

Ed.

441. Frumvarp til laga

[225. mál]

um hagkvæmni í stærð og endurnýjun skipastólsins.

Flm.: Kjartan Jóhannsson, Eiður Guðnason, Karl Steinar Guðnason.

1. gr.

Á hverju ári frá og með 1983 skulu viðbætur og endurnýjun fiskiskipa nema að hámarki 50% af meðaltali úrfalls tveggja næstliðinna ára, mældu í brúttórúmllestum. Úrfall telst í þessu sambandi ef skip er afmáð af skipaskrá, og viðbætur og endurnýjun teljast nýsmíði fiskiskipa innanlands og erlendis og kaup á fiskiskipum erlendis frá.

Opinberar lánastofnanir og gjaldeyrisyfirvöld skulu að höfðu samráði sín á milli sjá svo um að veitt lánsloforð og gjaldeyrisyfirfærslur á hverju ári til nýsmíða og kaupa á fiskiskipum séu innan ofangreindra marka um viðbætur og endurnýjun.

2. gr.

Lög þessi öðlast gildi nú þegar og gilda til ársloka 1985.

Ákvæði til bráðabirgða.

Á árunum 1981 og 1982 skulu engin lánsloforð veitt né heimildir til erlendar lántöku til innflutnings á fiskiskipum. Á árunum 1981 og 1982 skulu lánsloforð vegna nýsmíða fiskiskipa innanlands svara að hámarki til smíði 1200 rúmlesta hvort ár.

Greinargerð.

Í stefnuskrá Alþýðuflokksins, sem samþykkt var á 37. flokksþingi í október 1976, er lögð áhersla á „markvissa heildarstjórn á nýtingu auðlinda hafsins, svo að þjóðin njóti til frambúðar fulls afraksturs þeirra“. Jafnframt er bent á að skipuleggja eigi „uppbyggingu fiskiskipaflotans og fiskvinnslunnar í samræmi við sóknarþol fiskstofna og atvinnuþörf byggðarlaga“.

Að því er stjórnunaraðgerðir varðar er eftirfarandi stefna mörkuð í stefnuskrá flokksins:

„Setja þarf viðtækar og sveigjanlegar reglur til verndar seiðum og ungfiski. Að öðru leyti á að taka aflann með þeim skipum og veiðarfærum, sem hagkvæmust eru, og halda sókninni í skefjum með því að hafa stjórn á stærð fiskiskipastólsins.“

Eins og nú standa sakir er beitt viðtæku skömmunarkerfi til þess að hafa hemil á heildarafla helstu nytjafiska. Togurum eru bannaðar þorskveiðar þriðjung úr árinu. Bataflotinn býr við takmarkanir á þorskveiðum, sildveiðum og loðnuveiðum. Af þessu er augljóst að fiskiskipastóllinn er of stór miðað við afrakstursgetu fiskstofnanna. Þegar heildarveiðin og þar með heildartekjur eru takmarkaðar er aug-

ljóst að sérhver viðbót við flotann minnkar afla og tekjur allra hinna sem fyrir eru. Viðbótin við flotann þýðir að minna kemur í hvern hlut jafnframt því sem kostnaður vex. Viðbótin rýrir þannig kjör sjómanna, útgerðar og þjóðarinnar allrar.

Á sama hátt þýðir minnkun flotans við þessar aðstæður að meira kemur í hvern hlut og hagur sjómanna, útgerðar og þjóðarinnar batnar.

Flestum ættu að vera þessi sannindi ljós, enda má segja að nauðsyn þess að hafa hemil á stærð skipastólsins njóti nú orðið almenns skilnings og þá ekki sist meðal sjómanna, útgerðarmanna og annarra þeirra sem starfa í sjávarútvegi. Engu að síður hefur nú á ný verið hleypt af stað skriðu innflutnings sem eykur stærð skipastólsins.

Ýmsir hafa undrast það, að sífellt skuli vera ásókn í ný fiskiskip, þótt afkoma sé léleg og erfitt að sjá rekstrargrundvöll fyrir ýmis þau skip sem í flotann bætist. Skýringin á þessu er vafalaust sú, að útgerðaraðilar byggja það á reynslunni, að stjórnvöld hlaupi undir bagga þegar í harðbakka slær.

Á hinn bóginn er vert að leggja áherslu á að hver einstakur útgerðaraðili keppist vitaskuld við að ná sem mestu í sinn hlut án tillits til þess, að aukin aflabrögð hans eru á kostnað allra annarra í greininni, þegar heildarafli er takmarkaður. Þetta er að ýmsu leyti eðlilegt, en birtist m. a. í ásókn í ný skip. En einmitt það, að málum skuli svona háttað, leggur stjórnvöldum ríkar skyldur á herðar. Einmitt af þessum sökum verða stjórnvöld að tryggja hæfilega stærð skipastólsins og hindra ofvöxt hans. Fiskveiðistefna án strangrar takmörkunar á stærð skipastólsins er markleysa.

Jafnframt því að stefna að hagkvæmri stærð skipastólsins verður að vinna að því, að fiskiskipin séu vel búin og veiti góðan aðbúnað. Eðlileg framþróun og endurnýjun verður að eiga sér stað. Þótt togaraflotinn sé tiltölulega nýr er ljóst að bátalotinn er að ýmsu leyti úr sér genginn og þarfnast endurnýjunar og endurbóta.

Að slíkri þróun er eðlilegt að stefna, en það verður þó að gerast innan þeirra marka að heildarskipastóllinn vaxi ekki, heldur verði úr honum dregið.

Engin leið er til önnur til þess að draga úr stærð fiskiskipastólsins en að sjá til þess, að meiri sóknarþungi hverfi úr rekstri en það sem við bætist vegna endurnýjunar. Nærtækasta og jafnframt átakaminnsta leiðin er að setja sér að viðbætur og endurnýjun fari ekki fram úr tilteknu hlutfalli af úrfalli úr flotanum. Með þessu frumvarpi er sú stefna mörkuð. Margir mundu sjálfsagt óska þess, að örar miðaði en gert er ráð fyrir í frumvarpinu, og færa má fyrir því margvisleg rök. Engu að síður mundi með samþykkt frumvarpsins miða til réttar áttar í stað þess að nú stefnir í öfuga átt. Þetta frumvarp er flutt til þess að vilji löggjafans komi fram og þá ekki sist með hliðsjón af því, hve hörmulega til hefur tekist hjá núverandi ríkisstjórn í þessum efnun.

Samkvæmt frumvarpinu er gert ráð fyrir að almenna reglan verði sú, að endurnýjun skipastólsins megi ekki á neinu ári fara fram úr 50% af meðaltali úrfalls tveggja næstliðinna ára mældu í brúttórúmllestum. Með tilliti til þróunarinnar síðustu misseri er þó gert ráð fyrir að á árunum 1981 og 1982 verði gert algjört hlé á innflutningi fiskiskipa og innlendar smíðar takmarkaðar.

Í frumvarpinu er hins vegar ekki kveðið á um í hvers konar skipum sú endurnýjun, sem frumvarpið heimilar, eigi sér stað. Talið er eðlilegt að ríkisstjórnin, lánasjóðir og aðilar í sjávarútvegi marki stefnuna að því leytinu.

Gert er ráð fyrir að lög þessi gildi til ársloka 1985.