



RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

Alþingi  
Erindi nr. P 130/1385  
komudagur 16. 3. 2004

Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Reykjavík, 16. mars 2004

**Umsögn er varðar frumvarp til laga um siglingavernd, 569. mál.**

Almannavarnadeild ríkislögreglustjóra hefur kynnt sér frumvarp til laga um siglingavernd, 569. mál.

Engar athugasemdir eru gerðar við frumvarpið af hálfu almannavarnadeildar.

Virðingarfyllst

Haþór Jónsson  
deildarstjóri

Ríkislögreglustjórinn - almannavarnadeild

16. mars 2004

HHO/AAG/28-04

Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

### **Frumvarp til laga um siglingavernd nr. 569**

Helstu ábendingar snúa að því að sami aðili setji reglur og annist framkvæmd þeirra. Áberandi er í þessu frumvarpi hve opnar heimildir tollstjórar, bæði í Reykjavík (sem er n.k. ríkistollstjóri) sem og aðrir tollstjórar/sýslumenn, hafa til þess að setja reglur og framfylgja þeim.

Í frumvarpinu er annars áberandi að Siglingastofnun setur reglur um flest atriði, en aðrir vinna eftir þeim, en hins vegar er tollstjórum gert að gera hvoru tveggja.

Í 4. gr. segir m.a.:

"Tollstjórinn í Reykjavík setur reglur um farmvernd. Tollstjórar annast, í samráði við viðkomandi hafnaryfirvöld og Siglingastofnun Íslands, framkvæmd og eftirlit með farmvernd og setja reglur þar að lútandi."

Tillaga að breyttum texta:

**"Tollstjórinn í Reykjavík setur reglur um farmvernd í samræmi við alþjóðareglur. Tollstjórar annast, í samráði við viðkomandi hafnaryfirvöld og Siglingastofnun Íslands, framkvæmd og eftirlit með farmvernd í samræmi við slíkar reglur."**

Í 7. gr. er áréttað að því er virðist ótakmarkað umboð tollstjóra til að setja reglur að eigin geðþótta, bæði um farmvernd og um eftirlit með farmi. Í athugasemd um þessa grein segir m.a.: "*Reglurnar skulu taka mið af alþjóðaskuldbindingum eins og þær eru á hverjum tíma.*" Við teljum eðlilegra að þetta ákvæði sé í greininni sjálfri.

Í 9. gr. er ekki kveðið nægilega skýrt á um gjaldtöku, einungis talað um heimildir til gjaldtöku.

Tillaga að texta:

**"Innheimta skal sérstakt gjald, siglingaverndargjald, af vörum sem umskipað er, lestaðar eða landað í höfn. Gjald þetta skal taka mið af magni vöru og standa undir stofnkostnaði, rekstrarkostnaði og hluta sameiginlegs kostnaðar af ráðstöfunum til verndar farmi, svo sem girðingum, vöktun, leit, og lokun svæða"**

Það er nokkuð áberandi við lestur frumvarpsdraganna að ákvæði um tollstjóra og hlutverk þeirra þarfnast mikilla skýringa. Það má velta fyrir sér hvort lagatextinn sé nægilega skýr yfir höfuð. Jafnframt má aftur benda á að í ISPS reglum er ekki að finna nein ákvæði eða röksemdir fyrir því að tollstjórar setji og síðan framfylgi reglum um farmvernd.

Virðingarfyllt

**EIMSKIP EHF.**



Höskuldur H. Ólafsson

framkvæmdastjóri Rekstrarsviðs

Alþingi  
Erindi nr. P 130/1421  
komudagur 130/1421/4

Nefndasvið Alþingi  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík



17.03.2004  
FJARÐABYGGÐ

Varðar : Umsögn um frumvarp til laga um siglingavernd

Tekið hefur verið til umfjöllunar erindi yðar dagsett 24.02.2004 .

Hafnaryfirvöld í Fjarðabyggð leggja höfuðáherslu á að höfnum landsins verði tryggðir tekjustofnar til að standa undir stofnkostnaði vegna siglingaverndar og ennfremur öllum þeim rekstrarkostnaði sem henni fylgir.

Hafnir hafa nú skilað inn áhættumati og verndaráætlun til Siglingastofnunar og væri skynsamlegt af Samgöngunefnd að láta gera áætlun um þann kostnað sem hafnir verða fyrir af siglingaverndinni og er bæði þá átt við stofnkostnað og rekstur.

Virðingarfyllst,  
f.h. Hafnarsjóðs, Fjarðabyggðar

  
Guðmundur Bjarnason  
bæjarsjóri

Erindi númer : 2004-02-26-302

1

• Afgreiðslustaðir

Búðareyri 7	Strandgötu 49	Egilsbraut 1
730 Reyðarfjörður	735 Eskifjörður	740 Neskaupstaður
Sími: 470 9000	Sími: 470 9000	Sími: 470 9000
Bréfsími: 470 1438	Bréfsími: 476 1173	Bréfsími: 477 1771



Alþingi

Erindi nr. P 130/1616

komudagur 3/3 2004

Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Stjórn Fjórðungssambands Vestfirðinga hefur á fundi sínum 26. mars s.l. tekið til umfjöllunar þau mál sem borist hafa frá Alþingi á síðustu dögum og óskað er eftir umsögn um.

Hér fer á eftir afgreiðsla stjórnar og þær ályktanir sem samþykktar voru.

**Mál nr. 257.** Um jafna stöðu og jafnan rétt kvenna og karla. Stjórn FSV tekur ekki afstöðu til frumvarpsins.

**Mál nr. 157.** Frumvarp til laga um umönnunargreiðslur. Stjórn FSV gerir ekki athugasemdir við frumvarpið.

**Mál nr. 268** Um formlegt samstarfs ríkis sveitarfélaga og fl. í heilbrigðis-trygginga-og félagsmálum.

Stjórn FSV er því fylgjandi að samstarf ríkis-sveitarfélaga og ýmissa rekstraraðila í heilbrigðis-trygginga-og félagsmálum sé eftt og aukið. Sveitarfélögin sinna heimaþjónustu aldraðra og ýmsum málefnum fatlaðra og oft er ekki nægilegt samráð milli þessara aðila. Við bendum þó á að í þeim viðræðum sveitarfélaga og ríkisins sem nú fara fram um eflingu sveitarstjórnarstigsins með því að færa til þeirra aukin verkefni sem m.a. koma inn á þessa þætti þá sé hægt að bæta þá skilvirkni sem tillagan gerir ráð fyrir.

**Mál nr. 156.** Um breytingu á sveitarstjórnarlögum , íbúáþing.

Stjórn FSV telur ekki rétt að skylda sveitarfélögin til þess að halda íbúáþing, heldur sé það sjálfstæð ákvörðun hvers sveitarfélags. Hins vegar ef sveitarstjórn ákveður að halda íbúáþing er æskilegt að til séu einhver ákvæði um hvernig að þeim skuli staðið og um eftirfylgni þeirra.

Við leggjum því til eftirfarandi breytingu á fyrstu málsgrein.:

“Sveitarstjórn er heimilt að standa fyrir íbúáþingi a.m.k. einu sinni á hverju kjörtímabili.”

Þá leggst stjórn FSV alfarið gegn því að ráðherra séu gefnar opnar heimildir til setningar reglugerða eins og frumvarpið gerir ráð fyrir.

X **Mál nr. 569.** Um siglingavernd. Stjórn FSV vísar umfjöllun til sveitarfélaga.



Mál nr. 594. Um vernd, friðun og veiðar á villtum fuglum o.s.frv. Erniir o.fl.

## Umsögn:

Svo virðist í kaflanum um erni að verið sé sérstaklega að bregðast við tilteknum dómi hæstaréttar. Ekki er gerð athugasemd við það, en varast ber þó að fara offari með þeim viðbrögðum.

Í VII kafla og 18. gr 2. málsgrein leggjum við til að komi eftirfarandi viðbót á eftir orðunum myndatöku og rannsókna, “;og vegagerðar”.

**Stjórn FSV leggst alfarið gegn því ákvæði í 19. gr. að ekki megi koma nær arnarhreiðrum en 500 m. á tímabilinu 15. mars til 15. ágúst.**

Ákvæði þetta virðist eiga að gilda um öll hreiðurstæði arna sem einhverntíma hefur verið orpið í þó enginn fugl hafi orpið þar síðustu árin. Til frekari rökstuðnings bendum við á að á Vestfjörðum sérstaklega við Breiðafjörð eru ýmis búsvæði arna, sem sum hafa ekki verið notuð árum saman. Á þessum slóðum er mjög mikið eftir í vegalagningu og m.a. hefur verið í skoðun hjá Vegagerðinni og Skipulagsstofnun ýmsar nýjar leiðir um Gufudalssveit og Múlasveit. Sumar þær leiðir koma nálægt gömlum arnarstæðum, t.d. þverun fjarða. Með því að setja það skilyrði sem nefnt er að ekki megi koma nær gömlum hreiðurstæðum en 500 m er í raun verið að segja að ekki megi leggja þarna vegi. Þá fer að verða lítið landrymi fyrir nýja vegarlagningu, sem íbúar Barðastrandarsýslu hafa lengi beðið eftir, og vænst er að auki ferðamannastraum til Vestfjarða.

**Við beinum þeim eindregnu tilmælum til Umhverfisnefndar Alþingis að hún taki þessar ábendingar okkar til greina við afgreiðslu frumvarpsins.**

**Mál nr. 452.** Tillaga til þingsályktunar um vetnisráð. Stjórn FSV tekur ekki afstöðu til tillögunnar.

**Mál nr. 125.** Tillaga til þingsályktunar um erlendar starfsmannaleigur. Stjórn FSV tekur ekki afstöðu til tillögunnar.

Vinsamlegast komið þessum ályktunum til viðkomandi nefnda Alþingis.

Virðingarfyllst.

Ísafirði 29. mars 2004.

F.h. Fjórðungssambands Vestfirðinga.

# HAFNASAMBAND SVEITARFÉLAGA

*Alþingi*

*Erindi nr. P 130/1417*

Samgöngunefnd Alþingis *komudagur 17. 3. 2004* Reykjavík 16. mars 2004  
Nefndasvið Alþingis

Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Ha 033/2004 ÁPS  
Tilv.: 613

## **Efni: Umsögn um frumvarp til laga um siglingavernd.**

Hafnasambandi sveitarfélaga hefur borist til umsagnar frumvarp til laga um siglingavernd, þskj. 859.

Með samþykkt Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar frá því í desember 2002 um breytingar á SOLAS samþykktinni um öryggi mannlífa á hafinu, og staðfestingu umhverfisráðherra á aðild Íslands að breytingunni, var ljóst að lögfesta yrði þær samþykktir hér á landi. Upphaf þessara breytinga má rekja til atburðanna í New York og Washington 11. september árið 2001, en í kjölfar þeirra hafa víða verið settar hertar öryggisreglur.

Hafnasamband sveitarfélaga telur mikilvægt að frumvarpið verði að lögum og taki gildi hinn 1. júlí nk., enda gæti það haft ófyrirsjáanlegar afleiðingar fyrir alla flutninga til og frá landinu, bæði með vörur og farþega, ef svo verður ekki. Á hinn bóginn er einnig ástæða til að vara við því að þeir aðilar sem ábyrgir eru fyrir siglingavernd reisi sér hurðarás um öxl og ráðist í óþarflega yfirgripsmiklar aðgerðir. Á þessu sviði, eins og svo víða, á við að best er ef menn rata hinn gullna meðalveg.

Þó Hafnasambandið hafi ekki átt beina aðild að samningu þessa frumvarps, hafa fulltrúar þess í stýrihópi sem unnið hefur að innleiðingu siglingaverndar, átt þess kost að koma sjónarmiðum hafnanna á framfæri. Í frumvarpinu kemur fram að yfirstjórn þessara mála sé á hendi samgönguráðherra og að framkvæmd laganna verði á ábyrgð Siglingastofnunar. Í þessu sambandi er brýnt að á rétta að framkvæmd laganna verður einnig á hendi annarra opinberra aðila, s.s. Ríkislögreglustjóra, Landhelgisgæslu og Tollstjóra og e.t.v. ætti að geta þess strax í upphafi frumvarpsins.

Þýðingarmikið er að ábyrgð einstakra aðila í tengslum við siglingavernd sé skýr. Þannig vill Hafnasambandið að það komi skýrt fram, að það lítur svo á að hafnir landsins verði einungis ábyrgar fyrir þeim hluta er lýtur að hafnavernd. Ennfremur að hafnir og hafnafirvöld geta á engan hátt tekið að sér hlutverk og ábyrgð lögreglu, sem ávallt hlýtur að vera mikil hvað varðar mat á áhættu og vástigi. Má benda á að þetta er eitt af þeim atriðum sem mikið hefur verið fjallað um í umfjöllun um siglingavernd í nágrannalöndum okkar. Í Danmörku hefur samgönguráðherrann t.d. nýlega birt auglýsingu (bekendtgørelse) þar sem þetta atriði er skýrt en í frétt um auglýsinguna segir m.a. að hún *"bekræfter politiets overordnede ansvar for terrorsikring, og ordlyden svarer til den tilsvarende bekendtgørelse om sikring af lufthavne. Dermed er det politiets overordnede ansvar at forudse og modvirke terroranslag, uanset hvor i landet, det måtte forekomme, og dermed også i havne."*

Hafnasambandið telur mikilvægt að löggjafinn taki af öll tvímæli hvað þetta varðar.

Pá bendir stjórn Hafnasambands sveitarélaga á ákvæði laga nr. 27 frá 1999 um opinberar eftirlitsreglur. Rétt kann að vera að skoða frumvarpið með tilliti til ákvæða þeirra laga.

### **Eftirfarandi athugasemdir eru gerðar við einstakar greinar frumvarpsins.**

**3. grein:** Í greininni er notað orðið "hafnaraðstaða" og skilgreint sem svæði sem uppfylli skilyrði siglingaverndar. Orðið hafnaraðstaða er almennt notað varðandi hafnarmál sem allt umráðasvæði hafna. Heppilegra kann að vera að nota annað orð til að forðast misskilning og ónákvæma notkun hugtaksins í framtíðinni og er hér lagt til að notast verði við hugtakið "*verndarsvæði hafnar*".

**4. grein:** Varðandi framkvæmd siglingaverndarmála er eðlilegt að tilgreina Landhelgisgæsluna til viðbótar þeim aðilum sem taldir eru upp fyrst í greininni, enda er í 5. mgr. fjallað um hlutverk hennar.

**4. grein:** Ríkislögreglustjóri hefur að fengnu samþykki einstaklings og að beiðni og í umboði Siglingastofnunar heimild til að gera svonefnda bakgrunnsskoðun. Nauðsynlegt er að skilgreina hugtakið bakgrunnsskoðun í 3. grein laganna.

**4. grein:** Í lokamálsgrein 4. greinar er kveðið á um að hafnir sem falla undir lögin beri ábyrgð á lögboðnum ráðstöfunum um siglingavernd. Í III. kafla laganna er fjallað um hafnavernd og hlutverk hafna. Það er skilningur Hafnasambandsins að hlutverk hafna samkvæmt lögnum lúti einungis að hafnaverndinni. Því er orðalag 4. greinar um ábyrgð hafnanna á siglingavernd of víðtækt. Rétt er að þar sé kveðið á um ábyrgð hafna á lögboðnum ráðstöfunum um hafnavernd.

**6. grein:** Í loka málsgrein er vísað til 1. mgr. um siglingavernd. Hér er um augljósa ritvillu að ræða sem þarf að leiðrétta, hér er verið að fjalla um hafnavernd.

**7. grein:** Fjallað um að Tollstjórinn í Reykjavík upplýsi og leiðbeini hafnaryfirvöldum um kröfur farmverndar við gerð áhættumats og verndaráætlunar hafnar. Farmverndin er samkvæmt lögnum á verksviði tollstjóra. Í stað þess að fella farmverndina innan áhættumats og verndaráætlana hafna er eðlilegt að kveða á um ábyrgð tollstjóraembætta og farmflytjenda/útgerðaraðila hvað þetta varðar.

**8. grein:** Hafnasambandið telur að það geti orkað tvímælis að fela hafnaryfirvöldum að annast öryggisleit á starfsfólki o.fl. eins og segir í 1. mgr. greinarinnar. Almennt er hér um að ræða hlutverk lögreglu og tollgæslu og mikilvægt að ekki skapist réttaróvissa um þessa hluti. Mælist Hafnasambandið til þess að löggjafinn skýri hvað hér er átt við með öyggjandi hætti og skilgreini jafnframt valdmörk og ábyrgð aðila.

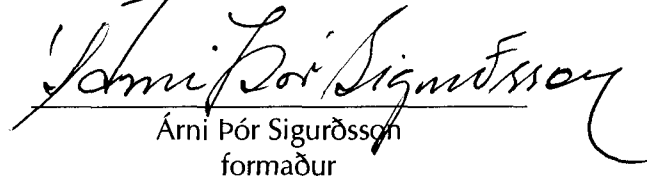
**9. grein:** Í 2. og 3. málsgrein er tilgreint að höfnum sé heimilt að taka gjald til að standa undir stofnkostnaði, rekstrarkostnaði og hluta sameiginlegs kostnaðar. Rétt er að orðið "hluta" sé felld niður þannig að ekki fari milli mála að allan sameiginlegan kostnað megi innheimta hjá viðkomandi aðila. Þá er í sömu málsgreinum tilgreint að hafnir geti innheimt gjöld, annars vegar vegna kostnaðar af ráðstöfunum til verndar farmi og hins vegar vegna ráðstafana til verndar skipum. Betra væri að kveða á um að hafnir geti innheimt gjald vegna framkvæmdar hafnaverndar hjá þessum aðilum í stað þess að tilgreina sérstaklega að það sé innheimt vegna verndar farms og skipa. Þá þarf einnig í 3. mgr. að bæta við á eftir orðunum "... til verndar skipi" orðunum "og hafnaraðstöðu" en þar er um að ræða það svæði þar sem tengsl skips og hafnar eru, sbr. 3.tl. 3. gr. frumvarpsins.



**9. grein:** Rétt er að samsvarandi ákvæði og er að finna í 21. grein hafnalaga bætist við greinina og verði svohljóðandi: “Gjöld vegna hafnaverndar eru tryggð með lögveði í viðkomandi skipi eða váttryggingarfé. Gengur það veð í tvö ár fyrir samningsveðskuldum. Höfn er heimilt að krefjast frekari trygginga fyrir greiðslu gjalda skv. lögum um siglingavernd.”

**Ákvæði til bráðabirgða:** Hafnasambandið leggur til að í ákvæði til bráðabirgða sé tekið fram að lögin sæti endurskoðun innan tveggja ára frá gildistöku þeirra.

Virðingarfyllt,  
HAFNASAMBAND SVEITARFÉLAGA

  
Árni Þór Sigurðsson  
formaður

*Alþingi*  
*Erindi nr. Þ 130/1565*  
*komudagur 26.3.2004*

Samgöngunefnd Alþingis.

Frumvarp til laga um siglingavernd

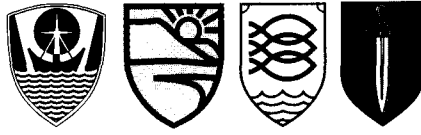
Bæjarráð Húsavíkurbæjar hefur fjallað um frumvarpið og samþykkti að taka undir fyrirbyggjandi umsögn Hafnasambands sveitarfélaga sem dags. er 16. mars s.l.

Kveðja,

Reinhard Reynisson

---

Bæjarstjórinn á Húsavík



ÍSAFJARÐARBÆR

Alþingi  
Erindi nr. P 130/1333  
komudagur 11.3.2004

Nefndarsvið Alþingi  
Austurstræti 8-10,  
150 Reykjavík

Ísafirði, 9. mars 2004  
Tilvísun: 2004020152  
HH/PP

**Efni: Frumvarp til laga um siglingavernd.**

Á fundi bæjarráðs Ísafjarðarbæjar þann 1. mars s.l., var lagt fram bréf samgöngunefndar Alþingis dagsett 24. febrúar s.l., þar sem óskað er umsagnar Ísafjarðarbæjar á frumvarpi til laga um siglingavernd, 569. mál. Bæjarráð óskaði umsagnar hafnarstjórnar Ísafjarðarbæjar um frumvarpið og er umsögn hafnarstjórnar svohljóðandi.

„Hafnarstjórn óskar eftir því að tekið verði tillit til þess kostnaðar sem höfnin verður fyrir vegna lagasetningar þessarar og þess gætt, að höfninni verði heimilt að gera viðeigandi ráðstafanir gagnvart gjaldskrá til að geta framfylgt þessum lögum.“

Bæjarráð mælir með umsögn hafnarstjórnar og tilkynnist það yður hér með.

Virðingarfyllst

Halldór Halldórsson

- bærarstjóri -

*Alþingi*  
*Erindi nr. P 130/1307*  
*komudagur 10. 3. 2004*

Kolbeinsstaðahreppur (3701)  
Ásbrún Kolbeinsstaðahrepp  
311 Borgarnes  
Sími/fax: 4356760  
Netfang: [olisf@mi.is](mailto:olisf@mi.is)

**Nefndarsvið Alþingis**  
Austurstræti 8 – 10  
150 Reykjavík

08/03/2004

Efni: Umsögn hreppsnefndar Kolbeinsstaðahrepps um frumvarp til laga um siglingavernd, 569. mál.

Hreppsnefnd Kolbeinsstaðahrepps gerir ekki athugasemdir við frumvarpið.

Virðingafyllst

*Ólafur Sigvaldason*  
Ólafur Sigvaldason oddviti.



KÓPAVOGSHÖFN

*Alþingi*  
*Erindi nr. Þ 130/1414*  
*komudagur 17.3.2004*

Kópavogur 16.mars 2004

Til : Samgöngunefndar Alþingis  
Austurstræti 8-10 , 150 Reykjavík

Frá : Kópavogshöfn , Bakkabraut 9 , 200 Kópavogur

Málefni : Frumvarp til laga um Siglingavernd

Fyrir hönd hafnarstjórnar Kópavogshafnar staðfesti ég undirritaður að við gerum engar athugasemdir við Frumvarp til laga um Siglingavernd mál no: 569

Virðingarfyllt,

Jóhannes Guðmundsson  
Hafnarvörður Kópavogshafnar

**HAFNARVÖRDUR  
KÓPAVOGI**



Nefndasvið Alþingis  
Samgöngunefnd  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

*Alþingi*  
*Erindi nr. Þ 130/1515*  
*komudagur 24.3.2004*

LHG/047 /9.6/HH/sig  
Reykjavík 23. mars 2004

**Efni: Athugasemdir við frumvarp til laga um siglingavernd, 569. mál.**

Hjálagt sendast athugasemdir Landhelgisgæslu Íslands vegna framangreinds frumvarps. Frestur til að skila umsögn var veittur til 23. mars 2004.

Eftirfarandi athugasemdir eru gerðar við hið nýja frumvarp :

## 2. gr.

Landhelgisgæslan telur rétt að fylgja betur texta ISPS kóðans við skilgreiningu á því um hvaða skip lögin ná til og vegna hvaða siglinga. Hér er um grundvallaratriði að ræða hvað varðar gildissvið laganna og rétt að hafa það nákvæmt.

Landhelgisgæslan leggur til að **1. og 2. mgr. 2. gr.** hljóði svo:

Lög þessi gilda um eftirgreindar gerðir skipa sem sigla innan íslenskrar landhelgi og íslensk skip sem sigla út fyrir landhelgina ef þau eru notuð til millilandasiglinga.

- farþegaskip, þ.m.t. háhraðafarþegaför.
- flutningaskip, þ.m.t. háhraðaflutningaför, 500 brúttótonn eða stærri
- færanlega borpalla

Lögin gilda einnig um hafnir sem þjóna slíkum skipum, innlendum og erlendum, sem stunda millilandasiglingar.

Í **3. mgr. 2. gr.** segir að markmið laga þessara sé að tryggja vernd skipa, áhafna, farþega, farms og hafnaraðstöðu fyrir hvers kyns ógn af hryðjuverkum og ólögmætum aðgerðum.

Að mati Landhelgisgæslunnar þarf að skilgreina betur hvers kyns ólögmætar aðgerðir er hér verið að tala um. Landhelgisgæslan fer með almenna löggæslu á hafinu skv. 1. gr. laga nr. 25/1967 um Landhelgisgæslu Íslands en í 4. mgr. 4. gr. frumvarpsins er Ríkislögreglustjóra alfarið falið að fara með stjórn aðgerða þegar vástig er hækkað um borð í skipum og höfnum.



Hér er um grundvallaratriði að ræða hvað varðar verkaskiptingu milli tveggja jafnréttihárra ríkisstofnana sem báðar heyra undir dómsmálaráðuneytið. Samkvæmt orðalagi frumvarpsins getur Ríkislögreglustjóri tekið yfir stjórn aðgerða þegar um landhelgisbrot og önnur afbrot á hafinu er að ræða. Landhelgisgæslan leggur til að eftirfarandi orðalag verði notað í 3. mgr. 2. gr.:

Markmið laga þessara er að tryggja vernd skipa, áhafna, farþega, farms og hafnaraðstöðu fyrir hvers kyns ógn af hryðjuverkum eða öðrum ólögmætum aðgerðum sem tengjast hryðjuverkastarfsemi.

#### 4. gr.

Í 1. mgr. er upptalning á þeim stofnunum og fl. sem fara eiga með framkvæmd siglingaverndar. Í seinni málsgreinum 4. gr. er hlutverk þeirra aðila talið upp og skilgreint betur. Í 1. mgr. hefur gleymst að nefna Landhelgisgæsluna en hlutverk hennar er betur skilgreint í 6. mgr. 4. gr.

Lagt er til að **1. mgr. 4. gr.** hljóði svo:

Siglingastofnun Íslands ásamt tollyfirvöldum, ríkislögreglustjóra, Landhelgisgæslu Íslands, útgerðarfélögum og höfnum sem falla undir lög þessi, fer með framkvæmd siglingaverndar.

Með hliðsjón af athugasemdum Landhelgisgæslunnar við 3. mgr. 2. gr. frumvarpsins er lagt til að **4. mgr. 4. gr.** hljóði svo:

Ríkislögreglustjóri ákveður vástig um borð í skipum og í höfnum. Þegar ógn steðjar að ákveður hann hækkun vástigs um borð í skipum eða í höfnum, að höfðu samráði við Siglingastofnun og Landhelgisgæslu nema þegar um bráðatilvik er að ræða, þá tekur hann ákvörðun einn. Þegar vástig er hækkað í höfnum eða skipum tekur ríkislögreglustjóri við stjórn aðgerða samkvæmt viðeigandi verndaráætlun og almennum lögum um lögregluaðgerðir. Sé skipið stutt á sjó fyrir utan hafnarsvæði skal Ríkislögreglustjóri hafa samráð við Landhelgisgæsluna um stjórnun aðgerða.

#### 5. gr.

Nauðsynlegt er að útgerðarfélög hafi samráð við Landhelgisgæsluna þegar hlutverk stofnunarinnar er skilgreint í verndaráætlun. Lagt er til að greinin hljóði svo:

Útgerðarfélög skulu útbúa áhættumat og verndaráætlun fyrir hvert íslenskt skip sem fellur undir lög þessi og tilnefna verndarfulltrúa fyrir skipið og útgerðarfélagið. Áhættumatið, verndaráætlunina og skipan verndarfulltrúans skal leggja fyrir Siglingastofnun Íslands til staðfestingar. Í verndaráætlun skal koma fram áætlun um viðbrögð þegar ógn steðjar að og hlutverk aðila sem koma að aðgerðum vegna þess, t.d. hlutverk lögreglu og Landhelgisgæslu í samráði við þær stofnanir.

## 8. gr.

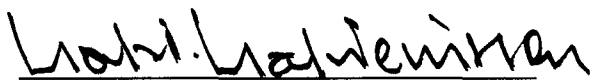
Í greininni er fjallað um leit. Ljóst er að sú staða getur komið upp að gera þurfi leit um borð í skipi og á fólki áður en það kemur inn á hafnarsvæði. Samt sem áður eru Landhelgisgæslunni ekki fengnar heimildir til að framkvæma slíka leit. Lagt er til að 2. mgr. 8. gr. hljóði svo:

Siglingastofnun Íslands setur reglur um fyrirkomulag öryggisleitar hafnaryfirvalda á starfsfólki, áhöfnum og öðrum þeim sem vegna starfs síns þurfa að fara inn á hafnaraðstöðu eða um borð í skip sem falla undir lög þessi.

Tollstjórinn í Reykjavík setur reglur um leit í farmi, á farþegum og í farangri þeirra.

Tollstjórar annast framkvæmd leitar. Landhelgisgæslan getur annast leit í skipum utan hafnarsvæða þegar nauðsyn ber til að rannsaka skip áður en það kemur til hafnar.

Hægt er að synja þeim mönnum sem neita öryggisleit samkvæmt þessari grein um aðgang að hafnaraðstöðu og skipi sem lög þessi ná yfir.



Hafsteinn Hafsteinsson  
forstjóri





Alþingi

Erindi nr. P 130/1382

Reykjavík, ~~19. Marsdagur~~ **komudagur**

16. 3. 2004

Samgöngunefnd Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

**Varðar: Umsögn um frumvarp til laga um siglingavernd, 569. mál**

Fyrir Alþingi liggur lagafrumvarp frá Samgönguráðherra um siglingavernd. Samgöngunefnd hefur ekki talið ástæðu til að senda félaginu umsagnarbeiðni, þrátt fyrir langan lista umsagnaraðila og að félagið sé stór hagsmunaaðili í siglingavernd. Bæði á félagið og rekur höfn á Litla-Sandi í Hvalfirði, eina stærstu vöruflutningahöfn landsins, starfsmaður þess er einnig verndarfulltrúi fyrir hafnaraðstöðuna á Eyjargarði í Reykjavíkurhöfn, ásamt því að félagið stendur árlega að móttöku upb 230 skipa sem lög þessi munu ná yfir um allt land.

Félagið gerir margháttaðar athugasemdir við lagafrumvarp þetta og leyfir sér að senda þessa umsögn inn óumbeðið í von um að tekið verði tillit til hennar.

Meginathugasemd félagsins er við staðsetningu málsins innan stjórnáráðgjafar sbr 2. grein frumvarpsins, en félagið telur yfirstjórn málsins eigi að falla undir Dómsmálaráðherra og Ríkislögreglustjóra, en ekki Samgönguráðherra og Siglingastofnun Íslands.

Tilgangur og markmið siglingaverndar er skilgreint í 2. gr frumvarpsins í samræmi við ISPS kóðann:

"2. gr.

*Gildissvið og markmið.*

*...Markmið laga þessara er að tryggja vernd skipa, áhafna, farþega, farms og hafnaraðstöðu fyrir hvers kyns ógn af hryðjuverkum og öðrum ólögðum aðgerðum"*

Í lögreglulögum nr 90/1999 með síðari breytingum, er kveðið á um hlutverk lögreglu:

*"I. kafli. Hlutverk lögreglu o.fl.*

*1. gr.*

*Hlutverk.*

*1. Ríkið heldur uppi starfsemi lögreglu.*

*2. Hlutverk lögreglu er:*

*a. að gæta almannaoýruggis og halda uppi lögum og reglu, leitast við að tryggja réttaröryggi borgaranna og vernda eignarrétt, opinbera hagsmuni og hvers konar lögmæta starfsemi,*

*b. að stemma stigu við afbrotum og koma í veg fyrir athafnir sem raska öryggi borgaranna og ríkisins,*

*c. að vinna að uppljóstran brota, stöðva ólögð mál og fylgja málum eftir í samræmi við það sem mælt er fyrir um í lögum um meðferð opinberra mála eða öðrum lögum,*

*d. að greiða götu borgaranna eftir því sem við á og aðstoða þá þegar hættu staðjar að,*

**Óliudreifing ehf**

Pósthólf 4230 · 124 Reykjavík · Sími 550 9900 · Fax 550 9999

- e. að veita yfirvöldum vernd eða aðstoð við framkvæmd starfa sinna samkvæmt fyrirmælum laga eða venju eftir því sem þörf er á,
- f. að starfa í samvinnu við önnur stjórnvöld og stofnanir sem hafa með höndum verkefni sem tengjast starfssviði lögreglu,
- g. að sinna öðrum verkefnum sem henni eru falin í lögum eða leiðir af venju.

...

## 5. gr.

## Ríkislögreglustjóri.

## 1. Hlutverk ríkislögreglustjóra er:

...

- e. að annast alþjóðasamskipti á sviði löggæslu,
- f. að veita lögreglustjórum aðstoð og stuðning í lögreglustörfum,
- g. að annast viðfangsefni sem eðli máls samkvæmt eða aðstæðna vegna kalla á miðstýringu eða samhæfingu á landsvísu eða samstarf við lögreglu í öðru landi,
- h. að hafa með höndum yfirstjórn eða gefa fyrirmæli um framkvæmd einstakra löggæsluverkefna sem krefjast viðamikils undirbúnings eða þátttöku lögreglumanna úr fleiri en einu umdæmi. Ríkislögreglustjóri skal að fengnu samþykki dómsmálaráðherra tilkynna hlutaðeigandi lögreglustjóra eða lögreglustjórum ákvörðun sína varðandi stjórn löggæsluverkefnis með hæfilegum fyrirvara,
- [i. að halda málaskrá um kærur sem berast lögreglu um afbrot með öllum nauðsynlegum upplýsingum sem mál varða, dagbók lögreglu með upplýsingum um erindi til lögreglu og úrlausn þeirra, skrá yfir handtekna menn og aðrar skrár sem nauðsynlegar eru í þágu löggæsluhagsmuna til að afstýra yfirvofandi hættu eða sporna við afbrotum. Dómsmálaráðherra setur nánari reglur<sup>1)</sup> um þessar skrár],<sup>2)</sup>

..."

Verkefni Siglingastofnunar eru hins vegar skilgreind í lögum um Siglingastofnun Íslands nr 6/1996 msb:

## 3. gr.

## Verkefni Siglingastofnunar Íslands.

Verkefni Siglingastofnunar Íslands eru:

1. Að annast þátt ríkisins í framkvæmd hafnalaga.
2. [Að annast þátt ríkisins í framkvæmd laga um sjóvarnir og hafa umsjón með ríkisstyrktum framkvæmdum vegna lendingarbóta.]<sup>1)</sup>
3. Að annast framkvæmd laga um eftirlit með skipum, laga um mælingu skipa og laga um skráningu skipa.
4. Að annast framkvæmd laga um vitamál, laga um leiðsögu skipa og laga um kafarastörf.
5. Að annast mál er varða lög um varnir gegn mengun sjávar og reglugerðir samkvæmt þeim að því leyti sem þau varða skip og búnað þeirra samkvæmt reglum sem umhverfisráðherra setur.
6. Að annast samstarf við alþjóðastofnanir og framkvæmd alþjóðasamþykktá sem Ísland er aðili að og varða siglinga-, hafna- og vitamál.
7. Að fylgjast með rannsókn sjóslysa og veita aðstoð við rannsókn þeirra og rita umsögn um sjópróf til ríkissaksóknara.
8. Að annast mál er varða siglinga- og sjómannalög að því leyti sem þau tengjast skipum, skráningu þeirra og búnaði, siglingaöryggi og öðrum málum sem ráðuneytið kann að fela stofnuninni varðandi siglingar og áhafnir skipa.
9. Að vera stjórnvöldum til ráðuneytis um mál sem eru í verkahring stofnunarinnar.
10. Að annast gerð áætlana samkvæmt lögum um samgönguáætlun.
11. Að annast framkvæmd laga um vaktstöð siglinga.
12. Að eiga samstarf við Siglingaöryggisstofnun Evrópu (EMSA) með það að markmiði að auka öryggi í siglingum, draga úr mengun frá skipum og koma að sjónarmiðum íslenskra stjórnvalda í starfi stofnunarinnar.]

Ljóst má vera að mati félagsins að það sé hlutverk lögreglunnar að halda uppi lögum og reglu í landinu og vernda líf, limi og eigur borgaranna. Sú sérfræðipækking og alþjóðasamskipti á þessu sviði sem Ríkislögreglustjóri hefur fellur beint að þessu máli, enda hefur hann í mörgum tilfellum heldur enga heimild til að veita upplýsingum sem varða málaflokkinn til annarra aðila eða stofnanna, hvorki á undirbúningsstigi og þaðan af síður á framkvæmdastigi. Siglingastofnun Íslands getur verið Ríkislögreglustjóra til aðstoðar og ráðgjafar um ýmis mál, eins og samskipti við IMO, Alþjóða siglingamálastofnunina, en einnig væri heppilegra að Siglingastofnun Íslands væri ekki yfirvald í málaflokki þar sem hún gæti þá sinnt hefðbundnu ráðgjafahlutverki sínu við hafnir landsins eins og í öðrum málum er undir stofnunina falla, eins og við gerð hafnarmannvirkja og sparað þannig miklar fjárhæðir með samræmdri ráðgjöf.

Verndaráætlanir hafna eru áætlun um framkvæmd siglingaverndar þar sem lögregla er einn aðili að aðgerðum, rekstraraðili hafnar annar og skip og útgerð þess þriðji aðilinn. Öll yfirstjórn á vettvangi í vátílvikum er lögreglunnar og því afar óeðlilegt að hún hafi ekki síðasta orðið um hvað þær áætlanir innihalda, samþykki þær og varðveiti þær.

Vera má að flugvernd sé eins staðsett í stjórnsýslunni, en þá eiga sömu rök við um staðsetningu hennar innan stjórnsýslunnar og sömuleiðis er almennt fyrirkomulag verndarráðstafana ríkja sem hafa her, öðruvísi uppbyggt. Hefur félagið gegnum þau námskeið sem starfsmenn þess hafa sótt, vitneskju um að slíkar áætlanir séu til fyrir atvik er falla undir siglingavernd í nágrannaríkjunum en eru ekki hafðar sem formlegur hluti verndaráætlana einstakra hafna af öryggisástæðum, heldur sem áætlanir sem viðkomandi her og sérsveitir fylgja þegar váatvik koma upp.

Er því lagt til að frumvarpið verði endurskoðað með tilliti til þessa og Ríkislögreglustjóra verði falið framkvæmd og yfirstjórn samkvæmt lögum þessum, enda um lögreglumál að ræða.

Hefur athugasemd þessi áhrif á 1., 2., 4., 5., 6., 8., 9., 10. og 11. grein frumvarpsins

Önnur atriði sem gerð er athugasemd við, eru meira tæknilegs eðlis:

4. gr:

Hægt er að hugsa sér mörg tilvik þar sem Ríkislögreglustjóri getur ekki upplýst aðrar stofnanir um þá vá sem að dyrum stendur og getur því ekki haft samráð við Siglingastofnun Íslands eða Landhelgisgæslu. Er því lagt til að Ríkislögreglustjóri fái einhliða vald til að ráða vástigi, en honum sé veitt heimild til að ráðfæra sig við Siglingastofnun Íslands og Landhelgisgæslu.

Kveðið er á um að Ríkislögreglustjóri að fengnu samþykki viðkomandi og í umboði og að beiðni Siglingastofnunnar, fái heimild til að gera bakgrunnsskoðun á einstaklingum. Er hér vísað til einstaklinga sem koma að gerð áhættumats og verndaráætlana. Rekstraraðilum hafna kann að þykja nauðsynlegt að fá að óska eftir bakgrunnsskoðun á einstaklingum sem koma að framkvæmd siglingaverndar, með þeirra samþykki án þess að þeir komi að gerð áhættumats eða verndaráætlana, enda gefur hefðbundið sakarvottorð ekki upplýsingar um hugsanleg tengsl einstaklinga við ólögsmæta starfsemi, fyrnd mál eða mál sem ekki hefur verið dæmt í. Rekstraraðili hafnarinnar þarf ekki að fá upplýsingar um á hvaða grunni hugsanleg neikvæð niðurstaða bakgrunnsskoðunar er byggð, heldur að viðkomandi einstaklingi sé ekki

treystandi í viðkomandi hlutverk, t.d. vegna aðkomu að fíkniefnamálum eða smygli, aðildar að samtökum sem hafa beitt ógnunum og ofbeldi o.s.frv.

6. gr:

Í ISPS kóðanum er skýrt kveðið á um að yfirvöld tilnefna þær hafnaraðstöður sem uppfylla skulu ákvæði kóðans. Hvort slík tilnefning gerist að ósk viðkomandi hafnaraðstöðu eður ei skiptir ekki höfuðmáli, en ákvæði 6. greinar stangast formlega á við ákvæði greinar 4.3.3 A-hluta kóðans og ber því að færa til þess horfs.

Ekki er skilgreint hver er verndarfulltrúi hafna sem ekki eru í siglingavernd og þar með sá aðili sem hefur heimild til að undirrita verndaryfirlýsingu fyrir skipakomur í þeim tilfellum.

9. gr:

Afar misjafnt er hve umfangsmiklar og kostnaðarsamar verndarráðstafanir grípa þarf til eftir eðli farms. Ljóst er að eftirlit með fljótandi farmi eins og lýsis og olíu krefst mun kostnaðarminni ráðstafana en þegar verið er að meðhöndla gáma eða þegar tekið er á móti farþegaskipum, svo dæmi séu tekin. Er því ljóst að breyta 2.mgr, þar sem stendur:

*Höfnum er heimilt að innheimta sérstakt gjald, siglingaverndargjald af vörum sem umskipað er, lestaðar eða landað í höfn. Gjald þetta skal taka mið af magni vöru og standa undir stofnkostnaði, rekstrarkostnaði og hluta sameiginlegs kostnaðar af ráðstöfunum til verndar farmi svo sem girðingum, vöktun, leit og lokun svæða.*

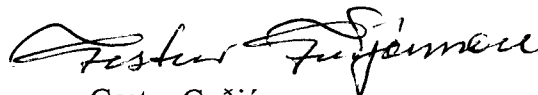
Þannig að hún hljóði:

*Höfnum er heimil að innheimta sérstakt gjald, siglingaverndargjald af vörum sem umskipað er, lestaðar eða landað í höfn. Gjald þetta skal taka mið af magni og eðli vöru og standa undir stofnkostnaði, rekstrarkostnaði og hluta sameiginlegs kostnaðar af ráðstöfunum til verndar viðkomandi farmi svo sem girðingum, vöktun, leit og lokun svæða.*

Að lokum telur félagið nauðsynlegt að sett sé ákvæði til bráðabirgða um að stýrihópur vinni þá reglugerð sem um getur í 11. grein frumvarpsins ásamt því að samhæfa og samræma framkvæmd laganna, enda um reglugerð og mál að ræða sem snertir fjölda ráðuneyta, stofnana og aðila í samfélaginu.

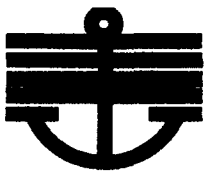
Ef athugasemdir eða spurningar vakna við umsögn þessa, vinsamlegast hikið ekki við að óska svara.

Virðingarfyllst,  
f.h. Olíudreifingar ehf.,



Gestur Guðjónsson  
Umhverfis- og öryggisfulltrúi

Afrit sent:  
Allsherjarnefnd Alþingis



Samgöngunefnd Alþingis  
Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

*Alþingi*  
*Erindi nr. P 130/1531*  
*komudagur 25.3.2004*

Reykjavík, 23. mars 2004.

**FRUMVARP TIL LAGA UM SIGLINGAVERND**  
**UMSÖGN SAMBANDS ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA.**

Samband íslenskra kaupskipaútgerða, SÍK, þakkar móttakið bréf samgöngunefndar Alþingis dags 24. febrúar s.l. þar sem óskað er umsagnar SÍK um ofangreint frumvarp til laga um siglingavernd. Þá þakkar SÍK þann aukna fest sem veittur var til að skila inn athugasemdum við frumvarpið.

Með frumvarpi þessu eru leidd í lög ákvæði alþjóðlegrar samþykktar, sem hefur að markmiði að efla viðbrögð alþjóðasamfélagsins gagnvart hugsanlegum hryðjuverkum í siglingum.

Samband íslenskra kaupskipaútgerða telur það hafa verið skynsamlega ákvörðun að setja þau ákvæði, sem í hinum alþjóðlegum samþykktum felast, í sérstök lög eins og hér er gert, bæði sökum þess að hér er um að ræða nýjar alþjóðlegar kröfur sem án vafa eiga eftir að taka talsverðum breytingum á næstu misserum svo og sökum þess að mikilvægt er að íslensk lög kveði skýrt á um skyldur og ábyrgð þeirra fjölmörgu aðila sem að siglingaverndinni koma.

Helstu athugasemdir Sambands íslenskra kaupskipaútgerða eru þessar:

- Samband íslenskra kaupskipaútgerða hefur áhyggjur af þeim ágreiningi sem enn ríkir milli ábyrgðaraðila siglingaverndar um hver beri ábyrgð á hverju.
- Skilgreina þarf hver beri ábyrgð á verndun farms eftir að skoðun tollgæslu er lokið.
- Skilgreina þarf hver skuli leggja til aðstöðu fyrir tollgæslu samkvæmt fyrirbyggjandi drögum að reglum um farmvernd, höfnin eða tollgæslan.
- Breyta þarf skilgreiningum á nokkrum hugtökum til þess að gera þau skýrari og afmarkaðri.
- Tryggja þarf að gjaldtaka hafna vegna siglingaverndar taki til alls þess kostnaðar sem af siglingaverndinni leiðir óháð því hvort höfnin sjálf annast framkvæmdina eða felur hana verktaka/rekstaraðila.



**Almennar athugasemdir.**

Í stýrihóp þeim sem samgönguráðherra skipaði til að “fara yfir og skilgreina þær kröfur sem gerðar eru í samþykktum um siglingavernd og ákvarða hverjum beri að fullnægja þeim” tókst að lokum að ná bærilegri sátt um hver skuli bera ábyrgð á þeim skuldbindingum sem í ákvæðum SOLAS samþykktarinnar og ISPS-kóðans felast. Yfirlit yfir skiptingu ábyrgðar kemur fram í yfirlitsmynd 2.1 í skýrslu stýrihópsins.

Á síðustu vikum hefur þess orðið vart að einhverjar hafnir og tollgæslan hafa leitað leiða til að komast hjá því að taka á sig skuldbindingar og þá ábyrgð sem eðlilegt er að þessir aðilar beri í samræmi við ákvæði SOLAS samþykktarinnar og ISPS-kóðans og í samræmi við tillögur stýrihóps samgönguráðherra. Þá liggur fyrir djúpstæður ágreiningur um hver beri ábyrgð á verndun farms eftir að skoðun eða vottun farms er lokið og þar til farmurinn er settur um borð í skip. Sú óvissa, sem af þessu leiðir, hefur þegar tafið allan undirbúning að gildistöku siglingaverndar og gerð verndaráætlunar. Fyrstu drög að reglum tollgæslunnar um farmvernd voru birtar fimmtudaginn 19. mars s.l., þ.e. daginn eftir að umsagnarfrestur til að skila athugasemdum við frumvarp þetta rann út og löngu eftir að verndaráætlanir hafna áttu að hafa borist Siglingastofnun Íslands til samþykktar.

**Sá ágreiningur sem vikið er að hér að framan og síðar í umsögn þessari krefst þess að vandað sé til lagasetningarinnar og að í lögnum sé að finna ítarleg ákvæði um hverjir skuli bera ábyrgð á skuldbindingum þeim sem í siglingaverndinni felast.**

Það eru einkum 3 atriði sem einkum er deilt um:

- Deilt er um hvort höfnum sé skylt að bera ábyrgð á verndun farms eftir að farmur hefur verið skoðaður og úttekinn af tollgæslu eða hvort heimilt sé að eftirlit með farminum sé í höndum einhverra annarra og þá hverra og með hvaða skilyrðum.
- Deilt er um hver skuli bara ábyrgð á að koma upp aðstöðu fyrir tollgæsluna vegna eftirlits með farmi.
- Deilt er um með hvaða hætti gjaldtöku vegna siglingaverndar skuli háttáð.

Hvað varðar spurninguna um hvort höfnum sé skylt að bera ábyrgð á verndun farms eftir að farmur hefur verið skoðaður af tollgæslu, ber að horfa til eftirfarandi atriða:

1. Í skýrslu stýrihóps segir að gert sé ráð fyrir að hafnir axli ábyrgð við framkvæmd hafnaverndar. Þar segir á bls 16 um hafnir: “Sömuleiðis er gert ráð fyrir að hafnir beri ábyrgð á að þjónustu- og rekstaraðilum á skilgreindu hafnarsvæði uppfylli kröfur hafnarverndar þar sem það á við.”
2. Í ákvæðum SOLAS samþykktarinnar segir í XI. Kafla, reglu 10, að sérhver hafnaraðstaða skuli fullnægja öllum þeim ákvæðum ISPS-kóðans sem varða starfsemi hafna.
3. Hvorki ISPS-kóðinn eða SOLAS samþykktin gera ráð fyrir sérstakri farmvernd eða að einhverjar skuldbindingar ISPS-kóðans eða SOLAS samþykktarinnar séu í höndum annarra aðila en hafnanna. Sú tillaga stýrihóps að fela tollgæslu hluta þeirra skuldbindinga, sem af ákvæðum siglingaverndar



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

leiðir, byggði á þeirri staðreynd að tollgæslan hafði þá þegar það skilgreinda hlutverk að hafa eftirlit með útflutningi og allar nauðsynlegar lagaheimildir til þess að taka að sér eftirlit með farmi. Nánar er vikið að skilgreiningu á farmvernd hér á eftir.

**Samkvæmt framangreindu hlýtur höfnin ávallt að bera ábyrgð á farmi sem kominn er til hafnarinnar og sem vottaður hefur verið af tollgæslu.** Í verndaráætlun hafnanna er skylt að greina frá þeim ráðstöfnunum sem viðhafa skal gangvart verndun farms. Þær ráðstafanir eru eðlilega á forræði hafnarinnar og lúta ákvörðun verndarfulltrúa hafnarinnar. Væru þær á forræði einhvers annars aðila, væri farmurinn ekki á forræði hafnarinnar og þess vegna ekki hluti þess sem höfnin verndar eða ber ábyrgð á samkvæmt verndaráætlun hafnarinnar. Þessi niðurstaða er væntanlega samhljóða síðustu málsgrein 4. gr frumvarpsins.

Varðandi þá spurningu hverjum beri að koma upp aðstöðu fyrir tollgæsluna vegna eftirlits með farmi, þá hlýtur að vera eðlilegt að:

1. **Tollgæslan beri sjálf allan kostnað af því lögboðna hlutverki sem henni hefur þegar verið falið með gildandi tollalögum.** Þetta er í samræmi við ný ákvæði hafnarlaga um kostnaðarrétta gjaldskrá þar sem höfnum er óheimilt að ráðstafa tekjum hafnanna til að standa undir kostnaði við óskilda starfsemi, þ. e. starfsemi sem höfnin hefur ekki með lögum.
2. Með þessu er ekki sagt að tollgæslan þurfi að byggja upp aðstöðu til að annast eftirlit með farmi í höfnum landsins, heldur má hugsa sér að hafnir geti lagt til heppilegt húsnæði til eftirlitsins með samkomulagi við tollgæsluna.

Þó svo framkvæmdin geti verð eitthvað breytileg á milli hafna er nauðsynlegt að ábyrgðin á framkvæmdinni og hver beri ábyrgð á hverju sé ávallt skýr og hafi almennt gildi.

Um tilhögun gjaldtöku verður fjallað síðar.

### **Farmvernd.**

Í frumvarpi til laga um siglingavernd er hugtakið “farmvernd” skilgreint sem:

*“Forvarnir til að vernda farm gegn hvers kyns ógn af hryðjuverkum eða öðrum ólögætum aðgerðum”.*

Þetta hugtak er mjög víðtækt og hefur það hugsanlega leitt til þess að forsvarsmenn hafna hafa undanfarið lýst því yfir að öll ábyrgð á farmi, sé í höndum tollgæslunnar og komi höfnunum ekkert við. Þessi skilgreining á hugtakinu “farmvernd” er óheppileg ef litið er til skilgreiningar á hugtakinu í 3. mgr greinar 1.9 í skýrslu stýrihóps samgönguráðherra. Í 3. mgr segir: “Farmvernd miðar að því að flytja farm eftir vottaðri flutningaleið frá því að gengið er frá honum, t.d. frá því að vörur eru settar í gám, honum lokað í verksmiðju eða framstöð, og þar til honum hefur verið komið fyrir á lokuðu svæði, haftasvæði, innan hafnarinnar fyrir útflutning”.

Sú túlkun forsvarsmanna hafnanna að skilja á milli hafnaverndar annars vegar, þ.e. ráðstafana, sem lúta að vernd skipa, áhafna, farþega og farms innan hafnaraðstöðu, og



sem hafnir bera ábyrgð á, og farmverndar hins vegar, þ.e. ráðstafana sem lúta að verndun farms gegn hvers kyns ógn og sem tollgæslan ber ábyrgð á, samræmist ekki ákvæðum ISPS-kóðans og SOLAS samþykktarinnar.

Sú lýsing á farmverndinni, sem fram kemur í kafla 1.9 um farmvernd i skýrslu stýrihópsins, nær til þess að annast eftirlit með farmi frá útflytjanda fram til þess að skoðun á farminum er lokið og farminum er komið fyrir á sérstöku haftsvæði hafnaraðstöðunnar fyrir farm er í samræmi við ákvæði 4. gr fyrirbyggjandi draga að reglum Tollstjórans í Reykjavík um farmvernd, en þar segir: “Á hverri útflutningshöfn skulu vera afgirt haftsvæði fyrir vörur til útflutnings.” Í þeim tilgangi að eyða þeim ágreiningi sem vikið er að hér að ofan, er lagt til að þetta ákvæði úr reglum Tollstjórans í Reykjavík verði fellt inn í 4. gr frumvarpsins.

Þá er vakin athygli á að samkvæmt 1. málslíð 3. gr. frumvarpsins telst farmvernd hluti af siglingaverndinni. Það er ekki hægt að líta svo á að unnt sé að undanskilja allar skuldbindingar farmverndar frá þeim skuldbindingum sem felast í ákvæðum ISPS-kóðans og SOLAS samþykktarinnar. Af þessu leiðir að í verndaráætlun hafna verður höfnin að tilgreina þær ráðstafanir sem höfnin viðhefur varðandi eftirliti með farmi við komu hans til hafnarinnar og verndun farmsins eftir að eftirliti tollgæslu er lokið. Samkvæmt ádurnefndu ákvæði 10 reglu SOLAS samþykktarinnar og ákvæðum ISPS-kóðans um haftsvæði, verður ekki séð með hvaða hætti höfn getur fullnægt þessum ákvæðum án þess að gera ráð fyrir að bera ábyrgð á vernd farmsins eftir að skoðun/eftirliti tollgæslunnar er lokið og bæði heimilt og skyllt er að færa farminn þangað sem hann bíður þess að vera settur um borð í skip.

### **Tillögur um breytingar á einstökum greinum.**

Með hliðsjón af ofangreindu gerir Samband íslenska kaupskipaútgerða tillögu um eftirfarandi breytingar á frumvarpi til laga um siglingavernd.

A. 3. gr skilgreiningar, 1. ml. b).

Hugtakið hafnavernd er í frumvarpinu skilgreint sem: “forvarnir til að tryggja vernd hafnaraðstöðu gegn hvers kyns ógn af hryðjuverkum eða öðrum ólöglegum aðgerðum”.

Vísað er til skilgreiningar á hugtakinu skipavernd, sem er: “ forvarnir til að tryggja vernd skipa, áhafna, farþega og farms gegn hvers kyns ógn af hryðjuverkum eða öðrum ólögmetum aðgerðum”. Markmið siglingaverndar eru þau sömu hvort heldur um er að ræða skip eða höfn. Í þeim tilgangi að tryggja samræmi í skilgreiningum og þar sem verndaráðstafanir hafnarinnar beinst fremur að því að vernda skipin, áhafnirnar, farþegana og farminn innan hafnaraðstöðunnar fremur en það afmarkaða svæði eða land sem hafnaraðstaða er samkvæmt skilgreiningu í 3. ml. 3. gr. er lagt til að skilgreining á hugtakinu hafnavernd verði eftirfarandi:

**Hafnavernd : forvarnir til að tryggja vernd mannvirkja, skipa, áhafna, farþega, starfsmenna, tækja og farms í og nærri hafnaraðstöðu gegn hvers kyns ógn af hryðjuverkum eða öðrum ólögmetum aðgerðum.**





Í þessu sambandi þykir rétt að vekja athygli á þær kröfur sem gerðar eru um ráðstafanir í höfnum geta tekið til svæða sem liggja utan skilgreindar hafnaraðstöðu svo sem innsiglingar til hafnar.

B. 3. gr. 1. ml. c)

Með hliðsjón af athugasemdum hér að framan er lagt til að skilgreining á hugtakinu farmvernd verði þrengd þannig að hún takmarkist við þá lýsingu sem fram kemur í skýrslu stýrihóps.

**Farmvernd: Forvarnir til að tryggja vernd farms á vottaðri flutningaleið frá starfsstöð útflytjanda að hafnaraðstöðu þar sem farmurinn er vottaður til útflutnings og færður um borð í skip eða inn á haftasvæði hafnaraðstöðunnar.**

C. 4. gr.

Vísað er til athugasemdar hér að framan. Í lok 4. gr komi á eftir: ... yfirvofandi vá.

**Ef höfn er útflutningshöfn skal höfnin skilgreina haftasvæði hafnarinnar fyrir farm þar sem unnt er að vernda farm sem býður útflutnings eftir að tollgæslan hefur lokið skoðun farmsins.**

D. 6. gr Hafnavernd.

Víða við hafnir er það svo að ekki dugar að höfnin sjálf fullnægi ákvæðum siglingaverndar. Við höfnina starfa fyrirtæki sem einnig þurfa að lúta ákvæðum siglingaverndar og innan hafnaraðstöðunnar getur farið fram starfsemi sem á ekkert skylt við hafnarstarfsemi. Dæmi um þetta gæti verið starfsemi SÍF í Hafnarfirði, sem einnig þarf að lúta ákvæðum siglingaverndar þar sem hús félagsins er að hluta til innan hafnaraðstöðunnar. Lagt er til að 1. mgr verði svohljóðandi:

Höfn sem kys að þjóna skipum sem falla undir lög þessi skal skilgreina þá hafnaraðstöðu sem nýta á undir slíka starfsemi. **Höfnin og sú starfsemi sem fer fram innan hafnaraðstöðunnar skal fullnægja öllum skuldbindingum siglingaverndar að því er varðar vernd mannvirkja, skipa, áhafna, farþega, starfsmanna, tækja og farms í og nærri hafnaraðstöðu gegn hvers kyns ógn af hryðjuverkum eða öðrum ólögumætum aðgerðum. Útbúa skal áhættumat.....**

E. 9. gr Gjöld.

Samband íslenskra kaupskipaútgerða gerir athugasemdir við ákvæði 9. gr frumvarpsins um gjaldtökuheimildir. Sambandið telur mjög óheppilegt og beinlínis varhugavert ef kostnaður við að tryggja öryggi í höfnum verður samkeppnisþáttur í starfsemi hafna. Slíkt leiði til þess að hafnir búi ekki við sömu samkeppnilegu skilyrði og að rík tilhneiging verði til þess að draga úr og ganga skemmra en æskilegt væri við framkvæmd siglingaverndar, sérstaklega hjá þeim höfnum sem þurfa að leggja í mikinn kostnað vegna siglingaverndar. Ef til þess kæmi að þær ráðstafanir sem íslenskar hafnir viðhafa verði dregnar í efa og trúverðugleiki íslenskra hafna brestir,



kann það að hafa gríðarlegar afleiðingar fyrir siglingar skipa hingað og héðan. Þannig má gera ráð fyrir bandarísk sjórnvöld muni hugsanlega neina skipum sem koma héðan að koma til hafnar þar vestra.

Fyrir liggur að íslenskar hafnir standa mjög misjafnlega vel að vígi hvað varðar að fullnægja þeim alþjóðlegu skuldbindingum um siglingavernd sem þeim er gert að fullnægja fyrir 1. júlí n.k. Sumar hafnir, t.d. Straumsvíkurhöfn, virðast geta fullnægt þessum alþjóðlegu skuldbindingum með afar litlum viðbótarkostnaði. Aðrar hafnir, t.d. Hafnarfjarðarhöfn, virðast tæplega geta fullnægt ákvæðum siglingaverndar án þess að leggja í verulegar og kostnaðarsamar framkvæmdir, framkvæmdir sem gætu hugsanlega aldrei fullkomlega staðið undir sér fjárhagslega.

Samband íslenskra kaupskipaútgerða óttast að áhrif siglingaverndar á samkeppnisstöðu hafna séu meiri en menn almennt geri sér grein fyrir. Upplýsingar um þann kostnað sem hafnir munu hafa af framkvæmd siglingaverndar liggur ekki fyrir en fram hafa komið áætlanir um að kostnaður geti verið á bilinu 250 – 450 millj kr á ári. Sé horft til þess að tekjur hafna af vörugjöldum eru um 1000 millj kr. á ári og standa undir stærstum hluta tekna margra hafna, má ljóst vera að siglingaverndargjald hafna mun hafa mikil áhrif á samkeppnisstöðu og rekstrarforsendur hafnanna til lengri tíma litið. Samband íslenskra kaupskipaútgerða óttast því að skortur á nægum undirbúningi og svo og of litlar tekjur til að standa undir kostnaði við siglingavernd geti orðið til þess að ráðstafanir einstakra hafna verði í raun málamyndagerningar og að slíkt muni skótt spyrjast út. Það er afar mikilvægt að tryggja að þau skilaboð sem koma frá Íslandi séu skýr og trúverðug og skapi það orðspor að hér séu varnir gegn hryðjuverkum teknar alvarlega.

Fulltrúi Sambands íslenskra kaupskipaútgerða í stýrihóp samgönguráðherra gerði tillögu um að fyrst um sinn og þar til tekist hefði að ná jöfnuði í útgjöldum hafna vegna siglingaverndar yrði sett á samræmt siglingaverndargjald og að á aðlögunartímabilinu tækju þær hafnir sem standa best að vígi þátt í því að greiða niður kostnað þeirra hafna sem þurfa sannanlega að leggja í mjög mikinn kostnað. Þessi framkvæmd er nákvæmlega sama eðlis og viðhöfð er við greiðslur úr hafnabótasjóði, en þær greiðslur hafa að markmiði að jafna stöðu hafna vegna þess nýja samkeppnisumhverfis sem ný hafnalög hafa mælt fyrir um að skuli gilda um rekstur hafna. Tillaga Sambands íslenskra kaupskipaútgerða fékk ekki hljómgrunn hjá stýrihópnum.

Samband íslenskra kaupskipaútgerða beinir þeim tilmælum til samgöngunefndar Alþingis að hún ræði og meti þennan valkost í ljósi þess að hagsmunir hafnanna hljóta að vega þyngra en spurningin um hvort hafnir starfi tímabundið í samræmi við ákvæði samkeppnislaga eða ekki.

Samband íslenskra kaupskipaútgerða leggur áherslu á að sá kostnaður sem lagður er á útgerðir skipa sé ekki meiri en sá sem sannanlega fellur til við vernd skipa innan hafnaraðstöðu. Þá gerir Samband íslenskra kaupskipa kröfu um að hafnir innheimti allan kostnað vegna eftirlits með farmi hjá útflytjendum beint eða með þeim sama hætti og vörugjöld eru innheimt.



**SAMBAND ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA**

**ICELANDIC SHIPOWNERS' ASSOCIATION**

Þar hafnirnar bera ábyrgð á framkvæmd siglingaverndar og þar sem þessi gjaldtaka verður að óbreyttu samkeppnisþáttur í starfsemi hafnanna, er mikilvægt að sá grunnur sem gjaldtakan byggir á sé samræmd milli hafna og að hún taki til alls þess kostnaðar sem til fellur við framkvæmd ráðstafana samkvæmt verndaráætlun hafnarinnar.

Lokaorð.

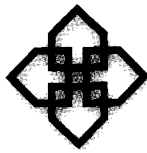
Ágreining þann, sem risið hefur um hver beri ábyrgð á hverju og vikið er að hér að framan, má að hluta til rekja til þess að viðkomandi aðilar hafa ekki fengið þær fjárveitingar sem þarf til að geta annast þær skuldbindingar sem fylgir aukinni ábyrgð, eða að viðkomandi sjái möguleika á að hagræða málum hjá sér og einfalda eigin framkvæmd og kostnað. Ef allir þeir sem koma að framkvæmd siglingaverndar haga sér með þessum hætti og leyta ekki leiða til að lækka tilkostnað með samráði og samstarfi er næsta víst að heildarkostnaður við framkvæmd siglingaverndar verður mun hærri en ef gott og skilvirkt samstarf gæti tekist um framkvæmdina. Hagsmunir útflytjanda, rekstaraðila farmstöðva, hafnanna og skipafélaganna felast í því að koma á skipulagi sem er trúverðugt og sem fullnægir ákvæðum siglingaverndar með sem minnstum tilkostnaði, töfum og vandamálum. Sá árangur næst ekki nema með samstarfi og samræmingu aðgerða. Því leggur Samband íslenskra kaupskipaútgerða mikla áherslu á að lögin um siglingavernd skapi svigrúm til þess að þeir aðilar sem koma að siglingaverndinni geti þróað með sér samstarf, verkferla og skipulag sem lækkar tilkostnað og kemur þannig öllum útflytjendum til góða.

Samband íslenskra kaupskipaútgerða leggur mikla áherslu á að þær ráðstafanir sem íslensk stjórnvöld mæla fyrir um að viðhafa skuli í íslenskum höfnum séu trúverðugar en að samtímis sé leitað leiða til þess að fullnægja hinum alþjóðlegu ákvæðum með þeim hætti sem hefur í för með sér sem minnstan tilkostnað og sem tekur mið af þeim sérstöku aðstæðum fámennis og legu landsins sem eðlilegt er að líta til við mat á þeim ráðstöfunum. Þær tillögur um breytingar á frumvarpinu sem sambandið gerir hér að ofan eiga ekki að auka tilkostnað samfélagsins vegna siglingaverndar þar sem þær fela aðeins í sér tillögu um tilfærslu á kostnaði milli hafna eða þeirra aðila sem bera ábyrgð á framkvæmd siglingaverndar.

Virðingarfyllst

Samband íslenskra kaupskipaútgerða

Olafur J. Briem



*Alþingi*  
*Erindi nr. Þ 130/1532*  
*komudagur 25.3.2004*

## SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Samgöngunefnd Alþingis  
b.t. Stefáns Á. Auðólfssonar  
Austurstræti 8-10  
150 REYKJAVÍK

Reykjavík 22. mars 2004

Sam 109/2004 PS/sp  
Tilv.: 051

### **Efni: Frumvarp til laga um siglingavernd**

Á fundi stjórnar Sambands íslenskra sveitarfélaga 19. mars var lagt fram bréf samgöngunefndar Alþingis, dags. 24. febrúar 2004, þar sem óskað er umsagnar um frumvarp til laga um siglingavernd, 569. mál.

Lagt var fram afrit af umsögn stjórnar Hafnasambands sveitarfélaga, dags. 16. mars 2004 og tekur stjórnin undir þá umsögn.

Virðingarfyllt  
SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Þórður Skúlason  
framkvæmdastjóri

Hjálagt: Umsögn Hafnasambands sveitarfélaga um frumvarp til laga um siglingavernd

# HAFNASAMBAND SVEITARFÉLAGA

Samgöngunefnd Alþingis  
Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Reykjavík 16. mars 2004

Ha 033/2004 ÁPS  
Tilv.: 613

## Efni: Umsögn um frumvarp til laga um siglingavernd.

Hafnasambandi sveitarfélaga hefur borist til umsagnar frumvarp til laga um siglingavernd, þskj. 859.

Með samþykkt Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar frá því í desember 2002 um breytingar á SOLAS samþykktinni um öryggi mannlífa á hafinu, og staðfestingu umhverfisráðherra á aðild Íslands að breytingunni, var ljóst að lögfesta yrði þær samþykktir hér á landi. Upphaf þessara breytinga má rekja til atburðanna í New York og Washington 11. september árið 2001, en í kjölfar þeirra hafa víða verið settar hertar öryggisreglur.

Hafnasamband sveitarfélaga telur mikilvægt að frumvarpið verði að lögum og taki gildi hinn 1. júlí nk., enda gæti það haft ófyrirsjáanlegar afleiðingar fyrir alla flutninga til og frá landinu, bæði með vörur og farþega, ef svo verður ekki. Á hinn bóginn er einnig ástæða til að vara við því að þeir aðilar sem ábyrgir eru fyrir siglingavernd reisi sér hurðarás um öxl og ráðist í óþarflega yfirgripsmiklar aðgerðir. Á þessu sviði, eins og svo víða, á við að best er ef menn rata hinn gullna meðalveg.

Þó Hafnasambandið hafi ekki átt beina aðild að samningu þessa frumvarps, hafa fulltrúar þess í stýrihópi sem unnið hefur að innleiðingu siglingaverndar, átt þess kost að koma sjónarmiðum hafnanna á framfæri. Í frumvarpinu kemur fram að yfirstjórn þessara mála sé á hendi samgönguráðherra og að framkvæmd laganna verði á ábyrgð Siglingastofnunar. Í þessu sambandi er brýnt að áréttu að framkvæmd laganna verður einnig á hendi annarra opinberra aðila, s.s. Ríkislögreglustjóra, Landhelgisgæslu og Tollstjóra og e.t.v. ætti að geta þess strax í upphafi frumvarpsins.

Þýðingarmikið er að ábyrgð einstakra aðila í tengslum við siglingavernd sé skýr. Þannig vill Hafnasambandið að það komi skýrt fram, að það lítur svo á að hafnir landsins verði einungis ábyrgar fyrir þeim hluta er lýtur að hafnavernd. Ennfremur að hafnir og hafnafirvöld geta á engan hátt tekið að sér hlutverk og ábyrgð lögreglu, sem ávallt hlýtur að vera mikil hvað varðar mat á áhættu og vástigi. Má benda á að þetta er eitt af þeim atriðum sem mikið hefur verið fjallað um í umfjöllun um siglingavernd í nágrannalöndum okkar. Í Danmörku hefur samgönguráðherrann t.d. nýlega birt auglýsingu (bekendtgørelse) þar sem þetta atriði er skýrt en í frétt um auglýsinguna segir m.a. að hún *"bekræfter politiets overordnede ansvar for terrorsikring, og ordlyden svarer til den tilsvarende bekendtgørelse om sikring af lufthavne. Dermed er det politiets overordnede ansvar at forudse og modvirke terroranslag, uanset hvor i landet, det måtte forekomme, og dermed også i havne."*

Hafnasambandið telur mikilvægt að löggjafinn taki af öll tvímæli hvað þetta varðar.

Þá bendir stjórn Hafnasambands sveitarélaga á ákvæði laga nr. 27 frá 1999 um opinberar eftirlitsreglur. Rétt kann að vera að skoða frumvarpið með tilliti til ákvæða þeirra laga.

### **Eftirfarandi athugasemdir eru gerðar við einstakar greinar frumvarpsins.**

**3. grein:** Í greininni er notað orðið "hafnaraðstaða" og skilgreint sem svæði sem uppfylli skilyrði siglingaverndar. Orðið hafnaraðstaða er almennt notað varðandi hafnarmál sem allt umráðasvæði hafna. Heppilegra kann að vera að nota annað orð til að forðast misskilning og ónákvæma notkun hugtaksins í framtíðinni og er hér lagt til að notast verði við hugtakið "*verndarsvæði hafnar*".

**4. grein:** Varðandi framkvæmd siglingaverndarmála er eðlilegt að tilgreina Landhelgisgæsluna til viðbótar þeim aðilum sem taldir eru upp fyrst í greininni, enda er í 5. mgr. fjallað um hlutverk hennar.

**4. grein:** Ríkislögreglustjóri hefur að fengnu samþykki einstaklings og að beiðni og í umboði Siglingastofnunar heimild til að gera svonefnda bakgrunnsskoðun. Nauðsynlegt er að skilgreina hugtakið bakgrunnsskoðun í 3. grein laganna.

**4. grein:** Í lokamálsgrein 4. greinar er kveðið á um að hafnir sem falla undir lögin beri ábyrgð á lögboðnum ráðstöfunum um siglingavernd. Í III. kafla laganna er fjallað um hafnavernd og hlutverk hafna. Það er skilningur Hafnasambandsins að hlutverk hafna samkvæmt lögnum lúti einungis að hafnaverndinni. Því er orðalag 4. greinar um ábyrgð hafnanna á siglingavernd of víðtækt. Rétt er að þar sé kveðið á um ábyrgð hafna á lögboðnum ráðstöfunum um hafnavernd.

**6. grein:** Í loka málsgrein er vísað til 1. mgr. um siglingavernd. Hér er um augljósa ritvillu að ræða sem þarf að leiðrétta, hér er verið að fjalla um hafnavernd.

**7. grein:** Fjallað um að Tollstjórinn í Reykjavík upplýsi og leiðbeini hafnaryfirvöldum um kröfur farmverndar við gerð áhættumats og verndaráætlunar hafnar. Farmverndin er samkvæmt lögnum á verksviði tollstjóra. Í stað þess að fella farmverndina innan áhættumats og verndaráætlana hafna er eðlilegt að kveða á um ábyrgð tollstjóraembætta og farmflytjenda/útgerðaraðila hvað þetta varðar.

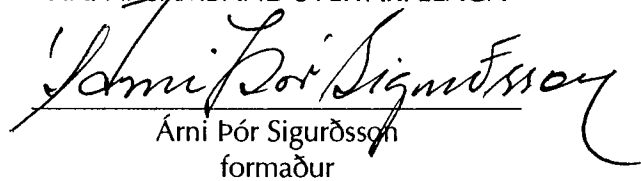
**8. grein:** Hafnasambandið telur að það geti orkað tvímælis að fela hafnaryfirvöldum að annast öryggisleit á starfsfólki o.fl. eins og segir í 1. mgr. greinarinnar. Almennt er hér um að ræða hlutverk lögreglu og tollgæslu og mikilvægt að ekki skapist réttaróvissa um þessa hluti. Mælist Hafnasambandið til þess að löggjafinn skýri hvað hér er átt við með óyggjandi hætti og skilgreini jafnframt valdmörk og ábyrgð aðila.

**9. grein:** Í 2. og 3. málsgrein er tilgreint að höfnum sé heimilt að taka gjald til að standa undir stofnkostnaði, rekstrarkostnaði og hluta sameiginlegs kostnaðar. Rétt er að orðið "hluta" sé fellt niður þannig að ekki fari milli mála að allan sameiginlegan kostnað megi innheimta hjá viðkomandi aðila. Þá er í sömu málsgreinum tilgreint að hafnir geti innheimt gjöld, annars vegar vegna kostnaðar af ráðstöfunum til verndar farmi og hins vegar vegna ráðstafana til verndar skipum. Betra væri að kveða á um að hafnir geti innheimt gjald vegna framkvæmdar hafnaverndar hjá þessum aðilum í stað þess að tilgreina sérstaklega að það sé innheimt vegna verndar farms og skipa. Þá þarf einnig í 3. mgr. að bæta við á eftir orðunum "... til verndar skipi" orðunum "og hafnaraðstöðu" en þar er um að ræða það svæði þar sem tengsl skips og hafnar eru, sbr. 3.tl. 3. gr. frumvarpsins.

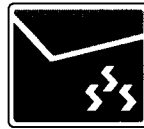
**9. grein:** Rétt er að samsvarandi ákvæði og er að finna í 21. grein hafnalaga bætist við greinina og verði svohljóðandi: “Gjöld vegna hafnaverndar eru tryggð með lögveði í viðkomandi skipi eða váttryggingarfé. Gengur það veð í tvö ár fyrir samningsveðskuldum. Höfn er heimilt að krefjast frekari trygginga fyrir greiðslu gjalda skv. lögum um siglingavernd.”

**Ákvæði til bráðabirgða:** Hafnasambandið leggur til að í ákvæði til bráðabirgða sé tekið fram að lögin sæti endurskoðun innan tveggja ára frá gildistöku þeirra.

Virðingarfyllst,  
HAFNASAMBAND SVEITARFÉLAGA

  
Árni Þór Sigurðsson  
formaður

**Alþingi**  
**Erindi nr. Þ 139/1482**  
**komudagur 23.3.2004**



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

*Suðurnesjum 19. mars 2004.*

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

***Varðar umsögn um frumvarp til laga um siglingavernd, 569. mál.***

*Á stjórnarfundum Sambands sveitarfélaga á Suðurnesjum þann 18. mars s.l. var tekið fyrir erindi yðar dags. 24. febrúar 2004 þar sem óskað var til umsagnar frumvarp til laga um siglingavernd, 569. mál*

*Eftirfarandi var fært til bókar.*

*“Málið hefur komið fyrir hjá sveitarfélögunum og tekur stjórnin því ekki afstöðu til frumvarpsins.”*

*Þetta tilkynnist hér með.*

*Virðingarfyllst,*

  
*Guðjón Guðmundsson framkv.stj.*



Alþingi  
Erindi nr. P 130/1259  
komudagur 8. 3. 2004

Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8-10  
b.t. samgöngunefndar  
Alþingi  
150 Reykjavík

4. mars 2004

**Efni: Umsögn um frumvarp til laga um siglingavernd, 569. mál.**

Samtök atvinnulífsins, Landssamband íslenskra útvegsmanna, Samtök atvinnurekenda í raf- og tölvuiðnaði, Samtök ferðaþjónustunnar, Samtök fiskvinnslustöðva, Samtök fjármálafyrirtækja, Samtök iðnaðarins og SVÞ-Samtök verslunar og þjónustu skila sameiginlegri umsögn um ofangreint frumvarp, en markmið þess er að innleiða í íslenskan rétt alþjóðlegar reglur og skuldbindingar á sviði siglingaverndar.

**Alþjóðlegum skuldbindingum mætt, framkvæmdin einföld og hagkvæm**

Samtök atvinnulífsins héldu á dögnum opin fund um efni frumvarpsins, þar sem fluttu erindi fulltrúar samgönguráðuneytis, tollstjórans í Reykjavík, Hafnarsamlags Norðurlands og Sambands íslenskra kaupskipaútgerða. Mikið fjölmenni var á fundinum og almennt má segja að þar hafi komið fram áhyggjur af þeim kostnaði sem nýju löginn munu hafa í för með sér, kostnaði sem í upphafi mun einkum lenda á höfnum, skipafélögum og útflytjendum, en neytendur munu síðan á endanum bera. Almenn samstaða var um að nauðsynlegt væri að uppfylla alþjóðlegar lágmarkskröfur á trúverðugan hátt, en jafnframt að nauðsynlegt væri að framkvæmdin yrði sem hagkvæmust og hefði sem minnstan kostnað og umstang í för með sér. Blessunarlega virtist þessi samstaða einnig ná til fulltrúa hins opinbera á fundinum.

Ofangreind samtök leggja áherslu á mikilvægi þess að þessi meginsjónarmið verði höfð að leiðarljósi við nánari útfærslu á framkvæmd laganna.

Samkvæmt frumvarpinu er tollstjóranum í Reykjavík ætlað að setja reglur um farmvernd og annast, í samráði við viðkomandi hafnaryfirvöld og Siglingastofnun Íslands, framkvæmd og eftirlit (4. og 7. gr.). Þá gerir frumvarpið ráð fyrir (8. gr.) að Siglingastofnun Íslands setji reglur um fyrirkomulag öryggisleitar hafnaryfirvalda á starfsfólki, áhöfnum og öðrum þeim sem vegna starfs síns þurfa að fara inn á hafnaraðstöðu eða um borð í skip sem falla undir löginn. Skv. 11. gr. er samgönguráðherra loks heimilt að setja reglugerð um framkvæmd laga þessara, þar á meðal um hlutverk Siglingastofnunar Íslands og annarra opinberra aðila.

Gríðarlega mikilvægt er að vel takist til verka við útfærslu þessara reglna, þ.e. að um leið og framkvæmdin uppfylli lágmarkskröfur alþjóðasamninga, þá sé hún ekki um of íþyngjandi hvað varðar kostnað eða umstang. Lagt er til að bætt verði við nýjum málslíð í 8. gr., á eftir 2. málslíð, svohljóðandi:

*Opinberir aðilar, sem setja frekari reglur um framkvæmd laga þessara og/eða sjá um framkvæmdina, skulu hafa það að leiðarljósi að mæta lágmarkskröfum alþjóðlegra skuldbindinga, en á sama tíma gæta þess í hvívetna að framkvæmdin verði eins einföld og hagkvæm og frekast er unnt.*

Sem dæmi má nefna erlend farþegaskip. Mörg fylgja þau ströngum eftirlitsreglum, m.a. með málmleitartækjum. Í slíkum tilfellum eru ekki rök fyrir að allir farþegar sem ætla í land – til dvalar í landi í nokkrar klukkustundir – séu látnir sæta tafsömu öryggiseftirliti við landgöngu.

### Gjaldtaka

Í næst síðasta málslið 9. gr. um gjöld, segir að gjaldtaka skuli „í öllum tilfellum miðuð við að hún standi undir kostnaði við þá þjónustu sem veitt er og birt í gjaldskrárm viðkomandi hafnar.“ Eðlilegt getur talist að greidd séu gjöld fyrir veitta þjónustu, gjöld sem á endanum verða borin af neytendum. Samtökin líta hins vegar svo á að um þjónustugjöld verði að ræða sem ekki muni nema meiru en einmitt þeim kostnaði sem til fellur vegna þessarar veittu þjónustu.

### Kostnaðarmat

Loks gera samtökin athugasemd við að ekki sé gerð tilraun til að leggja mat á þann kostnað sem fellur á atvinnulífið – en neytendur munu væntanlega bera á endanum – vegna laganna, líkt og kveðið er á um í lögum um opinberar eftirlitsreglur. Óljóst er hver heildarkostnaður vegna laganna verður, en fram hefur komið að Reykjavíkurhöfn hefur metið árlegan kostnað við höfnina á bilinu 150-200 milljónir króna, að teknu tilliti til stofnkostnaðar. Með frumvarpinu fylgir eingöngu samantekt á ætluðum beinum kostnaði stofnana ríkisins.

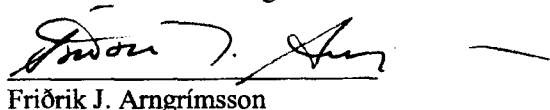
Samtökin styðja að frumvarpið verði að lögum, með ofangreindri breytingu, en ítreka áherslu sína á að þær opinberu stofnanir sem koma munu að frekari útfærslu framkvæmdarinnar hafi það að leiðarljósi að uppfylla alþjóðlegar lágmarkskröfur á trúverðugan hátt, en jafnframt nauðsyn þess að framkvæmdin verði sem hagkvæmust og hafi sem minnstan kostnað og umstang í för með sér.

Virðingarfyllt,

Samtök atvinnulífsins

  
Ari Edwald

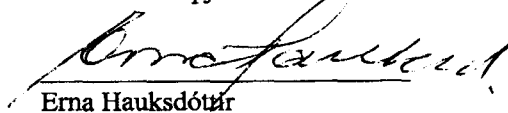
Landsamband ísl. útvegsmanna

  
Friðrik J. Arngrímsson

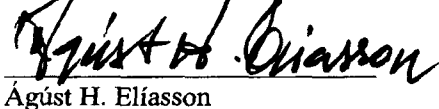
Samtök atvinnurekenda í raf- og tölvuiðnaði

  
Ásbjörn R. Jóhannesson

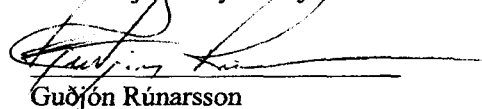
Samtök ferðaþjónustunnar

  
Erna Hauksdóttir

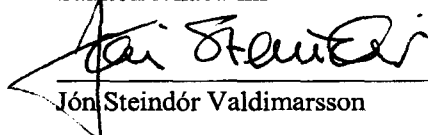
Samtök fiskvinnslustöðva

  
Ágúst H. Elíasson

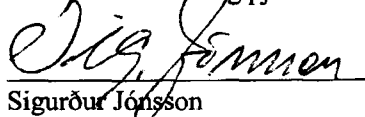
Samtök fjárfélagafyrirtækja

  
Guðjón Rúnarsson

Samtök iðnaðarins

  
Jón Steindór Valdimarsson

SVP - Samtök verslunar og þjónustu

  
Sigurður Jónsson



SIGLINGASTOFNUN

*Alþingi*  
*Erindi nr. P 130/1418*  
*komudagur 17.3.2004*

Alþingi  
Samgöngunefnd  
Við Austurvöll  
150 Reykjavík

Kópavogi, 15.03.2004

Tilv. 023

HJ

**Efni: Umsögn um frv. til laga um siglingavernd.**

Siglingastofnun vísar til bréfs samgöngunefndar Alþingis dags. 3. mars 2004, þar sem stofnuninni er sent til umsagnar frv. til laga um siglingavernd, 569. mál.

Siglingastofnun kom að samningu frumvarpsins með samgönguráðuneytinu og leggur áherslu á að frumvarpið nái fram að ganga sem fyrst. Stofnunin vill þó leggja til að gerðar verði smávægilegar breytingar á frumvarpinu sem framkoma í meðfylgjandi fylgiskjali.

Lagt er til að bætt verði við tveimur skilgreiningum, þ.e. á vástigi og verndaryfirlýsingu. Í frumvarpinu er fjallað um vástig en þau ekki skilgreind. Það er til skýringar að skilgreina þetta hugtak en um það er nánar fjallað í ISPS kóðanum, sbr. 2.1.9.-2.1.11., 7.2.-7.4. og 14.2.-14.4 í A-hluta kóðans. Jafnframt er lagt til að í 6. gr. frumvarpsins verði bætt inn í ákvæði um verndaryfirlýsingu, eðlilegt er í framhaldi af því að skilgreina það hugtak, en um það er nánar fjallað í ISPS kóðanum, sbr. 5. töluliður í A-hluta kóðans.

Lagt er til að bætt verði við nýrri málsgrein í 4. gr. frumvarpsins sem verður 2. mgr., þar sem Siglingastofnun er veitt heimild til að fela öðrum hæfum aðilum að annast einstaka þætti skipaverndar, t.d. að annast eftirlit og úttekt er varðar skipið sjálft. Þessir aðilar geta t.d. verið flokkunarfélög sem eru viðurkennd á Evrópska efnahagssvæðinu.

Lagt er til að gerðar verði breytingar á 4. mgr. 4. gr. frumvarpsins. Orðalagið er of fortakslaust og af því má álykta að ríkislögreglustjóra sé bæði rétt og skylt að taka við stjórn skipa sem jafnvel eru á siglingu. Eðlilegra er að þetta sé mat í sérhverju tilfelli eða ákveðið í verndaráætlun viðkomandi hafnar.

Lagt er til að bætt verði við nýrri málsgrein í 6. gr. frumvarpsins sem verður 2. mgr. Að mati Siglingastofnun er ástæða til að fjalla sérstaklega um það í lögum hvernig bregðast eigi við í þeim tilvikum þegar skip sem fellur undir frv. til laga um siglingavernd tekur höfn í hafnaraðstöðu sem ekki hefur gert verndaráætlanir og uppfyllir því ekki kröfur um siglingavernd. Í slíkum tilvikum er gert ráð fyrir því að skip geti farið fram á yfirlýsingu um siglingavernd, sbr. 5.2.4. í A-hluta kóðans og ber stjórnvöldum að ákveða hvaða kröfur skuli gerðar til yfirlýsingar um siglingavernd, sbr. 4.3.6 í A-hluta kóðans.

Lagt er til að gerðar verði smávægilegar breytingar á 3. mgr.11. gr. frumvarpsins.

F.h. Siglingastofnunar Íslands,



---

Hermann Guðjónsson,  
siglingamálastjóri

130. löggjafarþing 2003–2004.  
Þskj. 859 — 569. mál.

## Frumvarp til laga um siglingavernd.

(Lagt fyrir Alþingi á 130. löggjafarþingi 2003–2004.)

### I. KAFLI

#### Almenn ákvæði.

##### 1. gr.

##### *Stjórn siglingaverndarmála.*

Samgönguráðherra fer með yfirstjórn siglingaverndarmála, en Siglingastofnun Íslands með framkvæmd þeirra svo sem nánar er kveðið á um í lögum þessum og reglugerðum settum samkvæmt þeim.

##### 2. gr.

##### *Gildissvið og markmið.*

Lög þessi gilda um eftirgreindar gerðir skipa ef þau eru notuð í millilandasiglingum:

- farþegaskip, þ.m.t. háhraðaför,
- flutningaskip 500 brúttótonn eða stærri og
- færanlega borpalla.

Lög þessi gilda um hafnaraðstöðu þar sem slíkum skipum, innlendum og erlendum, sem stunda millilandasiglingar er þjónað.

Markmið laga þessara er að tryggja vernd skipa, áhafna, farþega, farms og hafnaraðstöðu fyrir hvers kyns ógn af hryðjuverkum og öðrum ólögmætum aðgerðum.

##### 3. gr.

##### *Skilgreiningar.*

Í lögum þessum er merking hugtaka sem hér segir:

- Siglingavernd:* Ráðstafanir samkvæmt ákvæðum alþjóðasamþykktar um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS 1974) auk alþjóðakóða (ISPS CODE) um skipa- og hafnavernd:
  - skipavernd: forvarnir til að tryggja vernd skipa, áhafna, farþega og farms gegn hvers kyns ógn af hryðjuverkum eða öðrum ólögmætum aðgerðum;
  - hafnavernd: forvarnir til að tryggja vernd hafnaraðstöðu gegn hvers kyns ógn af hryðjuverkum eða öðrum ólögmætum aðgerðum;
  - farmvernd: forvarnir til að vernda farm gegn hvers kyns ógn af hryðjuverkum eða öðrum ólögmætum aðgerðum.
- Tilnefnt stjórnvald:* Sú stofnun eða það stjórnvald aðildarríkis sem falin er ábyrgð á framkvæmd alþjóðasamþykktar um siglingavernd í höfnum og skipum.
- Hafnaraðstaða:* Staður skilgreindur af aðildarríki eða tilnefndu stjórnvaldi þar sem tengsl skips og hafnar eru, og sem uppfyllir skilyrði laga um siglingavernd.
- Áhættumat:* Mat á áhættu gagnvart ógnunum og váatvikum.
- Verndaráætlun:* Áætlun til að tryggja að gerðar séu ráðstafanir til að vernda hafnaraðstöðu, skip, einstaklinga og farm.

6. *Verndarfulltrúi*: Sá einstaklingur sem falin er gerð, framkvæmd, endurskoðun og viðhald verndaráætlunar.
7. *Vástig*: Segir til um hvert hættuástandið er þegar beita skal verndarráðstöfunum svo sem nánar er kveðið á um í alþjóðakóða (ISPS-code) um skipa- og hafnavernd.
8. *Verndaryfirlýsing*: Samkomulag um siglingavernd milli verndarfulltrúar skips og hafnaraðstöðu. Í samkomulaginu skal m.a. tilgreina verndarráðstafanir skips og hafnar og ábyrgð hvers aðila.

#### 4. gr.

Siglingastofnun Íslands, ásamt tollyfirvöldum, ríkislögreglustjóra, útgerðarfélagum og höfnum sem falla undir lög þessi, fer með framkvæmd siglingaverndar.

Siglingastofnun Íslands er heimilt til að fela öðrum hæfum aðilum að annast einstaka þætti skipaverndar.

Siglingastofnun Íslands ber m.a. ábyrgð á að:

- a. staðfesta áhættumat útgerðarfélaga fyrir íslensk skip og áhættumat hafnaraðstöðu fyrir hafnir,
- b. staðfesta verndaráætlunir útgerðarfélaga fyrir íslensk skip og verndaráætlun hafnaraðstöðu fyrir hafnir,
- c. staðfesta skipan verndarfulltrúa íslenskra skipa, útgerða og hafnaraðstöðu,
- d. staðfesta skipan eftirlitsaðila og gefa út skírteini til eftirlitsmanna,
- e. hafa eftirlit með virkni verndaráætlana íslenskra skipa og hafnaraðstöðu,
- f. gefa út ferilskrá íslenskra skipa,
- g. halda skrá um íslensk skip og hafnir sem hafa viðurkenndar verndaráætlunir.

Áður en Siglingastofnun Íslands staðfestir áhættumat og verndaráætlun skv. 2. mgr. skal hún leita umsagnar ríkislögreglustjóra. Siglingastofnun skal gæta þess að kröfum um leynd og varðveislu verndaráætlana og annarra trúnaðarupplýsinga sé fullnægt. Siglingastofnun annast öll samskipti við Alþjóðasiglingamálastofnunina um siglingavernd, þ.m.t. að senda lögboðnar tilkynningar o.s.frv.

Ríkislögreglustjóri ákveður vástig um borð í skipum og í höfnum. Þegar ógn steðjar að ákveður hann hækkun vástigs um borð í skipum eða í höfnum, að höfðu samráði við Siglingastofnun og Landhelgisgæslu nema þegar um bráðatilvik er að ræða, þá tekur hann ákvörðun einn. Þegar vástig er hækkað í höfnum eða skipum getur ríkislögreglustjóri tekið við stjórn aðgerða samkvæmt viðeigandi verndaráætlun og almennum lögum um lögregluaðgerðir.

Ríkislögreglustjóri hefur heimild til, að fengnu samþykki viðkomandi einstaklings, og að beiðni og í umboði Siglingastofnunar Íslands, að gera bakgrunnsskoðun á einstaklingum sem hafa aðgang að trúnaðarupplýsingum sem lúta að siglingavernd.

Landhelgisgæslan hefur eftirlit með að lögum um siglingavernd sé framfylgt á hafinu umhverfis Ísland í samræmi við ákvæði alþjóðasamninga.

Tollstjórinn í Reykjavík setur reglur um farmvernd. Tollstjórar annast, í samráði við viðkomandi hafnaryfirvöld og Siglingastofnun Íslands, framkvæmd og eftirlit með farmvernd og setja reglur þar að lútandi.

Útgerðarfélag sem gera út skip undir íslenskum fána og falla undir lög þessi bera ábyrgð á að lögboðnum verndarráðstöfunum sé fullnægt og að í hverju skipi liggi fyrir verndaráætlun með nákvæmum leiðbeiningum um viðbrögð við yfirvofandi vá.

Höfn sem rekur hafnaraðstöðu sem fellur undir lög þessi ber ábyrgð á því að lögboðnum ráðstöfunum um siglingavernd sé fullnægt og að í verndaráætlun liggja fyrir nákvæmar leiðbeiningar um viðbrögð við yfirvofandi vá.

## II. KAFLI Skipavernd.

### 5. gr.

Útgerðarfélag skulu útbúa áhættumat og verndaráætlun fyrir hvert íslenskt skip sem fellur undir lög þessi og tilnefna verndarfulltrúa fyrir skipið og útgerðarfélagið. Áhættumatið, verndaráætlunina og skipan verndarfulltrúans skal leggja fyrir Siglingastofnun Íslands til staðfestingar. Í verndaráætlun skal koma fram áætlun um viðbrögð þegar ógn steðjar að og hlutverk aðila sem koma að aðgerðum vegna þess, t.d. hlutverk lögreglu og Landhelgisgæslu.

## III. KAFLI Hafnavernd.

### 6. gr.

Höfn sem kys að þjóna skipum sem falla undir lög þessi skal skilgreina þá hafnaraðstöðu sem nýta á undir slíka starfsemi. Útbúa skal áhættumat fyrir hafnaraðstöðuna og verndaráætlun og bera undir Siglingastofnun Íslands til staðfestingar. Tilnefna skal verndarfulltrúa fyrir hafnaraðstöðuna og skal Siglingastofnun Íslands staðfesta skipan hans. Verndarfulltrúi ákveður hvenær tilefni er til að grípa til ráðstafana samkvæmt þeirri verndaráætlun sem höfnin starfar eftir.

Ef skip skv. 2. gr. leggst að hafnaraðstöðu, sem ekki uppfyllir kröfur um siglingavernd, getur verndarfulltrúi skips óskað eftir verndaryfirlýsingu. Ef hafnaryfirvöld og verndarfulltrúi skips koma sér saman um gerð verndaryfirlýsingar skal Siglingastofnun Íslands eða annar aðili sem hún tilnefnir samþykka verndaryfirlýsingu.

Í verndaráætlun skal koma fram áætlun um viðbrögð þegar ógn steðjar að og hlutverk aðila sem koma að aðgerðum vegna þess, t.d. hlutverk lögreglu og tollyfirvalda.

Að fengnu samþykki Siglingastofnunar Íslands getur höfn falið rekstraraðilum hafnaraðstöðu framkvæmd og eftirlit með að kröfum skv. 1. mgr. um siglingavernd sé framfylgt. Ef kröfum 1. mgr. er ekki fullnægt að mati Siglingastofnunar Íslands getur höfn rift samningum við rekstraraðila án frekari fyrirvara.

## IV. KAFLI Farmvernd.

### 7. gr.

Tollstjórinn í Reykjavík setur reglur um farmvernd. Tollstjórar hafa eftirlit og umsjón með framkvæmd verndarráðstafana, þ.m.t. eftirlit með farmi sem flytja á úr landi, eftir því sem kveðið er á um í reglum tollstjórans í Reykjavík.

Tollstjórinn í Reykjavík skal upplýsa og leiðbeina hafnaryfirvöldum um kröfur farmverndar við gerð áhættumats og verndaráætlunar hafnar.

## V. KAFLI Ýmis ákvæði.

### 8. gr.

*Leit.*

Siglingastofnun Íslands setur reglur um fyrirkomulag öryggisleitar hafnaryfirvalda á starfsfólki, áhöfnum og öðrum þeim sem vegna starfs síns þurfa að fara inn á hafnaraðstöðu eða um borð í skip sem falla undir lög þessi.

Tollstjórinn í Reykjavík setur reglur um leit í farmi, á farþegum og í farangri þeirra. Tollstjórar annast framkvæmd leitar.

Hægt er að synja þeim mönnum sem neita öryggisleit samkvæmt þessari grein um aðgang að hafnaraðstöðu og skipi sem lög þessi ná yfir.

#### 9. gr.

##### *Gjöld.*

Siglingastofnun Íslands er heimilt að innheimta gjöld til að standa straum af kostnaði sem til fellur samkvæmt lögum þessum, þ.m.t. gjöld fyrir staðfestingar, eftirlit og útgáfu skráa skv. 4. gr. og námskeið sem haldin eru í samræmi við ákvæði laga þessara. Gjöldin skulu ákveðin í gjaldskrá sem samgönguráðherra setur að tillögu Siglingastofnunar Íslands og skal gjaldtakan standa undir kostnaði við veitta þjónustu.

Höfnum er heimilt að innheimta sérstakt gjald, siglingaverndargjald, af vörum sem umskipað er, lestaðar eða landað í höfn. Gjald þetta skal taka mið af magni vöru og standa undir stofnkostnaði, rekstrarkostnaði og hluta sameiginlegs kostnaðar af ráðstöfunum til verndar farmi, svo sem girðingum, vöktun, leit og lokun svæða.

Höfnum er heimilt að innheimta gjald fyrir hvert skip sem fellur undir lög þessi og getur gjaldið tekið mið af stærð skips, komufjölda og/eða dvalartíma á hafnarsvæðinu. Gjald þetta skal standa undir stofnkostnaði, rekstrarkostnaði og hluta sameiginlegs kostnaðar af ráðstöfunum til verndar skipi, svo sem vöktun og lokun svæða.

Höfnum er heimilt að innheimta sérstakt gjald fyrir hvern farþega sem kemur til eða fer frá landinu með skipi. Gjald þetta skal standa undir þeim kostnaði sem leiðir af siglingavernd í farþegaflutningum, svo sem móttökuaðstöðu, öryggisleit, vöktun og búnaði.

Höfnum, sem annast tilfallandi framkvæmd siglingaverndar, er heimilt að innheimta þann kostnað sem af henni hlýst samkvæmt reikningi hverju sinni. Með tilfallandi framkvæmd siglingaverndar er átt við ráðstafanir vegna einstakra koma og brottfara skipa sem falla undir lög þessi, svo sem vegna afgreiðslu farþega- og flutningaskipa. Gjaldið sem innheimt er hverju sinni skal standa undir þeim kostnaði sem hlýst af þeim ráðstöfunum sem gripið er til, svo sem uppsetningu móttökuaðstöðu, öryggisleit, tímabundinni lokun svæða o.s.frv.

Komi fram beiðni um aukna þjónustu við framkvæmd siglingaverndar, t.d. aukna löggæsla, aukna vakt í skipi o.s.frv., er þeim sem beiðnin beinist að heimilt að innheimta útlagðan kostnað samkvæmt reikningi hverju sinni.

Gjaldtaka samkvæmt grein þessari skal í öllum tilfellum miðuð við að hún standi undir kostnaði við þá þjónustu sem veitt er og birt í gjaldskrám viðkomandi hafnar.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð nánari ákvæði um innheimtu gjalda þeirra sem kveðið er á um í grein þessari.

#### 10. gr.

##### *Málskotsréttur.*

Ákvarðanir sem Siglingastofnun Íslands tekur samkvæmt lögum þessum eru kæránlegar til samgönguráðherra. Kæra skal vera skrifleg og fer um meðferð hennar samkvæmt ákvæðum stjórnarsýslulaga.



11. gr.

*Reglugerð.*

Samgönguráðherra er heimilt að setja í reglugerð nánari ákvæði um framkvæmd laga þessara, þar á meðal um hlutverk Siglingastofnunar Íslands og annarra opinberra aðila.

Undir skipavernd fellur m.a. að setja reglur um skyldur útgerðarfélags, áhættumat fyrir skip, leit, verndaráætlun skips, skrár sem færa skal og varðveita um borð í skipi, verndarfulltrúa útgerðarfélags, verndarfulltrúa skips, útgáfu skirteina fyrir skip og um kennslu, þjálfun og æfingar vegna skipaverndar.

Undir hafnavernd fellur m.a. að setja reglur um áhættumat fyrir hafnaraðstöðu, verndaráætlun fyrir hafnaraðstöðu, verndarfulltrúa hafnar, útgáfu skirteina fyrir hafnaraðstöðu, kennslu, þjálfun og æfingar vegna hafnaverndar.

12. gr.

*Viðurlög.*

Brot gegn lögum þessum og reglugerðum settum samkvæmt þeim varða sektum nema þyngri refsing liggji við eftir öðrum lögum.

13. gr.

*Innleiðing.*

Með lögum þessum og reglugerðum settum samkvæmt þeim eru innleiddar í íslenskan rétt þjóðréttarlegar skuldbindingar íslenska ríkisins samkvæmt ákvæðum þess hluta alþjóðasamnings um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS frá 1974) sem fjallar um siglingavernd.

14. gr.

*Gildistaka.*

Lög þessi taka þegar gildi en koma til framkvæmda 1. júlí 2004.



*Alþingi*  
*Erindi nr. Þ 130/1354*  
*komudagur 15.3.2004*

Á fundi Hafnarstjórnar Siglufjarðar þann 12. mars s.l. var tekið fyrir frumvarp til laga um Siglingavernd. Eftirfarandi bókun var gerð á fundinum:

- Frumvarp til laga um Siglingavernd – umsögn.

Fyrir liggur frumvarp til laga um Siglingavernd og óskar Samgöngunefnd Alþingis eftir umsögn Hafnarstjórnar á frumvarpinu.

Hafnarstjórn Siglufjarðar bendir á að taka verður tillit til þess hjá ríkisvaldinu að verulegur kostnaður fylgir lagafrumvarpi þessu fyrir hafnir landsins og óskar eftir að þess verði gætt að fjármagn komi frá ríkisvaldinu vegna þessa eða heimilað verði að gera viðeigandi ráðstafanir gagnvart gjaldskrá hafna til að geta framfylgt lögnum.

Þetta tilkynnist hér með.

Frumrit verður sent í pósti.  
Vinsamlegast staðfesta móttöku.

Kveðja

Þórir Hákonarson  
Skrifstofustjóri Siglufjarðarkaupstaðar  
Gsm 860-2069



# Tollstjórinn í Reykjavík

Nefndasvið Alþingis  
Austurstræti 8 -10  
150 Reykjavík

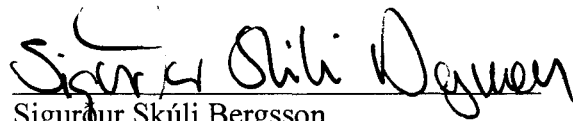
Dagsetning/Date *Alþ* Tilvísun/Reference  
*Erindi* *130/19/1419*  
*komudagur* *17.3.2004*  
16. mars 2004.

**Málefni:** *Umsögn tollstjórans í Reykjavík um frumvarp til laga um siglingavernd, 569. mál*

Tollstjórinn í Reykjavík hefur móttengið erindi samgöngunefndar Alþingis, dags. 24. febrúar s.l., þar sem embættinu er sent til umsagnar frumvarp til laga um siglingavernd, 569. mál.

Umsögnin embættisins fylgir hjálagt en hún hefur jafnframt verið send með tölvupósti.

Virðingarfyllt

  
Sigurður Skúli Bergsson  
forstöðumaður tollgæslusviðs

Umsögn  
tollstjórans í Reykjavík  
um  
frumvarp til laga um siglingavernd  
569. mál

Eins og fram kemur í frumvarpinu er það lagt fram til að innleiða í íslenskan rétt alþjóðlegar reglur og skuldbindingar á sviði siglingaverndar. Ísland er aðili að Alþjóðasiglingamálastofnuninni (IMO) og er því skuldbundið til að grípa til aðgerða til að koma í veg fyrir hryðjuverk og ógnanir. Ásamt þeim alþjóðlegu skuldbindingum sem á Íslandi hvíla þarf líka að huga að auknum kröfum sem einstök lönd gera til þeirra sem stunda að flytja fólk og frakt til viðkomandi lands auk þess að huga að öryggi Íslands.

Ljóst er að fyrirfram er mjög erfitt er að meta kostnað við innleiðingu siglingaverndar á Íslandi eðli málsins samkvæmt og því getur raunkostnaður orðið allt annar en getið er um í frumvarpinu. Ekki verður séð að þegar fjallað er um kostnað af innleiðingu siglingaverndar í frumvarpinu, sé tekið tillit til þess kostnaðar sem standa á straum af með gjaldtöku skv. 9. gr. frumvarpsins né kostnaðar sem fellur beint á skipafélögin og aðra aðila en sá kostnaður er án efa verulegur. Þessi kostnaður mun væntanlega, sama hvar hann fellur til, á endanum lenda á neytendum hér á landi.

Eðlilegt er að sú krafa sé gerð að leitað sé allra leiða til að halda kostnaði af þessu mikilvæga máli í lágmarki. Mikilvægt er að þegar ákvarðanir eru teknar í þessu máli sé farin sú leið sem tryggir öryggi með viðunandi hætti en um leið sé horft til þess að framkvæmdin verði með sem hagkvæmustum hætti og með sem minnstum tilkostnaði fyrir alla aðila. Embættið telur eðlilegt að fela tollyfirvöldum að hafa með höndum farmvernd sbr. IV. kafla frumvarpsins. Þetta verður að teljast eðlilegt þar sem aðrir aðilar eru ekki að vinna á þessu sviði og því væntanlega hagkvæmast að fela tollstjórum að annast þetta verkefni. Hins vegar telur embættið að rétt sé að skoða hvort rétt sé að fela tollstjórum að annast leit á farþegum og í farangri þeirra sbr. 2. mgr. 8. gr. frumvarpsins. Samkvæmt frumvarpinu er það hlutverk hafnaryfirvalda að annast leit á starfsfólki, áhöfnum og öðrum sem þurfa vegna starfa síns að fara inn á hafnaraðstöðu eða um borð í skip. Samkvæmt þessu er verið að fela fleiri en einum aðila að annast þessi verkefni sem eru af sama toga og ættu því að mati embættisins best heima hjá einum og sama aðila. Jafnframt má benda á að leit á farþegum og í farangri þeirra sem fara um Reykjavíkurlflugvöll á leið til útlanda er á höndum flugmálayfirvalda sem hafa samið við lögreglu um að annast þetta verkefni. Þessu til viðbótar má benda á að samkvæmt 4. mgr. 9. gr. frumvarpsins eru það hafnir sem hafa heimild til að innheimta gjald vegna kostnaðar sem leiðir af siglingavernd í farþegaflutningum. Samkvæmt þessu er ekki gert ráð fyrir að sami aðili hafi með höndum framkvæmd af þessu verki og sá sem hefur heimild til að innheimta gjald vegna kostnaðar af verkinu. Eins og frumvarpið er uppbyggt telur embættið að rétt sé að fela öðrum aðila en tollstjórum þetta verkefni. Líklega er minnsta breytingin fólgin í því að þetta verði skilgreint sem verkefni hafnaryfirvalda. Embættið telur að eðlilegast sé að fela einum aðila að annast þetta

verkefni og að saman fari ábyrgð á verkefninu sjálfu og heimild til að rukka gjald til að mæta þeim kostnaði sem af þessu leiðir. Með hliðsjón af því að eðlilegt sé að leita allra leiða til að halda kostnaði af innleiðingar á siglingavernd í lágmarki mæti kanna hvort hagkvæmt sé að sami aðili annaðist eftirlit með farþegum hvort sem um væri að ræða eftirlit með farþegum sem ferðast með skipum eða flugvélum á leið til útlanda.

Í samræmi við ofanritað er lagt til að sú breyting verði gerð á frumvarpinu að Siglingastofnun Íslands setji reglur um leit á farþegum sem fara um höfnina í stað þess að tollstjórinn í Reykjavík setji reglurnar. Þá er lagt til að tollstjórar annast ekki framkvæmd leitar á farþegum eins og gert er ráð fyrir í frumvarpinu heldur verði leit á farþegum í höndum hafnaryfirvalda.

Um leit er kveðið á um í 8. gr. frumvarpsins. Greinin er svo hljóðandi:

8. gr.

*Leit*

Siglinastofnun Íslands setur reglur um fyrirkomulag öryggisleitar hafnaryfirvalda á starfsfólki, áhöfnum, og öðrum þeim sem vegna starfs síns þurfa að fara inn á hafnaraðstöðu eða um borð í skip sem falla undir lög þessi.

Tollstjórinn í Reykjavík setur reglur um leit í farmi, á farþegum og í farangri þeirra. Tollstjórar annast framkvæmd leitar.

Hægt er að synja mönnum sem neita öryggisleit samkvæmt þessari grein um aðgang að hafnaraðstöðu og skipi sem lög þessi ná yfir.

Lagt er til að greinin orðist þannig:

8. gr.

*Leit*

Siglinastofnun Íslands setur reglur um fyrirkomulag öryggisleitar hafnaryfirvalda á starfsfólki, farþegum, áhöfnum, og öðrum þeim sem vegna starfs síns þurfa að fara inn á hafnaraðstöðu eða um borð í skip sem falla undir lög þessi.

Tollstjórinn í Reykjavík setur reglur um leit í farmi sem tollstjórar annast.

Hægt er að synja mönnum sem neita öryggisleit samkvæmt þessari grein um aðgang að hafnaraðstöðu og skipi sem lög þessi ná yfir.

Rökin fyrir tillögunni eru eftirfarandi:

Heppilegast og hagkvæmast er að einn og sami aðilinn hafi með höndum öryggisleit á fólki á hafnarsvæðum, hvort sem um er að ræða starfsmenn, áhafnir skipa eða farþega þeirra. Sá aðili aflar sér nauðsynlegs búnaðar til þess að sinna öryggisleitinni og sér um rekstur hans. Það er ljóst að það felur í sér ákveðna óhagkvæmni ef leit á persónum sem um hafnarsvæði fara verður á hendi fleiri en eins aðila.

Í 4. mgr. 9. gr. frumvarpsins er til staðar heimild til handa höfnum til að innheimta sérstakt gjald fyrir hvern farþega sem kemur til eða frá landinu með skipi. Gjaldinu er ætlað að standa undir þeim kostnaði sem leiðir af siglingavernd í farþegaflutningum, svo sem móttökuaðstöðu, öryggisleit, vöktun og búnaði. Eðlilegast er

að sá aðili sem hefur gjaldtökuheimild til að standa undir ákveðnum ráðstöfunum beri ábyrgð á þeim ráðstöfunum. Það verður því að telja eðlilegra, með tilliti til þess hvernig gjaldtökuheimildum frumvarpsins er háttað, að hafnaryfirvöld beri ábyrgð á leit á farþegum frekar en töllyfirvöld.

15. mars 2004.  
Tollstjórinn í Reykjavík

UST

Umhverfisstofnun

Nefndasvið Alþingis  
samgöngunefnd  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

21. apríl 2004  
Skjalanúmer: 40  
Tilvísun: UST20040200168/KG

### Frumvarp til laga um siglingavernd, 569. mál

Vísað er til erindis samgöngunefndar, dags. 24. febrúar sl., þar sem óskað var umsagnar Umhverfisstofnunar um frumvarp til laga um siglingavernd, 569. mál. Umhverfisstofnun fagnar aðgerðum sem lúta að auknu öryggi siglinga og hafna enda er líklegt að slíkar aðgerðir styrki varnir gegn mengunaróhöppum.

Umhverfisstofnun telur heiti frumvarpsins óheppilegt þar sem verið er að hliðra til notkun hugtaksins „vernd“. Stofnunin bendir á að texti frumvarpsins byggir nánast alfarið á texta nýrrar bókunar við SOLAS samninginn, og í enskum texta bókunarinnar er notað orðið “security”. Samkvæmt orðabókum eru þýðingar orðsins „öryggi, vörn“ en „vernd“ er þýðing á “protection”.

Umhverfisstofnun er ljóst að erfitt getur verið að aðgreina í þýðingu ensku orðin “safety” og “security” en bæði má þýða sem „öryggi“. Stofnunin telur þó misvísandi að yfirfæra hér þýðingu orðsins “security” yfir á orðið „vernd“ og að slíkt geti leitt til misskilnings síðar meir. Telur stofnunin æskilegast að heiti laganna verði „Öryggi siglinga“ en til vara er bent á aðra viðurkennda þýðingu, þ.e. orðið „varnir“. Sambærileg breyting verði gerð á viðeigandi ákvæðum frumvarpsins.

Umhverfisstofnun telur einnig óheppilega notkun orðsins „hafnaraðstaða“ í frumvarpinu (sbr. t.d. 3. tl. 3. gr.), þar sem einungis er vísað til hluta almennrar hafnaraðstöðu. Stofnunin telur óheppilegt að nota almennt orðalag sem tilvísun til sértæks fyrirbæris eins og hér um ræðir. Stofnunin leggur því til að notaður verði takmarkandi þátturinn „afmörkuð hafnaraðstaða“. Mætti l. ml. 6. gr. því hljóða þannig:

„Höfn sem kýs að þjóna skipum sem falla undir lög þessi skal skilgreina afmarkaða hafnaraðstöðu sem nýta á undir slíka starfsemi.“

Virðingarfyllst,

  
Davíð Egilson  
forstjóri

  
Sigurbjörg Gísladóttir  
forstöðumaður



*Alþingi  
Erindi nr. P 130/1641  
komudagur 1. 4. 2004*

## ÁLIT VEGNA LAGA UM SIGLINGAVERND

Lagt fyrir samgöngunefnd Alþingis, apríl 2004.

Álit  
vegna laga um siglingavernd

► Rafhönnun

► ADMON

1 ■ HÖNNUN

Álit vegna laga um siglingavernd  
Lagt fyrir samgöngunefnd Alþingis, apríl 2004

unnið í mars 2004 af

eftirtöldum aðilum

Svavar G. Svavarsson, Admon ehf.

Einar Ragnarsson, Hönnun hf.

## ÁLIT VEGNA LAGA UM SIGLINGAVERND

Þannig háttar til á flestum höfnum á Íslandi að höfnin er órjúfanlegur hluti bæjarsamfélagsins og hluti bæjarbragsins. Til þessara aðstæðna þarf að taka tillit við gerð verndaráætlana og hefur það almennt gengið vel. Þó er ljóst að þegar uppi eru hugmyndir um að hefta aðgengi að svæðum sem hafa verið öllum opin til þessa geta komið upp verulegar deilur. Hafnaryfirvöld þurfa t.d. að leggja allar hugmyndir um girðingar fyrir bygginga og skipualagsnefnd til samþykktar, þar er ekki ólíklegt að menn hafi aðra sýn á þessi mál. Á þetta hefur lítið reynt ennþá.

ISPS kóðinn tekur ekki til allrar þeirrar starfsemi sem fer fram í höfnun landsins heldur fyrst og fremst til farnflutninga. Skemmtiferðaskip og ferjur er einnig viðamikil hluti kóðans, vegna þeirrar samþjöppunar á fólki sem eðlilega er í slíkum skipum.

Undirritaðir hafa lagt á það áherslu að horfa jákvætt á verkefnið og nýta þá vinnu sem nú fer fram sem best í þágu almennra öryggismála. Þó svo að ISPS kóðinn sé fyrst og fremst ætlað að taka á ógn vegna hryðjuverka er rétt að horfa einnig á aðrar ógnir sem standa okkur nær. Eldsvoðar og sprengingar í skipum og byggingum á hafnarsvæðum eru nær okkur en hryðjuverkaógn og rétt að nýta tækifærið og láta það stjórn- og viðbragðskerfi sem byggt er upp vegna hafnarverndar ná einnig til slíkra áhættuþátta.

Sú leynd sem hvíla skal yfir verndaráætlunum samkvæmt ákvörðunum ríkislögreglustjóra torveldar um markt slíka hugsun. Okkar afstaða er sú að lang stærsti hluti verndaráætlana hafna skuli vera aðgengileg öllum sem starfa á og við hafnir. Þannig séu áætlanirnar skilvirkari og auðveldara að virkja þær gagnvart almennum ógnum. Það skal sérstaklega tekið fram að með þessu er ekki verið að draga úr þeirri ógn sem fellst í hryðjuverkum.

Samstarf hafna og þeirra rekstraraðila sem nýta hafnir hefur verið gott og sjá flestir rekstraraðilar hér gott tækifæri til að takmarka umferð óviðkomandi um hafnarsvæði, til að draga úr slysum.

Hafnarvernd er ekki ódýr, það kostar talsverða fjármuni að kortleggja ógnir og áhættu í hafnarstarfsemi. Þessi kostnaður lendir fyrst og fremst á höfnunum sem flestar berjast í bökkum nú þegar. Vissulega er í væntanlegum lögum heimild til gjaldtöku fyrir hafnir en óvist hvort og hvernig sú heimild verður nýtt. Hafnarvernd er hins vegar ekki einkamál hafna, lögregla, tollur og aðrir koma þar að. Í áfangaskýrslu vinnuhóps um hafnarvernd kemur fram að þessir aðilar skuli aðstoða við gerð verndaráætlana en sú aðstoð hefur verið afar takmörkuð.

Framkvæmd hafnarverndar hefur verið í höndum Siglingastofnunar. Samstarf við stofnunina hefur gengið ágætlega. Verkefnið fór þó seint á stað og sá tímarammi sem settur var verkefninu var óraunhæfur. Upprunalega var gert ráð fyrir því að skila áhættumati hafna fyrir 15. desember 2003 og verndaráætlunum fyrir 15. janúar 2004. Flestar hafnir hafa í dag skilað áhættumati en mun færri hafa skilað verndaráætlunum.

Við undirritaðir störfum fyrir all margar hafnir og var fyrstu útgáfu af verndaráætlunum skilað mánudaginn 22. mars 2004. Óskar Ingi Sigmundsson hefur fyrir hönd Siglingastofnunar verið í forsvari fyrir verkefnið og hefur hann að okkar mati staðið sig

með þrýði. Hann hóf hins vegar ekki störf hjá Siglingastofnun fyrr en um áramót og er það miður.

Gert er ráð fyrir að verndaráætlanir séu vottaðar af Siglingastofnun en stofnunin ber jafnframt ábyrgð á framkvæmd siglingaverndar. Það fer aldrei vel á því að framkvæmdaraðili sé jafnframt vottunaraðili. Í okkar huga er siglinga- og hafnarvernd fyrst og fremst gæðakerfi, við þessa vinnu beri því að viðhafa allar leikreglur gæðakerfa. Það er ljóst að okkar hugmyndir um hvernig eigi að standa að og byggja upp handbók um verndaráætlanir eru nokkuð aðrar en Siglingastofnunar.

### **Farmvernd.**

Á námskeiði Siglingastofnunar fyrr í vetur kom fram í erindi Sveinbjörns Guðmundssonar frá tollstjóranum í Reykjavík að unnið væri að reglugerð um farmvernd. Fulltrúar Siglingastofnunar tóku síðar fram að farmvernd væri óaðskiljanlegur hluti verndaráætlunar. Reglugerð tollstjóra hefur ekki verið birt þó undirritaðir hafi fengið drög í hendurnar. Í farmvernd er gert ráð fyrir stóruorknu hlutverki tollfyrivalda varðandi útflutning sem ekki er ljóst hvernig á að framkvæma.

Viðtækar kröfur eru gerðar til útflytjanda sem okkur vitanlega hafa ekki verið kynntar þeim. Í ljósi þess að lög um siglingavernd og verndaráætlanir hafna eiga að taka gildi 1. júlí 2004 teljum við rétt að hafist sé handa á vegum viðeigandi ráðuneyta að kynna hlutaðeigandi aðilum farmvernd og framkvæmd hennar.

**Athugasemdir við  
frumvarp til laga um Siglingavernd  
(lagt fyrir Alþingi á 130. löggjafarþingi 2003)**

Varðandi 3. gr. Skilgreiningar, 1 mgr, er rétt að taka fram hvaða útgáfa að ISPS kóðanum er átt við. Ef hér er átt við ISPS kóðan og allar hugsanlegar síðari breytingar á honum er rétt að taka það fram.

Í 4.gr. er kveðið á um að ríkislögreglustjóri ákveði gildandi vástig um borð í skipum og í höfnum. Við vinnslu verndaráætlana hefur komið fram hjá starfsmönnum ríkislögreglustjóra að verndarfulltrúar hafna geti hafið aðgerðir í samræmi við hækkað vástig en þeim beri skylda til að tilkynna slíkt til ríkislögreglustjóra. Það er okkar mat að rétt sé að taka á þessu verklagi í lögunum. Ástæðan er sú að víða háttar þannig til í höfnum við Ísland að fiskvinnslustöðvar eru hluti af skilgreindri hafnaraðstöðu. Taki verndarfulltrúi t.d. ákvörðum um að rýma slíkt svæði s.s. vegna yfirvofandi sprengihættu getur hann skapað sér skaðabótaskyldu sé Ríkislögreglustjóri ekki sammála hans túlkun á nauðsyn hækkunar á vástigi. Á þessu máli er að sumu leiti tekið í 6. gr. en ekki nógu skýrt.

Í 6. gr. kemur fram að verndaráætlanir skulu innihalda meðal annars hlutverk lögreglu og tollyfirvalda. Í samskiptum okkar við þessi embætti hefur komið skýrt fram að leynd hvíli yfir verklagi þessara aðila og það eigi ekkert erindi í verndaráætlun hafna. Rétt er að lögin séu í samræmi við almennt verklag þessara aðila.

Fleiri eru athugasemdir okkar ekki.

Svavar G. Svavarsson

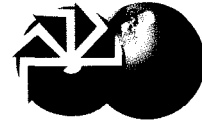
Ráðgjafi Admon ehf.

og

Einar Ragnarsson

Ráðgjafi Hönnun hf.

*Alþingi*  
*Erindi nr. P 130/1415*  
*komudagur 17.3.2004*



VÉLSTJÓRAFÉLAG ÍSLANDS

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

Reykjavík 16. mars 2004

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um siglingavernd.

Tilgangurinn með frumvarpi þessu er að taka upp hér á landi alþjóðlegar reglur hvað varðar siglingavernd sem eiga að stuðla að auknu öryggi skipa, áhafna, farþega, farms ásamt hafnaraðstöðu gegn hverskyns ógn og hryðjuverkum.

Í frumvarpinu er skilgreint hlutverk og ábyrgð viðkomandi aðila við framkvæmd siglingaverndar en þar ber Siglingastofnun Íslands heildarábyrgð í umboði samgönguráðherra. Að framkvæmd siglingaverndarinnar koma fjölmargir aðilar en helstir eru: Ríkislögreglustjóri, Tollstjóri, Landhelgisgæslan, útgerðarfélag og hafnir landsins. Þannig má vafalítið eitthvað áfram telja.

Með upptöku þessara alþjóðlegru reglna er verið, eins og kostur er, að mæta utanaðkomandi vá en eins og fréttir bera með sér fjölgar stöðugt hryðjuverkum af ýmsu tagi út um allan heim og því full ástæða til þess að skipuleggja hér á landi varnaraðgerðir með líkum hætti og hjá öðrum þjóðum í okkar heimshluta.

Vélstjórafélag Íslands hefur ekki fram að færa athugasemdir við frumvarpið.

Virðingarfyllt,  
f.h. Vélstjórafélags Íslands

Helgi Laxdal, formaður

Fagmenn til sjós og lands!