

Nd.

524. Nefndarálit

[92. mál]

um frv. til l. um breyt. á l. nr. 29 23. apríl 1946, um hafnargerðir og lendingarbætur.

Frá sjávarútvegsnefnd.

Lög um hafnargerðir og lendingarbætur eru nú í endurskoðun og æskilegt, að sem minnstar breytingar séu á þeim gerðar, meðan sú endurskoðun stendur yfir. Nefndin getur þó eftir atvikum fallið á, að á þessu þingi verði gerðar þær breytingar á lögnum, sem vitamálastjóri hefur mælt með, enda verði þá ekki gerðar aðrar breytingar.

Með þessum fyrirvara leggur nefndin til, að frv. verði samþykkt með eftirfarandi

BREYTINGU:

Á eftir 1. gr. komi ný grein, svo hljóðandi:

Fyrir orðin „800 þúsund krónur“ í síðustu málsgr. 2. gr. laganna komi: 1.6 millj. kr.

Einn nefndarmaður (KGuðj) tekur fram, að auk þess sem hann er meðmæltur breytingum þessum, muni hann flytja breytingartillögur við frv., er efnislega feli í sér stuðning við frv. á þskj. 323 og brtt. á þskj. 440.

Tveir nefndarmenn (ÁkJ og SÁ) voru fjarverandi, er nefndin afgreiddi málið.

Alþingi, 12. maí 1959.

Gísli Guðmundsson,
form., frsm.

Karl Guðjónsson,
fundaskr.

Pétur Ottesen.

Fylgiskjal I.

VITA- OG HAFNAMÁLASTJÓRINN

Reykjavík, 9. apríl 1959.

Mér hafa borizt til umsagnar frá háttvirtri sjávarútvegsnefnd neðri deildar Alþingis frumvörp til laga um breytingu á lögum nr. 29 1946 á þingskjölum nr. 204, 334 og 323.

Ég hef þegar svarað háttvirtri sjávarútvegsnefnd efri deildar sams konar beiðni um frumvarpið á þingskjali 204, og fylgir svar mitt hér með.

Varðandi breytingartillöguna á þingskjali 334 er hér um að ræða leiðréttingar á lögnum til samræmis við breytt verðlag í landinu. Vildi ég mæla með breytingunum, þar sem upphæðin kr. 800000 mun hafa verið ákveðin með tilliti til mögulegra framkvæmda fyrir það fé, en síðan hefur sú rýrnun á orðið, að ég tel vafasamt, að takast megí að vinna tilsvarende verk og hægt var að ljúka fyrir kr. 800000 árið 1946 fyrir kr. 1600000 nú í dag.

Þá kemur til framkvæmdahliðar málsins, hvernig umrædd breyting á að koma til framkvæmda. Margir þeirra staða, sem taldir eru undir B-lið 2. gr. hafnargerðalaganna, hafa nú þegar lokið framkvæmdum fyrir hærri upphæð en kr. 800000 og þá sumpart á þeim tíma, er verðlag var allmiklu hærri en 1946. Ef leiðrétta ætti það misræmi, mundi það kosta mikla fyrirhöfn og raunar alls ófært að gera með nokkurri nákvæmni. Þá mundi það og hafa í för með sér talsverð útgjöld fyrir rikissjóð.

Ef aftur á móti yrði ákveðið, að breytingin tæki gildi þann dag, sem breytingin verður staðfest, er hægt um framkvæmdir, en hætt við, að nokkrum stöðum, sem nýlega hafa farið yfir markið kr. 800000, þætti sú meðferð kuldaleg. Þess er þó að gæta, að hér er aðeins um 80000 kr. framlagsmismun að ræða, þannig að í færri tilfellum hefur það úrslitaáhrif á afkomu hafnarsjóðs viðkomandi staðar.

Þá mætti láta breytinguna verka stuttan tíma aftur fyrir sig, t. d. til ársins 1955, en þá urðu miklar hækkanir á byggingarkostnaði hafna. Þá er það skammt um liðið, að auðvelt mun að endurskoða byggingarkostnað frá þeim tíma.

Að öllu athuguðu vildi ég þó leggja til við háttvirta sjávarútvegsnefnd, að breytingartillagan verði samþykkt óbreytt og þá skoðað sem svo, að hún nái til byggingarkostnaðar hafna, sem ekki hafa þegar náð að vinna fyrir kr. 1600000 við gildistöku laganna, þó þannig, að á þær upphæðir, sem þegar er búið að vinna fyrir umfram kr. 800000 við gildistöku laganna, verði sem hingað til reiknað með ½ hluta framlagi rikissjóðs.

Varðandi breytingarnar á hafnargerðalögum á þingskjali 323, þá er í fyrstu grein gert ráð fyrir, að niður falli á eftir orðinu „verbúðir“ orðin „í viðleguhöfnum“. Með tilliti til þess, að Alþingi hefur ákveðið að endurskoða löginn sem heild, svo og vegna þess, hve breytilegur skilningur er lagður í orðin verbúðir og viðleguhafnir, þá verði beðið með að taka afstöðu til nefndrar breytingar, þar til hið endurskoðaða frumvarp liggur fyrir og séð verður, hver háttur verður þar talinn heppilegastur í þessu efni.

Varðandi síðari breytinguna, niðurfellingu 9. greinar, hlýt ég að telja hana óeðlilega, það er, að hafnarsjóðir geti tekið bryggju- og vörugjöld af mannvirkjum, sem þeir hafa að engu kostnað né geta boðið nokkra aðstöðu tilsvarendi einkabryggjunum. Með því að beita ákvæðum seinni hluta greinarinnar ætti hafnarstjórnnum að vera í lófa lagið að knýja fram sölu á einkabryggjunum við hagstæðu verði, þar sem niðurfelling leyfis til innheimtu á bryggju- og vörugjöldum hlýtur að rýra mjög verðgildi bryggjana.

Af stöðum þeim, sem á hafnalögum eru og ekki hafa komið sér upp bryggju til skipaafgreiðslu, en notast við bryggjur í einkaeign, veit ég aðeins um fjóra, þannig að algengt mun það ekki, að einkabryggjur standi í vegi fyrir bryggjusmið hafnarsjóða.

Takist viðkomandi hafnarsjóði að koma sér upp einhverjum mannvirkjum, getur hann og þegar í stað farið að innheimta bryggju- og vörugjöld af þeim skipum og vörum, er nota einkabryggjurnar. Lestagjald hefur hafnarsjóður þegar leyfi til að innheimta, og ætti það að geta orðið visir til hafnarsjóðs, er síðar getur staðið undir meiri háttar framkvæmdum.

Legg ég því til, að frumvarp þetta verði fellt.

Virðingarfyllt,
Aðalsteinn Júlíusson.

Til sjávarútvegsnefndar neðri deildar, Reykjavík.

Fylgiskjal II.

VITA- OG HAFNAMÁLASTJÓRINN

Reykjavík, 16. febr. 1959.

Mér hefur borizt til umsagnar frá háttvirtri sjávarútvegsnefnd efri deildar Alþingis frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 29 23. apríl 1946, um hafnargerðir og lendingarbætur.

Breytingin er þess efnis, að inn í 1. gr. laganna, þar sem talið er, hvaða framkvæmdir séu styrkhæfar samkvæmt lögum, er bætt orðinu hafnsögubátar.

Tiltölulega fáar hafnir íslenskar hafa fastráðna hafnsögumenn og skyldu skipa til að nota hafnsögumenn við siglingu til og frá höfn og því þörf fyrir hafnsögubát, þannig að aðeins fáar hafnir munu njóta góðs af breytingu þessari, ef að lögum verður. Hins vegar má telja hafnsögubáta, þar sem þeirra er þörf,

jafnnauðsynleg tæki eða nauðsynlegri til rekstrar hafnarinnar og t. d. hafnarkrana, sem styrktir eru samkvæmt áður nefndum lögum.

Á fæstum stöðum er þörf stórra báta til að anna flutningum hafnsögumanna til og frá skipi og því tiltölulega auðvelt að afla og reka hafnsögubát, en á nokkrum stöðum, t. d. Vestmannaeyjum, þar sem oft þarf að fara út í skipin í vondum veðrum og þá út á opið haf, verða hafnsögubátar að vera mun öflugri en almennt gerist og því mjög dýrir í kaupum og rekstri.

Ástæðan fyrir frumvarpi því, sem nú liggur fyrir Alþingi og samkvæmt greinargerð er flutt að ósk bæjarstjórnar Vestmannaeyja, er sú, að núverandi hafnsögubátur í Eyjum er gamall orðinn og ekki lengur talinn geta gegnt hlutverki sínu. Hafa Vestmannaeyingar látið gera uppdrætti að nýjum hafnsögubát, sem jafnframt yrði dráttarbátur til aðstoðar við skip og báta í höfninni. Verð þessa báts, en stærð hans er áætlað að samsvari um 90 rúmlesta fiskibát, yrði um 4 millj. króna með 55% álagi á erlendan gjaldeyri.

Vestmannaeyingar telja óhugsandi að ráðast í nefnd skipakaup, nema til komi hjálp frá ríkinu, bæði hvað snertir beinan styrk og ríkisábyrgð fyrir þeim lánum, er nauðsynlegt mun reynast að taka.

Rekstur hafnsögubáts af þessari stærð mun fyrst um sinn verða mjög erfiður Vestmannaeyingum, sérstaklega ef miklar afborganir bætast á annan útgerðarkostnað.

Jafnframt því að vera hafnsögubátur er ráðgert, að bátur þessi verði til aðstoðar skipum í höfninni, en fyrir því er mikil þörf, og mun öryggi skipa í höfninni stórlega aukast við tilkomu hans.

Að þessu athuguðu ásamt því, að svipaðar kringumstæður eru á nokkrum öðrum stöðum, leyfi ég mér að mæla með því, að nefnd breyting verði gerð á lög-
unum.

Virðingarfyllt,

Aðalsteinn Júlíusson.

Til sjávarútvegsnefndar efri deildar Alþingis,
Reykjavík.