



Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

Reykjavík 17. desember 2021

2112002HA VRH

Málalykill: 30.22

Efni: Umsögn Hafnasambands Íslands um áform um breytingar á hafnalögum

Hafnasamband Íslands hefur yfirfarið áform um frumvarp til laga um breytingu á hafnalögum, nr. 61/2003 og vill koma á framfæri eftirfarandi umsögn.

Endurflutningur á frumvarpi til laga um breytingu á hafnalögum frá síðasta þingvetri.

Það lítur út fyrir að umrædd áform feli í sér að endurflytja frumvarp til laga á breytingu á hafnalögum frá seinasta þingvetri sem ekki náðist að afgreiða fyrir þinglok. Í því frumvarpi mátti finna tillögu að lagabreytingu til að innleiða ákvæði reglugerðar ESB um að setja ramma um veitingu hafnarþjónustu og um sameiginlegar reglur um gagnsæi í fjármálum fyrir hafnir. Þar mátti einnig finna ákvæði um gjaldtöku hafna vegna fiskeldisstarfsemi, umhverfisafslætti og rafræna vöktun í höfnum. Hafnasambandið vill því ítreka umsögn sína frá síðasta vetri sem rituð var sameiginlega með Sambandi íslenskra sveitarfélaga og Samtökum sjávarútvegssveitarfélaga, dags. 9. mars 2021 og er sú umsögn meðfylgjandi.

Ályktanir og áskoranir Hafnasambandsþings 2020

Á síðasta hafnasambandsþingi er haldið var 27. nóvember 2020 var samþykkt að beina þeirri áskorun til samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra að tekið verði fullt tillit til sjónarmiða Hafnasambands Íslands í breytingum á hafnalögum og tengdum lögum sem komið hefur verið á framfæri við ráðuneytið. Í ábendingum hafnasambandsins var m.a. bent á eftirfarandi atriði:

- Skilgreiningu á valdheimildum hafna á hafnarsvæðum á sjó.
- Ákvæði um skyldu til notkunar á hreinni orku í höfnum og umhverfisafslætti í tengslum við ákvæði laga og reglna um eldsneyti skipa og orkuskipti á sjó.
- Ákvæði um hafnsöguþjónustu, m.a. hver hafi heimild til að veita þjónustuna og skilyrði fyrir að bjóða þá þjónustu m.a. m.t.t. til trygginga, þjálfunar og réttinda.
- Ákvæði um mönnun og lögskráningu áhafna á dráttar- og lóðsbáta, sem taka ekki í dag mið af eðli starfseminnar.
- Ákvæði um skilgreiningu á því hvaða skilyrði skuli að vera fyrir hendi til þess að hafnir falli undir og verði hluti af samevrópska flutninganetinu, hvað slíkt hefur í för með sér og hvernig tilkynnt sé um slíka stöðu.



- f) Nauðsyn þess að skilgreina betur ákvæði hafnalaga um álagningu farþegagjalds.
- g) Ákvæði laga um mat á umhverfisáhrifum og viðaukum þeirra laga í því skyni að einfalda regluverk varðandi nauðsynlega innviði hafna svo sem dýpkanir, sem tryggja örugga siglingu skipa og viðlegu þeirra.
- h) Nauðsyn þess að styrkja ákvæði hafnalaga varðandi lögveð til tryggingar hafnargjöldum. Skipagjöld og lóðarleiga á skipulögðu hafnarsvæði njóta nú lögveðsréttar, en útfæra þarf nánar lögveðsrétt skipagjalda þar sem ýmis fleiri gjöld fylgja þjónustu hafna við skip og báta.

Meðfylgjandi eru ályktanir og áskoranir Hafnasambandsins 2020 í heild sinni ásamt umsögn Hafnasambands Íslands við drög að frumvarpi til breytingar á hafnalögum dags. 20. nóvember 2020 þar sem ítarlegra er fjallað um ofangreind atriði.

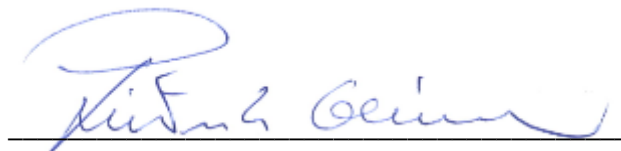
Að lokum

Hafnasamband Íslands óskar eftir fundi með samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu svo hægt sé að fylgja eftir ofangreindum ábendingum um nauðsynlegar lagabreytingar á hafnalögum.

Fylgigögn:

- Umsögn um frumvarp til laga um hafnalög, 509. mál, dags. 9. mars 2021
- Ályktanir hafnasambandsþing Hafnasambands Íslands 2020
- Umsögn um drög að frumvarpi til breytinga á hafnalögum 2020, dags. 20. nóvember 2020

Virðingarfyllst
HAFNASAMBAND ÍSLANDS



Lúðvík Geirsson
formaður stjórnar Hafnasambands Íslands



SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Skrifstofa Alþingis - nefndasvið
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík 9. mars 2021

2103001SA KB/bg
Málalýkill: 00.63

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um hafnalög (EES-reglur, gjaldtaka, rafræn vöktun), 509. mál.

Vísað er til tölvupósts frá nefndarsviði Alþingis, dags. 23. febrúar sl. þar sem óskað er eftir umsögn um frumvarp til laga um hafnalög. Umsögn þessi er unnin í samvinnu við Hafnasamband Íslands og Samtök sjávarútvegssveitarfélaga og lögð fram í nafni þeirra og sambandsins.

Markmið frumvarpsins er að innleiða reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins um að setja ramma um veitingu hafnarþjónustu og reglur um gagnsæi í fjármálum fyrir hafnir. Í frumvarpinu er einnig mælt fyrir um rafræna vöktun í höfnum, heimild til að veit afslætti af gjöldum vegna umhverfissjónarmiða og eldisgjald, þ.e. gjald sem tekið er fyrir eldisfisk í sjókvíum, þ.m.t. eldisseiði, sem umskipað er, lestaður er eða losaður í höfnum.

Rafræn vöktun

Sambandið leggur mikla áherslu á að lögfest verði heimild til rafrænnar vöktunar og miðlunar þeirra gagna til notenda hafna, í rauntíma, á opnu vefsvæði enda eru notendur hafna óskilgreindur hópur líkt og vegfarendur. Um mikilvægt öryggisatriði er að ræða svo notendur hafna geti fylgst með bæði sínum skipum og aðstæðum í höfnum hverju sinni. Rétt er að minna á að samkvæmt lögum nr. 50/2004, um siglingavernd er myndavélavöktun hluti af verndaráætlunum hafna. Að mati sambandsins er eðlilegt að í lok upptalningar á aðilum er heimilt er að miðla upplýsingum til komi skýrt fram að sú miðlun skuli vera í samræmi við lög um persónuvernd og vinnslu persónuupplýsinga.

Hafnir innan samevrópska flutninganetsins.

Samkvæmt frumvarpinu verður heimilt að kæra gjaldskrárákvarðanir hafna innan samevrópska flutninganetsins ásamt því sem auknar kröfur eru lagðar á þær hafnir um samráð við notendur. Er því um íþyngjandi ákvæði að ræða fyrir umræddar hafnir en erfitt er að meta áhrifin að fullu þar til ákvæðin hafa verið útfærð í reglugerð. Sambandið ítrekar mikilvægi þess að reglugerðin sé samin í samráði við viðkomandi hafnir þannig að útfærslan sé hagkvæm og einföld í framkvæmd. Mikilvægt er að þar komi skýrt fram hvernig samráð sé útfært og að það sé ekki of íþyngjandi fyrir umræddar hafnir. Einnig þarf að skilgreina skýrt í lögum sem og reglugerði að umrætt samráð taki eingöngu til þess hluta viðskiptavina sem tengjast því að höfn er skilgreind innan samevrópska flutninganetsins. Rétt er að minna á að einn hluti samevrópska flutninganetsins er hluti af flóknu regluverki Evrópusambandsins undir heitinu „Trans European Network“, sem tekur til ýmissa

þátta innviða þ.m.t. flutninga og hafna. Þessum innviðanetum fylgir almennt aðgangur að innviðasjóðum til innviðauppbýggingar, sem Ísland er ekki aðili að. Því kemur upp það álitaefni að ef verið er að innleiða regluverk samevrópska flutninganetsins á tiltekna íslenskar hafnir hvort ekki sé eðlilegt að því fylgi aðgangur að innviðasjóðum.

Í 3. mgr. 2. gr. kemur fram að ráðherra ákveði hvaða íslenskar hafnir falli undir samevrópska flutninganetið en ekki kemur fram hvaða skilyrði eigi að vera til staðar svo höfn falli undir þann flokk. Er rétt að vekja athygli á undanþáguákvæði reglugerðar nr. 352 frá 2017 um hafnir, en aðildarríki geta ákveðið að reglugerðin gildi ekki um hafnir við sjó sem staðsettar eru við ystu svæði samkvæmt 349. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins. Að mati sambandsins ætti að skoða alvarlega hvort ekki sé rétt að nýta þetta ákvæði.

Eldisgjald

Í 3. gr. frumvarpsins er fjallað um eldisgjald af eldisfiski í sjókvíum, þ.m.t. eldisseiði, sem umskipað er, lestaður er eða losaður í höfnum. Sambandið, Samtök sjávarútvegssveitarfélaga og Hafnasamband Íslands leggja mikla áherslu á að 3. gr. verði breytt og að aflagjald verði lagt á eldisfisk og eldisseiði en ekki umrætt eldisgjald. Samkvæmt e. lið 17. gr. hafnalaga skal greiða aflagjald af sjávarafurðum sem umskipað er, lestaðar eru eða losaðar í höfnum. Er í raun mun einfaldara og eðlilegra í framkvæmd að aflagjald sé lagt á allar sjávarafurðir hvort sem um er að ræða sjávarafli beint úr sjó eða eldisfisk í sjókvíum og eldisseiði enda ljóst að um sjávarafurðir er að ræða og að mörgu leyti sambærilega þjónustu hafna. Einnig er það betra út frá samkeppnissjónarmiðum að sjávarafurðir greiði sambærileg gjöld. Mikilvægt er að hafa í huga að þegar aflagjald var tekið upp á sínum tíma þótti það mikill kostur að greiðslur atvinnulífsins til hafna væru beintengdar heildaraflaverðmæti afla því það myndi búa til betri rekstraraðstæður þar sem aðstæður á markaði lækka aflagjald eða hækka eftir því markaðsverði. Engin rök hafa komið fram er styðja við að annars konar gjald eigi að vera til staðar fyrir eldisfisk og eldisseiði.

Lagt er til að e. liður 17. gr. hafnalaga verði svohljóðandi:

e. Aflagjald af sjávarafurðum, sem umskipað er, lestaðar eru eða losaðar í höfnum. Sé gjaldið innheimt skal það vera minnst 1,25% og mest 3% af heildaraflaverðmæti. Þó skal gjaldið vera minnst 0,70% af heildaraflaverðmæti frystra sjávarafurða. Sjávarafurðir eru sjávarafli, þ.e. sjávardýr önnur en spendýr, þ.m.t. skrápdýr, liðdýr og lindýr, eldisfiskur og eldisseiði, sem og matvæli sem eru unnin að öllu leyti eða að hluta úr sjávarafli. Hafnargjald samkvæmt þessum tölulið skal standa undir kostnaði við byggja, reka, viðhalda og endurnýja viðlegumannvirki, dýpkanir og legu í höfn, aðstöðu við bryggjur og á hafnarbakka, hafnarbáta og hafnsögu þar sem það á við. Skipstjóra, útgerðarmanni og eiganda skips eða fiskeldisfyrirtæki ber að greiða til hafnar gjöld skv. a-, c-, d- og e-lið en móttakandi vöru sem kemur til hafnar og sendandi vöru sem flutt er úr höfn greiða gjöld skv. b-lið. Ef margir eiga vörur sem fluttar eru með sama skipi skal farmflytjandi sjá um innheimtu á gjöldum skv. b-lið hjá sendanda og móttakanda, eftir því sem við á, og standa höfn skil á þeim.

Þegar kemur að því að finna út magn og verðmæti eldisfisks er lagt til að nýttar séu upplýsingar sem nú þegar eru til hjá opinberum aðilum. Samkvæmt II. viðauka í drögum að reglugerð um fiskeldi ber rekstrarleyfishöfum að skila Matvælastofnun (MAST) skýrslu um starfsemi sína mánaðarlega. Í þeirri skýrslu skal koma fram slátrað magn; tegund, fjöldi og meðalþyngd fyrir hverja kví og fyrir hvert eldissvæði. Þá segir að framleiðslumagn miðast við framleiðslu slátraðra tonna af óslægðum eldisfiski úr kví. Á grundvelli framangreindra upplýsinga geta sveitarfélög miðað útreikninga aflagjalda við þær magntölur sem skilað er til MAST. Verðmæti sé síðan reiknað út frá meðalverði eldisfisks skv. Nasdaq vísitölu á þeim tíma sem eldisfiski er landað til vinnslu og/eða slátrunar í viðkomandi höfn og mælt er með því að miða við meðalverð eldisfisks við miðgengi Seðlabanka Íslands hverju sinni, þannig að mögulegar sveiflur sem verða í meðalverði eldisfisks skili sér inn í útreikning aflagjaldsins í hverjum mánuði.

Umhverfisafslættir

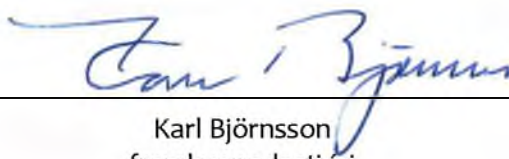
Nýtt tákvæði um umhverfisafslætti er í samræmi við óskir Hafnasambands Íslands. Mikilvægt er að bæta við ákvæðið að þar sem landtengingar eru til staðar í höfnum þá beri skipum sem geti tengst skylda að landtengjast.

Að lokum

Sambandið, Hafnasamband Íslands og Samtök sjávarútvegssveitarfélaga óska eftir að fá að fylgja umsögn þessari eftir á nefndarfundi.

Virðingarfyllt

SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA



Karl Björnsson
framkvæmdastjóri



Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið
Skúlagötu 4
101 Reykjavík

Reykjavík 14. desember 2020

2009026HA VRH
Málalýkill: 30.03

Efni: Skipan starfshóps um rafvæðingu og orkuskipti í höfnum

Á þingi Hafnasambandsins þann 27. nóvember 2020 var samþykkt einróma áskorun varðandi orkuskipti í höfnum þar sem sambandið lýsir yfir vilja til að nýta endurnýjanlega orku í enn frekara mæli til að landtengja skip. Undirbúningsvinna og framkvæmdir í þá veru eru þegar komnar vel á veg hjá nokkrum höfnum vítt og breytt um landið.

Í ályktun hafnasambandsþings er minnt á að árangur varðandi rafvæðingu og orkuskipti í höfnum mun ráðast af því að tryggt sé gott samstarf milli hafna, stjórnvalda, veitufyrirtækja og annarra aðila sem þurfa að koma að þessu viðamikla verkefni.

Til að fylgja þessu verkefni eftir og tryggja nauðsynlegt samráð og samvinnu fer Hafnasambandið þess á leit við atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið að það setji hið allra fyrsta á stofn starfshóp með fulltrúum áðurnefndra aðila og annara sem kunna að hafa þekkingu á málinu til að samræma útfærslur og framkvæmd verkefnisins, aðkomu að kostnaði og fjármögnun.

Fyrir hönd stjórnar

Valur Rafn Halldórsson
framkvæmdastjóri Hafnasambands Íslands





Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið
Sölvhólsgrötu 7
101 Reykjavík

Reykjavík 8. desember 2020

2009026HA GG/vrh
Málalýkill: 30.03

Efni: Áskorun 42. hafnasambandsþings um breytingu á hafnalögum

Hafnasamband Íslands hélt sitt 42. Hafnasambandsþing 27. nóvember 2020 í netheimum. Þar var samþykkt eftirfarandi áskorun um breytingu á hafnalögum:

„Hafnasambandsþing, haldið 27. nóvember 2020, samþykkir að beina þeirri áskorun til samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra að við fyrirliggjandi frumvarp til breytinga á hafnalögum og tengdum lögum verði tekið fullt tillit til þeirra sjónarmiða sem Hafnasamband Íslands hefur komið á framfæri við ráðuneytið. Í ábendingum hafnasambandsins er m.a. bent á eftirfarandi atriði:

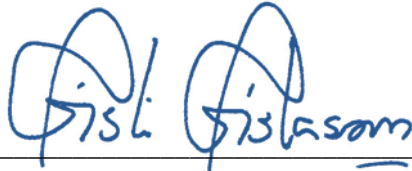
- a) Skilgreiningu á valdheimildum hafna á hafnarsvæðum á sjó.
- b) Ákvæði um skyldu til notkunar á hreinni orku í höfnum og umhverfisafslætti í tengslum við ákvæði laga og reglna um eldsneyti skipa og orkuskipti á sjó.
- c) Ákvæði um hafnsöguþjónustu, m.a. hver hafi heimild til að veita þjónustuna og skilyrði fyrir að bjóða þá þjónustu m.a. m.t.t. til trygginga, þjálfunar og réttinda.
- d) Ákvæði um mönnun og lögskráningu áhafna á dráttar- og lóðsbáta, sem taka ekki í dag mið af eðli starfseminnar.
- e) Ákvæði um skilgreiningu á því hvaða skilyrði skuli að vera fyrir hendi til þess að hafnir falli undir og verði hluti af samevrópska flutninganetinu, hvað slíkt hefur í för með sér og hvernig tilkynnt sé um slíka stöðu.
- f) Nauðsyn þess að skilgreina betur ákvæði hafnalaga um álagningu farþegagjalds.
- g) Ákvæði laga um mat á umhverfisáhrifum og viðaukum þeirra laga í því skyni að einfalda regluverk varðandi nauðsynlega innviði hafna svo sem dýpkanir, sem tryggi örugga siglingu skipa og viðlegu þeirra.
- h) Nauðsyn þess að styrkja ákvæði hafnalaga varðandi lögveð til tryggingar hafnargjöldum. Skipagjöld og lóðarleiga á skipulögðu hafnarsvæði njóta nú lögveðsréttar, en útfæra þarf nánar lögveðsrétt skipagjalda þar sem ýmis fleiri gjöld fylgja þjónustu hafna við skip og báta.

Hafnasambandsþing ítrekar fyrri ályktanir um mikilvægi hafna í samgöngukerfi landsins og telur einsýnt að það mikilvægi endurspeglist í þeirri löggjöf sem gildir varðandi hafnir.“



Áskorunin var samþykkt með 98,41% atkvæða.

Virðingarfyllst
HAFNASAMBAND ÍSLANDS

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Gísli Gíslason', is written over a horizontal line.

Gísli Gíslason
formaður stjórnar Hafnasambands Íslands



Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið
Sölvhólgötu 7
101 Reykjavík

Reykjavík 20. nóvember 2020

2011001HA GG/vrh
Málalykill: 30.22

Efni: Umsögn um drög að frumvarpi til breytinga á hafnalögum 2020

Hafnasamband Íslands hefur yfirfarið drög að frumvarpi til breytinga á hafnalögum. Umsögn sambandsins er eftirfarandi:

1. Í 1. gr. frumvarpsins er kveðið á um rafræna vöktun. Hafnasambandið gerir ekki athugasemd við efni greinarinnar. Minnt er á að samkvæmt lögum um siglingavernd nr. 50/2004 er myndavélavöktun hluti af verndaráætlunum hafna. Mikilvægt er að skýr lagaheimild sé fyrir þeirri framkvæmd og að myndavélavöktun hafna sé fyrst og fremst vegna öryggismála eins og kveðið er á um í greininni, en að myndavélabúnaður hafna verði ekki notaður í almennt stjórnsýslueftirlit og persónugreinanlegt eftirlit á vegum annarra stofnanna en tilgreindar eru í ákvæðinu. Í greinina mætti þó bæta við því ákvæði að setja skuli vinnureglur um með hvaða hætti myndavélavöktun hafna fari fram, hvernig skuli tryggja örugga vörslu gagna og hvernig skuli standa að miðlun efnis til þeirra aðila sem greinin tekur til.
2. Í 2. gr. frumvarpsins er kveðið á um hafnir innan samevrópska flutninganetsins. Hafnasambandið gerir eftirfarandi athugasemdir við orðalag greinarinnar:
 - a. „Höfnum innan samevrópska flutninganetsins er skylt að eiga samráð við notendur hafna um gjaldtöku sína.“ Ákvæðið tekur samkvæmt efni sínu aðeins til þeirra hafna sem flokkast undir samevrópska flutninganetið. Orðalag um „samráð“ er mjög víðtækt og kann að valda óvissu gagnvart öðrum lagaákvæðum sem fjalla um samráð.
 - b. Því þarf að skýra betur með hvaða hætti ofan nefnt samráð skal viðhaft. Hafnir í Evrópu sem falla undir reglugerð ESB nr. 352 frá 2017 eru mun stærri fyrirtæki en þær íslensku hafnir sem falla undir skilgreiningu samevrópska flutninganetsins. Að auki eru íslenskar hafnir sem falla undir skilgreininguna með mun fjölbreyttari starfsemi en stórar hafnir í Evrópu. Því þarf að liggja fyrir hvernig og með hvaða hætti þær hafnir hafa samráð við notendur. Þá er mikilvægt að skilgreina að samráðið skuli aðeins taka til þess hluta viðskiptavina sem tengjast því að höfn er skilgreind innan samevrópska flutninganetsins. Orðalag ákvæðisins í frumvarpinu er opið fyrir mismunandi túlkun og því þarf að kveða skýrar að orði. Ekki er gerð athugasemd um að



- breytingar á hafnagjaldi skuli tilkynntar með tveggja mánaða fyrirvara.
- c. Rétt er að minna á að einn hluti samevrópska flutninganetsins er hluti af flóknu regluverki Evrópusambandsins undir heitinu „Trans European Network“, sem tekur til ýmissa þátta innviða þ.m.t. flutninga og hafna. Þessum innviðanetum fylgir almennt aðgangur að innviðasjóðum til innviðauppbýggingar, sem Ísland er ekki aðili að. Því kemur upp það álitamál að ef verið er að innleiða regluverk samevrópska flutninganetsins á tiltekna íslenskar hafnir hvort ekki sé eðlilegt að því fylgi aðgangur að innviðasjóðum.
 - d. Mikilvægt er að fyrir liggi hvaða skilyrði liggja að baki því að hafnir teljist falla undir samevrópska flutninganetið. Minnt er á undanþáguákvæði reglugerðar nr. 352 frá 2017 um hafnir, en aðildarríki geta ákveðið að reglugerðin gildi ekki um hafnir við sjó sem staðsettar eru við ystu svæði samkvæmt 349. grein sáttmálann um starfshætti Evrópusambandsins.
3. Í 3. grein frumvarpsins er gerð breyting á 17. grein hafnalaga sem fjallar um gjaldtöku hafna. Í frumvarpinu eru tilgreind þrjú atriði: a) Gjaldtaka af eldislaxi. b) orðalagsbreyting á 3. mgr. greinarinnar og c) Nýtt ákvæði varðandi umhverfisafslætti. Hafnasambandið vill koma eftirfarandi á framfæri um þessa liði:
- a. Eins og ákvæðið frumvarpsins varðandi eldisgjald er orðað þá er ákvæðið nauðsynleg viðbót. Hins vegar er samhliða nauðsynlegt að kveða á um þau viðmið sem hafnir hafi við álagningu gjaldsins þannig að ákvæðið væri í samræmi við aflagjald. Þar koma tvær leiðir til greina, sem báðar mættu vera í ákvæðinu og hafnir gætu þá valið hvor leiðin henti einstökum höfnum betur:
 - i. Kveðið verði á um með skýrum hætti á hvaða gögnum heildarverðmæti afla verði byggt, hvort um sé að ræða tiltekið markaðsverð eða ákveðið skv. ákvörðun verðalagsstofu skiptaverðs“.
 - ii. Kveðið yrði á um að gjaldtaka skuli miðuð við krónur á hvert tonn samkvæmt ákvörðun hafnarstjórnar.
 - b. Svo virðist að sem eldisgjaldið eigi ekki að standa undir sömu kostnaðarliðum og aflagjaldið. Má þar t.d. nefna að dýpkanir og viðlega í höfn eru ekki tilgreind sem kostnaðarliðir vegna eldisgjalds. Mikilvægt er að sömu viðmið eigi við um aflagjald og eldisgjald.
 - c. Nauðsynlegt er að kveðið verði á um það með hvaða hætti staðreyna megi magn eldisfisks sem landað er til slátrunar. Gera mætti þá kröfu að eldisfiskur sé vigtaður á löggildri vog af löggiltum vigtarmanni.
 - d. Ekki er gerð athugasemd við breytingu á 3. mgr. 17. greinar.
 - e. Nýtt ákvæði um umhverfisafslætti er í samræmi við óskir Hafnasambands Íslands. Mikilvægt er að bæta við ákvæðið að

þar sem landtengingar eru til staðar í höfnum þá beri skipum sem geti tengst skylda að landtengjast.

4. Ekki er gerð sérstök athugasemd við 4. grein frumvarpsins.
5. Ekki er gerð athugasemd við 5. grein frumvarpsins að öðru leyti en því að skýra þarf betur ákvæði um samráð við notendur og að kvartanir vegna gjaldskrár styðjist við formlega mælikvarða, rökstuðning og málsmeðferð. Loks þarf að vera skýrt hvort heimild til að kæra gjaldskrárákvarðanir hafna innan samevrópska flutninganetsins til Samgöngustofu gildi um allar gjaldskrárákvarðanir viðkomandi hafnar eða takmarkist við ákvarðanir sem varða gjöld sem tengjast ákvörðun um að höfn sé innan samevrópska flutninganetsins. Víðtæk túlkun ákvæðinu leiðir til þess að ekki gilda sömu reglur um allar hafnir á Íslandi í þessu efni.

Auk ofngreinds vill Hafnasamband Íslands í umsögn sinni fjalla um þau atriði sem ekki er að finna í fyrirbyggjandi drögum að frumvarpi, en eru mikið hagsmunamál hafna:

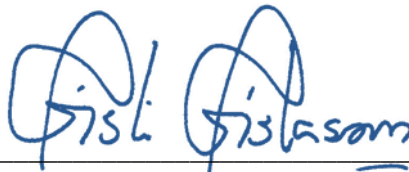
- A. Ekki er kveðið á um hafnsögubjónustu, hver hafi heimild til að veita þjónustuna og skilyrði fyrir að bjóða þá þjónustu m.a. m.t.t. trygginga, þjálfunar og réttinda. Ákvæði um þessa starfsemi hafna er brýnt að fá inn í hafnalög, en ákvæði í lögum um vaktstöð siglinga eiga mun fremur heima í hafnalögum en þar auk þess sem gera þarf bragarbót á efni ákvæðanna.
- B. Mikilvægt er að skerpa á ákvæðum hafnalaga um farþegagjald, sem hefur valdið ágreiningi og deildum í mörgum höfnum. Hafsækin ferðabjónusta hefur vaxið hratt síðustu ár og farþegagjaldinu ætlað að standa undir skilgreindum fjárfestingu eldri og nýrri vegna aðstöðu nýrrar þjónustugreinar.
- C. Styrkja þarf ákvæði hafnalaga varðandi lögveð til tryggingar hafnagjöldum. Skipagjöld og lóðarleiga á skipulögðu hafnarsvæði njóta nú lögveðsréttar, en útfæra þarf nánar lögveðsrétt skipagjalda þar sem ýmis fleiri gjöld fylgja þjónustu hafna við skip og báta.
- D. Um langt skeið hefur verið kallað eftir skýrari ákvæðum um skilgreind hafnarsvæði á sjó. Þar undir myndi m.a. falla skilgreining siglingaleiða að og frá höfn, skilgreining á hafnsögusvæðum, heimildir hafna til gjalddöku á þessum svæðum og fleira, sem nánast engin ákvæði eru um í lögum í dag.
- E. Brýnt er að gera bragarbót á ákvæðum laga um lögskráningu og mönnun áhafna á dráttar- og lóðsbátum. Ákvæði laga um áhafnir skipa falla mjög illa að starfsemi hafna hvað þetta varðar, en hafnir hafa á

síðustu árum fjárfest í lóðs- og dráttarbátum sem aukið hefur verulega öryggi siglinga að og frá höfn. Starfsmenn í hafnarþjónustu þurfa því að sinna verkefnum á mismunandi bátum en ákvæði um lögskráningu taka ekki mið af þeim raunveruleika.

- F. Vakin er athygli á því að í 17. grein hafnalaga var nýlega bætt inn í 1. töluð – f-lið grein um gjald vegna móttöku á sorpi frá skipum. Í 9. tölulið sömu greinar er einnig kveðið á um sorpgjöld þannig að ákvæðið er í raun tvítekið í greininni. Skynsamlegt er að snyrta ákvæðið þannig að sama ákvæði sé ekki tvítekið.
- G. Þó svo að ákvæði um mat á umhverfisáhrifum séu í sérstökum lögum þá er þar að finna ákvæði í lögunum og ekki síst viðaukum sem gera nauðsynleg verkefni hafna einstaklega flókin. Ekki síst á þetta við um kröfur til undirbúnings dýpkunarverkefna, hvort heldur er um að ræða viðhaldsdýpkun eða dýpkun á nýjum svæðum. Þar sem sigling að og frá höfn og viðlega er hluti af mikilvægum innviðum samgöngukerfisins er óhjákvæmilegt að regluverk taki mið af aðstæðum og hlutverki hafna. Hafnasamband Íslands óskar því eindregið eftir því að ákvæði laga um mat á umhverfisáhrifum verði skoðuð sérstaklega og nauðsynlegar lagfæringar gerðar á lögunum og reyndar ekki síst á Viðauka I, sem hefur að geyma viðmiðanir sem þarfnast sérstakrar skoðunar og lagfæringar við.

Hafnasamband Íslands væntir þess að tekið verði tillit til athugasemda sambandsins eins og kostur er.

Virðingarfyllt
HAFNASAMBAND ÍSLANDS



Gísli Gíslason
formaður stjórnar Hafnasambands Íslands