



SAMBAND ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA

ICELANDIC SHIPOWNERS' ASSOCIATION
Alþingi

Erindi nr. P 128/757

komudagur 13.1.2003

Samgöngunefnd Alþingis
Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 8. janúar 2003.

**FRUMVARP TIL LAGA UM VAKTSTÖÐ SIGLINGA.
UMSÖGN SAMBANDS ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA.**

Samband íslenskra kaupskipaútgerða, SÍK, þakkar bréf samgöngunefndar Alþingis dags 11. desember s.l. þar sem óskað er umsagnar SÍK um ofangreint frumvarp til laga um vaktstöð siglinga.

Efni frumvarpsins varðar hagsmuni íslenskra kaupskipaútgerða og jafnframt hagsmuni annarra útgerðaraðila á Íslandi. Frumvarpið byggir á efni tilskipunar 2002/59/EB um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis Evrópubandalagsins fyrir umferð á sjó.

Samband íslenskra kaupskipaútgerða gerir athugasemdir við eftirfarandi greinar frumvarpsins:

2. gr. Skilgreining á markmiðum frumvarpsins óþarflega víðtækt.
5. gr. Aðgangur að upplýsingum sem aflað er með lögum þessum er of rúmur og ekki í samræmi við ákvæði tilskipunar Evrópusambandsins.
6. gr. Ákvæði um tilkynningar erlend skip sem koma í íslenska lögsögu sem ekki eiga sér stoð í alþjóðasamþykktum. Tílefni til að tilgreina í reglugerð með hvaða hætti staðið skuli að tilkynningum um ferðir skipa.

Athugasemd er gerð um þann kostnaðarauka sem fjármálaráðuneytið metur að af frumvarpinu leiði og þær auknu álögur á útgerðir skipa sem frumvarpið óbeint boðar.

Nánari efnisleg umfjöllun um einstakar greinar.

Í 2. gr frumvarpsins kemur fram að markmið laga þessara sé að tryggja öruggar siglingar í íslenskri efnahagslögsögu, öryggi skipa, farþega og áhafna og efla varnir gegn mengun sjávar frá skipum. Hér er um að ræða mjög víðtækt markmið, sem virðist án nokkurra takmarkana og sem auðveldlega má túlka eftir geðþótta. Samband íslenskra kaupskipaútgerða lýsir stuðningi við það markmið frumvarpsins að komið verði á fót öryggisþjónustu, sem annist þau verkefni sem tilgreind eru í staflíðum a - h í 2. gr frumvarpsins. Sambandið telur hins vegar að markmið laganna, eins og það er skilgreint hér að ofan, sé of víðtækt og að innan þess rúmist í reynd hvers kyns starfsemi eða þjónusta, sem nú þegar er á verksviði Siglingastofnunar Íslands og Umhverfisstofu. Þannig má hugsa sér að eftirlit það sem nú er haft með skipum og



búnaði þeirra falli innan markmiða lagafrumvarpsins og í ljósi þess geti slík eftirlitsstarfsemi talist til hlutverka vaktstöðvar siglinga. Þegar þessu til viðbótar í stafliðum i) og j) í 2. gr frumvarpsins má finna upptalningu á þeim verkefnum sem fallið geta undir hlutverk og starfsemi vaktstöðar siglinga, þ.e. að annast önnur verkefni í þágu þriðja aðila eða önnur verkefni sem samgönguráðherra telur í þágu almannaheilla, vaknar sú spurning hvort til séu einhver þau verkefni á sviði siglingaöryggismála innan íslenskrar stjórnáslu, sem ekki geta fallið undir hlutverk og verkefni vaktstöðvar siglinga.

Samband íslenskra kaupskipaútgerða hefur ekki forsendur til þess að meta hvort nauðsynlegt sé að setja starfsemi vaktstöðvar siglinga svo víðtækt markmið eða hlutverk, sérstaklega þegar ekki liggur fyrir með hvaða hætti starfsemi vaktstöðvar siglinga verður haldið úti.

Í ljósi þeirrar umræðu um öruggleika (security) í siglingum, sem á sér stað á alþjóðavettvangi í kjölfar undangenginna hryðjuverka, er ef til vill tilefni til þess að tryggja að vaktstöð siglinga hafi nauðsynlegt umboð og heimildir til að taka á málum sem tengjast öruggleika í siglingum með viðeigandi hætti. Í ljósi þess telur Samband íslenskra kaupskipaútgerða ekki tilefni til þess að gera kröfu um breytingar á ákvæðum 2. gr frumvarpsins en telur mikilvægt að ákvæði laganna sæti endurskoðun þegar nokkur reynsla er komin á þá starfsemi sem vaktstöð siglinga er ætlað að gegna og þegar fyrir liggur til hvaða ráðstafana þjóðir heims grípa til að koma í veg fyrir misnotkun skipa og sjóflutninga í þágu hryðjuverka.

Í ljósi hinna rúmu ákvæða 2. gr lagafrumvarpsins vekur það athygli Sambands íslenskra kaupskipaútgerða að í frumvarpinu skuli ekki vera að finna ákvæði sem tilgreina með hvaða hætti fara skuli með þær upplýsingar sem varkstöð siglinga aflar, vistar og varðveitir. Ákvæði 5. greinar frumvarpsins kveður á um heimild til að veita aðgang að upplýsingum gegn gjaldi og virðast ekki sett neinn takmörk sett fyrir hverjir geti keypt sér aðgang að þessum upplýsingum. Á alþjóðavettvangi er því haldið fram að miðlun upplýsinga frá skipum og milli skipa með þeim hætti sem frumvarp þetta gerir ráð fyrir sé frekar til þess fallið að gera hryðjuverkasamtökum eða þeim sem misnota skip og sjóflutninga til hvers kyns ólöglegar starfsemi auðveldara að skipuleggja slíka starfsemi. Á alþjóðavettvangi er rætt um nauðsyn þess að miðlun þeirra upplýsinga sem aflað er í samræmi við fyrrgreinda tilskipun Evrópusambandsins verði bönnuð eða sæti verulegum takmörkunum. Til samræmis við þetta sjónarmið er í 24. grein tilskipunar 2002/59/EB að finna ákvæði þar sem aðildarríkjum Evrópusambandsins er gert að tryggja trúnað þeirra upplýsinga sem aflað er í samræmi við ákvæði tilskipunarinnar. Svo virðist sem samgönguráðuneytinu hafi yfirsést þetta ákvæði tilskipunarinnar eða ákveðið að hafa það að engu. Gerir Samband íslenskra kaupskipaútgerða kröfu um að viðeigandi ákvæðum tilskipunar 2002/59/EB verði fullnægt með því að innleiða þau í íslenskan rétt og að í reglugerð verði kveðið nánar á um hvernig trúnaður slíkra upplýsinga skuli tryggður.

Hvað varðar upplýsingar um skip í neyð eða tilkynningar um slys og óhöpp, þá er ekki að finna í frumvarpi þessu ákvæði um með hvaða hætti með slíkar tilkynningar skuli farið.



Í ljósi þess að verulegs misræmis gætir efnislega í ákvæðum lagafrumvarpsins um tilkynningar skipa og þeirra ákvæða sem leiða af tilskipun Evrópusambandsins nr 2002/59/EB og þar sem gera má ráð fyrir breytingum á ákvæðum tilskipunarinnar í kjölfar fenginnar reynslu, telur SÍK vart tilefni til þess að tilgreina í lögum með hvaða hætti staðið skuli að þeirri upplýsingamiðlun. Í ljósi þessa leggur Samband íslenskra kaupskipa til að ákvæði 4. gr verði svohljóðandi:

“Samgönguráðherra setur reglugerð um þær tilkynningar sem skipum er skylt að senda vaktstöð siglinga eða öðrum aðila sem til þess hefur hlotið viðurkenningu Siglingastofnunar Íslands”.

Ákvæði greina 5, 6, 7 og 8 verði færð í reglugerð.

Verði ekki fallist á ofangreinda athugasemd Sambands íslenskra kaupskipaútgerða eru gerðar eftirfarandi athugasemdir við þessar greinar frumvarpsins:

Í 5. gr frumvarpsins er allmennt kveðið á um að öll skip skuli tilkynna staðsetningu sína gegnum sjálfvirkt tilkynningarkerfi með tilteknu millibili eftir því sem nánar er kveðið á um í reglugerð. Gert er ráð fyrir að ákvæði reglugerðar gangi ekki lengra en ákvæði þau, sem leiða af tilskipun 2002/59/EB.

Í síðustu málsgrein 6. gr frumvarpsins er að finna ákvæði um að erlend skip, sem sigla inn í íslenska efnahagslögsögu skuli tilkynna það. Ekki er ljóst hvað átt er við með orðalaginu “erlendu skipi”. Með vísan til ákvæða 3. gr frumvarpsins um skilgreiningu á hugtakinu “skip” verður að líta svo á að hér sé átt við öll skip, stór og smá, kaupskip og fiskiskip jafnt sem seglskútur, jafnvel þó svo að tilskipun 2002/59/EB nái aðeins til skipa stærri en 300 BT. Ekkert slíkt ákvæði er að finna í framangreindri tilskipun Evrópusambandsins nr 2002/59/EB og ekki er kunnugt um að slíkt ákvæði eigi sér stöð í alþjóðlegum lögum eða reglum. Í greinargerð með frumvarpinu er ekki gerð grein fyrir á hvaða forsendum þetta ákvæði er sett í lagafrumvarpið. Í tilskipun 2002/59/EB er að finna ákvæði um að skip tilkynni komu sína til hafnar með tilteknum fyrirvara. Það ákvæði gildir um innlend sem erlend skip og ákvæði um slíka tilkynningu skipa er þegar að finna í 7. gr frumvarpsins. Aðeins þau skip, sem flytja hættulegan farm, er með ákvæðum 13. greinar tilskipunarinnar gert að tilkynna komu sína með þeim hætti sem krafist er í 6. gr frumvarpsins. Ákvæði er lúta að skipum með hættulegan farm er hins vegar þegar að finna í 8. gr frumvarpsins. Í ljósi þessa gerir Samband íslenskra kaupskipaútgerða þá kröfu að síðasta málsgrein 6. gr frumvarpsins verði felld niður.

Samband íslenskra kaupskipaútgerða vekur athygli á umsögn fjármálaráðuneytis við frumvarpið þar sem fram kemur að með frumvarpi þessu sé gert ráð fyrir að kostnaður við rekstur vaktstöðvar siglinga muni nema u.þ.b. 220 millj kr á ári miðað við verðlag ársins 2003 og að Siglingastofun Íslands sé gert að afla 38 millj kr með þjónustugjöldum. Í ljósi þess að frumvarp þetta felur nær eingöngu í sér tilfærslu verkefna milli ríkisstofnana og þar sem þau auknu verkefni, sem í frumvarpinu felst, kalla tæpast á aukinn mannafla eða aukningu í umsvifum þar sem þau byggja á fullkomlega sjálfvirkri upplýsingamiðlun, er hvers konar tilraun til að leggja auknar álögur á útgerðir skipa vegna starfsemi vaktstöðvar siglinga harðlega mótmælt. Vakin er athygli á að þær kröfur, sem af tilskipun 2002/59/EB leiðir, hafa umtalsverð útgjöld



SAMBAND ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA
ICELANDIC SHIPOWNERS' ASSOCIATION

Í för með sér fyrir kaupskipaútgæðir vegna kaupa á tækjum, uppsetningu þeirra og reksturs. Svo virðist sem ríkisvaldið ætli sér ekki að nota það lag sem þetta lagafrumvarp veitir til að flytja útgjöld af herðum ríkissjóðs á yfir á útgæðir skipa umfram þann óverulega kostnað sem af frumvarpinu leiðir gagnvart ríkissjóði. Virðist sem ekki sé gert ráð fyrir að með því að með samhæfingu þeirrar upplýsingaöflunar sem frumvarpið gerir ráð fyrir skapist svigrúm til þess að hagræða í rekstri og lækka þann kostnað sem ríkisvaldið hefur haft af þessari sömu starfsemi í höndum ólíkra aðila undanfarin ár. Gerir Samband íslenskra kaupskipaútgæðna þá kröfu að ríkisvaldið sjái til þess að kostnaður við rekstur vaktstöðar siglinga verði ekki hærri en sem nemur þeim útgjöldum ríkisins sem til hefðu komið ef verkefni vaktstöðvar siglinga hefði áfram verið í höndum sömu aðila.

Virðingarfyllt

Samband íslenskra kaupskipaútgæðna

Ólafur J. Briem

Ólafur J. Briem