



**SAMBAND ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA**

**ICELANDIC SHIPOWNERS' ASSOCIATION**

*Alþingi*

*Erindi nr. P 127 / 1135*

*komudagur 12.3.2002*

Samgöngunefnd Alþingis  
Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Reykjavík, 12. mars 2002.

**FRUMVARP TIL HAFNARLAGA, MÁL 386.  
UMSÖGN SAMBANDS ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA.**

Samband íslenskra kaupskipaútgerða, SÍK, þakkar bréf samgöngunefndar Alþingis dags 19. febrúar s.l. þar sem óskað er umsagnar SÍK um ofangreint frumvarp til hafnarlaga og lýsir jafnframt ánægju með að fá tækifæri til að koma á framfæri sjónarmiðum sínum í þeim efnum.

Frumvarp það, sem hér liggur fyrir, felur í sér miklar breytingar á skipan hafnarmála hvort heldur til skemmri eða lengri tíma litið. Frumvarp þetta mun, verði það að lögum, hafa í för með sér aukið frjálsræði hafna til ákvarðana í eigin málum. Þetta aukna frjálsræði kann að leiða til aukinnar samkeppni milli einstakra hafna til hagsbóta fyrir viðskiptavini hafnanna, en getur einnig leitt til viðtækari samvinnu hafna í formi svæðisbundinna samtaka og þar með komið í veg fyrir að markmið frumvarpsins, um aukna samkeppni og verðmyndun á þjónustu hafnanna á grundvelli samkeppni, verði að veruleika.

Aðildarútgerðir SÍK hafa að mestu leyti átt viðskipti við þær íslenskar hafnir, sem undanfarin ár hafa búið við því sem næst sjálfstæðan fjárhag og sem af þeim sökum hafa lítt eða ekki notið styrkveitinga hins opinbera til reksturs eða framkvæmda, þrátt fyrir að í gildi hafi verið lög sem kveða á um samræmda gjaldskrá hafnanna. SÍK fagnar því að með lögum þessum sé gert ráð fyrir að leggja af hið sérstaka vörugjald. SÍK óttast hins vegar að verulegur samdráttur í opinberum fjárveitingum til hafna og óhjákvæmileg almenn hækkun á gjaldskrá þeirra vegna skerðinga í framlagi hins opinbera muni leiða til þess að þær hafnir, sem fram til þessa hafi náð að standa undir sér fjárhagslega, muni nýta sér aðstöðu sína til hækkana á eigin gjaldskrá til samræmis við hinar almennu hækkunar. Til að tryggja þann ávinning sem fellst í markmiðum frumvarpsins, er nauðsynlegt að sjá svo um að hafnir geti ekki hækkað gjaldkrár sínar umfram það sem hæfilegt, sanngjarnt og eðlilegt getur talist og notað þá fjármuni sem þannig myndast til fjárfestinga, reksturs eða styrkveitinga á öðrum sviðum.

Sérstök athygli er vakin á þeirri staðreynd að kaupskipaútgerðir og mörg fyrirtæki hafa komið sér upp aðstöðu í höfnum eða við tiltekin hafnarmannvirki. Má í því sambandi nefna sem dæmi Kornhlöðugarðinn í Sundahöfn. Þau fyrirtæki sem þannig er ástatt um, geta ekki valið sér viðskiptavini úr hópi hafnanna. Þessi fyrirtæki eiga að öllu jöfnu ekki önnur úrræði en að lúta skilmálum og gjaldskrá viðkomandi hafnar.



**SAMBAND ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA**  
**ICELANDIC SHIPOWNERS' ASSOCIATION**

Koma þarf í veg fyrir að hafnir geti nýtt sér slíka aðstöðu með óeðlilegum hætti, t.d. með því að leggja þá skyldu á herðar viðkomandi höfnum að þær leggi fram nauðsynleg gögn því til staðfestingar að gjaldtaka endurspegli raunverulegan og réttmætan kostnað vegna reksturs, viðhalds og endurnýjunar viðkomandi aðstöðu.

SÍK leggur áherslu á að rekstur hafnanna sé þeim takmörkunum bundin að tekjur af skipagjöldum og vörugjöldum megi **eingöngu** nota til að reka, viðhalda og endurnýja hafnarmannvirki í eigu viðkomandi hafnar. Lagt er til að einstakir þættir í rekstri hafna séu aðskildir í bókhaldi þeirra og að krafa verði gerð um að hafntengd þjónusta hafnanna sé fjárhagslega sjálfbær. Þá verði höfnum gert skylt að tryggja að einkaaðilar geti annast rekstur hafntengdrar þjónustu í samkeppni við samsvarandi rekstur hafnanna á jafnréttisgrundvelli.

SÍK telur að fyrirbyggjandi frumvarp fullnægi ekki með ótvíræðum og fullnægjandi hætti framangreindum kröfum og skilyrðum.

Hér að neðan er að finna athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins. Athugasemdir þessar eru efnislega samhljóða þeim sem lagðar voru fram af Friðrik Arngrímssyni í nefnd þeirri, sem vann að gerð frumvarpsins.

1. gr.

Athygli er vakin á að frumvarp þetta nær til allra hafna, hvort heldur í eigu einkaaðila eða opinberra aðila. Nokkur ákvæði frumvarpsins eru þess eðlis að þau teljast mjög óeðlileg gagnvart höfum sem eru í eigu einkaaðila.

Athygli er vakin á skilgreiningu á hugtakinu “höfn” í frumvarpinu. Getur “afmarkað svæði á sjó og landi” verið með eða án sjálfstjórnar? Getur ekki eigandi hafnar verið annar en sá sem á landið eða hafsvæðið, sem hafnarmannvirki stendur á eða við?

Lagt er til að “skipalagi” verði fellt út úr skilgreiningu á hafnarmannvirki. Sem kunnugt er leggjast skip oft við akkeri utan hafna, þ.e. á skyldum stöðum, sem kalla má skipalagi, meðan beðið er þess að ákvörðun sé tekin um hvert haldið sé eftir að skip hefur verið affermt. Dæmi um slík skipalagi er hraunið utan við Straumsvík. Á þessum svæðum er ekkert manngert mannvirki sem skilgreina má sem hafnarmannvirki. Því ber að fella skipalagi út úr skilgreiningu á hafnarmannvirki.

Með vísan til athugasemda hér að ofan er eindregið lagt til að skilgreining á hugtakinu “Rekstur hafnar” verði eftirfarandi:

“Rekstur hafnar í lögum þessum táknar að byggja, reka, viðhalda og endurnýja hafnarmannvirki **og takmarkast við þá starfsemi**”.

Tilvísanir í 10. lið eiga væn”tanlega að vísa til 6.-8. töluliða en ekki 2.-4. töluliða.

5. og 6. gr.

Er ekki með ákvæðum 6. gr verið að tvöfalda forræði á skipulagsmálum hafna og skapa þar með réttaróvissu? Forræði og valdsvið sveitarstjórna annars vegar og



Siglingastofnunar Íslands hins vegar virðist óljóst. Það er ávallt varhugavert og afar óheppilegt að kveða á um í lögum um óskilgreint sameiginlegt valdsvið eða forræði opinberra aðila á tilteknum málaflokk. Er ekki eðlilegra að allt skipulag hafna sé í höndum sveitastjórna, en að sveitarstjórnnum sé gert að leita álits Siglingastofnunar á fyrirhugðum framkvæmdum? Þar með er síður hætta á að ágreiningur skipulagsyfirvalda og Siglingastofnunar um skipulagsmál samkvæmt lögum þessum lendi að ósekju á herðum eiganda hafnanna. Þá þarf að vera ljóst hvert megi áfrýja ágreiningi um atriði sem varða skipulag hafna og úrskurði Siglingastofnunar eða skipulagsyfirvalda.

Hvernig skal fara með skipulagsmál hafna í einkaeigu sem reknar eru í samkeppni við hafnir í eigu viðkomandi sveitarfélags? Getur sveitarstjórn sett slíkum aðilum kröfur sem skerða eðlilega samkeppni, svo sem varðandi eftirlit eða gjaldtökur? Hér verður að tryggja með viðeigandi ákvæði að höfn í einkaeigu geti keppt við höfn í eigu sveitarfélags á jafnréttisgrundvelli.

7. gr.

Í þessari grein er gert ráð fyrir að eigandi hafnarmannvirkis geti verið annar en eigandi hafnarinnar og sá aðili sem skipar hafnarstjórn.

8. gr.

Lagt er til að 8. gr verði felld niður. Ekki verður annað séð en að öll hefðbundin rekstarform rekstaraðila séu leyfð og því ekki nauðsynlegt að taka það fram í lögnum. Siglingastofnun getur krafist ársreikninga þegar þess gerist þörf vegna aðkomu stofnunar að málefnum tiltekinnar hafnar. Er þörf á að skylda hafnir, hvort heldur í eigu sveitarfélags eða einkaaðila til að senda Siglingastofnun ársreikning?

Vegna eftirlits samkeppnisstofnunar með starfsemi hafnanna, sérstaklega fyrstu árin eftir að lög þessi taka gildi, væri frekar tilefni til þess að skylda hafnir til að afhenda samkeppnisstofnun ársreikning þegar eftir því er leitað.

9. gr.

Lagt er til að 9. gr verði felld niður. Ekki er tilefni til þess í lögum að kveða á um með hvaða hætti miðla skuli upplýsingum um hafnir, hvort heldur í eigu sveitarfélags eða einkaaðila. Kjósi Siglingastofnun Íslands að starfrækja gagnagrunn um hafnir á heimasíðu sinni, þarf ekki lagaskyldu til.

16. gr.

Hér segir að tekjum og eigum hafnarsjóðs megi aðeins verja í þágu hafnarinnar. Þetta er loðið orðalag þar sem færa má rök fyrir því að ýmsar ráðstafanir fjármuna geti talist vera í þágu hafnar. Hér ber að vísa til ákvæða 17. gr þar sem segir: “ Skipa- og vörugjöldum skal varið til reksturs hafnarinnar. Ef ákvæði 17. greinar á að ná tilgangi sínum, er nauðsynlegt að tilgreina í 3. gr að rekstur hafnar takmarkist við byggingu, rekstur, viðhald og endurnýjun hafnarmannvirkja eins og gerð er tillaga um hér að framan.



**SAMBAND ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA**

**ICELANDIC SHIPOWNERS' ASSOCIATION**

31. gr.

Tilfni er til þess að gera þá kröfu að hafnarreglugerðir hafna sem sameinast eða ganga í hafnarsamlög verði felldar úr gildi og nýjar settar.

Ákvæði til bráðabirgða.

SÍK lýsir fullum stuðningi við fyrirvara Friðriks Arngrímssonar, fulltrúa LIÚ, LS og SÍK í nefnd þeirri sem vann að gerð frumvarpsins, sem fram koma í fylgiskjali IV í frumvarpinu.

Virðingarfyllt

Samband íslenskra kaupskipaútgerða

Ólafur J. Briem