

Nr 322.

Av herrar **Hansson** i Skediga och **Gardell**, *angående förbättrade bestämmelser om utmärkning av och skydd för fiskredskap mot översegling, m. m.*

Årligen förloras fiskredskap vid landets östersjökust och i Bottniska viken för 10 000-tals kronor genom översegling av fartyg.

Dessa förluster gälla till övervägande delen sådana fiskredskap, som komma till användning för drivgarnsfiske efter lax och strömming, men även skador å förankrade eller fasta fiskredskap förekomma.

Dessa redskapsförluster ha ökats i mycket betydande utsträckning de senaste decennierna. Detta torde vara en följd av att fisket genom tillkomsten av motorbåtarna drives längre ut till havs och mera i närheten av fartygens stråkvägar än tidigare. Med den ökning av sjöfarten, som torde bli en följd av det nu pågående världskrigets slut och därmed större möjlighet för varje fartyg att välja sina egna vägar över havet, torde överseglingarna komma att bli ännu större. Till övervägande delen ske dessa överseglingar i den mindre fartygstrafiken av mindre skutor, motorpråmar, mindre ångbåtar o. d., som söka de mindre hamnarna och gå sådana obestämmda kurser, som fiskarna icke på förhand kunna beräkna.

Fartygsbefälhavarna torde ej direkt kunna lastas för den skada, som vållas på fiskredskapen, även om en del av dem äro kända för att vara mindre nogräknade med hänsyn till de i regel ringa konsekvenser en översegling av fiskares redskap kan ha för vederbörande. En översegling kan ibland, ja ofta, medföra en betydande avkortning av vägen till bestämmelseorten.

Det torde få anses självklart, att skadegörelse från sjöfartens sida å utlagda fiskredskap icke helt kan undvikas. Av föreliggande rapporter vill det dock synas, som om övervägande delen av överseglingarna skedde på grund av frånvaron av bestämmelser eller på bristande klarhet i de redan nu befintliga.

Bestämmelserna om utmärkning av fiskredskap under natten återfinnas dels i Kungl. Maj:ts kungörelse av den 15 december 1933, dels ock i gällande reglemente för undvikande av ombordläggning å fartyg av år 1906. Den förstnämnda förordningen gäller endast inom svenskt sjöterritorium, medan överseglingarna å drivgarn till större delen ske utanför detsamma. Bestämmelserna äro ej heller tillräckliga, varom mera nedan.

I förordningen för undvikande av ombordläggning stadgas närmast skyldighet för fiskare att föra vissa angivna ljussignaler å båten vid fiske under natten. Något stadgande att föra ljussignaler på fiskredskapen finnes ej i denna förordning. Däremot stadgas i art. 9 mom. F, att fiskebåtar må när som helst visa ett blossande sken, vilket torde få tolkas som signal till annalkande fartyg, att fiskebåten har redskap ute. Några som helst anvisningar äro icke lämnade för användandet av detta blossande sken, vilket åstadkommer, att användningssättet och tolkningen av detsamma bli mycket olika vid olika kuststräckor. I en del fall visas det blossande skenet i den riktning fartyget har fritt vatten, i andra fall i den riktning redskapen ligga, medan man åter i andra fall blossar rätt upp. Det är klart, att fartygsbefälhavare ha svårt att bilda sig uppfattning om betydelsen med blossningen, och i många fall händer det, att man gör rakt emot vad fiskaren å sin sida menat. En översegling av den dyrbara fiskredskapen blir följden. Gång efter annan berättas det, att fartygsbefälhavare uppfattat blossningen som nödsignal och kommit upp till fiskebåten i avsikt att bringa hjälp, varvid man gått över redskapen och slitit sönder desamma.

Utan tvivel förorsakas en betydande del av överseglingarna därigenom, att fiskaren ej med en lämplig ljussignal kan visa fartygsbefälhavaren var vägen är fri för fartyget att passera. Det skulle därför vara förenat med betydande fördelar för båda parter, om det blossande skenet som ljussignal erhöll viss betydelse, så att befälhavare och fiskare på avstånd kunde korrespondera med varandra. Det kunde även tänkas, att signalpistol kunde få användas och att vissa signaler därmed kunde avgivas.

I detta samband må framhållas, att det i förordningen om undvikande av ombordläggning stadgas viss signal för fiskebåtar om dagen för att visa var vägen är fri och fartyg kan passera. Ett dylikt stadgande borde gälla även för ljussignalerna under natten.

Ovan berörda förordning är internationell, vilket möjligen kan lägga hinder i vägen för nödvändiga förändringar och tillägg under nuvarande förhållanden. Det torde dock ej vara något som lägger hinder i vägen för ett land att komma med vissa tillämpningsföreskrifter att gälla för sagda lands medborgare, då de segla eller bedriva fiske omkring landets kuster.

I varje fall bör det vara möjligt att kunna uppnå en överenskommelse mellan länderna omkring Östersjön och Bottniska viken.

Men även med avseende på fiskares utmärkning av redskap för drivgarnsfiske måste nu gällande bestämmelser anses bristfälliga. Den sammanlagda längden på de drivgarna en fiskebåt för under en natt vid fiske med laxnät uppgår till 4 å 5 000 meter från fiskebåten. Det säger sig självt, att när en fartygsbefälhavare råkar träffa på ett dylikt drivgarnssätt, så har han mycket svårt att avgöra, om den ljusboj, som befinner sig 5 000 meter från fiskebåten, verkligen tillhör denna eller en annan närliggande fiskebåt. Ju flera fiskebåtar det är, ju svårare är det givetvis att avgöra

en dylik sak. I de flesta fall stå fiskredskapen dessutom ej i rät linje från fiskebåten, varför det är ännu svårare från befälhavarens sida att träffa ett avgörande om kursen. För dylika långa drivgarnssätt torde det vara lämpligt att föreskrifter utfärdades, att lysbojar skola föras med vissa jämna mellanrum. I detta sammanhang borde undersökas, om ej färgade lysbojar kunde komma till användning, sådana som visade blått, violett, rött eller grönt ljus.

Utmärkning om fiskredskap under dagen stadgas i § 7 i Kungl. Maj:ts fiskeristadga av år 1900. Bestämmelserna äro mycket föråldrade och föreskriva, att fiskredskapen skola utmärkas med vettar eller flytspån. Dessa uttryck äro så föråldrade, att de numera ej tillhöra vanligt språkbruk. Bestämmelsen säger ej heller något om märkenas storlek m. m. för att de skola anses lagenliga. Vissa förtydliganden i detta avseende, angivande storleken och utseendet på märken eller bojar, skulle vara synnerligen behöfliga.

I samma paragraf talas om att redskapen ej få vara utlagda i vanlig segelled, vilket är ett mycket svävande begrepp. Ett förtydligande av vad som avses med »vanlig segelled» vore önskvärt.

Om en fiskare får sina redskap översegelade, så har han att själv föra talan i målet, därest ej uppgörelse kan träffas i godo, vilket sällan sker. Då en fiskare i regel ej har så mycket att vedervåga, så vågar han ej upptaga någon process, vilken kan bliva rätt dyrbar och kan sluta med nederlag, då svaranden — i många fall ett mäktigt rederibolag — har förstklassig juridisk sakkunskap till sitt förfogande. Det är därför ett mycket utbrett önskemål bland våra fiskare, att åtal vid överträdelse av § 7 i fiskestadgan måtte kunna ske genom vederbörande allmänna åklagares försorg på angivelse av målsägaren.

Med anledning av det ovan anförda hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla dels om utredning rörande förbättrade bestämmelser för utmärkning och skydd av fiskredskap mot översegling från sjöfartens sida, dels ock om sådan ändring av Kungl. Maj:ts fiskeristadga av år 1900, att överträdelser av 7 § i nämnda stadga måtte efter angivelse av målsägare åtalas av allmän åklagare.

Stockholm den 21 januari 1944.

K. E. Hansson,
Skediga.

Th. Gardell.