

Alþingi
Umhverfisnefnd
Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

SA/gas

Rvk. 18. nóvember 2003

Málefni: Frumvarp til laga um verndun hafs og stranda, 162. mál.

Samtök atvinnulífsins, SA, hafa móttengið bréf yðar dagsett 31. október sl. þar sem þér óskið umsagnar SA um frumvarp til laga um verndun hafs og stranda, 162. mál, heildarlög. Eftirfarandi aðildarsamtökum og –félögum SA hafa einnig borist bréf yðar sama efnis: Samtökum iðnaðarins, SI; Landssambandi ísl. útvegsmanna, LÍÚ; Sambandi ísl. kaupskipaútgerða, SÍK; Skeljungu hf. og Olíudreifingu ehf. Þessir aðilar hafa unnið saman við að yfirfara frumvarpið og standa sameiginlega að eftirfarandi umsögn:

Frumvarp sama efnis var lagt fram á Alþingi haustið 2001 og aftur fyrir tæpu ári síðan. Þeir aðilar, sem að þessari umsögn standa, gerðu ítarlegar og efnislegar athugasemdir við efni þeirra beggja. Þótt tekið hafi verið tillit til nokkurra af fyrri athugasemdum umsagnaraðila hefur því miður ekki verið tekið nægilegt tillit til þeirra athugasemda sem þá voru gerðar.

Umsagnaraðilar geta tekið undir margt það sem í frumvarpinu felst og sem fram kemur í greinagerð um markmið frumvarpsins og um einstakar greinar þess. Efni og orðalag frumvarpsins er hins vegar víða með þeim hætti að einstök lagaákvæði valda mikilli óvissu um skilning og túlkun. Fulltrúar atvinnulífsins hafa ítrekað gert athugasemdir við efni fyrri frumvarpa til laga um verndun hafs og stranda að þessu leyti, þar sem þeir telja alls ekki ljóst hvað í einstökum greinum þess hefur falist og hvernig bæri að túlka þau ákvæði í ljósi annarra gildandi lagaákvæða. Atvinnulífið gerir þá kröfu að þau lög sem Alþingi setur atvinnustarfsemi séu skýr og ef þau skarast á við ákvæði annarra laga séu þau þannig orðuð að skuldbindingar og heimildir sem í þeim felast séu atvinnulífinu ljós og skýr. Það er niðurstaða umsagnaraðila eftir að hafa fjallað um lagafrumvarp þetta og fyrri lagafrumvörp sama efnis að fyrirbyggjandi frumvarp sé til þess fallið að skapa réttaróvissu, að efni þess mismuni fyrirtækjum og valdi skerðingu á samkeppnisstöðu innlendrar atvinnustarfsemi gagnvart erlendri samkeppni.

Umsagnaraðilar vekja athygli Alþingis á því ólíka lagaumhverfi sem útgerðir skipa annars vegar og atvinnustarfsemi í landi hins vegar búa við. Víða í íslenskum lögum er að finna ákvæði sem fjalla sérstaklega um skip og útgerðir þeirra og sem ekki ná til atvinnurekstrar í landi og öfugt. Mörg ákvæði þessa frumvarps ættu þannig eðli málsins samkvæmt fremur heima í siglingalögum.

Loks vilja umsagnaraðilar vekja athygli umhverfisnefndar Alþingis á að á vettvangi Evrópusambandsins er í undirbúningi tilskipun um ábyrgð á mengunartjóni, þ.e. „Directive of the European Parliament and of the Council on environmental liability with regard to the prevention and remedying of environmental damage.“ Verði tilskipun þessi staðfest á næstunni, munu ákvæði hennar öðlast lagagildi á Íslandi í samræmi við ákvæði EES samningsins. Umsagnaraðilum er ekki

kunnugt um þær breytingar sem tilskipun þessi kann að hafa á ákvæði íslenskra laga og telur orka tvímælis að setja lög um þetta sama efni án þess að upplýsingar liggi fyrir um hvaða afleiðingar efni tilskipunarinnar kunni að hafa á íslensk lög og hvort efni þess frumvarps sem hér er til umsagnar samræmist ákvæðum tilskipunar. Í ljósi þess að upplýsingar liggja fyrir um drög að ofangreindri ESB-tilskipun, er tilefni til þess að fresta umfjöllun um efni þessa frumvarps þar til efni tilskipunarinnar hefur verið kynnt og um það fjallað.

Helstu athugasemdir umsagnaraðila.

Umsagnaraðilar gera fjölda athugasemda við frumvarp þetta. Meðal þeirra má nefna:

- Grundvallaratriði er að vísun í ákvæði siglingalaga um takmörkun ábyrgðar verði sett í almennt ákvæði 2. greinar um gildissvið í frumvarpinu.
- Mikilvægt er að markmið um að umhverfi verði fært til „fyrra horfs“ taki mið af aðstæðum hverju sinni.
- Framsali þvingunarúrræða frá Umhverfisstofnun til heilbrigðisnefnda er mótmælt.
- Ákvæði um tilkynningarskyldu eru óþörf og íþyngjandi.
- Ákvæði um viðtæka, fortakslausa og hlutlæga ábyrgð á tiltekna mengun frá tilteknum aðilum er mótmælt.
- Ákvæðum um lögveð í skipum og fasteignum er mótmælt.

Efni frumvarpsins og orðalag einstakra greina þess er með þeim hætti að ekki er fullkomlega ljóst hvort og með hvaða hætti ákvæði frumvarpsins breyta eða hafa áhrif á ríkjandi réttarreglu, jafnvel þó að í 2. gr. frumvarpsins sé að finna ákvæði um að lögin gildi að svo miklu leyti sem önnur lög gilda ekki hér um.

Nokkur ákvæði frumvarpsins lúta að ákvæðum alþjóðasamþykktá sem Ísland hefur gerst aðili að, þó svo að ekki sé um slíkt sérstaklega getið í lögnum. Þar sem orðlag frumvarpsins er ekki í samræmi við ákvæði viðkomandi alþjóðasamninga, skapar frumvarp þetta hugsanlega réttarreglu hér á landi sem ekki samræmist alþjóðlegum skuldbindingum, hefðum eða venjum.

Afleiðing alls þessa er að mati umsagnaraðila aukin og viðvarandi réttaróvissa, mismunur í aðstöðu milli skyldra atvinnugreina og röskun á réttar- og samkeppnisstöðu íslensks atvinnulífs.

Athugasemdir við einstakar greinar:

1. gr. Markmið

Markmið frumvarpsins eru göfug og óskandi væri að ávallt þegar mengunaróhöpp ættu sér stað væri hægt að færa umhverfið til fyrra horfs. Það er hins vegar ekki alltaf framkvæmanlegt, eða þá að kostnaður því samfara yrði óhóflegur. Vega þarf saman umhverfislegan ávinning og kostnað hverju sinni. Umsagnaraðilar fara því fram á að aftan við 2. málsgrein verði bætt við:

„, eftir því sem aðstæður leyfa.“

2. gr. Gildissvið.

Í 7. grein frumvarpsins er gert ráð fyrir að eigendum skipa og öðrum þeim sem tilgreindir eru í 173. grein siglingalaga sé heimilt að takmarka fjárhagslega ábyrgð sína samkvæmt frumvarpi þessu, í samræmi við ákvæði IX. kafla siglingalaga um ábyrgð útgerðarmanns og takmörkun ábyrgðar. Þar sem takmörkunin á við um fleira en það sem talið er upp í 7. grein, svo sem kostnað sem hlýst af því að fjarlægja strandað eða sokkið skip sbr. 4. tl. 174. gr. siglingalaga, er nauðsynlegt að ákvæði þessa efnis verði í 2. grein frumvarpsins, til þess að fyrirbyggja misskilning og koma í veg fyrir réttaróvissu.

Lagt er til að við 2. grein bætist 4. málsgrein sem orðist svo:

„Ákvæði IX. kafla siglingalaga nr. 34/1985 um takmörkun ábyrgðar gilda um kröfur samkvæmt ákvæðum þessara laga, gagnvart þeim aðilum sem taldir eru upp í 173. grein þeirra laga.“

Þá er athygli vakin á þeirri staðreynd að á sviði mengunarmála liggja fyrir alþjóðasamningar sem Ísland hefur staðfest og og öðlast hafa gildi alþjóðlega. Hafa ákvæði þeirra því lagaígildi hér á landi. Í gildissvið frumvarpsins er tilefni til að þetta komi fram t.d. með því að bæta við í 1. mgr. sem hér segir:

“.....sem hefur eða getur haft áhrif á þá þætti sem tilgreindir eru í 1. gr. í samræmi við þá alþjóðasamninga sem Ísland hefur gerst aðili að og sem tekið hafa gildi, og að svo miklu leyti sem önnur lög....”

Umsagnaraðilar benda á nauðsyn þess að íslensk lög og reglur gangi ekki lengra en ákvæði alþjóðasamninga mæla fyrir um. Í mörgum tilvikum er óheimilt að gera ítarlegri kröfur en viðkomandi alþjóðasamningar mæla fyrir um auk þess sem slíkt gæti haft í för með sér mismunun að því er varðar samkeppnisstöðu og gæti orðið íþyngjandi fyrir íslenska atvinnustarfsemi í alþjóðlegri samkeppni.

3. gr. Skilgreiningar.

Grein 3.7 orðist svo: *„Hleðslustöð: Stöð þar sem strandflutningaskip eru lestuð.“*

Sérstaklega er áréttað að hleðslustöð fyrir olíuflutningaskip er ekki ætlað að taka við olíublandaðri kjölfestu frá olíuinnflutningsskipum heldur aðeins olíuflutningaskipum sem sinna strandflutningum.

4. gr. Um yfirstjórn og eftirlitsaðila.

Með framsali á þvingunarúrræðum samhliða framsali á eftirliti til heilbrigðisnefnda sem eru pólitískt skipaðar, er veruleg hættu á mismunun og hagsmunaárekstrum. Samkvæmt ákvæðum greinarinnar fer heilbrigðisnefnd með þvingunarúrræði og heimild til dagsekta í þeim tilfellum sem Umhverfisstofnun hefur falið viðkomandi heilbrigðisnefnd framkvæmd eftirlits. Umhverfisstofnun gefur út starfsleyfi og hefur eftirlit með stóriðju og stærri fyrirtækjum. Umhverfisstofnun hefur á að skipa sérhæfðu starfsfólki, sem tryggir best að framkvæmd eftirlits sé samhæft á öllu landinu.

Umsagnaraðilar telja eðlilegt að ákveðnir þættir eftirlits séu framseldir til heilbrigðisnefnda og/eða skoðunarstofa þar sem slíkt er talið hagkvæmt eða verður komið við, en leggst alfarið gegn því að þvingunarúrræði og heimild til beitinga dagsekta verði framseld til sömu aðila.

7. gr. Um ábyrgð einstaklinga og lögaðila.

Lagt er til að ákvæði þessarar greinar um takmörkun á ábyrgð verði færð í 2. grein frumvarpsins, sbr. athugasemd hér að framan.

3. mgr. fjallar m.a. um skyldu dreifingar- og söluaðila til að taka á móti úrgangsolíu. Umsagnaraðilar vekja athygli á því misræmi sem fram kemur í gildandi ákvæðum laga um varnir gegn mengun sjávar annars vegar og laga um úrvinnslugjald hins vegar, varðandi ábyrgð sölu- og dreifingaraðila á olíu.

Móttaka úrgangsolíu hefur til þessa byggt á ákvæðum 10. gr. laga nr. 32/1986 um varnir gegn mengun sjávar:

“Einstaklingum og fyrirtækjum, er annast dreifingu og sölu á olíu, er skylt að taka við olíuúrgangi frá skipum og frá starfsemi í landi, einum eða í samvinnu við einstaklinga eða fyrirtæki er til þess hafa leyfi umhverfisráðherra og tryggja viðunandi eyðingu.”

Við umfjöllun Alþingis á lögum nr. 32/1986 komu fram mótmæli við þeim skyldum sem lagðar voru á sölu- og dreifingaraðila olíu, enda var og er um algert einsdæmi að ræða. Með ákvæðinu eru sömu skyldur lagðar á alla sölu- og dreifingaraðila olíu, jafnt í heildsölu og smásölu, alveg óháð uppruna olíuúrgagns og því hvort skilaaðili hefur átt viðskipti við söluaðilann eða ekki. Í raun eru sömu skyldur lagðar á olíufélag og smásala sem selur olívörur í neytendaumbúðum.

Með tilkomu laga um spilliefnagjald nr. 56/1996 þá var jafnframt bent á að ákvæði 5. gr. þeirra laga og ákvæði 10. gr. laga nr. 32/1986 stönguðust á. Lög um úrvinnslugjald nr. 162/2002, sem komu í stað laga um spilliefnagjald, hafa að markmiði að skapa hagræn skilyrði fyrir endurnotkun og endurnýtingu úrgangs í þeim tilgangi að draga úr magni úrgangs sem fer til endanlegrar förgunar og tryggja viðeigandi förgun spilliefna. Í 15. gr. laga um úrvinnslugjald segir:

“Úrvinnslusjóður sér um umsýslu úrvinnslugjalds og ráðstöfun þess. Úrvinnslusjóður skal með hagrænum hvötum koma upp skilvirku fyrirkomulagi á úrvinnslu úrgangs sem er tilkominn vegna vara sem falla undir lög þessi. Úrvinnslusjóður skal leitast við að skapa sem hagkvæmest skilyrði til úrvinnslu úrgangs. Úrvinnslusjóður semur við aðila um úrvinnslu úrgangs á grundvelli útboða eða verksamninga eftir því sem við á.”

Lög nr. 32/1986 hafa að markmiði að vernda hafið og strendur landsins gegn mengun. Þeim aðilum sem dreifa og selja olíu er þar gert skylt að taka á móti olíuúrgangi frá skipum og starfsemi í landi.

Lög nr. 162/2002 hafa það að markmiði að koma í veg fyrir mengun af völdum spilliefna með því að skapa hagræn skilyrði fyrir söfnun, meðhöndlun og viðunandi endurnýtingu eða eyðingu þeirra. Úrvinnslusjóði er þar ætlað að bjóða út framangreinda verkþætti eða semja við aðila um

alla þætti málsins, þ.m.t. þá þætti sem einstaklingum og fyrirtækjum er gert skylt að annast skv. lögum.

Það er augljóst að mati umsagnaraðila að framangreind ákvæði stangast á. Sölu- eða dreifingaraðili er skyldugur skv. lögum til að veita hverjum sem er, innlendum eða erlendum einstaklingi eða lögaðila, viðskiptavini eða ekki viðskiptavini, þjónustu, sem í þessu tilfalli er móttaka olíuúrgangs. Sölu- eða dreifingaraðilinn kann að kjósa að taka ekki þátt í eða verður undir í slíku útboði. Við þær aðstæður skapast óvissa um hvernig halda á viðkomandi aðila að skyldum sínum, ef Úrvinnslusjóður hefur á sama tíma samið við þriðja aðila um verkið og greiðir honum fyrir það. Jafnframt ríkir óvissa um hvað á að greiða sölu- eða dreifingaraðila sem vill uppfylla lagalegar skyldur sínar og taka á móti olíuúrgangi, þrátt fyrir samning Úrvinnslusjóðs við þriðja aðila um það verk.

Ákvæði í 3. mgr. 7. gr. frumvarpsins er ætlað að koma í stað framangreinds ákvæðis 10. gr. laga nr. 32/1986 og er eftirfarandi:

“Þeim sem annast dreifingu og sölu á olíu er skylt að taka við olíuúrgangi frá skipum og frá starfsemi í landi, einum eða í samvinnu við einstaklinga eða fyrirtæki sem til þess hafa leyfi Umhverfisstofnunar, og tryggja viðunandi eyðingu.”

Með þessu er ekki tekið á því misræmi sem lýst hefur verið hér að framan. Nauðsynlegt er að fjallað verði um þennan þátt málsins í meðförum Alþingis á frumvarpi til laga um verndun hafs og stranda. Umsagnaraðilar leggja til að ákvæði 10. gr. laga nr. 32/1986 um skyldur þeirra sem dreifa og selja olíu verði felld úr gildi og ekki tekið upp í lög um verndun hafs og stranda. Með því yrði allri óvissu eytt og olíuúrgangur myndi lúta sömu lögmálum og annar úrgangur sem fellur undir lög um úrvinnslugjald.

12. gr. Tilkynningarskylda.

Vísað er til greinargerðar varðandi ákvæði 2. mgr 12. greinar um tilkynningarskyldu. Í greinargerðinni segir að ákvæði 2. mgr. séu sett í frumvarpið eftir ábendingu Landhelgisgæslu Íslands. Hér er um íslensk sérákvæði að ræða sem styðjast ekki við alþjóðlegar reglur. Bent skal á að 1. júlí 2004 skulu öll þau skip sem hér um ræðir vera búin sjálfvirkum búnaði (e. AIS) sem tilkynna mun vaktstöð siglinga þessarar upplýsingar að hluta, í samræmi við alþjóðareglur um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS). Þetta ákvæði frumvarpsins felur því í sér tvíverknað og óþarfa skyldur á hendur skipstjórnarmanna. Lagt er til að 2. mgr 12. greinar verði felld úr frumvarpinu.

15. gr. Íhlutun vegna bráðamengunar.

Greinin fjallar um við hvaða aðstæður Landhelgisgæslu sé heimilt að grípa til íhlutunar. Slíkt ákvæði væri eðlilegra að setja í siglingalög en í lög um verndun hafs og stranda.

Til vara er gerð tillaga um að fyrsti töluliður orðist svo:

“Landhelgisgæslu Íslands er heimilt að grípa til íhlutunar og gera þær ráðstafanir sem taldar eru nauðsynlegar á hafsvæðinu innan mengunarlögsögu Íslands til að koma í veg fyrir eða draga úr hættu sem hafi og ströndum stafar af bráðamengun í samræmi við ákvæði alþjóðasamþykktar sem Ísland hefur staðfest og sem öðlast hafa gildi alþjóðlega.”

Samkvæmt ákvæðum alþjóðasamþykktu eru heimildir til íhlutunar takmörkunum háðar. Heimildir Landhelgisgæslu Íslands til íhlutunar hljóta að takmarkast við þær heimildir sem alþjóðasamþykktir tilgreina þegar þær hafa tekið gildi alþjóðlega. Slíka heimild um íhlutun og ákvæði um frjálssar siglingar er að finna í alþjóðasamþykktinni “*International convention relating to intervention on the high seas in cases of Pollution casualties*” auk ákvæða í Hafréttarsáttmála SP um frjálssar siglingar.

16. gr. Vátryggingar og ábyrgð á mengunartjónum.

Um ákvæði um ábyrgð vegna tjóns af völdum skipa er vísað til athugasemda um 2. grein frumvarpsins.

Skv. ákvæðum 7. gr. frumvarpsins fer ábyrgð einstaklinga og lögaðila á mengun innan mengunarlögsögu Íslands eftir almennum skaðabótareglum. Í 16. gr. er lagt til að hlutlæg bótaregla verði lögfest sé um að ræða bráðamengun sem tengist atvinnurekstri skv. fylgiskjali I eða flutningi á olíu, eiturefnum eða hættulegum efnum. Í slíkum tilfellum þarf ekki að liggja fyrir saknæmt atferli heldur dugar að tjón hafi orðið. Sú atvinnustarfsemi sem fellur undir þessa skilgreiningu er tiltekin starfsemi á landi sem er háð starfsleyfum Umhverfisstofnunnar eða heilbrigðisnefnda sveitarfélaga og tilteknir flutningar. Ákvæðið felur það í sér að bráðamengun frá þessari starfsemi, þ.e. mengun hafs og stranda sem verður skyndilega og krefst tafarlausra hreinsunaraðgerða, meðhöndlist með öðrum hætti og lúti annarri ábyrgð, en sambærileg bráðamengun á landi eða frá annarri starfsemi en talin er upp í fylgiskjali I með lögnum.

Hlutlæg ábyrgð á tiltekna greinar atvinnureksturs en aðrar ekki, er gróf mismunum samkeppnisaðstöðu og brot á jafnræðisreglu.

Sem dæmi má taka tvo eldsneytisgeyma sem standa við hafnarsvæði. Annar geymirinn er sölugeymir í tengslum við bensínstöð, en hinn er í eigu verktaka sem vinnur við skip. Ef leki kemur að geymunum af einhverjum ástæðum; óhapps, skemmdarverka eða ákeyrslu, sem veldur bráðamengun, ber rekstraraðili sölugeymisins fulla ábyrgð á tjóni gagnvart öðrum, greiðir allan kostnað við hreinsun olíunnar, og þarf auk þess að hafa lögboðna tryggingu þar sem hann fellur undir hlutlæga ábyrgð 16. gr. frumvarpsins á grundvelli fylgiskjals I. Verktakinn, sem ekki er á lista fylgiskjals I, ber hins vegar enga ábyrgð, enda ekki um ásetning eða saknæma háttsemi að ræða og þarf ekki að hafa lögboðna ábyrgðartryggingu.

Til þess að tryggja greiðslu skaðabóta vegna afleiðinga slysa og óhappa, er gert ráð fyrir að lögfest verði lögboðin ábyrgðartrygging að fjárhæð allt að 1 milljón SDR. Skaðabætur umfram þá fjárhæð falla á mengunarvald skv. reglum um skaðabótaábyrgð. Ákvæði um víðtæka, fortakslausu og hlutlæga ábyrgð á tiltekna aðila og tiltekna mengun er mótmælt. Gera verður þá kröfu að áður en hlutlæg ábyrgð verður lögfest liggi fyrir faglegur rökstuðningur og ítarlegri útfærsla. Það getur ekki talist ásættanlegt að ákvæði um vátryggingarskyldu sé lögfest án þess að fyrir liggi hugmyndir um þann kostnað af þessu ákvæði leiðir fyrir samfélagið.

Ákvæði um þá hlutlægu ábyrgð sem mælt er fyrir í 16. gr. frumvarpsins hvað atvinnurekstur á landi varðar, er ekki að finna í lögum okkar nágrannaþjóða með sama hætti og hér er gert ráð fyrir, má þar nefna Danmörk og Noreg. Með slíku ákvæði er þar með verið að leggja auknar álögur á íslenskt atvinnulíf og veikja samkeppnisaðstöðu íslenskra fyrirtækja gagnvart erlendri

samkeppni. Með því að leggja hlutlæga bótaábyrgð á tiltekna starfsemi en aðra ekki er verið að mismuna fyrirtækjum á innlendum markaði, sem er brot á jafnræðisreglu stjórnarskrárinnar.

Ákvæðum um þá hlutlægu ábyrgð sem í frumvarpinu felst er mótmælt á þeim grunni að ekki hafi verið færðar fullnægjandi skýringar á tilefni þess að innleiða slíkt ákvæði, auk þess sem í undirbúningi er tilskipun um sama efni hjá ESB, sbr. umfjöllun í inngangi hér að framan sem tilefni er til að skoða í þessu samhengi.

20. gr. Siglingaleiðir og strönduð og sokkin skip, pallar eða önnur mannvirki.

Ákvæði þessarar greinar fjallar m.a. um heimild samgönguráðherra til að setja reglugerð um siglingu skipa innan mengunarlögsögu Íslands og um siglingu skipa sem flytja olíu og hættulegan varning í farmrými og tönkum. Ákvæði þetta á ekki heima í þessum lögum og er lagt til að ákvæðum siglingalaga verði breytt til samræmis við markmið þessarar greinar frumvarpsins og heimildin verði takmörkuð við þau hafsvæði sem hafa sérstakt líffræðilegt gildi. Þetta er í samræmi við niðurstöður nefndar sem starfaði á vegum samgönguráðuneytis og fjallaði um takmörkun siglinga skipa við suðvesturströnd Íslands í kjölfar þingsályktunartillögu sem samþykkt var á Alþingi 16. maí 1997.

Lögð er áhersla á að heimild til samgönguráðherra um takmörkun siglinga um hafsvæði taki mið af þeim tillögum um rannsóknir sem fyrir liggja og um slíkt verði áfram haft víðtækt samráð við alla hagsmunaaðila.

Varðandi ákvæði 2. málsgreinar um sokkin skip ítrekast fyrri athugasemdir við 2. grein frumvarpsins.

21. gr. Gjaldskrá.

Umsagnaraðilar mótmæla harðlega heimild til að tryggja gjöld vegna gjaldskrár með lögveði í skipum og fasteignum. Slíkt ákvæði er einnig í andstöðu við ákvæði siglingalaga um sama efni sem byggja á alþjóðlegum reglum. Í siglingalögum eru lagaheimildir um sjóveð miklum takmörkunum bundnar, auk þess sem rýmkun heimilda til sjóveðs í skipum og lögveðs í fasteignum rýrir gildi samningsveða. Umsagnaraðilar leggja til að ákvæði um lögveðrétt í 21. gr. verði fellt niður. Þá er vafamál að það standist að hafa samræmda gjaldskrá fyrir allt landið á þessu sviði.

23. gr. Dagsektir.

Ákvæði um að heilbrigðisnefnd sem starfar í umboði Umhverfisstofnunar geti látið framkvæma verk á kostnað annarra án samþykkis viðkomandi er mótmælt, sökum hættu á mismunun og hagsmunaárekstrum.

Einnig er ákvæði um lögveðrétt til greiðslu kostnaðar og dagsekta mótmælt. Lögveðréttur getur þannig myndast í eign óskylds aðila. Eignaupptaka af þessu tagi er ósanngjörn og getur orðið ólögmat. Er í því sambandi bent á mismunandi eignarhald mannvirkja og tækja í atvinnurekstri og að veðhæfni getur skertst verulega vegna slíkrar lagasetningar. Með tilvísun í umsögn um 21. gr. eru ákvæði um lögveðrétt einnig í andstöðu við ákvæði siglingalaga.

Umsagnaraðilar mótmæla því að sjóveð í skipum og lögveð í fasteignum verði lögfest í frumvarpi um verndun hafs og stranda.

24. gr. Heimildir eftirlitsaðila.

Samkvæmt lögum um eftirlit með skipum annast Siglingastofnun Íslands eftirlit með skipum. Ákvæði þessarar greinar felur í sér að Umhverfisstofnun eða viðkomandi heilbrigðisnefnd verður einnig veitt heimild til að annast eftirlit með skipum. Slíkt fyrirkomulag er óheppilegt þar sem með því skarast eftirlit milli tveggja opinberra stofnana og getur það skapað útgerðum skipa ómælt erfiði og fyrirhöfn. Íslensk stjórnvöld hafa sett sér það markmið að gera allt opinbert eftirlit skilvirkara og einfaldara án þess að það hafi áhrif á markmið eða gæði eftirlitsins. Sú leið sem tillaga er gerð um í þessu frumvarpi er því í andstöðu við framangreinda stefnu stjórnvalda. Umsagnaraðilar leggja því til að Siglingastofnun Íslands verði falið eftirlit með framkvæmd laga þessara að því er varðar skip og búnað þeirra.

Lagt er til að í 4. gr frumvarpsins komi ákvæði þar sem segir, að þegar íhlutun eigi sér stað eða þegar skoðanir eru framkvæmdar samkvæmt lögum þessum, gildi sömu ákvæði og gilda um eftirlit Siglingastofnunar Íslands með íslenskum skipum. Umsagnaraðilar leggja því til að þar komi inn nýtt svohljóðandi ákvæði:

“Eftirlitsaðili má ekki teffa för skips að nauðsynjalausu. Um framkvæmd skoðana á skipum skulu gilda ákvæði laga um eftirlit með skipum.”

26. gr. Sektir.

Ákvæði greinarinnar er í andstöðu við meginreglu refsiréttar um að sök sé skilyrði refsingar. Refsingar skv. 31. gr. hegningarlaga nr. 19/1940 eru fangelsi og fésektir. Umsagnaraðilar leggja til að ákvæðið verði fellt út úr frumvarpinu eða breytt á þann veg að refsíabýrgð lögaðila verði einskorðuð við refsinaeman og ólögmætan verknað af hálfu fyrirsvarsmanna og starfsmanna viðkomandi fyrirtækis eða lögaðila. Með ákvæðum 25. gr. er tryggt að þeim, sem gerast sekir um brot gegn lögnum verði refsað. Verður því ekki séð að sérstök þörf sé fyrir 26. grein laganna. Verði hins vegar litið svo á að 26. grein sé nauðsynleg þá er lagt til að henni verði breytt á þann veg að hún hljóði svo:

“Sektir má ákvarða lögaðila, ef fyrirsvarsmenn eða starfsmenn hans gerast sekir um brot eða ef það stafar af ófullnægjandi tækjabúnaði.”

Framangreint ákvæði væri í samræmi við ríkjandi rétt samkvæmt III. kafla hegningarlaga nr. 19/1940 með áorðnum breytingum.

27. gr. Kyrrsetning.

Ákvæði þessarar greinar fjallar eingöngu um skip. Ákvæði um kyrrsetningu skipa er að finna í lögum um eftirlit með skipum. Umsagnaraðilar leggja því til að 1. mgr. þessarar greinar hljóði svo:

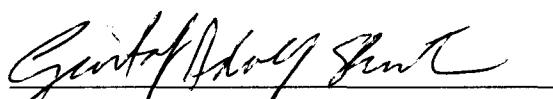
“Ef brotið er gegn ákvæðum laga þessara og brotið tengist skipi, skal skipið kyrrsett og er eigi heimilt að láta það laust fyrr en málinu er lokið og sekt auk málskostnaðar greidd að fullu, svo og kostnaður vegna lögboðins eftirlits. Um kyrrsetningu fer að ákvæðum laga um eftirlit með skipum.”

Lokaorð

Að mati þeirra sem að þessari umsögn standa eru í frumvarpinu mörg óljós atriði hvað varðar ábyrgðir og framkvæmd. Verulega íþyngjandi ákvæði er að finna í frumvarpinu, sumt fær vart staðist önnur lög og alþjóðasamninga og jafnræðisreglur eru brotnar að mati umsagnaraðila. Með vísan til þeirra mörgu og alvarlegu athugasemda er að framan greinir, er lagt til að frumvarp þetta verði ekki afgreitt óbreytt á yfirstandandi þingi.

Virðingarfyllst,

f.h. Samtaka atvinnulíffsins




Guðstaf Adolf Skúlason

f.h. Samtaka iðnaðarins



Jón Steindór Valdimarsson

f.h. Landssambands ísl. útvegsmanna



Friðrik J. Arngrímsson

f.h. Sambands ísl. kaupskipaútgerða



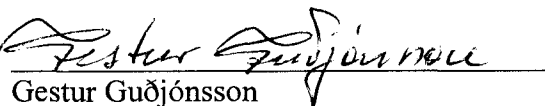
Ólafur J. Briem

f.h. Skeljungs hf.



Ólafur Jónsson

f.h. Olíudreifingar ehf., Olíuverzlunar Íslands hf. og Olíufélagsins ehf.



Gestur Guðjónsson

Auk ofanritaðra komu eftirfarandi aðilar að umsögn þessari:

Jón H. Magnússon, f.h. SA
 Kristján Þórarinnsson f.h. LIÚ
 Guðfinnur Johnsen f.h. LIÚ