

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

Samkvæmt 3. mgr. 17. gr. 1. 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 með-dómsmönnum Óskari Jónssyni vélstjóra og Ingólfi Falssyni skipstjóra.

D ó m s o r ð :

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. **Ákærvaldið**

(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.

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

Af hálfu ákærvalds er krafist staðfestingar hins áfrýjaða dóms. Fyrir Hæstarétt hafa verið lögð nokkur ný gögn.

Meðal þeirra er bréf tæknideildar Fiskifélags Íslands og Fiskveiðasjóðs Íslands 15. desember 1983 til Heimaskaga h/f, sem er eigandi m/s Skipaskaga, AK 102, og skýrsla um aflnýtnismælingar í skipinu, er gerðar voru 3.-4. október 1983.

Í skýrslu þessari segir m.a. svo:

„Aðalvél. Mirrlees Blackstone EZSL 8 M
Afköst 1250 hö við 1000 sn/mín...“

Í bréfinu segir m.a.: „Mesta orka sem unnt reyndist að ná út úr aflkerfi skipsins með skrófuálagi mældist á siglingu um 677 hö og með skipið bundið við bryggju um 832 hö.“

Þá hafa verið lögð fyrir Hæstarétt staðfest ljósrit úr aðalskipa-skrá Siglingamálstofnunar ríkisins varðandi skráningu m/s Skipaskaga og ljósrit af afsali (Bill of Sale) fyrir nefndu skipi til Heimaskaga h/f. Á þessum skjölum er aðalvél skipsins skráð 1200 hestöfl.

Að ósk ríkissaksóknara fór fram framhaldsdómrannsókn í máli þessu eftir uppkvaðningu héraðsdóms. Kom m.a. fram við rannsókn þessa, að skjöldur hafði verið settur á aðalvél m/s Skipaskaga, AK 192, þegar breytingar voru gerðar á stillingu olíukerfis á aðalvélinni. Á skildi þessum stendur: „THIS ENGINE DERATED TO 875 B.H.P. FUEL PUMP SETTING 15. M/M.“

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

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

D ó m s o r ð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Ákærði, Oddur Gíslason, greiði allan 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.

S é r a t k v æ ð i
hæstaréttardómaranna Magnúsar Thoroddsen og
Þórs Vilhjálmssonar.

Með vottorði frá skipaskráningu Lloyds, dagsettu 30 apríl 1982, sbr. síðari leiðréttingar í telexskeytum 6. og 7. maí s.á., teljum við sannað, að nýtanleg afköst aðalvélar Skipaskaga AK 102 hafi verið færð niður í 889 bremsuhestöfl.

Með því fylgdist starfsmaður Siglingamálastofnunar ríkisins.

Í alþjóðamælibréfi fyrir skipið, útg. 21. apríl 1982, af Siglingamálastofnun ríkisins er stærðar aðalvélar hvergi getið, en í sams konar bréfi frá sama aðilja, útg. 21. september 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.

Er Skipaskagi, AK 102, var staðinn að meintum ólöglegum veiðum 29. september 1983, fór Baldur Gylfason, III. vélstjóri á varðskipinu Ægi, um borð í Skipaskaga og skoðaði aðalvél hans. Við yfirheyrslu í sakadómi Akraneskaupstaðar 30. s.m. bar hann m.a., að aðalvél Skipaskaga hefði í þáverandi ásigkomulagi ekki getað náð 1000 bremsuhestöflum.

Samkvæmt aflnýtingarmælingum, er fram fóru á aðalvél skipsins 3.-4. október 1983 á vegum tæknideildar Fiskifélags Íslands, kemur m.a. eftirfarandi fram í skýrslu, dags. 15. desember 1983:

„Mesta orka sem unnt reyndist að ná út úr aflkerfi skipsins með skrófuálagi mældist á siglingu um 677 hö og með skipið bundið við bryggju um 832 hö.“

Af hálfu ákærvaldsins hefur engin tilraun verið gerð til að sanna það, að nýtanlegt afl aðalvélar Skipaskaga, AK 102, hafi náð 1000 bremsuhestöflum, er skipið var staðið að meintum ólöglegum veiðum 29. september 1983.

Það hvílir á ákærvaldinu 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 fiskveiði-

landhelgi 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 Siglingamálstofnun ríkisins, 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 vélarafli, og fær bréf samgönguráðuneytisins 16. desember 1975, sem vitnað er til í héraðsdómi, ekki breytt þessari niðurstöðu.

Við teljum því, að ákærði, Oddur Gíslason, 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 hæstaréttarlögmans, bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Staðfesta ber ákvæði héraðsdóms um málsvarnarlaun, en málsvarnarlaun fyrir Hæstarétti teljum við hæfilega ákveðinn 15.000.00 krónur.

Dómur sakadóms Akraness 3. október 1983.

Mál þetta, sem þingfest var og dómtekið í dag, er með ákæruskjali ríkissaksóknara, dagsettu nú í dag, höfðað á hendur Oddi Gíslasyni, Hjarðarholti 7, Akranesi, fæddum þar í bæ 5. júlí 1942, fyrir fiskveiðibrot. Ákærða er gefið að sök „að hafa sem skipstjóri á skuttogaranum Skipaskaga Ak - 102, sem samkvæmt aðalskipaskrá er 297 brúttórúmllestir, 35.87 lengdarmetrar og búinn 1200 bremsuhestafla aðalvél, verið á botnvörpuveiðum á skipinu, síðdegis fimmtudaginn 29. september 1983, vestur af Garðskaga, á svæði innan fiskveiðilandhelginnar þar sem botnvörpuveiðar eru þessu skipi með öllu óheimilar vegna stærðar aðalvélar, sem þrátt fyrir breytingar er kann að hafa verið komið fyrir með stillingu oliugjafar og innsigli, telst óbreytt að stærð, 1200 bremsuhestöfl (BHP).

Brot ákærða telst varða við 2. mgr. 2. gr., sbr. 3. gr., lið E3, og 3. mgr. 3. gr. laga um veiðar í fiskveiðilandhelgi Íslands nr. 81/1976, og 1. gr. reglugerðar um 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, þar með töldum öllum dragstrengjum, svo og öllum afla innanborðs og til greiðslu alls sakarkostnaðar.“

Málavextir verða nú raktir samkvæmt framburði vitna, framburði ákærða og öðrum gögnum þessa máls.

Síðdegis þann 29. sept. sl. barst bæjarfógetaembættinu á Akranesi sím-skeyti frá Jóni Magnússyni hrl. f.h. Landhelgisgæslu Íslands, þar sem fram kemur, að varðskipið Ægir hafi staðið togarann Skipaskaga að meintum ólöglegum veiðum 20 sjómílu vestnorðvestur af Garðskaga.

Skipstjóri Skipaskaga, AK - 102, Oddur Gíslason, ákærði í máli þessu var kærður fyrir landhelgisbrot.

Föstudaginn 30. sept. kom skipherra varðskipsins, Þróstur Sigtryggsson, fyrir rétt og lagði þar m.a. fram skýrslu, undirritaða af honum sjálfum, um meintar ólöglegar togveiðar Skipaskaga, Ak - 102. Skipherra kannaðist við undirskrift sína og staðfesti skýrsluna sem rétta. Skipherra upplýsti, að ákærði hefði ekki mótmælt staðarákvörðun varðskipsmanna, þ.e. að Skipaskagi, Ak - 102, hefði verið að veiðum innan 12 mílna markanna.

Nánari atvik eru sem hér segir: Í skýrslu skipherra kemur fram, að kl. 12.35 þann 29. sept. sl. hafi miðast skuttogari 8.4 sml. innan leyfðra marka fyrir skuttogara „með aflvél 1000 bremsuhestöflum eða stærri.“ Um kl. 13.38 hafi verið haldið að togaranum, sem hafi reynst vera Skipaskagi, Ak - 102. Var togarinn þá 6.8 sml. innan leyfðra marka fyrir togara með áður-greindri vélarstærð og togaði í suðlæga stefnu. Haft var samband við skipstjóra togarans og hann beðinn um að láta hífa inn vörpuna og koma að því búnu um borð í varðskipið með skjöl skipsins. Ákærði, Oddur Gíslason, framvísaði um borð í varðskipinu alþjóðamælibréfi, dags. 21. apríl 1982, þar sem ekki var getið um vélarstærð Skipaskaga, Ak - 102. Einnig framvísaði ákærði alþjóðamælibréfi, dags. 21. sept. 1982, þar sem skráð var, að vélarstærð skipsins væri 1200 hestöfl, og loks framvísaði ákærði telexskeyti, en í því stóð, að orku aðalvélar hefði verið breytt og væri hún nú sögð 889 bremsuhestöfl og hefði verið innsiglið við þá stærð (output), nafn W. Armstrongs eftirlitsmanns Lloyd's er á skeyti þessu.

Þriðji vélstjóri varðskipsins fór yfir í Skipaskaga ásamt Baldri Baldursyni háseta, en ekki fundu þeir nein merki um, að aðalvél togarans hefði verið innsiglið. Stoppskrúfur fyrir olíugjöf voru við hvern „sylinder,“ en ekki eins stilltar. Fyrirmæli komu síðan frá stjórnstöð Landhelgisgæslunar kl. 16.14 um að vísa togaranum til hafnar og að kæra ætti skipstjóran fyrir meint landhelgisbrot.

Föstudaginn 30. sept. sl. kom III. vélstjóri á Ægi, Baldur Gylfason, fyrir dóminn. Mætti kvað, að við athugun á eldsneytisdælum aðalvélar Skipaskaga hefði komið í ljós, að þar voru engin innsigli að finna. Mætti kvað I. vélstjóra Skipaskaga hafa verið með sér við þessa athugun og hafi vélstjórinn tjáð mætta, þegar þessari athugun var lokið, að sér væri ekki kunnugt um, að nein innsigli væru við eldsneytisdælur aðalvélar. Í yfir-

heyrslu þessari kom m.a. fram, að mætti hafi mælt stoppskrúfur við eldsneytisdælur nr. 4, 5 og 6. Í þessu sambandi skal þess getið, að í telexskeyti því, er skipstjóri Skipaskaga, Ak - 102, framvísaði, stendur m.a., að fullyrt hafi verið við fulltrúa Lloyd's af fulltrúa vélarframleiðanda, að ef áðurgreindar stoppskrúfur við eldsneytisdælur væru stilltar á 15.5 mm og þær innsiglaðar miðað við þá stillingu, en það virðist hafa verið gert samkv. þessu telexskeyti, þá ætti vélin ekki að geta gefið frá sér meiri orku en 889 bremsuhestöfl.

Mætti var inntur eftir því, hver hefði verið niðurstaðan af þessum mælingum hans. Mætti var tregur til að svara því, þar sem aðstæður hefðu verið slæmar við þessar mælingar og hann hefði notað tommustokk við þær. Hann upplýsti þó, ítrekað aðspurður, að skráfur þessar hefðu ekki verið eins stilltar, og gaf upp ákveðinn millimetramál í því sambandi. Mætti var inntur eftir því, að ef gengið væri út frá þeirri forsendu, að mælingar hans hafi reynst réttar, hvort aðalvélar skipsins hefðu þá getað náð 1000 bremsuhestöflum. Þessari spurningu svaraði mætti neitandi, miðað við þær upplýsingar, sem hann hefði. Mætti upplýsti, að „lítið mál“ væri að breyta stillingum á stoppskrúfum við eldsneytisdælur, og taldi hann sig geta fullyrt, að það tæki innan við klukkutíma að breyta stillingum á öllum stoppskrúfunum við eldsneytisdælurnar.

Næstur kom fyrir dóminn þennan sama dag, Hinrik Hinriksson, I. vélstjóri á Skipaskaga, Ak - 102, staðfesti hann í flestu framburð Baldurs Gylfasonar, III. vélstjóra varðskipsins, varðandi mælingar Baldurs og aðferðina, er notuð var við þær mælingar. Mætti upplýsti, að hann hefði haldið, að eldsneytisdælur skipsins væru innsiglaðar, en hann hefði þó aldrei athugað, hvort svo væri. Hann hefði ávallt talið vélna 889 bremsuhestöfl, þar sem hann hefði m.a. séð telexskeytið frá fulltrúa Lloyd's, sem getið er um hér að framan, og trúað því, sem þar stæði. Mætti upplýsti, að hann hefði verið vélstjóri á skipinu frá komu þess til landsins 1. maí 1982, en hann hefði ekki verið viðstaddur, er breytingar voru gerðar á skipinu og vél þess í Hull í Englandi í byrjun ársins 1982. Mætti kvaðst aðspurður aldrei hafa vitað til þess, að átt hefði verið við títtnefndar stoppskrúfur. Mætti kvaðst aðspurður ekkert geta sagt til um, hvort staðarárkvandanir varðskipsmanna væru réttar, þar sem hann hefði verið á frívakt, er Skipaskagi, AK - 102, var staðinn að meintum ólöglegum veiðum innan 12 mílna markanna vestnorðvestur af Garðskaga.

Þá mætti í réttinum ákærði í máli þessu, Oddur Gíslason, skipstjóri á Skipaskaga, Ak - 102. Skýrsla skipherra Ægis, Þrastar Sigtryggssonar, var borin undir ákærða, og kvaðst hann geta staðfest hana sem rétta, þ.á.m. að hann rengdi ekki staðarárkvandanir varðskipsmanna. Ákærði upplýsti, að sér hefði verið kunnugt um, að vél skipsins hefði verið innsigluð, þannig

að hún gæfi aðeins frá sér 889 bremsuhestöfl. Ákærði upplýsti, að sér væri ekki kunnugt um, að nokkurn tíma hefði verið átt við stoppskrúfur við eldsneytisdælur aðalvélar.

Laugardaginn 1. okt. 1983, kl. 10.00, kom fyrir réttinn Valdimar Indriðason, framkvæmdastjóri og útgerðarmaður Skipaskaga, Ak - 102.

Mætti gat ekki upplýst, hvort legið hafi fyrir samþykki Siglingamálastofnunar ríkisins, er ákveðið var að breyta aðalvél úr skráðum 1200 bremsuhestöflum niður í 889 nýtanleg hestöfl, en vísaði í því sambandi til Bárðar Hafsteinssonar hjá fyrirtækinu Skipatækni h/f, en Bárði hefði verið falin öll undirbúningsvinna vegna þeirra breytinga, sem gerðar voru á bún- aði og vél skipsins.

Mætti upplýsti, að Magnús Kristjánsson hafi verið eftirlitsmaður Siglingamálastofnunar ríkisins vegna áðurgreindra breytinga og hafi „tekið út“ Skipaskaga, Ak - 102, áður en skipið kom til landsins.

Mætti kvað aðspurður, að Magnúsi hefði verið kunnugt um þessar breytingar á aðalvél skipsins, sem hafi verið framkvæmdar af framleiðendum vélarinnar og undir eftirliti fulltrúa Lloyd's Register of shipping og með samþykki Magnúsar.

Mætti kvað aðspurður, að útgerðin hefði ekki hlutast til um, að Siglingamálastofnunin skráði aðalvél skipsins í aðalskipaskrá 1983 með sagðri nýtanlegri hestaflaorku vélar að breytingu lokinni, vegna þess að útgerðin hefði fengið útgefið alþjóðlegt mælibréf, undirritað í Hull í Englandi 21. apríl 1982 af Magnúsi Kristjánssyni, þar sem ekkert hefði verið getið um vélarstærð. Mætti upplýsti, að hann hefði sagt skipstjóra og I. vélstjóra, að vélarstærð aðalvélar skipsins hafi verið færð niður í 889 bremsuhestöfl, og sýnt þeim vottorð þar að lútandi frá Lloyd's Register of shipping.

Rétt þykir að geta þess, að ógjörningur reyndist að fá Magnús Kristjánsson fyrir réttinn, þar sem hann var staddur í Póllandi, ekki reyndist heldur unnt að ná skeytasambandi við hann.

Mánudaginn 3. okt. 1983, kl. 11.00, kom ákærði aftur fyrir dóminn, og var hann þá spurður, hvenær hann hefði fengið alþjóðamælibréfið, dags. 21.09. 1982, í sínar hendur, en þar er vélarorka skipsins sögð 1200 hestöfl. Ákærði svaraði því til, að það myndi hann ekki glögglega, en taldi, að það hefði verið nokkrum dögum eftir dagsetningu alþjóðamælibréfsins. Í svari ákærða við þeirri spurningu dómsins, hvort hann hefði oft verið að veiðum innan 12 mílna landhelgismarkanna, þar sem skip með 1000 bremsuhestafla vél eða minni mega einungis veiða, eftir setningu laga nr. 81/1976, kemur fram, að ákærði viðurkennir að hafa oft verið á veiðum á slíkum svæðum, en hann hefði þó aldrei talið sig vera að brjóta gegn neinum lögum, þar sem hann telji nýtanlega vélarorku skipsins aðeins 889 bremsuhestöfl, eins og fyrr greinir. Þessi skoðun sín hefði styrkst við það,

að Magnús Kristjánsson, sem var fulltrúi Siglingamálastofnunar ríkisins vorið 1982, hafi „tekið skipið út“ og fylgst með öllum breytingum á því. Einnig hafi það verið forsenda fyrir innflutningi skipsins, að skráð eða raunveruleg vélarorka skipsins hefði verið færð niður í 889 nýtanleg bremsuhestöfl. Ákærði kvaðst þó ekki hafa verið í Hull í Englandi, er breytingar voru gerðar á Skipaskaga fyrir heimkomu skipsins.

Ákærði var spurður, hvort honum hefði ekki fundist undarlegt, þegar hann fékk mælibréfið dags. 21. sept. 1982 í hendur, að þar væri vélarorka skipsins skráð 1200 bremsuhestöfl og þá hvort hann hefði gert nokkuð til þess að fá þetta leiðrétt. Ákærði svaraði því til, að hann hefði ekkert gert í málinu, þar sem hann hafi talið, að fyrra alþjóðlega mælibréfið, dagsett 21. apríl 1982, hafi ekki fallið úr gildi við útgáfu síðara mælibréfsins, sem dagsett er 21. september 1982. Það kom einnig fram í framburði ákærða, að hann hafi talið mælibréfið dags. 21. sept. 1982 „einskis nýtt plagg.“

Ákærði kvað aðspurður, að hann hefði ekki verið krafinn af Siglingamálastofnun um mælibréfið dagsett 21. 04. 82, þegar mælibréfið dags. 21. 09. 82 var gefið út, og ekki hefði farið fram nein skoðun á skipinu eða vél þess af hálfu Siglingamálastofnunar eftir heimkomu skipsins. Aðspurður kvað ákærði, að Landhelgisgæslan hefði aðeins einu sinni haft afskipti af sér innan 12 mílna landhelgismarkanna, en þá hefði hann verið á siglingu og hafi það verið sama daginn og togarinn Sjóli var staðinn að meintum ólöglegum veiðum innan 12 mílna markanna. Skipherra varðskipins hefði þá beðið hann um að sigla út fyrir 12 mílna mörkin, á meðan á rannsókn „Sjóla málsins“ stæði. Eftir úrslit þessa máls hefði ákærði talið, að hann mætti veiða innan 12 mílna markanna. Eins hefðu varðskip og flugvélar Landhelgisgæslunnar séð hann á veiðum innan 12 mílnanna eftir þetta, en látið hann afskiptalaus.

Vitnið Bárður Hafsteinsson kom nú fyrir réttinn og staðfesti, að honum og fyrirtæki hans hefði verið falið að annast alla tæknilega vinnu og undirbúning fyrir komu skipsins Skipaskaga frá Englandi. Mætti upplýsti, að haustið 1981 hefði hann ásamt fulltrúum frá væntanlegum kaupendum togskipanna Baldurs, Hafarnar og Skipaskaga farið á fund siglingamálastjóra og rætt um atriði varðandi vélarstærð skipanna. Bárður kvaðst ásamt væntanlegum eigendum hafa skýrt siglingamálastjóra frá tillögum framleiðanda vélanna í áðurgreindum skipum um það, hvernig unnt væri að minnka raunverulega eða skráða vélarstærð niður fyrir 900 hestöfl. Þessi mál hafi verið rædd fram og til baka, en engin niðurstaða hefði orðið af fundinum.

Mætti kveður, að hann og eigendur skipanna hafi síðan ákveðið að ráðast í þessar breytingar á vélunum, en þá hafi Siglingamálastofnun ekki verið búin að samþykkja títtnefndar breytingar. Bárður skýrir frá þætti Magnúsar Kristjánssonar varðandi breytingar á vélarstærð skipanna á sama veg

og aðrir í þessu máli. Magnúsi hafi m.a. verið kynntar tillögur vélaframleiðanda og hafi Magnús verið viðstaddur þær breytingar, sem fram fóru á vél Baldurs. Magnús hefði síðan komið með aðrar tillögur en framleiðandi vélanna lagði til um það hvernig haga skyldi breytingum á vélum Skipaskaga og Hafarnar. Mætti kvað Magnús hafa verið viðstaddan þessar breytingar og hann samþykkt þær.

Þá mætti í réttinum Páll Guðmundsson, starfsmaður Siglingamálastofnunar ríkisins, en hann sér m.a. um gerð aðalskipaskrár fyrir hönd stofnunarinnar.

Mætti staðfesti, að Magnús hafi verið starfsmaður Siglingamálastofnunar ríkisins vorið 1982 og sagði, að verksvið Magnúsar hefði verið fólgið í stöðu skipamælingamanns, en það verksvið nái ekki til þess að hafa eftirlit með vélum né heimila breytingar á þeim. Mætti var spurður að því, hvaða umboð Magnús Kristjánsson hafi haft frá Siglingamálastofnun ríkisins til þess að heimila að skráð eða raunveruleg vélarstærð Skipaskaga yrði færð úr 1200 bremsuhestöflum niður fyrir 900 hestöfl, hafi Magnús yfirhöfuð heimilað þessar breytingar. Mætti svaraði því til, að honum væri ekki kunnugt um, að greindur Magnús hafi haft neitt umboð né heimild frá Siglingamálastofnunni til þess að láta þessar breytingar á vél Skipaskaga fara fram. Mætti sagði einnig, að í skýrslu Magnúsar um aðalskoðun á vél Skipaskaga, dags. 23.04. 82 í Hull í Englandi, komi fram, að Magnús hefur skráð vélarstærð Skipaskaga, AK - 102, með þeirri vélarstærð, sem áður hafði komið fram, að væri í skipinu, þ.e. 1200 hestöfl. Mætti var spurður að því, hvort Siglingamálastofnun færi eftir einhverjum staðli eða reglum, þegar hún heimilaði niðurfærslu á skráðri vélarorku skipa, eins og vélarframleiðendur hafa gefið hana upp. Hann svaraði því til, að stofnunin samþykkti einungis, að fjarlægðir væru ákveðnir hlutar úr vel, svo sem forþjappa, þannig að ógjörningur á að vera að breyta aftur með lítilli fyrirhöfn vélarstærð. Stofnunin samþykkir ekki, að innsigli sé sett á olíugjöf til þess að minnka skráða vélarorku, þannig að þær aðferðir, sem notaðar voru í Hull í Englandi, eru ekki samþykktar af stofnuninni, og vísaði mætti í því sambandi til bréfs Samgönguráðuneytisins, dags. 16.12.1975. Mætti kvað aðspurður, að skipið hefði ekki verið skoðað við komu þess til landsins, þar sem skipið hefði fengið útgefið haffærisskirteini, þar sem tryggt var, að öllum öryggisútbúnaði um borð hafði verið fullnægt. Mætti svaraði því til aðspurður, að alþjóðlega mælibréfið, sem Magnús hefði gefið út og dags. er 24.04. 1982, hafi aðeins verið bráðabirgðaskirteini. Venjan sé sú að gefa út nýtt mælibréf, þegar eftir komu skips til landsins, enda sé þá búið að ganga frá eignarheimildum og skrá skipið inná aðalskipaskrá.

Er hér var komið í rannsókn málsins lagði Haraldur Blöndal hrl., verjandi ákærða, fram alþjóðamælibréf, dags. 5. maí 1982, þar sem ekkert

er getið um vélarstærð Skipaskaga. Ekki gat mætti upplýst, hvernig á því stæði, en upplýst var í réttinum, að skipið hefði komið til landsins 1. maí 1982.

Mætti sagði, að eigendum Skipaskaga eða skipstjóra hefði ekki verið gefinn kostur á að tjá sig um alþjóðlega mælibréfið, dags. 21.09. 1982, áður en það var gefið út. Mætti svaraði því til, að mælibréfið, dags. 21.09. 82, hefði verið gefið út, er skipið var sett á aðalskipaskrá, eftir að eigandi skipsins hefði gengið frá sínum gögnum til Siglingamálastofnunar ríkisins. Fram kom hjá mætta, að Siglingamálastofnun ríkisins hafði ekki óskað eftir því, að fram færi rannsókn á vélarstærð Skipaskaga, AK - 102, enda ekki talin þörf á því.

Þess skal að lokum getið að rétturinn fór og athugaði vél Skipaskaga. Ekkert innsigli var sjáanlegt við eldsneytisdælur skipsins.

Álit dómsins.

Mál þetta snýst að meginefni um túlkun á 3. mgr. 3. gr. laga nr. 81/1976 um veiðar í fiskveiðilandhelgi Íslands. Í áðurgreindri lagagrein segir m.a.: „Þar sem í lögum er rætt um skip 39 metra að lengd og minni, eru undanskildir skuttogarar með aflvél 1000 bremsuhestöfl eða stærri.“ Nú vaknar sú spurning, hvort hér sé talað um nýtanleg bremsuhestöfl, eftir að raunverulegri vélarorku skips hefur verið breytt, eða hvort hér sé átt við þau hestöfl, sem Siglingamálastofnun skráir í aðalskipaskrá.

Við þá skráningu mun stofnunin styðjast við upplýsingar framleiðanda um stærð aðalvélar í bremsuhestöflum við ákveðinn snúningshraða miðað við mesta stöðuga álag, sem vélin er gerð fyrir. Í 2. mgr. 3. gr. sömu laga segir: „Þar sem í lögum þessum er rætt um lengd skipa, er miðað við mestu lengd samkvæmt mælingum Siglingamálastofnunar ríkisins.“ Einnig má í þessu samhengi benda á lokaákvæði 1. gr. reglugerðar nr. 2/1983 um takmarkanir á þorskveiðum togskipa árið 1983, en þar segir: „Þegar í grein þessari er rætt um aflvél og mestu lengd skipa er miðað við mælingar Siglingamálastofnunar ríkisins.“ Reglugerð þessi er sett samkvæmt ákvæðum laga nr. 44/1948 um vísindalega verndun fiskimiða landgrunnnsins og ákvæðum laga nr. 81/1976 um veiðar í fiskveiðilandhelgi Íslands.

Í 2. gr., 2. tölulið, laga nr. 52/1970 um Siglingamálastofnun ríkisins segir, að hlutverk Siglingamálastofnunar ríkisins sé að annast eftirlit með nýsmiði skipa, búnaði, breytingum og innflutningi og annað almennt eftirlit skipa samkvæmt lögum um eftirlit með skipum.

Í 4. gr. 1. nr. 53/1970 um skráningu skipa segir, að Siglingamálastofnun ríkisins skuli halda aðalskipaskrá. Í 9. tölulið sömu greinar segir, að skrá skuli gerð og stærð aðalvélar í aðalskipaskrá. Það verður að teljast eðlileg lagatúlkun með hliðsjón af framangreindum lögum og lagaákvæðum, að

farið sé eftir þeim opinberu gögnum, sem sú stofnun gefur út, sem annast skal um skráningu og annað eftirlit með skipum skv. íslenskum lögum.

Það er það eina, sem rétturinn getur byggt niðurstöðu sína á. Sú stofnun verður einnig innan ramma laga og reglugerða, og hefur tvímælalaust heimild til, að segja fyrir um, hvernig allar breytingar á vélum eða skipum skuli framkvæmdar, leyfi greind stofnun yfirhöfuð slíkar breytingar.

Tilgangur laga nr. 81/1976 um veiðar í fiskveiðilandhelgi Íslands verður að teljast að úthluta skipum veiðisvæðum eftir stærð skipa og vélarorku þeirra.

Ef dómurinn samþykkti, að mönnum væri heimilt að minnka raunverulega eða skráða orku aðalvéla í skipum án samráðs eða samþykkis Siglingamálastofnunar ríkisins eða án þess að viðhafðar væru þær aðferðir, sem stofnunin mælir með, væri komið í algjört óefni. Þá væri tilgangi laga um veiðar í fiskveiðilandhelgi Íslands stefnt í voða. Einhvers staðar verður að setja mörkin, og sú stofnun, sem löggjafinn hefur sett til þess er Siglingamálastofnun ríkisins.

Í máli þessu liggur fyrir, að í aðalskipaskrá fyrir árið 1983 er togarinn Skipaskagi, Ak - 102, skráður með 1200 hestafla vél. Einnig er ljóst, að þann 21. sept. 1982 gaf Siglingamálastofnun ríkisins út alþjóðamælibréf, sem ákærði, Oddur Gíslason skipstjóri, móttók stuttu síðar, þar sem fram kemur, að Skipaskagi, Ak - 102, er skráður með 1200 hestafla vél. Allt frá því í lok september 1982, er alþjóðamælibréfið var gefið út, og til 29. september 1983 er togarinn Skipaskagi, Ak - 102, var staðinn að meintum ólöglegum veiðum um 20 sjómílar vestnorðvestur af Garðskaga, reyndi hvorki ákærði né útgerð skipsins að hlutast til um það við Siglingamálastofnun, að hún skráði aðalvél skipsins í aðalskipaskrá 1983 með nýtanlegri hest aflaorku vélar, eins og ákærði heldur fram, að hún sé, eftir að gerðar voru á henni breytingar í Hull í Englandi.

Ákærða mátti þó vera það ljóst, að þetta gæti valdið honum erfiðleikum, þar sem það er þessi skrá, sem Landhelgisgæslan fer eftir í löggæslustörfum sínum á hafinu.

Það telst sannað í máli þessu, að vélarstærð Skipaskaga, Ak - 102, hefur aldrei í gögnum Siglingamálastofnunar ríkisins verið skráð önnur en 1200 hestöfl. Ekki er unnt að fallast á þá skoðun ákærða, að líta beri á alþjóðamælibréfið, dagsett 21. sept. 1982, sem „einskis nýtt plagg.“ Opinberum gögnum verður að treysta. Gera verður og þá kröfu til aðilja, sem telja á hlut sinn gengið í þessum gögnum eða bréfum Siglingamálastofnunar, að þeir noti þau úrræði, sem lög heimila til þess að leiðrétta hlut sinn. Í 2. mgr. 18. gr. 1. nr. 53/1973 er kveðið á um, að eigandi skips eða annar aðili, er réttar hefur að gæta, en telur rétti sínum hallað með úrlausn siglingamálastjóra eða ráðherra, geti borið mál sitt undir úrlausn dómstóla.

Svipað ákvæði er að finna í lögum nr. 52/1970, sbr. 21. gr. þeirra laga.

Dómurinn getur ekki fallist á, að unnt sé að öðlast réttindi með því að láta hlutina reka á reiðanum í rúmlega ár og grípa svo til þeirra skýringar, þegar í óefni er komið, að ofangreint alþjóðamælibréf sé „einskis nýtt plagg.“

Ákærði hefur haldið því fram undir rekstri málsins, og vitni hafa einnig borið um það, að Magnús Kristjánsson, starfsmaður Siglingamálastofnunar, hafi samþykkt áðurgreindar breytingar á vél skipsins, en tilgangurinn með þeim var að minnka vélarstærð úr 1200 hestöflum niður fyrir 900 hestöfl. Ljóst er, að Siglingamálastofnun ríkisins viðurkennir ekki þá aðferð, sem notuð var, þ.e. að setja innsigli á olíugjöf aðalvélar, sbr. framburð Páls Guðmundssonar, starfsmanns Siglingamálastofnunar, sem rakinn hefur verið í málavaxtalýsingu, og bréf Samgöngumálaráðuneytisins, dags. 16. desember 1975, sbr. dómskjal nr. 5, þar sem segir m.a., að þegar skrá skuli afl aðalvéla skipa á skipaskrá skuli fara eftir upplýsingum framleiðanda um stærð vélar í bremsuhestöflum og að breytingar á snúningshraða aðalvélar með stillingu olíugjafar (innsigli) hafi ekki áhrif á skráð afl hennar. Einnig má benda á dómskjal nr. 20 þessu til stuðnings.

Einnig liggur frammi í málinu skýrsla Magnúsar Kristjánssonar, sbr. dómskjal nr. 15, um aðalskoðun vélar, dagsett 23. apríl 1982 í Hull í Englandi, þar sem fram kemur, að Magnús skráir stærð aðalvélar 1200 hestöfl, þrátt fyrir að títtnefndar breytingar á aðalvél áttu þá að hafa verið um garð gengnar.

Niðurstaða.

Ekki verður fram hjá því gengið, að ákærða, Oddi Gíslasyni, var ljóst eða mátti vera það ljóst, að Siglingamálastofnun ríkisins skráði aðalvél Skipaskaga, Ak - 102, 1200 bremsuhestöfl í aðalskipaskrá og alþjóðamælibréfi, dags. 21. sept. 1982, sem hann framvísaði sjálfur, er hann var staðinn að meintum ólöglegum veiðum þann 29. september sl.

Það telst því sannað, að ákærði hafi gerst sekur um þá háttsemi, sem í ákæruskjali greinir og þar er rétt fært til refsíákvæða. Ákærði telst því hafa brotið gegn 2. mgr. 2. gr., sbr. 3. gr., lið E3, og 3. mgr. 3. gr. laga nr. 81/1976 og 1. gr. reglugerðar nr. 299/1975.

Samkvæmt sakavottorði ákærða, dagsettu 30. sept. 1983, hefur hann ekki sætt refsingum, svo kunnugt sé.

Ákærði hefur með háttsemi sinni unnið sér til refsingar samkvæmt 1. tölulið 1. mgr., sbr. 2. mgr. 17. gr., sbr. 21. gr. laga nr. 81/1976.

Hafa ber þó í huga við ákvörðun refsingar, að ákærði hefur haldið fast við þá skoðun sína, að hann hafi ávallt talið vél Skipaskaga, Ak - 102, 889 bremsuhestöfl, afskiptaleysi Landhelgisgæslunnar af veiðum ákærða

innan 12 mílna fiskveiðimarkanna og að fallið hafa tveir sýknudómar í héraði í málum, sem svipar til þessa máls.

Framangreind atriði geta hafa orðið þess valdandi, að ákærði hafi litið svo á, að verknaður sinn væri eigi réttarbrott, og þykir því rétt samkvæmt 3. tölulið 74. gr. laga nr. 19 frá 1940 að ákveða, að refsing hans skuli niður falla, þó hann sé sakfelldur fyrir brott það, sem hann er ákærður fyrir.

Allur afli og veiðarfæri Skipaskaga, Ak - 102, þar með taldir dragstrengir, skulu vera upptæk og eign Landhelgisjós Íslands.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda hans, Haralds Blöndal hrl., kr. 30.000.-, og saksóknarlaun til ríkissjós, kr. 15.000.-.

D ó m s o r ð:

Ákærða, Oddi Gíslasyni, skipstjóra, verður eigi dæmd refsing.

Allur afli og veiðarfæri Skipaskaga, Ak - 102, þar með taldir dragstrengir, skulu vera upptæk og eign Landhelgisjós Íslands.

Ákærði greiði allan kostnað sakarinnar, þar með talin málsvarnarlaun til skipaðs verjanda hans, Haralds Blöndal hrl., kr. 30.000.-, og saksóknarlaun til ríkissjós, kr. 15.000.-.

Dómi þessum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Fimmtudaginn 24. maí 1984.

Nr. 35/1983. **Pétur Sverrir Gunnarsson**

og

Margrét Ísaksen

(Stefán Pálsson hrl.)

gegn

Þór Snorrason h/f

(Helgi V. Jónsson hrl.)

Verksamningur. Löghald. Réttaráhrif gjaldprotaskipta.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Ármann Snævarr, Halldór Þorbjörnsson og Sigurgeir Jónsson.

Áfrýjendur skutu málinu til Hæstaréttar með stefnu 8. febrúar 1983. Krefjast þeir þess, að þeir verði sýknaðir af kröfum stefnda