

LANDSSAMBAND ÍSLENSKRA ÚTVEGSMANNA

THE FEDERATION OF ICELANDIC FISHING VESSEL OWNERS.



HAFNARHVOLI, TRYGGVAGÖTU 11 · P.O.BOX 893 · REYKJAVÍK · TEL. 354-550 9500 · TELEFAX 354-550 9501

Nefndasvið Alþingis
v/samgöngunefndar,
Þórshamri v/Templarasund,
150 Reykjavík

nefndasvid@althingi.is

Alþingi
Erindi nr. Þ 127/1528
komudagur 27.3.2002

Reykjavík, 25. mars 2002

Efni: Umsögn um frumvarp til hafnalaga.

Þann 9. desember 1999 skipað samgönguráðherra nefnd til að "undirbúa og semja frumvarp til nýrra hafnalaga." Í nefndina voru skipaðir Einar K. Guðfinnsson alþingismaður, formaður, Árni Þór Sigurðsson, formaður Hafnasambands sveitarfélaga, Guðmundur Bjarnason, bæjarstjóri Fjarðabyggðar, Hörður Blöndal, hafnarstjóri Hafnasamlags Norðurlands, og Kristinn Jónasson, bæjarstjóri Snæfellsbæjar. Eins og af upptalningunni sést að af 5 nefndarmönnum voru 4 skipaðir sem fulltrúar eiganda hafnanna. Enginn fulltrúi frá notendum hafnanna var skipaður í nefndina. Landssamband íslenskra útvegsmanna fór þess á leit við ráðherra að fulltrúi útgerðarinnar yrði skipaður í nefndina og féllst hann á það enda yrði um sameiginlegan fulltrúa LÍÚ, SÍK og LS að ræða. Þessir aðilar ákváðu að undirritaður yrði fulltrúi þeirra í nefndinni og þann 15. mars 2000 staðfesti ráðherra þá skipan.

Þó í nefndarstarfinu hafi verulegt tillit verið tekið til röksemda notenda hafnanna í ýmsum atriðum blasir við að þar var ekkert jafnvægi í áhrifum notenda og eigenda hafnanna. Enda fór svo að fulltrúi LÍÚ, SÍK og LS gat ekki staðið að frumvarpinu eins og það var afgreitt af hafnalaganefndinni og skrifaði undir það með eftirfarandi fyrirvara:

"Ég tel að í frumvarpinu sé ekki nægjanlega gætt að hagsmunum neytenda (sic - á að vera notenda) hafnanna og á það sérstaklega við um aðila sem hafa byggt upp umfangsmikla og dýra aðstöðu við hafnir og eiga ekki raunverulegan kost á öðru en kaupa þjónustu viðkomandi hafnar. Þar verður ekki um raunverulega samkeppni að ræða heldur einokun hafnanna. Ég legg til að í frumvarpið verði tekið upp ákvæði sem skyldi sveitarfélög til að bjóða hafnarmannvirki sem hafa verið nýtt af einum eða fáum aðilum þeim til kaups. Jafnframt verði kveðið á um hvernig þeim sem kaupa slík mannvirkri verði, gegn gjaldi, skylt að veita öðrum aðilum aðgang að þeim eins og aðstæður leyfa. Þá verði ákvörðun um verðlagningu þessara mannvirkja mörkuð í lögum og í því sambandi verði m.a. litið fram hjá ríkisframlagi til þeirra. Að auki verði þátttaka kaupendanna í sameiginlegum kostnaði skilgreind.

Ég get ekki fallist á að ráðherra skuli ætlað að hækka gjöld hafnanna áður en gjaldtakan verður gefin frjálts. Ég tel að þar sem ákveðið hefur verið að falla frá samræmdri gjaldskrá beri að gera það strax við gildistöku laganna og að ekki verði um lögbvingaðar hækkanir að ræða. Verði það hins vegar gert er mikilvægt að þar sem ekki er þörf hækkunar verði skýrt ákveðið að gjöld verði ekki hækkuð og að þar sem gjöldin eru of há verði þau lækkuð strax við gildistöku laganna."

Rétt er að undirstrika að þarna er í höfuðatriðum um almennan fyrirvara að ræða sem felst í orðunum "Ég tel að í frumvarpinu sé ekki nægjanlega gætt að hagsmunum neytenda (sic) hafnanna....." Þessi aðferð var valin í stað þess að gera athugasemdir við hvaðeina sem fulltrúi LÍÚ, SÍK og LS hafði gert í nefndarstarfinu og gat ekki samþykkt. Tvö höfuðatriði voru síðan sérstaklega undirstrikuð eins og fram kemur í fyrirvaranum. Reyndar var afstöðunnar og fyrirvarans fyrir mistök í engu getið í frumvarpi samgönguráðherra til hafnalaga sem upphaflega var lagt fram á Alþingi en úr því hefur verið bætt.

Pegar hafnamál á Íslandi eru skoðuð er margs að gæta. Hafnalaganefndin studdist í starfi sínu m.a. við dönsku hafnalögin en þess verður að geta að aðstæður í Danmörku og á Íslandi eru um margt mjög ólíkar sem taka verður tillit til. Í Danmörku eru tiltölulega fáar fiskihafnir meðan á Íslandi er þær mjög margar. Hafnir eru stór hluti af innviðum íslensks samfélags og gegna þá ekki aðeins þjónustuhlutverki við útgerðir heldur eru forsenda fyrir byggð víða á landinu. Þá hafa hafnir mikilvægu samgöngu- og öryggishlutverki að gegna og er í því sambandi nærtækt að nefna Vestmannaeyjagosið og hina hörmulegu atburði sem urðu á Súðavík og Flateyri fyrir fáum árum. Gríðarlegar breytingar hafa orðið á hlutverki hafnanna hvað vöruflutninga varðar vegna stóraukinna flutninga með bílum í stað skipa. Ekki er óeðlilegt að litið verði til þess að mun færri hafnir hafa tekjur af inn- og útflutningi frá því sem var fyrir aðeins fáum árum.

Sjávarútvegsfyrirtæki hafa byggt upp starfsemi sína víða um land og stór þáttur í starfsemi þeirra og rekstrarumhverfi eru hafnirnar. Hafnarframkvæmdir hafa verið ríkisstyrktar og ákvarðanir um uppbyggingu hafna hafa á stundum verið því marki brenndar að ekki hefur farið saman að þeir sem ákvarðanirnar hafa tekið hafi greitt kostnaðinn af þeim. Sjávarútvegsfyrirtækin hafa tekið ákvarðanir sínar með núverandi fyrirkomulag í huga og útilokað er að ákveða róttækar breytingar á hafnalögum, sem m.a. felast í að leggja kostnaðinn á þau, nema taka tillit til þessa. Því er það erfiðasta verkefnið við breytingu á hafnalögum að gera skil milli fortíðar og framtíðar að þessu leyti. Við teljum að þessa sé ekki nægjanlega gætt í frumvarpinu. Rekstur hafna og hafnarmannvirkja ekki einkamál útgerðarinnar og ljóst er að margar hafnir hafa ekki rekstrarforsendur. Sjávarútvegurinn stendur með beinum og óbeinum hætti undir stórum hluta skatttekna ríkisins og ekki er óeðlilegt að þær verði í ríkari mæli nýttar til að aðstoða sveitarfélög við rekstur hafnanna en gert er ráð fyrir í frumvarpinu. Við teljum því að útvíkka beri þær heimildir sem veittar eru í 24. gr. frumvarspsins þannig að þær nái til fleiri hafna en þar er gert ráð fyrir.

Þær breytingar sem lagðar eru til í frumvarpinu kunna að hafa í för með sér gríðarleg áhrif á byggð í landinu gangi þær óbreyttar fram. Ekki verður hér reynt að leggja mat á það hvað hafnagjöldin þurfa að hækka mikið, á þeim stöðum þar sem tekjur eru ekki nægar, til að þær útgerðir sem ekki eru bundnar að landa í eigin vinnslur hætti að landa aflanum í heimabyggð. Gerist það er viðbúið að grundvöllur ýmissa

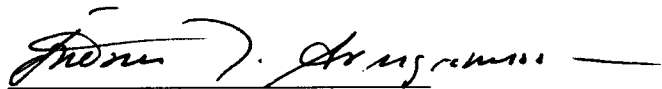
Þjónustufyrirtækja á viðkomandi stöðum beri varanlegan hnekki. Þegar skipin hætta að koma í heimahöfn er líklegt að skipverjarnir telji hag sínum betur borgið með búsetu þar sem þau landa og þannig geta afleiðingarnar orðið keðjuverkandi.

Í frumvarpinu er gert ráð fyrir að notendur hafnanna eigi kost á samkeppni. Þetta er einfaldlega rangt í mörgum tilvikum. Nærtækast er að taka dæmi af fyrirtækjum sem veiða og vinna uppsjávarfisk. Ekki þarf að hafa mörg orð um að þar verður ekki um val að ræða, fiskimjölsverksmiðjur verða ekki fluttar þó hafnargjöldin verði margfölduð og við teljum útilokað að eiga það undir samkeppnisyfirvöldum hvort viðkomandi hafnir misnoti aðstöðu sína. Við teljum að nauðsynlegt sé að tryggja betur, en gert er í frumvarpinu, hagsmuni notenda og þá sérstaklega þeirra sem búa við einokunaraðstöðu hafnanna. Það er því lágmarkskrafa að notendum hafnanna verði gefinn kostur á að kaupa hafnarmannvirki eins og fram kemur í fyrirvara fulltrúa LÍÚ, SÍK og LS. Þá er rétt að hafa ákvæði um forkaupsrétt notenda verði hafnir seldar síðar hvort sem um sölu mannvirkja eða hlutafjár verður að ræða.

Við leggjumst alfarið gegn því að ráðherra verði falið að hækka gjöld á notendur hafnanna og eins og gert er ráð fyrir í bráðabirgðaákvæði I í frumvarpinu. Í þessu samhengi er vert að benda á að vegna kjarasamninga LÍÚ og Vélstjórafélags Íslands á síðasta ári hefur fiskverð á helstu botnfisktegundum í beinum viðskiptum hækkað um og yfir 40% frá síðasta hausti sem leiðir til sömu hækkunar á aflagjöldum. Þá hefur verð ýmissa sjávarafurða s.s. uppsjávarfiska hækkað umtalsvert með tilheyrandi tekjuaukningu hafnanna.

Virðingarfyllst,

f.h. Landssambands ísl. útvegsmanna



Friðrik Jón Arngrímsson framkvæmdastjóri