefnu.

Þriðjudaginn 14. nóvember 1961, kl. 00.33, skotið lausu skoti að togaranum, sem hélt sömu stefnu og fyrr.

Kl. 00.41 skotið föstu skoti fram með stjórnborðssiðu togarans, og hægði hann þá ferðina og nam staðar.

Þar með var eftirför að togaranum að mestu lokið, því að skipstjórinn féllst á það nokkru síðar að halda í var til frekari viðræðna, og voru skipin þá stödd um 13.0 sjómílar r/v 301° út af Straumnesi.

Kl. 04.53 stöðvað út af Bolungarvík, og I. stýrimaður fór við fimmta mann á báti yfir í togarann. Féllst þá skipstjórinn á að fara til Ísafjarðar til frekari rannsóknar.

Kl. um 07.00 lagzt að bryggju á Ísafirði.

Loks er í skýrslu skipherrans á varðskipinu tekið fram, að meðan á eftirförinni stóð, eftir að náðst hafði talsamband við togarann, var honum fyrirskipað að nema staðar vegna meints fiskveiðibrots.

Skipstjóri togarans neitaði því algjörlega, og meðal annars kvaðst hann myndi sökkva varðskipinu, ef það hætti ekki að skjóta að togaranum. Marg-ítrekaði hann þessa hótun sína, „og reyndi tvívegis að framkvæma hana“, segir í skýrslunni.

Staðarákvarðanir gerðu skipherra, I. stýrimaður og II. stýrimaður.

Væðri var svo háttað, að vindur var S-SV 4—8, sjór S 3—5, skúrir.

Ákærði kveðst ekki hafa gert neinar staðarákvarðanir sjálfur, og vefengir hann ekki staðar- né tímaákvarðanir varðskipins, sem verða því lagðar til grundvallar hér á eftir.

Í ákæruskjali er ákærða gefið að sök:

I. Brot á íslenskri fiskveiðilöggjöf.

II. Brot á ákvæðum siglingalaga og hegningarlaga.

I.

Yfirmenn varðskipsins, skipherra, I. og II. stýrimaður, hafa í staðfestum framburði borið það, að þeir hafi kl. 23.45 þann 13. þ. m., er varðskipið var rétt hjá togaranum og þá 1.45 sjómíllur innan fiskveiðimarkanna, séð, að á botnvörpungnum voru báðir hlerar á stjórnbörðssiðu og hluti botnvörpunnar í sjó. Sömu menn sáu fáum mínútum síðar höfuðlínubugt og net á og utan við borðstokk togarans.

Ákærði heldur því fram, að veiðarfæri botnvörpungsins hafi verið bólkuð kl. 23.00 GMT, eða kl. 22.00 að íslenskum tíma, og hafi þeim ekki verið haggð úr því, og heldur ákærði fast við þennan framburð sinn.

Þá hafa áðurgreindir yfirmenn varðskipsins borið það, að togarinn hafi verið á þannig hreyfingu innan fiskveiðitakmarkanna, að hún geti hvorki hafa átt sér stað á beinni siglingu né heldur af reki skipsins einu saman fyrir straumi og vindi.

Ákærði staðhæfir, að botnvörpungurinn hafi verið á siglingu frá því um kl. 23.00 GMT og síðan ferðlaus á reki og án þess að vél væri hreyfð, þar til skömmu áður en varðskipið kom að honum. Ákærða er bent á, að þetta geti ekki staðizt samkvæmt þeim mælingum varðskipsins, sem ákærði hefur þegar viðurkennt réttar. Getur ákærði engar skýringar gefið um þetta efni.

Þegar varðskipið kom að togaranum fyrst, er kl. 23.45 og staðurinn um 1.45 sjómíllur innan fiskveiðitakmarkanna. Kl. 00.41 lýkur eftirförlinni, og hafði hún þá staðið tæpa klukkustund. Á þessu tímabili er togarinn hvað eftir annað aðvaraður með skotum og auk þess fyrirskipað um talstöð varðskipsins að nema staðar, án þess að aðvörunum eða fyrirskipunum væri þá sinnt. Bendir þetta eindregið til þess, að skipstjóri togarans hafi ekki viljað láta varðskipsmenn sjá, hvernig ástatt var með veiðarfæri hans og skipshöfn, sem var að störfum á þilfari togarans, meðan þetta gerðist.

Þegar á þetta er litið ásamt því, að hreyfingar togarans frá því að hann sást í ratsjá varðskipsins og þar til að honum var komið, benda til þess, að hann hafi verið við veiðar, og loks það ástand veiðarfæra togarans, sem telja verður upplýst með eiðfestum framburði yfirmanna varðskipsins, þá þykja næg rök fram komin til þess, að sannað megi telja, að b.v. Grimsby Town, G Y 246, hafi verið að fiskveiðum á þeim stað og tíma, sem segir í ákæru og að skilningi laga nr. 5/1920.

Um II.

Samkvæmt framburði skipherra, I. og II. stýrimanns og loftskyeitamanns varðskipsins Alberts svo og framburði stýrimanns og loftskyeitamanns b.v. Grimsby Town og loks með játningu ákærða er sannað, að ákærði hefur látið skila þeirri hótun til varðskipsins, að hann myndi hiklaust reyna að sökkva varðskipinu, ef ekki yrði hætt að skjóta á togarann.

Ákærði neitar því að hafa reynt að sökkva varðskipinu, en þrír yfirmenn v/s Alberts, skipherra, I. og II. stýrimaður, hafa hinsvegar eiðfest þann framburð sinn, að siglingu b/v Grimsby Town hafi verið þannig hagað, að legið hafi nærri, að skipin rækjust á, og verður að taka þá framburði gilda.

Í ákæru er ákærði sakaður um að hafa gerzt sekur um tilraun til brots samkvæmt 20. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940. Í skýrslu skipherra varðskipsins, sem I. og II. stýrimaður taka undir með sínum framburðum, er svo komið að orði, að skipstjórinn á b/v Grimsby Town, ákærði í máli þessu, „reyndi tvívegis að framkvæma hana“, þ. e. nýnefnda hótun um að sökkva varðskipinu. Samkvæmt því, sem fyrir liggur í málinu, fær þetta orðalag tæplega staðizt.

Atvik þau, sem um er að ræða, gerðust kl. 23.48 til 23.49, hið fyrra, og hið síðara kl. 23.55 til 23.56, en loftskyeitamaður varðskipsins ber það í skýrslu sinni, að talstöðvasamband við togarann hafi ekki náðst fyrr en kl. 23.58. Það er m. ö. o. ekki fyrr en 2—3 mínútum eftir, að síðari ásiglingartilraunin átti sér stað, sem skipstjóri botnvörpungsins, ákærði, gat látið uppi við varðskipið þann ásetning að reyna að sigla varðskipið í kaf. Það munar að vísu litlu, að síðara atvikið sé beint framhald af hótuninni, og eins og allar aðstæður voru, getur hæglega skeikað mínútum á tíma til eða frá. En eins og atburðarás er lýst í framburðum varðskipsmanna, verður þó ekki talið, að ákvæði 20. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 eigi hér við. Enda þótt yfirlýsing, sem kemur í beinu framhaldi og á hæla verknaðar, kunni að benda til þess, að um tilraun af ráðnum hug sé að ræða, þá verður að sýkna ákærða af þessum ákærulið að svo vöxnu máli.

Ákærði er sakaður í ákæru um brot á 261. gr. laga nr. 56/1914 með lögjöfnun til 20. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, þ. e. að um tilraun af ráðnum hug til brots, er varði við 261. gr. siglingalaganna, hafi verið að ræða.

Samkvæmt því, er að ofan segir, er ekki nægilega sannað að

um brot sé að ræða, er varði við 20. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, og verður því ekki lögjafnað til þess ákvæðis. Verður að sýkna ákærða af þessum lið ákærunnar.

Þá er ákærði í ákæruskjali loks talinn að hafa unnið til refsingar fyrir brot á ákvæðum almennra hegningarlaga nr. 19/1940, 4. mgr. 220. gr., og verður í því sambandi að taka atvik þau, sem um er að ræða, til frekari athugunar.

1. Í fyrra skiptið, sem talið er að b/v Grimsby Town hafi reynt að sigla á eða í veg fyrir v/s Albert, er kl. 23.48 eða 23.49. Þá er varðskipið að draga botnvörpunginn uppi, komið á hlið við og nokkuð fram með honum, og mjög skammt er á milli skipanna. Það er eðlilegt og skiljanlegt, að varðskipið reyndi að komast sem næst togaranum, til þess að varðskipsmenn gætu séð og glöggvað sig á, hvernig ástatt var um útbúnað veiðarfæra og vinnu áhafnar um borð í botnvörpungnum, en jafnframt var það varðskipið, sem átti að gæta allrar varúðar í siglingu, sbr. 24. gr. tilskipunar nr. 8 11. apríl 1933.

Það verður af þeim upplýsingum, sem fyrir hendi eru, ekki beinlínis ályktað, að b/v Grimsby Town hafi notað þann rétt, sem botnvörpungurinn tvímælalaust átti samkvæmt alþjóðareglum um siglingar þannig, að saknæmt teljist skipstjóra botnvörpungsins, ákærða í máli þessu, enda ósannað, hvað skipstjóra togarans var í huga, þegar atvikið gerðist. Þess er og að geta, að þegar skip sigla samhliða með stuttu millibili og á mikilli ferð í myrkri og vonzkuveðri, þá þarf ekki mikið út af að bera um stýringu skipanna til þess, að hætta geti stafað af, án þess þó að um yfirsjón í starfi, hvað þá tilraun eða ásetning til þess að skapa hættu, sé að ræða, og verður ákærði því ekki sakfelldur vegna þessa atviks um brot, er varði við 4. mgr. 220. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

2. Síðara atvikið, sem gerðist kl. 23.55 til 23.56, ber að með þeim hætti, að því er ráða má af framburðum varðskipsmanna, einkum II. stýrimanns, að botnvörpungurinn beygir fyrst á bakborða, en þverbeygir síðan á stjórnborða og á móti varðskipinu eða því sem næst. Ekki gaf botnvörpungurinn hljóðmerki, og vissi þó skipstjóri hans af varðskipinu í næstu nánd. Skip-herra v/s Alberts varð að grípa til þess neyðarúrræðis til þess að koma í veg fyrir, að togarinn sigldi á varðskipið, að víkja eins hratt og mikið á bakborða og unnt var. Skiphera varðskip-sins og II. stýrimaður hafa lýst atburði þessum öllum, en I. stýrimaður varðskip-sins sá aðeins, þegar skipin fórust á mis. Var

svo skammt milli skipanna, að vart hefur munað meira en 20 föðmum, og þegar þess er gætt, að skipin eru um 20 og um 30 m löng og sigla með um 350 m hraða á mínútu, og myrkur er, stormur og stórsjór, þá er augljóst, að það er eingöngu að þakka skjótri hugsun og snarræði varðskipsmanna, að forðað varð stórslysi. Samkvæmt 4. mgr. 220. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 telst brot fullframið, ef lífi manna er stefnt í voða, m. a. á „öfyrirleitinn hátt“. Verður að telja, að skipstjóri b/v Grimsby Town, ákærði í máli þessu, hafi með stjórn skips síns gerzt sekur um brot, er varði við nefnt ákvæði hegningarlaganna.

Þykir refsing hans hæfilega ákveðin 2ja mánaða fangelsi, en eftir atvikum er rétt að beita hér ákvæðum VI. kafla almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 3. gr. laga nr. 22 3. maí 1955, og fresta fullnustu refsingar og láta hana falla niður, þegar 2 ár eru liðin frá uppkvaðningu dóms þessa að telja, verði skil-orð nefnds kafla hegningarlaganna haldin.

Eins og áður segir, þykir nægilega sannað, að ákærði, Donald Lister, hafi að kvöldi 13. nóv. 1961 verið á skipi sínu, b/v Grimsby Town, G Y 246, að fiskveiðum eða að undirbúningi til fiskveiða í fiskiveiðilandhelgi Íslands, eins og hún er ákveðin í 1. gr. reglugerðar nr. 3 11. marz 1961, og hefur þannig gerzt sekur um fiskveiðibrot samkvæmt 2. gr. nefndrar reglugerðar nr. 3/1961, sbr. lög nr. 44/1948 og lög nr. 33/1922, sbr. enn fremur 1. gr. laga nr. 5/1920 um bann gegn botnvörpuveiðum, sbr. 1. mgr. 1. gr. laga nr. 6/1959, um breytingu á lögum nr. 5/1920.

Brot gegn nefndum ákvæðum varða refsingu samkvæmt 7. gr. reglugerðar nr. 3/1961, sbr. 3. gr. laga nr. 44/1948, sbr. 1. gr. laga nr. 81/1952, sbr. enn fremur 3. gr. laga nr. 5/1920, sbr. 1. gr. laga nr. 5/1951 um breytingu á þeim lögum.

Samkvæmt framantöldum refsíákvæðum og með hliðsjón af stærð b/v Grimsby Town, G Y 246, en hann er 710.73 brúttó lestir, og gullgengi íslenzkrar krónu, sem er í dag þannig, að 100 gullkrónur jafngilda 1951,09 pappírskrónum, þykir refsing ákærða hæfilega ákveðin kr. 200.000.00 í sekt, er renni til Landhelgissjóðs Íslands, og komi 20 mánaða varðhald í stað sektarinnar, verði hún ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Afla og veiðarfæri b/v Grimsby Town, G Y 246, að dragstrengjum meðtöldum, ber að gera upptækt, og renni andvirði þess til Landhelgissjóðs Íslands.

Ákærði, Donald Lister, greiði allan sakarkostnað, þar með

talín málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Jóns Grímssonar hdl., er þykja hæfilega ákveðin kr. 3.000.00.

Dóm þennan kveða upp Bárður Jakobsson, fulltrúi bæjarfógetans á Ísafirði, ásamt meðdómendum Haraldi Guðmundssyni hafnarverði og Rögnvaldi Jónssyni kaupmanni.

Dómsorð:

Ákærði, Donald Lister, sæti fangelsi í 2 mánuði, en fullnustu refsingar hans skal fresta og hún niður falla að 2 árum liðnum frá uppkvaðningu dóms þessa, verði skilorð VI. kafla almennra hegningarlaga nr. 19/1940 haldin.

Ákærði, Donald Lister, greiði kr. 200.000.00 í sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi 20 mánaða varðhald í stað sektarinnar, verði hún ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Allur afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir, um borð í togaranum Grimsby Town, G Y 246, skal upptækt til handa Landhelgissjóði Íslands.

Ákærði greiði allan kostnað sakarinnar, þar á meðal málsvarnarlaun til skipaðs verjanda, Jóns Grímssonar, málf lutningsmanns, kr. 3.000.00.

Dómi þessum skal fullnægja með aðför að lögum.

Föstudaginn 30. marz 1962.

Nr. 128/1961. Elín Kristjánsdóttir fyrir sína hönd, ófjárráða barna sinna, Sigrúnar Ragnarsdóttur og Skúla Ragnarssonar, og dánarbús Ragnars Guðmundssonar

(Hallgrímur Dalberg hdl.)

gegn

Bæjarstjóra Hafnarfjarðar f. h. bæjarsjóðs (Árni Gunnlaugsson hdl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Afrýjendur hafa skotið máli þessu til Hæstaréttar með