

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 og til hafna 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,
- 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,
- 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 að 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 um öruggar siglingar með þeim undantekningum sem kveðið er á um í lögum þessum.

Til slíkra leiðbeininga teljast m.a. leiðarmerki á landi, svo sem 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 sniðið að 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, svo sem staðsetningu mannvirkja. Samráð skal haft við hafnaryfirvöld ef um ræðir möguleg áhrif á aðkomu að höfn. Vegagerðin leggur mat á hvort áhættumatið hafi verið unnið með fullnægjandi hætti og staðfestir það. Sá sem óskar staðfestingar Vegagerðarinnar á áhættumati ber ábyrgð á framkvæmd og kostnaði af gerð þess, þ.m.t. kostnaði af málsmeðferð Vegagerðarinnar og þeim mildunaraðgerðum sem niðurstaða þess kann að hafa í för með sér.

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 að fullnægjandi gögn berast frá beiðanda skila staðfestingu áhættumats siglinga. Telji Vegagerðin framlögð gögn ófullnægjandi ber að tilkynna beiðanda um það svo fljótt sem verða má og leiðbeina um hvernig hann getur brugðist við. Niðurstaða áhættumats siglinga getur verið jákvæð, þ.m.t. að teknu tilliti til mildunar- aðgerða, 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.

Ef fyrirhuguð er framkvæmd eða leyfisveiting háð áhættumati siglinga samkvæmt lögum getur Vegagerðin, að frumkvæði þess sem hyggst sækja um leyfið, staðið að forsamráði og lagt 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.

Vegagerðin skal innan 12 vikna frá því að fullnægjandi gögn berast skila niðurstöðu forsamráðs.

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 undir hvaða flokk hvert leiðarmerki heyrir.

Landsvitar 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, svo sem 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 aðilar sem eiga mannvirki eða búnað í eða á hafi láti gera á eigin kostnað þá vita og önnur leiðarmerki sem Vegagerðin telur nauðsynleg til að tryggja að siglingar séu öruggar eða að búnaður eða mannvirki dragi ekki úr öryggi siglinga, að höfðu samráði við hafnarstjórn eða eiganda. Til eigin kostnaðar telst einnig viðhald og rekstur slíkra vita og leiðarmerkja. Vegagerðinni er heimilt að annast uppsetningu, viðhald og rekstur leiðarmerkja á kostnað hafnarstjórnar eða eiganda mannvirkis eða búnaðar 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.

Íslenska ríkið er eigandi landsvita og skal Vegagerðin sjá um að þeir starfi eins og til er ætlast og þeim er lýst í Vitaskrá.

Hafnarstjórnir skulu sjá um að hafnarvitar starfi eins og til er ætlast og þeim er lýst í Vitaskrá.

Eigendur annarra leiðarmerkja skulu sjá um að þau starfi eins og 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 ákvæði 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 ef gera þarf brautir og vegi í því sambandi, og taka í landi hans grjót, möl og önnur jarðefni, og eins ef hann þarf að þola þær eignakvaðir, óhagræði og takmörkun á afnotarétti sem bygging leiðarmerkja hefur í för með sér. Fyrir þær eignarkvaðir skal greiða fullar bætur.

Hverjum landeiganda ber að veita Vegagerðinni aðgang að landi sínu, að vitum og öðrum leiðarmerkjum vegna viðhalds og eftirlits.

Um ákvörðun bóta skv. 1. mgr. 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 svæðum sem skipulögð eru til siglinga í strandsvæðisskipulagi eða sem afmörkuð eru samkvæmt reglugerð ráðherra um öruggar siglingar sem nauðsynlegt er að tryggja á tilteknum svæðum. Nær sú afmörkun 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 ætluð eru til siglinga á hafi með það að markmiði að tryggja öryggi siglinga.

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. Skal sú tillaga studd gögnum sem sýna fram á mikilvægi siglinga og öryggis þeirra á svæðinu. 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 skv. 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 hvorki 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 fljótandi far, svo sem skip, eða annað ferst eða fellur fyrir borð, strandar eða er skilið eftir og getur dregið úr öryggi siglinga 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 hættu á siglingaleið 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 tilteknum fresti getur Vegagerðin fjarlægt hverja þá farartálma eða flök sem 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 dregið getur úr öryggi siglinga. Vegagerðin getur bundið heimildina skilyrðum, t.d. kröfu um áhættumat siglinga skv. 5. gr. Vegagerðin skal tilkynna vaktstöð siglinga um búnaðinn og staðsetningu hans svo að koma megi upplýsingum til sjófarenda og Landhelgisgæslu Íslands og færa þær í sjókort og sjóferðagögn, eftir því sem við á.

15. gr.

Farartálmi með fasta staðsetningu.

Áður en heimild, leyfi eða skirteini, svo sem byggingarleyfi, framkvæmdaleyfi eða stöðvarskirteini, er veitt fyrir því að byggja, breyta eða staðsetja hvers kyns mannvirki á eða í hafi, m.a. fiskeldiskvíar, sæstrengi, neðansjávarleiðslur eða önnur mannvirki með fasta staðsetningu, skal liggja fyrir staðfest áhættumat siglinga skv. 5. gr.

Ef breyta þarf leiðarmerkjum í þeim tilgangi að lágmarka áhættu fyrir siglingaumferð af staðsetningu mannvirkis fer um slíkt skv. 8. gr. Slíkum breytingum skal lokið áður en framkvæmd hefst.

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

Þrátt fyrir ákvæði 3. mgr. er vaktstöð siglinga í undantekningartilfellum heimilt 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 að koma upplýsingum er varða öryggi siglinga til sjófarenda. Landhelgisgæsla Íslands birtir upplýsingar þar um í sjókortum, Vitaskrá og öðrum sjóferðagögnum og gerir viðvart með Tilkynningum til sjófarenda.

Ef upplýsingar sem varða öryggi sjófarenda eru ekki veittar með nægum fyrirvara með Tilkynningum til sjófarenda skal vaktstöð siglinga tilkynna þar um með siglingaviðvörðun.

Sérhverjum sem annast rekstur leiðarmerkis er skylt að tilkynna vaktstöð siglinga um breytingar og bilanir svo fljótt sem verða má. Vaktstöð siglinga gerir Vegagerðinni og sjófarendunum viðvart eftir atvikum. Á sama hátt ber öllum sem verða varir við bilanir á leiðarmerkjum að senda tilkynningar þar um til Vegagerðarinnar, beint eða með milligöngu vaktstöðvar siglinga, svo fljótt sem verða má.

Vaktstöð siglinga skal tilkynnt um alla farartálma sem verða á almennri siglingaleið og ekki er getið í sjókortum, sjóferðagögnum eða með Tilkynningum til sjófarenda. Vaktstöð siglinga upplýsir Vegagerðina og sjófarendur, eftir atvikum.

VI. KAFLI

Vitavarsla.

17. gr.

Hafnarvitar og önnur leiðarmerki hafna eru á ábyrgð hafnarstjóra. Hafnarstjóra er skylt að tilkynna Vegagerðinni hver eigi leiðarmerki og um breytingar á eignarhaldi. Önnur leiðarmerki eru á ábyrgð eigenda þeirra og er þeim á sama hátt skylt að tilkynna að þeir séu eigendur 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. Gjaldið rennur 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, 171 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 6.431 kr.

Undanþegin gjaldi þessu eru herskip, varðskip, tollgæslubátar, vitaskip, björgunarskip Slysavarnafélagsins Landsbjargar og lóðs- og dráttarbátar hafna. Sama gildir um skip sem leita hafnar í neyð en taka hvorki 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 ekki er siglt við strendur Íslands á gjaldárinu eða er án haffæris allt gjaldárið er þó ekki gjaldskylt á því gjaldári. Þá er skip, sem eingöngu er í sjóflutningum á vörum milli hafna hér á landi allt gjaldárið, ekki gjaldskylt á því gjaldári.

20. gr.

Gjaldldagi.

Vegna íslenskra skipa skal öryggisgjald siglinga greitt eigi síðar en 1. apríl ár hvert. Af erlendum skipum, sem flytja farþega eða vörur í land, skal greiða fjórðung gjaldsins við hverja

komu til landsins, en þó ekki oftast 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. Skipstjóra er skylt að sýna álagningaraðila leiðarbók skipsins og skipsskjöl og er álagningaraðila rétt að halda eftir alþjóðamælibréfi og þjóðernisskírteini, nema gjaldið hafi verið greitt.

Agreiningu um gjaldskyldu og útreikning má skjóta til ráðherra.

VIII. KAFLI

Ýmis ákvæði.

21. gr.

Reglugerðarheimild.

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

1. Áhættumat siglinga, sbr. 5. gr.
2. Hönnun og fyrirkomulag leiðarmerkja, sbr. a.-lið 2. gr.
3. Svæði helgað siglingum, sbr. 13. gr.
4. Takmörkun siglingaumferðar og merkingar siglingaleiða á ákveðnum svæðum, að fenginni umsögn Samgöngustofu, Landhelgisgæslu Íslands og Vegagerðarinnar, sbr. 13. gr.

22. gr.

Kæruheimild.

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 stöð 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. er heimilt að leggja dagsektir á viðkomandi þar til bætt hefur verið úr annmörkum.

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, fjárhagslegs styrkleika aðila, hvað það hefur staðið yfir lengi og hvort um ítrekað brot er að ræða.

Ákvörðun um dagsektir má skjóta til ráðherra innan 30 daga frá því að hún er kynnt þeim sem hún beinist að. Vegagerðinni ber 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 dagsektar í reglugerð.
Um málsmeðferð fer samkvæmt ákvæðum stjórnsýslulaga.

24. gr.

Stjórnvaldssektir.

Vegagerðinni er heimilt að leggja 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, sbr. 13. gr. og
- d. farartálma, sbr. 14. og 15. gr.

Sektir sem lagðar eru á einstaklinga geta numið frá 10.000 kr. til 2.000.000 kr. Sektir sem lagðar eru á lögaðila geta numið frá 75.000 kr. til 100.000.000 kr.

Við ákvörðun sektar 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.

Gjalddagi stjórnvaldssektar er 30 dögum eftir að ákvörðun um sektina er 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.

Heimild Vegagerðarinnar til að leggja á stjórnvaldssekt samkvæmt lögum þessum fellur brott þegar fimm ár eru liðin frá því að háttsemi lauk. Frestur rofnar þegar Vegagerðin tilkynnir aðila um upphaf rannsóknar á meintu broti. Rof frests hefur réttaráhrif gagnvart öllum sem staðið hafa að brotinu.

25. gr.

Refsingar.

Brot gegn lögum þessum varða sektum, nema þyngri refsing liggi við eftir öðrum lögum. Ef brot skv. 1. mgr. er framið í starfsemi lögaðila má 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. Í þeim tilvikum þegar mannvirki og búnaður er þegar í sjó á grundvelli heimilda sem gefnar hafa verið út fyrir gildistöku þessara laga fer samkvæmt þessum lögum ef sótt er um endurnýjun eða breytingu þeirra heimilda eftir gildistöku laganna.

27. gr.

Breyting á öðrum lögum.

Við gildistöku laga þessara verður eftirfarandi breyting á lögum um Samgöngustofu, stjórnslustofnun samgöngumála, nr. 119/2012: Í stað tilvísunarinnar „laga um vitamál“ í 7. tölul. 9. gr. laganna kemur: laga um leiðarmerki og öryggi siglinga.

Greinargerð.

Frumvarp þetta er lagt fram í annað skipti. Það var áður lagt fram á 157. þingi (570. mál) en náði ekki fram að ganga og er nú endurflutt óbreytt.

1. Inngangur.

Frumvarp þetta er samið í innviðaráðuneytinu. Markmið frumvarpsins er að bregðast við ákalli um heildarendurskoðun laga um vitamál, nr. 132/1999. Lögin eru komin til ára sinna og innihalda ákvæði sem þarf að uppfæra. Með frumvarpinu er ætlunin að einfalda rekstur leiðbeiningarkerfa siglinga á Íslandi og skýra skiptingu verkefna milli aðila þannig að samhljómur verði við aðra málaflokka samgangna. Eitt markmið frumvarpsins er að einfalda regluverk án þess að draga úr kröfum um öryggi. Annað markmið er að tryggja að Ísland uppfylli alþjóðlegar skuldbindingar sínar í málaflokknum.

2. Tilfni og nauðsyn lagasetningar.

Efnisákvæði gildandi laga eru ófullnægjandi hvað varðar öryggi siglinga og að Ísland uppfylli alþjóðlegar skuldbindingar sínar. 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 Vegagerðarinnar og Samgöngustofu, sbr. lög um Samgöngustofu, stjórnslustofnun samgöngumála, nr. 119/2012, og lög um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála, nr. 120/2012. Markmið lagabreytinganna var að færa stjórnsluverkefni í samgöngumálum til Samgöngustofu en framkvæmdar- og rekstrarverkefni til Vegagerðarinnar. Með frumvarpi þessu er stefnt að því að afmarka skýrar verkefni Samgöngustofu sem stjórnslu- 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, stjórnslustofnun samgöngumála, fer Samgöngustofa með stjórnslu samgöngumála og annast því stjórnslu og eftirlit er lýtur að m.a. siglingamálum ásamt því að sjá um stjórnsluverkefni samkvæmt lögum um vitamál. Samkvæmt lögum um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála, 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 ásamt því að

fylgja alþjóðlegum tilmælum og viðmiðum við uppsetningu leiðbeininga fyrir öryggi siglinga fyrir sjófarendur.

Í frumvarpinu er gert ráð fyrir því að Vegagerðin fái heimild til að leggja dagsektir og stjórnvaldssektir á einstaklinga eða lögaðila sem brjóta gegn tilteknum ákvæðum laganna, nái frumvarpið fram að ganga. Málsmeðferð er almennt kostnaðarminni þegar stjórnvöld beita stjórnsluviðurlögum en þegar dómstólar dæma einstaklinga eða lögaðila til refsingar. Almennt tekur mun skemmri tíma að rannsaka og beita stjórnvaldsviðurlögum en fara fram á refsingu. Það er því mun 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 við hverju þurfi að bregðast.

3. Meginefni frumvarpsins.

Nokkuð skortir á að lög um vitamál haldist í hendur við breytingar í þjóðfélaginu. Sem dæmi má nefna að sjókvíaelði hefur aukist mikið síðan lögin 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 farið fram.

Í frumvarpinu er 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.

Ákvæðum er varða Tilkynningar til sjófarenda er breytt til samræmis við gildandi framkvæmd.

Ákvæði um farartálma í sjó hafa verið 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 gildandi 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.

Lögð er til ný heimild til að krefja þann sem óskar breytinga á vitakerfi landsins um greiðslu kostnaðar við slíkar breytingar ásamt heimild Vegagerðarinnar til að grípa 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 núverandi framkvæmd, sem og ábyrgð Samgöngustofu á stjórnsluueftirliti með verklagi Vegagerðarinnar við framkvæmd laganna, verði frumvarpið samþykkt.

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

Í frumvarpinu er lagt til ákvæði sem tryggi heimild ráðherra til að setja reglugerð um frekari framkvæmd laganna, verði frumvarpið samþykkt, ásamt því að setja reglugerð um hönnun og fyrirkomulag leiðarmerkja, svæði helguð siglingum og takmörkun umferðar tiltekinnna skipa.

Með frumvarpinu er vitagjald hækkað til samræmis við verðlag svo að hægt verði að tryggja fjárveitingar til málaflokksins. Nafni gjaldsins er einnig breytt. Áður hét gjaldið vitagjald en með frumvarpinu er lagt til að það kallist öryggisgjald siglinga.

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

4. Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Alþjóðlegar skuldbindingar Íslands á sviði siglingaöryggis, sem leiða af aðild Íslands að Alþjóðasamningi um öryggi mannslífa á 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.

Nái frumvarpið fram að ganga er samræmi við framangreindar kröfur tryggt í íslenskum rétti. Þá er fyrirhugað að samræma skilgreiningar við samning um Alþjóðastofnun um leiðarmerki í siglingum (IALA).

Öryggisgjald siglinga sem lagt er til að lögfest verði með frumvarpi þessu telst skattur en tilgangur gjaldsins er að vera tekjuöflunarleið fyrir ríkissjóð. Gjaldið er þannig ekki markað til tiltekinnar verkefna, en að meginreglu skulu skatttekjur ekki eyrnamerktaðar verkefnum heldur er það í verkahring Alþingis að ákveða til hvaða aðila og verkefna skatttekjum er ráðstafað.

Innheimta skattsins er talin uppfylla skilyrði ákvæða stjórnarskrárinnar um skattheimtu. Í 40. gr. stjórnarskrárinnar segir að engan skatt megi á leggja né breyta né af taka nema með lögum. Ákvæði 1. mgr. 77. gr. stjórnarskrárinnar gerir þann áskilnað að skattamálum skuli skipað með lögum og að stjórnvöldum megi ekki fela ákvörðun um hvort leggja skuli á skatt, breyta honum eða afnema hann. Þá mælir 2. mgr. 77. gr. stjórnarskrárinnar fyrir um að enginn skattur verði lagður á nema heimild hafi verið fyrir honum í lögum þegar þau atvik urðu sem ráða skattskyldu. Talið er að ákvæði frumvarpsins fullnægi framangreindum skilyrðum 40. og 77. gr. stjórnarskrárinnar.

5. Samráð.

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

Skjölun 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 (mál nr. S-116/2025) 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, Fjórðungssambandi Vestfjarða og Hafnasambandi Íslands. Almennu var lýst yfir ánægju með að hafin væri vinna við endurskoðun laganna. Í umsögn Vegagerðarinnar koma fram að stofnunin fagnaði áformunum og teldi brýnt að lögin væru endurskoðuð með það að leiðarljósi að tryggja öruggar samgönguleiðir á hafi. Í umsögn formanns fagráðs um siglingamál 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 að þau geta bilað, auk þess sem 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. Tekið er undir það. Í umsögn Skipulagsstofnunar er einnig fjallað um mikilvægi þess að vinna greiningu og kortlagningu siglingaleiða, sem mikilvægt þykir að taka frá í skipulagi og viðmiðum um breidd þeirra leiða, og er tekið fram mikilvægi þess að slík vinna siglingayfirvalda sé unnin í samráði við hafnar-yfirvöld, sjófarendur og Skipulagsstofnun. Tekið er undir þessa ábendingu Skipulagsstofnunar. Í 2. mgr. 13. gr. frumvarpsins er fjallað um samráð við siglingayfirvöld við gerð skipulags um legu svæða sem ætluð eru til siglinga á hafi. Í umsögn sinni kemur Skipulagsstofnun

jafnframt inn á aðkomu Vegagerðar og Samgöngustofu að gerð strandsvæðisskipulags skv. 6. gr. laga um skipulag haf- og strandsvæða, nr. 88/2018, 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.

Þá er tekið undir ábendingar Skipulagsstofnunar varðandi mikilvægi þess að vel sé skilgreint hver framkvæmi áhættumat, hver málsmeðferðin sé og hvernig afgreiðslu þess verði háttáð sem og hvenær skuli sinna vinnunni. 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. Því er til að svara að tækniframfarir á þessu sviði hafa verið miklar en það hafi hins vegar sýnt sig að tæknin geti brugðist og jafnvel geti 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 eigenda verði að vera í samráði við viðkomandi hafnaryfirvöld eða eigendur leiðarmerkis. Komið 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.

Drög að frumvarpi til laga voru kynnt í Samráðsgátt stjórnvalda dagana 23. janúar – 8. febrúar 2026 (mál nr. S-15/2026), 35 umsagnir bárust. Brugðist var við mörgum athugasemdum sem fram komu í umsögnum og tók frumvarpið breytingum í samræmi við það. Sem dæmi um umsagnaraðila má nefna Hafnasamband Íslands, Skipulagsstofnun, Samband íslenskra sveitarfélaga, Slysavarnafélagið Landsbjörg, Samtök fyrirtækja í sjávarútvegi, VÁ félag um vernd fjarðar, Náttúruverndarsamtök Austurlands og Verndarsjóður villtra laxastofna. Þá veitti fagråd um siglingamál umsögn sína um frumvarpið. Nokkrar umsagnir voru samhljóða þar sem meginsteifið var að hvetja ráðherra til að hafa öryggi sjófarenda í fyrirrúmi. En það er einmitt markmið frumvarpsins. Þá var ráðherra hvattur til að fara að ráðum formanns fagráðs um siglingamál og hefur ráðið veitt jákvæða umsögn um frumvarpið.

Í umsögnum við drög að frumvarpinu var að finna jákvæðar undirtektir við markmið frumvarpsins og ýmsum athugasemdum komið á framfæri. Við úrvinnslu umsagna að loknu samráði voru gerðar nokkrar efnislegar breytingar á frumvarpinu auk þess sem leitast hefur verið við að veita frekari skýringar og eftir atvikum rökstyðja þau ákvæði og/eða athugasemdir í greinargerð, sem umsagnaraðilar töldu ekki nægilega skýrar. Athugasemdir í umsögnum hafa í meginatriðum leitt til eftirfarandi breytinga á frumvarpinu.

Í 6. mgr. 5. gr. er Vegagerðinni gert að tilkynna beiðanda svo fljótt sem verða má og leiðbeina um viðbrögð ef framlögð gögn eru talin ófullnægjandi.

Í 1. mgr. 6. gr. var horfið frá því að Vegagerðin eða leyfisveitandi gæti átt frumkvæði að forsamráði þar sem í umsögn var bent á að koma yrði í veg fyrir að forsamráðið yrði sjálfstæður tafarvaldur.

Í umsögn um drög að frumvarpinu var komið inn á hlutverk Matvælastofnunar þegar kemur að eftirliti með uppsetningu búnaðar og merkinga á grundvelli stöðvarskírteina og reglugerðar um fiskeldi. Því er til að svara að eftirlit Matvælastofnunar getur ekki komið í stað

eftirlits stjórnsýslustofnana sem sinna öryggi siglinga. Verði frumvarp þetta að lögum mun vera hafið samráð við atvinnuvegaráðuneyti um hvernig eftirliti með leiðarmerkjum á sjókvíum verður best við komið án þess að um tvöfalt eftirlit sé að ræða.

Í umsögn var bent á að uppsetning eða endurnýjun vita og annarra leiðarmerkja gæti haft mikinn samfélagslegan ábata í för með sér og því talið óeðlilegt að rekstraraðilar yrðu látnir bera allan kostnað af slíku. Orðalag hefur verið aðlagð til að koma til móts við ábendinguna.

Í umsögn um drög að frumvarpinu kom einnig fram ábending um að óeðlilegt væri að einstaklingum gæti verið gert að bera varanlega ábyrgð á kostnaði vegna viðhalds og reksturs landsvita og hafnarvita. Brugðist hefur verið við ábendingunni með breytingu þar sem lagt er til í 9. gr. frumvarpsins að fram komi að íslenska ríkið eigi landsvita og Vegagerðin beri ábyrgð á starfsemi þeirra og hafnarstjórnir beri ábyrgð á starfsemi hafnarvita.

Þá kom fram í umsögn við drög að frumvarpinu að meta ætti þörf fyrir áhættumat siglinga hverju sinni þar sem mismunandi skilyrði gætu átt við. Tekið er undir það sjónarmið að þörfin er mismikil. Hins vegar er eðli áhættumats að þar sem augljóslega engin áhætta er til staðar verður áhættumatið sjálfkrafa mjög lítið umfangs. Það er þó mikilvægt að meta það í hvert sinn. Þá var bent á mikilvægi þess að frumvarp til laga um leiðarmerki og öryggi siglinga og frumvarp til laga um lagareldi, sem atvinnuvegaráðherra hyggt mæla fyrir á vorþingi, væru samræmd. Tekið er undir þá athugasemd og hefur þeim tilmælum verið beint til atvinnuvegaráðuneytis að krafa sé gerð um áhættumat siglinga áður en heimild er veitt samkvæmt lögum um fiskeldi.

6. Mat á áhrifum.

Frumvarp þetta mun hafa áhrif á marga aðila, verði það samþykkt. Sem dæmi má nefna hafnarstjórnir og sveitarstjórnir og alla þá 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 fyrirséð 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 lögum um vitamál) verði hækkað til samræmis við verðlag svo að hægt verði að tryggja fjárveitingar til málaflokksins. Þá er lagt til að strandsiglingar séu undanþegnar skyldu til að greiða öryggisgjald siglinga. Er tillagan í samræmi við þá stefnu stjórnvalda að auka strandflutninga og samhliða draga úr þungaflutningum á vegum og tillögur starfshóps um strandsiglingar sem skiluðu niðurstöðum sínum til innviðaráðherra í febrúar 2026. Ekki er talið að áhrif þessa verði mikil þar sem engin skip falla núna undir þessi skilyrði undanþágu en vonir standa til þess að strandsiglingar muni aukast og þar með gætu eitt eða tvö skip fallið undir skilyrðin.

Vegna ákalls Hafnasambands Íslands eru lóðs- og dráttarbátar hafna einnig undanþegnir gjaldinu og eru áhrif þess einnig talin óveruleg. Björgunarskip Slysavarnafélagsins Landsbjargar eru einnig undanþegin gjaldinu, en um er að ræða skip sem notuð eru í almannaðágu líkt og önnur skip sem eru undanþegin vitagjaldi samkvæmt gildandi lögum.

Hvað varðar mat á jafnréttisáhrifum er ekki talið að samþykkt frumvarpsins hafi áhrif á stöðu kynjanna.

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

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

Um 2. gr.

Ákvæðið er um markmið frumvarpsins og þær leiðir sem fara skal til að ná þeim. Lög um vitamál innihalda ekki slíkt ákvæði. Með ákvæðinu er tilgangur frumvarpsins einnig skýrður en hann er að tryggja öruggar og greiðar siglingar við strendur Íslands með notkun vita og leiðarmerkja.

Um 3. gr.

Í 1. mgr. er verkaskipting milli Vegagerðar og Samgöngustofu og yfirstjórn ráðherra skýrð. Markmið breytinga frá 1. gr. laga um vitamál er að færa stjórnsýsluverkefni til Samgöngustofu en framkvæmdina til Vegagerðarinnar.

Í 2. mgr. kemur fram að Samgöngustofa hafi eftirlit með að framkvæmd Vegagerðarinnar varðandi leiðarmerki siglinga, sem og upplýsingagiöf þar um, sé í samræmi við kröfur og verklag. Hér er átt við alþjóðlega kröfur, kröfur samkvæmt lögum þessum eða öðrum lögum og reglugerðum. Verklag sem vísað er til er verklag Vegagerðarinnar í málaflokknum.

Um 4. gr.

Lagt er til að 1. mgr. verði samhljóma 2. gr. 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, verði frumvarpið samþykkt, komi fram í 1. gr.

Í 2. mgr. er skýrari vísun í leiðarmerki á landi og leiðarmerki skilgreind í samræmi við skilgreiningu Alþjóðastofnunar um leiðarmerki í siglingum (IALA).

Þá eru í 3. mgr. lagðar til breytingar frá gildandi lögum sem helgast af því að lög um leiðsögu skipa, 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 samkvæmt alþjóðasamningi um öryggi mannlífa á hafi (SOLAS-samningnum). Í reglugerð V/13 í samningnum er kveðið 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 uppfylla þannig 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 gefið út. 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 merkingum hefur verið breytt.

Í 1. mgr. er kveðið á um að áhættumat siglinga skuli framkvæma þegar þess er krafist samkvæmt þessum lögum, að því gefnu að frumvarpið verði samþykkt, eða öðrum lögum. Vonir standa til þess að önnur lög, svo sem frumvarp til laga um lagareldi sem leggja á fram á yfirstandandi löggjafarþingi eða lög um mannvirki muni vísa í þessa grein.

Í 2. mgr. er fjallað um hvaða þætti skuli taka til greina við framkvæmd áhættumatsins og skýrt að Vegagerðinni beri að staðfesta áhættumatið þegar það hafi verið framkvæmt með fullnægjandi hætti.

Fram kemur í 3. mgr. að staðfesting Vegagerðarinnar feli ekki í sér heimild til breytinga á leiðarmerkjum.

Í 4. mgr. er áréttað er mikilvægi þess að áhættumat siglinga sé framkvæmt snemma í öllu ferlinu.

Í 5. mgr. er fjallað er um tímafrest Vegagerðarinnar til að skila af sér staðfestingu áhættumats siglinga.

Ákvæði 6. mgr. þarfnast ekki skýringar.

Um 6. gr.

Í greininni er lögð til heimild til forsamráðs vegna fyrirhugaðra framkvæmda. Ákvæðið er að hluta til 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 til að áhættumat siglinga verði jákvætt.

Ákvæði 2. og 3. mgr. þarfnast ekki skýringar.

Í 4. mgr. kemur fram að forsamráð geti ekki komið í stað áhættumats siglinga þar sem lög kveði á um framkvæmd þess.

Í 5. mgr. kemur fram að niðurstaða forsamráðs sé ekki bindandi. Á það við gagnvart Vegagerðinni, framkvæmdaraðila og leyfisveitanda.

Um II. kafla.

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

Um 7. gr.

Lagt er til að efni 3. gr. laga um vitamál sé skipt niður á fleiri greinar um a) flokka leiðarmerkja, b) heimild, gerð og staðsetningu þeirra, c) rekstur og d) eftirlit með þeim.

Þessi frumvarpsgrein fjallar um flokka leiðarmerkja. Í lögum um vitamál er einnig gert 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 t.d. merkingar á fiskeldiskvíum. Mikilvægt er að lög kveði skýrlega á um þann flokk leiðarmerkja sem ekki telst til hafnarvita eða landsvita. Þessi merki eru mikilvæg fyrir siglingaöryggi og gera má ráð fyrir að þeim fjölgi samfara fjölgun mannvirkja á og í hafi.

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

Í 2. mgr. kemur fram að landsvitar séu leiðarmerki sem þjóni almennum siglingum til landsins og með ströndinni.

Í 3. mgr. kemur fram að hafnarvitar séu leiðarmerki sem reist séu til að leiðbeina skipum til hafnar.

Mælt er fyrir um önnur leiðarmerki í 4. mgr. en þar undir falla leiðarmerki sem ekki teljast hluti landsvitakerfisins eða hafnarvitar. Er hér t.d. um að ræða merki sem setja þarf upp til að merkja mannvirki eða búnað í eða á hafí, svo sem merkingar á fiskeldiskvíum.

Um 8. gr.

Lagt er til að greinin kveði á um heimild til þess að setja upp, breyta eða fella niður leiðarmerki, óháð þeim flokki leiðarmerkja sem þau tilheyra. Þetta felur ekki í sér breytingu frá því sem lög um vitamál 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. 5., 7. og 8. mgr. 3. gr. laganna, 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 ákvörðunin 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 samkvæmt tillögu komið frá hafnarstjórn eða öðrum aðilum. Ekki er lagt til að takmarka hverjir geta lagt fram slíka beiðni, enda Vegagerðarinnar að leggja mat á beiðnina. Þá er tekinn af allur vafi um að ef Vegagerðin sér um framkvæmdina samkvæmt beiðni sé henni heimilt að krefja beiðanda um greiðslu kostnaðar sem af henni hlýst.

Ákvæði 4. mgr. er að meginefni samhljóða 8. mgr. 3. gr. laga um vitamál, utan þess að Vegagerðinni verður 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. Hafnasamband Íslands benti á í umsögn sinni um drög að frumvarpinu að þetta ákvæði gætt haft fjárhagslegar afleiðingar fyrir hafnir. Þó skal á það bent að slíkt ákvæði er þegar til í lögum um vitamál. Ekki er fyrir séð að Vegagerðin gangi lengra en nú er gert. Eingöngu er gert ráð fyrir því að Vegagerðin ráðist sjálf í slík verk í algjörum undantekningartilfellum. Vegagerðin þarf að standa skil á því að um aðgerð sé að ræða sem nauðsynleg er til að tryggja öryggi siglinga. Og þessi ákvörðun Vegagerðarinnar verður kæránleg til ráðuneytis, líkt og aðrar ákvarðanir stofnunarinnar sem teknar eru á grundvelli laganna, nái frumvarpið fram að ganga.

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 gildandi 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. ákvæðisins er samhljóða 6. mgr. 3. gr. laga um vitamál, þ.e. að Vegagerðin sjái um að landsvitar starfi svo sem til er ætlast og þeim er lýst í Vitaskrá. Skv. 2. og 3. mgr. er sama ábyrgð lögð á hafnarstjórnir varðandi rekstur hafnarvita og eigendur annarra leiðarmerkja varðandi rekstur þeirra.

Um 10. gr.

Í greininni er skilgreint eftirlit Vegagerðarinnar með uppsetningu og rekstri allra leiðarmerkja. Fjallað er um eftirlit Vegagerðarinnar með hafnarvitum og landsvitum í 6. mgr.

3. gr. laga um vitamál, en óljóst er hver hefur 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 mannvirkis eða búnaðar. 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 áskoruninni.

Um 11. gr.

Ákvæðið er af sama toga og ákvæði 4. gr. laga um vitamál. Skerpt er á því að mannvirkin sem um ræðir geta bæði verið á hafi og landi. Vegagerðin fer að stjórnsýslulögum við ákvarðanatöku sem byggist á ákvæðinu og skal því gæta meðalhófs og veita andmælarétt og hæfilegan frest til úrbóta.

Um 12. gr.

Ákvæðið er af sama toga og ákvæði 5. gr. laga um vitamál. Breytt hefur verið orðalagi til að tryggja að 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. verði sett sú regla að óheimilt verði að staðsetja mannvirki, búnað eða annað sem hindri umferð siglinga á þeim svæðum 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 hverju sé fundinn staður innan slíkra reita. Eigi að svæði sem hefur verið helgað siglingum að fá annað hlutverk er rétt að breyta skipulagsáætlunum lögformlega, rétt eins og ef byggja á hús á svæði á landi sem er ætlað undir veg. Til þess að heimila slíkt þarf að byrja á því að breyta skipulagsáætluninni til þess að byggingar- eða framkvæmdaleyfi eigi stöð í henni.

Lagt er til í 2. og 3. mgr. að lögfesta hlutverk Vegagerðarinnar, Samgöngustofu og Landhelgisgæslu Íslands við skipulag svæða sem eru ætluð 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. Skipulagsyfirvöld þurfi að rökstyðja sérstaklega ef vikið sé frá tillögu stofnananna og þeim verði óheimilt að víkja frá tillögunum ef það leiði 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.

Í 4. mgr. er lagt til að Landhelgisgæsla Íslands fá heimild til að loka afmörkuðum hafsvæðum tímabundið. Fram kemur að slík lokun skuli aldrei taka til stærra svæðis eða vara lengur en nauðsyn krefji. Þörf fyrir slíka heimild hefur skapast í störfum Landhelgisgæslunnar þar sem leyfi hefur verið veitt fyrir vissum atburðum á hafi eða þegar fram hafa farið 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 frumvarpsins. Þeim hefur 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. laga um vitamál. Lagt er til að bætt sé við að annað en fljótandi far geti fallið hér undir, enda getur fleira hindrað öryggi 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 verði skylt að fylgja fyrirmælum stjórnvalda og að Vegagerðinni verði 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 hann fer eftir því hver ógnin við öryggi siglinga er og hvort mögulegt er að tryggja öryggi til skamms tíma með öðrum ráðstöfunum, t.d. 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 öruggar siglingar.

Um 15. gr.

Lagðar eru til breytingar þess efnis að 3.–6. mgr. 10. gr. laga um vitamál verði í sérstakri grein um farartálma með fasta staðsetningu. Lagt er til að sama ákvæði gildi um öll mannvirki, þ.m.t. sæstrengi og neðansjárleiðslur, enda teljast dreifi- og flutningskerfi fjarskipta, rafveitna, hitaveitna og vatnsveitna til mannvirkja samkvæmt lögum um mannvirki, nr. 160/2010. Lagt er til að núverandi ferli verði styttr og einfaldað með þeim hætti að Vegagerðin veiti umsögn um staðsetningu mannvirkis á grundvelli áhættumats siglinga. Við framkvæmd áhættumatsins koma fram þær mótvægisáðgerðir sem nauðsynlegar eru til að tryggja öryggi siglinga, svo sem merkingar eða leiðarmerki fyrir viðkomandi mannvirki.

Í 1. mgr. ákvæðisins er lagt til að framkvæma þurfi áhættumat siglinga áður en leyfi er veitt fyrir farartálum með fasta staðsetningu. Er það í samræmi við markmið frumvarpsins um að tryggja öruggar siglingar.

Í 2. mgr. er lagt til að ef gera þarf breytingar á leiðarmerkjum vegna farartálma með fasta staðsetningu skuli þeirri breytingu vera lokið áður en framkvæmd hefst. Er það til að taka af allan vafa um að ekki megi hefja framkvæmdir fyrr en öryggi siglinga hefur verið tryggt.

Í 3. mgr. er lagt til að sækja skuli um heimild til Vegagerðarinnar áður en dufl eða annar búnaður með fasta staðsetningu er settur í sjó. Þá er lagt til að setja ákvæði sem er sambærilegt því sem lagt er til að setja í 5. mgr. 14. gr. frumvarpsins nema hér snýr ákvæðið að farartálma með fasta staðsetningu.

Í 4. 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. skráningu um 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 rafrænt 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 koma upplýsingum sem varða öryggi sjófarenda til þeirra. Landhelgisgæsla Íslands sér um birtingu upplýsinga í sjókortum, Vitaskrá, öðrum sjóferðagögnum og með 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 laga um vitamál.

Um 17. gr.

Lagt er til að leiðarmerki í höfnum séu á ábyrgð hafnarstjóra og eigendur annarra leiðarmerkja beri ábyrgð á þeim.

Um VII. kafla.

Lagt er til nýtt heiti á gjaldinu sem er meira lýsandi fyrir ástæður innheimtu þess, þ.e. vitagjaldi er breytt í öryggisgjald siglinga. Í umsögn Vegagerðarinnar um drög að frumvarpinu kom fram mikilvægi þess að gjaldið standi undir raunkostnaði við að tryggja öryggi siglinga á hafsvæðum Íslands m.a. vegna viðhalds og reksturs núverandi leiðakerfis, uppbyggingar stafrænna innviða siglinga á næstu árum og vegna umbóta á staðsetningarnákvæmni í siglingum sem er mikilvæg vegna truflana eða útfalla á hnattrænum gervinhnattaleiðsögukerfum (GNSS). Að einhverju leyti er komið til móts við þessa ábendingu Vegagerðarinnar með hækkun gjaldsins í átt að samræmi við verðlag dagsins í dag. Enn stendur gjaldið þó ekki undir þeim kostnaði sem fylgir verkefninu.

Um 18. gr.

Ákvæðið er samhljóða 6. gr. laga um vitamál, fyrir utan heiti gjaldsins, og þarfnast ekki frekari skýringa.

Um 19. gr.

Ákvæðið er af sama toga og ákvæði 7. gr. laga um vitamál. Fjárhæð vitagjalds var síðast breytt í desember 2011. Þá var ákveðið að vitagjald skyldi vera 136,62 kr. af hverju brúttótonni skips. Hér er lagt til að vitagjald hækki um 25% í 171 kr. Lagt er til að lágmarksgjald verði jafnframt hækkað um 25%, þ.e. í 6.431 kr. úr 5.145 kr. Þessi hækkun er nokkuð undir verðlagsbreytingum frá síðustu hækkun gjaldsins.

Í 3. mgr. ákvæðisins er lagt til að björgunarskip Slysavarnafélagsins Landsbjargar og lóðs- og dráttarbátar hafnar verði framvegis einnig undanþegnir gjaldinu.

Í 4. mgr. er lagt til að skip sem einungis er notað við reglubundna strandflutninga allt gjaldárið verði undanþegið gjaldskyldunni. Efling strandsiglinga er talin vera þjóðhagslega hagkvæm. Slit á vegum vegna þungaflutninga er talið vera stór þáttur í þeim kostnaði sem fer í að halda við vegakerfinu hér á landi. Samanburður á kolefnislosun vöruflutningabifreiða og gámaflutningaskipa bendir til þess að umhverfisáhrif séu meiri vegna viðhalds vegakerfis en

hafna þannig að landflutningar valdi meiri röskun á innviðum en strandflutningar. Þá hefur úttekt Vegagerðarinnar leitt í ljós að kolefnisspor strandflutninga er aðeins 25–30% af kolefnisspori landflutninga, miðað við flutning yfir sambærilega vegalengd. Því er talið að um samfélagslega mikilvæga þjónustu sé að ræða sem hafi jákvæð áhrif á umhverfið. Ekki er talið að hér verði til misbrestur á markaði, enda er aðgengi aðila að undanþágu frá gjaldinu jafnt.

Um 20. gr.

Ákvæðið er að mestu samhljóða 8. gr. laga um vitamál en orðalag hefur verið fært til nútímalegri vegar.

Um VIII. kafla.

Í lögum um vitamál er að finna kafla með sömu fyrirsögn. Kaflinn er tekinn upp í frumvarpinu en bætt er við ákvæðum um kærurétt, dagsektir og stjórnvaldssektir.

Um 21. gr.

Lagt er til að ráðherra sé heimilað að setja reglugerð um framkvæmd laganna, nái frumvarpið fram að ganga, sem og um sérstaklega tilgreind málefni. Um er að ræða nýmæli frá lögum um vitamál. Í 1. tölul. er lagt til að ráðherra geti sett reglugerð um áhættumat siglinga. Í 2. tölul. er lagt til að ráðherra geti sett reglugerð um hönnun og fyrirkomulag leiðarmerkja. Sambærilegt ákvæði er að finna í VIII. kafla vegalaga, nr. 80/2007, varðandi veghönnunarreglur. Í 3. 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 í 4. tölul. 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 skýrt hvaða leiðir eru fráteknar fyrir siglingar hvort sem er vegna náttúrulegra aðstæðna eða annarra aðstæðna. 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 er nýmæli. Dagsektir eru í eðli sínu þvingunarúrræði þar sem þrýst er á aðila máls að sýna af sér tiltekna athöfn eða láta af tiltekinni athöfn. Hæfilegur frestur sem vísað er til hér fer eftir alvarleika brotsins fyrir siglingaöryggi.

Talin er þörf á slíku ákvæði þegar önnur úrræði frumvarpsákvæðanna 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 er nýmæli. Stjórnvaldssektir eru í eðli sínu viðurlög við lögbroti og markmið þeirra er að hafa varnaðaráhrif. Hér er lagt til að Vegagerðinni verði heimilt að leggja á stjórnvaldssekt við brotum gegn ákveðnum ákvæðum frumvarpsins. Stjórnvaldssekt er eitt stjórnsýsluviðurlaga, þ.e. refsikenndra viðurlaga, sem stjórnvald leggur á brotlegan einstakling eða lögaðila, og í henni felst skylda 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 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 sem geta verið andlag stjórnvaldssektar.

Ákvörðun Vegagerðarinnar um stjórnsluviðurlög verður stjórnvaldsákvörðun sem ákvæði stjórnslulaga munu gilda um.

Aðili máls getur skotið ákvörðun Vegagerðarinnar um stjórnvaldssekt til ráðherra.

Um 25. gr.

Ákvæðið snýr að refsingum fyrir brot gegn lögnum og er að mestu samhljóða 13. gr. laga um vitamál utan þess að orðalag hefur verið fært til nútímalegri vegar og nú er tilgreint sérstaklega um refsingar fyrir brot lögaðila.

Um 26. gr.

Lagt er til að lögin öðlist þegar gildi og lög um vitamál falli samhliða úr gildi. Þá er fjallað um lagaskil varðandi mannvirki og búnað sem þegar hefur verið fengin heimild fyrir setningu í eða á haf fyrir gildistöku þessara laga. Lagt er til að heimildir fyrir slíkum mannvirkjum eða búnaði haldi gildi sínu, en fara verði eftir ákvæði þessara laga, t.d. varðandi áhættumat siglinga, komi til breytinga eða framlenginga á þeim heimildum.