

## Frumvarp til laga

um breytingu á lögum, nr. 32/1986, um varnir gegn mengun sjávar, með síðari breytingum.

Flm.: Einar K. Guðfinnsson, Kristján Pálsson.

### 1. gr.

Við 2. mgr. 13. gr. laganna bætist nýr stafliður, svohljóðandi: skipum eða loftförum allt til 31. desember 2004.

### 2. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

### Greinargerð.

Frumvarp þetta var flutt á 127. löggjafarþingi en varð eigi útrætt og er því endurflutt.

Mikill vandi steðjar nú að í höfnum landsins. Úrelt skip og úr sér gengin liggja þar í stórum stíl, taka pláss í höfnunum, valda eigendum skipanna og höfnunum fjárhagstjóni og geta jafnvel verið hættuleg. Engin úrræði hafa fundist til þess að farga þessum skipum samkvæmt heimildum í gildandi lögum. Fjárhagslegar forsendur hafa ekki verið fyrir hendi svo hægt væri að búta skipin niður og koma þeim í brotajárn. Fyrir vikið er smám saman að hlaðast upp illviðráðanlegt vandamál sem nú er orðið mjög brýnt að taka á.

Það gerir vandann verri viðureignar að í ýmsum tilvikum finnst vart eigandi að þessum bátum og skipum. Fyrirtæki koma og fara og í nokkrum tilvikum eru fyrirtækin sem áttu skipin nú orðin gjaldþrota. Eftir stendur að skipin eru í höfnunum, valda kostnaði og óþægindum og taka dýrmætt pláss.

Við leggjum verulegt fjármagn til hafnargerðar og er eðlilegt að gerð sé krafa um að sú fjárfesting nýtist sem best. Kostnaður við gerð viðlegukanta er verulegur. Við athugun umhverfisnefndar Hafnarsambands sveitarfélaga dagana 4.–7. desember 2000 kom í ljós að í höfnum landsins voru 158 verkefnalaus skip, þar af 88 fiskibátar, 14 skuttogarar, 38 smábátar og 20 önnur skip. Talið var að í þessum bátum væru um 70 þúsund tonn af járn. Kostnaður við förgun stálskipa er nú talinn vera um 15 kr. á hvert tonn. Ef þessi skip og bátar lægju hver fram af öðrum tækju þeir upp um 5 km af viðlegurými, en 2–3 km ef um algenga viðlegu væri að ræða þar sem bátar liggja hver utan á öðrum.

Nauðsynlegt er hins vegar að taka fram að þessi skip eru í mörgum tilvikum fjarri því að vera í reiðileysi. Mörg þeirra hafa einfaldlega ekki verkefni af ýmsum ástæðum og eigendur þeirra eru að kanna sölumöguleika. Eigi að síður er ljóst að ýmis þeirra bíða einfaldlega förgunar, en lög koma hins vegar í veg fyrir að henni verði við komið nema með gríðarlegum kostnaði. Þær breytingar sem gerðar hafa verið á lögum um stjórn fiskveiða, í kjölfar sonefnds Valdímarsdóms í árslok 1998, hafa enn aukið vandann og er augljóst að hann mun að óbreyttu vaxa á næstu árum. Því er brýnt að bregðast við.

Auk þeirrar leiðar sem bent er á í frumvarpinu má hugsa sér að skipin væru send úr landi til förgunar, eða sérstaklega greitt fyrir förgun þeirra. Þá þarf að finna aðila sem getur tekið slíkt að sér og væntanlega þarf að bjóða verkið út á Evrópska efnahagssvæðinu. Þetta mundi kosta verulegt fé og því óhjákvæmilegt að finna leið til þess að standa undir því. Ekki er ólíklegt að upp kæmi hugmynd um förgunargjald sem útgerðir þyrftu að greiða, líkt og förgunar-, endurnýtingar- og spilliefnagjöld þau sem innheimt eru af einstaklingum og atvinnurekstri. Má ætla að þetta gjald þyrfti að vera umtalsvert til þess að standa undir kostnaði við förgun hérlendis eða erlendis.

Sú aðferð sem bent er á í frumvarpinu er tímabundin leið og án efa langt um hagkvæmari en aðrar aðferðir til að leysa við vandann sem nú hleðst upp. Benda má á að nágrannar okkar, svo sem Norðmenn, hafa farið þessa leið.

Samkvæmt hinum svokallaða OSPAR-samningi um verndun Norðaustur-Atlantshafsins, sem undirritaður var í París 30. september 1992 og tók gildi 25. mars 1998, er varp skipa í hafið heimilað til 31. desember 2004. Þegar flutt var stjórnarfrumvarp árið 1996 um breytingu á lögum nr. 32/1986, um varnir gegn mengun sjávar, var ætlunin að styðjast við þessa heimild úr OSPAR-samningnum og gert ráð fyrir að Hollustuvernd gæti leyft til ársloka 2004 að farga skipum á þennan hátt. Alþingi ákvað hins vegar að fella brott heimildina, án þess að það væri í raun rökstutt í nefndarálit.

Hér er hins vegar lagt til að tekið verði upp það fyrirkomulag sem stjórnarfrumvarpið frá árinu 1998 gerði ráð fyrir og OSPAR-samningurinn heimilar. Eðlilegt er að í reglugerð verði nánar kveðið á um útfærslu þessa ákvæðis. Þar þarf að kveða á um að öll mengandi efni séu fjarlægð áður en skipum eða bátum er sökkt í sæ. Enn fremur að fyrir fram séu ákveðin þau svæði þar sem bátarnir mega liggja og þess gætt að þeir séu utan hefðbundinnar veiðislóðar. Þar með væri fullnægt þeirri sjálfsögðu skyldu að förgun skipanna ylli ekki mengun og um leið komið í veg fyrir að þau gætu valdið hættu á veiðislóð.