

Nd. **498. Frumvarp til laga** [256. mál]

um breyting á lögum nr. 33/1922, um rétt til fiskveiða í landhelgi.

Flm.: Ellert B. Schram, Ingólfur Jónsson.

1. gr.

Á eftir 11. gr. laganna komi ný grein sem verði 12. gr. og hljóði svo:

Framangreind ákvæði um bann við fiskvinnslu erlendra aðila í íslenskri fiskveiðilögsögu skulu eigi standa í vegi fyrir því, að ríkisstjórninni sé heimilt að leyfa íslenskum aðilum, sem fullnægja ákvæðum laga þessara, að semja um „leigu-kaup“

á stóru verksmiðjuskipi til vinnslu á kolmunna og öðrum sjávaraflla. Skal í því tilviki heimilt að gera skipið út til vinnslu í íslenskri fiskveiðilögsögu eða íslenskum höfnum, enda þótt það sé skráð á nafn erlendra aðila, þar til nánar tiltekinn hluti kaupverðs er greiddur með þeim hætti að leigugreiðslur ganga að hluta til greiðslu kaupverðs.

Skipið verði skráð hér á landi, það verði mannað íslenskri áhöfn og svari rekstur þess hér til allra skatta og skyldna.

2. gr.

12. gr. núgildandi laga verði 13. gr.

3. gr.

13. gr. núgildandi laga verði 14. gr.

4. gr.

Lög þessi taka gildi nú þegar.

Greinargerð.

Íslenskir aðilar hafa að undanfögnu kannað möguleika á kaupum og rekstri íslensks bræðsluskips, sem einkum yrði miðað við vinnslu kolmunna á miðum fjarri landi. Þá mundi skipið einnig sinna vinnslu á vetrarloðnu, eftir því sem ástand loðnustofnsins leyfir, og e. t. v. verða sent á fjarlæg mið hluta ársins.

Hugmyndin er að keypt verði flutningaskip, 36—40 þús. tonn að stærð, og því verði breytt í verksmiðju- og móðurskip. Í skipinu yrði ný og fullkomin fiskimjölsverksmiðja með 2000 tonna afköstum á sólarhring og jafnframt aðstaða til frystingar á loðnuhrognum o. fl. Þá yrðu um borð flokkunarvélar til flokkunar á kolmunna, en úrval úr aflanum yrði flutt í kælitönkum til vinnslu í hraðfrystihúsum í landi.

Gert er ráð fyrir að skipið fari ásamt flotvörpuskipum á vorin og fyrri hluta sumars austur fyrir land til kolmunnavinnslu í íslenskri og færeyskri fiskveiðilögsögu, eftir því sem heimildir leyfa.

Síðari hluta sumars héldi skipið síðan á kolmunnamiðin vestur af landinu og héldi sig þar fram eftir hausti.

Gert er ráð fyrir að skipið myndi fá a. m. k. 150 000 tonn af kolmunna til vinnslu á ári. Þá er gert ráð fyrir að skipið fylgi loðnuflotanum eftir á vetrarvertíð og taki til vinnslu um 60 000 tonn á ári, a. m. k. þegar veiðipól loðnustofnsins leyfir.

Auk þess kemur til greina að senda skipið á fjarlæg mið í samvinnu við útgerðar- aðila og yfirvöld í viðkomandi ríkjum á sama hátt og norska verksmiðjuskipið NORGLOBAL, sem notað hefur verið til bræðslu innan fiskveiðilögsögu nokkurra ríkja á síðustu árum.

Hugmyndin er að með því að staðsetja skipið á kolmunnamiðunum fjarri landi sé hægt að gera kolmunnaveiðar arðbærar fyrir íslenska skuttogarafлотann, þannig að þær veiðar stæðust fjárhagslega samanburð við veiðar á öðrum fiski.

Með flutningi úrvals úr kolmunnunum til vinnslu hjá vinnslustöðvum í landi mætti skapa þeim verkefni og þannig vinna upp það tjón, sem vinnslustöðvar hefðu af því, að togararnir hættu þorskveiðum.

Gert er ráð fyrir að sjávarútvegsráðherra setji nánari skilyrði um vinnslu verksmiðjuskipsins, en aðalatriðið er að það væri íslenskt, með íslenskri áhöfn og nyti aðgangs að íslenskum sjávarauðlindum og aðstoðar íslensks veiðiflota.

Auðvelt virðist að fá slík skip hjá siglinga- og skipasmíðabjóðum heims, sem nú skortir mjög verkefni fyrir flota sinn og skipasmíðastöðvar. Verð á notuðum skipum í góðu ásigkomulagi er lágt, og hafa erlendir aðilar sýnt mikinn áhuga á því að breyta slíku skipi í verksmiðjuskip og selja til þess allan búnað. Útreikningar benda til þess, að reksturinn gæti orðið mjög arðbær sökum langs árlegs vinnslutíma

og mikils vinnslumagns. Hér er hins vegar um að ræða fjárfestingu sem nemur 6—7 milljörðum króna, og virðist því erfitt fyrir íslenska aðila að ráðast í hana, m. a. sökum þeirra áhrifa sem það mundi hafa á gjaldeyrisstöðu landsins.

Nú er til athugunar, hvort hægt væri að fá verksmiðjuskipið á „leigukaupakjörum“. Hefur þá seljandi eignarréttarfyrrvara í skipinu þar til nánar tiltekinn hluti kaupverðs er greiddur, en þá fara kaup formlega fram. Kosturinn við þessa fjármögnunaraðferð er sá, að ekki er þörf á sams konar tryggingum af hálfu kaupanda og ef um kaup á skipinu með venjulegum kjörum væri að ræða. Er þessi aðferð þekkt hér á landi í sambandi við kaup á farþegaþotum.

Nauðsynlegt er að breyta lögum nr. 33/1922 eins og að framan greinir, ef íslenskir aðilar eiga að geta eignast verksmiðjuskip á þann hátt, sem hér hefur verið lýst. Mundu þeir þá sjálfir standa ábyrgir gagnvart hinum erlendu aðilum án ábyrgða frá íslenskum stjórnvöldum eða hönkum.

Frumvarp þetta er flutt sökum þess, að það er skoðun flutningsmanna, að Íslendingum beri nauðsyn til þess að beina veiðum togaraflotans að kolmunnastofninum í talsvert ríku mæli, en draga úr þorskveiðum sem því nemur. Kolmunnastofninn virðist mjög stór, en veiðarnar tæpast nægilega arðbærar fyrir minni skuttogarana sökum þess, hve fiskimiðin eru fjarri landi og burðargeta togaranna takmörkuð. Hins vegar eiga Íslendingar nú nokkur nótaveiðiskip með mikilli burðargetu, sem einnig gætu stundað veiðar á kolmunna með flotvörpu og gætu siglt með aflann til lands. Höfuðvandinn er hins vegar að finna ný og arðbær verkefni fyrir skuttogarana meðan þorskstofninn er að ná sér eftir ofveiði síðustu ára. Kaup á bræðsluskipi virðast í fljótu bragði geta leyst þann vanda.