Nd. **92. Frumvarp til laga** [84. mál]

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

Flm.: Lúðvík Jósefsson.

1. gr.

3. gr. laganna orðist svo:

Brot gegn 1. gr. varða sektum, 1000—2000 kr., ef um er að ræða skip allt að 200 rúmlestum brúttó að stærð, en 20000—40000 kr., ef skipið er 200 til 600 rúmlestir brúttó að stærð, og 40000—70000 kr., ef skipið er yfir 600 rúmlestir brúttó að stærð. Skulu þá og öll veiðarfæri, þar með taldir dragstrengir, svo og allur afli innanborðs, upptæk. Óheimilt skal að selja eða láta af hendi upptæk veiðarfæri fyrr en að minnsta kosti mánuður er liðinn frá uppkvaðningu dóms.

Brot gegn 2. gr. varða sektum, 200—1000 kr., ef um er að ræða skip allt að 200 rúmlestir brúttó að stærð, en 4000—20000, ef skipið er yfir 200 rúmlestir brúttó að stærð. Um upptekt afla og veiðarfæra fer sem um brot gegn 1. gr., ef um ítrekað brot er að ræða.

Nú er það ljóst af öllum atvikum, að skipið hefur hvorki verið að veiðum í landhelgi né undirbúningur gerður í því skyni, og má þá lúka málinu með áminningu, þegar um fyrsta brot er að ræða, en ef um ítrekað brot er að ræða, með sektum, 400—4000 kr.

Allar sektir samkvæmt grein þessari eru miðaðar við gullkrónur, sbr. lög nr. 4 11. apríl 1924.

Leggja má löghald á skipið og selja það, að undangengnu fjárnámi, til lúkningar sektum samkvæmt þessari grein og kostnaði.

Nú reynist ekki kleift að ná í skipstjóra þess skips, sem tekið hefur verið að ólöglegum veiðum í landhelgi, eða hann neitar að mæta fyrir rétti, og er þá heimilt að stefna útgerðarfélagi skipsins, sem bera skal alla ábyrgð á brotinu.

2. gr.

Með lögum þessum eru úr gildi felld lög nr. 5 29. jan. 1951.

3. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Með frumvarpi þessu er lagt til, að gerðar verði þrjár breytingar á gildandi lögum um bann við botnvörpuveiðum í landhelgi:

Í fyrsta lagi er lagt til, að sektir fyrir landhelgisbrot verði hækkaðar verulega.

Í öðru lagi er lagt til, að bannað verði að láta af hendi eða selja upptæk veiðarfæri þeirra, sem sekir hafa gerzt um botnvörpuveiðar í landhelgi, fyrr en í fyrsta lagi einum mánuði eftir að sektardómur hefur verið kveðinn upp.

Í þriðja lagi er lagt til, að sett verði ótvíræð ákvæði í lögin um það, að náist ekki í sekan skipstjóra á veiðiskipi, sem tekið hefur verið að ólöglegum veiðum, sé heimilt að dæma útgerðarfyrirtæki skipsins og gera það á allan hátt ábyrgt fyrir landhelgisbrotinu.

Skal nú vikið nokkru nánar að hverri þessari breytingu um sig.

Ákvæði um sektir fyrir landhelgisbrot eru í lögum frá árinu 1951. Þau eru tvímælalaust orðin úrelt og ekki í samræmi við þær breytingar, sem orðið hafa á verðgildi fiskiskipa og verðmæti þess afla, sem skipin nú flytja á markað.

Þegar þær sektarupphæðir, sem nú eru í lögum, voru ákveðnar, voru flestir togarar, sem veiðar stunduðu hér við land, 300—500 rúmlesta skip. Nú er mikill hluti togaraflotans, sem hér stundar veiðar, 600—1000 rúmlesta skip og útbúin margfalt fullkomnari og dýrmætari fastatækjum til veiðanna en þá þekktust. Skip þau, sem aðallega leita til ólöglegra fiskveiða í íslenzkri landhelgi nú, eru því margfalt verðmeiri tæki en þau skip voru, sem hér stunduðu veiðar fyrir 12—15 árum og landhelgissektirnar þá voru miðaðar við. Svipað er að segja um verðmæti þess fiskafla, sem skipin nú hafa möguleika á að veiða.

Að vísu má segja, að sektir fyrir landhelgisbrot hafi hækkað allmikið á síðustu árum, þar sem sektirnar eru miðaðar við gullkrónur og hækka þannig í samræmi við breytt gengi krónunnar. En verðmæti aflans hefur hækkað um meir en sem nemur beinni verðbreytingu íslenzku krónunnar, og verðmæti skipanna hefur þó breytzt enn meir.

Nú eru algengustu landhelgissektir togara um 240—260 þús. kr., auk upptektar á afla og veiðarfærum. Sektarfjárhæð þessi er mjög lág, þegar þess er gætt, að verðmæti margra þeirra skipa, sem tekin eru að ólöglegum veiðum, er orðið 40—50 millj. kr., og þegar þess er gætt, að aflaverðmæti eins fiskitúrs er orðið 1.5—2 millj. kr.

Tökur brezkra togara að ólöglegum veiðum eru orðnar ótrúlega tíðar. Lítill vafi er þó á því, að eins margir togarar, sem verið hafa að ólöglegum veiðum, sleppa undan réttmætri refsingu landhelgisgæzlunnar eins og þeir, sem teknir eru. Landhelgisbrot erlendra togara eru því vafalítið orðin mjög algeng og valda þegar miklu tjóni á fiskimiðum bátanna. Sektarfjárhæðin er því tvímælalaust orðin of lág og refsingin sem heild orðin svo væg, að hún býður jafnvel upp á aukinn ágang veiðiþjófa.

Í gildandi lögum eru sektarákvæði miðuð við tvo stærðarflokka fiskiskipa, þ. e. a. s. skip undir 200 rúmlestum brúttó og skip yfir 200 rúmlestir brúttó. Í frumvarpi þessu er lagt til, að miðað verði við þrjá stærðarflokka: skip undir 200 rúmlestum, skip 200—600 rúmlestir að stærð brúttó og skip yfir 600 rúmlestir. Í frumvarpi þessu er lagt til, að sektir skipa 200—600 rúmlestir að stærð verði 20000—40000 gullkrónur, en fyrir skip yfir 600 rúmlestir að stærð verði sektir 40000—70000 gullkrónur. Hér er um verulega hækkun að ræða, þar sem í gildandi lögum er miðað við, að sektir skipa yfir 200 rúmlestir séu 10000—20000 gullkrónur. Samkvæmt frumvarpinu yrðu sektir togara, sem eru yfir 600 rúmlestir að stærð, miðað við núverandi gullgengi íslenzkrar krónu, 780—1365 þús. kr. Sektir togara, sem eru 200—600 rúmlestir að stærð, yrðu samkv. frumv,. 390—780 þús. kr.

Í frumvarpi þessu er lagt til, að sett verði skýrt bann við því, að upptæk veiðarfæri landhelgisbrjóts verði látin af hendi eða seld fyrr en í fyrsta lagi mánuði eftir

að dómur er uppkveðinn. Nú er sá háttur venjulega á hafður, að upptekt veiðarfæra og afla er í framkvæmd aðeins nafnið tómt. Hin upptæku veiðarfæri landhelgisbrjótsins eru metin til verðs, venjulega mjög lágt, og aflinn sömuleiðis, en síðan setur útgerðarfélag veiðiþjófsins tryggingu fyrir því, að verðmæti veiðarfæranna og aflans verði greitt, fari svo, að hæstiréttur staðfesti undirréttardóminn. Strax eftir að slík trygging hefur verið sett, heldur landhelgisbjóturinn út á miðin aftur með hin upptæku veiðarfæri og aflann og heldur fiskveiðunum áfram.

Með því að banna með öllu að láta af hendi upptæk veiðarfæri að minnsta kosti um mánaðartíma, verður hinn seki í flestum tilfellum að hætta öllum frekari veiðum að sinni og halda til heimahafnar sinnar á ný. Slík framkvæmd laganna væri hin þyngsta refsing fyrir veiðiþjófinn, og er ekki ósennilegt, að hún mundi hafa sín áhrif á að draga úr veiðiþjófnaði.

Þá er í frumvarpinu lagt til, að skýr ákvæði séu sett um ábyrgð útgerðarfélags skips í þeim tilfellum, þegar sekum skipstjóra tekst að komast undan ábyrgð, enda þótt skip hafi verið staðið að ólöglegum veiðum.

Enn er í fersku minni dæmið um skipstjórann á enska togaranum Milwood, sem brezkt herskip skaut á laun undan íslenzkri réttvísi. Togaranum var haldið hér um nokkurn tíma vegna sektarinnar, en síðan sleppt úr haldi, og enn er allt í óvissu um, hvernig réttarfarsleg lok þess máls verða. Enginn vafi er á, að svo getur farið oftar, að sekur skipstjóri komist á einn eða annan hátt undan, þó að fiskiskipið hafi verið tekið. Nauðsynlegt er því að hafa skýr lagaákvæði um það, að í slíkum tilfellum megi lögsækja útgerðarfélag skipsins og gera það ábyrgt fyrir lögbrotinu.

Með frumvarpi þessu er að því stefnt að gera refsingar við því að brjóta lög og reglugerðir um bann við togveiðum í landhelgi þyngri en nú er. Þungar refsingar mundu tvímælalaust draga úr ásókn veiðiþjófa á fiskimið landhelginnar.

Fiskimiðin við strendur landsins eru dýrmætustu auðlindir þjóðarinnar. Þeirra verður því að gæta vel. Fyrsta og sjálfsagðasta skylda okkar er sú að haga refsingum við brotum á fiskveiðilöggjöfinni á þann hátt, að allir, sem hlut eiga að máli, forðist sem mest að hætta á að brjóta lögin.