

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið
b.t. skrifstofu samgangna
srn@srn.is

Sent á Samráðsgátt

Reykjavík, 9. mars 2020

Efni: Drög að frumvarpi til laga um skip

Samtök iðnaðarins og Samtök skipaiðnaðarins (hér eftir „**samtökin**“) skila sameiginlegri umsögn um drög að frumvarpi til laga um skip, mál nr. 44/2020. Samtökin fagna því markmiði frumvarpsins að einfalda lagaumhverfi skipa og koma ákvæðum um þau í ein lög. Samtökin gera þó athugasemdir við mat frumvarpshöfunda á áhrifum frumvarpsins á atvinnulífið, þar sem í greinargerð með frumvarpinu segir að frumvarpið hafi ekki áhrif á atvinnulífið. Þrátt fyrir að meginefni frumvarpsins snúi að einföldun löggjafarinnar þá eru í frumvarpsdrögum íþyngjandi ákvæði, t.d. um álagningu stjórnvaldssekta, sem ætla má að hafi töluverð áhrif.

Í greinargerð með frumvarpinu segir að í II. kafla frumvarpsins sé fjallað um skráningu skipa og vísað er til þess að búið sé að gera ákveðnar breytingar að því leyti að unnið sé eftir verklagi sem viðgengst innan Samgöngustofu. Af orðalagi greinargerðarinnar má ætla að breyting frumvarpsdraganna taki mið af núverandi verklagi Samgöngustofu og er þar sérstaklega minnst á rafræna skráningu og aðgengi að skipaskrá. Samtökin fagna því að í fyrirbyggjandi frumvarpsdrögum sé lögð aukin áhersla á rafræna stjórnsýslu. Að öðru leyti telja samtökin óljóst hvaða verklag Samgöngustofu leiði til breytinga á nógildandi regluverki og því mikilvægt að það sé tilgreint sérstaklega í greinargerð frumvarpsins hvert verklag Samgöngustofu sé og með hvaða hætti það leiðir til breytinga á nógildandi regluverki.

Tryggja þarf samræmi

Í 6. gr. frumvarpsdraganna er fjallað um frumskráningu skipa þar sem gert er ráð fyrir að ný skip, sem smíðuð eru hér á landi og ætlað er að hafa heimahöfn á Íslandi, skuli tilkynna til Samgöngustofu til skráningar áður en þau eru tekin til skoðunar, sbr. 1. málsl. 1. mgr. Umrætt ákvæði felur í sér breytingu frá nógildandi reglum og mun leiða til þess að skip sem framleidd eru á Íslandi til notkunar erlendis þarf ekki að skrá í íslenska skipaskrá. Samtökin fagna því.

Í 2. málsl. 1. mgr. er síðan fjallað um skráningu annarra skipa og ber skv. ákvæðinu að skrá þau skip um leið og þau komast í eign íslensks aðila enda fari ekki fram bráðabirgðaskráning. Hér benda samtökin á mikilvægi þess að samræmis sé gætt varðandi eftirlit og skráningu skipa sem framleidd eru erlendis og flutt eru til Íslands. Tryggja þarf að sömu kröfur sér gerðar til erlendra framleiðenda og gerðar eru til innlendra framleiðenda.

Útgáfa leiðarbréfa

Í 19. gr. frumvarpsdraganna er kveðið á um leiðarbréf og að Samgöngustofa geti veitt skipi sem á heima hér á landi, leiðarbréf til að sigla áður en það er skráð á skipaskrá og hefur þá leiðarbréf sama gildi hér á landi sem þjóðernis- og skrásetningarskírteini. Það sama á við með skip sem fer til útlanda. Samtökin telja að skýra þurfi kröfur til nýsmíðaðra skipa, mögulega með reglugerð um útgáfu leiðarbréfa.

Skoðun skipa

Í V. kafla frumvarpsdraganna er fjallað um eftirlit með skipum og er í 31. gr. að finna ákvæði um skoðun skipa. Þar segir að öll skip sem notuð eru í atvinnuskyni skulu sæta skoðun Samgöngustofu í samræmi við ákvæði reglugerða sem ráðherra setur um umfang, tíðni og framkvæmd skoðana á skipum. Í 3. mgr. sama ákvæðis er Samgöngustofu svo heimilt að fela öðrum að framkvæma skoðun. Í 32. gr. frumvarpsdraganna er síðan fjallað um framkvæmd skoðunar. Samtökin telja mikilvægt þegar útfærð eru ákvæði um skoðun skipa sé tekin afstaða til þess hver aðkoma Samgöngustofu sé þegar Samgöngustofa hefur falið öðrum að framkvæma skoðun, þ.e. viðurkenndum skoðunarstofum. Eftir að heimild var veitt til útvistunar skipaskoðunar, með lögum um eftirlit með skipum nr. 43/2003, hefur verið framkvæmt tvöfalt eftirlit, þ.e. af skoðunarstofunni og Samgöngustofu. Samtökin telja það ekki rökrétt að tvo aðila þurfi í upphafsskoðun skipa sem og að með þessu fyrirkomulagi þurfa framleiðendur að greiða tvöfalt skoðunargjald.

Álagning stjórnvaldssekta

Samtökin vilja að lokum gera athugasemdir við ákvæði frumvarpsdraganna um stjórnvaldssektir, sbr. 47. gr. Með frumvarpsdrögum er lagt til að innleiða heimildir til álagningar stjórnvaldssekta vegna tiltekinna brota á lögnum. Samtökin leggja áherslu á að við lögfestingu heimildar til álagningar stjórnvaldssekta þarf að gæta þess að ganga ekki lengra en þörf er á. Samtökin taka undir það sem fram kemur í athugasemdum við ákvæðið í greinargerð með frumvarpinu um að ákvæði sem heimilar álagningu stjórnvaldssekta sé skýrt og ennfremur að óæskilegt sé að öll brot, sama hversu smávægileg þau eru, geti varðað stjórnvaldssektum heldur ber að meta hvaða brot það eru sem helst koma til álita þegar beitt er slíkum úrræðum.

Í anda framangreinds benda samtökin á að það skortir með öllu að tekin sé afstaða til málsmeðferðar í aðdraganda álagningar stjórnvaldssektar. Eykur það á skýrleika ákvæðisins að tekin sé skýr afstaða til undanfara álagningar stjórnvaldssektar. Ennfremur er óskýrt í hvaða tilvikum hægt er að leggja sektir á einstaklinga, þá eftir atvikum starfsmenn lögaðila sem gerast brotlegir. Auk þessa er ekki gerð tilraun til að rökstyðja fjárhæðir stjórnvaldssekta í frumvarpsdrögum og þess ber að geta að lægri mörk sektarrammans, sér í lagi hjá einstaklingum, eru há. Samtökin leggja til að stjórnvaldssektarákvæði frumvarpsins verði endurskoðað og jafnvel metið hvort þörf er á álagningu stjórnvaldssekta vegna þeirra brota sem um ræðir, sér í lagi þar sem í frumvarpsdrögum er jafnframt að finna refsíákvæði vegna brota gegn ákvæðum laganna. Getur það varðað sektum eða fangelsi allt að tveim árum.

Virðingarfyllst,
f.h. Samtaka iðnaðarins og Samtaka skipaiðnaðarins



Guðrún Birna Jørgensen,
viðskiptastjóri á framleiðsluviði SI