

*Alþingi*  
*Erindi nr. Þ 130/1532*  
*komudagur 25.3.2004*

## SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Samgöngunefnd Alþingis  
b.t. Stefáns Á. Auðólfssonar  
Austurstræti 8-10  
150 REYKJAVÍK

Reykjavík 22. mars 2004

Sam 109/2004 PS/sp  
Tilv.: 051

### **Efni: Frumvarp til laga um siglingavernd**

Á fundi stjórnar Sambands íslenskra sveitarfélaga 19. mars var lagt fram bréf samgöngunefndar Alþingis, dags. 24. febrúar 2004, þar sem óskað er umsagnar um frumvarp til laga um siglingavernd, 569. mál.

Lagt var fram afrit af umsögn stjórnar Hafnasambands sveitarfélaga, dags. 16. mars 2004 og tekur stjórnin undir þá umsögn.

Virðingarfyllt  
SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Þórður Skúlason  
framkvæmdastjóri

Hjálagt: Umsögn Hafnasambands sveitarfélaga um frumvarp til laga um siglingavernd

# HAFNASAMBAND SVEITARFÉLAGA

Samgöngunefnd Alþingis  
Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Reykjavík 16. mars 2004

Ha 033/2004 ÁPS  
Tilv.: 613

## Efni: Umsögn um frumvarp til laga um siglingavernd.

Hafnasambandi sveitarfélaga hefur borist til umsagnar frumvarp til laga um siglingavernd, þskj. 859.

Með samþykkt Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar frá því í desember 2002 um breytingar á SOLAS samþykktinni um öryggi mannlífa á hafinu, og staðfestingu umhverfisráðherra á aðild Íslands að breytingunni, var ljóst að lögfesta yrði þær samþykktir hér á landi. Upphaf þessara breytinga má rekja til atburðanna í New York og Washington 11. september árið 2001, en í kjölfar þeirra hafa víða verið settar hertar öryggisreglur.

Hafnasamband sveitarfélaga telur mikilvægt að frumvarpið verði að lögum og taki gildi hinn 1. júlí nk., enda gæti það haft ófyrirsjáanlegar afleiðingar fyrir alla flutninga til og frá landinu, bæði með vörur og farþega, ef svo verður ekki. Á hinn bóginn er einnig ástæða til að vara við því að þeir aðilar sem ábyrgir eru fyrir siglingavernd reisi sér hurðarás um öxl og ráðist í óþarflega yfirgripsmiklar aðgerðir. Á þessu sviði, eins og svo víða, á við að best er ef menn rata hinn gullna meðalveg.

Þó Hafnasambandið hafi ekki átt beina aðild að samningu þessa frumvarps, hafa fulltrúar þess í stýrihópi sem unnið hefur að innleiðingu siglingaverndar, átt þess kost að koma sjónarmiðum hafnanna á framfæri. Í frumvarpinu kemur fram að yfirstjórn þessara mála sé á hendi samgönguráðherra og að framkvæmd laganna verði á ábyrgð Siglingastofnunar. Í þessu sambandi er brýnt að áréttu að framkvæmd laganna verður einnig á hendi annarra opinberra aðila, s.s. Ríkislögreglustjóra, Landhelgisgæslu og Tollstjóra og e.t.v. ætti að geta þess strax í upphafi frumvarpsins.

Þýðingarmikið er að ábyrgð einstakra aðila í tengslum við siglingavernd sé skýr. Þannig vill Hafnasambandið að það komi skýrt fram, að það lítur svo á að hafnir landsins verði einungis ábyrgar fyrir þeim hluta er lýtur að hafnavernd. Ennfremur að hafnir og hafnafirvöld geta á engan hátt tekið að sér hlutverk og ábyrgð lögreglu, sem ávallt hlýtur að vera mikil hvað varðar mat á áhættu og vástigi. Má benda á að þetta er eitt af þeim atriðum sem mikið hefur verið fjallað um í umfjöllun um siglingavernd í nágrannalöndum okkar. Í Danmörku hefur samgönguráðherrann t.d. nýlega birt auglýsingu (bekendtgørelse) þar sem þetta atriði er skýrt en í frétt um auglýsinguna segir m.a. að hún *"bekræfter politiets overordnede ansvar for terrorsikring, og ordlyden svarer til den tilsvarende bekendtgørelse om sikring af lufthavne. Dermed er det politiets overordnede ansvar at forudse og modvirke terroranslag, uanset hvor i landet, det måtte forekomme, og dermed også i havne."*

Hafnasambandið telur mikilvægt að löggjafinn taki af öll tvímæli hvað þetta varðar.

Þá bendir stjórn Hafnasambands sveitarélaga á ákvæði laga nr. 27 frá 1999 um opinberar eftirlitsreglur. Rétt kann að vera að skoða frumvarpið með tilliti til ákvæða þeirra laga.

### **Eftirfarandi athugasemdir eru gerðar við einstakar greinar frumvarpsins.**

**3. grein:** Í greininni er notað orðið "hafnaraðstaða" og skilgreint sem svæði sem uppfylli skilyrði siglingaverndar. Orðið hafnaraðstaða er almennt notað varðandi hafnarmál sem allt umráðasvæði hafna. Heppilegra kann að vera að nota annað orð til að forðast misskilning og ónákvæma notkun hugtaksins í framtíðinni og er hér lagt til að notast verði við hugtakið "*verndarsvæði hafnar*".

**4. grein:** Varðandi framkvæmd siglingaverndarmála er eðlilegt að tilgreina Landhelgisgæsluna til viðbótar þeim aðilum sem taldir eru upp fyrst í greininni, enda er í 5. mgr. fjallað um hlutverk hennar.

**4. grein:** Ríkislögreglustjóri hefur að fengnu samþykki einstaklings og að beiðni og í umboði Siglingastofnunar heimild til að gera svonefnda bakgrunnsskoðun. Nauðsynlegt er að skilgreina hugtakið bakgrunnsskoðun í 3. grein laganna.

**4. grein:** Í lokamálsgrein 4. greinar er kveðið á um að hafnir sem falla undir lögin beri ábyrgð á lögboðnum ráðstöfunum um siglingavernd. Í III. kafla laganna er fjallað um hafnavernd og hlutverk hafna. Það er skilningur Hafnasambandsins að hlutverk hafna samkvæmt lögnum lúti einungis að hafnaverndinni. Því er orðalag 4. greinar um ábyrgð hafnanna á siglingavernd of víðtækt. Rétt er að þar sé kveðið á um ábyrgð hafna á lögboðnum ráðstöfunum um hafnavernd.

**6. grein:** Í loka málsgrein er vísað til 1. mgr. um siglingavernd. Hér er um augljósa ritvillu að ræða sem þarf að leiðrétta, hér er verið að fjalla um hafnavernd.

**7. grein:** Fjallað um að Tollstjórinn í Reykjavík upplýsi og leiðbeini hafnaryfirvöldum um kröfur farmverndar við gerð áhættumats og verndaráætlunar hafnar. Farmverndin er samkvæmt lögnum á verksviði tollstjóra. Í stað þess að fella farmverndina innan áhættumats og verndaráætlana hafna er eðlilegt að kveða á um ábyrgð tollstjóraembætta og farmflytjenda/útgerðaraðila hvað þetta varðar.

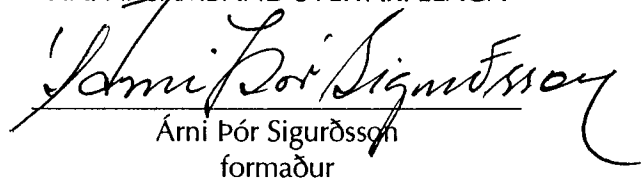
**8. grein:** Hafnasambandið telur að það geti orkað tvímælis að fela hafnaryfirvöldum að annast öryggisleit á starfsfólki o.fl. eins og segir í 1. mgr. greinarinnar. Almennt er hér um að ræða hlutverk lögreglu og tollgæslu og mikilvægt að ekki skapist réttaróvissa um þessa hluti. Mælist Hafnasambandið til þess að löggjafinn skýri hvað hér er átt við með óyggjandi hætti og skilgreini jafnframt valdmörk og ábyrgð aðila.

**9. grein:** Í 2. og 3. málsgrein er tilgreint að höfnum sé heimilt að taka gjald til að standa undir stofnkostnaði, rekstrarkostnaði og hluta sameiginlegs kostnaðar. Rétt er að orðið "hluta" sé fellt niður þannig að ekki fari milli mála að allan sameiginlegan kostnað megi innheimta hjá viðkomandi aðila. Þá er í sömu málsgreinum tilgreint að hafnir geti innheimt gjöld, annars vegar vegna kostnaðar af ráðstöfunum til verndar farmi og hins vegar vegna ráðstafana til verndar skipum. Betra væri að kveða á um að hafnir geti innheimt gjald vegna framkvæmdar hafnaverndar hjá þessum aðilum í stað þess að tilgreina sérstaklega að það sé innheimt vegna verndar farms og skipa. Þá þarf einnig í 3. mgr. að bæta við á eftir orðunum "... til verndar skipi" orðunum "og hafnaraðstöðu" en þar er um að ræða það svæði þar sem tengsl skips og hafnar eru, sbr. 3.tl. 3. gr. frumvarpsins.

**9. grein:** Rétt er að samsvarandi ákvæði og er að finna í 21. grein hafnalaga bætist við greinina og verði svohljóðandi: “Gjöld vegna hafnaverndar eru tryggð með lögveði í viðkomandi skipi eða váttryggingarfé. Gengur það veð í tvö ár fyrir samningsveðskuldum. Höfn er heimilt að krefjast frekari trygginga fyrir greiðslu gjalda skv. lögum um siglingavernd.”

**Ákvæði til bráðabirgða:** Hafnasambandið leggur til að í ákvæði til bráðabirgða sé tekið fram að lögin sæti endurskoðun innan tveggja ára frá gildistöku þeirra.

Virðingarfyllst,  
HAFNASAMBAND SVEITARFÉLAGA



Árni Þór Sigurðsson  
formaður