

Frumvarp til laga

um breytingu á lögum nr. 82 23. maí 2000, um framkvæmd tiltekinna þátta í varnarsamstarfi Íslands og Bandaríkja.

Flm.: Guðmundur Hallvarðsson, Árni R. Arnason, Guðjón Guðmundsson,
Guðjón A. Kristjánsson, Ögmundur Jónasson.

1. gr.

Á eftir 3. tölul. fyrri málsgreinar j-liðar 1. gr. laganna kemur nýr töluliður, svohljóðandi: Eiga eða leigja skip, mönnuð íslenskri áhöfn, ef fyrirtækin hafa sjóflutninga með höndum.

2. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Allt frá því á sjöunda áratugnum hafa íslensk skipafélög annast sjóflutninga fyrir bandaríska varnarliðið á Íslandi. Breyting varð á þessu árið 1984 er bandaríska skipafélaginu Rainbow Navigation var úthlutað þessum flutningum óskiptum í krafti bandarískra laga frá 1904 sem kveða á um að bandarísk skip, sem sigla undir bandarískum fána með bandarískri áhöfn, skuli hafa einokun á flutningum á vegum Bandaríkjastjórnar, þar á meðal fyrir Bandaríkjaher. Lög þessi eru jafnan réttlætt með skírskotun til öryggis- og varnarhagsmuna Bandaríkja.

Íslensk stjórnvöld vildu ekki una þessari einokun bandarísk skipafélags á varnarliðsflutningunum og kröfðust þess að íslensk skipafélög hefðu jafnan rétt á að keppa um flutningana, á grundvelli efnahags- og öryggishagsmuna íslensku þjóðarinnar. Smæð íslensks markaðar gerði það að verkum að flutningar fyrir varnarliðið væru lykilatíði fyrir öflugan innlenda kaupskipaútgerð sem gæti þjónað efnahags- og öryggishagsmunum þjóðarinnar á hættu- og neyðartímum. Við slíkar aðstæður væri Íslendingum lífsnauðsyn að hafa öflugan kaupskipaflota, en fá ríki eru jafnháð siglingum og Ísland.

Bandaríkjastjórn féllst á þessar röksemdir íslenskra stjórnvalda og haustið 1986 gerðu ríkin með sér milliríkjasamning um að sjóflutningum fyrir varnarliðið skyldi skipt eftir útboði milli íslenskra skipafélaga og bandarískra skipa er sigla undir bandarískum fána og með bandaríska áhöfn. Í samkomulagi sem tengist samningnum segir að það skipafélag sem eigi lægsta tilboð skuli annast allt að 65% flutninganna en það skipafélag sem eigi lægsta tilboð frá hinu landinu skuli fá a.m.k. 35% flutninganna. Í útboðsskilmálum Bandaríkjahers um þessa flutninga eru einnig ákvæði sem uppfylla þarf, svo sem að hugað skuli sérstaklega að fjárhagslegu bolmagni þeirra fyrirtækja sem bjóða í flutningana og hvort þau hafi skipakost til að taka að sér verkefnið.

Hinn 18. september 1998 tilkynntu bandarísk stjórnvöld að flutningasamningnum hefði verið úthlutað til nýstofnaðra skipafélaga sem sérstaklega voru sett á fót til að taka þátt í útboðinu og eru rekin undir einum og sama hatti í Bandaríkjunum, fyrirtækinu Transatlantic Lines Iceland. Atlantsskipum ehf. var úthlutað allt að 65% flutninganna en fyrirtækið Trans-

atlantic Lines LLC í Delaware í Bandaríkjunum hlaut a.m.k. 35% flutninganna. Athugasemdir komu fram við flutningadeild Bandaríkjahers um réttmæti niðurstöðu útboðsins sem byggðust á eftirfarandi atriðum: Ekki hefði verið farið eftir ákvæðum milliríkjasamningsins frá 1986 og samkomulagsins sem honum tengdist um skiptinguna milli íslenskra og bandarískra skipafélaga. Ekki hefði verið fylgt ákvæðum í útboðsreglum Bandaríkjahers varðandi skilyrði um fjárhagslega burði og ábyrgð flutningsaðila. Ekki hefði verið uppfyllt skilyrði í útboði Bandaríkjahers um að flutningsaðili hafi tryggt yferráð yfir skipi til að annast flutningana. Athugasemdirnar byggðust þannig á milliríkjasamningnum frá 1986, samkomulagi því sem fylgir samningnum og þeim útboðsgögnum sem flutningadeild Bandaríkjahers lagði fram við útboðið. Meðal gagna sem Transatlantic-fyrirtækin sendu flutningadeild Bandaríkjahers var bréf þar sem skýrt kemur fram að meiri hluti Transatlantic Lines Iceland er í eigu bandarískra aðila. Ráðandi hlutur er í eigu bandaríska skipafélagsins American Automar sem jafnframt er meirihlutaeigandi í bandaríska fyrirtækinu Transatlantic Lines. Félagið sem skráð er á Íslandi og hlaut flutningssamninginn árið 1998 er því að meiri hluta í eigu Bandaríkjamanna, fjármagnað af þeim og stjórnað frá Bandaríkjunum.

Niðurstaða útboðsins 1998 var með öðrum orðum sú að bandarísku fyrirtæki tókst að verða sér úti um hvort tveggja, íslenska og bandaríska hluta flutninganna. Því voru allir flutningarnir aftur komnir í hendur bandarískra aðila eins og var á árunum 1984–86 áður en milliríkjasamningur Íslands og Bandaríkjaanna var gerður með það að markmiði að tryggja þátttöku íslenskra skipafélaga í þessum flutningum.

Nú er íslenski hluti sjóflutninganna fluttur með hollensku skipi með rússneskri áhöfn en bandaríski hlutinn er fluttur með bandarísku skipi undir bandarískum fána og bandarískri áhöfn. Til að tryggja jafnræði á milli þessara ríkja er þetta frumvarp flutt.

Þótt ekki væri óeðlilegt að sams konar ákvæði giltu um íslenska hluta sjóflutninganna og þann bandaríska, þ.e. íslensk skip undir íslenskum fána og með íslenskri áhöfn, nær tillagan um þessa lagabreytingu aðeins til þess síðasttalda. Er það gert í ljósi þeirra miklu breytinga sem sífellt verða á hinum „íslenska“ kaupskipaflota.

Nú háttar svo til að aðeins eitt lítið kaupskip er skráð á Íslandi sem hlýtur að valda vissum áhyggjum, einkum ef lítið er til áðurnefndra röksemda íslenskra stjórnvalda um að Íslendingum sé lífsnauðsyn að hafa öflugan kaupskipaflota, en fá ríki séu jafnháð siglingum og Ísland.

Miklar breytingar hafa orðið á þeim kaupskipaflota sem nú er í leigusiglingum fyrir íslenskar útgerðir. Skipin eru stærri og færri en áður og hefur það leitt til verulegrar fækkunar í íslenskri farmannastétt og um leið fækkunar nemenda í Sjómannaskólanum. Hin erlendu leiguskip íslenskra útgerða eru ýmist alfarið mönnuð íslenskum sjómönnum (skip í svokallaðri þurrleigu) eða erlendum sjómönnum (skip í svokallaðri tímaleigu).

Flutningsmenn telja að með þessari lagabreytingu sé stigið skref í átt til eflingar íslenskri farmannastétt og íslenskri kaupskipaútgerð.