

UMBODSMADUR ALÞINGIS

Álftamýri 7, 150 Reykjavík. Sími: 510 6700
Gjaldfrjálst nr: 800 6450. Mynds: 510 6701
Heimasíða: www.umbodsmaduralthingis.is

S

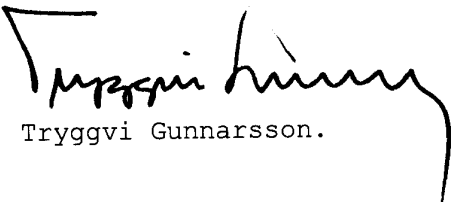
Mál nr. 3978/2003.

Reykjavík, 2. maí 2005.

Hr. Sturla Böðvarsson
samgönguráðherra
Hafnarhúsinu við Tryggvagötu
150 Reykjavík.

Það tilkynnist hér með að ég hef lokið máli Vélstjórafélags Íslands með bréfi því sem hér fylgir í ljósriti.

Virðingarfyllst,


Tryggvi Gunnarsson.

SAMGÖNGURÁÐUNEFN

Innk: 3/5'05

Málsnr: SAM04020061

Bréfal: 311

UMBODSMAÐUR ALÞINGIS

Álftamýri 7, 150 Reykjavík. Sími: 510 6700
Gjaldfrjálst nr: 800 6450. Mynds: 510 6701
Heimasíða: www.umbodsmaduralthingis.is

Mál nr. 3978/2003.

LJÓSRIT

Reykjavík, 2. maí 2005.

Hr. Jónas Þór Jónasson
héraðsdómslögmaður
Lögmenn Borgartúni 18 sf.
Borgartúni 18
105 Reykjavík.

I.

Ég vísa til kvörtunar yðar, fyrir hönd Vélstjórafélags Íslands, sem barst mér 23. desember 2003 þar sem þér kvartið yfir því að samgönguráðherra hafi heimilað niðurfærslu á skráðu afli aðalvéla í íslenskum skipum m.a. með breytingu á oliugjöf, sbr. 6. gr. reglugerðar nr. 610/2003. Í kvörtun yðar kemur fram að það sé mat umbjóðanda yðar að umrætt reglugerðarákvæði „hafi ekki fullnægjandi lagastoð og sé því ekki gild réttarheimild“. Er því til stuðnings vísað til efnis og tilurðar þeirrar lagaheimildar sem reglugerðarákvæðið er reist á og jafnframt að niðurfærsla á afli aðalvéla í skipum á grundvelli ákvæðisins muni hafa verulega kjaraskerðingu í för með sér fyrir vélstjóra á íslenskum skipum og leiða til fækkunar þeirra í áhöfn þar sem fjöldi vélstjóra á skipum taki mið skráðu vélarafli, sbr. lög nr. 113/1984, um atvinnuréttindi vélfræðinga, vélstjóra og vélavarða á íslenskum skipum. Teljið þér að reglugerðin fari í bága við atvinnufrelsisákvæði 75. gr. stjórnarskrárinnar nr. 33/1944.

Í tilefni af kvörtun yðar ritaði ég samgönguráðherra bréf, dags. 5. febrúar 2004. Í bréfinu vísaði ég til fylgiskjals með kvörtuninni sem ritað er af formanni Vélstjórafélags Íslands, þar sem hann rekur tilurð og efni 13. gr. laga nr. 113/1984 sem þér teljið vera lagastoð 6. gr. reglugerðar nr. 610/2003. Óskaði ég eftir því að ráðuneytið léti í ljós afstöðu sína til þeirra sjónarmiða formannsins að þær viðtæku heimildir sem felast í 6. gr. reglugerðarinnar væru á skjön við það sem vakað hefði fyrir löggjafanum þegar reglugerðarheimildin var lögfest. Þá vísaði ég í bréfinu til þess að allt frá árinu 1975, að minnsta kosti, hefði það verið afstaða samgönguráðuneytisins, sbr. reglugerð nr. 143/1984, að breytingar á snúningshraða vélar með

stillingu oliugjafar (innsigli) hefði ekki áhrif á skráð afl hennar. Óskaði ég þess að ráðuneytið upplýsti hvaða ástæður og rök lögju nú að baki þeirri breyttu afstöðu sem birtist í 6. gr. reglugerðar nr. 610/2003.

Svarbréf samgönguráðuneytisins barst mér 28. apríl 2004. Í bréfinu er þeirri lögskýringu sem fram kemur í kvörtun yðar hafnað með þeim rökum m.a. að hún sé alltof þröng og ekki í samræmi við orðalag reglugerðarheimilda laga nr. 47/2003, um eftirlit með skipum, og 13. gr. laga nr. 113/1984. Lítur ráðuneytið svo á að „enginn vafi ríki á um heimildir fyrir setningu reglugerðar 610/2003, hvorki að formi til né efni“. Um ástæður og rök fyrir þeim breytingum sem gerðar voru með 6. gr. reglugerðar nr. 610/2003 segir m.a. svo í bréfi ráðuneytisins:

„Allt frá setningu reglugerðarinnar frá 1984 hafði Siglingastofnun gert greinarmun á innsigli á vél annars vegar og mekanískri breytingu á vél hins vegar. Innsigli á tannstöng gat ekki verið grunnur að breytingu á afli aðalvélar. Hins vegar taldi Siglingastofnun að það að sjóða eða setja hólk á tannstöng væri mekanísk breyting og gæti verið grunnur að breytingu á afli aðalvélar og væri í fullu samræmi við fyrrnefnt ákvæði 2. gr. Siglingastofnun vann samkvæmt þessari vinnureglu í 14 ár eða þar til Vélstjórafélag Íslands kvartaði yfir henni til Umboðsmanns Alþingis 27. ágúst 1998. Í álitum Umboðsmanns Alþingis frá 28. apríl 2000 kemur fram, að hann taldi ekki tilefni til að gera greinarmun þarna á milli og taldi að í báðum tilvikum væri um að ræða takmörkun oliugjafar sem ekki gæti verið grunnur að breytingu vélarafis samkvæmt reglugerðinni.“

Þá kemur fram í bréfinu að „þegar ráðuneytið óskaði eftir tilögum Siglingastofnunar að nýrri reglugerð um eftirlit og skráningu á afli aðalvéla, taldi stofnunin sér skylt að taka mið af hagkvæmissjónarmiðum annars vegar og hins vegar að setja því eðlileg mörk hvaða breytingar þyrfti að gera á búnaði til að þær hefðu áhrif á skráð afl aðalvélar skipsins“. Vekur ráðuneytið athygli á því að þótt 6. gr. reglugerðar nr. 610/2003 feli í sér rýmri heimildir til niðurfærslu eða uppfærslu á skráðu vélarafli en heimilt var samkvæmt eldri reglugerð þá séu skilyrði fyrir slíkum breytingum hert með nýju reglugerðinni.

Með bréfi, dags. 29. apríl 2004, óskaði ég eftir því að þér senduð mér þær athugasemdir sem þér telduð ástæðu til að gera í tilefni af bréfi ráðuneytisins. Athugasemdir yðar bárust mér með bréfi, dags. 17. maí 2004.

II.

1.

Ákvæði 6. gr. reglugerðar nr. 610/2003, um eftirlit og skráningu á afli aðalvéla íslenskra skipa, er svohljóðandi:

„Skráðu afli verður ekki breytt nema gerðar séu breytingar á þeim búnaði sem á vélinni er og hefur áhrif á afl hennar. Við framkvæmd þessarar reglugerðar telst breyting á eldsneytis-

búnaði, þ.m.t. breyting á oliugjöf, breyting á forþjöppu, breyting á kælibúnaði og breyting á tölvustýringu vélar vera breyting á búnaði vélar. Skulu breytingar vera háðar samþykki Siglingastofnunar Íslands og framkvæmdar undir eftirliti hennar, eða annars aðila sem hún samþykkir, samkvæmt skriflegum fyrir- mælum vélaframleiðandans, af honum, eða aðila sem hann sam- þykkir."

Samkvæmt 2. gr. reglugerðarinnar merkir „afl“ „bremsuafll, þ.e. heildarúttaksafll véla sem notaðar eru til að knýja skipið“. Í 4. gr. sömu reglugerðar er svofelldt ákvæði:

„Þegar skráð er afl véla, skal skrá það í kW og miða við mesta stöðuga álag sem framleiðandi gefur upp fyrir umrædda vélargerð og árgerð.

Ef fyrir hendi er reynslukeyrsla á vélinni með ákveðnum búnaði, sem gefur annað afl, en að framan greinir, þá er Siglingastofnun Íslands heimilt að skrá afl vélarinnar í samræmi við þær niðurstöður enda séu þær samkvæmt staðfestum gögnum frá framleiðanda vélarinnar.

Aflið skal mæld samkvæmt ISO-staðli 3046."

Í 11. gr. reglugerðar nr. 610/2003 segir að hún sé sett samkvæmt ákvæðum 5. mgr. 3. gr. laga nr. 35/1993, um eftirlit með skipum, 13. gr. laga nr. 113/1984, um atvinnuréttindi vélfræðinga, vélstjóra og vélavarða á íslenskum skipum, og 4. gr. laga nr. 115/1985, um skráningu skipa.

Núgildandi lög um eftirlit með skipum eru nr. 47/2003. Samkvæmt 35. gr. þeirra laga halda reglugerðir settar samkvæmt ákvæðum laga nr. 35/1993 gildi sínu að svo miklu leyti sem þær fara ekki í bága við ákvæði nýju laganna. Ákvæði 3. gr. laga nr. 47/2003 er efnislega samhljóða sama ákvæði eldri laganna frá 1993 en ákvæði 3. gr. er svohljóðandi í heild sinni:

„Hvert skip skal smíðað og búið út á þann hátt að öryggi mannlífa sé tryggt eins og kostur er og með tilliti til þeirra verkefna sem því er ætlað á hverjum tíma.

Skip skal fullnægja skilyrðum reglna á hverjum tíma um smíði, búnað og örugga starfsemi skips, þ.m.t. um burðarvirki þess, vatnspétta niðrhólfun, lagnakerfi, bol, björgunar- og öryggisbúnað, vélbúnað, fjarskiptabúnað, rafbúnað, eldvarnabúnað, mengunarvarnabúnað, siglingatæki, merkingar, lyf og lækniáhöld og annan búnað og mönnun sem varðar öryggi skipsins til að tryggja öryggi skipverja, farþega, skips og farms og varnir gegn mengun frá skipum.

Vinnusvæði og vistarverur skipverja skal hanna og búa með hliðsjón af öryggi og velferð skipverja.

Ráðherra ákveður nánar í reglugerð um smíði, stöðugleika, hleðslumerki og búnað skipa.

Ráðherra ákveður í reglum hvaða lög, stjórnvaldsfyrirmæli, skírteini og skipsbækur skuli vera um borð í skipum.

Skip skulu smíðuð og búin í samræmi við lög og reglur um varnir gegn mengun sjávar og stranda."

Ákvæði 13. gr. laga nr. 113/1984 er svohljóðandi:

„Við útreikning á afli véla í skipum skal farið eftir reglum sem ráðherra setur, að fengnum tillögum Siglingastofnunar Íslands."

Í 4. gr. laga nr. 115/1985 segir loks að siglingastofnun haldi aðalskipaskrá yfir öll skip sem skráð séu samkvæmt þeim lögum. Aðalskipaskrá skal m.a. greina um hvert skip „gerð og stærð aðalvélar“, sbr. 9. tölul. 2. mgr. 4. gr.

Þegar lagt er mat á hvort fyrirmæli 6. gr. reglugerðar nr. 610/2003 hafi næga lagastoð verður í samræmi við 11. gr. reglugerðarinnar að horfa heildstætt á þær heimildir sem löggjafinn hefur veitt ráðherra í 4. mgr. 3. gr. laga nr. 47/2003 og 13. gr. laga nr. 113/1984. Ekki er beinlínis mælt fyrir um það í þessum lögum hvaða lagasjónarmið eigi að búa að baki þeim reglum sem ráðherra skal setja um skráningu á afli aðalvéla íslenskra skipa. Ég hef áður vísað til þess að hér verði því m.a. að líta til þeirrar grundvallarreglu, sem nú kemur fram í 1. mgr. 3. gr. laga nr. 47/2003, að hvert skip skuli smíðað og búið út á þann hátt að öryggi mannlífa á hafinu sé tryggt eins og kostur er og með tilliti til þeirra verkefna sem því er ætlað á hverjum tíma, sbr. til hliðsjónar álit mitt frá 28. apríl 2000 í máli nr. 2530/1998.

Af 13. gr. laga nr. 113/1984 verður í fyrsta lagi ráðið að reglur ráðherra um útreikning á afli véla í skipum verði a.m.k. að vera til þess fallnar að leiða í ljós við útreikninginn raunverulegt vélarafli í merkingu 2. gr. reglugerðar nr. 610/2003, þ.e. „bremsuafli, þ.e. heildarúttaksafli véla sem notaðar eru til að knýja skipið“. Þá verður ráðinn sá áskilnaður af ákvæðinu að þær reglur séu settar að fengum tillögum Siglingastofnunar en um hið síðarnefnda atriði er ekki deilt í máli þessu. Af orðalagi reglugerðarheimilda 13. gr. laga nr. 113/1984 og 4. mgr. 3. gr. laga nr. 47/2003 verða ekki að öðru leyti ráðnar aðrar efnislegar takmarkanir á svigrúmi ráðherra til að mæla fyrir um reglur um útreikning á afli véla í skipum. Um það hvort slíkar takmarkanir verða ráðnar af lögskýringargögnum ræði ég hér síðar og hið sama gildir um hugsanlegar skuldbindingar sem Ísland kann að hafa undirgengist á grundvelli fjölþjóðlegra samninga. Ég ítreka að það sem skiptir mestu máli samkvæmt framangreindum lagaákvæðum er að reglur ráðherra taki samkvæmt orðalagi sínu og efni mið af því að útreikningur á afli véla, og þá slík skráning í aðalskipaskrá, sé miðaður við raunverulegt heildarúttaksafli véla sem notaðar eru til að knýja skipið. Það fer síðan eftir atvikum hverju sinni, þ.e. við ákvörðun um skráningu á afli véla á tilteknu skipi, hvort beiting reglnanna samrýmist þessu löggjafarsjónarmiði.

Samkvæmt upphafsmálslið 1. mgr. 6. gr. reglugerðar nr. 610/2003 verður skráðu afli ekki breytt „nema gerðar séu breytingar á þeim búnaði sem á vélinni er og hefur áhrif á afl hennar“. Þessi afmörkun reglugerðarákvæðisins setur þannig fram þann áskilnað sem leiðir af reglugerðarheimildunum í lögum nr. 113/1984 og lögum nr. 47/2003 að skráðu afli vélar verður ekki breytt nema breyting hafi „áhrif á afl hennar“. Í framhaldinu er í reglugerðarákvæðinu lýst að breytingar á

búnaði í merkingu upphafsmálsliðarins feli í sér breytingar á eldsneytisbúnaði og eru þar meðtaldar tiltekna tegundir breytinga. Þá skulu slíkar breytingar vera háðar samþykki Siglingastofnunar og framkvæmdar undir eftirliti hennar eða annars aðila sem hún samþykkir. Samkvæmt þessu fæ ég ekki annað séð en að orðalag og efni 6. gr. reglugerðar nr. 610/2003 samrýmist sem slíkt því grundvallar-sjónarmiði samkvæmt lögum nr. 113/1984 að útreikningur á afli aðalvéla á hverjum tíma miðist við raunverulegt bremsuafll vélar, sbr. 2. gr. reglugerðarinnar. Ég tek fram að það kann vel að vera að ágreiningur skapist í einstöku tilviki um það hvort tiltekin breyting á eldsneytisbúnaði skips, s.s. með breytingu á oliugjöf þess, hafi haft í því tilviki „áhrif á vél“ skipsins í merkingu upphafsmálsliðar 6. gr. reglugerðarinnar þannig að skilyrði séu til að breyta skráðu vélarafli. Úrlausn um það atriði verður að byggjast á mati á atvikum hverju sinni en leiðir ekki til þess að ég geti fullyrt að hin almenna afmörkun 6. gr. reglugerðar nr. 610/2003 eigi sér ekki næga stoð í lögum að virtu því svigrúmi sem reglugerðarheimildir laga nr. 113/1984 og laga nr. 47/2003 veita ráðherra í þessu efni.

Umbjóðandi yðar telur, sbr. greinargerð dags. 23. desember 2003, að 6. gr. reglugerðarinnar sé á skjön við það sem vakað hafi fyrir löggjafanum þegar reglugerðarheimildin var lögfest. Er einkum vísað til forsögu 13. gr. sbr. 12. gr. eldri laga nr. 77/1984, um atvinnuréttindi vélfræðinga, vélstjóra og vélavarða á íslenskum skipum, sem er efnislega samhljóða núgildandi 13. gr. Vísar umbjóðandi yðar til athugasemda við frumvarp það sem varð að lögum nr. 77/1984 en þar segir um 12. gr.:

„Greinin svarar til 24. gr. gildandi laga, nema hvað orðalagi er lítillega breytt, sbr. það sem fyrr sagði um útreikning vélarorku eftir kílóvöttum í stað hestafla.“ (Alþt. 1983–1984 A-deild, bls. 2502.)

Í greinargerð umbjóðanda yðar er til fyllingar á ofangreindu vísað til athugasemda við 1. gr. frumvarpsins þar sem segir:

„Í þessari grein er dregið saman efni nokkurra greina úr gildandi lögum, en það einfaldað mjög. Er hér ekki gerður greinarmunur á lágmarksfjölda vélstjóra og vélavarða eftir tegundum skipa, svo sem nú er í lögum. Í frumvarpinu er einnig tekið fram um orku véla miðað við kílóvött (kw), eftir hinu svokallaða „Système International (SI)“-kerfi, en það hefur í reynd leyst af hólmi hið eldra mælikerfi eftir hestaflatölu. Í frumvarpinu er þó jafnframt, til öryggis, miðað við hina eldri mæliaðferð.“ (Alþt. 1983–1984, A-deild, bls. 2501.)

Með tilvísun til „24. gr. gildandi laga“ hér að ofan er átt við 24. gr. laga nr. 72/1966, um atvinnuréttindi vélstjóra á íslenskum skipum, sem er svohljóðandi:

„Við útreikning hestafla á vélum í skipum skal farið eftir þeim reglum, er gilt hafa. Miða skal við sameiginlegan hestaflafjölda þeirra véla, sem knýja skipið áfram.“

Í athugasemdum við frumvarpið sem varð að lögum nr. 72/1966 segir svo um 24. gr.:

„Reglur þær, er gilt hafa um hestaflautreikning, er að finna í i.-lið 2. gr. laga nr. 66 frá 1964, sbr. auglýsingu nr. 115, 21. júní 1945. til að taka af allan vafa er tekið fram í greininni, að miða skuli við sameiginlegan hestaflafjölda þeirra véla sem knýja skipið áfram.“

Með vísan til framangreindra lögskýringargagna dregur umbjóðandi yðar þá ályktun að heimild ráðherra skv. 12. gr. laga nr. 77/1984, sbr. nú 13. gr. laga nr. 113/1984 til setningar reglna hafi verið sett „vegna þess að horfið var frá skráningu á aflri aðalvéla í hestöflum yfir í skráningu á aflinu í kilóvöttum“. Ekki hafi hins vegar staðið til að færa ráðherra jafn viðtækt vald til að heimila breytingar á skráðu vélarafli skipa og birtast í 6. gr. reglugerðar nr. 610/2003. Vísar umbjóðandi yðar jafnframt til bréfs samgönguráðuneytisins, dags. 16. desember 1975, til siglingastofnunar máli sínu til stuðnings.

Ég minni á að reglugerðarheimildir laga nr. 113/1984 og laga nr. 47/2003 hafa ekki samkvæmt orðalagi sínu að geyma efnislegar takmarkanir á svigrúmi ráðherra til útfærslu reglna um útreikning á aflri véla í skipum að gættu því grundvallarsjónarmiði að þær reglur miðist við að draga fram raunverulegt vélarafli skips á hverjum tíma. Í þessu sambandi er ekki útilokað í samræmi við almennar lögskýringarreglur að athugasemdir þær sem koma fram í lögskýringargögnum hafi áhrif við mat á svigrúmi ráðherra að þessu leyti. Ég tek þó fram að eins og reglugerðarheimildum laga er háttað, og að virtu eðli þess málefnis sem hér um ræðir, tel ég að gera verði þá kröfu að hægt sé að ráða það af lögskýringargögnum með nokkurri vissu að slíkar takmarkanir hafi verið fyrirhugaðar af hálfu löggjafans enda þótt þær hafi ekki verið orðaðar í lagatextanum. Með þetta í huga tek ég fram að ég get ekki fallist á það með umbjóðanda yðar að dregin verði sú ályktun af framangreindum lögskýringargögnum að ráðherra sé óheimilt að kveða á um breytingar á skráðu vélarafli skipa með þeim hætti sem gert er í 6. gr. reglugerðar nr. 610/2003. Framangreind lögskýringargögn byggja öll á þeirri meginforsendu að reglur þær sem gilda eiga um útreikning á vélarafli skipa eigi að miðast við raunverulegan „sameiginlegan hestaflafjölda þeirra véla sem knýja skipið áfram“. Hvergi er tekið fram að reglurnar, sem settar eru um „útreikning á aflri véla í skipum“, megi ekki gera ráð fyrir heimild til að breyta skráðu vélarafli ef í ljós er leitt að slík breyting hafi raunveruleg „áhrif á afl skipsins“.

Ráðherra er með reglugerðarheimildum laga nr. 113/1984 og laga nr. 47/2003 falið að setja almennar reglur um útreikning á vélarafli skipa sem leiðir í ljós raunverulegt afl skipsvéla eins og það er skilgreint í 2. gr. reglugerðar nr. 610/2003 að teknu tilliti til

viðurkenndra aðferða og staðla sem til eru um útreikninga og mælingu á vélarafli. Ég tek það fram að af hálfu umbjóðanda yðar hefur verið vísað til þess að breytingar af því tagi sem heimilaðar eru á skráðu afli véla samkvæmt 6. gr. reglugerðar nr. 610/2003 séu ekki heimilaðar í næstu nágrannalöndum Íslands. Í þessu efni verður að hafa í huga að lagareglur um þessi atriði geta verið mismunandi milli landa og jafnframt það hvernig stjórnvöld einstakra landa kunna að kjósa að beita heimildum sínum innan ramma gildandi laga, þ.m.t. um hversu langt þau ganga í að heimila breytingar á skráðu vélarafli og á grundvelli hvaða breytinga. Og enn fremur hvaða kröfur þau kjósa að gera innan ramma gildandi laga um öryggi skipa. Við samanburð á erlendri löggjöf og réttarframkvæmd annars vegar og hins vegar lagalegri stöðu þessara mála hér á landi gæti það skipt máli ef fyrir lægju fjölþjóðlegir samningar sem Ísland væri aðili að og tækju til útreiknings á afli véla í skipum. Ég hef ekki við athugun mína fundið slíkar samningsskuldbindingar og þar með er ekki tilefni til þess að ég fjalli frekar um það atriði.

Ég ítreka að víki ákvörðun um skráningu á vélarafli í tilteknu tilviki frá þessum sjónarmiðum, þannig að skráð sé breyting á vélarafli án þess að slík breyting hafi raunveruleg áhrif á afl skips, kann að vera að skráning í slíku tilviki samrýmist ekki þeim tilgangi sem býr að baki lagaákvæðum um útreikning á vélarafli skipa og orðaður er í upphafsmálsli. 6. gr. reglugerðar nr. 610/2003. Þá minni ég á að samkvæmt 6. gr. reglugerðar nr. 610/2003 þarf siglingastofnun að samþykkja í hverju tilviki breytingar sem eiga að hafa áhrif á skráð afl vélar og þá að gættum þeim kröfum sem gerðar eru um öryggi skipa samkvæmt reglum þar um. Þar sem kvörtun yðar beinist hins vegar með almennum hætti að efni 6. gr. reglugerðar nr. 610/2003 en ekki að einstakri ákvörðun um niðurfærslu á skráðu vélarafli skips er ekki tilefni til þess að ég fjalli hér frekar um þetta atriði.

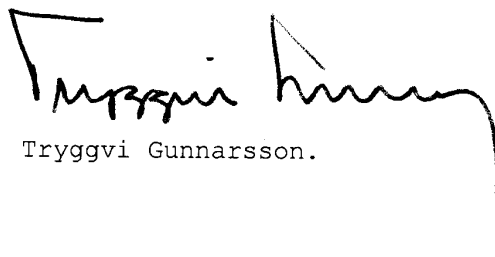
Í kvörtun yðar er því haldið fram að framsal löggjafans á valdi til að setja reglur um útreikning á vélarafli skipa til ráðherra fari í bága við 75. gr. og 2. gr. stjórnarskrárinnar nr. 33/1944 og lögmætisreglu. Er þessi afstaða á því byggð að umrætt valdframsal geri ráðherra kleift að setja reglur sem leiði til fækkunar vélstjóra á skipum og til kjaraskerðinga hjá þeim sem eftir verða.

Eins og að áður er rakið er það niðurstaða mín að ekki verði fullyrt annað af minni hálfu en að reglugerð nr. 610/2003, um eftirlit og skráningu á afli aðalvéla íslenskra skipa, eigi sér næga stöð í 13. gr. laga nr. 113/1984 og ákvæðum laga nr. 47/2003, um eftirlit með skipum, sbr. eldri lög nr. 35/1993. Samkvæmt a-lið 3. mgr. 3. gr. laga nr. 85/1997, um umboðsmann Alþingis, tekur starfssvið umboðsmanns ekki til starfa Alþingis. Felst í þessu m.a. að það er almennt ekki á verksviði mínu sem umboðsmanns að fjalla um það á grundvelli kvörtunar hvort lög samþykkt af Alþingi séu í

Samræmi við ákvæði stjórnarskrárinnar. Samkvæmt 11. gr. laga nr. 85/1997 er umboðsmanni þó skylt að tilkynna Alþingi um það verði hann var við að meinbugir séu á gildandi lögum en ekki er gert ráð fyrir því að hægt sé að setja fram kvörtun á þessum grundvelli heldur ákveður umboðsmaður að eigin frumkvæði hvort heimild 11. gr. skuli nýtt, sbr. 5. gr. laga nr. 85/1997. Að virtri niðurstöðu minni hér að framan, framsetningu kvörtunar yðar og eðli þeirra reglugerðarheimilda sem hér um ræðir, tel ég ekki tilefni til þess að fjalla hér frekar um þennan þátt kvörtunar yðar.

Með vísan til þess sem fram er komið tel ég ekki ástæðu til frekari athugunar af minni hálfu í tilefni af kvörtun yðar og lýk ég því umfjöllun minni um hana með vísan til a-liðar 2. mgr. 10. gr. laga nr. 85/1997, um umboðsmann Alþingis. Ég biðst að síðustu velvirðingar á þeim langa tíma sem athugun mín á kvörtuninni hefur tekið. Skýrist það meðal annars af athugun minni á því hvort til staðar væru einhverjar alþjóðlegar reglur eða fjölþjóðlegir samningar sem kynnu að skipta máli við úrlausn um efni kvörtunarinnar.

Virðingarfullst,



Tryggvi Gunnarsson.