Loks hefir umboðsmaður stefndu haldið því fram, að jafnvel þó afnotaréttur leigutaka hefði verið bundinn við hann persónulega, þá væri samt eigi hægt að fá lóðina dæmda af umbjóðendum hans, með því að afnotaréttur af lóðinni væri unnin fyrir hefð, en þessi staðhæfing umboðsmanns stefndu verður ekki tekin til greina, þar eð skilyrðin fyrir því, að hefðin sé unnin virðist eigi vera fyrir hendi.

Samkvæmt því, er að framan er sagt, ber að slá því föstu með dómi, að grunnleiguréttindi þau, er veitt voru Gudmanns Efterfölgers verzlun á Akureyri með samningi 11. júlí 1896 séu ekki framseljanleg.

En af því leiðir, að dæma ber stefndu til að víkja af lóðinni með húseignir þær, er þeir eiga þar, innan 60 daga frá löglegri birtingu dóms þessa, að viðlögðum dagsektum, er virðast hæfilega ákveðnar 5 kr. fyrir dag hvern, sem líður eftir hinn setta frest.

Eftir atvikum virðist rétt, að málskostnaður sé látinn falla niður.

Föstudaginn 20. nóvember 1936.

Nr. 181/1932. **Societé Havraise de Pêche**
(Lárus Fjeldsted)
gegn
Fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs
(Stefán Jóh. Stefánsson)

Skaðabótakrafa vegna togaratöku.

Dómur gestaréttar Reykjavíkur 4. júní 1932: Stefndur, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, á að vera sýkn af kröfum stefnanda, Societé Havraise de Pêche, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.

Dómur hæstaréttar.

Áfrýjandi hefir krafizt þess, að stefndi verði dæmdur til þess að greiða honum franska franka

469.984.55 með 6% ársvöxtum frá 1. júlí 1930 til greiðsludags, en til vara upphæð samkvæmt mati dómsins eða tveggja dómkvaddra manna úr flokki togaraeigenda með vöxtum sem fyrr segir. Svo krefst áfrýjandi málskostnaðar bæði í héraði og fyrir hæstarétti eftir mati dómsins. Stefndi hefir krafizt staðfestingar á hinum áfrýjaða dómi og málskostnaðar fyrir hæstarétti eftir mati dómsins.

Eftir uppkvaðningu hins áfrýjaða dóms hefir verið fengið álit frá „Sökort-Arkivet" í Kaupmannahöfn um skýrslu og mælingar skipherrans á Óðni og skýrslu skipstjórans á togaranum „La Provence", þær er greinir í dóminum, í sambandi við töku togarans þann 19. apríl 1928. Í áliti þessu, sem lagt hefir verið fram í máli þessu fyrir hæstarétti, er líklegt talið, að togarinn hafi, þá er hann breytti stefnu sinni kl. 7,20, verið lítið eitt innan við landhelgilínu, og það jafnvel þótt gert sé ráð fyrir því, að hann hafi siglt með aðeins 2 sjómílna hraða út frá landi eftir að hann breytti stefnu.

Þótt það verði að vísu ekki fullyrt með áreiðanlegri vissu, að togarinn hafi verið að veiðum inni í landhelgi, þegar skipherrann á Óðni gerði fyrstu staðarákvörðunina kl. 7,15 áðurnefndan dag, þá verður að telja skipherrann hafa haft fulla ástæðu til þess að álíta, að togarinn hefði brotið og væri þá enn að brjóta ákvæði landslaga um bann við botnvörpuveiðum í landhelgi. Til þess að sannprófa grun sinn og til þess að taka togarann, ef því yrði að skipta, siglir skipherrann svo varðskipinu þegar í stað í áttina til lands og til togarans og sýnir með því í verki og framkvæmd, að hann hefir þá þegar hafið förina að togaranum.

Kl. 7,20 breytir togarinn stefnu og snýr út frá

landi, og bendir þetta til þess, að skipstjórinn á honum hafi þá fyllilega skynjað aðgerðir varðskipsins, enda mátti skipstjóranum þá vera það ljóst, að varðskipsforinginn hefði hann grunaðan um landhelgibrot.

Samkvæmt þessu virðist mega líta svo á, að förin að og eftir togaranum hafi hafizt þegar kl. 7,15 og áfram var henni haldið óslitið, þar til togarinn var tekinn. Varðskipið var að vísu utan við landhelgilínu, en vist þess á landhelgisvæðinu verður ekki talin skilyrði til lögmætrar eftirfarar. Að vísu gaf varðskipið togaranum ekki merki um að nema staðar fyrr en kl. 7,45, eftir að varðskipsforinginn taldi það öruggt samkvæmt mælingunni, sem hann gerði kl. 7,40, að togarinn hefði verið í landhelgi kl. 7,15, en ekki verður talið, að það skipti máli, að merkið var ekki fyrr gefið, því að ekki verður staðhæft, að viðurkennd alþjóðaregla hafi þá til verið, er setti það skilyrði fyrir lögmæti þeirra aðgerða varðskipsins, sem hér hafa greindar verið, að stöðvunarmerki væri gefið áður en þær hæfust. Og þar sem mælingar varðskipsforingjans kl. 7,40 og 7,50 staðfestu grun hans um brot togaraskipstjórans, þá verður að telja, að varðskipsforinginn hafi haft næga ástæðu til þess að hefta för togarans og taka hann með sér undir rannsak á næstu höfn, eins og hann gerði. Með því að öll skilyrði til töku togarans voru samkvæmt framansögðu fyrir hendi, þá verður ekki talið, að skipherrann hafi farið út fyrir valdsvið sitt eða með öðrum hætti gert sig sekan um gáleysi í athöfnum sínum gagnvart togaranum. En af þessu leiðir, að skaðabótaskylda á hendur stefnda í máli þessu verður ekki byggð á almennum skaðabótareglum.

Með dómi hæstaréttar 2. okt. 1929 var skipstjóri togarans sýknaður af kröfu um refsingu fyrir landhelgibrot umrætt skipti, en sýkna var byggð á því einu, að ekki þótti fullyrðandi, að togarinn hefði verið innan við landhelgilínu kl. 7,20, enda þótt hann hefði eftir mælingunum kl. 7,40 og 7,50 með áætluðum 2 sjómílna hraða og beinni stefnu átt þá að vera 0,25 sjómílur inni í landhelgi, eftir því, sem í dóminum segir, með því að svo litlu munaði og ekki þótti unnt að ætlast á um það, hve miklu afbrigði skipsins frá beinni stefnu til hafs kynnu að hafa numið.

Þessi vafi er í *refsimálinu* látinn koma togaraskipstjóranum til sýknu, en um *skaðabótaskyldu* vegna töku togarans segir dómur þessi ekkert, beint eða óbeint.

Um greiðslu bóta fyrir *töku* eða *handtöku* vegna refsiverðs verknaðar, sem aðili er síðan sýknaður af, enda verði bótaskyldan ekki byggð á almennum skaðabótareglum, eru engin ákvæði til í íslenzkum rétti. Sú eina regla, er orða mætti í þessu sambandi, eru fyrirmæli laga nr. 28 26. okt. 1893 um skaðabætur fyrir gæzluvarðhald að ósekju o. fl. Með lögum þessum er ríkissjóði gert skylt að bæta þeim skaða, sem setið hefir í gæzluvarðhaldi og síðan er sýknaður, án þess að embættismönnum þeim, er farið hafa með málið, verði sök gefin á varðhaldsvistinni, en skaðabótaskyldan er þó því skilyrði bundin, að álíta megi eftir málavöxtum, að aðili sé saklaus af glæp þeim, er tilefni gaf til frelsissviptingar hans.

Skaðabótaregla laga þessara er alger sérregla í íslenzkum lögum, sem einungis gildir um gæzluvarðhald og afplánun refsingar að ósekju, og verð-

ur ekki notuð um handtöku eða aðrar svipaðar athafnir löggæzluvaldsins, auk þess sem hvorki verður leitt af áðurnefndum hæstaréttardómi frá 2. okt. 1929 né af skjölum þessa máls, að skilyrði laganna um sakleysi þess, er hlut á að máli, sé fullnægt.

Þar sem skaðabótaskylda í þessu máli verður hvorki byggð á almennum skaðabótareglum né heldur leiða aðrar reglur íslenzks réttar til slíkrar skyldu, þá verður að sýkna stefnda í máli þessu af kröfum áfrýjanda.

Eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður bæði í héraði og fyrir hæstarétti falli niður.

Því dæmist rétt vera:

Stefndi, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, á að vera sýkn af kröfum áfrýjanda, Societé Havraise de Pêche, í máli þessu.

Málskostnaður bæði í héraði og fyrir hæstarétti falli niður.

Forsendur hins áfrýjaða dóms hljóða svo:

Fimtudaginn 19. apríl 1928 var varðskipið Óðinn statt út af Vík í Mýrdal. Kl. 7,15 e. h. þann dag var skipið statt 5,8 sm. utan landhelgislínunnar, sást þá togari nær landinu stýra austlæga stefnu meðfram ströndinni, og þar sem togarinn þótti grunsamlega nærri landi hélt varðskipið með fullri ferð upp undir landið. Í skýrslu varðskipsins segir ennfremur, að kl. 7,20 e. h. hafi togarinn beygt út frá landinu og haldið beint út frá því. Kl. 7,27 e. h. var varðskipið eftir staðarákvörðun þess statt 3,2 sm. utan landhelgislínunnar og kl. 7,40 e. h. fór það rétt fram hjá nefndum togara, sem reyndist að vera H. 1406 „La Provence" frá Havre með stb. vörpu í sjó og voru skipin þá stödd 0,4 sm. utan landhelgislínunnar. Sneri varðskipið þá við og hélt á eftir togaranum og kl. 7,45 e. h. dró

varðskipið upp stoppmerki og kl. 7,47 e. h. var togaranum gefið merki með eimpípunni um að nema staðar. Kl. 7,50 e. h. var komið aftur að togaranum, er þá nam staðar og byrjaði að draga inn vörpuna og reyndist þá staður skipanna 1,1 sm. utan landhelgislínunnar. Skipstjórinn á togaranum var þá sóttur um borð og honum tjáð, að hann væri sterklega grunaður um að hafa verið að veiðum inn á landhelgissvæðinu, var vörður settur um borð í togarann og honum skipað að fylgjast með varðskipinu til Vestmannaeyja kl. 8,55 e. h. og þangað komið næstu nótt kl. 2 f. h. Kærði varðskipsforinginn skipstjóra togarans fyrir brot á landhelgislöggjöfinni fyrir lögreglurétti Vestmannaeyja og gekk síðan dómur þar í málinu með þeim úrslitum, að skipstjórinn var talinn sekur um brot á 1. gr. laga nr. 25, 18. maí 1920 og dæmdur í 12500 króna sekt til landhelgissjóðs og auk þess skyldi allur afli og veiðarfæri innanborðs vera upptækt og andvirðið renna í sama sjóð.

Hinn kærði skipstjóri Charles Semesle hélt því eindregið fram bæði gagnvart varðskipsforingjanum og eins við lögregluréttarprófin, að hann væri sýkn saka og hefði ekki togað innan landhelgi. Hann virðist viðurkenna það, að hann hafi á tímanum 7,15—7,20 siglt austlæga stefnu, þ. e. S.A. ¼ A., en hann neitar því, að hafa þá þverbeygt og siglt beint út, þ. e. myndað 90° horn við sína fyrri stefnu, heldur hafi hann beygt smám saman í S. A., S. S. A., S. og S. S. V. eftir kompás og fullyrti við réttarprófin, að hann hafi verið nýbúinn að ljúka við að snúa skipinu (2—3 mínútum) áður en varðskipið fór fram hjá þeim kl. 7,40 en að tekið hafi sig að snúa skipinu minnst 10—12 mínútur og hafi þá vitanlega á þeim tíma hvað eftir annað breytt stefnu svo sem áður var sagt og þar sem skipið fari laust ekki nema 7—7½ sm. á kl.tíma þá hafi hann ekki farið meira en 2 sm. með vörpu í eftirdragi, og geti hann því ekki á tímanum 7,20—7,40 hafa fjarlægst landið meira en ca. 300 metra með þeirri boglínu, sem hann fór. Báðir vélstjórar á La Provence staðfestu þá skýrslu skipstjóra hversu mikla ferð skipið gæti haft með og án botnvörpu í sjó, og 1. vélameistari bar það, að skipið hafi verið ca. 5 mínútur að snúa með botnvörpu í sjó, og að þeir hafi verið búnir að snúa og haldið út á við ca. 5 mínútum fyrir kl. 7,40.

Hinsvegar staðhæfði skipherrann á Óðni og 2. stýrimaður, sem báðir voru á verði, að þeir hafi báðir séð það greinilega, að togarinn var búinn að snúa kl. 7,20 og stefndi beint út frá landinu. Þá benti varðskipsforinginn og á það, að samkvæmt staðarákvörðunum, sem gerðar voru kl. 7,40 og 7,50, hafi togarinn á þessum 10 mínútum togað 0.65 sm. og hafi hann því á þeim 20 mín. frá því að hann beygði út frá landinu kl. 7,20 og kl. 7,40 togað 1,3 sm. og hafi hann eftir því verið 0.9 sm. innan landhelgislínunnar, er hann beygði út og að mælingarnar kl. 7,40 og 7,50 hafi sýnt, að skipið hafi farið, ekki 2 sm. á kl. heldur 3,9 með botnvörpuna í sjó.

Í forsendum lögregluréttardómsins er það tekið fram, að skipsmenn á Óðni hafi athugað sérstaklega tímann með hliðsjón af úri, er þeir litu á, en tímaákvarðanir manna á togaranum hafi verið ágiskanir og því vitanlega óábyggilegar. Lögregluréttur inn telur það sannað með skýrslu Óðinsmanna, að togarinn hafi verið búinn að beygja út á við kl. 7,20 og haldið síðan beint út frá landi, og samkv. staðarákvörðun kl. 7,40 var togarinn þá 0,4 sm. utan landhelgislínunnar og sé miðað við 2 sm. ferð á kl.stund hafi togarinn verið 0.25 úr sm. innan landhelgi kl. 7,20, en 0,9 sm. innan landhelgi, ef miðað er við 3,9 sm. ferð. Við hvort heldur sem miðað sé, hafi því togarinn togað inn á landhelgissvæðinu, sakfelldi því þessi réttur skipstjóra, eins og áður segir.

Þessum dómi var eftir ósk dómfellda skotið til hæstaréttar, er með dómi sínum 2. okt. 1929 sýknaði skipstjóra. Í forsendum dómsins er bent á það, að ekki verði séð, hvar varðskipið hafi verið statt kl. 7,20 og heldur ekki afstaða skipanna hvors til annars þá, þar sem fyrsta staðarákvörðun varðskipsins var gerð kl. 7,27, eftir að togarinn hafði beygt frá landi. Vegna þessa sem og þess, að það verði ekki séð af skýrslu varðskipsforingjans né af réttarframburði hans og 2. stýrimanns hans, að togarinn hafi haldið nákvæmlega sömu stefnu beint frá landi allan tímann frá kl. 7,20 til 7,40, segir rétturinn, að skipinu verði ekki, gegn neitun togaraskipstjórans, þenna tíma gerður tilsvarandi hraði þeim hraða, sem varðskipinu mældist að togarinn hefði haft frá kl. 7,40 til 7,50. Lagði rétturinn því til grundvallar dóm sínum, að togarinn hefði farið á tím-

anum kl. 7,20 til 7,40 2 sm. miðað við klukkustund eins og menn togarans höfðu haldið fram. Segir því næst í forsendum dómsins: „Ætti skip kærða eftir þessu að hafa verið statt aðeins 0,25 sm. innan landhelgi kl. 7,20, er það beygði út frá landi, eftir skýrslu varðskipsforingjans. En þar sem svo litlu munar og ekki er hægt með nokkrum líkindum að ætlast á um það, hve miklu afbrigði skipsins frá beinni stefnu kunni að hafa numið, þá þykir að svo vöxnu máli ekki verða hjá því komizt að sýkna kærða af kröfum valdstjórnarinnar í málinu."

Mál það, sem hér liggur fyrir, hafa eigendur nefnds togara, Societé Havraise de Pêche, höfðað gegn stefndum, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, með stefnu dags. 6. júní 1930 til greiðslu skaðabóta út af handtöku skipsins og afleiðingum hennar, að upphæð fr. fr. 481.573.60 ásamt 6% ársvöxtum frá 1. júlí 1929 til greiðsludags og málskostnaðar að skaðlausu samkvæmt taxta Málflutningsmannafélags Íslands. Telur stefnandi handtöku skipsins ólöglega með öllu, enda sé því slegið föstu með áðurnefndum hæstaréttardómi, að skipstjóri togarans hafi ekkert saknæmt unnið, og beri því ríkissjóði að bæta tjón það allt, sem af handtökunni hlauzt. Telur stefnandi, að skipið hafi tafizt frá veiðum í 10 daga og beri stefndum auk beins tilkostnaðar að bæta aflatjón þann tíma. Þá segir stefnandi og, að vegna þessarar tafar skipsins og óþæginda hafi skipshöfnin gengið af skipinu, er það kom heim, og krafizt skaðabóta, er hann hafi orðið að greiða, auk þess sem skipið hafi af þessum sökum um alllangan tíma orðið að hætta veiðum. Hefir stefnandi lagt fram sundurliðaðan reikning, sem í heild nemur hinni umstefndu upphæð. — Undir rekstri málsins hefir stefnandi þó lækkað einn kröfuliðinn um fr. 9850 og lækkað aðalkröfuna samkvæmt því niður í fr. 471.723.60, og til vara hefir stefnandi krafizt, að rétturinn ákveði upphæð skaðabótanna, og loks hefir stefnandi til þrautavara krafizt þess, að 2 óvilhallir dómkvaddir menn úr togaraútgerðarfélagi Reykjavíkur verði látnir meta bæturnar. En hvernig sem málið fer krefst hann málskostnaðar að skaðlausu eða eftir mati réttarins, og þá svo sem málsefni standa til.

Stefndur hefir hinsvegar aðallega mótmælt skaðabótakröfu stefnanda sem algerlega rangri, tilefnis- og raka-

lausri og krafizt sýknu af öllum kröfum hans, aðalkröfu og varakröfum, en til vara og ex tuto hefir hann mótmælt skaðabótakröfunni sem allt of hárri og órökstuddri, og loks krefzt hann málskostnaðar að skaðlausu samkvæmt taxta M. F. Í.

Um leið og á það skal bent, að mál þetta er ekki höfðað samkvæmt lögum nr. 28 frá 26. okt. 1893 um skaðabætur fyrir gæzluvarðhald að ósekju o. fl. verða úrslit þess eingöngu að fara eftir hinum almennu reglum um skaðabætur en ekki eftir undantekningarákvæðum þeim, er greinir í nefndum lögum, þótt hliðsjón megi af þeim hafa.

Til þess að gera ljósari grein fyrir viðhorfi íslenzkra laga og réttar til skaðabótakröfunnar í máli þessu, er viðeigandi að athuga það, hvern aðstöðumun það gerir, að hér er um utanríkisskip að ræða, en ekki íslenzkt skip, jafnframt og bent er á það, að lög um bann gegn botnvörpuveiðum í landhelgi taka jafnt til innlendra skipa sem útlendra. Aðstöðumunurinn væri sá, að innlent botnvörpuskip, sem sætt hefði sömu meðferð og „La Provence", gæti ekki stutt skaðabótakröfu sína við lög og reglur þjóðaréttarins en eingöngu við íslenzk lög, og skal þá fyrst athuguð krafan til bóta án þess sérstaka tillits, sem ber að gæta í þessu máli, að hér er um erlent skip að ræða; verður þá spurningin um, hvort skaðabótaskylda stefnds getur byggzt á því, að togaraskipstjórinn var sýknaður í refsimálinu í hæstarétti.

Hér fyrir réttinum liggja ekki fyrir nein frekari gögn um sýknu eða sekt togaraskipstjórans en lágu fyrir hæstarétti. Hafa atvik málsins verið rakin hér á undan og aðalatriði beggja dómanna, lögregluréttardómsins, sem taldi skipstjóra sekan, og hæstaréttardómsins, sem taldi sekt skipstjóra ekki sannaða og sýknaði hann því. Jafnframt og stefnandi hefir viðurkennt það, að sýknudómurinn út af fyrir sig sé ekki nægur til að byggja á honum skaðabótaskyldu stefnds, hefir hann haldið því fram, að sakleysi togaraskipstjórans sé sannað í málinu. Þetta síðartalda verður þó ekki byggt á hæstaréttardóminum, sem virðist hafa sýknað samkvæmt meginreglunni in dubio pro reo. Staðarákvarðanir varðskipsins kl. 7,40 og 7,50 hafa ekki verið véfengdar og því síður hnekkt, en þar sem um stað skipsins innan landhelgi aldrei var gerð staðarákvörðun

með miðunum eða mælingum taldi hæstiréttur, að gegn mótmælum hins kærða skipstjóra væri ályktun varðskipsforingjans um að skipið hefði hlotið að vera að veiðum í landhelgi ekki svo traust, að á henni mætti byggja refsidóm. En hinsvegar verður það engan veginn staðhæft eftir fyrirliggjandi gögnum og málavöxtum, að hinn kærði hafi verið saklaus, og þar sem hér við bætist, að varðskipsforinginn með handtökunni engan veginn þykir hafa brotið í bág við íslenzk lög verður skaðabótaskylda stefnds ekki byggð á sýknudómnum eða rökum þeim, sem hann byggist á.

Megingrundvöllurinn undir málssókn þessari er heldur ekki það, sem nú var nefnt, heldur það, að handtaka togarans hafi útaf fyrir sig verið brot á alþjóðalögum og að slík taka sé allsendis löglaus, enda þótt sanna mætti með óvéfengjanlegum gögnum, að togari væri að veiðum innan landhelgi en varðskipinu tækist ekki, þrátt fyrir eftirför in continenti, að handsama hann áður en hann kæmist út fyrir landhelgislínuna. Samkvæmt þessari skoðun má landhelgisgæzlan aldrei taka fastan togara, sem staðinn væri að ólöglegum veiðum nema handtakan færi fram innan landhelgi, og þar af leiðandi er handtaka togara með botnvörpu í sjó, sem síðan væri sýknaður með dómi ætíð löglaus athöfn og skaðabótaskyld. Er rannsókn málavaxta leiddi til þessarar niðurstöðu ætti að skoðun stefnanda eiginlega ekki að ganga sýknudómur í slíku máli heldur frávísunardómur, því að málið heyrði ekki undir þjóðardómstól heldur væri millirikjamál. Hefir stefnandi máli sínu til stuðnings vísað til ummæla nokkurra þjóðarréttarfræðinga, sem lúta að því, að taka skips utan landhelgi, sem gerzt hefir sekt eða grunað er um lögbrot innan landhelgi, sé ekki samrýmanleg við þjóðaréttinn, því að lögráðavald ríkis verði ekki teygt út fyrir endimörk landhelgi þess. Þessi skoðun brýtur alveg í bág við þá skoðun og venju, sem fylgt hefir verið um landhelgisgæzlu hér við land síðan fyrir aldamót 1900, eða frá því að eftirlit með botnvörpuveiðum hófst; eftirfararrétturinn hefir alla tíð verið talinn heimill og beitt í praxis. Skoðun stefnanda og höfunda þeirra, er hann vitnar til, hefir heldur ekki stuðning fremstu visindamanna í alþjóðarétti, sbr. League of Nations Committee of experts for the progres-

sive codification of international Law. Report to the council of the League of Nations on the questions which appear ripe for International regulation. Geneva 1927. Undirnefnd, sem fjallaði um landhelgi (territorial waters), en í henni voru þeir prófessorarnir Schücking frá Kiel og De Magalhaes frá Lissabon og Bandaríkjamaðurinn Georg W. Wickersham, kveður skýrt á um það, að eftirfararrétturinn sé heimilaður ágreiningslaust í praxis samkv. alþjóðarétti, sjá nýnefnt rit bls. 52, og í frumvarpi þeirra til alþjóðalaga um landhelgi er sérstakur kafli (Art. 10) um eftirfararréttinn og þar segir m. a. svo: „The riparian state shall have the right to continue on the high seas the pursuit of a vessel commenced within its territorial waters and to arrest and bring before its courts a vessel which has committed an offence within its territorial waters." Ef skipið er tekið á úthafinu skal þegar í stað tilkynna það þeirri þjóð, sem hefir það flagg, sem skipið siglir undir. Fundur sá, sem kom saman í Haag fyrri hluta árs 1930, til þess að ræða um frumvörp áminnztrar nefndar til kerfisbundinna alþjóðalaga var á sömu skoðun og undirnefnd sú, er starfaði að landhelgismálinu, um eftirfararréttinn. Í lokagerningi (act final) þessa fundar í bálkinum, sem fjallar um lögsögn í landhelgi í 11. kafla (Article 11 svarar til Article 10 í frumvarpinu) segir svo samkv. löggiltri íslenzkri þýðingu: „Eltingaleik við erlend skip vegna brota á lögum og reglum ríkis þess, er ströndina á, sem hafin er meðan útlenda skipið er á innsævi eða í landhelgi, má halda áfram út fyrir landhelgi með því skilyrði að eltingin hafi verið óslitin." Ennfremur segir þar svo: „Ekki ber að líta svo á, að elting sé hafin nema skipið sem eltir, hafi með miðunum, hornmælingum, eða á annan hátt, sannfært sig um, að skipið sem elt er, eða einn af bátum þess, sé innan landhelgi og það hafi hafið eltinguna með því að gefa stöðvunarmerki." Eins og sjá má herðir Haag-fundurinn talsvert skilyrðin fyrir eftirfararréttinum frá því sem sérfræðinganefndin hafði tiltekið í frumvarpi sínu. En foringinn á Óðinn uppfyllir þessi strangari skilyrði, nema um stöðvunarmerkið, sem hann gefur fyrst kl. 7,45, en eltingaleikurinn hefst í rauninni kl. 7,15, og helzt allan tímann þangað til togarinn er tekinn. Hvorki samkvæmt frumvarpinu eða lokasamþykktinni er það skilyrði

sett, að varðskipið þurfi að vera innan landhelgi, er eltingin hefst, og þess ber enn að geta, að hlutaðeigandi konsúll fékk strax vitneskju um tökuna, þegar skipið kom í höfn.

Nú verður því ekki neitað, að varðskipsforinginn sannfærði sig um, að „La Provence" væri fyrir innan landhelgi með athugunum og mælingum. En hinn kærði skipstjóri véfengdi staðhæfingar varðskipsins um hraða og stefnu togarans og leiddi þetta til þess, að sekt skipstjóra þótti ekki sönnuð, og hann því sýknaður í refsimálinu. Í refsimálinu hvíldi sönnunarskyldan á ákæruvaldinu. Í þessu máli hvílir hinsvegar sönnunarskyldan á stefnanda um það, að „La Provence" hafi ekki verið með botnvörpu í sjó fyrir innan landhelgi í umrætt sinn, með öðrum orðum, stefnandi verður að sanna sakleysi hins grunaða skipstjóra. Þetta hefir hann að áliti þessa réttar ekki gert og verður því samkvæmt framansögðu ekki séð, að handtakan hafi verið brot á alþjóðalögum, enda liggja ekki fyrir í þessu máli, eins og áður er sagt, nein ný gögn umfram þau, sem lágu fyrir hæstarétti í refsimálinu. Sá aðstöðumunur milli erlends skips og innlends til íslenzkra dómstóla, sem komið gat til orða í þessu máli, er því ekki fyrir hendi.

Samkvæmt framansögðu ber því að sýkna stefndan af öllum kröfum stefnanda í málinu án þess að rannsaka þurfi við hver rök einstakir liðir kröfu hans hafi að styðjast.

Eftir atvikum þykir rétt að málskostnaður falli niður.

Mánudaginn 23. nóvember 1936.

Nr. 40/1936. **Valdstjórnin** (Pétur Magnússon)
gegn
Edward Little (Lárus Fjeldsted).

Ólögmætur umbúnaður veiðarfæra.

Dómur lögregluréttar Reykjavíkur 1. febr. 1936: Kærði, Edvard Little, greiði til landhelgisjóðs Íslands 20300