

HØJESTERETS DOM

afsagt mandag den 20. marts 2017

Sag 5/2017

(1. afdeling)

Anklagemyndigheden

mod

T

(advokat Bo Ascanius, beskikket)

I tidligere instanser er afsagt dom af Retten i Holstebro den 21. marts 2016 og af Vestre Landsrets 3. afdeling den 27. september 2016.

I pådømmelsen har deltaget fem dommere: Thomas Rørdam, Jytte Scharling, Hanne Schmidt, Jan Schans Christensen og Jens Kruse Mikkelsen.

Påstande

Dommen er anket af T med påstand om frifindelse.

Anklagemyndigheden har påstået stadfæstelse.

Anbringender

T har anført navnlig, at det skal lægges til grund, at han den 6. januar 2014 sejlede i skillezonen i tysk territorialfarvand i Nordsøen for under anvendelse af skibets sonarudstyr at søge efter fisk, der kunne fanges. Det skal derfor også lægges til grund, at han drev lovligt fiskeri efter de internationale søvejsreglers Regel 10, idet denne bestemmelse ikke er begrænset til at angå fiskeri med grej, der begrænser fartøjets manøvreevne.

De internationale søvejsregler indeholder ikke nogen regel, der nærmere fastlægger, hvad der skal forstås ved fiskeri. Begrebet fiskeri skal derfor forstås på den måde, som det efter naturlig og sædvanlig sprogbrug forstås. Det at søge efter fisk er en integreret del af at fiske. Denne forståelse fremgår også af lovgivningen, herunder af international lovgivning som f.eks. Rådets forordning (EF) nr. 1224/2009 af 20. november 2009, der i artikel 4 indeholder en definition af fiskeri, som udtrykkeligt omfatter sporing af fisk.

De internationale søvejsreglers Regel 10 indeholder bestemmelser om sejlads i trafiksepareringssystemer. Et skib, der bruger et trafiksepareringssystem, skal sejle i den rigtige trafikrute og følge den almindelige retning for trafikken i denne rute. Det er som udgangspunkt tilladt at fiske overalt i trafiksepareringssystemerne, men hvis fiskeriet foregår i en trafikrute, skal skibet følge den almindelige retning for trafikken i den pågældende trafikrute. Der er derimod ikke nogen fast retning i skillezonen, hvor man derfor må fiske i flere retninger.

Trafiksepareringssystemet Terschelling-German Bight, hvor fiskeriet fandt sted, er en udløber af systemerne i Den Engelske Kanal. I disse systemer foregår der dagligt et omfattende fiskeri, og i den konkrete sag var skillezonens bredde ca. to sømil.

De internationale søvejsregler indeholder i Regel 3(d) en definition af et ”skib, der er i færd med at fiske”. De internationale søvejsregler omtaler to former for fiskefartøjer. Dels dem, der benytter en type fiskegrej, som begrænser skibets manøvreevne, og dels dem, som benytter en anden type fiskegrej, som ikke begrænser skibets manøvreevne. Begrebet ”skib, der er i færd med at fiske”, der kun omfatter fiskeskibe med begrænset manøvreevne, anvendes adskillige steder i regelsættet. Den omtvistede bestemmelse i Regel 10(e)(ii) anvender imidlertid ikke det definerede begreb, men bestemmer, at det er tilladt at sejle ind i en skillezone ”for at drive fiskeri”. Den samme forskel findes i både den franske og den engelske originaltekst, om end forskellen er tydeligst i den franske tekst. Der er derfor ikke tale om en oversættelsesfejl i den danske tekst. Den samme forskel findes i øvrigt både i den tyske og den norske oversættelse af originalteksten. Det havde været meget enkelt at anvende det definerede begreb i Regel 10(e)(ii), hvis det havde været hensigten, at begrebet skulle anvendes i denne bestemmelse. Den manglende anvendelse af det definerede begreb i Regel 10(e)(ii) er derfor ikke blot sprogligt eller grammatisk begrundet.

Dertil kommer, at man ved definitionen i Regel 3(d) alene har ønsket at definere de fiskeskibe, hvis manøvreerne er begrænset som følge af den anvendte fiskemetode. Der er på baggrund af disse skibes begrænsede manøvreer fastsat særlige færdselsregler om vigepligt, signalføring, hensyntagen til andre mv. Definitionen i Regel 3(d) anvendes alene i disse sammenhænge. Derimod tillader bestemmelsen i Regel 10(e)(ii) den handling, der består i at sejle ind i skillezonen for at drive fiskeri. Det er for så vidt tilstrækkeligt, at man har til hensigt at fiske, og der er ikke noget krav om, at man skal have fiskegrej i vandet, når man passerer grænsen til skillezonen. Det er derfor tilladt at sejle ind i skillezonen uden at være begrænset i sin manøvreer og således uden at være omfattet af definitionen i Regel 3(d). Det er ligeledes tilladt at blive i skillezonen og drive det fiskeri, der måtte være muligt, uden hensyntagen til om man derved falder ind under den snævre definition i Regel 3(d).

Der kan fiskes med mange forskellige redskaber. Definitionen i Regel 3(d) omtaler bl.a. trawl og garn. Trawl er et redskab med en fangstpose, der slæbes i vandet efter skibet. Trawlet begrænser skibets manøvreer, og det er ikke hensigtsmæssigt at sætte trawlet i vandet, før man mener at have fundet den fiskestime, man vil fiske. Garn er derimod et stationært redskab, som fæstnes på havbunden. Skibets manøvreer er begrænset, mens garnet sættes ned, røgtes og fjernes. Derfor skal skibet vise signal efter Regel 26. Skibet er derimod ikke omfattet af definitionen i Regel 3(d), idet skibet ikke kan sejle med garnet på slæb, indtil det kommer frem til det sted, hvor garnet skal sættes. Skibet vil heller ikke være begrænset i sin manøvreer, når det sejler ud af skillezonen efter at have bjærget fangsten og taget garnet op. Hvis der var krav om, at et fiskeskib skulle være omfattet af definitionen i Regel 3(d), når det sejlede ind i skillezonen, ville det betyde, at man skulle have trawlet slæbende efter skibet hele tiden, og garnfiskeri i skillezonen ville ikke kunne lade sig gøre. Det har aldrig været meningen med Regel 10(e)(ii) at forhindre garnfiskeri i skillezonen. Tværtimod giver bestemmelsen mulighed for, at fiskeskibe – i modsætning til de fleste andre fartøjer – kan sejle ind i skillezonen for at fiske.

Regel 26 indeholder udførlige bestemmelser om signalføring afhængig af fiskerimetode. Regel 26(e) fastslår, at et fiskeskib, der ikke er i færd med at fiske, ikke må føre særlige fiskerily, men blot skal vise lys som et almindeligt skib. Disse regler har han overholdt. Det er en fejlfortolkning, at undtagelsesbestemmelsen i Regel 10(e)(ii) kun er gældende for skibe, der har den type redskaber i vandet, som medfører, at de er forpligtet til at føre de særlige fiskersignaler, der er foreskrevet i Regel 26.

Hvis der i en lovtekst er defineret et bestemt udtryk, så gælder definitionen kun de steder i loven, hvor det definerede udtryk anvendes. Hvis man i en bestemt sammenhæng anvender et andet udtryk end det definerede, så er det dette andet udtryk, der gælder.

Det er ikke forvirrende for den øvrige skibstrafik, at fiskefartøjer fisker i skillezonen uden at være begrænset i deres manøvreevne. Med nutidens navigationsudstyr er alle skibe klar over, hvor skillezonen er beliggende, og hvor de selv befinder sig i forhold til den. Det er heller ikke let at indse, at et fiskeskib i skillezonen, der ikke er begrænset i sin manøvreevne, skulle udgøre en større risiko for kollision, end et fiskeskib, der er begrænset i sin manøvreevne.

Efter Regel 10(e) er der kun fire situationer, hvor det er tilladt at sejle ind i eller krydse en skillezone. De internationale søvejsregler indeholder ikke nogen forskrifter om særlig signalføring i de tilfælde, hvor et skib krydser eller sejler ind eller ud af en trafikrute, eller i det tilfælde, hvor et skib i et nødstilfælde sejler ind i en skillezone for at undgå overhængende fare. Disse tre situationer er derfor ikke fundet egnet til at forvirre den øvrige skibstrafik. Den fjerde situation, hvor et fuldt manøvredygtigt fiskeskib bedriver fiskeri i en skillezone, skaber heller ikke nogen forvirring – i hvert fald ikke i et sådant omfang, at konventionsstaterne har ønsket at fastsætte regler herom.

Det er udtryk for et klart retspolitisk valg, når konventionsstaterne har besluttet at tillade fiskeri både generelt i trafiksepareringssystemerne og specifikt i skillezonerne. Det er også helt bevidst, at man ikke har begrænset fiskerimulighederne i skillezonen til fiskeri fra et fartøj med begrænset manøvreevne. Dette valg må antages at være truffet, fordi skillezonen, der visse steder er meget bred, er forbudt område for størstedelen af den øvrige skibstrafik og derfor trygt kan overlades som fangstplads for fiskerierhvervet.

Anklagemyndigheden har anført navnlig, at T har overtrådt de internationale søvejsreglers Regel 10(e) ved at have sejlet i en skillezone. Han er ikke omfattet af undtagelsesbestemmelsen i Regel 10(e)(ii), fordi han blot søgte efter fisk og således ikke drev fiskeri med trawl eller andet fiskeredskab, der begrænsede skibets manøvreevne, jf. definitionen i Regel 3(d).

Regel 3 indeholder definitioner, der gælder for hele regelsættet, medmindre andet fremgår af sammenhængen. Forskellen i udtrykket ”skib, der er i færd med at fiske” i den danske oversættelse af søvejsreglernes Regel 3(d) og udtrykket ”for at drive fiskeri i en skillezone” i Regel 10(e)(ii) kan derfor ikke tillægges nogen indholdsmæssig betydning. Det ville heller ikke give sproglig mening at anvende udtrykket ”i færd med at fiske” i Regel 10(e)(ii). Det må derfor være begrundet i sproglige hensyn, at den danske oversættelse af søvejsreglerne anvender to forskellige udtryk. Hertil kommer, at der i den originale, engelske tekst er anvendt ens udtryk.

Konventionen og søvejsreglerne er affattet på engelsk og fransk som sideordnede original-sprog, og disse to tekster må læses i sammenhæng. Hvis man havde tilsigtet en forskellig forståelse af udtrykkene, giver det ikke mening at anvende samme udtryk i den engelske udgave. Den lille forskel i ordvalget i den franske tekst er formentlig sprogligt eller grammatisk begrundet.

På den anførte baggrund omfatter undtagelsesbestemmelsen i Regel 10(e)(ii) alene de situationer, hvor et fiskeskib sejler med nedsat manøvreedygtighed. Undtagelsesbestemmelsen omfatter derfor ikke de situationer, hvor der foretages sporing efter fisk.

Rådets forordning (EF) nr. 1224/2009 af 20. november 2009 artikel 4, hvoraf fremgår, at fiskeri blandt andet omfatter ”sporing af fisk”, er ikke relevant ved fortolkningen af Regel 10(e)(ii). Forordningen vedrører oprettelsen af en EF-kontrolordning med henblik på at sikre overholdelse af reglerne i den fælles fiskeripolitik. Forordningen er således begrundet i helt andre beskyttelseshensyn end søvejsreglerne. Endvidere er der efter forordningens ordlyd ikke tale om en almenyldig afgrænsning af begrebet ”fiskeri”, men alene en afgrænsning til brug for forordningen.

Formålet med et trafiksepareringssystem er at nedsætte risikoen for kollisioner mellem skibe, og dette opnås ved at separere og ensrette trafikken, således at modgående skibe ikke møder hinanden. Ts søgning efter fisk fandt sted, uden at skibets manøvreevne var nedsat og således også uden anvendelse af de signaler eller lys, som skibe, der er i færd med at fiske i konventionens forstand, skal anvende for at signalere, at der udøves fiskeri. Ts sejlads i skillezonen var herved egnet til at skabe forvirring og usikkerhed for andre skibe.

T har forklaret, at han ved den pågældende sejlads fulgtes med et andet skib, der foretog sig det samme som ham. Hvis flere skibe sejler sammen, er det meget tydeligt, at det vil kunne skabe forvirring, hvis man måtte søge efter fisk i en skillezone uden at have nedsat manøvreedygtighed. Dette ville være i klar modstrid med formålet med søvejsreglernes bestemmelser om at adskille og separere modsatrettet trafik. Formålet er netop at skabe forudsigelighed om andre skibes manøvrer.

Ts forklaring om, at skibe i trafikerede områder kommunikerer for at undgå risiko for kollision, kan ikke tillægges betydning ved vurderingen af, om reglerne er overtrådt. Som anført af vidnet A fra Søfartsstyrelsen anbefales det, at man entydigt følger søvejsreglerne uden individuel kommunikation, idet dette giver de bedste muligheder for at undgå kollisioner. Hvis man på grund af den teknologiske udvikling finder, at de gældende søvejsregler ikke længere er relevante for at forebygge risiko for sammenstød mellem skibe, må dette komme til udtryk ved en ændring af reglerne.

Det er ikke undskyldeligt, at T ikke fiskede med trawl i vandet i skillezonen, idet dette godt kunne have ladet sig gøre, om end det ville have været dyrere for ham.

En bødestraf på 5.000 kr. er en passende sanktion, jf. bekendtgørelse nr. 1083 af 20. november 2009 om søvejsregler § 4, stk. 1. Bøden skal fastsættes som en tillægsstraf i medfør af straffelovens § 89, idet T efter gerningstidspunktet er straffet ved bødeforelæg vedtaget den 9. april 2014.

Retsgrundlag

Skibsfartens internationale søvejsregler er fastsat i Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG). Konventionen og søvejsreglerne er udarbejdet af FN's søfartsorganisation, International Maritime Organisation (IMO), og blev vedtaget i 1972. Konventionen er efterfølgende ændret ved flere resolutioner vedtaget på IMO's forsamlinger, senest i 2007. Det fremgår af 1972-konventionens artikel IX, at konventionen og søvejsreglerne er affattet på engelsk og fransk som officielle sprog.

Konventionen og søvejsreglerne med senere ændringer er implementeret i Danmark, senest ved bekendtgørelse nr. 1083 af 20. november 2009. Det fremgår af bekendtgørelsens § 2, stk. 1, at skibe omfattet af bekendtgørelsen – dvs. danske og grønlandske skibe, jf. § 1, stk. 1 –

skal opfylde de internationale søvejsregler. Det fremgår af bekendtgørelsens § 2, stk. 2, at de internationale søvejsregler med senere ændringer er optrykt som bilag 1 til bekendtgørelsen.

De internationale søvejsregler indeholder i kapitel A, Almindelige bestemmelser, i Regel 2(b) overordnede principper for fortolkningen af reglerne:

”Regel 2

Ansvar

...

(b) Ved fortolkningen og overholdelsen af disse regler skal der tages behørigt hensyn til alle farer ved sejladsen og for sammenstød samt til enhver særlig omstændighed – herunder de pågældende skibes begrænsede manøvremligheder – der måtte gøre en afvigelse fra disse regler nødvendig for at undgå overhængende fare.”

De internationale søvejsregler indeholder ligeledes i kapitel A, Almindelige bestemmelser, i Regel 3 en række definitioner, herunder en definition af udtrykket ”skib, der er i færd med at fiske”:

”Regel 3

Definitioner

I disse regler skal – medmindre andet fremgår af sammenhængen – nedenstående ord og udtryk forstås således:

...

(d) ”Skib, der er i færd med at fiske” betyder ethvert skib, der fisker med garn, liner, trawl eller andet fiskeredskab, som begrænser manøvremligheden, men omfatter ikke et skib, der fisker med liner på slæb eller andet fiskeredskab, som ikke begrænser manøvremligheden.”

I de officielle engelske og franske tekster er Regel 3(d) affattet således:

”Rule 3

General definitions

For the purpose of these Rules, except where the context otherwise requires:

...

(d) The term ”vessel engaged in fishing” means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability, but does not include a vessel fishing with trolling lines or other fishing apparatus which do not restrict manoeuvrability.”

”Règle 3

Définitions générales

Aux fins des présentes Règles, sauf dispositions contraires résultant du contexte:

...

d) L'expression "navire en train de pêcher" désigne tout navire qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, mais ne s'applique pas aux navires qui pêchent avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas leur capacité de manœuvre."

De internationale søvejsregler indeholder i kapitel B, Regler for styring og sejlads, i Regel 10 sålydende bestemmelse om trafiksepareringssystemer og skillezoner:

"Regel 10

Trafiksepareringssystemer

(a) Denne regel gælder for trafiksepareringssystemer, der er vedtaget af organisationen, og fritager ikke noget skib fra dets forpligtelse i henhold til nogen anden regel.

(b) Et skib, der bruger et trafiksepareringssystem, skal

(i) sejle i den rigtige trafikrute og følge den almindelige retning for trafikken i denne rute;

(ii) så vidt muligt holde klar af trafikskillelinier og trafikskillezoner;

(iii) normalt sejle ind i eller forlade en trafikrute, hvor den begynder eller i rutens ender, men hvis det sejler ind i eller forlader ruten fra en af siderne, skal dette ske under en så lille vinkel som muligt i forhold til den almindelige retning for trafikken.

...

(e) Medmindre der er tale om et skib, der krydser en trafikrute, eller et skib, der sejler ind i eller forlader en trafikrute, må et skib normalt ikke sejle ind i en skillezone eller krydse en skillelinie undtagen

(i) i nødstilfælde for at undgå overhængende fare;

(ii) for at drive fiskeri i en skillezone.

...

(i) Et skib, der er beskæftiget med fiskeri, må ikke vanskeliggøre passagen for noget skib, der følger en trafikrute.

..."

I de officielle engelske og franske tekster er Regel 10(e)(ii) affattet således:

"to engage in fishing within a separation zone."

og

"pour pêcher dans une zone de séparation."

De internationale søvejsregler indeholder i kapitel C, Skibsllys og signalfigurer, i Regel 26 sålydende bestemmelse om skibes signalgivning under fiskeri:

”Regel 26
Fiskeskibe

(a) Et skib, der er i færd med at fiske, må, uanset om det er let eller ligger til ankers, kun vise de lys og signalfigurer, der er foreskrevet i denne regel.

(b) Et skib, der er beskæftiget med trawlfiskeri, hvorved forstås slæbning gennem vandet af et net eller andet redskab, der anvendes til fiskeri, skal vise:

(i) 2 lys lodret over hinanden og synlige hele horisonten rundt, det øverste grønt og det nederste hvidt, eller en signalfigur bestående af 2 kegler med spidserne mod hinanden, den ene lodret over den anden;

(ii) et toplys agten for og højere end det i pkt. (i) nævnte grønne lys; et skib under 50 m i længde skal ikke være forpligtet til at vise dette lys, men kan gøre det;

(iii) sidelys og et agterlys foruden de i dette stykke foreskrevne lys, når det gør fart gennem vandet.

(c) Et skib, der er beskæftiget med at fiske, bortset fra trawlfiskeri, skal vise:

(i) 2 lys lodret over hinanden og synlige hele horisonten rundt, det øverste rødt og det nederste hvidt, eller en signalfigur bestående af 2 kegler med spidserne mod hinanden, den ene lodret over den anden;

(ii) et hvidt lys synligt hele horisonten rundt eller en kegle med spidsen opad i retning af redskabet, når det fisker med udliggende redskab, der strækker sig over 150 m i vandret retning fra skibet;

(iii) sidelys og et agterlys foruden de i dette stykke foreskrevne lys, når det gør fart gennem vandet.

...

(e) Et skib, der ikke er i færd med at fiske, må ikke vise de i denne regel foreskrevne lys eller signalfigurer, men kun dem, der er foreskrevet for et skib af tilsvarende længde.”

Højesterets begrundelse og resultat

Efter byrettens bevisresultat, som må anses for stadfæstet af landsretten, lægges det til grund, at T den 6. januar 2014 i tidsrummet mellem kl. 17.50 og kl. 18.20 som skibsfører på fiskeskibet X sejlede med en hastighed på 8,5-9 knob i en skillezone i trafikseparerings-systemet Terschelling-German Bight i Nordsøen for under anvendelse af skibets sonarudstyr at søge efter fisk, der kunne fanges.

Sagen angår, om T ved at have søgt efter fisk i en skillezone har overtrådt de internationale søvejsreglers Regel 10(e), hvorefter et skib normalt ikke må sejle ind i en skillezone, eller om

han er omfattet af undtagelsesbestemmelsen i Regel 10(e)(ii), som giver mulighed for at drive fiskeri i en skillezone.

Formålet med de internationale søvejsregler er at forhindre sammenstød mellem skibe, sådan som deres engelske betegnelse også angiver: International Regulations for Preventing Collisions at Sea. Efter Regel 2(b) skal der ved fortolkningen af reglerne tages behørigt hensyn til alle farer ved sejladsen og for sammenstød.

Det fremgår af søvejsreglernes Regel 10(b)(i) og (ii), at et skib, der bruger et trafiksepareringssystem, skal sejle i den rigtige trafikrute og følge den almindelige retning for trafikken i denne rute og så vidt muligt holde klar af trafikskillelinjer og trafikskillezoner. Trafikruterne er adskilt af skillezoner eller skillelinjer, som et skib normalt ikke må sejle ind i eller krydse, medmindre der er tale om et skib, der krydser en trafikrute, eller et skib, der sejler ind i eller forlader en trafikrute, jf. Regel 10(e). Der er således tale om, at skibe i disse tilfælde kortvarigt kan sejle i skillezonerne. Endvidere må et skib sejle i en skillezone i nødstilfælde for at undgå overhængende fare, jf. Regel 10(e)(i), og for at drive fiskeri, jf. Regel 10(e)(ii).

Det fremgår af den danske oversættelse af søvejsreglernes Regel 3(d), at udtrykket "skib, der er i færd med at fiske" betyder ethvert skib, der fisker med garn, liner, trawl eller andet fiskeredskab, der begrænser manøvreevnen, men ikke omfatter et skib, der fisker med liner på slæb eller andet fiskeredskab, som ikke begrænser manøvreevnen. Dette definerede udtryk anvendes i en række bestemmelser i søvejsreglerne, herunder i Regel 26, som fastslår, at et skib, der er i færd med at fiske, og som således er begrænset i sin manøvreevne, skal vise de lys og signalfigurer, der er foreskrevet i Regel 26.

I den officielle franske affattelse af søvejsreglerne er det i Regel 3(d) definerede udtryk "navire en train de pêche" – på samme måde som i den danske sprogversion – ikke anvendt ordret i undtagelsesbestemmelsen i Regel 10(e)(ii) om sejlads "pour pêche dans une zone de separation". Der er en højere grad af sammenfald i den engelske sprogversion, hvor definitionen i Regel 3(d) angår "vessel engaged in fishing", og undtagelsesbestemmelsen i Regel 10(e)(ii) angår sejlads "to engage in fishing within a separation zone".

Udtrykket "for at drive fiskeri" er ikke defineret i undtagelsesbestemmelsen, og Højesteret finder på den baggrund og på baggrund af de sproglige ligheder mellem definitionen i Regel

3(d) og undtagelsesbestemmelsen i Regel 10(e)(ii), at definitionen har betydning for fortolkningen af undtagelsesbestemmelsen.

Når endvidere henses til formålet med søvejsreglerne og til den restriktive afgrænsning af undtagelsesbestemmelsen i Regel 10(e) – hvor det bortset fra fiskeri kun er tilladt skibe kortvarigt at krydse en skillezone, herunder for at skifte eller forlade en trafikrute, eller i nødstilfælde at sejle ind i en skillezone for at undgå overhængende fare – finder Højesteret, at udtrykket "for at drive fiskeri" ikke omfatter en situation som den foreliggende, hvor fiskefartøjet uden nedsat manøvreevne sejler i skillezonen for at søge efter fisk.

Højesteret tiltræder herefter, at Ts sejlads ikke er omfattet af undtagelsesbestemmelsen i Regel 10(e)(ii). T er derfor skyldig i tiltalen.

Højesteret tiltræder endvidere, at straffen er fastsat til en bøde på 5.000 kr., som er en tillægsstraf, jf. straffelovens § 89.

Under hensyn til sagens principielle karakter skal statskassen betale sagens omkostninger for Højesteret.

Thi kendes for ret:

Landsrettens dom stadfæstes.

Statskassen skal betale sagens omkostninger for Højesteret.

DOM

afsagt den 27. september 2016 af Vestre Landsrets 3. afdeling (dommerne Thomas Jønler, Ida Skouvig og Lars Krunderup samt sagkyndige meddommere, maskinchef Gustav Schmidt Hansen og faglært kabys Henrik Mikkelsen) i ankesag

V.L. S-0662-16

Anklagemyndigheden

mod

T

født den ... 1962

(advokat Michael Sønderskov, Fredericia)

Retten i Holstebro har den 21. marts 2016 afsagt dom i 1. instans (rettens nr. 2-2982/2015).

Påstande

Tiltalte T har påstået frifindelse, subsidiært formildelse.

Anklagemyndigheden har påstået stadfæstelse.

Forklaringer

Tiltalte og vidnet A har for landsretten i det væsentlige forklaret som i 1. instans. Der er endvidere afgivet forklaring som vidne af B.

Tiltalte har supplerende forklaret, at der er korrekt, at han sejlede med 8,5 til 9 knob, og at han ledte efter fisk. Når han lå midt i skillezonen, kunne han med sit daværende udstyr overskue hele zonen. Han kunne også søge, hvis han sejlede i trafiksepareringen, og der må de også godt fiske, men det er vanskeligt at fiske der, fordi de kun må sejle i samme retning som den

øvrige trafik. Han sætter ikke trawlet ud, medmindre han kan se, at der er fisk. De fisk, de havde fanget tidligere, var sat ud igen. De havde fisket på den måde hele vejen fra Thyborøn og tilbage igen, sådan som det er vist på kortet side 20 i ekstrakten. De fulgtes med et andet skib, der gjorde det på samme måde. Man kan se på oversigten side 21 i ekstrakten, at skibet på denne rute kun én gang havde sat hastigheden ned, når redskaberne var ude. De fremlagte oversigter stammer fra Fiskeridirektoratet. Når de søgte efter fisk, havde de almindelig navigationslys på. Et fiskeskib skal føre lys som et almindeligt let maskindrevet skib, når trawlet ikke er nede. Kun når de er hæmmet i manøvreedygtigheden, når trawlet er sat ud, skal der føres særligt fiskelys. De tyske myndigheder sagde, at de skulle trække ud af skillezonen og ind i selve trafiksepareringen. Han kan ikke se, hvordan det skulle være muligt at fiske i skillezonen, hvis man ikke først må finde fiskene. Han er uddannet i almindelige søvejsregler i 1980. Der var ikke nogen fare på færde, da han blev kontaktet af de tyske myndigheder. Der var ikke andre skibe i nærheden. Hvis de er i trafikerede områder, kommunikerer de med de andre skibe for at undgå risiko for kollision. De fiskede efter brislinger, som står oppe i vandet, og derfor er det nødvendigt at søge efter fiskene først. Han er ikke bekendt med andre skibsførere, der er blevet tiltalt for samme overtrædelse. Det er helt normalt at fiske på den måde, og han havde sammen med andre fisket på samme måde i området gennem lang tid, uden at det var blevet bemærket af de tyske myndigheder. Det er for dyrt, hvis trawlet skal slæbes under søgningen efter fisk, fordi det foregår med en meget lav hastighed, og fordi det koster for meget i brændstof.

A har supplerende forklaret, at han er uddannet som navigatør, og han har arbejdet i Søfartsstyrelsen i 11 år. Han har modtaget flere indberetninger fra de tyske myndigheder, nok 5-8 siden 2014. Skillezonen er som midterrabatten på en motorvej. Man må godt fiske der, fordi det går med en lav hastighed, mens fartøjet benytte lys. Det forvirrer ikke den øvrige trafik. Det gør det derimod, hvis sejladsen i skillezonen foregår med fuld hastighed, fordi de andre skibe bliver forvirrede over, hvad der sker i rabatten. Det pågældende område, hvor tiltalte sejlede, er stærkt trafikeret, og derfor er de tyske myndigheder meget opmærksomme på at håndhæve reglerne. Det er undtagelsen, at man må sejle i skillezonen. Undtagelsen gælder kun, hvis skibet er beskæftiget med fiskeri, sådan som det er defineret i reglerne. Det er tydeligt for de andre skibe, at der fiskes, fordi det kræver en særlig lygteføring, og fordi det skib, der fisker, zigzagger og sejler langsomt. Efter søvejsreglerne er et skib kun i færd med at fiske, hvis det er hæmmet i sin manøvreevne, fordi fiskeredskaberne er i brug. Der er også et

behov for, at man af hensyn til retshåndhævelsen simpelt og enkelt kan se, hvilke skibe der har ret til at sejle i skillezonen, og det kan man ikke, hvis skibe også må sejle der med normal hastighed, fordi de søger efter fisk. Hvis det er tilfældet, kan alle sige, at de søger efter fisk, når de sejler i skillezonen, uden at der er mulighed for at efterprøve rigtigheden deraf. Der er efter hans opfattelse ikke forskel på ”i færd med at fiske” og ”for at drive fiskeri” i søvejsreglerne. Det anbefales, at man entydigt følger søvejsreglerne uden individuel kommunikation, fordi det giver de bedste muligheder for at undgå kollisioner. Han er enig i afsnit 2 i Jens Thomsens udtalelse, men ikke i afsnit 4, fordi det - som forklaret - er vigtigt for håndhævelsen, at man kan se, om et skib fisker eller ikke fisker. Han er enig i, at X-skib ikke var begrænset i sin manøvreevne, mens der blev søgt efter fisk.

B har forklaret, at han er uddannet som skibsfører på handelsskibe efter at have været fisker, og han har de sidste 6 år undervist på Skagen Skipperskole. Han blev af skolens ledelse bedt om at lave en udtalelse til brug for sagen efter en henvendelse fra tiltalte, og han har tjekket af med de øvrige lærere, at de er enige. Udtalelsen er udtryk for det, der bliver undervist i. Der står ikke noget i søvejsreglerne om at søge efter fisk. Efter EU-reglerne er det også fiskeri at søge efter fisk, og derfor mener han, at regel 10 må forstås i overensstemmelse hermed. Det er efter hans opfattelse ikke af betydning for definitionen af fiskeri, om fartøjet er hæmmet eller ikke hæmmet i sin manøvreedygtighed. Han mener, at tiltalte har handlet i overensstemmelse med reglerne. Tiltalte har sejlet i en lige linje, og derfor har han ikke været til gene for andre skibe på samme måde som et fiskefartøj, der zigzagger. Skibet har desuden haft den korrekte lygteføring.

Landsrettens begrundelse og resultat

Bestemmelserne i de internationale søvejsregler har bl.a. til formål at hindre kollisioner. Regel 10, Trafiksepareringssystemer, litra (e) om, at et skib ikke må sejle ind i en skillezone, medmindre det sker for at drive fiskeri i zonen, må i overensstemmelse hermed og på baggrund af det, som A har forklaret, forstås således, at undtagelsen alene angår de situationer, hvor fiskeskibe sejler med nedsat manøvreedygtighed i overensstemmelse med det, der fremgår af definition litra (d) i regel 3, om ”skibe, der er i færd med at fiske”. Afsøgning uden nedsat manøvreevne er derfor ikke tilladt i skillezonen, selv om dette sker med henblik

på fiskeri. Herefter og i øvrigt af de grunde, som byretten har anført, tiltræder landsretten, at tiltalte er skyldig.

Straffen er passende fastsat, idet der ikke – under hensyn til sagens karakter – foreligger forhold, der kan begrunde, at bøden nedsættes.

Landsretten stadfæster derfor byrettens dom.

T h i k e n d e s f o r r e t:

Byrettens dom stadfæstes.

Tiltalte skal betale sagens omkostninger for landsretten.

DOM

afsagt den 21. marts 2016

Rettens nr. 2-2982/2015

Politiets nr. 4100-90130-00001-15

Anklagemyndigheden

mod

T

cpr-nummer ...

Der har medvirket søkyndige medlemmer af retten ved behandlingen af denne sag.

Anklageskrift er modtaget den 21. oktober 2015.

T er tiltalt for overtrædelse af

bekendtgørelse nr. 1083 af 20. november 2009 om søvejsregler § 4 jf. § 2, jf. bilag 1, Internationale søvejsregler 1972 med senere ændringer Regel 10, litra (e), ved den 6. januar 2014 i tidsrummet mellem kl. 17.50 og kl. 18.20 i Tysk Territorialfarvand i Nordsøen at have sejlet i en skillezone, i stedet for i den tilstødende trafikrute.

Påstande

Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om bødestraf

Tiltalte har nægtet sig skyldig.

Sagens oplysninger

T har forklaret, at han er fiskeskipper på "X-skib", og at det er rigtigt, at han sejlede i skillezonen som anført i tiltalen. Det gjorde han, fordi det er tilladt at fiske i skillezonen. Det kan godt passe, at han sejlede nogenlunde, som det fremgår af markeringen på kortet i sagens bilag 4. Han sejlede dog i midten af den ca. 2 sømil brede skillezone. Han var ved at søge efter fisk, og ved at ligge midt i zonen kan skibets instrumenter afsøge hele zonen for fisk. Kort tid før han blev observeret af de tyske myndigheder, havde han faktisk fundet fisk i skillezonen og haft sine redskaber i vandet. Det havde ført til fangst af en del tons sild, som han dog havde lukket ud igen, fordi der da ikke måtte fanges sild. Da han blev observeret og derefter kontaktet af de tyske myndigheder, var han igen i færd med at søge efter fisk. Han sejlede da med skibets fulde hastighed, og det kan godt passe, at det var med 8,5 - 9 knob. Han førte lanterner som et let maskindrevet fartøj. Når han har trawl nede, sejler han 3 - 4 knob.

A har forklaret, at han er specialkonsulent i Søfartsstyrelsen. Det er ham, der har udfærdiget politianmeldelsen i sagen. Det skete på baggrund af en indberetning fra de tyske søfartsmyndigheder. Der kommer en del af disse indberetninger om danske skibes

overtrædelser af de internationale søvejsregler. Skibets position er fastlagt på baggrund af flere observationer, og han vil anslå, at usikkerheden kun kan være op til 50 meter. Efter søvejsreglerne er et fartøj der er beskæftiget med fiskeri, et fartøj der er hæmmet i dets manøvreve. Et sådant fartøj skal føre særlige signaler. Søgning efter fisk er ikke omtalt i søvejsreglerne.

Rettenns begrundelse og afgørelse

Alle voterende udtaler:

Sagens oplysninger, herunder tiltaltes egen forklaring, viser, at tiltalte sejlede i skillezonen som anført i tiltalen. Anklagemyndigheden har ikke bestridt tiltaltes oplysning om, at han sejlede i skillezonen, fordi han ledte efter fisk, som kunne fanges. Spørgsmålet er herefter, om tiltalte herved sejlede i skillezonen for at drive fiskeri i den, jf. herved de internationale søvejsreglers regel 10, litra (e) (ii). Den definition af "fiskeri", der findes i Rådets forordning (EF) Nr. 1224/2009, artikel 4, har ikke betydning for sagens afgørelse.

To voterende udtaler herefter:

Tiltalte havde på gerningstidspunktet ikke sine fiskeredskaber ude. Han førte sit skib med dets fulde hastighed og han førte ikke lys og signaler som et skib, der er i færd med at fiske. Under disse omstændigheder var tiltalte ikke omfattet af undtagelsesreglen i de internationale søvejsreglers regel 10, litra (e) (ii), der tillader skibe at sejle ind i skillezoner for at drive fiskeri der.

Vi stemmer derfor for, at finde tiltalte skyldig i overensstemmelse med den rejste tiltale.

En voterende udtaler:

At søge efter fisk må anses for at falde ind under det at "drive fiskeri" som anført i de internationale søvejsreglers regel 10, litra (e) (ii). Jeg stemmer derfor for at frifinde tiltalte.

Efter stemmeflertallet findes tiltalte herefter skyldig i overensstemmelse med den rejste tiltale.

Straffen fastsættes til en bøde på 5.000 kr., jf. bekendtgørelse nr. 1083 af 20. november 2009 om søvejsregler § 4, jf. § 2, jf. internationale søvejsregler 1972 med senere ændringer regel 10, litra (e).

Forvandlingsstraffen fastsættes som nedenfor bestemt.

Thi kendes for ret:

T skal betale en bøde på 5.000 kr.

Forvandlingsstraffen for bøden er fængsel i 8 dage.

Tiltalte skal betale sagens omkostninger.