

Mánudaginn 18. júní 1962.

Nr. 29/1962. **Ákærvaldið**

(Valdimar Stefánsson, saksóknari ríkisins)
gegn

George Francis Pearson

(Gísli G. Ísleifsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Olöglegar togveiðar í landhelgi.

Dómur Hæstaréttar.

Ný gögn hafa verið lögð fyrir Hæstarétt, þ. á m. skýrsla Friðriks V. Ólafssonar, skólastjóra Stýrimannaskólans, um athugun hans á staðarákvörðunum í máli þessu og mörkun þeirra á sjóupprátt. Eins og vikið er að í héraðsdómi, voru hinn 8. ágúst 1961 dómkvaddir þeir Ólafur Jónsson útvarpsvirkjameistari, Jónas Sigurðsson siglingafræðingur og Gústaf Arnar rafmagnsverkfræðingur „til að skoða ratsjá flugvélarinnar Ránar og láta dóminum í té vottorð um þá skoðun og ástand ratsjárinnar, einkum að því er varðar nákvæmni 10 og 4 sjómílna mælikvarða“ hennar. Hinir dómkvöddu menn framkvæmdu samdægurs athugun þessa. Ratsjain sýndi fjarlægðir lítið eitt minni en þær eru samkvæmt upprátti. Segir svo í skýrslu skólastjóra Stýrimannaskólans: „Við mörkun staðarákvarðana gæzluflugvélarinnar Ránar hef ég tekið tillit til mismunar milli mældra fjarlægða með ratsjá og fjarlægða í korti, sem fram kom við prófun dómkvaddra manna á tækjunum hinn 8. ágúst 1961. Mismunur þessi er ákærða í vil og reyndist vera 0.104 við notkun 4 sjómílna kvarðans og 0.39 og 0.27 eða að meðaltali 0.33 við notkun 10 mílna kvarða ratsjárinnar“. Samkvæmt þessu reyndust staðir gæzluflugvélarinnar yfir togaranum hinn 5. ágúst 1961, kl. 00.08 og 00.11, báðir um 7.3 sm innan fiskveiðimarka. Ákærði var að veiðum á þessum tíma, 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. Með þessum athugasemdum og þar sem gullgengi krónunnar hefur ekki breytt eftir uppsögu héraðsdóms, ber að staðfesta hann að öðru en því, að frestur til greiðslu sektar verði 4 vikur frá birtingu dóms þessa.

Ákærði greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun til ríkissjóðs, kr. 9000.00, og málflutningslaun verjanda, kr. 9000.00.

Dómsorð:

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

Ákærði, George Francis Pearson, greiði áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 9000.00, og laun verjanda síns, Gísla G. Ísleifssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 9000.00.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur sakadóms Seyðisfjarðar 9. ágúst 1961.

Árið 1961, miðvikudaginn 9. ágúst, kl. 01.30, var í sakadómi Seyðisfjarðar, sem haldinn var á bæjarfógetaskrifstofunni af Erlendi Björnssyni bæjarfógeta ásamt meðdómendum Þorgeiri Jónssyni og Guðlaugi Jónssyni, kveðinn upp dómur í málinu: Ákærvaldið gegn George Francis Pearson, sem dómtekið var í gær.

Mál þetta er með ákæruskjali, dags. í gær, höfðað gegn George Francis Pearson, skipstjóra á brezka togaranum Southella, H 303, 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 að botnvörpuveiðum á nefndum togara um miðnætti aðfaranótt laugar dagsins 5. ágúst 1961 út af Álftanesi við Loðmundarfjörð, innan fiskveiðilandhelgi Íslands, eins og hún er ákveðin í 1. gr. fyrrnefndrar reglugerðar nr. 3/1961 innan við svæði það milli sex og tólf mílna fiskveiðilögsögu, sem um ræðir í 3. gr. III. í aug-

lýsingu nr. 4, 11. marz 1961, sbr. 6. gr. nefndrar reglugerðar nr. 3/1961. Ákæríst hann til að sæta hegningu samkvæmt 7. gr. reglugerðar nr. 3/1961, sbr. 3. gr. laga nr. 44/1948 og 1. gr. laga nr. 81/1952 og breytingu á þeim lögum, sbr. ennfremur 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 nefnds togara og til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Ákærði er kominn yfir lögaldur sakamanna, að eigin sögn fæddur í Hull 11. febrúar 1915. Hann hefur ekki áður sætt ákæru eða refsingu hér á landi, svo að kunnugt sé.

Samkvæmt skýrslu Garðars Pálssonar skipstjóra var gæzluflugvélin Rán á eftirlitsflugi við Austurland aðfaranótt laugardags 5. þ. m.

Kl. 00.01 var flugvélin stödd út af Dalatanga, og sáu st þá nokkrir togarar grunsamlega nálægt landi. Kl. 00.08 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun yfir togara, sem síðar reyndist vera Southella, H 303.

Álftanes miðast í réttvísandi 270°, fjarlægð (radar) 6.3 sjóm. Flughæð 650 fet, hraði 100 sjómílar.

Athugunin gerð með 10 sjómílna mælikvarða.

Þetta gefur stað togarans um 1.6 sjómílar innan 6 mílna markanna.

Kl. 00.11 var gerð önnur staðarákvörðun yfir togaranum.

Álftanes miðast í réttvísandi 272°, fjarlægð (radar) 6.5 sjóm. Flughæð 700 fet, hraði 95 sjómílar.

Athugunin gerð með 4 sjómílna mælikvarða með færanlegum miðpunkti.

Þetta gefur stað togarans um 1.4 sjómílar innan 6 mílna markanna. Tilraunir að sjá nafn og númer togarans báru ekki árangur, vegna þess hve skuggsýnt var. Meðan á þessu stóð, var haft samband við varðskipið Þór, sem var grunnt út af Gerpi og hann beðinn að koma á staðinn. Síðan var hringsólað yfir togaranum. Kl. 00.19 beygði togarinn út frá landi.

Kl. 00.26 og 00.28 var reynt að fá togarann til að nema staðar með því að skjóta að honum ljóskúlum, en hann sinnti því ekki. Gæzluflugvélin hringsólaði síðan yfir togaranum, meðan hann sigldi til hafs, jafnframt því sem haft var stöðugt samband við varðskipið Þór og honum leiðbeint að togaranum.

Kl. 02.33 yfirgaf gæzluflugvélin Rán togarann. Hann hafði þá stöðvað ferð sína, varðskipið Þór var komið að honum, og var komið í talsamband við hann.

Skipstjórinn á gæzluflugvélinni Rán, Garðar Pálsson, hefur staðfest skýrslu sína hér fyrir dómi. Áhöfn flugvélarinnar hefur einnig staðfest ofangreint atriði úr skýrslunni.

Samkvæmt skýrslu Jóns Jónssonar, skipherra á varðskipinu Þór, lét varðskipið reka út af Gerpi aðfaranótt laugardags 5. þ. m. Kl. 00.10 bárust varðskipinu tilmæli frá gæzluflugvélinni Rán að taka togarann, sem hún taldi sig hafa staðið að ólöglegum veiðum út af Álftanesi. Var þegar sett á fulla ferð og haldið í átt til togarans.

Kl. 01.41 sást togari fram undan, og var þá gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

Dalatangi, fjarlægð 9.9 sjómílar.

Álftanes, fjarlægð 9.7 sjómílar.

Togarinn r/v 050 gr., fjarlægð 3.0 sjómílar.

Þá sett upp stoppsignal (K).

Kl. 01.51 flaug TF Rán lágt yfir togarann og gaf ljósmerki, sem sáust mjög greinilega. Var þá gerð eftirfarandi staðarákvörðun:

Stóranes r/v 291°, fjarlægð 12.0 sjómílar.

Togarinn 065°, fjarlægð 2.3 sjómílar.

Kl. 01.58 var gefið stöðvunarmerki með ljósum. Stöðvunarmerkin voru stöðugt endurtekin.

Kl. 02.05 var skotið lausu skoti.

Kl. 02.11 sent stöðvunarmerki (ljósmorsi).

Kl. 02.19 skotið lausu skoti.

Kl. 02.24 skotið lausu skoti. Samtímis var komið að togaranum H 303, Southella.

Kl. 02.28 var gerð eftirfarandi staðarákvörðun við togarann, sem hafði stöðvað ferð sína:

Dalatangi r/v 252°, fjarlægð 19.0 sjómílar.

Dýpi 230 metrar.

Þegar togarinn hafði stöðvað, var haft loftskýttasamband við hann. Skipstjórinn neitaði að taka við löggæzlumönnum um borð í skip sitt, þar sem hann kvaðst vera utan íslenzkrar lögsögu. Honum var bent á, að varðskipið teldi sig samkvæmt alþjóðavenjum um stöðuga eftirför út úr landhelgi hafa heimild til handtöku. Skipstjóri togarans óskaði aðgerðum frestað, unz brezka freigátan H.M.S. Duncan kæmi á vettvang, og var það samþykkt.

Kl.02.55 fór togarinn að taka inn toghlera stjórnborðs megin,

en þeir voru hangandi í gálgum. Hluti af fótreiði og forvæng voru einnig utanborðs.

Frá því að varðskipsmenn komu auga á togarann, sást, að flugvélin var stöðugt yfir honum. Eftir að hann hafði tekið inn vörpuna, setti hann á fulla ferð og gaf þá TF Rán stöðugar tilkynningar um stefnu og hraða hans til að flýta eftirförlinni. Samband var stöðugt haft við flugvélina með VHF. loftskeyta-tækjum.

Kl. 08.32 kom freigátan H.M.S. Duncan á vettvang, og kom navigations-officeri herskipsins um borð í v/s Þór og kynnti sér málavexti. Ekki kvað hann sig geta skipað togaranum að fylgja varðskipinu til hafnar.

Skipherrann á H.M.S. Duncan óskaði eftir, að beðið yrði frekari aðgerðar, unz togarinn hefði fengið fyrirmæli frá útgerðarfélagi sínu.

Kl. 11.55 var H.M.S. Duncan sent skeyti frá varðskipinu, þar sem tilkynnt var, að lengur yrði ekki beðið. Að afloknum nokkrum orðaskiptum var gerð aðför að togaranum, sem hafði sett á fulla ferð til hafs. Var þá haft talsamband við togaraskipstjórnann með loftskeytastöð varðskipsins og honum settir úrslitakostir um að nema strax staðar og halda uppgefna stefnu til Seyðisfjarðar. Hann sinnti því ekki og hélt áfram til hafs.

Kl. 12.54 var dregið upp stöðvunarmerki (OL).

Kl. 12.57 var skotið lausu skoti.

Kl. 12.59 var skotið lausu skoti.

Kl. 13.00 var skotið lausu skoti.

Kl. 13.02 var skotið kúluskoti fyrir framan togarann.

Kl. 13.03 var skotið kúluskoti fyrir framan togarann.

Kl. 13.05 tilkynnti skipstjóri togarans, að hann mundi fara að fyrirskipun varðskipsins um að halda til hafnar. Sneri hann síðan við og hélt til Seyðisfjarðar.

Skipherrann á varðskipinu Þór, Jón Jónsson, hefur ásamt Jónasi Guðmundssyni, 1. stýrimanni varðskipsins, staðfest framanritað hér fyrir dómi.

Ákærði viðurkennir að hafa verið að botnvörpuveiðum, þegar gæzluflugvélin Rán bar að, en neitar því að hafa verið að veiðum innan við svæði milli 6 og 12 mílna frá grunnlínu fiskveiðilandhelgi, sem honum var leyfilegt að veiða á. Hann telur sig ýmist ekki hafa séð eða skilið ljósmerki gæzluflugvélarinnar, sem gefin voru til að stöðva skip hans. En að öðru leyti kemur fram-

burður hans heim við framburð starfsmanna landhelgisgæzlunnar, nema að því er snertir staðarákvarðanir. Hann kveður staðarákvarðanir gæzluflugvélarinnar Ránar rangar og kveður staðarákvarðanir þær, sem hann sjálfur gerði ásamt loftskeytamanni sínum og bátsmanni sína, að hann hafi ekki verið að veiðum á bannsvæði umrætt skipti. Hefur ákærði og einnig verjandi hans látið í ljós þá skoðun, að miðanir gæzluflugvélarinnar kunni að hafa verið á annan togara en þann, sem eltur var uppi, þ. e. skip ákærða.

Af vitnisburði áhafnar gæzluflugvélarinnar má ráða, að togari ákærða var ekki svo nálægt öðrum skipum, að veruleg hætta gæti verið á því, að honum væri ruglað saman við þau. Eitt skip var að vísu allnálægt honum. En vitnum af gæzluflugvélinni kemur saman um, að togara ákærða hafi að staðaldri verið gefið auga úr flugvélinni, frá því að fyrsta staðarákvörðun var gerð á honum, þar til varðskipið Þór fór að fylgjast með honum. Verður því að telja sannað, að það hafi verið togari ákærða, sem gæzluflugvélina fylgdi stöðugt eftir frá því um miðnætti umrædda nótt.

Verjandi ákærða hefur bent á það, að staðarákvarðanir gæzluflugvélarinnar fái ekki staðizt, og bendir í því sambandi á, að togarinn hafi togað í norðlæga stefnu, en hin síðari af tveim staðarákvörðunum flugvélarinnar þó sýnt hann á suðlægari stað en hin fyrri. Hér verður að hafa í huga, að staðarákvörðun skips úr flugvél við þær aðstæður, sem hér voru fyrir hendi, með áttavita og radar, verður ekki 100% nákvæm. Aðeins 3 mínútur liðu milli staðarákvarðana flugvélarinnar, og bilið milli þeirra tveggja staða, sem þær sýna, skiptir ekki mörgum hundruðum metra. Jafnframt er augljóst, að togarinn hreyfðist mjög hægt með vörpu aftan í sér. Verður því ekki sagt, að umræddar mælingar sýni meiri ónákvæmni en fyrirfram verður að gera ráð fyrir. Hins vegar sýna mælingarnar togarann það langt innan 6 mílna línu, þ. e. um $1\frac{1}{2}$ sjómílu, að hugsanleg skekkja mælinga getur ekki verið svo mikil.

Verjandi ákærða hefur haldið því fram, að vinnuáðferðir starfsmanna landhelgisgæzlunnar hafi verið með þeim hætti, að þær tryggi ekki fulla sönnun staðarákvörðunar. Próf málsins virðist hins vegar sýna, að hver einstakur þáttur mælinganna sé vottfestur af a.m.k. tveim mönnum. Verður því að telja, að vitnisburður löggæzlumanna þessara veiti nægilega tryggja sönnun fyrir því að niðurstöður staðarákvarðana séu réttar.

Undir rannsókn málsins voru dómkvaddir í Reykjavík 3 kunn-
átumenn, til að athuga radar gæzluflugvélarinnar, og reyndist
hann í fullkomnu lagi. Sérstaklega var athuguð nákvæmni 10
og 4 sjómílna mælikvarða hans.

Með mælingum landhelgisgæzlumanna í gæzluflugvélinni Rán
telur dómurinn sannað gegn staðhæfingu ákærða, að hann hafi
í umrætt skipti verið á þeim stað, sem mælingar gæzlumanna
sýndu og á þeim tíma, sem hann sjálfur hefur viðurkennt að
hafa verið að botnvörpuveiðum. Krafa verjanda hans um sýknu
og málskostnað úr ríkissjóði verður því ekki tekin til greina.

Verknaður ákærða varðar við þau lagaákvæði, sem talin eru
í ákæru. Samkvæmt því hefur ákærði gerzt sekur við 1. gr. sbr.
3. gr. laga nr. 5/1920, sbr. 1. gr. laga nr. 5/1951 og 1. gr. laga
nr. 82/1952. Refsing ákærða þykir með hliðsjón af stærð togar-
ans, 536.08 brúttórúmllestir, og með tilliti til þess, að 1951 pappír-
króna jafngilda nú 100 gullkrónum, hæfilega ákveðin kr. 260.000.00
í sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi 8 mánaða varðhald
í stað sektarinnar, verði hún ekki greidd innan 4 vikna frá
birtingu dóms þessa.

Allur afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir, togar-
ans Southella, H 303, skulu vera upptæk til handa Landhelgis-
sjóði Íslands.

Samkvæmt þessu ber að dæma ákærða til greiðslu alls sakar-
kostnaðar, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns,
Gísla G. Ísleifssonar hdl., sem þykja hæfilega ákveðin kr. 8.000.00.

Dómsorð:

Ákærði, George Francis Pearson, greiði kr. 260.000.00 í
sekt til Landhelgissjóðs Íslands, og komi 8 mánaða varðhald
í stað sektarinnar, verði hún ekki greidd innan 4 vikna
frá birtingu dóms þessa.

Allur afli og veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir, tog-
arans Southella, H 303, skulu vera upptæk til handa Land-
helgissjóði Íslands.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin máls-
varnarlaun skipaðs verjanda síns, Gísla G. Ísleifssonar, kr.
8.000.00.

Dómi þessum skal fullnægja með aðför að lögum.