

157. löggjafarþing 2025–2026.

Þingskjal x — x. mál.

Stjórnarfrumvarp.

Frumvarp til laga

um leiðarmerki og öryggi siglinga

Frá innviðaráðherra.

I. KAFLI

Yfirstjórn og framkvæmd leiðarmerkja siglinga.

1. gr.

Gildissvið.

Lög þessi gilda um leiðarmerki og öryggi siglinga á íslensku yfirráðasvæði.

2. gr.

Markmið.

Markmið laga þessara er að tryggja öruggar og greiðar siglingar við Íslandsstrendur með notkun vita og annarra leiðarmerkja. Þessu markmiði skal náð með því að:

- tryggja að leiðarmerki séu hönnuð, reist og rekin í samræmi við alþjóðlegar reglur og viðmið,
- stuðla að samræmdri stjórnsýslu milli Vegagerðarinnar, Samgöngustofu, Landhelgisgæslu Íslands og annarra viðeigandi opinberra stofnana,
- tryggja að áhættumat siglinga sé framkvæmt samkvæmt alþjóðlegum viðmiðum þegar þörf er á til að draga úr áhættu fyrir siglingar,
- tryggja að upplýsingar og leiðbeiningar sem varða öryggi sjófarenda séu aðgengilegar, réttar og uppfærðar,
- tryggja að svæði helguð siglingum séu skilgreind þar sem þörf er á og
- tryggja heimildir til nauðsynlegra tímabundinna aðgerða til að gæta siglingaöryggis.

3. gr.

Yfirstjórn og ábyrgð.

Ráðherra fer með yfirstjórn mála er varða leiðarmerki siglinga, framkvæmd þeirra er á hendi Vegagerðarinnar og stjórnsýsluverkefni á hendi Samgöngustofu.

Samgöngustofa hefur eftirlit með framkvæmd Vegagerðarinnar varðandi leiðarmerki siglinga, sem og upplýsingagjöf þar um, sé í samræmi við kröfur og verklag.

4. gr.

Framkvæmd.

Vegagerðinni ber að sjá sjófarendum fyrir nauðsynlegum leiðbeiningum til öryggis í siglingum með þeim undantekningum sem kveðið er á um í lögum þessum.

Til slíkra leiðbeininga teljast m.a. leiðarmerki á landi s.s. vitar og önnur föst merki, fljótandi leiðarmerki, merki til staðarákvörðunar, upplýsingar um veður og sjólag og

upplýsingar um siglingaleiðir. Með leiðarmerkjum er átt við hvern þann búnað, kerfi eða þjónustu, utan skips, sem er hönnuð og starfrækt til að stuðla að öruggari og skilvirkari siglingu einstakra skipa og umferð á sjó.

Um vaktstöð siglinga gilda lög um vaktstöð siglinga.

5. gr.

Áhættumat siglinga.

Áhættumat siglinga skal framkvæmt þegar þess er krafist samkvæmt lögum þessum eða öðrum lögum.

Með áhættumati siglinga skal meta áhættu fyrir siglingaumferð á afmörkuðu svæði. Í áhættumatinu skal m.a. rýna umfang siglinga, aðstæður svæðis, þar á meðal alla haftengda starfsemi á því og önnur atriði sem kunna að hafa áhrif á öryggi siglingaumferðar um svæðið s.s. staðsetningu mannvirkja. Vegagerðin leggur mat á hvort áhættumatið hafi verið unnið með fullnægjandi hætti og staðfestir það.

Staðfesting á áhættumati siglinga felur ekki í sér heimild til breytinga á leiðarmerkjum skv. 8. gr.

Áhættumat siglinga skal framkvæma eins fljótt og unnt er, til að mynda samhliða mati á umhverfisáhrifum eða breytingum á skipulagi þegar við á.

Vegagerðin skal innan 12 vikna frá því fullnægjandi gögn berast frá umsækjanda skila staðfestingu áhættumats siglinga. Niðurstaða áhættumats siglinga getur ýmist verið jákvæð, jákvæð að teknu tilliti til mildunaraðgerða eða neikvæð.

Ráðherra skal með reglugerð setja nánari ákvæði um áhættumat siglinga, staðfestingu Vegagerðarinnar og aðkomu Samgöngustofu og Landhelgisgæslu Íslands að því.

6. gr.

Forsamráð.

Nú er fyrirhuguð framkvæmd eða leyfisveiting háð áhættumati siglinga samkvæmt lögum og getur Vegagerðin þá að eigin frumkvæði, að frumkvæði þess sem hyggst sækja um leyfi eða að frumkvæði leyfisveitanda staðið að forsamráði við fyrrnefnda aðila til að unnt sé að leggja mat á hvort sá kostur sem fyrir liggur sé fýsilegur, eða aðrir kostir æskilegri. Markmið með forsamráði er að leiðbeina um þá kosti sem stofnunin telur vænlegasta og að koma í veg fyrir þungt leyfisferli þar sem augljóst er að áhættumat siglinga muni ekki skila jákvæðri niðurstöðu.

Óski framkvæmdaraðili eftir forsamráði ber hann kostnað af því.

Forsamráð kemur ekki í stað áhættumats siglinga.

Niðurstaða forsamráðs er ekki bindandi.

II. KAFLI

Leiðarmerki.

7. gr.

Flokkar.

Leiðarmerki greinast í landsvita, hafnarvita og önnur leiðarmerki. Vegagerðin metur hvaða flokki hvert leiðarmerki tilheyrir.

Landsvitar (landsvitakerfi) eru leiðarmerki sem þjóna almennum siglingum til landsins og með ströndinni.

Hafnarvitar eru leiðarmerki sem reist eru til að leiðbeina skipum inn til hafnar.

Önnur leiðarmerki eru þau leiðarmerki sem hvorki teljast til hafnarvita né landsvita s.s. merkingar mannvirkja eða búnaðar, í eða á hafi.

8. gr.

Heimild, gerð og staðsetning.

Vegagerðin ákveður eða samþykkir gerð og staðsetningu leiðarmerkja sem og breytingar á þeim og niðurfellingu þeirra. Skal ákvörðun tekin á grundvelli áhættumats siglinga, skv. 5. gr.

Leiðarmerki skulu vera í samræmi við leiðbeiningar, tilmæli og kröfur Alþjóðastofnunar um leiðarmerki í siglingum (IALA) og Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO).

Beiðni um uppsetningu, breytingu eða niðurfellingu á leiðarmerki getur komið frá hafnarstjórn eða öðrum. Ef Vegagerðin sér um framkvæmdina er henni heimilt að krefja beiðanda um greiðslu kostnaðar sem af henni hlýst.

Vegagerðin getur krafist þess að hafnarstjórn eða aðrir láti gera á eigin kostnað þá vita og önnur leiðarmerki sem Vegagerðin telur nauðsynleg til öryggis siglinga. Til eigin kostnaðar telst einnig viðhald og rekstur slíkra vita og leiðarmerkja. Er Vegagerðinni heimilt að annast uppsetningu, viðhald og rekstur leiðarmerkja á kostnað hafnarstjórnar eða eiganda sé ekki brugðist við kröfum um framkvæmdir innan hæfilegs frests.

Leiðarmerki má ekki taka í notkun fyrr en úttekt hefur farið fram af hálfu Vegagerðarinnar sem sér einnig um að merkið verði auglýst í samræmi við ákvæði laga þessara.

9. gr.

Rekstur.

Vegagerðin skal sjá um að landsvitar starfi svo sem til er ætlast og þeim er lýst í Vitaskrá. Hafnarstjórnir skulu sjá um að hafnarvitar starfi svo sem til er ætlast og þeim er lýst í Vitaskrá.

Eigendur annarra leiðarmerkja skulu sjá um að þau starfi svo sem til er ætlast og þeim er lýst í Vitaskrá.

10. gr.

Eftirlit.

Vegagerðin skal hafa eftirlit með uppsetningu og rekstri leiðarmerkja.

Ef leiðarmerki er ekki haldið nægilega við að mati Vegagerðarinnar, með tilliti til öryggis siglinga, er henni heimilt að annast nauðsynlegar lagfæringar á kostnað hafnarstjórnar eða eiganda, sé ekki brugðist við áskorun um úrbætur innan hæfilegs frests.

11. gr.

Skyggt á leiðarmerki.

Óheimilt er að byggja hús eða staðsetja mannvirki, búnað eða annað á landi eða hafi þannig að skyggt geti á leiðarmerki á þeim boga sjóndeildarhringsins þar sem því er ætlað að þjóna sjófarendum. Vegagerðinni er heimilt að fjarlægja hús, mannvirki, búnað eða annað á kostnað eiganda þess ef brotið er gegn þessu.

Óheimilt er að setja upp ljós eða önnur merki sem kynnu að villa um fyrir sjófarendum eða hafa áhrif á skýrleika leiðarmerkja.

12. gr.

Land undir leiðarmerki.

Hverjum landeiganda ber skylda til að láta af hendi mannvirki og land sem þarf til uppsetningar og reksturs leiðarmerkja samkvæmt lögum þessum. Enn fremur til þess að gera brautir og vegi í því sambandi, til að leyfa að tekin verði í landi hans grjót, möl og önnur jarðefni og þola þær eignakvaðir, óhagræði og takmörkun á afnotarétti sem vitabyggingin hefur í för með sér, allt þó gegn því að fullar bætur komi fyrir.

Um ákvörðun bóta skal farið eftir lögum um framkvæmd eignarnáms.

III. KAFLI

Svæði helguð siglingum.

13. gr.

Helgunarsvæði.

Óheimilt er að staðsetja mannvirki, búnað eða annað sem hindrar siglingar, á þau svæði sem skipulögð eru til siglinga í strandsvæðisskipulagi, eða samkvæmt reglugerð sem ráðherra setur samkvæmt 21. gr. Nær sú takmörkun niður á það dýpi og upp í þá hæð yfir sjó sem tilgreind er í skipulagsskilmálum eða samkvæmt mati Vegagerðarinnar, séu ekki ákvæði um dýpi og hæð í skipulagsskilmálum.

Við gerð strandsvæðisskipulags skal haft samráð við Vegagerðina, Samgöngustofu og Landhelgisgæslu Íslands um legu svæða sem ætla skal til siglinga á hafi með það að markmiði að tryggja siglingaöryggi.

Vegagerðin, Samgöngustofa og Landhelgisgæsla Íslands geta við gerð skipulags á hafi, hver um sig eða sameiginlega, gert tillögu að afmörkun svæða sem helguð skulu siglingum. Fallist skipulagsyfirvöld ekki á tillögu stofnananna um svæði helguð siglingum skal það rökstutt sérstaklega. Skipulagsyfirvöldum er þó óheimilt að víkja frá tillögu stofnananna ef ekki verður með öðrum hætti komist hjá því að draga úr öryggi siglinga.

Ávallt skal framkvæma áhættumat siglinga samkvæmt 5. gr. þegar líkur eru á að breytingar á skipulagi hafi áhrif á öryggi siglinga.

Landhelgisgæslu Íslands er heimilt að loka afmörkuðum hafsvæðum tímabundið vegna framkvæmda, aðgerða eða atburða sem veitt hefur verið leyfi fyrir eða ef stofnunin telur það nauðsynlegt í þágu siglingaöryggis. Slík lokun skal aldrei taka til stærra svæðis né vara lengur en nauðsyn krefur. Sjófarendum skal gert viðvart um slík svæði með siglingaviðvörðun eða í Tilkynningum til sjófarenda, eftir því sem við á.

IV. KAFLI

Farartálmi.

14. gr.

Fljótandi farartálmi.

Ef skip, fljótandi far eða annað, sem hindrað getur örugga siglingu, ferst, strandar eða er skilið eftir, ber að tilkynna um atburðinn tafarlaust til vaktstöðvar siglinga sem upplýsir Vegagerðina.

Vegagerðin skal gera ráðstafanir til að tryggja öryggi siglinga og tryggja að upplýsingar um siglingahættur berist sjófarendum.

Eiganda farartálma er skylt að fylgja fyrirmælum Vegagerðarinnar og annarra stjórnvalda og gera þær ráðstafanir sem taldar eru nauðsynlegar til að tryggja öryggi siglinga og fiskveiða.

Að liðnum gefnum fresti getur Vegagerðin fjarlægt hverja þá farartálma eða flök sem hér um ræðir. Kostnaður við að merkja eða fjarlægja farartálma skal greiddur af eiganda hans.

Sækja skal um heimild Vegagerðarinnar til þess að setja í sjó fljótandi búnað eða annað sem hindrað getur örugga siglingu. Getur Vegagerðin bundið heimildina skilyrðum, til dæmis kröfu um áhættumat siglinga samkvæmt 5. gr., og skal hún sjá til þess að upplýsingar um búnaðinn og staðsetningu hans berist vaktstöð siglinga svo koma megir upplýsingum til sjófarenda og Landhelgisgæslu Íslands svo færa megir þær í sjókort og sjóferðagögn, eftir því sem við á.

15. gr.

Farartálmi með fasta staðsetningu.

Áður en heimild, s.s. byggingarleyfi, framkvæmdaleyfi eða stöðvarskírteini, er veitt fyrir því að byggja, breyta eða staðsetja hvers kyns mannvirki á eða í hafi, m.a. fiskeldiskvíar, sæstrengi, neðansjárleiðslur eða önnur mannvirki með fasta staðsetningu, skal liggja fyrir staðfest áhættumat siglinga skv. 5. gr. Aðili sem hyggst hefja framkvæmd sem er áhættumatsskyld samkvæmt lögum ber ábyrgð á áhættumati framkvæmdarinnar og kostnaði af gerð þess, þ.m.t. kostnaði af málsmeðferð Vegagerðarinnar.

Ef breyta þarf leiðarmerkjum í þeim tilgangi að lágmarka áhættu fyrir siglingaumferð af staðsetningu mannvirkis fer um slíkt eftir 8. gr. Skal breytingum lokið áður en framkvæmd er hafin.

Sækja skal um heimild Vegagerðarinnar til þess að setja dufl eða annan búnað með fasta staðsetningu í sjó. Getur Vegagerðin bundið heimildina skilyrðum, til dæmis kröfu um áhættumat siglinga samkvæmt 5. gr. eða að búnaðurinn sé merktur, og skal hún sjá til þess að upplýsingar um búnaðinn og staðsetningu hans berist vaktstöð siglinga svo koma megir upplýsingum til sjófarenda og Landhelgisgæslu Íslands svo færa megir þær í sjókort og sjóferðagögn, eftir því sem við á.

Í undantekningartilfellum er vaktstöð siglinga heimilt, þrátt fyrir ákvæði 3. mgr., að veita leyfi fyrir tímabundinni lagningu eða geymslu búnaðar í sjó, svo sem vegna framkvæmda, fiskveiða eða annarra aðgerða. Búnað skal merkja eins vel og unnt er. Slíkt leyfi skal aðeins veita utan hefðbundinna siglingaleiða, telji vaktstöðin öryggi siglinga augsýnilega ekki ógnað. Slíkt leyfi getur varað í allt að 14 daga. Sjófarendum skal gert viðvart um slíkar fyrirstöður með siglingaviðvörðun eða í Tilkynningum til sjófarenda, eftir því sem við á.

V. KAFLI

Upplýsingaskylda.

16. gr.

Vegagerðin ber ábyrgð á efni leiðbeininga skv. 4. gr., og breytingum á því, og að þær upplýsingar er varða öryggi sjófarenda séu tilkynntar þeim. Landhelgisgæsla Íslands birtir upplýsingar þar um í sjókortum, Vitaskrá og öðrum sjóferðagögnum og tilkynnir í Tilkynningum til sjófarenda, samanber ákvæði laga um Landhelgisgæslu Íslands.

Upplýsingar, sem varða öryggi sjófarenda og ekki verða auglýstar með nægum fyrirvara í Tilkynningum til sjófarenda, skulu tilkynntar um vaktstöð siglinga með siglingaviðvörðun.

Sérhverjum sem annast rekstur leiðarmerkis er skylt að koma tilkynningum um breytingar og bilanir til Vegagerðarinnar svo fljótt sem verða má. Vegagerðin sér til þess að Landhelgisgæsla Ísland birti upplýsingar eftir atvikum. Á sama hátt ber öllum sem verða varir við bilanir á leiðarmerkjum að senda tilkynningar um þær til Vegagerðarinnar, beint eða um vaktstöð siglinga, svo fljótt sem verða má.

Vegagerðinni, beint eða um vaktstöð siglinga, skal tilkynnt um alla farartálma sem verða á almenntri siglingaleið og ekki er getið í sjókortum, sjóferðagögnum eða Tilkynningum til sjófarenda.

VI. KAFLI

Vitavarsla.

17. gr.

Hafnarvitar og önnur leiðarmerki hafna skulu talin á ábyrgð hafnarstjóra og er hafnarstjóra skylt að tilkynna Vegagerðinni hver sé eigandi og um breytingar á eignarhaldi. Önnur leiðarmerki eru á ábyrgð eigenda og eigendum þeirra er á sama hátt skylt að tilkynna hver sé eigandi merkisins og um breytingar þar á.

VII. KAFLI

Öryggisgjald siglinga.

18. gr.

Almennt.

Greiða skal öryggisgjald siglinga af skipum sem sigla við Íslandsstrendur og hafa hér viðkomu og rennur gjaldið í ríkissjóð.

19. gr.

Ákvörðun öryggisgjalds siglinga.

Öryggisgjald siglinga skal ákvarða samkvæmt stærð skips og skal miðað við brúttótonnatölu skips samkvæmt alþjóðlegu mælibréfi sem gefið er út samkvæmt ákvæðum alþjóðasamþykktarinnar um mælingu skipa frá 1969.

Öryggisgjald siglinga, **kr.** af hverju brúttótonni skips, skal greiða af skipum sem taka höfn hér á landi og skal hálf tonn eða þar yfir teljast heilt tonn, en minna broti sleppt. Þó skal þetta gjald aldrei vera lægra en **kr.**

Undanþegin gjaldi þessu eru herskip, varðskip, tollgæslubátar og vitaskip. Sama gildir um skip sem leita hafnar í neyð en taka engan farm úr landi né úr öðrum skipum né heldur flytja farm í land eða í önnur skip, enda hafi sannast í sjóprófi eða með annarri lögfullri sönnun að þau hafi verið í nauðum stödd vegna áreksturs, sjóskemmda, veikinda, farmskekkju eða ófriðar.

Skip sem eigi er notað við Íslandsstrendur á gjaldárinu eða er án haffæris allt gjaldárið er þó ekki gjaldskylt á því gjaldári. Að sama skapi er skip sem einungis er notað við reglubundna strandflutninga allt gjaldárið ekki gjaldskylt á því gjaldári.

20. gr.

Gjaldldagi.

Vegna íslenskra skipa skal gjald þetta greitt eigi síðar en 1. apríl ár hvert og þá þar sem skipið er skrásett. Af erlendum skipum, sem setja farþega eða vörur á land, skal greiða fjórðung öryggisgjalds siglinga við hverja komu til landsins, en þó ekki oftari en fjórum sinnum á hverju almanaksári. Fyrir slík skip greiðist gjaldið í fyrstu höfn sem það tekur hér við land.

Ríkisskattstjóri annast innheimtu öryggisgjalds siglinga vegna íslenskra og erlendra skipa. Skyldur er skipstjóri að sýna álagningaraðila leiðarbók skipsins og skipsskjöl og er álagningaraðila rétt að halda eftir alþjóðamælibréfi og þjóðernisskírteini, nema gjaldið hafi verið greitt.

Ágreiningu um gjaldskyldu og útreikning má skjóta til ráðuneytisins.

VIII. KAFLI

Ýmis ákvæði.

21. gr.

Reglugerð.

Ráðherra er heimilt að setja reglugerð um framkvæmd laga þessara sem og um:

1. Hönnun og fyrirkomulag leiðarmerkja.
2. Svæði helgað siglingum, sbr. 13. gr.
3. Takmörkun siglingaumferðar og merkingar siglingaleiða á ákveðnum svæðum, að fenginni umsögn Samgöngustofu, Landhelgisgæslu Íslands og Vegagerðarinnar.

22. gr.

Réttur til að kæra ákvörðun Vegagerðarinnar.

Ákvarðanir Vegagerðarinnar samkvæmt lögum þessum sæta kæru til ráðherra í samræmi við ákvæði stjórnsýslulaga.

23. gr.

Athugasemdir og úrbætur. Dagsektir.

Nægi önnur úrræði þessara laga ekki til að tryggja siglingaöryggi og Vegagerðin telur athafnir einstaklings eða lögaðila brjóta í bága við lög þessi, eða reglugerðir settar með stoð í þeim, skal stofnunin krefjast þess að viðeigandi úrbætur séu gerðar innan hæfilegs frests að viðlögðum dagsektum.

Krafa um úrbætur að viðlögðum dagsektum skv. 1. mgr. skal tilkynnt skriflega á sannanlegan hátt þeim aðila sem hún beinist að.

Verði aðili ekki við kröfu Vegagerðarinnar um viðeigandi úrbætur skv. 1. mgr. getur stofnunin ákveðið að hann greiði dagsektir þar til bætt hefur verið úr annmörkum að mati hennar.

Aðila sem fyrirhuguð ákvörðun um dagsektir skv. 1. mgr. beinist að skal veittur frestur til að koma að skriflegum athugasemdum áður en ákvörðun um dagsektir er tekin. Tilkynningu Vegagerðarinnar um fyrirhugaða ákvörðun um dagsektir skal fylgja skriflegur rökstuðningur.

Dagsektir geta numið frá 10.000 kr. til 1.000.000 kr. á sólarhring. Við ákvörðun fjárhæðar dagsekta skal m.a. líta til eðlis og alvarleika vanrækslu eða brots, hvað það hefur staðið lengi, hvort um ítrekað brot er að ræða og fjárhagslegs styrkleika aðilans.

Ákvörðun um dagsektir má skjóta til ráðherra innan 30 daga frá því að hún er kynnt þeim sem hún beinist að. Ber Vegagerðinni að leiðbeina aðila sérstaklega um rétt til kæru. Ákvarðanir Vegagerðarinnar um að leggja á dagsektir eru aðfararhæfar að liðnum kærufresti. Málskot til ráðherra frestar aðför en úrskurðir ráðherra eru aðfararhæfir. Málshöfðun fyrir dómstólum frestar ekki aðför. Málshöfðun fyrir dómstólum er ekki háð því að mál hafi áður verið kært til ráðherra.

Dagsektir skulu renna í ríkissjóð að frádregnum kostnaði við álagningu og innheimtu. Óinnheimtar dagsektir falla niður þegar skyldu er fullnægt.

Heimilt er að kveða nánar á um ákvörðun um innheimtu dagsekta í reglugerð.

Um málsmeðferð fer samkvæmt ákvæðum stjórnsýslulaga.

24. gr.

Stjórnvaldssektir.

Vegagerðin getur lagt stjórnvaldssektir á einstakling eða lögaðila sem brýtur gegn einhverju eftirtalinna ákvæða laga þessara um:

- a. Uppsetningu, breytingu eða niðurfellingu á leiðarmerki, sbr. 3. mgr. 8. gr.,
- b. merki sem kunna að villa um fyrir sjófarendum, sbr. 2. mgr. 11. gr.,
- c. staðsetningu mannvirkja eða annars sem hindrar siglingar á helgunarsvæði siglinga, sbr. 13. gr. og
- d. farartálma sbr. 14. og 15. gr. um farartálma.

Sektir sem lagðar eru á einstaklinga geta numið frá 10 þús. kr. til 2 millj. kr. Sektir sem lagðar eru á lögaðila geta numið frá 75 þús. kr. til 100 millj. kr.

Við ákvörðun sekta skal m.a. taka tillit til þess hvað brot hefur staðið lengi yfir, samstarfsvilja hins brotlega og hvort um ítrekað brot er að ræða. Vegagerðinni er heimilt að ákveða hærri sektir hafi aðili hagnast á broti. Skal upphæð stjórnvaldssektar þá ákveðin sem allt að tvöfalt margfeldi af þeim hagnaði sem aðili hefur aflað sér með broti gegn lögum þessum, þó innan ramma 2. mgr.

Gjaldldagi stjórnvaldssektar er 30 dögum eftir að ákvörðun um sektina var tekin. Um ákvörðun og útreikning dráttarvaxta fer eftir lögum um vexti og verðtryggingu.

Ákvörðun Vegagerðarinnar um stjórnvaldssekt er aðfararhæf án undangengins dóms eða sáttar. Stjórnvaldssektir renna í ríkissjóð, að frádregnum kostnaði við álagningu og innheimtu.

Stjórnvaldssektum skal beitt óháð því hvort lögbrot eru framin af ásetningi eða gáleysi.

Aðili máls getur skotið ákvörðun Vegagerðarinnar um stjórnvaldssekt til ráðherra innan þriggja mánaða frá því að aðila var tilkynnt um ákvörðunina. Málskot til ráðherra frestar aðför. Úrskurðir ráðherra um stjórnvaldssektir eru aðfararhæfir.

25. gr.

Refsingar.

Brot gegn lögum þessum varða sektum, nema þyngri refsing liggi við eftir öðrum lögum. Nú er brot samkvæmt 1. mgr. framið í starfsemi lögaðila og má þá gera lögaðilanum fésekt samkvæmt II. kafla A almennra hegningarlaga, nr. 19/1940.

26. gr.

Gildistaka.

Lög þessi öðlast þegar gildi. Við gildistöku laga þessara falla úr gildi lög um vitamál nr. 132/1999.

*Greinargerð.***1. Inngangur.**

Frumvarp þetta er samið í innviðaráðuneytinu. Markmið frumvarpsins er að bregðast við ákalli um heildarendurskoðun laga um vitamál nr. 132/1999. Núgildandi lög um vitamál eru talin komin til ára sinna og innihalda ákvæði sem þarfnast uppfærslu. Með frumvarpinu er ætlunin að einfalda rekstur leiðbeiningakerfa siglinga á Íslandi og skýra skiptingu verkefna milli aðila þannig að samhljómur verði á við aðra málaflokka samgangna. Stefnt er að því að regluverk sé einfaldað án þess að dregið sé úr kröfum um öryggi. Þá er stefnt að því að tryggja að Ísland uppfylli alþjóðlegar skuldbindingar sínar í málaflokknum.

2. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.

Efnisákvæði núverandi laga eru ófullnægjandi til að tryggja öruggar siglingar og að Ísland uppfylli sínar alþjóðlegu skuldbindingar. Þá hefur verið bent á að verkaskipting milli stofnana siglingamála hér á landi sé ekki alltaf skýr.

Árið 2013 skiptust verkefni sem áður voru falin Vegagerðinni, Flugmálastjórn Íslands, Umferðarstofu og Siglingastofnun Íslands á milli nýju Vegagerðarinnar og Samgöngustofu. Markmið lagabreytinganna var að færa stjórnsýsluverkefni í samgöngumálum til Samgöngustofu, en framkvæmda- og rekstrarverkefni til Vegagerðarinnar. Með frumvarpi þessu er stefnt að því að afmarka með skýrari hætti verkefni Samgöngustofu sem stjórnsýslu- og eftirlitsaðila og Vegagerðarinnar sem framkvæmdaraðila á sviði siglinga, sem og Landhelgisgæslu Íslands sem tryggir öryggi siglinga á hafsvæðum Íslands.

Frumvarpið tekur mið af lögum sem gilda um Samgöngustofu og Vegagerðina. Samkvæmt lögum um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála, nr. 119/2012, fer Samgöngustofa með stjórnsýslu samgöngumála og annast stjórnsýslu og eftirlit er lýtur að m.a. siglingamálum og annast stjórnsýsluverkefni laga um vitamál. Samkvæmt lögum um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála, nr. 120/2012, hefur Vegagerðin það hlutverk að byggja upp, viðhalda og reka samgöngukerfi ríkisins og annast rekstur og viðhald vita og sjómerkja. Samkvæmt lögum um Landhelgisgæslu Íslands, nr. 52/2006, fer Landhelgisgæslan með framkvæmd og eftirlit á hafsvæðum Íslands, sinnir sjómælingum og útgáfu sjókorta og sjóferðarganga og gefur út tilkynningar til sjófarenda.

Þá er stefnt að því að tryggja að Ísland uppfylli alþjóðlegar skuldbindingar sem ríkið hefur undirgengist. Ísland er aðili að Alþjóðasiglingamálastofnuninni (IMO) og hefur undirgengist alþjóðlegar skuldbindingar á sviði siglinga. Ísland er jafnframt aðili að Alþjóðastofnun um leiðarmerki í siglingum (IALA). Meðal þeirra krafna sem Ísland hefur undirgengist er að merkja öruggar siglingaleiðir með ákveðnum hætti og færa þær inn á sjókort og að fylgja alþjóðlegum tilmælum og viðmiðum við uppsetningu leiðbeininga til öryggis siglinga fyrir sjófarendur.

Frumvarpið gerir ráð fyrir því að Vegagerðin fái heimild til að leggja dagsektir og stjórnvaldssektir á einstaklinga eða lögaðila sem brjóta gegn tilteknum ákvæðum laganna. Málsmeðferð er almennt kostnaðarminni fyrir aðila þegar stjórnvöld beita stjórnsýsluviðurlögum en þegar dómstólar dæma einstaklinga eða lögaðila til refsingar. Kostnaður hins brotlega er oftast einnig minni þegar um stjórnsýsluviðurlög er að ræða og almennt tekur mun skemmri tíma að rannsaka og beita stjórnvaldsviðurlögum en refsingu. Þá er það almennt skilvirkara úrræði að stjórnvöld beiti stjórnvaldsviðurlögum en að þau beri mál undir dómstóla. Þau stjórnvöld sem fara með eftirlit á ákveðnu sviði eru oft í lykilaðstöðu við að meta hvar þurfi að bregðast við.

3. Meginefni frumvarpsins.

Nokkuð skortir á að núverandi lög haldist í hendur við breytingar í þjóðfélaginu, sem dæmi má nefna að sjókvíaelði hefur aukist mikið síðan núverandi lög voru sett. Bent hefur verið á mikilvægi þess að mannvirki séu ekki reist í eða á hafi nema áhættumat siglinga, og þær mildunaraðgerðir sem áhættumatið kveður á um, hafi verið framkvæmt.

Í frumvarpinu er kynnt nýtt ákvæði sem fjallar sérstaklega um áhættumat siglinga en kallað hefur verið eftir lagabreytingum til að tryggja lagastoð fyrir því og skýra betur framkvæmd þess.

Ákvæði er varða Tilkynningar til sjófarenda eru uppfærð til samræmis við gildandi framkvæmd.

Ákvæði um farartálma í sjó eru endurskoðuð til samræmis við gildandi framkvæmd.

Heimild stjórnvalda til að kveða á um skipulag umferðar- og leiðsögukerfa á sjó er tryggt, ásamt heimild til að takmarka siglingaumferð á ákveðnum svæðum.

Með frumvarpinu er gert ráð fyrir að lögaðilar geti sett upp leiðarmerki og viðhaldið þeim, en í núverandi lögum er aðeins gert ráð fyrir því að hafnarstjórn eða einstaklingur kunni að vilja setja upp slík merki. Ákvæði um leiðarmerki eru útfærð þannig að þau taki ekki eingöngu til lands- og hafnarvita heldur einnig annarra leiðarmerkja. Þá er tryggt að öll leiðarmerki rati í Vitaskrá, sjókort og önnur sjóferðagögn.

Bætt er við heimild til þess að krefja þann sem óskar breytinga á vitakerfi landsins um greiðslu kostnaðar við slíkar breytingar og heimild Vegagerðarinnar til nauðsynlegra úrbóta á leiðarmerkjum á kostnað hafnarstjórnar eða eiganda skýrð.

Ábyrgð á frumúttektum og eftirliti Vegagerðar með leiðarmerkjum og breytingum þeirra er einnig skýrð til samræmis við núgildandi framkvæmd, sem og ábyrgð Samgöngustofu á stjórnsýslueftirliti með verklagi Vegagerðarinnar við framkvæmd laganna.

Í frumvarpinu er lagt er til að í lögunum verði kafli sem snýr að svæðum sem helguð eru siglingum. Lagt er til að sett verði sú regla að óheimilt sé að staðsetja mannvirki, búnað eða annað sem hindri umferð á þau svæði sem skipulögð eru sem siglingaleiðir í strandsvæðisskipulagi.

Í frumvarpinu er lagt til ákvæði sem tryggir heimild ráðherra til að setja reglugerð um frekari framkvæmd laganna ásamt reglugerð um hönnun og fyrirkomulag leiðarmerkja, svæði helguð siglingum og takmörkun umferðar tiltekinna skipa.

Með frumvarpinu er vitagjald hækkað til samræmis við verðlag svo hægt verði að tryggja fjárveitingar til málaflokksins. Nafni gjaldsins er einnig breytt.

Samkvæmt frumvarpinu mun Landhelgisgæsla Íslands áfram bera ábyrgð á útgáfu Tilkynninga til sjófarenda.

4. Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Alþjóðlegar skuldbindingar Íslands á sviði siglingaöryggis sem leiða af aðild Íslands að Alþjóðasamningi um öryggi mannlífa a hafinu (SOLAS), kveða á um skyldur ríkja til að tryggja öruggar siglingar. Ahættumat siglinga er viðurkennd aðferð til að uppfylla þær skyldur og styður við markmið samningsins.

Með frumvarpinu er samræmi við þær kröfur tryggt í íslenskum rétti. Þá er fyrirhugað að samræma skilgreiningar við samning um Alþjóðastofnun um leiðarmerki í siglingum, IALA.

5. Samráð.

Frumvarpið var unnið í samstarfi sérfræðinga innviðaráðuneytis með sérfræðingum Vegagerðarinnar, Samgöngustofu og Landhelgisgæslu Íslands.

Skjölín um áform um lagasetningu fóru í innra samráð Stjórnarráðs Íslands 26. júní 2025. Ytra samráð áforma um endurskoðun laga um vitamál fór svo fram með birtingu í Samráðsgátt stjórnvalda á vefnum Ísland.is 10. júlí – 8. ágúst 2025 þar sem hagsmunaaðilum og almenningi var gefinn kostur á að gera athugasemdir við áformin. Fimm umsagnir um áformin bárust, frá Vegagerðinni, formanni fagráðs um siglingamál, Skipulagsstofnun, Fjórdungssambandi Vestfjarða og Hafnasambandi Íslands. Almennt var lýst yfir ánægju með að hafin væri vinna við endurskoðun laganna. Í umsögn Vegagerðarinnar koma fram að stofnunin fagnar áformunum og telur brýnt að lögin séu endurskoðuð með það að leiðarljósi að tryggja öruggar samgönguleiðir á hafi. Í umsögn formanns fagráðs um siglingar er bent á mikilvægi þess að endurskoða ákvæði er varða farartálma á siglingaleiðum, viðhald og sýnileika leiðarmerkja.

Þá er fjallað um mikilvægi leiðarmerkja þrátt fyrir fullkomin siglingatæki því þau geta bilað og mannleg mistök eru algengasti orsakavaldur atvika á hafi.

Í umsögn sinni bendir Skipulagsstofnun á að verði frumvarpið að lögum sé þörf á breytingu á reglugerð um gerð strandsvæðisskipulags nr. 330/2020 og tekur ráðuneytið undir það. Skipulagsstofnun fjallar einnig um mikilvægi þess að vinna greiningu og kortlagningu siglingaleiða sem mikilvægt þykir að taka frá í skipulagi og viðmiðum um breidd þeirra leiða, og tekur fram mikilvægi þess að slík vinna siglingayfirvalda sé unnin í samráði við hafnaryfirvöld, sjófarendur og Skipulagsstofnun. Ráðuneytið tekur undir ábendingu Skipulagsstofnunar, í 2. mgr. 13. gr. frumvarpsins er fjallað um samráð við siglingayfirvöld við gerð skipulags um legu svæða sem ætla skal til siglinga á hafi. Í umsögn sinni kemur Skipulagsstofnun einnig inná aðkomu Vegagerðar og Samgöngustofu að gerð strandsvæðisskipulags skv. 6. gr. laga nr. 88/2018 um skipulag haf- og strandsvæða og tekur undir mikilvægi aðkomu þeirra. Þá bendir stofnunin á mikilvægi þess að hlutverk stjórnvalda sem sinna siglingum sé vel skilgreint. Í frumvarpinu eins og það er lagt fram er gert ráð fyrir því að aðkoma þessara stofnana, auk Landhelgisgæslu Íslands, snúi að því að tryggja siglingaöryggi og gert er ráð fyrir að stofnanirnar geti gert tillögu að afmörkun svæða sem helguð skulu siglingum.

Ráðuneytið tekur undir ábendingar Skipulagsstofnunar varðandi mikilvægi þess að vel sé skilgreint hver framkvæmir áhættumat, hver málsmeðferðin er og hvernig afgreiðslu þess er háttað og einnig hvenær skuli vinna það. Í frumvarpinu er þetta skilgreint í 5. gr. og ráðherra einnig veitt heimild til að setja reglugerð um framkvæmd áhættumats siglinga.

Fjórðungssamband Vestfjarða leggur í umsögn sinni áherslu á að ekki sé gengið lengra með breytingum á lögum en nauðsynlegt er. Að mati sambandsins hefur tækni fleytt fram til að tryggja siglingar og siglingaöryggi án stuðnings við vitakerfið, sem dæmi með gervihnattaleiðsögu. Ráðuneytið tekur undir það að tækniframfarir á þessu sviði hafa verið miklar. Hins vegar hefur sýnt sig að tæknin getur brugðist og jafnvel geta viljaverk verið þar að baki. Þörf fyrir leiðarmerki er því jafn brýn og áður. Í frumvarpinu hefur verið tekið tillit til annarra ábendinga sambandsins.

Hafnasamband Íslands fjallar í umsögn sinni um mikilvægi þess að tryggja hindrunarlausar siglingaleiðir til hafna. Sambandið bendir á að heimild Vegagerðarinnar til úrbóta á leiðarmerkjum á kostnað eiganda verði að vera í samráði við viðkomandi hafnaryfirvöld eða eigendur leiðarmerkis. Komíð hefur verið til móts við ábendinguna í 2. mgr. 10. gr. frumvarpsins þar sem Vegagerðinni er gert að skora á hafnarstjórn eða eiganda að annast lagfæringar innan hæfilegs frests, og skilyrt er að um nauðsynlegar lagfæringar sé að ræða.

6. Mat á áhrifum.

Frumvarp til laga um leiðarmerki og öryggi siglinga hefur áhrif á marga aðila, sem dæmi má nefna hafnarstjórnir og sveitarstjórnir og alla þá aðila sem sigla um Íslandsstrendur.

Ekki er gert ráð fyrir að samþykkt frumvarpsins hafi kostnaðarauka fyrir ríkissjóð í för með sér. Lítils háttar breytingar geta orðið með tilkomu heimildar til beitingar stjórnvaldssekta en ekki er gert ráð fyrir að heimildinni verði beitt í miklum mæli.

Ekki er gert ráð fyrir að frumvarp þetta hafi veruleg áhrif á atvinnulífið verði það að lögum. Ekki er fyrséð að umfang verkefna stofnana sem fara með málaflokkinn muni aukast, nema greitt sé fyrir þá vinnu af verkbeiðanda.

Með frumvarpinu er lagt til að öryggisgjald siglinga (vitagjald samkvæmt núgildandi lögum) verði hækkað til samræmis við verðlag svo hægt sé að tryggja fjárveitingar til málaflokksins.

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Með ákvæðinu er lagt til að gildissvið laganna verði á yfirráðasvæði Íslands, þ.e. í landhelgi Íslands. Ákvæði um gildissvið er ekki að finna í núgildandi lögum um vitamál.

Um 2. gr.

Í 2. gr. frumvarpsins er að finna ákvæði um markmið laganna. Gildandi lög um vitamál innihalda ekki slíkt ákvæði. Með ákvæðinu eru markmið og tilgangur frumvarpsins skýrð ásamt þeim leiðum sem fara skal til að ná þeim markmiðum. Tilgangur laganna er að tryggja öruggar og greiðar siglingar við strendur Íslands með notkun vita og leiðarmerkja.

Um 3. gr.

Í 1. mgr. 3. gr. frumvarpsins er verkaskipting milli Vegagerðar og Samgöngustofu skýrð. Markmið breytinga frá sambærilegu ákvæði gildandi laga er að færa stjórnsýsluverkefni til Samgöngustofa en framkvæmd laganna til Vegagerðarinnar. Í 2. mgr. kemur fram að Samgöngustofa hafi eftirlit með að framkvæmd Vegagerðarinnar varðandi leiðarmerki siglinga, sem og upplýsingagjöf þar um, sé í samræmi við kröfur og verklag.

Um 4. gr.

Lagt er til að 1. mgr. 4. gr. verði samhljóma 2. gr. núgildandi laga um vitamál, utan þess að tilvísun til siglinga við Íslandsstrendur og á fiskimiðum í kringum landið er tekin út. Ekki er þörf á þeim hluta málsgreinarinnar þar sem lagt hefur verið til að gildissvið laganna komi fram í 1. gr. þeirra. Í 2. mgr. er bætt er við skýrari vísun í leiðarmerki á landi og leiðarmerki skilgreind í samræmi við skilgreiningu Alþjóðastofnunar um leiðarmerki í siglingum (IALA). Þá eru lagðar til breytingar sem helgast af því að lög um leiðsögu nr. 34/1993 voru felld úr gildi með gildistöku laga um vaktstöð siglinga nr. 41/2003.

Um 5. gr.

Í þessari grein er fjallað um áhættumat siglinga og framkvæmd þess, þar á meðal hlutverk Vegagerðarinnar við mat og staðfestingu þess.

Ákvæðið styður við skuldbindingar Íslands skv. alþjóðasamningi um öryggi mannlífa á hafi (SOLAS-samningnum). Reglugerð V/13 í samningnum kveður á um að samningsaðilar skuldbindi sig til að koma fyrir og reka þau siglingamerki og önnur leiðarmerki sem umfang umferðar réttlætir og áhættustig krefst. Til að leggja mat á slíkt umfang og áhættu er nauðsynlegt að framkvæma áhættumat siglinga og með því uppfylla alþjóðlegar kröfur sem Ísland hefur undirgengist.

Í strandsvæðaskipulagi fyrir Vestfirði og Austfirði er fjallað um mikilvægi þess að áhættumat siglinga sé alltaf unnið áður en leyfi fyrir sjókvíaeldi er útgefið. Í greinargerð strandsvæðaskipulagsins er fjallað um að öll starfsemi sem hefur fastan búnað á haffletinum geti haft áhrif á merktar siglingaleiðir og að skilmálar leyfa þurfi að endurspegla niðurstöður áhættumats siglinga. Þá kemur fram að í einhverjum tilfellum geti fyrirhuguð staðsetning sjókvía haft þau áhrif að nauðsynlegt verði að breyta merkingum og þá sé mikilvægt að breytingarnar fari fram samkvæmt viðurkenndu alþjóðlegu ferli og að engin starfsemi fari fram á þeim hluta hafflatar sem skilgreindur er sem örugg siglingaleið fyrr en breytingar á merkingum hafa verið framkvæmdar.

Í 1. mgr. 5. gr. er fjallað um að áhættumat siglinga skuli framkvæma þegar þess er krafist samkvæmt þessum lögum eða öðrum lögum. Líkur eru á því að önnur lög en frumvarpið leggur til, svo sem lög um lagareldi eða lög um mannvirki, muni vísa í þessa grein. Í 2. mgr. er fjallað um hvaða þætti skal taka til greina við framkvæmd áhættumatsins og skýrt að Vegagerðinni ber að staðfesta áhættumatið þegar hún telur það hafa verið framkvæmt með fullnægjandi hætti. Fram kemur í 3. mgr. að staðfesting Vegagerðarinnar felur ekki í sér heimild til breytinga á leiðarmerkjum. Í 4. mgr. er áréttað er mikilvægi þess að áhættumat siglinga sé framkvæmt snemma í öllu ferli. Í 5. mgr. er fjallað er um tímafrest Vegagerðarinnar til að skila af sér staðfestingu áhættumats siglinga. Lagt er til að sett verði reglugerðarheimild fyrir ráðherra um nánari ákvæði um áhættumat siglinga í 6. mgr. 5. gr.

Um 6. gr.

Lagt er til nýtt ákvæði sem kveður á um heimild til forsamráðs vegna fyrirhugaðra framkvæmda. Ákvæðið er að einhverju leyti byggt á ákvæði um forsamráð í lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana. Með greininni er lagt til að Vegagerðin bjóði upp á vettvang og haldi utan um forsamráð um fyrirhugaða framkvæmd. Tilgangur ákvæðisins er að framkvæmdaraðili geti fengið leiðbeiningar um hvernig best skuli standa að undirbúningi framkvæmdar svo áhættumat siglinga verði jákvætt.

Í 2. mgr. kemur fram að framkvæmdaraðili beri kostnað af forsamráði.

Í 3. mgr. kemur fram að forsamráð getur ekki komið í stað áhættumats siglinga þar sem lög kveða á um að það skuli framkvæma.

Í 4. mgr. kemur fram að niðurstaða forsamráðs er ekki bindandi. Á það við gagnvart Vegagerðinni, framkvæmdaraðila eða leyfisveitanda.

Um II. kafla.

Lagt er til að heiti II. kafla laganna verði Leiðarmerki. Í núgildandi lögum hefur kaflinn heitið Landsvitar og hafnarvitar, en leiðarmerki geta verið margskonar, en vitar eru ein tegund leiðarmerkja. Því endurspeglar heiti kaflans sem lagt er til betur efni hans.

Um 7. gr.

Lagt er til að efni 3. gr. núverandi laga sé skipt niður á fleiri greinar sem fjalla um flokka leiðarmerkja, heimild, gerð og staðsetningu þeirra, rekstur þeirra og að lokum eftirlit með þeim.

Í frumvarpinu er lagt til að 7. gr. fjalli um flokka leiðarmerkja. Núgildandi lög gera að vissu leyti ráð fyrir þremur flokkum í vitakerfinu, þ.e. einum flokki til viðbótar landsvitum og hafnarvitum. Hér er lagt til að þriðji flokkurinn verði kallaður önnur leiðarmerki og nái yfir þau merki sem setja þarf upp til að merkja mannvirki eða búnað í eða á hafi, eins og til dæmis merkingar á fiskeldiskvíum. Mikilvægt er að lögin fjalli á skýran hátt um þann flokk leiðarmerkja sem ekki telst til hafnarvita eða landsvita. Þessi merki eru mikilvæg siglingaöryggi og gera má ráð fyrir að þeim fjölgi vegna fjölgunar mannvirkja á og í hafi.

Undir önnur leiðarmerki falla einnig merki sem aðrir en Vegagerðin óska eftir því að fá að setja upp og teljast ekki hafnarvitar. Mat á því hvaða flokki leiðarmerki tilheyrir skv. 1. mgr. 7. gr. er á ábyrgð Vegagerðarinnar.

Fjallað er um landsvita í 2. mgr. þar sem fram kemur að þeir eru leiðarmerki sem þjóna almennum siglingum til landsins og einnig með ströndinni.

Fjallað er um hafnarvita í 3. mgr. þar sem fram kemur að þeir eru leiðarmerki sem reist eru til að leiðbeina skipum til hafnar.

Fjallað er um önnur leiðarmerki í 4. mgr. en þar undir falla leiðarmerki sem ekki teljast hluti landsvitakerfisins eða hafnarvitar. Er hér um að ræða til dæmis merki sem setja þarf upp til að merkja mannvirki eða búnað í eða á hafi, s.s. merkingar á fiskeldiskvíum.

Um 8. gr.

Lagt er til að 8. gr. fjalli um heimild til þess að setja upp, breyta eða fella niður leiðarmerki, sama hvaða flokki leiðarmerkja þau tilheyra. Felur þetta ekki í sér breytingu frá því sem núgildandi lög gera ráð fyrir þar sem samkvæmt þeim skal hafa samráð við Vegagerðina hvað varðar gerð og staðsetningu hafnarvita og ber að veita leyfi fyrir leiðarmerki sem einstaklingur hyggst setja upp, sbr. 4., 6. og 7. mgr. 3. gr. núverandi laga án þess að fram komi hver veiti slíkt leyfi. Hér er því lagt til að skýrt sé að endanleg ákvörðun um gerð og staðsetningu leiðarmerkja verði hjá Vegagerðinni og að slík ákvörðun sé tekin á grundvelli áhættumats siglinga.

Í 2. mgr. er lagt til að leiðarmerki séu í samræmi við alþjóðlegar leiðbeiningar og tilmæli.

Í 3. mgr. er fjallað um hverjir geta óskað eftir uppsetningu, breytingu eða niðurfellingu á leiðarmerki en slík beiðni getur skv. tillögu komið frá hafnarstjórn eða öðrum. Þá er tekinn af allur vafi um að ef Vegagerðin sér um framkvæmdina skv. beiðni er henni heimilt að krefja beiðanda um greiðslu kostnaðar sem af framkvæmdinni hlýst.

4. mgr. er að meginefni samhljóða ákvæði 7. mgr. 3. gr. núgildandi laga, utan þess að Vegagerðinni er veitt heimild til að annast uppsetningu, viðhald og rekstur leiðarmerkis á kostnað hafnarstjórnar eða eiganda þess ef þessir aðilar bregðast ekki við kröfum um framkvæmdir innan hæfilegs frests.

Lagt er til í 5. mgr. að Vegagerðin skuli taka út leiðarmerki áður en þau eru tekin í notkun ásamt því að sjá um auglýsingu á því. Þetta verkefni er á höndum Samgöngustofu í núgildandi lögum, en betur er talið fara á því að það liggi hjá Vegagerðinni. Samgöngustofa hefur svo eftirlit með verkferlum Vegagerðarinnar hvað þetta varðar.

Um 9. gr.

Efni 1. mgr. 9. gr. er samhljóða 5. mgr. 3. gr. núgildandi laga, þ.e. að Vegagerðin sjái um að landsvitar starfi svo sem til er ætlast og þeim er lýst í Vitaskrá. 2. og 3. mgr. leggja sömu ábyrgð á hafnarstjórnir varðandi rekstur hafnarvita og eigendur annarra leiðarmerkja varðandi rekstur þeirra.

Um 10. gr.

Hér er skilgreint eftirlit Vegagerðarinnar með uppsetningu og rekstri allra leiðarmerkja. Fjallað er um eftirlit Vegagerðarinnar með hafnarvitum og landsvitum í 5. mgr. 3. gr. núgildandi laga, en óljóst er með eftirlit með þeim merkjum sem aðrir fá leyfi til að setja upp.

Í 2. mgr. er staðfest heimild Vegagerðarinnar til að annast nauðsynlegar lagfæringar á kostnað hafnarstjórnar eða eiganda. Fyrir því að stofnunin nýti heimildina eru skilyrði samkvæmt ákvæðinu, lagfæringarnar þurfa að vera nauðsynlegar, skorað þarf að hafa verið á eiganda og veittur hæfilegur frestur en eigandi ekki brugðist við áskorun.

Um 11. gr.

Ákvæðið er af sama toga og ákvæði 4. gr. núgildandi laga. Skerpt er á því að mannvirkin sem um ræðir geta bæði verið á hafi og landi.

Um 12. gr.

Ákvæðið er af sama toga og ákvæði 5. gr. núgildandi laga. Breytt hefur verið orðalagi til að tryggja á ákvæðið nái yfir vita og önnur leiðarmerki og yfir uppsetningu leiðarmerkja og rekstur þeirra.

Um III. kafla

Lagt er til að bætt verði við lögum sérstökum kafla um svæði sem helguð eru siglingum. Er hann að vissu leyti gerður að fyrirmynd ákvæða í VI. kafla vegalaga nr. 80/2007 sem fjallar um skipulag og veghelgunarsvæði. Ákvæði laga um skipulag haf- og strandsvæða nr. 88/2018 fjalla svo um skipulagsferlið.

Um 13. gr.

Lagt er til að í 1. mgr. 13. gr. verði sett sú regla að óheimilt sé að staðsetja mannvirki, búnað eða annað sem hindri umferð á þau svæði sem skipulögð eru til siglinga í strandsvæðisskipulagi eða samkvæmt reglugerð sem ráðherra setur. Ef skipulag gerir ráð fyrir því að svæði sé helgað siglingum hlýtur að þurfa einhverja takmörkun á því hvað sé staðsett innan slíkra reita. Eigi að ætla svæði helgað siglingum annað hlutverk þá er rétt að slíkt gerist með þeim hætti að skipulagsáætlunum verði breytt með lögformlegum hætti, með sama hætti og ef byggja á hús á svæði á landi sem er ætlað undir veg. Til þess að slíkt megi heimila þarf að byrja á því að breyta skipulagsáætluninni til þess að byggingar- eða framkvæmdaleyfi eigi stoð í henni.

Lagt er til í 2. og 3. mgr. að lögfesta hlutverk Vegagerðarinnar, Samgöngustofu og Landhelgisgæslu Íslands við skipulag svæða sem ætlað skal til siglinga á hafi. Lagt er til að haft sé samráð við stofnanirnar við gerð skipulags og einnig að stofnanirnar geti gert tillögu að afmörkun svæða sem helguð skulu siglingum. Skipulagsyfirköld þurfi að rökstyðja sérstaklega ef vikið er frá tillögu stofnananna og þeim sé óheimilt að víkja frá tillögunum ef það leiðir til minna siglingaöryggis. Í 4. mgr. er lagt til að áhættumat siglinga sé framkvæmt við breytingar á skipulagi (hvort sem er á landi eða hafi) sem geti haft áhrif á öryggi siglinga.

Lagt er til að Landhelgisgæsla Íslands fá heimild til að loka afmörkuðum hafsvæðum tímabundið í 5. mgr. 13. gr. Fram kemur að slík lokun skuli aldrei taka til stærra svæðis eða vara lengur en nauðsynlegt er. Þörf fyrir slíka heimild hefur skapast í störfum Landhelgisgæslunnar þar sem leyfi hefur verið veitt fyrir vissum atburðum á hafi eða þar hafa farið fram framkvæmdir eða aðgerðir. Stofnunin getur aðeins nýtt heimildina telji hún það nauðsynlegt í þágu siglingaöryggis og skal hún þá gera sjófarendum viðvart.

Um IV. kafla.

Lagt er til að fjallað verði um farartálma í IV. kafla laganna. Hefur þeim verið skipt upp í annars vegar fljótandi farartálma og hins vegar farartálma með fasta staðsetningu.

Um 14. gr.

Ákvæðið er af sama toga og 10. gr. núgildandi laga. Lagt er til að bætt sé við orðunum „eða annað“ enda getur annað en skip eða fljótandi far strandað eða farist á siglingaleið. Til dæmis gæti verið um að ræða gám af skipi.

Í 2. mgr. er lagt til að Vegagerðin geri ráðstafanir til að tryggja öryggi siglinga, getur það m.a. annars falist í því að merkja farartálmann. Þá er lagt til að stofnuninni beri að tryggja að upplýsingar berist sjófarendum.

Í 3. og 4. mgr. er lagt til að eiganda farartálma sé skylt að fylgja fyrirmælum stjórnvalda og að Vegagerðinni sé veitt heimild til að láta fjarlægja farartálma, geri eigendur það ekki innan frests sem gefinn er. Sú leið er farin að skilgreina ekki hver fresturinn ætti að vera í þessum tilfellum þar sem það fer eftir því hver ógnin við öryggi siglinga er og hvort mögulegt er að tryggja öryggi til skamms tíma með öðrum ráðstöfunum, til dæmis með merkingum.

Í 5. mgr. er lagt til að fjalla um að sækja þurfi um heimild Vegagerðarinnar til þess að setja í sjó hvers kyns fljótandi búnað sem hindrað getur örugga siglingu.

Um 15. gr.

Lagðar eru til þær breytingar að síðari hluti núgildandi 10. gr. verði að sérstakri grein sem fjallar um farartálma með fasta staðsetningu. Lagt er til að sama ákvæði gildi um öll mannvirki, þ.m.t. sæstrengi og neðansjávarleiðslur, enda teljast dreifi- og flutningskerfi fjarškipta, rafveitna, hitaveitna og vatnsveitna til mannvirkja samkvæmt lögum um mannvirki nr. 160/2010. Lagt er til að núverandi ferli verði styttr og einfaldað frá því sem nú er og það verði með þeim hætti að Vegagerðin veiti umsögn um staðsetningu mannvirkis og það sé gert á grundvelli áhættumats siglinga. Við framkvæmd áhættumatsins koma fram þær mótvægisáðgerðir sem nauðsynlegar eru til að tryggja öryggi siglinga s.s. merkingar eða leiðarmerki fyrir viðkomandi mannvirki.

Í 1. mgr. 15. gr. er lagt til að fjalla um farartálma með fasta staðsetningu og að framkvæma þurfi áhættumat siglinga áður en leyfi er veitt fyrir þeim. Þá er fjallað um hver ber ábyrgð á framkvæmd áhættumatsins og kostnaði af gerð þess.

Í 4. mgr. er lagt til að setja ákvæði sem er sambærilegt því sem lagt er til að setja í 5. mgr. 14. gr., nema hér snýr ákvæðið að farartálma með fasta staðsetningu.

Í 5. mgr. er lagt til að vaktstöð siglinga fái heimild til að veita tímabundið leyfi (að hámarki 14 daga) fyrir lagningu eða geymslu búnaðar í sjó, að frekari skilyrðum uppfylltum.

Um V. kafla

Vitaskrá er gefin út af stjórnvöldum og inniheldur m.a. skrá yfir vita, dufl, sjómerki og radarsvara sem stuðla að öryggi siglinga. Mikilvægt er að öll leiðarmerki rati í Vitaskrá til þess að hægt sé að merkja þau í sjókort, hvort heldur rafræn sjókort eða á pappír. Að sama skapi mynda öll leiðarmerki ákveðið heildarkerfi sem nauðsynlegt er að hafa yfirsýn yfir og mikilvægt að stýra hverju leiðarmerki í samhengi við önnur leiðarmerki á svæðinu.

Um 16. gr.

Með greininni er lagt til að ábyrgð á efni leiðbeininga sé hjá Vegagerðinni ásamt ábyrgð á því að sjófarendur séu upplýstir um upplýsingar sem varða öryggi þeirra. Landhelgisgæsla Íslands sér um birtingu upplýsinga í sjókortum, Vitaskrá, öðrum sjóferðagögnum og Tilkynningum til sjófarenda.

Lagt er til í ákvæðinu að allar upplýsingar sem varða öryggi sjófarenda skuli berast Vegagerðinni, en í mörgum tilfellum er vaktstöð siglinga sá aðili sem fyrst tekur við upplýsingunum. Vaktstöð siglinga kemur þeim svo áfram til Vegagerðarinnar.

Um VI. kafla.

Lagt er til að fjalla um vitavörslu í VI. kafla líkt og í VI. kafla núgildandi laga.

Um 17. gr.

Lagt er til að leiðarmerki í höfnum séu á ábyrgð hafnarstjóra og önnur leiðarmerki ábyrgð eigenda þeirra.

Um VII. kafla.

Lagt er til nýtt heiti á gjaldinu sem er meira lýsandi fyrir ástæður innheimtu þess.

Um 18. gr.

Ákvæðið er óbreytt, fyrir utan heiti gjaldsins, frá 6. gr. núgildandi laga og þarfnast ekki skýringar. Upphæð gjaldsins hefur þó verið breytt til samræmis við núverandi verðlag.

Um 19. gr.

Ákvæðið er af sama toga og ákvæði 7. gr. núgildandi laga.

Í 4. mgr. 19. gr. frumvarpsins er lagt til að skip sem einungis er notað við reglubundna strandflutninga allt gjaldárið verði undanþegið gjaldskyldunni. Er tillagan í samræmi við stefnu stjórnvalda að auka strandflutninga og samhliða draga úr þungaflutningum á vegum.

Um 20. gr.

Ákvæðið er óbreytt frá 8. gr. núgildandi laga og þarfnast ekki skýringar.

Um VIII. kafla.

Í núgildandi lögum um vitamál er að finna kafla með sama heiti. Nú hafa bæst við ákvæði í kaflanna en hann heldur heiti sínu.

Um 21. gr.

Lagt er til að ráðherra sé heimilað að setja reglugerð um framkvæmd laganna sem og um sérstaklega tilgreind málefni. Í 1. tölul. er lagt til að ráðherra geti sett reglugerð um hönnun og fyrirkomulag leiðarmerkja. Sambærilegt ákvæði er að finna í vegalögum nr. 80/2007 varðandi veghönnunarreglur. Í 2. tölul. er lagt til að ráðherra geti sett reglugerð um svæði helgað siglingum líkt og nánar er fjallað um í 13. gr. frumvarpsins. Að lokum er lagt til að ráðherra geti sett reglugerð um takmörkun siglingaumferðar eða merkingar siglingaleiða á ákveðnum svæðum. Mikilvægt er að stjórnvöld hafi heimild til þess að skilgreina sérstök svæði sem frátekin eru fyrir siglingar, eða tilgreina með skýrum hætti hvaða leiðir eru fráteknar fyrir siglingar vegna náttúrulegra aðstæðna eða annarra þátta. Á þetta sérstaklega við í ljósi umræðu um fiskeldi og þau áhrif sem mannvirki tengd sjósækinni starfsemi kunna að hafa á siglingaöryggi. Lagt er til að lögfest sé að Samgöngustofa, Vegagerðin og Landhelgisgæsla Íslands skuli veita umsögn sína áður en ráðherra setur slíka reglugerð.

Um 22. gr.

Í greininni er áréttuð meginregla stjórnsýslulaga um rétt til kæru.

Um 23. gr.

Ákvæði þessarar greinar eru nýmæli. Dagsektir eru í eðli sínu þvingunarúrræði þar sem þrýst er á aðila máls að sýna af sér tiltekna athöfn eða athafnaleysi.

Talin er þörf á slíku ákvæði þegar önnur úrræði laganna nægja ekki til að tryggja öryggi siglinga. Þá getur verið um dýr mannvirki á hafi að ræða sem þarf að fjarlægja eða færa og Vegagerðin ekki með úrræði til að sjá um framkvæmdina.

Um 24. gr.

Ákvæði þessarar greinar eru nýmæli. Stjórnvaldssektir eru í eðli sínu viðurlög við lögbroti og hafa að markmið að valda þjáningu eða óþægindum og hafa varnaðaráhrif. Hér er lagt til að Vegagerðinni verði heimilt að leggja á stjórnvaldssekt við brotum gegn ákveðnum ákvæðum laganna. Stjórnvaldssekt er eitt stjórnsýsluviðurlaga, þ.e. refsikenndra viðurlaga sem stjórnvald leggur á brotlegan einstakling eða lögaðila, og felst í skyldu til að greiða ákveðna fjárhæð til hins opinbera vegna þess að viðkomandi einstaklingur eða lögaðili hefur brotið gegn ákvæðum laga, reglugerðar eða stjórnvaldsákvörðunar sem í lögum er mælt fyrir að varði stjórnvaldssektinni. Horft er til þess að innan Vegagerðarinnar er mikil sérþekking starfsfólks stofnunarinnar sem nýtist til að meta hvar þurfi að bregðast við á skilvirkan hátt til að halda uppi lögum og öruggum siglingum við Íslandsstrendur. Til að gæta skýrleika refsheimilda er farin sú leið að tilgreina sérstaklega þau ákvæði laganna sem geta verið andlag stjórnvaldssektar.

Ákvörðun Vegagerðarinnar um stjórnsýsluviðurlög er stjórnvaldsákvörðun sem ákvæði stjórnsýslulaga gilda um.

Aðili máls getur skotið ákvörðun Vegagerðarinnar um stjórnvaldssekt til ráðherra.

Um 25. gr.

Ákvæðið er samhljóða ákvæðum núgildandi laga

Um 26. gr.

Lagt er til að lög in öðlist þegar gildi og núgildandi lög falli samhliða úr gildi.