Fimmtudaginn 24. maí 1984.

Nr. 2/1984. **Ákæruvaldið**
(Þórður Björnsson ríkissaksóknari)
gegn
Guðmundi Jónssyni
(Benedikt Blöndal hrl.)

Fiskveiðibrot. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Þór Vilhjálmsson, Björn Sveinbjörnsson, Guðmundur Jónsson, Magnús Thoroddsen og Magnús Þ. Torfason.

Ríkissaksóknari áfrýjaði máli þessu að ósk ákærða með stefnu 20. desember 1983. Ágrip dómsgerða barst Hæstarétti 23. mars 1984.

Af hálfu ákæruvalds er krafist staðfestingar hins áfrýjaða dóms.

Fyrir Hæstarétt hafa verið lögð nokkur ný gögn, þar á meðal ljósmyndir teknar í vélarrúmi m/s Hafarnar, GK 90, hinn 10. maí 1984 af aðalvél skipsins. Þeirra á meðal er mynd af framleiðslunúmersplötu, sem skrúfuð er á aðalvélina, en á plötunni stendur m.a.: „B.H.P. 1200 CONTINOUS RATING 1000 R.P.M."

Þá hafa verið lögð fyrir Hæstarétt staðfest ljósrit úr aðalskipaskrá Siglingamálastofnunar ríkisins varðandi skráningu m/s Hafarnar og ljósrit af afsali (Bill of Sale) fyrir nefndu skipi til Útgarðs h/f. Á þessum skjölum er aðalvél skipsins skráð 1200 hestöfl.

Með vísan til forsendna hins áfrýjaða dóms þykir mega staðfesta hann.

Dæma ber ákærða til að greiða allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, 15.000.00 krónur, og málskostnaðarlaun skipaðs verjanda síns, 15.000.00 krónur.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Ákærði, Guðmundur Jónsson, greiði áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, 15.000.00

krónur, og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Benedikts Blöndal hæstaréttarlögmanns, 15.000.00 krónur.

Dómi þessum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Sératkvæði
hæstaréttardómaranna Magnúsar Thoroddsen og Þórs Vilhjálmssonar.

Með vottorði frá skipaskráningu Lloyds, dagsettu 12. maí 1982, teljum við sannað, að nýtanleg afköst aðalvélar Hafarnarins, GK 90, hafi vorið 1982 verið færð niður í 889 bremsuhestöfl hjá Mirrlees Blackstone (Stockport) Limited í Englandi. Með því fylgdist starfsmaður Siglingamálstofnunar ríkisins.

Í alþjóðamælibréfi fyrir skipið, útg. 4. maí 1982 af Siglingamálastofnun ríkisins, er stærðar aðalvélar hvergi getið, en í sams konar bréfi sama aðilja, útg. 18. október 1982, er stærð aðalvélar skráð „1200 HÖ". Mæling hafði þó ekki farið fram á aðalvélinni á vegum Siglingamálastofnunar á þessu tímabili, enda hafði stofnunin ekki tækjakost til slíkra mælinga.

Af hálfu ákæruvalds er því heldur ekki mótmælt, að nýtanlegt afl aðalvélar skipsins sé 889 bremsuhestöfl eftir framkvæmdar breytingar á vélinni.

Það hvílir á ákæruvaldinu að sanna sekt ákærða, sbr. 108. gr. laga nr. 74/1974, og allan vafa ber að túlka honum í hag.

Við túlkun á 3. mgr. 3. gr.laga nr. 81/1976 um veiðar í fiskveiðilandhelgi Íslands teljum við því, að leggja beri til grundvallar hið nýtanlega afl vélarinnar eins og það var í raun, en ekki eins og það er skráð af Siglingamálastofnun ríksins, enda er í téðu lagaákvæði hvorki minnst á það, að miða skuli við skráningu stofnunarinnar á vélarafli né á það, að miða skuli við ástimplað vélarafl, og fær bréf samgönguráðuneytis 16. desember 1975, sem vitnað er til í héraðsdómi, ekki breytt þessari niðurstöðu.

Við teljum því, að ákærði, Guðmundur Jónsson, eigi að vera sýkn af öllum kröfum ákæruvaldsins í máli þessu. Allan kostnað sakarinnar teljum við, að eigi að greiða úr ríkissjóði, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, Benedikts Blöndal hæstaréttarlögmanns, bæði í héraði og fyrir Hæstarétti. Staðfesta ber

ákvæði héraðsdóms um málsvarnarlaun, en málsvarnarlaun fyrir Hæstarétti teljum við hæfilega ákveðin 15.000.00 krónur.

Dómur sakadóms Gullbringusýslu 1. október 1983.

Mál þetta, sem dómtekið var í dag, er með ákæru ríkissaksóknara, sem útgefin er í dag, höfðað á hendur Guðmundi Jónssyni, Vesturengi 13, Hafnarfirði, fyrir fiskveiðibrot. Ákærða er gefið að sök, að hafa sem skipstjóri „á skuttogaranum Haferni GK-90 verið á botnvörpuveiðum, síðdegis fimmtudaginn 29. september 1983, vestur af Garðskaga, á svæði innan fiskveiðilandhelginnar, þar sem botnvörpuveiðar eru því skipi, sem er 296 brúttórúmlestir og 35.88 lengdarmetrar, með öllu óheimilar vegna stærðar aðalvélar, sem þrátt fyrir breytingar er komið hefur verið fyrir af framleiðanda vélarinnar með stillingu olíugjafar og innsigli, telst óbreytt að stærð, 1200 bremsuhestöfl (BHP).

Brot ákærða telst varða við 2. mgr. 2. gr., sbr. 3. gr., lið E3, sbr. 3. mgr. 3. gr. laga um veiðar í fiskveiðilandhelgi Íslands nr. 81, 1976, og 1. gr. reglugerðar um fiskveiðilandhelgi Íslands nr. 299, 1975, sbr. lög nr. 44, 1948, og lög um breytingu á þeim lögum nr. 45, 1974.

Þess er krafist, að ákærði verði dæmdur til refsingar samkvæmt 1. tölul. 1. mgr., sbr. 2. mgr. 17. gr., sbr. 21. gr. nefndra laga nr. 81, 1976, til að sæta samkvæmt 3. mgr. 17. gr. sömu laga upptöku á veiðarfærum togarans, þarmeð töldum öllum dragstrengjum, svo og öllum afla innanborðs, og til greiðslu alls sakarkostnaðar."

Ákærði er sakhæfur, fæddur 31. október 1945 í Hafnarfirði. Hann hefur samkvæmt sakarvottorði hlotið kr. 5.000.- sekt þ. 1. 4. 1974 fyrir brot á 3., sbr. 7. gr. rgl. 214/1966, sbr. rgl. 160/1970, sbr. lög nr. 56/1979 og 14/1960. Þar að auki hefur hann á árunum frá 1962 til 1972 gerst brotlegur við áfengis- og umferðarlög og hlotið sektir fyrir.

Málavextir.

Samkvæmt kæruskýrslu skipherrans á varðskipinu Ægi, dagsettri 29. september 1983, eru tildrög málsins þessi.

„Fimmtudaginn 29. sept. 1983 stóð varðskipið m/s Haförn GK-90 að meintum ólöglegum veiðum í Faxaflóa. Nánari atvik voru sem hér segir.

Kl. 12.18 var komið að m/s Haferni GK-90 er togaði í S - læga stefnu. Staður samkvæmt loran C var þá 64° 12 '02 N og 23° 28 '61 V og samtímis miðaðist Stapafell r/v 351° 5, fjarl. 34,5 sml. Þetta gefur stað GK-90 um 9,0 sml. innan leyfðra marka fyrir skuttogara „með aflvél 1000 bremsuhestöfl eða stærri."

Haft var samband við GK-90 á VHF og honum tjáð að við óskuðum

eftir að fá að sjá skipspappírana. Hífði þá skipstjóri vörpuna og var síðan sóttur í léttbát varðskipsins.

Þegar skipstjórinn, Guðmundur Jónsson, f. 31.10. 1945, til heimilis Vesturengi 13, Hafnarfirði kom um borð sýndi hann meðal annars:

a) Alþjóðamælibréf dags. 4. maí 1982 með ótilgreindri vélarstærð.
b) Alþjóðamælibréf dags. 18. okt. 1982 með tilgreindri vélarstærð 1200 HÖ.
c) Bréf frá vélarframleiðanda, og
d) Skírteini (certificate) frá Lloyd's skoðunarmanni í Hull sem staðfesta að olíugjöf hafi verið breytt og innsigluð þannig að nothæf orka vélarinnar sé 889 B.H.P.

Innsigli á vél var skoðað af 3. vélstjóra og 2. stýrimanni varðskipsins og sáu þeir ekki að hreyft hefði verið við því.

Þar sem nokkur vafi lék á um B.H.P. (bremsuhestöfl) þessarar vélar var GK-90 leyft að halda áfram veiðum um sinn en stjórnstöð Landhelgisgæslu tilkynnt um málavexti. Kl. 16.14 komu fyrirmæli frá stjórnstöð Landhelgisgæslunnar um að vísa bátnum til hafnar og að hann yrði kærður fyrir meint landhelgisbrot.

Skipstjóri GK-90 sagðist halda til Sandgerðis.

Við staðsetningu voru notaðir C loranar, Sperry MK-16 radar og gyro kompás. Staðsetningar votta skipherra, 1. stýrimaður og 2. stýrimaður.

Veður A - 4, skýjað, gott skyggni."

Þröstur Sigtryggsson, skipherra á v.s. Ægi, hefur staðfest skýrsluna fyrir dómi.

Meðal gagna, er lögð hafa verið fram í dóminu, eru ljósrit 2ja alþjóðamælibréfa fyrir Haförn, GK-90, útgefin af Siglingamálstofnun ríkisins. Annað er útg. 4. maí 1982, þar sem skipið er skráð „fiskiskip" og tegund aðalvélar skráð án hestaflatölu (dskj. 8). Hið síðara er dags. 18. október 1982, þar sem skipið er skráð „skuttogari" með aðalvél „1200 HÖ" (dskj. nr. 3).

Þá liggur frammi sem dskj. nr. 6 ljósrit frá Lloyd's Register and Shipping, dags. 12.5. 1982, þar sem staðfest er breyting á afli aðalvélar skipsins, sem framkvæmd var þá í Hull. Í bréfinu segir m.a. „The M. E. fuel pump rack stop lever was adjusted to 15.5 mm by the Manufactures representative and sealed. It was stated that this adjustment will restrict the main engine output to 889 B. H. P."

Þá liggur frammi bréf Samgönguráðuneytis til Siglingamálastofnunar ríkisins, dags. 16. des. 1975. Þar er svarað beiðni Siglingamálastofnunar

um „úrskurð ráðuneytisins um ákvörðun skráðs afls vélar í skipum.“ Í niðurlagi þessa segir m. a.:

„Þegar skráð er afl aðalvéla skipa á aðalskipaskrá, mælibréf o.fl., skal farið eftir upplýsingum framleiðenda um stærð vélarinnar í bremsuhestöflum (BHP) við ákveðinn snúningshraða miðað við mesta stöðuga álag (maximum continous rating) sem vélin er gerð fyrir.

Skulu þessar upplýsingar vera letraðar á skilti, sem fest er á vélina.

Breytingar á snúningshraða vélarinnar með stillingu olíugjafar (innsigli) hefur ekki áhrif á skráð afl hennar.“

Ákærði Guðmundur Jónsson, skipstjóri á Haferni GK-90, Vesturengi 13, Hafnarfirði, hefur komið fyrir dóminn. Kvað hann kæruskýrsluna efnislega rétta. Hann staðfesti, að dskj. nr. 3, sem er alþjóðamælibréf, dagsett 18. október 1982, væri ljósrit þess mælibréfs, sem um borð í skipinu væri.

Það kom fram í framburði hans, að hann taldi, að þær breytingar, sem gerðar voru til að minnka afl vélarinnar, hefðu verið unnar undir eftirliti Siglingamálastofnunar.

Hið sama sjónarmið kom fram hjá Páli Jónssyni Egilssyni, vélstjóra Hafarnar GK-90, fyrir dóminum.

Guðmundur R. Ingvarsson, útgerðarmaður skipsins, Drangagötu 1, Hafnarfirði, skýrði svo frá fyrir dóminum, að við kaup á umræddu skipi hefðu verið framkvæmdar á því mjög viðamiklar breytingar. Breytingar þessar hefðu nánast allar verið framkvæmdar samkvæmt beiðni Siglingamálstofnunar ríkisins varðandi mannaíbúðir, vinnsludekk og sitthvað fleira. Þær breytingar, er framkvæmdar voru á vélinni, hefðu verið unnar undir eftirliti Magnúsar Kristjánssonar, starfsmanns Siglingamálastofnunar, og framkvæmdar af framleiðanda vélarinnar. Hann kvað Magnús Kristjánsson hafa afhent skipstjóra mælibréf fyrir skipið úti í Englandi. Ekki kveðst hann vita ástæðu fyrir því, að nýtt mælibréf, dags. 18. okt. 1982, hafi verið gefið út fyrir skipið. Hann upplýsti, að ekki hefðu verið gerðar neinar formlegar athugasemdir við Siglingamálstofnun varðandi þær breytingar, er fram komu í síðara mælibréfinu, en taldi, að Siglingamálstofnun hefði verið fullkunnugt um það vélarafl, sem vélin skilaði eftir þær breytingar, er fram höfðu farið.

Páll Guðmundsson, yfirmaður skipaskoðunar hjá Siglingamálastofnun ríkisins, kom fyrir dóminn sem vitni. Hann upplýsti, að samkvæmt reglum Siglingamálastofnunar væri aðalvél Hafarnar, GK-90, sögð 1200 hestöfl. Hann kvaðst ekki hafa séð bréf þau, er frammi liggja í réttinum þess efnis, að afl vélarinnar hafi verið minnkað niður í 889 hestöfl. Hann hafi hins vegar vitað til þess, að þegar þau þrjú skip, sem keypt voru um svipað leyti, hefðu komið til landsins, þá hefði verið farið fram á að „fá vélina færða niður.“ Hann sagði, að samkvæmt bréfi, dagsettu 16. desember

1975, frá Samgönguráðuneytinu og birt er í Siglingamálum nr. 5 í mars 1976 væri ákveðið að miða við alþjóðastaðal „dín" 6270A, þar sem mæld sé öll sú orka, sem vélin geti framleitt undir jöfnu og stöðugu álagi. Hann upplýsti, að Siglingamálstofnun hefði ekki tæki til að mæla hestaflatölu við ákveðið mark við innsigli, en sagði, að hvar sem innsigli væri sett, þá væri talið, að vélin væri það, sem að hún gæti gefið við mesta jafna álag. Hann sagði, að þrátt fyrir þetta innsigli hjá Lloyd's á olíuverki vélarinnar muni Lloyd's ekki hafa breytt sínum mælingum á stærð vélarinnar og sé hún ennþá skráð með upphaflegri stærð þar. Hann upplýsti, að Magnús Kristjánsson hefði verið starfsmaður Siglingamálastofnunar þar til í byrjun þessa árs. Hann sagði, að minnkaðar hefðu verið vélar í skipum á þann hátt, að teknir hefðu verið af vélunum ákveðnir hlutar, svo að vélin hefði ekki getað eftir það orkað meiru undir stöðugu jöfnu álagi. Það hefði verið gert með því að fjarlægja forþjöppu eða kæli. Hann kvað það ekki hafa farið á neinn hátt í gegnum Siglingamálstofnun, hvernig umrædd vél, er hér er deilt um, hafi verið færð niður. Hann hvorki staðfesti né neitaði því, að nýtanlegt afl vélar Hafarnar, GK-90, væri 889 hestöfl eftir breytinguna, þar sem að stofnunin hefði ekki mælt vélina, enda hefðu þeir ekki til þess nein tæki. Þó taldi hann það engu breyta um skráningu vélarinnar á aðalskipaskrá, hvort sú tala fengist staðfest, vegna þeirra sjónarmiða, er fram hafa komið hér að framan. Við munnlegan málflutning var bókuð þessi málflutningsyfirlýsing: „Að hálfu ákæruvaldsins er því ekki mótmælt að nýtanlegt afl aðalvélar Hafarnar GK-90 sé nú 889 bremsuhestöfl eftir framkvæmdar breytingar á vélinni."

Að hálfu ákæruvaldsins er því haldið fram, að hinn opinberi skráningaraðili, Siglingamálstofnun ríkisins, hafi gefið út hið síðara alþjóðamælibréf með 1200 bremsuhestöflum og þannig skorið úr um það ágreiningsefni, hvernig skrá skyldi vélarstærð skipsins. Sú aðferð, að skerða afl vélar til að breyta afli hennar, hefði aldrei verið viðurkennd og hafi aldrei verið á því fráhvarf hjá Siglingamálstofnun ríkisins. Siglingamálastofnun hafi leitað úrskurðar ráðuneytis um starfsaðferðir sínar og starfað eftir þeim reglum. Af hálfu ákærða var því haldið fram, að túlka beri 3. mgr. 3. gr. l. nr. 81/1976 þannig, að átt sé við raunveruleg afköst vélar, en ekki annað. Viðurkennt hafi verið, að afköstin séu 889 hestöfl, og beri því að sýkna ákærða.

Álit dómsins.

Ákærði hefur viðurkennt fyrir dómi að hafa sem skipstjóri á skuttogaranum Haferni, GK-90, verið á botnvörpuveiðum á þeim stað og á þeim tíma, er í kæru Landhelgisgæslu Íslands greinir. Staðarákvörðun varðskipsins Ægis mælir togarann um 9 sjómílur innan leyfðra fiskveiðimarka fyrir

skuttogara „*með aðalvél 1000 bremsuhestöfl eða stærri,*" sbr. ákvæði 3. mgr. 3. gr. l. nr. 81/1976 um veiðar í fiskveiðilandhelgi Íslands.

Samkvæmt skipaskrá er aðalvél togarans skráð 1200 bremsuhestöfl, og er sú tala tilgreind á alþjóðamælibréfi skipsins, sem útgefið er af Siglingamálastofnun ríkisins þann 18. október 1982 og ákærði framvísaði við töku skipsins þann 29. þ.m. Með breytingum, sem framkvæmdar voru á aðalvél skipsins í maí 1982, var orka vélar raunar færð niður í 889 bremsuhestöfl með stillingu á olíugjöf og hún innsigluð. Af hálfu ákæruvaldsins er því ekki mótmælt, að nothæf orka aðalvélar skipsins sé aðeins 889 bremsuhestöfl eftir þessar breytingar. Siglingamálastofnun ríkisins viðurkennir hins vegar ekki, að þessi aðferð hafi þá breytingu í för með sér, að vélin verði skráð á skipaskrá með breyttri hestaflatölu.

Í 2. gr. laga nr. 51/1970 um Siglingamálastofnun ríkisins er henni meðal annars ætlað það hlutverk að annast framkvæmd laga og reglna um mælingar og skráningu skipa svo og að gefa árlega út skipaskrá.

Skv. 14. gr. l. nr. 53/1970 um skráningu skipa ber eiganda skips að tilkynna Siglingamálastofnun ríkisins, verði breyting á einhverju þeirra atriða, er fram koma í aðalskipaskrá varðandi skipið. Með útgáfu alþjóðamælibréfs um skipið frá 18. október 1982 er misræmi milli skráðrar hestaflatölu aðalvélar Hafarnar, GK-90, og þeirrar hestaflatölu, er eigandi taldi eiga að gilda um skipið. Átti eigandi þá kost þeirra úrræða er 2. mgr. 18. gr. l. nr. 53/1970 getur, teldi hann rétti sínum hallað í þessu efni. Hér fyrir sakadómi hefur ekkert komið fram, sem bendir til þess, að Siglingamálastofnun ríkisins hafi beitt ólögmætum sjónarmiðum við skráningu vélarstærðar skipsins.

Í 1. mgr. 2. gr. l. nr. 81/1976 um veiðar í fiskveiðilandhelgi Íslands er veitt undanþága til fiskveiða með botnvörpu innan fiskveiðilandhelginar á ákveðnum svæðum og að ákveðnum skilyrðum uppfylltum. Koma þau fram í 3. mgr. 3. gr. og lúta að lengd skips og stærð aðalvélar. Að mati dómsins kemur fram í greininni vilji löggjafans til að hafa stjórn á sókn veiðiskipa á veiðisvæði innan fiskveiðilögsögunnar. Með hliðsjón af framanrituðu þykir rétt að skýra 3. mgr. 3. gr. l. nr. 81/1976 með hliðsjón af 2. gr. l. nr. 51/1970 um hlutverk Siglingamálastofnunar ríkisins og leggja skráningu stofnunarinnar til grundvallar við túlkun á greininni.

Það þykir því sannað, að ákærði hafi með framferði sínu, sem lýst er í ákæruskjali, gerst brotlegur við öll þau lagaákvæði, er í ákæru greinir.

Við mat á refsingu ákærða þykir hins vegar mega líta til þess, að með dómi sakadóms Vestmannaeyja frá 9. mars 1983 og dómi sakadóms Hafnarfjarðar frá maí 1983 voru ákærðu sýknaðir af ákæru um hliðstæð brot og hér er lagður áfellisdómur á. Þykir það benda til þess, að ákvæði laga um þessi atriði séu ekki nægjanlega skýr. Með hliðsjón af því þykir mega

fallast á, að ákærði hafi álitið, að verknaður hans væri ekki réttarbrot. Skal því ekki dæma honum refsingu með heimild í 3. mgr. 74. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Samkvæmt 3. mgr. 17. gr. l. nr. 81/1976 skulu gerð upptæk til Landhelgissjóðs Íslands allur afli og veiðarfæri Hafarnar, GK-90, er um borð voru í skipinu þ. 29. þ.m.

Þá ber að dæma ákærða til greiðslu alls sakarkostnaðar, þ.m.t. saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 12.000.-, og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Benedikts Blöndal hrl., kr. 28.000.-.

Dóm þennan kváðu upp Valtýr Sigurðsson héraðsdómari ásamt meðdómsmönnunum Óskari Jónssyni vélstjóra og Ingólfi Falssyni skipstjóra.

Dómsorð:

Refsing ákærða, Guðmundar Jónssonar, skal niður falla. Allur afli og veiðarfæri m.s. Hafarnar, GK-90, þ.m.t. dragstrengir, sem voru um borð í skipinu þ. 29. september sl., skulu gerð upptæk til Landhelgissjóðs Íslands.

Ákærði greiði allan kostnað sakarinnar, þ.m.t. saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 12.000.-, og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns Benedikts Blöndal hrl., kr. 28.000.-.

Dómi þessum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Fimmtudaginn 24. maí 1984.

Nr. 3/1984. **Ákæruvaldið**
(Þórður Björnsson ríkissaksóknari)
gegn
Oddi Gíslasyni
(Benedikt Blöndal hrl.)

Fiskveiðibrot. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Þór Vilhjálmsson, Björn Sveinbjörnsson, Guðmundur Jónsson, Magnús Thoroddsen og Magnús Þ. Torfason.