

# VALDNÍÐSLA OG MISMUNUN OG GEÐÞÓTTAÁKVARÐANIR AF HÁLFU SIGLINGASVIÐS SAMGÖNGUSTOFU



## STARFSMAÐUR SAMGÖNGUSTOFU BJÓ TIL ÓLÖGLEGA VERKLAGSREGLU SEM ENGANVEGINN SAMRÆMIST LÖG OG REGLUM



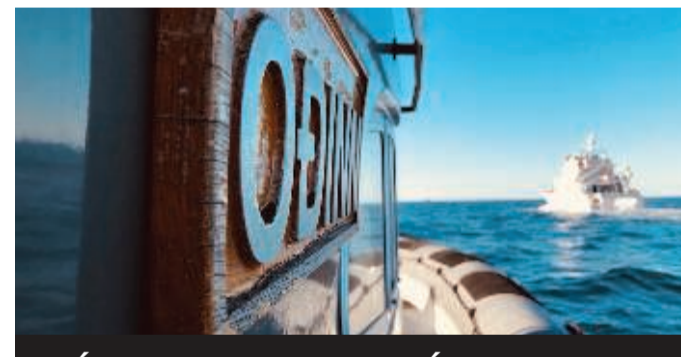
### MISMUNUN VARÐANDI HAFSVÆÐI

Árið 2018 breytti samgöngustofa haffærum fjölmargra farþegaskipa skv. verklagsreglu framhjá gildandi reglugerð 666/2001. **Bl. 2**



### SÉR INNISÆTA KRÖFUR Á AMELIU ROSE

Nú árið 2022 höfum við uppfyllt kröfur samgöngustofu varðandi innsæti og kostnaðurinn er ca. 13 milljónir kr. Nú eru liðin 4 ár síðan við mótmæltum þessari mismunu un innisæta kröfu. **bls. 4**



### TJÓN VEGNA VALDNÍÐSLU SAMGÖNGUSTOFU OG LANDHELGISGÆSLUNAR

Vegna ágreinings farsviðslínu okkar, höfum við ítrekað verið færðir í land af landhelgisgæslunni með tilheyrandi tjóni sem hefur kostað okkur fleiri hundruð milljónir sl. 4 ár. **bls. 4**

FRÍTT EINTAK

Tölublað 3 / Stofnað 2020



# AMELIA ROSE

## Upplýsingakort um brot á jafnræðisreglunni og grófmismunun af hálfu landhelgisgæslunnar og samgöngustofu á farþegaskipinu Ameliu Rose - 2856

5 mílna lína uppgefin af landhelgisgæslunni og skv. upplýsingum er ekki leyfilegt að fara yfir þessa línu. Við höfum margoft kært að skip sé að fara yfir þessa línu en gæslan aðhefst ekkert að beiðni samgöngustofu. Að okkar mati er þetta grafalvarlegt þar sem skip og farþegar eru ekki tryggðir fyrir utan 5 mílna línu.



**Andrea - Skr. nr. 2787**  
Hafsvæði: 5 mílur frá landi  
Farþegaleyfi: 196  
Innisæti: 130  
Stærð skips: 298 bt, ML 29 m



**Eldey - Skr. nr. 2910**  
Hafsvæði: 5 mílur frá landi  
Farþegaleyfi: 196  
Innisæti: 140  
Stærð skips: 298 bt, ML 29 m



**Elding - Skr. nr. 1047**  
Hafsvæði: 5 mílur frá landi  
Farþegaleyfi: 127  
Innisæti: 40-60  
Sæti í heild: 85  
Stærð skips: 107 bt, ML 23 m



**Gestur - Skr. nr. 2311**  
Hafsvæði: 5 mílur frá landi  
Farþegaleyfi: 34  
Innisæti: 20  
Stærð skips: 18 bt, ML 12 m



**Þruma 2 - Skr. nr. 7735**  
Hafsvæði:  
15 mílur frá brottfararhöfn  
Farþegaleyfi: 12  
Innisæti: 0  
Stærð skips: Ekki vitað



**Opal - Skr. nr. 2851**  
Hafsvæði: 5 mílur frá landi  
Farþegaleyfi: 40  
Innisæti: 12  
Heildarsæti: Ekki vitað  
Stærð skips: 69 bt, ML 21 m  
Á samátíma og farþegaleyfi Ameliu minnkað niður í 50 farþega vegna innstæta var farþegaleyfi á Opal aukið úr 12 í 40 farþega.

Lína hafnarsvæði Reykjavíkurhafnar skv. reglugerð samgönguráðuneytis 19. maí 2009

**Skúlaskeið - Skr. nr. 6581**  
Hafsvæði: Hafsvæði  
reykjavíkurhafnar  
Farþegaleyfi: 33  
Innisæti: 20  
Stærð skips: 13 bt, ML 11 m

**Skrúður - Skr. nr. 1919**  
Hafsvæði: Hafsvæði  
reykjavíkurhafnar  
Farþegaleyfi: 62  
Innisæti: 42  
Stærð skips: 33 bt, ML 15 m

Sér lína búin til af samgöngustofu 2018 fyrir Ameliu án nokkra reglugerða.

**Amelia Rose - Skr. nr. 2856**  
Hafsvæði: Sérsvæði búinn til af samgöngustofu.  
Farþegaleyfi: Var 70 en minnkuð niður í 50 v/innsæta 1. nóv. 2019  
Innisæti: 55  
Heildarsæti: 110  
Stærð skips: 191 bt, ML 34 m

Árið 2018 breytti samgöngustofa haffærum fjölmargra farþegaskipa skv. verklagsreglu framhá gildandi reglugerð 666/2001.

Hér eru dæmi:

### Elding

Hafsvæði "C" skv. rg. 666/2001 eða 15 sml frá vari/5 sml í landingu.

### Elding áður

Hafsvæði "C" - skv. rg. 666/2001 á Faxaflóa

### ÞRUMA III

Mest 15 sjómíllur frá brottfararhöfn.

### ÞRUMA III áður

Hafsvæði "D" skv. rg. 666/2001 eða 6 sml frá vari/3 sml í landingu.

Við teljum þessa verklagsreglu vera ólöglega þar sem hún stenst ekki lög né reglugerðir og ekkert er haft samráð við tryggingafélög viðkomandi farþegabáta.

Væntanlega farþegabátar ótryggðir ef slys verður. Einnig viljum við að taka fram að yfirlögfræðingur samgöngustofu Sigrún Henrietta Kristjánsdóttir þvertækur fyrir að þessi reglugerð sé í gildi. En annað má sjá á tölvupósta samskiptum starfsmanna samgöngustofu og landhelgisgæslu, sjá til hliðar.

## SAMGÖNGUSTOFA

Reykjavík 12. nóvember 2021

Erindi til Samgöngustofu

Bt. Sigrúnar Henriettu Kristjánsdóttur, deildarstjóra lögfræðideildar.

Ósk um upplýsingar um verklagsreglu

Sæl,

Í samskiptum mínum við Samgöngustofu hefur mér itrekað verið sagt að stofnunin veiti ekki undanþágur frá þeim kröfum, kvöðum og skyldum sem sett séu með lögum og reglugerðum. Mér hefur hins vegar einnig verið sagt að í gildi sé "verklagsregla" sem geri það að verkum að útsýnisbátar í hvalaskoðunar siglingum megi sigla út fyrir 5 mílur frá vari, þvert á það sem stendur í haffæriskírteinum þeirra.

Ég óska formlega eftir því að fá að vita nákvæmlega hvernig þessi verklagsregla hljómar, um hvaða báta hún gildir og hvað þarf að gera til að uppfylla skilyrði hennar. Ég þarf að hafa þessar upplýsingar til að geta upplýst tryggingafélag mitt um það að mér sé leyfilegt að sigla út fyrir fimm mílna mörkin eins og aðrir hvalaskoðunarbátar.

Með kveðju og ósk um skjót svör,

Svanur Sveinsson,

Framkvæmdastjóri Sea Trips Reykjavík

Sæll Svanur,

Það væri til fyrirspurnarinnar þú / viðfangi. Þú senn spurt er um "verklagsreglu" um að útsýnisbátar í hvalaskoðunar siglingum megi sigla út fyrir 5 mílna mörkin, en það sem Samgöngustofa að verklagsregla er ekki í gildi um þetta. Stjórnvöld hafa lítið svo á undantörunn fjölda ára að sú smörðun hafsvæði III, viðskala við reglugerð 666/2001 gildi framur en millivarðinn sem gildir frá 2014 þ. reglugerðin er ný.

Þú táknað gildir þú til fyrirspurnarinnar þú senn spurt er um "verklagsreglu" um að útsýnisbátar í hvalaskoðunar siglingum megi sigla út fyrir 5 mílna mörkin, en það sem Samgöngustofa að verklagsregla er ekki í gildi um þetta. Stjórnvöld hafa lítið svo á undantörunn fjölda ára að sú smörðun hafsvæði III, viðskala við reglugerð 666/2001 gildi framur en millivarðinn sem gildir frá 2014 þ. reglugerðin er ný.

Þú táknað gildir þú til fyrirspurnarinnar þú senn spurt er um "verklagsreglu" um að útsýnisbátar í hvalaskoðunar siglingum megi sigla út fyrir 5 mílna mörkin, en það sem Samgöngustofa að verklagsregla er ekki í gildi um þetta. Stjórnvöld hafa lítið svo á undantörunn fjölda ára að sú smörðun hafsvæði III, viðskala við reglugerð 666/2001 gildi framur en millivarðinn sem gildir frá 2014 þ. reglugerðin er ný.

Kveðja

Með kveðju / Best regards,  
Sigrún Henrietta Kristjánsdóttir  
Deildarstjóri lögfræðideildar / Legal Counsel and Certification

Hér fyrir neðan má sjá fleiri pósta af samskiptum samgöngustofu, landhelgisgæslunar og þá sem gefa út haffæriskírteini samgöngustofu á Ísafirði.

From: Geir Þór Geirsson  
Sent: 15.02.2019 15:33  
To: Asgrímur L. Asgrímsson <Asgrimur@LHG.IS>; Auðunn Kristinnsson (Audunn.Kristinnsson@lhg.is) <Audunn.Kristinnsson@lhg.is>; SAR VSS <SAR@LHG.IS>  
Cc: Bjarni F. Viggósson <bjarni.f.viggosson@samgongustofa.is>; Vala Hrönn Viggósdóttir <vala.hronn.viggosdottir@samgongustofa.is>; Magnús D Baldursson <magnusdb@samgongustofa.is>; Einar Örn Héðinsson <einaroh@icetra.is>; Kristinn Ingólfsson <kristinni@samgongustofa.is>; Kristín Helga Markúsdóttir <kristinhelga@samgongustofa.is>  
Subject: FW: FW: Farsvið farþegaskipa

Sæll Auðunn,

Afsakaðu síðbúið svar, vikan hefur verið ansi þétt setin.

Samkvæmt rg. 463/1998 um farþegaleyfi úthlutar SGS farsviði til skipa sem flytja farþega. Til að gæta samræmis í úthlutun farsviða er notast við hafsvæði B, C og D skv. rg. 666/2001 og eru þar fyrirfram skilgreind farsvið.

Hafsvæði C og D eru reiknuð út frá öldumælingum (þ.e. líkur á að kennialda fara yfir ákveðna ölduhæð – 2.5 m fyrir C, 1.5 m fyrir D). Yfir vetrarmánuðina eru því hafsvæði C og D mun minni en yfir sumartímann.

Þegar veður og öldufarsskilyrði eru góð, þá hefur það verklag verið haft við að farþegaskip geti farið út á hafsvæði C allt árið um kring eins og það er skilgreint yfir tímabil 1. júní til 31. ágúst, sbr. meðfylgjandi kort úr rg. 666/2001. Þetta er í samræmi við verklagsreglu, sem SGS vinnur eftir. Í samskiptum við útgerðir og hagsmunasamtök þessara skipa hefur komið fram að ekki sé farið í siglingar nema skilyrði séu hagstæð. Þannig sé ákveðinn munur á útsýnissiglingum (s.s. hvalaskoðun) og hins vegar siglingum til að flytja farþega milli A og B. Þetta er ástæðan fyrir því að þetta verklag hefur verið viðhaft.

Í því tilviki að ekki er til skilgreint hafsvæði C (t.d. við Grindavík, Þorlákshöfn), þá er horft til þeirra mílna sem þú minnst á, enda lítið svo á að þá sé um að ræða hafsvæði sem er sambærilegt við hafsvæði C, að því gefnu að skilyrði séu hagstæð.

Það er erfitt ætla að skrifa útlitun á öllu þessu hér að ofan inn stuttan texta í farþegaleyfið og gefur skipaskráin aðeins kost á stuttum texta þegar farsvið er tilgreint og því ekki skýrt að menn klóri sér í hausnum yfir þessu.

Með kveðju / Best regards,  
Geir Þór Geirsson  
deildarstjóri skipaefirlits og leyfisveitinga / Head of ship survey and certification

Skv. þessum tölvupóstum er yfrlögfræðingur að segja ósatt varðandi verklagsreglu sem greinilega er í gildi varðandi þetta hafsvæði. Grafalvarlegt mál að starfsmaður samgöngustofu setji þessar reglu á einum degi þvert á reglugerðir sem eru í gildi. Einnig án samráðs við tryggingafélög viðkomandi skipa og ef slyss verður utan farsviðs laga og regna gilda tryggingar ekki.

Einnig má kalla þess verklagsreglu undanþágu fyrir þessi farþegaskip. Hér er greinagerð um undanþágu frá samgöngustofu til samgönguráðuneytis sem seatrips sótti um árið 2019 og 2020. En var alfarið hafnað á þeim forsendum að engin farþegaskip fá undanþágu til siglinga utan hafsvæðis reglugerðar. Þar með er þetta svar klár mismunun samgöngustofu á milli útgerða (farþegaskipa).

Hvað varðar málsmeðferð undanþágu þá hafa breytingar verið gerðar á tilskipuninni með tilskipun (ESB) 2017/2018 sem ekki hefur verið tekin upp í EES samninginn. Sú tilskipun breytir 2. mgr. 11. gr. tilskipunarinnar svo hún mælir fyrir um að málsmeðferð undanþágubeiðni skuli vera samkvæmt 5. gr. reglugerðar (ESB) 182/2011. Gildandi ákvæði innan EES mælir hins vegar fyrir um málsmeðferð skv. 5. og 7. gr. ákvörðunar 1999/468/EB. Telja verður að byggt yrði á ákvörðuninni sem er gildandi réttur er litur að Íslandi. Hvorri réttarheimild sem beitt væri er ljóst að málið færi fyrir nefnd sem skipuð er fulltrúum allra aðildarríkja og hefur nefndin ákvörðunarvald í samræmi við framkvæmdastjórnina eftir atvikum með aðkomu Eftirlitsstofnunar EFTA sem fer með hlutverk framkvæmdastjórnarinnar gagnvart Íslandi. Ákvörðun þessarar nefndar væri bindandi fyrir Ísland um hvort beita mætti undanþágunni.

Samgöngustofu er ekki kunnugt um að undanþágur hafi fengist hér á landi á grundvelli þessa ákvæðis og kannast ekki við fullyrðingar beiðanda að undanþágum hafi verið beitt handa nánar tilgreindum skipum líkt og greinir í crindinu.

## 4. Afstaða Samgöngustofu

Líkt og rakið hefur verið hér að framan væri sú undanþága frá reglugerðinni og þar með tilskipuninni sem óskað væri eftir í raun sú að farþegaskip þurfi ekki að uppfylla skilyrði reglugerðarinnar til að mega sigla með farþega innan Evrópu. Samgöngustofa telur óhugsandi að aðildarríki ESB og EES samningsins myndu fallast á slíka undanþágu í ljósi almenns eðlis hennar. Það að beiðandi hafi fjárfest í skipi sem uppfyllir ekki skilyrði reglugerðarinnar og þar með tilskipunarinnar og geti ekki starfrækt þá starfsemi sem honum hugnast af þeim sökum getur ekki réttlætt svo víðtæk frávik frá almennum reglum sem gilda með sama hætti alls staðar innan EES.

Samgöngustofa mælir því gegn því að ráðherra virkji ferli undanþágu skv. 4. mgr. 9. gr. tilskipunarinnar sbr. 3. tl. 7. gr. reglugerðarinnar

Virðingarfyllt

  
Geir Þór Geirsson  
deildarstjóri skipaefirlits og  
leyfisveitinga

  
Aron Freyr Jóhannsson  
lögfræðingur

Þegar við vöktum athygli á því við landhelgisgæsluna árið 2018 að flest öll farþegaskip væru að sigla fyrir utan löglegs hafsvæðis, brást samgöngustofa við því á einum degi að breyta haffæriskírteinum fjölmargra farþegaskipa og skýrir þessa breytingu verklagsreglu (undanþágu). Starfsmaður samgöngustofu passaði vel upp á það að Amelia Rose væri ekki inni þessari undanþágu.



Dæmi: Þessi farþegabátur til vinstri var með leyfi til að sigla 3 sjómíllur frá landi en samgöngustofu breytti því með undanþágu í 15 sjómíllur.



Á sama tíma má Amelia Rose má sigla bara á takmörkuðu svæði innan hafnarsvæðis Reykjavíkur.

# AMELIA ROSE

## SÉR INNISÆTA KRÖFUR Á AMELIU

Þann 1 nóv. hvert ár minnka þeir Farþegaleyfið úr 70 í 50 farþega vegna fjölda innisæta sem eru 51 sæti eftir gögnum frá samgöngustofu, erum við einu farþegabátarnir sem þurfum að fylgja þessum reglum, dæmi farþegabáturinn Elding er með 40 innisæti og má sigla eftir 1 nóv með 127 farþega og hafa aldrei þurft að fylgja þessum reglum, annað gróft dæmi er með farþegabátinn Opal sem aðeins er með 12 innisæti og þann 18 desember 2019 gefur samgöngustofa út 40 farþegaleyfi fyrir þá, á þetta við fjölda annara farþegabáta þrátt fyrir fjölda kvartana frá okkur.

2. Farþegaleyfi Ameliu Rose minnkar úr 75 í 51 vegna innisæta, og hefur svo verið síðustu 2 ár, Elding skrn 1047 og Opal skrn 2851 hafa þessi skip þurft að uppfylla sömu kröfu um innisæti fyrir farþega, væri fínt að fá bara já eða nei.

Samgöngustofa getur ekki tjáð sig um málefni annarra rekstraraðila og mál þeirra. Sömu reglur gilda um skip að þessu leyti og gætir stofnunin að jafnrétti á öllum stigum. Almennt er þó hægt að segja að einhver skip hafa haft rangar upplýsingar um fjölda sæta og meðferð mála þeirra því annmarka háð. Unnið er að því að bæta úr þessu.

Með kveðju / Best regards,  
Aron Freyr Jóhannsson  
Lögfræðingur / Legal Adviser

Samgöngustofa  
ICELANDIC TRANSPORT AUTHORITY

Ármúli 2 - 108 Reykjavík - Iceland  
Sími / Phone +354 480 6000  
www.samgongustofa.is - www.icetra.is

Verndum umhverfið, þrennum sem minnst

## TJÓN VEGNA VALDNÍÐSLU SAMGÖNGUSTOFU OG LANDHELGISGÆSLUNAR

Vegna ágreinings farsviðslínu okkar, höfum við ítrekað verið færðir í land af landhelgisgæslunni með tilheyrandi tjóni sem hefur kostað okkur fleiri hundruð milljónir sl. 4 ár. Við höfum ávallt óskað eftir frið meðan dómstólar taka málið fyrir en hvorki landhelgisgæslan né samgöngustofa orðið við þeirri beiðni og hafa þeir verið duglegir að senda út fréttatilkynningar til fjölmiðla varðandi meint brot okkar sem hafa kostað okkur bæði fjárhagslega og andlega mikið tjón.

Árið 2021 kom niðurstaða dómstóla þar sem við vorum sýknaðir af öllum kærumálum landhelgisgæslunar sem voru 6 talsins og er dómur staðfestur. Hér til hliðar má sjá niðurstöðu dómsins.

Þrátt fyrir þennan dóm hefur landhelgisgæslan ítrekað sent varðskip og lögreglu á okkur á sömu forsendum og fyrir dóminn. Við höfum óskað eftir hvers vegna þeir virða ekki dóminn og fengið þær útskýringar frá yfirmanni aðgerðarsviðs landhelgisgæslunar og starfsmönnum að þeir ætli sér ekki að virða þennan dómsúrskurð.

Nú árið 2022 höfum við uppfyllt kröfur samgöngustofu varðandi innsæti og kostnaðurinn er ca. 13 milljónir kr. Nú eru liðin 4 ár síðan við mótmæltum þessari mismunu un innisætakröfu.

Við höfum ítrekað óskað eftir skýringu á þessari mismunun og fátt er um svör þó fengið svar hér fyrir neðan árið 2020. Enn eru engar kröfur komnar á önnur farþegaskip mars 2022.

Samkvæmt framangreindu felur sú háttsemi sem lýst er í ákæru ekki í sér brot á framangreindum reglugerðarákvæðum. Þótt dómari geti dæmt fyrir vægara brot en ákært er fyrir, og þannig dæmt eftir öðrum refsíákvæðum en ákært er fyrir, getur dómari ekki leitað eftir öðrum reglugerðarákvæðum sem hugsanlega eiga við um háttsemi ákærða. Verður ákærði því sýknaður af öllum kröfum ákæruvaldsins.

Allur sakarkostnaður málsins, þ.m.t. málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, Lúdvíks Bergvinssonar lögmanns, 907.060 krónur, að meðtöldum virðisaukaskatti, greiðist úr ríkissjóði.

Af hálfu ákæruvaldsins flutti málið Kristmundur Stefán Einarsson aðstoðarsaksóknari.

Barbara Björnsdóttir héraðsdómari kveður upp dóminn.

### D Ó M S O R Ð:

Ákærði, Björn Stefánsson, er sýknaður af kröfum ákæruvaldsins.

Allur sakarkostnaður greiðist úr ríkissjóði, þ.m.t. málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, Lúdvíks Bergvinssonar lögmanns, 907.060 krónur.

Barbara Björnsdóttir

Rétt endurnit staðfestir.  
Héraðsdómi Reykjavíkur, 15. apríl 2021