



Alþingi  
vt. Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík.

Reykjavík, 13. janúar 2003

1.01-4

**Efni: Frumvarp til laga um vaktstöð siglinga, 392. mál, heildarlög, EES-reglur.**

Með vísan til bréfs yðar dags. 11. desember 2002 hafa Almannavarnir ríkisins kynnt sér gögnin um ofangreint frumvarp. Ákveðið hefur verið að þar sem vaktstöð siglinga fellur utan við verksvið almannavarna þá taki stofnunin ekki afstöðu til þessa frumvarps.

Virðingarfyllst,

Sólveig Þorvaldsdóttir  
framkvæmdastjóri  
Almannavarnir ríkisins

Alþingi  
Erindi nr. P 128/852  
komudagur 23.1.2003

**EYÞING** – Samband sveitarfélaga í Eyjafirði og Þingeyjarsýslum –  
Strandgötu 29; 600 Akureyri; Sími 461-2733; kt. 561192-2199; Netfang [eything@est.is](mailto:eything@est.is)

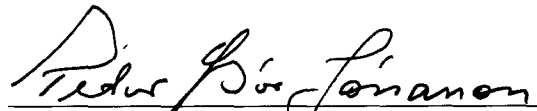
Akureyri 21. janúar 2003

Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8 - 10  
150 Reykjavík

Stjórn Eypings hefur fengið til umsagnar frá samgöngunefnd Alþingis frumvarp til laga um vaktstöð siglinga, 392. mál, heildarlög, EES-reglur. Stjórnin samþykkti eftirfarandi umsögn:

Stjórnin gerir ekki athugasemdir við frumvarpið.

f.h. stjórnar Eypings

  
Pétur Þór Jónsson  
framkv.stjóri

Alþingi  
Erindi nr. P 128/756  
komudagur 14.1.2003

Reykjavík 9. jan. 2003.

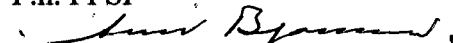
Nefndsvið Alþingis  
Samgöngunefnd  
Austurstæti 8 –10  
150 Reykjavík.

**Efni: Frumvarp til laga um vaktstöð siglinga 392. mál, heidarlög, EES reglur.**

Farmanna og fiskimannasamband Íslands telur að ein stjórnstöð þar sem sinnt væri öllum þeim þáttum sem snúa að vaktstöð siglinga sé sú framtíðarlausn sem farsælust væri fyrir sjómenn, land og þjóð. Í framhaldi að þeirri miklu umræðu sem átt hefur sér stað að undanfögnu um núverandi stöðu og skipulag Landhelgisgæslu Íslands leggur sambandið til að undinn verði bráður bugur að því að marka stofnuninni framtíðar stefnu. Þar skal hlutverk gæslunnar og umfang starfsemi hennar skilgreint á skýran hátt og fjárþörf endurmetin í ljósi niðurstöðu alsherjarúttektar. FFSÍ telur að stjórnvöld verði að gera upp við sig hvað til þurfi að koma svo öryggi sjófarenda sé tryggt á forsvaranlegan hátt. Það er mat sambandsins að Landhelgisgæsla Íslands sé sá aðili sem hæfastur er til að hafa yfirumsjón með rekstri vaktstöðvar siglinga.

Ennfremur vill FFSÍ lýsa yfir vonbrigðum sínum með þann drátt sem orðinn er á að búa svo um hnútana að Navtex sendingar náist austur af landinu. Þetta mikla öryggis og upplýsingatæki virkar ekki á austfjarðamiðum vegna þess að hræ ódýr búnaður sem til þarf er ekki til staðar. FFSÍ skorar á stjórnvöld að setja það sem forgangsverkefni að koma svæðinu austur af landinu í Naftexsamband hið bráðasta.

F.h. FFSÍ



Arni Bjarnason



# FÉLAG ÍSLENSKRA SKIPSTJÓRNARMANNA

*Alþingi*

*Erindi nr. P 122/753*

*komudagur 14.1.2003*

Samgöngunefnd Alþingis  
Hr. nefndarritari Ágúst Geir Ágústsson  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Reykjavík 10. janúar 2003.  
c:/2003/alþingi/vaktstöð

**Efni: Frumvarp til laga um vaktstöð siglinga 392. mál, heildalög EES reglur.**

Félag íslenskra skipstjórnarmanna hefur yfirfarið umrætt frumvarp og lýsir yfir ánægju með þann umsagnarrétt sem því er heimilaður og er umsögn félagsins í samráði við Farmanna- og fiskimannasamband Íslands.

Vakin er athygli á eftirfarandi atriðum við einstakar greinar frumvarpsins, sem félagið telur rétt að teknar verði til greina:

Í 2. mgr. 6. gr. er kveðið á um tilkynningaskyldu erlendra skipa inn í íslenska efnahagslögsögu. Telur félagið rétt að skylda erlend skip einnig til að tilkynna staðsetningu sína innan íslenskrar efnahagslögsögu með reglulegu millibili, sem nánar yrði kveðið á um í reglugerð, svo og að tilkynna sig út úr lögsögunni.

Ástæða: Eins og lagatextinn er nú byggður upp má ætla að það sé gefið að erlend skip sem koma inn í efnahagslögsöguna eigi eingöngu leið til íslenskra hafna. Hins vegar er efnahagslögsagan það víðáttumikil og liggur þannig að alþjóðlegum siglingaleiðum að erlend skip eiga leið um hana, t.d. með hættulega farma, án viðkomu á Íslandi, nema hugsanlega í neyðartilvikum.

Í 13. gr. laganna er kveðið á um leiðsöguskyldu um tiltekin svæði eða við tilteknar aðstæður. Hér er það tillaga Félags íslenskra skipstjórnarmanna að ráðherra geti með reglugerð falið vaktstöð siglinga að fara með leiðarstjórnun skipa um tiltekin svæði eða við tilteknar aðstæður.

Ástæða: Lagatextinn kveður einungis á um leiðsögu skipa með leiðsögumanni um borð. Hins vegar hefur það færst í vöxt að siglingaleiðir skipa, sérstaklega með hættulega farma, séu afmarkaðar og/eða aðgreindar um þröng eða viðkvæm og hættuleg svæði í lögsögum Evrópusambandsríkja, og að leiðarstjórnun um þær leiðir fari fram frá landi án þess að leiðsögumaður sé um borð. Hefur nú þegar farið fram umræða hér á landi um afmörkun siglingaleiða og aðgreiningu með hættulega farma um viðkvæm hrygningarsvæði fyrir SV-landi og þar sem lífríki strandarinnar er sérstaklega viðkvæmt. Telur Félag íslenskra skipstjórnarmanna rétt að gert sé ráð fyrir því að vaktstöð siglinga verði falin leiðarstjórnun skipa um slík svæði, verði teknar ákvarðanir á síðari stigum um afmörkun og/eða aðgreiningu siglingaleiða.

Almenn umsögn án tilvitnunar í lagatexta:

Í ljósi þess að flest verkefni hinar nýju vakstöðvar eru nú í höndum Landhelgisgæslu Íslands eða er miðlað þangað telur Félag íslenskra skipstjórnarmanna eðlilegast að Samgönguráðuneyti og Dómsmálaráðuneyti taki sig saman og sameini starfsemi stjórnstöðvar Landhelgisgæslunnar, tilkynningarskyldunnar, sjóbjörgunarmiðstöðvar SVFL og strandastöðva í eina öfluga Björgunar og vaktstöð siglinga.

Þannig væri öll umsýsla siglinga, fjarskipta, neyðarviðskipta, tilkynninga vegna sjóferða, fjareftirlits, leitar- og björgunar, mengunarvarna, hafnaríkiseftirlits og fl. er snýr að siglingum og öryggi sjófarenda á einum stað.

Greinargerð.

Í þeirri umræðu sem orðið hefur í kjölfar slysa á undanförunum árum hefur það verið krafa sjófarenda að starfsemi allra sem koma að vinnslu neyðarviðskipta og stjórnun leitar og björgunar á hafinu í kringum Ísland verði sameinuð. Það markmið næst hins vegar ekki með þessari vaktstöð nema að starfsemi stjórnstöðvar Landhelgisgæslu Íslands komi þar inni en hún fer með yfirstjórn leitar- og björgunar innan efnahagslögsögu Íslands og á björgunarsvæði Íslands sem er 1.9 millj. ferkílómetrar.

Frumvarpið er skref fram á við á sviði öryggismála sjómanna. Hinsvegar eru flest væntanleg verkefni hinar nýju vakstöðvar í umsjá Landhelgisgæslunnar og mun hún í flestum tilfellum verða sá viðbragðsaðili sem tilkynningum og neyðarviðskiptum verður miðlað til. Í 2. gr. frumvarpsins eru markmið og hlutverk vaktstöðvarinnar tilgreind. Eftirfarandi liðir 2. gr. eru í höndum eða er miðlað til Landhelgisgæslunnar:

- a. Í dag eru rekin tvö fjareftirlitskerfi, þ.e. fiskveiðieftirlitskerfi LHG og STK kerfi tilkynningarskyldunnar.
- b. Tilkynningar frá skipum um hættulegan eða mengandi farm eru í dag sendar til stjórnstöðvar LHG.
- c. Móttaka neyðarkalla er oftast nær í höndu strandastöðva en er svo miðlað til Landhelgisgæslunnar sem fer með yfirstjórn leitar- og björgunar á hafinu og ræður jafnframt yfir öflugustu björgunartækjum landsmanna.
- d. Móttaka og miðlun tilkynninga frá farþegaskipum vegna skráningar farþega er í höndum Landhelgisgæslunnar.
- e. Vöktun GMDSS og NAVTEX er í höndum strandastöðvanna í dag en í flestum vestrænum löndum er þessi starfsemi undir Strandgæslum viðkomandi ríkja.
- f. Tilkynningar vegna hafnaríkiseftirlits koma í dag til Landhelgisgæslunnar og er þaðan miðlað til Siglingastofnunar.
- g. Tilkynningar vegna bilana í vitakerfi eða vegna farartálma á sjó berast ýmist strandastöðvum eða Landhelgisgæslu. Viðgerð ljósdufla og vita er í höndum Siglingastofnunar en oftast en ekki sinnir Landhelgisgæsla viðgerðum á ljósduflum. Þá er það í höndum Landhelgisgæslu að fjarlægja reköld og aðra hluti er valdið gætu hættu fyrir sjófarendur.

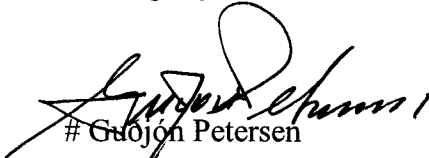
Með því að sameina áður nefnda starfsemi vinnst eftirfarandi:

1. Öll öryggisþjónustu vegna siglinga yrði á einum stað hjá þeim aðila sem fer með yfirstjórn löggæslu, leitar- og björgunarstarfa á hafinu.
2. Boðleiðir styttest og milliliðum fækkar í leitar- og björgunartilfellum.
3. Viðbrögð við neyðarköllum yrðu skjótari og öruggari þar sem öll samskipti skipa við björgunaraðila yrðu milliliðalaus.
4. Stjórnun björgunaraðgerða yrði markvissari þar sem upplýsingar um staðsetningu skipa væru í höndum björgunaraðila og þ.e. Landhelgisgæslan þyrfti ekki að leita upplýsinga hjá hini nýju vaktstöð varðandi staðsetningu skipa sem að gagni gætu komið við leit- og björgun.
5. Með rekstri eins fjareftirlitskerfis í stað tveggja næðist töluverð hagræðing.
6. Samnýting aðstöðu og mannafla í daglegum störfum mun nýtast betur en þær vaktstöðvar sem reknar eru í dag eru að jafnaði aðeins mannaðar einum manni.

Það þarf ekkert að fjölyrða um það að öryggi sjófarenda er best tryggt með því að hafa daglega öryggisþjónustu og yfirstjórn leitar og björgunar á einni hendi. Þá má ekki gleyma því að sú þekking og reynsla sem fyrir hendi er hjá þeim aðilum sem sinna þessu starfi í dag skiptir gríðarlegu máli. Þarna starfa aðilar með þekkingu á skipstjórn, fjarskiptum og mikla reynslu á sviði björgunaraðgerða á sjó og með því að bjóða starfsemi vaktstöðvar út væri hætt við því að sú reynsla tapaðist.

f.h. Félags íslenskra skipstjórnarmanna

Virðingarfyllst



# Guðjón Petersen

# HAFNASAMBAND SVEITARFÉLAGA

*Alþingi*

*Erindi nr. P 128/766*

*komudagur 15.1.2003*

Nefndasvið Alþingis  
bt. Ágúst G. Ágústssonar  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Reykjavík 13. janúar 2003

Ha 002/2003 BLB/IH

Tilv.:

## **Efni: Frumvarp til laga um vaktstöð siglinga**

Á fundi stjórnar Hafnasambands sveitarfélaga, sem haldinn var 10. janúar sl. var m.a. tekið fyrir bréf samgöngunefndar Alþingis, dags. 11. desember 2002, þar sem óskað er umsagnar hafnasambandsins um frumvarp til laga um vaktstöð siglinga, 392. mál, heildarlög, EES-reglur.

Stjórn Hafnasambands sveitarfélaga gerir ekki athugasemdir við frumvarpið.

Virðingarfyllt

HAFNASAMBAND SVEITARFÉLAGA

*Birgir L. Blöndal*

Birgir L. Blöndal



# HAFRANNSÓKNASTOFNUNIN

*Alþingi*

*Erindi nr. Þ 128/697*

*komudagur 30.12.2002*

Nefndasvið Alþingis  
Umhverfisnefnd Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Reykjavík, 19.12.2002

Tilv. 90.13

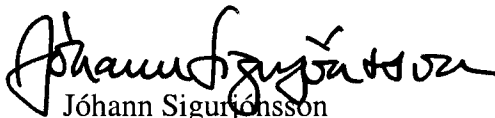
JS/sv

**Málefni: Umsögn um frumvarp til laga um vakstöð siglinga, 392. mál, heildarlög, EES-reglur, 127. löggjafarþing 2001-2002**

Vísað er í bréf Umhverfisnefndar Alþingis um ofangreint málefni dags. 11. desember 2002.

Hafrannsóknastofnunin gerir ekki athugasemdir við frumvarpið.

F. h. Hafrannsóknastofnunarinnar,



Jóhann Sigurjónsson

---

**Heimilisfang:**  
Skúlagötu 4  
Pósthólf 1390  
121 Reykjavík

**Sími:**  
552-0240  
**Póstfax:**  
562-3790

**Heimasíða:**  
<http://www.hafro.is/>  
[hafro/sjalf.html](http://hafro/sjalf.html)

**Tölvupóstfang:**  
[librarian@hafro.is](mailto:librarian@hafro.is)





Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

**Alþingi**  
**Erindi nr. Þ 128/759**  
**komudagur 14.1.2003**

Reykjavík 10. janúar 2003  
LHG/003/9.6/HH/sig

**Umsögn Landhelgisgæslu Íslands um frumvarp til laga um  
vaktstöð siglinga, 392. mál, heildarlög, EES reglur**

***Almennt um frumvarpið***

Landhelgisgæsla Íslands rekur nú þegar vaktstöð siglinga í stjórnstöð stofnunarinnar. Þar er upplýsingum um skipaferðir safnað saman á grundvelli laga, reglugerða, alþjóðasamninga og fleira. Landhelgisgæslan hefur stjórnstöðina opna allan sólarhringinn vegna leitar- og björgunarstarfa, fiskveiðieftirlits auk margvíslegra annarra verkefna og telur að vaktstöð sem frumvarpið mælir fyrir geti valdið töfum á björgunaraðgerðum með því að stofna enn einn milliliðinn fyrir skipaupplýsingar. Auk þess er þetta fjárhagslega óhagkvæmt fyrir ríkissjóð.

Stjórnstöð Landhelgisgæslunnar er þegar rekin með lágmarks fjölda starfsmanna og þrátt fyrir að verkefni verði tekin af henni verður ekki hægt að fækka starfsmönnum öryggisins vegna. Hlutverk stjórnstöðvarinnar er fjölbætt, þ.e. björgunarstjórnstöð, fjarskiptastöð (fyrir gæslueiningar þ.e. varðskip og loftför stofnunarinnar og fl. ), fiskveiðieftirlitsstöð og eftirlitsstöð með umferð skipa um lögsöguna. Vegna lögskipaðs hlutverks Landhelgisgæslunnar er eðlilegt að stofnunin taki að sér rekstur vaktstöðvarinnar og sameini hana eigin stjórnstöð.

Í stjórnsýsluendurskoðun Ríkisendurskoðunar á skipulagi, verkefnum og rekstri Landhelgisgæslunnar var hvatt til þess að stjórnstöð Landhelgisgæslunnar yrði efl.<sup>1</sup> Sterk rök mæli með því að hún taki að sér fleiri verkefni en þegar er ákveðið. Verkefni samgönguráðuneytisins um umferðarstjórn á hafinu falli vel að starfsemi stjórnstöðvarinnar. Þá er einnig til þess tekið að fiskveiðieftirlitsstarfsemi Landhelgisgæslu og Fiskistofu yrði markvissari ef Landhelgisgæslan hefði aðgang að upplýsingum úr sjálfvirkri tilkynningarskyldu skipa sem Slysavarnarfélagið Landsbjörg sér nú um. Að mati Ríkisendurskoðunar er einnig eðlilegt að Landhelgisgæslan beri ein endanlega ábyrgð á leit og björgun á sjó og ein stjórnstöð annist þennan þátt. Einföldun á skipulagi leitar og björgunar þurfi að gera í samvinnu við Slysavarnarfélagið Landsbjörgu. Landhelgisgæslan tekur undir þetta álit Ríkisendurskoðunar og telur að með frumvarpinu sé verið að skapa enn einn milliliðinn milli sjófarenda í neyð og björgunaraðila og það kunni ekki góðri lukku að

<sup>1</sup> Landhelgisgæsla Íslands; stjórnsýsluendurskoðun á skipulagi, verkefnum og rekstri, Ríkisendurskoðun, febrúar 2001 bls. 76-77.



stýra eins og dæmin sýna. Í skýrslu Ríkisendurskoðunar er nánar fjallað um verkefni stjórnstöðvar Landhelgisgæslunnar.<sup>2</sup> Frá því að stjórnsýsluendurskoðun Ríkisendurskoðunar var samin hafa orðið breytingar á mönnun stjórnstöðvarinnar sem starfar 24 tíma sólarhringsins alla daga ársins. Að mati Landhelgisgæslunnar er nauðsynlegt að tveir menn séu á vakt allan sólarhringinn svo fyllsta öryggis sé gætt.

Landhelgisgæslan er sammála því að safna öllum upplýsingum um skipaferðir á einn stað því það er forsenda góðra viðbragða við leit og björgun og gerir fiskveiðiefirlit, mengunarefirlit og almenna löggæslu markvissari. Vegna þessa var Landhelgisgæslan í viðræðum við Slysavarnarfélagið Landsbjörg árið 2000-2001 og óskaði eftir sameiningu Tilkynningarskyldunnar og Landhelgisgæslunnar enda er mjög mikilvægt að björgunaraðilar hafi greiðan aðgang að öllum upplýsingum um skipaferðir milliliðalaust.<sup>3</sup> Slysavarnarfélagið Landsbjörg tók þessum málaleitunum vel til að byrja með en sleit síðan viðræðunum af ástæðum sem Landhelgisgæslunni er ekki kunnugt um.

Samkvæmt tillögu forstjóra Landhelgisgæslunnar efndi yfirstjórn leitar og björgunar á hafinu og við stendur Íslands til ráðstefnu um björgunarmál 22. mars 2002 en hún bar heitið „Ný tækni-aukið öryggi“. Sama dag skipaði ríkisstjórnin starfshóp ráðuneytisstjóra forsætis-, dómsmála- og samgönguráðuneytis til að fjalla um tilhögun leitar- og björgunarþjónustu og koma með tillögur að skipan þeirra. Forstjóri Landhelgisgæslunnar sendi ráðuneytistjóranefndinni greinargerð stofnunarinnar<sup>4</sup> þar sem röksemdir Landhelgisgæslunnar varðandi þessi mál voru rakin og fylgir sú greinargerð umsögn þessari.

Hvatinn að vaktstöðvarfrumvarpinu er tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB frá 27. júní 2002 um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis bandalagsins fyrir umferð á sjó. Landhelgisgæslan er reiðubúin að taka að sér öll verkefni sem frumvarpið mælir fyrir um. Þekking, reynsla og hluti tæknibúnaðar til að framkvæma

<sup>2</sup> Landhelgisgæsla Íslands; stjórnsýsluendurskoðun á skipulagi, verkefnum og rekstri, Ríkisendurskoðun, febrúar 2001 bls. 21-23. Þar segir: Frá stjórnstöð Landhelgisgæslunnar er öllum aðgerðum á sjó og í lofti stjórnað og þar er samfelld vakt allan sólarhringinn. Í stjórnstöðinni starfa sex menn auk aðalvarðstjóra sem sér um daglega stjórnun verkefna undir stjórn yfirmanns gæsluframkvæmda. Utan dagvinnutíma er einn maður á vakt í stjórnstöðinni og annar á bakvakt.

Stjórnstöð Landhelgisgæslunnar gegnir hlutverki fjarskiptamiðstöðvar fyrir varðskip og flugflota. Einnig gegnir hún hlutverki fiskveiðiefirlitsstöðvar og björgunarstjórnstöðvar. Þá annast Landhelgisgæslan vakt fyrir Höllustuvernd ríkisins, Geislavarnir og fyrir áriðandi tilkynningar til stjórnvalda. Landhelgisgæslan ber meginábyrgð á leit og björgun á hafinu og er í stjórnstöð mikil sérþekking á þeim málum. Í stjórnstöð Landhelgisgæslunnar er vakt fyrir Almannavarnir ríkisins og eru þar settar í gang fyrstu aðgerðir vegna almannavarna þegar hætta steðjar að. Verkefni við leit og björgun hafa verið um 10% af starfsemi stjórnstöðvar.

Stjórnstöðin er sambandsaðili við björgunarsveit Varnarliðsins á Keflavíkurflugvelli og þar er einnig svarað fyrirspurnum fiskiskipa um svæðatakmarkanir, umbúnað veiðarfæra og annað sem varðar fiskveiðar og fleira.

Verkefni stjórnstöðvarinnar hafa verið að aukast undanfarin ár. Þyngst vegur þar móttaka og skráning tilkynninga um skipaferðir innan og utan efnahagslögsögunnar. Einnig eftirlit með íslenskum og erlendum fiskiskipum við veiðar samkvæmt milliríkjasamningum um veiðar úr sameiginlegum stofnum. Það eftirlit annast stofnunin fyrir sjávarútvegsráðuneyti vegna ákvæða í samþykktum Norðaustur-Atlantshafs fiskveiðinefndarinnar (NEAFC). Fjareftirlit fyrir NEAFC hefur farið vaxandi og nú nálgast umsjón þess þáttar ein og sér að vera fullt starf eins manns. Ráðgert er að stjórnstöðin taki að sér, í samræmi við ákvæði Schengen samkomulagsins, móttöku áhafna- og farþegalista skipa sem koma til landsins og miðlun þeirra upplýsinga til Ríkislögreglustjóra. Þá fer nú fram umræða um að koma á eftirliti með siglingaleið skipa sem flytja hættulegan farm. Stjórnstöð Landhelgisgæslunnar er vel í stakk búin að taka slíkt verkefni að sér á grundvelli aðstöðu og þekkingar sem hún býr yfir. Verkefni þetta er á forræði siglingayfirvalda. Ljót er að við auknið umfang verkefna þyrfti að fjölga starfsmönnum stjórnstöðvarinnar, jafnframt yrði nýting þeirra betri þegar verkefnum fjölgaði.

<sup>3</sup> Sjá fylgiskjal nr. 3 með umsögn þessari sem er bréf til dómsmálaráðuneytisins dags. 30. mars 2000 þar sem hugmyndir Landhelgisgæslunnar í þessa veru eru reifaðar.

<sup>4</sup> Sjá fylgiskjal nr. 2 sem er greinargerð Landhelgisgæslunnar um skipulag sjöbjörgunarmála á Íslandi dags. 10. júní 2002.

Þessi verkefni er til staðar hjá Landhelgisgæslunni og mörgum þeirra er þegar sinnt í stjórnstöðinni eins og nánar er fjallað um síðar í þessari umsögn. Það yrði kostnaðarminna fyrir íslenska ríkið og hefði í för með sér meira öryggi fyrir sjófarendur að Landhelgisgæslan sæi alfarið um fyrirhuguð verkefni vaktstöðvarinnar. Landhelgisgæslan telur varhugarvert að hagsmunaárekstrar vegna skörunar verkefna ráðuneyta hafi áhrif á niðurstöðu þessa máls og er stofnunin reiðubúin að hafa gott samstarf við Slysavarnarfélagið Landsbjörgu og aðra aðila í því augnamiði að ein öflug sjóbjörgunarstjórnstöð verði að veruleika.

Landhelgisgæslan hefur mjög fjölbreytta starfsemi og kemur inn á verkefnasvið margra ráðuneyta. Þannig sér Landhelgisgæslan um:

- a. almenna löggæslu á hafinu, þ.á.m. gæslu landhelgi og fiskimiða, leit og björgun sjófarenda, skipströnd og vogrek, sjómælingar, sjókortagerð, sprengjueyðingu, aðstoð við almannavarnir og eftirlit með útlendingum (Schengen) sem heyrir undir dómsmálaráðuneytið
- b. fiskveiðieftirlit sem tengist verkefnum sjávarútvegsráðuneytis
- c. eftirlit með skipum og öryggismálum sjómanna á hafi úti, aðstoð við leit og björgun loftfara auk aðstoðar við vitaþjónustu sem er á verkefnasviði samgönguráðuneytisins
- d. mengunareftirlit á hafi sem er á verkefnasviði umhverfissráðuneytis
- e. aðstoð við tollgæslu, þ.m.t. vegna fíkniefnainnflutnings og smygls sem tengist verkefnum fjármálaráðuneytisins
- f. sjúkraflytninga og lækniþjónustu á hafi úti og vegna slysa úti á landi sem tengist verkefnum heilbrigðisráðuneytisins
- g. sprengjueyðingu fyrir varnariðrið og almannavarna- og björgunaræfingar með NATO og fl. erlendum aðilum sem eru á verkefnasviði utanríkisráðuneytisins

Sjóbjörgun, björgunarsveitarmál og lög um samræmda neyðarsímsvörun heyra undir dómsmálaráðuneytið og því eðlilegt að stofnun sem heyrir undir dómsmálaráðuneytið sjái um móttöku neyðartilkyninga. Landhelgisgæslan leggur til að aukið samráð sé haft á milli ráðuneyta þegar svo mikilvæg mál eru til umfjöllunar. Landhelgisgæslan veitir Siglingastofnun allar upplýsingar um skipaferðir sem þá stofnun varða auk annarra upplýsinga t.d. um búnaðarskoðanir og fl. og það án nokkurs endurgjalds. Hagsmunir Landhelgisgæslunnar eru augljóslega mun meiri og fjölþættari en Siglingastofnunar af því að fá allar þessar upplýsingar beint.

Betra er að Landhelgisgæslan safni öllum upplýsingum um skipaferðir, þar með talið úr sjálfvirkri tilkynningarskyldu skipa, til margvíslegra nota heldur en að hvert ráðuneyti fyrir sig komi upp einhvers konar vaktstöðvum með tilheyrandi kostnaði. Meginatriðið er að Landhelgisgæslan fái upplýsingar tafar- og milliliðalaust. Erlendis eru dæmi um að sambærilegar stofnanir og Landhelgisgæslan geri þjónustusamninga við mismunandi ráðuneyti um þau verkefni sem heyra undir þau. Hagkvæmni er fólgin í því þar sem Landhelgisgæslan er eina stofnunin á landinu sem hefur bæði skip og loftför til umráða og öfluga stjórnstöð sem nauðsynleg er til að stýra starfseminni. Forsenda skjótra viðbragða er að allar upplýsingar um skipaferðir séu tiltækar á sama stað og öflugustu björgunartækjunum er stjórnað frá. Það stýttir boðleiðir og rennir styrkari stoðum undir stjórnstöð Landhelgisgæslunnar og eykur þar með öryggi sjófarenda. Síðast en ekki síst felst í því sparnaður fyrir rikissjóð að sameina þá sérhæfðu aðila sem sjá um að taka við tilkynningum frá skipum i dag.

Þeir sem vilja hafa eina stjórnstöð fyrir haf og land, og þar með öll eggin í sömu körfunni, hafa spurt hvort Landhelgisgæslan geti ekki lagt niður sína stjórnstöð? Svarið er einfaldlega að það er ekki mögulegt því hún þjónustar gæslueiningar, þ.e. varðskip og loftför, og stjórnar aðgerðum í neyðartilfellum. Þjónusta stjórnstöðvar Landhelgisgæslunnar er í raun óaðskiljanleg frá annarri starfsemi stofnunarinnar. Fólki sem vinnur við söfnun upplýsinga og símsvörun utan stofnunarinnar getur ekki stjórnað aðgerðum Landhelgisgæslunnar. Þá er spurt, hvers vegna getur Landhelgisgæslan ekki sætt sig við að aðrir safni upplýsingunum og taki við neyðartilkyningum? Ástæðan er einfaldlega sú að mikill ávinningur er að því fyrir viðbragðsaðila að fá upplýsingar strax og þurfa ekki að treysta á milliliði í þeim efnum. Erfitt getur verið fyrir þann sem safnar upplýsingunum að meta hvort þær hafa gildi fyrir Landhelgisgæsluna yfirleitt og getur átt sér stað að upplýsingar berist ekki sem stofnunin þarf raunverulega á að halda eða þær berast alltof seint. Slíkt hefur komið fyrir í neyðartilfellum og valdið því að ekki var hægt að bregðast eins skjótt við og vilji stóð til. Þegar mannlíf eru í húfi skiptir hver mínúta máli.

Hvað Slysavarnarfélagið Landsbjörg varðar þá hefur Landhelgisgæslan ávallt verið jákvæð gagnvart því og viljað tryggja starfsmönnum Tilkynningarskyldunnar og sjóstjórn björgunarsveita góða starfsaðstöðu í stjórnstöðinni. Einnig má benda á að strandgæslur/björgunarstjórnstöðvar erlendis taka yfirleitt sjálfar beint við neyðartilkyningum t.d. í Bandaríkjunum, Kanada, Hollandi, Finnlandi, Bretlandi og Írlandi svo eitthvað sé nefnt. Bandaríkjamenn eru að koma sér upp sambærilegri vaktstöð og frumvarpið mælir fyrir um og er hún að sjálfsögðu í höndum strandgæslunnar þar. Sjá heimasíðu vaktstöðvar bandarísku strandgæslunnar. <http://www.uscg.mil/hq/g%2Da/ndrsm/index.htm>

Landhelgisgæslan harmar að vaktstöðvarfrumvarpið skuli samið án nokkurs tillits til starfsemi Landhelgisgæslunnar sem sér um fjölmörg þeirra verkefna sem kveðið er á um í frumvarpinu. Landhelgisgæslan býr yfir mikilvægum upplýsingum og sérþekkingu sem getur komið að notum við að finna hagkvæmstu leiðina til að uppfylla kröfur samkvæmt framangreindri Evróputilskipun. Landhelgisgæslan fagnar viðleitni til að koma öllum upplýsingum um skipaferðir á einn stað en telur það misskilning að skapa einn milliliðinn í viðbót. Landhelgisgæslan hefur rekið bæði vaktstöð og stjórnstöð saman um áratuga skeið og myndu verkefni sem frumvarpið mælir fyrir um styrkja þá starfsemi.

Í siðareglum FAO (Matvæla- og landbúnaðarstofnun Sameinuðu þjóðanna) segir í kafla um skyldur ríkja varðandi fiskveiðar, nánar tiltekið í grein 8.1.6. að ríki ættu að gera samninga hvert fyrir sig, með öðrum ríkjum eða með viðeigandi alþjóðastofnunum um að fella fiskveiðar undir leitar- og björgunarkerfi á sjó. Landhelgisgæslan er sammála þessari stefnu enda er hún sjófarendum til hagsbóta og stuðlar að ábyrgri fiskveiðistjórnun.

### ***Um 1. gr. frumvarpsins***

Í greininni segir að samgönguráðherra fari með yfirstjórn mála er varða vaktstöð siglinga. Þess ber að geta að mjög mörg verkefni vaktstöðvarinnar heyra nú undir dómsmálaráðherra og Landhelgisgæsluna. Samkvæmt auglýsingu nr. 96/1969 fer dómsmálaráðuneytið með löggæslu, gæslu landhelgi og fiskimiða, sjómælingar,

sjókortagerð, skipsströnd og vogrek. Björgunarsveitir, sjóbjörgun og neyðarsímsvörun eru einnig á verkefnasviði þess. Margvísleg verkefni sem falin eru vaktstöð siglinga í frumvarpinu eru nú þegar framkvæmd í stjórnstöð Landhelgisgæslunnar og á hennar verkefnasviði lögum samkvæmt. Sjá umfjöllun um 2. gr. frumvarpsins. Landhelgisgæslan leggur til að 1. gr. frumvarpsins hljóði svo:

„Samgönguráðherra og dómsmálaráðherra fara með yfirstjórn mála er varða vaktstöð siglinga. Landhelgisgæsla Íslands fer með framkvæmd þeirra svo sem nánar er kveðið á um í lögum þessum.“

Aðrar greinar frumvarpsins breytist í samræmi við þetta.

### *Um 2. gr. frumvarpsins<sup>5</sup>*

#### **2. gr. 1. mgr.:**

Varðandi markmið og hlutverk vaktstöðvar siglinga sem talin eru upp í greininni má geta þess að Landhelgisgæslan veitir nú þegar öryggisþjónustu við skip, sér um mengunareftirlit á hafinu, tekur á móti tilkynningum um skipaferðir og fleira og hefur þar að auki öflug björgunartæki til að bregðast strax við þegar neyðarkall berst. Í stjórnstöð Landhelgisgæslunnar eru starfsmenn með viðeigandi menntun og áratuga reynslu af sjómennsku og fjarskiptum. Síðast en ekki sist hafa þeir reynslu af stjórnun leitar og björgunar, móttöku og miðlun tilkynninga um skipaferðir og samstarfi við innlenda og erlenda aðila.

#### **2. gr. a. um vöktun sjálfvirks tilkynningarkerfis og c. lið 1. mgr. um móttöku og miðlun neyðarkalla auk tilkynninga um óhöpp eða slys á sjó.**

Landhelgisgæslan hefur það hlutverk skv. 1. gr. laga um Landhelgisgæslu Íslands nr. 25/1967 að veita hjálp við björgun manna úr sjávarháaska eða á landi, svo og að annast aðkallandi sjúkraflutninga, ýmist á eigin spýtur eða í samvinnu við Slysavarnafélag Íslands eða aðra aðila, sem að björgunarstörfum vinna. Einnig að aðstoða eða bjarga bátum eða skipum, sem kunna að vera strönduð eða eiga í erfiðleikum á sjó við Ísland, ef þess er óskað. Ennfremur að veita afskekktum stöðum eða byggðarlögum nauðsynlega hjálp eða aðstoð þegar eðlilegar samgöngur bregðast af ófyrirsjáanlegum orsökum, svo sem vegna hafíss, snjóalaga, ofviðra eða annarra náttúruhamfara.

Það hefur háð stjórnstöð Landhelgisgæslunnar við leit og björgun að hún hefur takmarkaðan aðgang að upplýsingum úr sjálfvirku tilkynningarkerfi skipa (STK) og verður að bíða eftir þeim frá öðrum aðilum þegar um neyðarástand er að ræða. Þetta veldur því að Landhelgisgæslan hefur ekki nægilega góða yfirsýn við leitar- og björgunarstörf. Landhelgisgæslan hefur eins og áður er nefnt vakið máls á þeirri hugmynd að stjórnstöð stofnunarinnar taki við rekstri sjálfvirks tilkynningarkerfis skipa (STK) í samstarfi við Slysavarnarfélagið Landsbjörg auk neyðarhlustunar strandarstöðva. Það er forsenda þess að skjótt sé brugðist við neyðarkalli að viðbragðsaðili fái milliliðalaust upplýsingar um neyðarástand. Ef Slysavarnarfélagið Landsbjörg hefur samvinnu við Landhelgisgæsluna á þessu sviði er sami aðilinn með allar upplýsingar um skipaferðir og einnig flest öll björgunartæki á sínum snærum. Landhelgisgæslan ber virðingu fyrir sérþekkingu og hæfni starfsfólks Tilkynningarskyldunnar og strandarstöðva og telur það stofnuninni til hagsbóta að fá

<sup>5</sup> Sjá fylgiskjal nr. 1 sem er greinargerð um upplýsingar um skipaferðir sem berast stjórnstöð Landhelgisgæslu Íslands dags. 8. janúar 2003.

Það starfsfólk í lið með sér. Landhelgisgæslan tekur nú þegar milliliðalaust við mörgum neyðarköllum en það er ósk Landhelgisgæslunnar sem sjóbjörgunaraðila að öll neyðarköll frá sjó komi beint til stofnunarinnar.

Landhelgisgæslan hefur gert samning við bandarísku strandgæsluna um notkun forrits sem auðveldar leit og björgun því það reiknar út leitarsvæði með hliðsjón af veðri og sjávargangi og hefur margvislega aðra kosti. Þá er Landhelgisgæslan eini íslenski aðilinn sem hefur samstarfssamning við Varnarliðið á sviði leitar og björgunar og er það samkvæmt ósk Varnarliðsins. Einnig hefur Landhelgisgæslan samstarfssamning við danska sjóherinn á sviði leitar- og björgunar. Með því að fjölga innlendum aðilum sem koma að þessari starfsemi í stað þess að sameina þá er hætt við misskilningi þegar raunveruleg neyð skapast.

Áhyggjuefni er að frumvarpið gerir ráð fyrir að hægt sé að bjóða út rekstur vaktstöðvar siglinga. Landhelgisgæslan telur útilokað að setja vöktun neyðarfjarskipta í hendur einkaaðila og telur það ekki vera í þágu öryggis sjófarenda.

Í reglum um yfirstjórn leitar og björgunar nr. 207/1990 er kveðið á um hlutverk og ábyrgð Landhelgisgæslunnar við leitar- og björgunarstörf en samkvæmt henni hefur yfirstjórnin aðalaðsetur hjá Landhelgisgæslunni. Yfirstjórnin hefur samið reglur um skipulagningu leitar og björgunar, þ.á.m. um meðferð neyðartilkynninga í samræmi við ákvæði alþjóðasamningsins um leit og björgun á hafinu og önnur tilmæli Alþjóðasiglingastofnunarinnar í samræmi við 4. gr. reglnanna. Það er því með ólíkindum að samgönguráðuneytið og Siglingastofnun hafi samið frumvarpið algerlega án samráðs við yfirstjórn leitar og björgunar og Landhelgisgæsluna sem hefur lögboðið valdsvið á þessum vettvangi skv. framangreindum reglum dómsmálaráðuneytisins.

Landhelgisgæslan leggur til að móttaka neyðarkalla auk tilkynninga vegna óhappa og slysa á sjó verði í sjóbjörgunarstjórnstöð Landhelgisgæslunnar. Það leiðir af skilgreindu hlutverki stofnunarinnar vegna leitar og björgunar og möguleikum Landhelgisgæslunnar til tafarlausra viðbragða.

## ***2. gr., 1. mgr. b. liður um móttöku og miðlun tilkynninga um hættulegan varning:***

Landhelgisgæslan tekur nú við tilkynningum frá skipum vegna mengunar og geislavarna og hefur samstarf við Geislavarnir ríkisins og Hollustuvernd ríkisins (nú Umhverfisstofnun) um þau málefni. Landhelgisgæslan telur rökrétt að móttaka og miðlun tilkynninga frá skipum sem flytja hættulegan og/eða mengandi varning verði hjá Landhelgisgæslunni í ljósi hlutverks hennar sem viðbragðs- og eftirlitsaðila á því sviði. Þess ber að geta að í gildi er samkomulag milli Hollustuverndar ríkisins (áður Siglingastofnunar) og Landhelgisgæslu Íslands um samvinnu við eftirlit með mengun sjávar utan hafnarsvæða af völdum olíu og annarra skaðlegra efna. Þar eru ákvæði um gagnkvæma tilkynningarskyldu stofnananna.

## ***2. gr. 1. mgr. d. liður um móttöku og miðlun tilkynninga frá farþegaskipum vegna talningar og skráningar farþega.***

Landhelgisgæslan fær nú þegar flestar upplýsingar sem hér er kveðið á um á grundvelli reglna um landamærastöðvar og tilkynningarskyldu flytjenda nr. 223/2001

sem sett var til að framfylgja ákvæðum Schengen-samkomulagsins. Þær tilkynningar uppfylla nú þegar að mestu kröfu um móttöku og miðlun tilkynninga frá farþegaskipum vegna talningar og skráningar farþega. Landhelgisgæslan hefur auk þess hlutverk skv. reglugerð nr. 659/2000 um skráningu einstaklinga sem sigla með farþegaskipum. Landhelgisgæslan telur að stjórnstöð stofnunarinnar eigi að móttaka allar tilkynningar frá farþegaskipum. Það gerir hlutverk hennar sem björgunarstjórnstöðvar og eftirlitsaðila auðveldara en skv. V. kafla, 15. gr. c.lið SOLAS- (Alþjóðasamþykkt um öryggi mannlífa á hafinu)- skulu farþegaskip hafa um borð áætlun um samvinnu við viðeigandi leitar- og björgunarstjórnstöðvar til notkunar í neyðartilfellum. Áætlunin skal þróuð með samvinnu skips og leitar- og björgunaraðila og fá viðurkenningu frá hinu opinbera. Áætlunin skal innihalda ákvæði um reglulegar æfingar sem stjórnendur farþegaskipsins þurfa að framkvæma í samvinnu við næstu leitar- og björgunarmiðstöð.

**2. gr. 1. mgr. e. liður um vöktun alþjóðlegs neyðar- og öryggisfjarskiptakerfis skipa (GMDSS) og ritstjórn fyrir þjónustu alþjóðlegs viðvörðunarkerfis skipa (NAVTEX).**

Í samræmi við leiðbeiningar Alþjóðasiglingastofnunarinnar, IMO, “Guidance on minimum communication needs of maritime rescue coordination centres” (MRCC) telur Landhelgisgæslan heppilegt að neyðarhlustun verði í umsjá björgunarstjórnstöðvar Landhelgisgæslunnar. Í leiðbeiningunum kemur m.a. fram.:

**1.2. Markmið:**

Hvað varðar fjarskipti skal björgunarstjórnstöð, MRCC geta m.a:

1. Tekið á móti neyðarköllum á sem fljótlegastan hátt (ef mögulegt, beint frá skipum) frá neyðar- og björgunarsvæði og tilkynna móttöku kallsins;
2. Virkja leitar- og björgunaraðila;
3. Samræma björgunaraðgerðir og;
4. geta tekið á móti og sent upplýsingar til hvaða aðila sem er í formi tilkynninga til sjófarenda.

Við er til reglna dómsmálaráðuneytisins um skipulag og yfirstjórn leitar- og björgunar á hafinu og við strendur Íslands nr. 207/1990 með síðari breytingum.

**Um 2. gr. 1. mgr. f lið um skráningu skipa sem falla undir hafnarríkiseftirlit.**

Tilkynningar um skipakomur koma beint til Landhelgisgæslunnar og hún hefur miðlað þeim til Siglingastofnunar að jafnaði einu sinni á dag. Landhelgisgæslan fær upplýsingar um öll erlend skip sem koma til landsins, bæði á grundvelli Schengen og 4. gr. laga 22/1998 um veiðar og vinnslu erlendra skipa í fiskveiðilandhelgi Íslands. Þessar upplýsingar eru notaðar af varðskipum og loftförum Landhelgisgæslunnar við eftirlit. Upplýsingarnar nýtast einnig við leit og björgun.

**2. gr. 1. mgr. g. liður um móttöku tilkynninga og miðlun upplýsinga um bilanir í vitakerfinu og farartálma á sjó.**

Þessar tilkynningar hafa í mörgum tilfellum komið beint frá varðskipum og loftförum Landhelgisgæslunnar og frá sjófarendum til stjórnstöðvar Landhelgisgæslunnar og þeim miðlað til Siglingastofnunar. Landhelgisgæslan hefur tekið á móti slíkum upplýsingum um árabíl og komið áleiðis til rétttra aðila, ásamt því að senda

nauðsynlegar tilkynningar til sjófarenda. Sjá ákvæði laga um vitamál nr. 132/1999 en í 9. gr. segir:

Siglingastofnun Íslands skal sjá um að allar breytingar á leiðbeiningum til öryggis í siglingum verði tilkynntar sjófarendum. Auglýsingar skulu birtar minnst mánaðarlega í Tilkynningum til sjófarenda sem Sjómælingar Íslands gefa út.

Þess ber að geta að Sjómælingar Íslands, sem áður var sjálfstæð stofnun, er nú deild innan Landhelgisgæslu Íslands og það er því Landhelgisgæslan sem sér um að framfylgja þessu hlutverki þótt annað megi ráða af framangreindum lögum um vitamál. Í lögum um Landhelgisgæslu Íslands nr. 25/1967, 1. gr. f. lið er kveðið á um hlutverk Landhelgisgæslunnar sem felst í að tilkynna, fjarlægja eða gera skaðlaus reköld, tundurdufl, sprengjur eða aðra hluti, sem sjófarendum eða almenningi getur stafað hættu af.

## **2. gr. 2. mgr.**

Í þessu ákvæði kemur fram að þjónusta vaktstöðvarinnar á að einskorðast við íslenska efnahagslögsögu. Landhelgisgæslan hefur fiskveiðieftirlit og almenna löggæslu innan efnahagslögsögunnar sem er um 758 þúsund km<sup>2</sup> auk eftirlits bæði með íslenskum og erlendum skipum á úthafsveiðisvæðum á grundvelli samninga um NEAFC og NAFO. Einnig hefur Landhelgisgæslan fjareftirlit með íslenskum fiskiskipum á úthafsveiðisvæðum og innan lögsagna erlendra ríkja. Leitar- og björgunarsvæði Íslands sem Landhelgisgæslan þjónustar er mun stærra eða 1,826,000 km<sup>2</sup>. Þetta byggist á tillögum Alþjóðasiglingastofnunarinnar (IMO) sem íslensk stjórnvöld hafa ekki enn staðfest. Landhelgisgæslan hefur þó unnið samkvæmt þessu leitar- og björgunarsvæði um árabíl. Leitar- og björgunarsvæði Flugmálastjórnar er samsvarandi.

Landhelgisgæslan leggur áherslu á mikilvægi þess að ábyrgðarsvæði stöðvar sem tekur á móti neyðartilkynningum og öðrum tilkynningum frá skipum sé í samræmi við alþjóðasamning um leit og björgun á hafinu (International Convention on Maritime Search and Rescue SAR) frá 1979 sem Ísland samþykkti 20. apríl 1995. Þar segir að þjóðir skuli leitast við að ná samkomulagi sín á milli um skiptingu ábyrgðarsvæða. Þar segir einnig vegna ákvörðunar leitar og björgunarsvæða í grein 2.1.7.: “The delimitation of search and rescue regions is not related to and shall not prejudice the delimitation of any boundary between states”, eða með öðrum orðum, ákvörðun um takmörk svæðanna tengist ekki skal ekki hafa áhrif á afmörkun landamæra milli ríkja.

## **2. gr. 3. mgr.**

Landhelgisgæslan telur æskilegt að öryggismál sjómanna og fleira sem kveðið er á um í frumvarpinu eigi að vera í höndum opinberra aðila og þeir axli ábyrgð á þessum verkefnum. Landhelgisgæslan varar við hugmyndum um einkavæðingu öryggisþjónustu við sjómenn að öðru leyti en hvað varðar rekstur og viðhald grunnfjarskiptakerfa.



### ***Um 5. gr. frumvarpsins.***

Nú þegar eru í gildi heimildir í lögum um fiskveiðar um notkun upplýsinga úr sjálfvirka tilkynningarkerfinu í þágu fiskveiðieftirlits sem Landhelgisgæslan annast í samvinnu við Fiskistofu en heimildina er að finna í 3. mgr. 6. gr. laga um stjórn fiskveiða nr. 38/1990. Aðeins Fiskistofa hefur þessa heimild, ekki Landhelgisgæslan. Það er því jákvætt að fram kemur í frumvarpinu að nota megi upplýsingar úr sjálfvirka tilkynningarkerfinu til eftirlits Landhelgisgæslunnar.

Varðandi gjaldtöku er spurning hvort Landhelgisgæslan og Fiskistofa þurfa að greiða fyrir upplýsingar þegar þannig stendur á. Hafa ber í huga samvinnu stofnananna og Tilkynningarskyldunnar og strandarstöðva sem hefur verið gjaldfrjáls af beggja hálfu hingað til.

Athygli vekur að í 2. mgr. er talað um skipaefirlit, fiskveiðieftirlit og eftirlit Landhelgisgæslu Íslands. Draga mætti þá ályktun að Landhelgisgæslan fari ekki með skipaefirlit og fiskveiðieftirlit á hafinu eins og þetta er orðað.

### ***Um 6. gr. frumvarpsins***

#### ***6. gr. 1. mgr.***

Í greininni segir að öll íslensk skip skuli tilkynna staðsetningu sína gegnum sjálfvirkt tilkynningarkerfi með tilteknu millibili eftir því sem nánar er ákveðið í reglugerð með örfáum undantekningarheimildum. Landhelgisgæslan hefur nú fjareftirlit með fjölda íslenskra skipa sem stunda eða hafa stundað veiðar úr tilteknum fiskistofnum þar sem lögákveðið skilyrði er að vera í slíku fjareftirliti. Mörg hver hafa kosið að vera áfram í fjareftirliti hjá Landhelgisgæslunni í stað þess að tilkynna sig til Tilkynningarskyldunnar eftir að veiðum er lokið og ekki er lengur skylt að vera í fjareftirliti. Landhelgisgæslan sendir upplýsingar um viðkomandi skip tvisvar á sólarhring til Tilkynningarskyldunnar. Er hugmyndin að banna þeim skipum að vera áfram í fjareftirliti hjá Landhelgisgæslunni í stað Tilkynningarskyldunnar?

Að mati Landhelgisgæslunnar eru engin rök fyrir undanþáguheimildum sem ákvæðið mælir fyrir um. Nær væri að skerpa reglurnar og herða eftirlit með þeim. Vegna öryggissjónarmiða leggst Landhelgisgæslan eindregið gegn því að undanskilja tilkynningarskyldu skip og báta sem stunda veiðar nærri landi. Bátar nærri landi lenda í erfiðleikum eins og önnur skip.

#### ***6. gr. 2. mgr.***

Vegna siglinga erlendra skipa inn í íslenska efnahagslögsögu þá tekur Landhelgisgæslan nú þegar við tilkynningum frá flestum þeirra annars vegar á grundvelli reglugerðar nr. 223/2001 um landamærastöðvar og tilkynningarskyldu flytjenda sem byggist á Schengen-samkomulaginu og hins vegar vegna ákvæða laga nr. 22/1998 um veiðar og vinnslu erlendra skipa í fiskveiðilandhelgi Íslands sem gilda um öll erlend fiskiskip á leið um íslenska efnahagslögsögu. Þá sér Landhelgisgæslan um að framfylgja samningum við erlend ríki um fjareftirlit með fiskiskipum og fær því strax upplýsingar þegar skip þeirra þjóða sigla inn í efnahagslögsögu Íslands. Þetta kemur sér afar vel við fiskveiðieftirlit og gerir það markvissara. Verði vaktstöðin ekki hjá Landhelgisgæslunni er samt sem áður ekki hægt að taka þetta

hlutverk af Landhelgisgæslunni. Landhelgisgæslan er reiðubúin að taka við öllum þessum tilkynningum til að auðvelda sjófarendum að sinna tilkynningarskyldu sinni skv. margvíslegum laga- og reglugerðarákvæðum og koma þeim til réttra aðila.

Landhelgisgæslan leggur ríka áherslu á að sett verði heildarlöggjöf um aðgang og siglingu erlendra skipa í efnahagslögsögu Íslands. Það getur verið erfitt fyrir erlendan aðila sem þarf að fara um efnahagslögsögu Íslands að kynna sér löggjöfina, ef leita þarf í mörgum lögum og reglugerðum. Taka þarf mið að löggjöf nágrannaríkja okkar. Gefnar eru út leiðsögubækur og alþjóðlegir listar með upplýsingum um fjarskipti, tilkynningar ofl. fyrir skip áður en þau koma inn í efnahagslögsögu og/eða landhelgi ríkja.

#### ***Um 7. gr. frumvarpsins***

Í greinargerð með frumvarpi þessu segir að ákvæðið sé af sama toga og ákvæði 6. gr. núgildandi laga um leiðsögu skipa nr. 34/1993 en það er ekki allskostar rétt. Í 6. gr. laganna segir m.a.:

Erlend veiðiskip, sem sigla inn í íslenska efnahagslögsögu, skulu tilkynna það Landhelgisgæslu Íslands. Í tilkynningu skal koma fram nafn skips, heimahöfn, þjóðerni, eigandi skips og útgerðaraðili, sé hann ekki eigandi, skipstjóri og umboðsmaður útgerðar hér á landi. Þá skal koma fram hver farmur er og magn ef um hættuleg efni er að ræða. Einnig skal geta áætlaðs komutíma og hvort óskað er leiðsögumanns.

Það er því rangt eða a.m.k. villandi að 7. gr. frumvarpsins sé af sama toga og 6. gr. laganna enda segir ekkert um hlutverk Landhelgisgæslunnar í 7. gr. vaktstöðvarfrumvarpsins. Í greinargerð þarf að útskýra betur tilgang greinarinnar, bæði hvað varðar Landhelgisgæsluna og einnig hvort hér er átt við íslensk eða erlend skip og hvers vegna miðað er við þessa tilteknu stærð og lengd skipa.

#### ***Um 8. gr. frumvarpsins***

Um þessa grein frumvarpsins vísast til framangreindrar umsagnar um 2. gr., 1. mgr. b. liðar um móttöku og miðlun tilkynninga um hættulegan varning.

Varðandi frest til að tilkynna komu inn í efnahagslögsöguna þykir rétt að miða við 4. gr. laga um veiðar og vinnslu erlendra skipa nr. 22/1998 en þar er krafist tilkynningar með 6 klst. fyrirvara áður en komið er inn í lögsöguna og á 12 tíma fresti á meðan á siglingu stendur.

Breyta þarf heiti 8. gr. á þann veg að þar sé miðað við efnahagslögsöguna en ekki höfn.

#### ***Um 9. gr. frumvarpsins***

Lagt er til að farmsendandi sendi tilkynningu til stjórnstöðvar Landhelgisgæslunnar og upplýsi um borð í hvaða skip farmurinn verður settur og um ferðir skipsins.

Varðandi 8. og 9. gr. skalt bent á að nýlega birti Evrópusambandið svartan lista yfir 66 skip sem sigla um heimshöfm. Skipin voru sett á listann vegna ástands þeirra með tilliti til þess farms er þau flytja.

***Um 10. gr. frumvarpsins***

Landhelgisgæslan telur ekki ástæðu til að veita undanþágur skv. þessari grein.

***Um 11.gr. frumvarpsins***

Mikilsvert er að reglugerðir samkvæmt þessari grein séu gerðar í samráði við Landhelgisgæslu Íslands.

***Um 18. gr.***

Viðurlagaákvæði þyrfti að vera skýrara. Benda má á 10.-15. gr. laga um veiðar og vinnslu erlendra skipa nr. 22/1998 til hliðsjónar.

***Um 20. gr.***

Með lögum þessum eru felld úr gildi ákvæði laga og margvíslegra reglna og reglugerða sem mikilvægar eru fyrir siglingar og öryggi sjófarenda. Sem dæmi má nefna að með niðurfellingu laga nr. 56/1932 hverfur lagastoð reglna nr. 639/1983 um ýmsar ráðstafanir til öryggis við siglingar. Nauðsynlegt er að skoða þetta vandlega.



Hafsteinn Hafsteinsson  
forstjóri.

**Fylgiskjöl:**

1. Greinargerð Gylfa Geirssonar forstöðum. fjarskipta- og upplýsingatæknisviðs og Hjalta Sæmundssonar aðalvarðstjóra i stjórnstöð Landhelgisgæslunnar dags. 8. janúar 2003 um upplýsingar um skipaferðir sem berast stjórnstöð Landhelgisgæslu Íslands.
2. Bréf forstjóra Landhelgisgæslu Íslands dags. 10. júní 2002 til ráðuneytisstjóranefndar um skipulag björgunarmála á Íslandi með greinargerð Landhelgisgæslunnar þar að lútandi.
3. Bréf forstjóra Landhelgisgæslu Íslands dags. 30. mars 2000 til dómsmálaráðherra með greinargerð Landhelgisgæslunnar um hlutverk og verkefni stjórnstöðvar stofnunarinnar.
4. Minnisblað og kynning Gylfa Geirssonar forstöðum. fjarskipta- og upplýsingatæknisviðs Landhelgisgæslunnar um sjóbjörgunarstjórnstöð og tilkynningarskyldu á ráðstefnu um björgunarmál sem haldin var 22. mars 2002.

**Alþingi**  
**Erindi nr. Þ 128/710**  
**komudagur 9.1.2003**

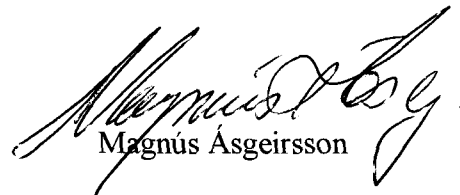
## Umsögn um mál til Alþingis

VIÐTAKANDI Samgöngunefnd Alþingis, bt: Ágúst Geir Ágústsson, nefndaritari	SENDANDI Olíufélagið ehf, Suðurlandsbraut 18, 108 Reykjavík/Magnús	
MÁLEFNI Frumvarp til laga um vaktstöð siglinga	TILVÍSUN	DAGSETNING 7-Jan-03

Olíufélagið hefur fengið ofangreint frumvarp til umsagnar og hefur ekki athugasemdir eins og það liggur nú fyrir.

Virðingarfyllt,

Olíufélagið ehf

  
Magnús Ásgeirsson

Smíðjuvegi 68-70  
200 Kópavogi  
Sími 510 1500  
Fax 510 1509

**Alþingi**  
**Erindi nr. P 128/755**  
**komudagur 14.1.2003**



PÓST- OG FJARSKIPTASTOFNUN

Alþingi - Samgöngunefnd  
Ágúst Geir Ágústsson, nefndarritari.  
150 REYKJAVÍK

2002120038

211

10. janúar 2003

**Málefni: Vaktstöð siglinga, 392. mál**

Vísað er til bréfs samgöngunefndar Alþingis, dagsett 11. desember 2002, þar sem óskað er umsagnar um hjálagt frumvarp til laga um vaktstöð siglinga, 392. mál.

Póst- og fjarskiptastofnun hefur farið yfir frumvarpið en telur þar ekki vera að finna nein ákvæði sem snerta eftirlitsskyldu stofnunarinnar.  
Stofnunin gerir því engar athugasemdir við frumvarpið.

Virðingarfyllst,

  
Guðmundur Ólafsson



**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 vaktstöðvar 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 yfirsétt 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**

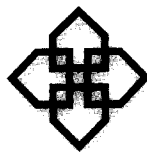
Í för með sér fyrir kaupskipaútgæðir vegna kaupa á tækjum, uppsetningu þeirra og reksturs. Svo virðist sem ríkisvaldið ætli sér ekki að nota það lag sem þetta lagafrumvarp veitir til að flytja útgjöld af herðum ríkissjóðs á yfir á útgæðir skipa umfram þann óverulega kostnað sem af frumvarpinu leiðir 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 kaupskipaútgæðra 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 kaupskipaútgæðra

*Ólafur J. Briem*

Ólafur J. Briem



*Alþingi*  
*Erindi nr. P 128/882*  
*komudagur 29.1.2003*

## SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Samgöngunefnd Alþingis  
b.t. Ágústs Geirs Ágústssonar  
Austurstræti 8-10  
150 REYKJAVÍK

Reykjavík 27. janúar 2003

Sam 016/2003 PS/sp  
Tilv.: 215,0

### **Efni: Frumvarp til laga um vaktstöð siglinga**

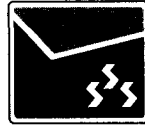
Á fundi stjórnar Sambands íslenskra sveitarfélaga 24. janúar, var lagt fram bréf samgöngunefndar Alþingis, dags. 11. desember 2002, þar sem óskað er umsagnar um frumvarp til laga um vaktstöð siglinga, 392. mál, heildarlög, EES-reglur.

Stjórnin gerir ekki athugasemdir við frumvarpið.

Virðingarfyllt  
SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Þórður Skúlason  
framkvæmdastjóri

**Alþingi**  
**Erindi nr. Þ 128/934**  
**komudagur 7. 2. 2003**



**SAMBAND SVEITARFÉLAGA  
Á SUÐURNESJUM**  
FITJUM - 260 NJARÐVÍK  
SÍMI 421-3788 - PÓSTHÓLF 56 - KT. 640479-0279  
FAX: 421-3766

*Suðurnesjum 3. febrúar 2003.*

*Nefndarsvið Alþingis  
Samgöngunefnd  
Austurstræti 8-10  
150 REYKJAVÍK.*

***Varðar umsögn um frumvarp til laga um vaktstöð siglinga, 392. mál,  
heildarlög, EES-reglur.***

*Á stjórnarfundum Sambands sveitarfélaga á Suðurnesjum þann 30. janúar s.l.,  
var tekið fyrir erindi yðar dags. 11. des. 2003 þar sem óskað var umsagnar um  
frumvarp til laga um vaktstöð siglinga, 392. mál, EES-reglur.*

*Eftirfarandi var fært til bókar.*

*“ Stjórnin tekur ekki afstöðu til frumvarpsins.”*

*Þetta tilkynnist hér með.*

*Virðingarfyllst,*

  
*Guðjón Guðmundsson framkv.stj.*

Alþingi  
Ágúst Geir Ágústsson  
Við Austurvöll  
150 Reykjavík

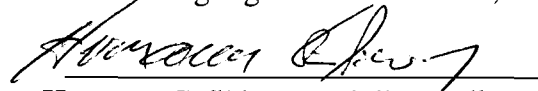
Kópavogi, 13.12.2002  
Tilv. 023  
HJ/hj

Siglingastofnun Íslands vísar til bréfs yðar dags. 11. desember 2002, þar sem óskað er umsagnar stofnunarinnar um frumvarp til laga um vaktstöð siglinga, 392. mál, heildarlög, EES reglur.

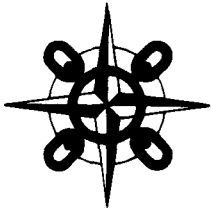
Siglingastofnun gerir ekki athugasemdir við efni frumvarpsins, en fulltrúar stofnunarinnar tóku þátt í samningu þess.

Virðingarfyllst,

f. h. Siglingastofnunar Íslands,



Hermann Guðjónsson, siglingamálastjóri



# SJÓMANNASAMBAND ÍSLANDS

Sætúni 1 · 105 Reykjavík · Sími 561 0769 · Símbref 561 0774

Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8 – 10  
150 Reykjavík

*Alþingi*

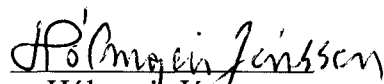
*Erindi nr. P 128/796  
komudagur 17.1.2003*

Reykjavík 14. janúar 2003.

**Efni: Umsögn um frumvarp til laga um vaktstöð siglinga, 392. mál.**

Sjómannasamband Íslands gerir ekki athugasemd við frumvarpið.

f.h. Sjómannasambands Íslands,

  
Hólmgeir Jónsson

*Alþingi*  
*Erindi nr. P 128, 757*  
*komudagur 17.1.2003*



**SLYSAVARNAFÉLAGIÐ**  
**LANDSBJÖRG**

Reykjavík, 10. janúar 2002

Nefndarsvið Alþingis  
150 Reykjavík

Að boði samgöngunefndar Alþingis hefur Slysavarnafélagið Landsbjörg og Slysavarnaskóli sjómanna verið beðið um álit á frumvarpi til laga um vaktstöð siglinga, 392. mál. Ekki eru gerðar athugasemdir af okkar hálfu við frumvarpið.

Virðingarfyllt,

---

Pétur Aðalsteinsson  
skrifstofustjóri

*Alþingi*  
*Erindi nr. P 128/758*  
*komudagur 14.1.2003*

Samgöngunefnd Alþingis.

**Umsögn um frumvarp til laga um vaktstöð siglinga, 392. mál.**

Að boði samgöngunefndar Alþingis hefur Slysavarnafélagið Landsbjörg og Slysavarnaskóli sjómanna verið beðið um álit á frumvarpi til laga um vaktstöð siglinga, 392. mál. Ekki eru gerðar athugasemdir af okkar hálfu við frumvarpið.

Virðingarfyllt,

Hilmar Snorrason  
skólastjóri Slysavarnaskóla sjómanna



## Stýrimannaskólinn í Reykjavík

The College of Navigation -- Navigationskolen

SKÓLAMEISTARI - PRINCIPAL - REKTOR

Sími: 551-3046 - Telephone: Int. + 551-3046 - Telefax 562-2750

e-mail: gudarm@ismennt.is

Sjómannaskólinn v/Háteigsveg

ÍSLAND – ICELAND

Reykjavík, 14. janúar 2003

Samgöngunefnd Alþingis  
Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

**Efni: Umsögn um frv. til laga um vaktstöð siglinga 392. mál, EES-reglur.**

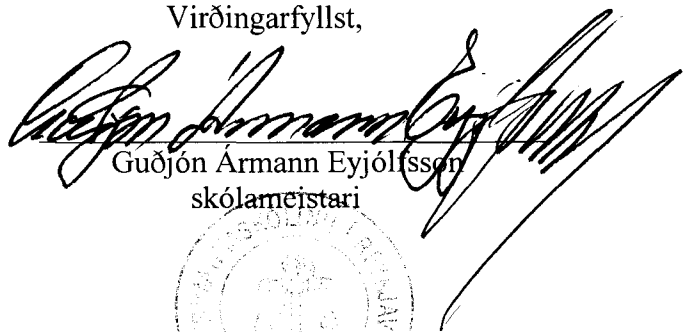
Fyrir hönd Stýrimannaskólans í Reykjavík fagna ég þessu frumvarpi og að komið verði upp vaktstöð, sem fylgist með allri skipaumferð í íslenskri efnahagslögsögu og hafi eftirlit með siglingum erlendra skipa sem koma til landsins.

Einnig verður vaktstöð siglinga mjög mikilvægur hlekkur varðandi allt öryggi skipa og björgunarmál.

Í því sambandi vil ég þó gera þá athugasemd, sem ég hefi áður gert til samgönguráðuneytisins, að óviðunandi er með tilliti til erlendra skipa, sem koma til landsins, einkum skemmtisiglingabáta, að alþjóðlegt hafsvæði A-1, í alþjóða neyðar- og öryggiskerfmu (GMDSS) er ekki hér við landið, þar eð engin DSC-þjónusta er hér í landi á metrabylgju.

Skylt er að geta þess, að aðildarríkjum er í sjálfsvald sett hvort þau koma upp slíkum búnaði, en A-1 svæði er við allar strendur Evrópu, nema Portúgal og myndi stórauka öryggi smábátaflotans og erlendra smábáta, sem sigla hingað til landsins.

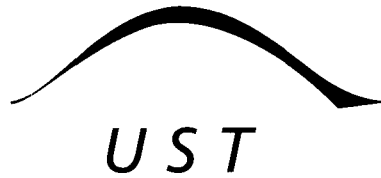
Virðingarfyllst,

  
Guðjón Ármann Eyjólfsson  
skólameistari





**Alþingi**  
**Erindi nr. P 128/809**  
**komudagur 21.1.2003**



**Umhverfisstofnun**

Environment and Food Agency of Iceland

• Suðurlandsbraut 24  
IS - 108 Reykjavík, Island

☎ (+354) 591 2000  
Fax (+354) 591 2010  
umhverfisstofnun@ust.is  
www.umhverfisstofnun.is

Nefndarsvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík


Reykjavík, 17. janúar 2003  
HVR20021200059

Umhverfisstofnun vísar til erindis samgöngunefndar Alþings frá 11. desember sl. þar sem óskað er umsagnar stofnunarinnar um frumvarp til laga um vaktstöð siglinga, 392. mál, heildarlög, EES-reglur.

Umhverfisstofnun leggur til að 2. mgr. 5. gr. frumvarpsins verði breytt í þá veru að Umhverfisstofnun hafi aðgang að upplýsingum vaktstöðva til að auðvelt eftirlit stofnunarinnar með mengun sjávar og viðbrögð við mengunaróhöppum. Á þeirri forsendu leggur stofnunin til að 2. mgr. 5. gr. orðist svo:

*Heimilt er að nota upplýsingar vaktstöðvarinnar í öðrum tilgangi, t.d. við fiskveiðieftirlit, skipaefirlit, eftirlit Landhelgisgæslu Íslands og eftirlit Umhverfisstofnunar með mengun sjávar.*

Virðingarfyllt,  
f.h. Umhverfisstofnunar

  
Sigurður Örn Guðleifsson  
lögfræðingur

  
Helgi Jónsson  
forstöðumaður



Nefndasvið Alþingis — samgöngunefnd  
Austurstræti 8–10  
150 Reykjavík

Dags. 16. janúar 2003  
Tilv. 012/4966/MJ/KG

**Efni:** Umsögn Veðurstofu Íslands um frumvarp til laga um Vaktstöð siglinga.

Veðurstofa Íslands lýsir stuðningi við framkomið frumvarp um Vaktstöð siglinga. Hins vegar er nauðsynlegt að skýra ýmsa hluti betur og skilgreina hugtök, en eðlilegra er að það sé gert í reglugerð en í lögum. Þá verður ekki betur séð en að hlutverk Veðurstofunnar og Siglingastofnunar skarist og má m.a. draga þá ályktun, að það sé hlutverk beggja stofnana að veita veðurbjónustu á sjó í kringum landið. Er þetta enn eitt dæmið um hversu aðkallandi er að skilgreina með lögum og reglum opinbera veðurbjónustu á Íslandi og þátt einstakra stofnana í að annast hana.

Varðandi einstök atriði frumvarpsins þykir Veðurstofunni rétt að vekja athygli á, að veður á sjó er oft afgerandi þáttur þegar um slys eða óhöpp verða á hafi úti. Þess vegna er mikilvægt að hægt sé að koma veðurupplýsingum og viðvörðunum til skipa en einnig að skip geti komið á framfæri upplýsingum um veður til skila bæði til veðurstofa í landi og annarra skipa. M.a. eru skip skyldug að senda frá sér tilkynningar um hættu (vindhraði, ísing, hafís) og gera veðurathuganir. T.d. skal skip senda frá sér tilkynningar um vindhraða sem nær 10 vindstig (Beaufort) eða 25 m/s, ef slíkri veðurhæð hefur ekki verið spáð. Af þessum ástæðum hefur alloft verið ræddur sá möguleiki að koma sjálfvirkum veðurathugunarstöðvum fyrir um borð í stærri skipum og tengja þær sjálfvirka tilkynningakerfinu.

Eins og kemur fram í tilskipun Evrópusambandsins 2002/59/EB frá 27. júní 2002 er gert ráð fyrir að, þegar líkur eru á válegu veðri, sé hægt að hindra för skipa sem kunna að skapa sérstaka hættu fyrir umhverfi eða líf og heilsu skipverja og farþega. Þótt hér sé ekki sérstaklega minnst á vindhraða er lagt til að skoðað verði sérstaklega hvort ekki er hægt að gera kröfur til þess, að um borð í flutningaskipum séu ávalt sjálfvirk mælitæki (vindmælir, hitamælir, loftvog) sem tengd væru sjálfvirkum tilkynningarsendi skipanna. Verði tilkynningarkerfið hannað með slíkar þarfir. Benda má á að ennþá er skortur á veðurathugunum á hafi úti stór þáttur í ónákvæmni reiknaðra veðurspáa almennt svo og skammtíma veðurvöktunar. Því er þetta bæði öryggismál sjófarenda sem og þeirra sem á landi eru.

Þar sem fjallað er um NAVTEX-sendingar og veðurskeyti frá skipum þarf að vera á hreinu hver á greiða hverjum og fyrir hvað. T.d. verður að spyrja hvort Veðurstofan þurfi að greiða Vaktstöð siglinga fyrir að koma lögboðnum upplýsingum gegnum NAVTEX á framfæri með hliðstæðum hætti og hún gerir í dag gagnvart Landsímanum? Hér virðist gert ráð fyrir að Veðurstofa Íslands eigi að greiða fyrir að sinna skyldum sínum en Vaktstöð siglinga eigi að fá greitt fyrir að sinna sínum.

Að öðru leyti gerir Veðurstofan ekki athugasemdir við þetta frumvarp.

Virðingarfyllt

  
Magnús Jónsson  
veðurstofustjóri



Alþingi  
Erindi nr. P 128/709  
komudagur 9.1.2003

**Vélaskóli Íslands**

Skólameistari

Sjómannaskólanum við Háteigsveg 105 Reykjavík. Sími: 551 9755. Heimas: vsi.is

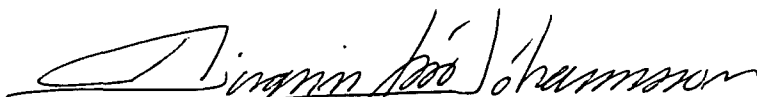
Nefndarsvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Reykjavík 27. desember 2002.

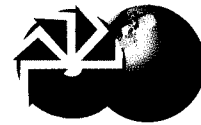
**Umsögn Vélaskóla Íslands um eftirtalin frumvörp: um breytingu á lagaákvæðum er varða vinnutíma sjómanna, um vaktstöðu siglinga, um eftirlit með skipum**

Engar sérstakar athugasemdir eru af hálfu skólans við þessi frumvörp.

Fyrir hönd Vélaskóla Íslands,

  
Björgvin Þór Jóhannsson  
skólameistari





Nefndasvið Alþingis,  
samgöngunefnd,  
Þórshamri v/Templarasund,  
150 Reykjavík.

Reykjavík 10. janúar 2003

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um vaktstöð siglinga, 392. mál.

Með frumvarpinu er lagt til að komið verði á fót vaktstöð siglinga skipa um íslenska efnahagslögsögu í samræmi við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB frá 27. júní 2002. Verði frumvarpið að lögum mun Siglingastofnun Íslands annast framkvæmd laganna en gert er ráð fyrir að rekstur vaktstöðvarinnar, ásamt tilkynningarskyldu íslenskra skipa, verði boðinn út og lög nr. 40/1977, um tilkynningarskyldu íslenskra skipa og lög nr. 34/1993, um leiðsögu skipa, falli úr gildi.

Í 6. gr. er kveðið á um tilkynningarskyldu íslenskra skipa þ.e. að þau skuli gefa upp staðsetningu í gegnum sjálfvirkt tilkynningarkerfi. Einnig kemur fram í greininni að þessi skylda skuli gilda um öll íslensk skip nema varðskip og skip sem ekki eru nýtt í atvinnuskini.

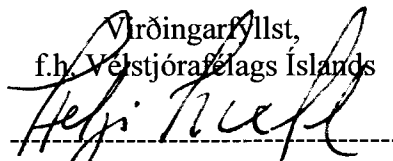
Í 2. mgr. sömu gr. kemur síðan fram að erlend skip sem sigla inn í íslensku efnahagslögsöguna skuli tilkynna um það. Okkar mat er að erlend skip eigi að vera sett undir hliðstæðar skyldur og innlend skip hvað þetta varðar.

Í 12. gr. segir m.a. "Öll skip sem flytja hættulegan eða mengandi varning í farmrými eða á þilfari í meira magni en tiltekið er í reglugerð, skulu nota hafnsögumann við siglingu um hafnarsvæði". Þetta orðalag að nota einhvern til einhvers er að okkar mati afar óviðfeldið. Í staðinn leggjum við til orðalagið "skulu hafa um borð hafnsögumann þegar siglt er um viðkomandi hafnarvæði". Sama á við um 13. gr. þar kemur einnig fram að nota leiðsögumann o.s.frv. og hugsanlega á fleiri stöðum í frumvarpinu.

16. gr. sem fjallar um undanþágur hljóðar svo: "Undanskilin ákvæðum laga þessara um hafnsögu, leiðsögu, tilkynningarskyldu og umboðsmann eru skip sem leita hafnar vegna bráðrar hættu eða til að setja á land sjúka menn eða slasaða".

Krafan um hafnsögu og leiðsögn er tilkomin vegna þess að án hennar er talið að viðkomandi skip og áhöfn séu ekki örugg, í yfirvofandi hættu, á viðkomandi siglingaleið. Í ljósi þess hlýtur sú spurning að vera áleitin hvort það sé réttlætjanlegt að veita undanþágu, frá hafnsögu og leiðsögn, í öllum þeim tilvikum sem tilgreind eru í greininni a.m.k. virðast ekki tiltæk rök fyrir því að skipum við nefndar aðstæður sé veitt undanþága frá tilkynningarskyldunni.

Vélstjórafélag Íslands hefur ekki fram að færa aðrar athugasemdir né ábendingar við frumvarpið.

Virðingarfyllt,  
f.h. Vélstjórafélags Íslands  
  
Helgi Laxdal, formaður

Fagmenn til sjós og lands!