

**Nd.**

#### **144. Frumvarp**

til laga um breyting á lögum nr. 5, 18. maí 1920, um bann gegn botnvörpuveiðum.

Flutningsmaður: Pjetur Ottesen.

##### **1. gr.**

5. gr. laga nr. 5, 18. maí 1920, skal orða svo:

Nú verður skipstjóri sekur um brot gegn 1. gr., og missir hann þá við fyrsta brot rjett sinn til skipstjórnar um eitt ár. Ef hann ítrekar brotið, skal hann sviptur sama rjetti um tvö ár. Verði hann brotlegur í þriðja skifti, skal hann hafa fyrirgert æfilangt rjetti til þess að vera skipstjóri.

Skipstjóri, er gerir sig sekan í ítrekuðu broti gegn 1. gr., skal ennfremur, auk refsingar þeirrar, sem getur um í 3. gr., sæta fangelsi, ekki vægara en 2 mánaða einföldu fangelsi. Auk þess má og endranær, þegar miklar sakir eru, láta skipstjóra sæta fangelsi fyrir brot gegn 1. gr. auk sektarhegningar þeirrar, sem ákveðin er í 3. gr.

##### **2. gr.**

Lög þessi öðlast þegar gildi.

#### **Greinargerð.**

Frumvarp þetta er flutt samkvæmt áskorun, sem fram kom á þingmálafundi á Akranesi í desember síðastl.

Með hverju árinu sem líður koma skýrara og skýrara í ljós afleiðingarnar af þeim mikla ágangi, sem fiskimiðin innan landhelgislinunnar verða fyrir af völdum botnvörpuveiðanna.

Með slíku áframhaldi sem nú er og líkur eru til að verði, sje ei bót á ráðin, er kveðinn upp dauðadómur yfir öllum smábátaútvegi hjer við land. En af því leiðir atvinnuleysi og örbyrgð alstaðar þar, sem menn hafa haft lífsframfæri sitt af fiskiveiðum á smábátum.

Fullnægjandi bót á þessu verður ekki ráðin með öðru móti en því að bæta og auka landhelgisgæsluna, og hefir verið mikið um það rætt á undanförn-

um árum, en minna aðhafst, að minsta kosti hvað landhelgisgæsluna fyrir botnvörpuveiðum snertir. En athafnaleysi í þessu efni stafar meira af skilningsskortri þings og stjórnar á því, hvaða þýðingu landhelgisgæslan hefir, en úrræða- og getuleysi.

Andvaraleysi í þessum efnum hefnir sín grimmilega á þjóðinni og það kemur því skýrara í ljós, sem meira þrengir að, því meiri sem nauðsynin er á því að framleiða sem mest með sem minstum tilkostnaði. En að því leyti stendur smábátaútgerðin frammar allri annari útgerð, þeirri sem nú er þekt, því hlutfallið þar milli afla og tilkostnaðar í vil útgerðinni og þeim, sem þar að vinna, er svo miklu meira en í þeirri útgerð, sem stærri er og dýrari, bara ef bátarnir ættu sjer einhvern griðastað. Þó aðalatriðið í þessu máli, það sem til verulegs gagns má verða, sje vitanlega það að auka og bæta landhelgisgæsluna, þá eru há sektarákvæði og önnur hörð viðurlög nokkur höft á lögbrotafýsn manna og gera þann ávinning, sem með lögbrotinu á að höndla, hæpnari en ella. 1920 voru sektir fyrir landhelgisbrot hækkaðar allmikið, en þó hvergi nærri til jafns við það, sem á sjer stað í löggjöf annara þjóða um þetta efni.

Það mun hafa verið svo hjer og er vist enn, að refsing fyrir landhelgisbrot bitni eingöngu á útgerðinni, því fá dæmi munu vera til þess eða engin, að útgerðarmaður hafi neytt skipstjóra til að láta af starfi sinu fyrir þær sakir, að hafa verið staðinn að ólöglegum veiðum í landhelgi, eða látið lögbrotið bitna á annan hátt á honum.

Skipstjórar á íslenskum botnvörpuskipum sleppa því nú við fyrsta brot við öll þau óþægindi og fjárútlát, sem það hefir í för með sjer að verða uppvis að slíku. En til þess að þetta geti eigi svo til gengið og að skipstjórar hafi þó nokkurt aðhald í þessu efni, eru þau ákvæði nú upp tekin, að þeir missi rjettindi til skipstjórnar þegar við fyrsta brot um eitt ár, og er svo hert á um rjettindamissinn, ef brot er itrekað, uns sá knútur er fullriðinn. Benda má á, að hliðstæðum ákvæðum um þetta er beitt hjá öðrum þjóðum.

Ákvæði þessa frv. ná vitanlega ekki nema til skipstjóra á þeim skipum, sem skrásett eru hjer á landi.