Mánudaginn 18. júní 1962.

Nr. 108/1961. **Ákæruvaldið** (Kristján Guðlaugsson hrl.)
gegn
Gilbert de Lapole Casson
(Gísli G. Ísleifsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Ólöglegar veiðar togara í landhelgi.

Dómur Hæstaréttar.

Friðrik V. Ólafsson, skólastjóri Stýrimannaskólans, hefur eftir uppsögu héraðsdóms framkvæmt athugun á staðarákvörðunum í máli þessu og markað þær á sjóuppdrátt.

Reyndist staður gæzluflugvélarinnar Ránar yfir togaranum hinn 10. apríl 1961, kl. 19.51 um 10.3 sm og kl. 20.05 um 9.8 sm innan fiskveiðimarka.

Ákærði var á þessum tíma að veiðum, eins og í héraðsdómi greinir, og hefur hann því samkvæmt 7. gr. reglugerðar nr. 3/1961 og 3. gr. laga nr. 44/1948 gerzt sekur við 1. gr. laga nr. 5/1920, sbr. 1. gr. laga nr. 6/1959 og 1. gr. laga nr. 5/1951.

Refsing ákærða þykir með tilliti til þess, að 1951.09 pappírskrónur jafngilda nú 100 gullkrónum, hæfilega ákveðin kr. 260.000.00 sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi varðhald 8 mánuði í stað sektar, verði hún ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákvæði héraðsdóms um upptöku og málskostnað eiga að vera óröskuð.

Ákærði greiði allan kostnað af áfrýjun málsins, þar með talin málflutningslaun sækjanda og verjanda fyrir Hæstarétti, kr. 9000.00 til hvors.

Dómsorð:

Ákærði, Gilbert de Lapole Casson, greiði kr. 260.000.00 sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi varðhald 8

mánuði í stað sektar, ef hún greiðist ekki innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákvæði héraðsdóms um upptöku og málskostnað eiga að vera óröskuð.

Ákærði greiði áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin laun sækjanda og verjanda fyrir Hæstarétti, hæstaréttarlögmannanna Kristjáns Guðlaugssonar og Gísla G. Ísleifssonar, kr. 9000.00 til hvors.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur sakadóms Reykjavíkur 14. apríl 1961.

Ár 1961, föstudaginn 14. apríl, var í sakadómi Reykjavíkur, sem haldinn var á Fríkirkjuvegi 11, kveðinn upp dómur í málinu nr. 1939/1961: Ákæruvaldið gegn Gilbert de Lapole Casson, sem tekið var til dóms sama dag. Ákærði er Gilbert de Lapole Casson, skipstjóri á togaranum Kingston Andalusite, H 41, frá Hull, til heimilis í Gilbert Road 127 í Hull, 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. ennfremur 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 á Selvogsgrunni að kvöldi mánudagsins 10. apríl 1961 innan fiskveiðilandhelgi Íslands, eins og hún er ákveðin í 1. gr. fyrrnefndrar reglugerðar nr. 3/1961 og innan svæðis þess milli sex og tólf mílna fiskveiðilögsögu, sem um ræðir í 3. gr. VI. í auglýsingu nr. 4, 11. marz 1961, sbr. 6. gr. nefndrar reglugerðar nr. 3/1961. Ákærist nefndur skipstjóri 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, til að sæta upptöku afla og veiðarfæra togarans og til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Ákærði er kominn yfir lögaldur sakamanna, fæddur í Hull 28. apríl 1915. Eigi hefur hann fyrr, svo kunnugt sé, sætt ákæru eða refsingu hér á landi.

Málavextir eru þeir, sem nú verða raktir.

Mánudaginn 10. þ. m. var landhelgisgæzluflugvélin TF RÁN á gæzluflugi við suðvesturland. Í henni var til gæzlustarfsins Lárus Sigurvin Þorsteinsson, skipstjóri Landhelgisgæzlunnar, og er skýrsla hans um málavexti svo sem nú verður rakið:

Kl. 19.50 kom flugvélin úr austurátt að nokkrum togurum á veiðum á Selvogsgrunni, sem virtust vera grunsamlega nærri landi.

Kl. 19.51 var gerð staðarákvörðun yfir togaranum Kingston Andalusite, H 41, sem var að taka inn stjórnborðsvörpu. Voru hlerar í gálganum, en varpan að koma upp við síðuna, og virtist vera fiskur í henni.

Staðarákvörðunin var þannig:

Ströndin við Selvogsvita miðast r/v 005°,
fjarlægð 20 sjómílur.

Gefur mælingin stað togarans um 10 sjómílur innan við fiskveiðitakmörkin, en það eru um 4 sjómílur innan við leyft fiskveiðisvæði brezkra togara á þessum slóðum.

Kl. 20.05 var gerð önnur mæling á stað togarans:

Ströndin við Selvogsvita miðast r/v 011°,
fjarlægð 20 sjómílur.

Gefur mælingin stað togarans um 9.8 sjómílur fyrir innan fiskveiðitakmörkin, eða um 3.8 sjómílur innan við leyft fiskveiðisvæði brezkra togara á þessum slóðum. Var togarinn þá að enda við að innbyrða vörpuna.

Um kl. 20.10 setti togarinn á ferð og hélt suðlæga stefnu.

Kl. 20.14 var skotið merkjaskoti að togaranum og skömmu síðar öðru merkjaskoti og gefið stöðvunarmerki á ljósmorsi. Einnig var skotið fleiri skotum frá flugvélinni og reynt að ná sambandi við togarann með ljósmorsi og talstöð. Svaraði hann skömmu síðar, og var hann þá beðinn að bíða á bylgjunni eftir skeyti frá flugvélinni.

Kl. 20.30 var ákærða, skipstjóra togarans, sent skeyti á þessa leið: Þér hafið verið að veiðum innan fiskveiðitakmarkanna og þér eruð beðinn að stöðva skipið strax og bíða frekari fyrirmæla.

Um kl. 20.40 kom svarskeyti frá togaranum á þessa leið: „We were not fishing inside the limit. The net was torn and we were steaming towards the edge when you came to us."

Við ósk um endurtekningu kom þessi orðsending frá togaranum: We were not fishing inside the limit, the trawl was torn

and we were mending it as we were steaming along and you came to us."

Kl. 20.42 var skeyti frá TF RÁN til togarans endurtekið.

Um kl. 20.45 nam togarinn staðar.

Kl. 21.15 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun á togaranum:
Ströndin við Selvogsvita miðast r/v 010°,
fjarlægð 25 sjómílur.

Gefur það stað togarans um 5 sjómílur fyrir innan fiskveiðitakmörkin, en á undanþágusvæði brezkra togara á þessum tíma árs.

Skömmu síðar setti togarinn á hæga ferð og hélt ASA-læga stefnu. Var flogið yfir togaranum til kl. 22.10, að varðskipið Ægir var komið á vettvang og hafði lýst upp togarann og náð sambandi við hann.

Kl. 22.15 yfirgaf flugvélin skipin og hélt til Reykjavíkur.

Staðarákvarðanirnar á ratsjá flugvélarinnar gerðu skipstjórinn, Lárus Sigurvin Þorsteinsson, og loftskeytamaðurinn, Garðar Ingi Jónsson. Stefnurnar tóku Helgi Hallvarðsson stýrimaður og Ásgeir Þorleifsson flugmaður. Veðri var þannig farið, að 8 vindstig voru á austan, skýjað, skyggni um 5 sjómílur.

Þessa skýrslu skipstjórans hafa stýrimaðurinn, loftskeytamaðurinn og flugmaðurinn allir staðfest að sínu leyti. Þeir hafa skýrt frá því, að þeir hafi unnið að mælingunum, sem hafi verið gerðar á því andartaki, þegar flugmaðurinn gaf merki um, að flugvélin væri uppi yfir togaranum, og séu allar mælingarnar rétt greindar í skýrslu skipstjórans. Þeir skipstjóri og loftskeytamaður eru öruggir um, að það hafi verið ströndin við Selvogsvita, sem kom fram í ratsjánni. Hún hafi komið skýrt fram.

Flugstjórinn, Guðjón Benedikt Jónsson, hefur staðfest, að hann hafi skotið merkjaskotunum, stýrimaðurinn gaf togaranum stöðvunarmerkið „K" með ljósmorsi og loftskeytamaðurinn annaðist talstöðvarviðskiptin við togarann, sem greind eru í skýrslu skipstjórans.

Á þessum tíma var varðskipið Ægir að gæzlu á Selvogsbanka. Er skýrsla skipherrans, Jóns Jónssonar, um málavexti á þessa leið:

Kl. 20.26 var sett stefna að togurum, sem gæzluflugvélin TF RÁN tilkynnti, að væru að ólöglegum veiðum suður af Selvogsvita.

Kl. 21.30 sást flugvélin, þar sem hún skaut ljósmerkjum yfir

togara. Sveimaði hún stöðugt yfir og skaut ljósmerkjum, unz varðskipið kom á vettvang.

Kl. 21.51 var sett upp stöðvunarmerki „K" með merkjaflöggum og enn fremur gefið stöðvunarmerki með ljósmorsi.

Kl. 22.00 var stöðvað við bakborðshlið togarans Kingston Andalusite, H 41, sem flugvélin hafði þá sveimað yfir allt frá því, að hún hafði talið sig standa hann að ólöglegum veiðum.

Kl. 22.03 var staður skipanna r/v 198° frá Selvogsvita, fjarlægð 27.00 sjómílur.

Kl. 22.13 sáust stjórnborðshlerar á síðu togarans og menn við aðgerð á fiski á þilfari.

Þegar ákærða hafði verið skipað að fylgjast með varðskipinu til hafnar, bað hann um frest til að sjóbúa togarann, og var það veitt. Í sama mund tilkynnti ákærði, að vél togarans væri biluð og hann þyrfti að bíða eftir komu H.M.S. Crossbow eftir varahlutum. Eftir atvikum var talið rétt að bíða komu herskipsins, en vegna sjógangs var ókleift að senda menn yfir í togarann.

Kl. 04.00 kom herskipið á vettvang, og biðu nú öll skipin á svipuðum slóðum fram á dag.

Ákærði leitaði fyrirmæla herskipsins um, hvað gera skyldi, en fékk það svar, að það gæti engin fyrirmæli gefið honum og yrði hann sjálfur að bera ábyrgð á ákvörðunum sínum.

Kl. 13.26 setti togarinn á fulla ferð austur og varðskipið sömuleiðis á eftir honum til að sjá um, að hann hlýddi fyrirmælum þess.

Kl. 13.30 var á varðskipinu sett upp stoppflagg „K".

Kl. 13.33—13.35 var skotið þremur púðurskotum að togaranum og kl. 13.36 gefið stöðvunarmerki með skipsflautunni.

Kl. 13.40 nam togarinn staðar við hlið varðskipsins, og kl. 13.47 samþykkti togaraskipstjórinn að fylgjast með varðskipinu til Reykjavíkur.

Var síðan siglt þangað, og komu skipin til hafnar kl. 22.00.

Þessa skýrslu skipherrans hafa I. og II. stýrimaður varðskipsins staðfest að sínu leyti. Voru þeir báðir við störf á því tímabili, sem skýrslan tekur til, og báðir voru þeir við mælinguna kl. 22.03. Öll hafa framangreind vitni staðfest skýrslur sínar með eiði.

Ákærði hefur lýst því yfir, að skýrsla skipherrans á Ægi, sem að framan er rakin, sé að öllu leyti rétt varðandi sig, og tekið jafnframt fram, að hann (ákærði) hafi gripið til þeirra

ósanninda gagnvart varðskipinu að segja vél togarans bilaða, til þess að fá frest til að bíða komu herskipsins. Viðurkennir hann tilraun sína til að sigla burt frá varðskipinu, en kveðst hafa hætt við það tiltæki eftir ráðleggingum frá herskipinu.

Ákærði viðurkennir að hafa verið á botnvörpuveiðum, þegar gæzluflugvélin kom yfir togarann. Byrjaði hann að hífa inn vörpuna eftir tog kl. 19.30 og hafði lokið því um kl. 20.10. Segir hann ástand togarans, að veiðarfærum til, rétt lýst í skýrslu skipstjórans í flugvélinni. Hins vegar mótmælir ákærði staðarákvörðunum gæzluflugvélarinnar og heldur því fram, að hann hafi verið að veiðum á undanþágusvæðinu, utan 6 sjómílna markanna frá grunnlínu. Þetta byggir hann á því, að kl. 19.20 hafi hann og loftskeytamaður togarans, David Redshaw, gert staðarákvörðun með ratsjá togarans, sem sýndi, að ströndin við Selvogsvita var í 26.5 sjómílna fjarlægð frá togaranum í stefnunni NNA. Við mælingu þessa las ákærði af áttavitanum á stjórnpalli, en loftskeytamaðurinn af ratsjánni í kortaklefanum. Skiptu þeir síðan um þannig, að ákærði athugaði ratsjána, en loftskeytamaðurinn áttavitann. Þegar mælingin var gerð, var verið að toga í vestlæga stefnu. Kl. 19.30 var farið að hífa inn vörpuna, og var því lokið um kl. 20.10, eins og áður segir. Síðan setti ákærði á ferð og stefndi SW. Varð síðan að breyta um stefnu vegna annarra skipa og siglt þannig í mesta lagi stundarfjórðung. Þá nam hann staðar til að láta gera við veiðarfærin. Vegna ágjafar reyndist eigi unnt að vinna það verk á þilfari. Sneri ákærði þá upp í vindinn og andæfði, meðan hann beið fyrirmæla frá flugvélinni. Kl. 22.00 kom svo varðskipið að togaranum. Ákærði viðurkennir, að hafa sent flugvélinni þau skeyti, sem skýrt er frá hér að framan. Hann skýrir frá því, að rétt eftir að hann gerði framangreinda staðarákvörðun, hafi enskur togari siglt nálægt sér, og hafi loftskeytasamband verið haft við hann. Staðfestu menn á þeim togara, að staður ákærða væri rétt fundinn.

Loftskeytamaður togarans hefur staðfest frásögn ákærða um staðarákvörðunina kl. 19.20 og unnið eið að.

Þar sem ákæran er byggð á ratsjármælingum gæzluflugvélarinnar kvaddi dómurinn þrjá kunnáttumenn, þá Ríkharð Sigmundsson rafvirkjameistara, Ólaf Jónsson útvarpsvirkjameistara og Ingólf Þórðarson siglingafræðing til að athuga ratsjá flugvélarinnar, einkum fjarlægðarmælihæfni hennar, og ennfremur var þeim falið að athuga í sama skyni ratsjá togarans. Í vottorði

þeirra, sem þeir hafa staðfest með eiði, segir, að báðar ratsjárnar hafi verið í góðu lagi. Í vottorðinu segir, að fjarlægðarmælihæfni og miðunarhæfni ratsjár flugvélarinnar séu mjög góðar. Hafi Selvogsviti sést í ratsjá flugvélarinnar í 25 sjómílna fjarlægð og skip sést greinilega í sömu fjarlægð. Segir síðan „Samkvæmt þessum athugunum virtist okkur mjög auðvelt að ákveða fjarlægð skipa á þessum stað frá landi með því að fljúga yfir þau og mæla fjarlægðina til lands."

Dómurinn kvaddi þá siglingafræðingana Ingólf Þórðarson og Jónas Sigurðsson stýrimannaskólakennara til að finna, á hve löngu færi unnt sé á togaranum að sjá frá hafi ströndina við Selvogsvita í ratsjá togarans, en upplýst var um hæð „radarscanners" togarans frá sjávarmáli.

Er eiðfest álitsgerð þeirra svohljóðandi:

„Samkvæmt beiðni sakadómara höfum við undirritaðir reiknað út, hve langt ströndin við Selvogsvita ætti að sjást í radar, miðað við scanner-hæð togarans Kingston Andalusite, H 41, sem um ræðir í dómskjali 6.

Höfum við stuðzt við Islands Kortlægning og því reiknað með hæð strandarinnar 4 m, en það er hún gefin við þríhyrningavörðu, sem reist hefur verið skammt frá vitanum.

Samkvæmt því reyndist ströndin geta sést í radar, með 10 m scanner-hæð og við eðlilegt ásigkomulag loftsins, allt að 11.5 sjómílur."

Samkvæmt þessu hefur það eigi verið ströndin við Selvogsvita, sem ákærði sá mynd af í ratsjá togarans við mælinguna kl. 19.20, heldur einhver annar hærri staður. Óvíst er, hvaða staður það hefur verið, og kippir þetta stoðum undan gildi þessarar staðarákvörðunar ákærða.

Með framangreindum mælingum gæzluflugvélarinnar telur dómurinn sannað gegn staðhæfingum ákærða, að ákærði hafi í umrætt skipti verið á þeim stöðum, sem mælingarnar sýndu, og að botnvörpuveiðum var hann, svo sem hann hefur viðurkennt. Eru þessir staðir á því svæði fiskveiðilandhelginnar, sem um ræðir í ákæru, samkvæmt framansögðu.

Varðar þessi verknaður við 2. gr. reglugerðar nr. 3/1961, um fiskveiðilandhelgi Íslands, sbr. lög nr. 44/1948 og lög nr. 33/1922, sbr. ennfremur 1. mgr. 1. gr. laga nr. 5, 1920 um bann gegn botnvörpuveiðum, sbr. 1. gr. laga nr. 6/1959, um breytingu á þeim lögum. Ber að ákveða ákærða 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 4. gr. laga nr. 5/1920, (áður 3. gr., sbr. lög nr. 6, 1959) og 1. gr. laga nr. 5/1951 um breytingu á þeim lögum. Samkvæmt þessum refsiákvæðum, með tilliti til stærðar togarans, 684.4 brúttó rúmlestir, og með tilliti til núverandi gullgildis íslenzkrar krónu þykir refsing ákærða hæfilega ákveðin 230.000.00 króna sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi 8 mánaða varðhald 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 Kingston Andalusite, H 41, vera upptæk til handa Landhelgissjóði Íslands.

Ákærða ber að dæma til greiðslu alls sakarkostnaðar, þar með talin málsvarnarlaun verjanda síns, hdl. Gísla G. Ísleifssonar, kr. 3000.00.

Dóm þennan kveða upp Valdimar Stefánsson sakadómari og meðdómendurnir Jónas Jónsson og Pétur Björnsson, skipstjórar.

Dómsorð:

Ákærði, Gilbert De Lapole Casson, greiði 230.000.00 króna sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi 8 mánaða varðhald í stað sektarinnar, verði hún eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Allur afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir, togarans Kingston Andalusite, H 41, skulu vera upptæk til handa Landhelgissjóði Íslands.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun verjanda síns, hdl. Gísla G. Ísleifssonar, kr. 3000.00.

Dómi þessum skal fullnægja með aðför að lögum.