

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
b.t. samgöngunefndar
Alþingi
150 Reykjavík

4. mars 2004

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um siglingavernd, 569. mál.

Samtök atvinnulífsins, Landssamband íslenskra útvegsmanna, Samtök atvinnurekenda í raf- og tölvuiðnaði, Samtök ferðaþjónustunnar, Samtök fiskvinnslustöðva, Samtök fjármálafyrirtækja, Samtök iðnaðarins og SVP-Samtök verslunar og þjónustu skila sameiginlegri umsögn um ofangreint frumvarp, en markmið þess er að innleiða í íslenskan rétt alþjóðlegar reglur og skuldbindingar á sviði siglingaverndar.

Alþjóðlegum skuldbindingum mætt, framkvæmdin einföld og hagkvæm

Samtök atvinnulífsins héldu á dögunum opinn fund um efni frumvarpsins, þar sem fluttu erindi fulltrúar samgönguráðuneytis, tollstjórans í Reykjavík, Hafnarsamlags Norðurlands og Sambands íslenskra kaupskipaútgerða. Mikið fjölmenni var á fundinum og almennt má segja að þar hafi komið fram áhyggjur af þeim kostnaði sem nýju lögin munu hafa í för með sér, kostnaði sem í upphafi mun einkum lenda á höfnum, skipafélögum og útflytjendum, en neytendur munu síðan á endanum bera. Almenn samstaða var um að nauðsynlegt væri að uppfylla alþjóðlegar lágmarkskröfur á trúverðugan hátt, en jafnframt að nauðsynlegt væri að framkvæmdin yrði sem hagkvæmust og hefði sem minnstan kostnað og umstang í för með sér. Blessunarlega virtist þessi samstaða einnig ná til fulltrúa hins opinbera á fundinum.

Ofangreind samtök leggja áherslu á mikilvægi þess að þessi meginsjónarmið verði höfð að leiðarljósi við nánari útfærslu á framkvæmd laganna.

Samkvæmt frumvarpinu er tollstjóranum í Reykjavík ætlað að setja reglur um farmvernd og annast, í samráði við viðkomandi hafnaryfirvöld og Siglingastofnun Íslands, framkvæmd og eftirlit (4. og 7. gr.). Þá gerir frumvarpið ráð fyrir (8. gr.) að Siglingastofnun Íslands setji reglur um fyrirkomulag öryggisleitar hafnaryfirvalda á starfsfólki, áhöfnum og öðrum þeim sem vegna starfs síns þurfa að fara inn á hafnaraðstöðu eða um borð í skip sem falla undir lögin. Skv. 11. gr. er samgönguráðherra loks heimilt að setja reglugerð um framkvæmd laga þessara, þar á meðal um hlutverk Siglingastofnunar Íslands og annarra opinberra aðila.

Gríðarlega mikilvægt er að vel takist til verka við útfærslu þessara reglna, þ.e. að um leið og framkvæmdin uppfylli lágmarkskröfur alþjóðasamninga, þá sé hún ekki um of íþyngjandi hvað varðar kostnað eða umstang. Lagt er til að bætt verði við nýjum málslíð í 8. gr., á eftir 2. málslíð, svohljóðandi:

Opinberir aðilar, sem setja frekari reglur um framkvæmd laga þessara og/eða sjá um framkvæmdina, skulu hafa það að leiðarljósi að mæta lágmarkskröfum alþjóðlegra skuldbindinga, en á sama tíma gæta þess í hvívetna að framkvæmdin verði eins einföld og hagkvæm og frekast er unnt.

Sem dæmi má nefna erlend farþegaskip. Mörg fylgja þau ströngum eftirlitsreglum, m.a. með málmleitartækjum. Í slíkum tilfellum eru ekki rök fyrir að allir farþegar sem ætla í land – til dvalar í landi í nokkrar klukkustundir – séu látnir sæta tafsömu öryggiseftirliti við landgöngu.

Gjaldtaka

Í næst síðasta málslið 9. gr. um gjöld, segir að gjaldtaka skuli „í öllum tilfellum miðuð við að hún standi undir kostnaði við þá þjónustu sem veitt er og birt í gjaldskrám viðkomandi hafnar.“ Eðlilegt getur talist að greidd séu gjöld fyrir veitta þjónustu, gjöld sem á endanum verða borin af neytendum. Samtökin líta hins vegar svo á að um þjónustugjöld verði að ræða sem ekki muni nema meiru en einmitt þeim kostnaði sem til fellur vegna þessarar veittu þjónustu.

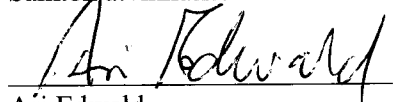
Kostnaðarmat

Loks gera samtökin athugasemd við að ekki sé gerð tilraun til að leggja mat á þann kostnað sem fellur á atvinnulífið – en neytendur munu væntanlega bera á endanum – vegna laganna, líkt og kveðið er á um í lögum um opinberar eftirlitsreglur. Óljóst er hver heildarkostnaður vegna laganna verður, en fram hefur komið að Reykjavíkurbær hefði áætlað árlagan kostnað við höfnina á bilinu 150-200 milljónir króna, að teknu tilliti til stofnkostnaðar. Með frumvarpinu fylgir eingöngu samantekt á ætluðum beinum kostnaði stofnana ríkisins.

Samtökin styðja að frumvarpið verði að lögum, með ofangreindri breytingu, en ítreka áherslu sína á að þær opinberu stofnanir sem koma munu að frekari útfærslu framkvæmdarinnar hafi það að leiðarljósi að uppfylla alþjóðlegar lágmarkskröfur á trúverðugan hátt, en jafnframt nauðsyn þess að framkvæmdin verði sem hagkvæmust og hafi sem minnstan kostnað og umstang í för með sér.

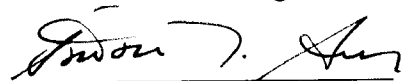
Virðingarfyllst,

Samtök atvinnulífsins



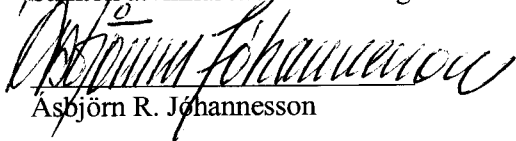
Ari Edwald

Landsamband isl. útvegsmanna



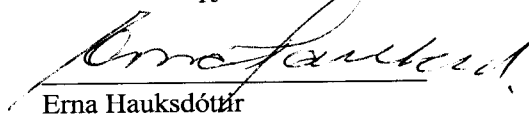
Friðrik J. Arngrímsson

Samtök atvinnurekenda í raf- og tölvuiðnaði



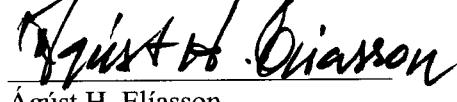
Asbjörn R. Jóhannesson

Samtök ferðaþjónustunnar



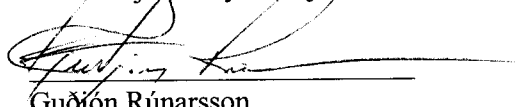
Erna Hauksdóttir

Samtök fiskvinnslustöðva



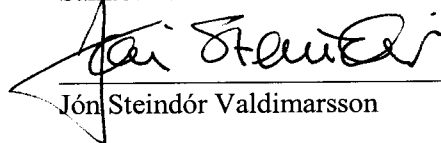
Ágúst H. Elíasson

Samtök fjárfyrirtækja



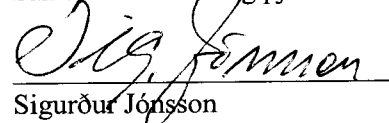
Guðjón Rúnarsson

Samtök iðnaðarins



Jón Steindór Valdimarsson

SVP - Samtök verslunar og þjónustu



Sigurður Jónsson