



Innviðaráðuneyti
Sölvhólsgrötu 7
101 Reykjavík

Reykjavík 10. febrúar 2026

2602001HA BG
Málalýkill: 30.22

**Efni: Umsögn um drög að frumvarpi til laga um leiðarmerki og öryggi
siglinga – S-15/2026**

Markmið frumvarpsins er heildarendurskoðun laga um vitamál en núgildandi lög um vitamál eru talin komin til ára sinna og hefur verið ákall um heildarendurskoðun. Hafnasamband Íslands fagnar því markmiði frumvarpsins að stuðla að öruggum og greiðum siglingum við Íslandsstrendur. Frumvarpið skýrir verkaskiptingu stjórnvalda um leiðarmerki siglinga. Samt sem áður telur Hafnasambandið mikilvægt að fleiri atriði verði skýrð betur, einkum þar sem þau geta haft veruleg áhrif á hafnir og sveitarfélög sem sjá um rekstur og uppbyggingu hafnarvita. Sérstaklega þarf að tryggja að aðkomuleiðir til hafna séu ekki skertar með mannvirkjum eða búnaði sem raskar siglingaöryggi, og að samráðsferlar og kostnaðarskyldur gagnvart hafnaryfirvöldum séu skýrir.

I. ÁHRIF Á HAFNIR OG SVEITARFÉLÖG

Ákvæði frumvarpsins fela í sér bæði jákvæðar breytingar fyrir hafnir og sveitarfélög og ýmsar áskoranir. Á jákvæðu hliðinni er að finna skýrari verkaskiptingu milli ráðherra, Vegagerðarinnar og Samgöngustofu sem stuðlar að meiri fyrirsjáanleika. Einnig er áhættumat siglinga jákvætt tæki til að tryggja að nauðsynlegar aðgerðir til öryggis séu byggðar á traustum forsendum. Kortlagning siglingaleiða getur styrkt skipulagsvinnu og komið í veg fyrir að mannvirki trufla siglingar að og frá höfnum.

Á hinn bóginn geta ákveðin ákvæði valdið fjárhagslegri og stjórnsýslulegri áhættu. Vegagerðinni er t.d. veitt heimild til að krefja hafnaryfirvöld eða aðra eigendur um framkvæmdir eða úrbætur á leiðarmerkjum og, ef ekki er brugðist við innan tiltekins frests, að ráðast sjálf í verkið á kostnað hlutaðeigandi. Slík heimild kallar á skýrari afmörkun á kostnaðarskyldu og rökstuðningi áður en gripið er til þess. Þá geta skilyrði frumvarpsins um áhættumat og úttektir lengt undirbúning framkvæmda og aukið stjórnsýslubyrði.

II. KOSTNAÐARMAT Á FJÁRHAGSLEGUM ÁHRIFUM

Hafnasamband Íslands telur jafnframt áhyggjuefni að í frumvarpinu er ekki að finna sérstakt kostnaðarmat á fjárhagslegum áhrifum lagasetningarinnar á sveitarfélög, eins og skylt er samkvæmt 129. gr. sveitarstjórnarlaga nr. 138/2011. Þar kemur skýrt fram að þegar fyrirsjáanlegt er að lagafrumvarp geti haft



fjárhagsleg áhrif á sveitarfélög, og þar með hafnir í þeirra eigu, beri viðkomandi ráðherra að leggja fram mat á þeim áhrifum og senda Sambandi íslenskra sveitarfélaga til umsagnar áður en frumvarp er lagt fyrir Alþingi.

Ljóst er að ákvæði frumvarpsins um heimildir Vegagerðarinnar til að krefja hafnaryfirvöld um framkvæmdir, viðhald og úrbætur á leiðarmerkjum, sem og möguleiki stofnunarinnar til að ráðast í slíkar aðgerðir á kostnað hafna, geta haft veruleg fjárhagsleg áhrif á rekstur sveitarfélaga. T.d. gæti væri gott að hafa upplýsingar um hvort Vegagerðin telji nauðsynlegt að fara í aðgerðir gagnvart einstökum sveitarfélögum sem geti leit til kostnaðarauka eða dagsekta ef ekki er brugðist við.

Þá geta ákvæði um helgun svæða til siglinga, áhættumat siglinga og viðurlagaákvæði haft ófyrirsjáanleg áhrif á skipulags-, rekstrar- og fjárhagslega stöðu hafna. Því er það mat Hafnasambandsins að fullnægjandi kostnaðarmat hefði átt að fylgja frumvarpinu og að það sé nauðsynleg forsenda vandaðrar meðferðar málsins, í samræmi við þá skyldu sem lög kveða skýrt á um.

Til að koma til móts við kostnað hafna vegna hafnavita og leiðarmerkja er einnig lagt til að í samgönguáætlun 2026-2030 sé gert ráð fyrir framlagi til nýbygginga og endurbóta hafnavita og leiðarmerkja til hafna.

III. UMSÖGN UM EINSTÖK ATRIÐI FRUMVARPSINS

2. gr. Markmið

Hafnasamband Íslands leggur til að í upptalningu verði bætt við markmiði um að tryggja örugga aðkomuleið til hafna. Slíkt myndi undirstrika mikilvægi þess að mannvirki eða búnaður sé ekki staðsettur þannig að það hamli siglingum til og frá höfnum.

5. gr. Áhættumat siglinga og 6. gr. forsamráð

Ákvæði greinanna um áhættumat eru til bóta en nauðsynlegt er að reglugerð skv. 5. gr. innihaldi nánari viðmið um efni matsins, gagnakröfur, tímafresti og samráð við hafnaryfirvöld en nauðsynlegt er að hafa samráð við hafnaryfirvöld ef um er að ræða siglingaleiðir er hafa áhrif á aðkomu að höfnum.

8. gr. Heimild, gerð og staðsetning og 10. gr. Eftirlit.

Hafnasamband Íslands leggur ríka áherslu á að engar framkvæmdir verði gerðar á hafnarvitum eða leiðarmerkjum til hafna án formlegs samráðs og samþykkis viðkomandi hafnaryfirvalda. Frumvarpið gerir ráð fyrir að Vegagerðin geti krafist eða framkvæmt úrbætur á kostnað hafnaryfirvalda ef ekki er brugðist við innan hæfilegs tíma. Nauðsynlegt er að skýrt sé kveðið á um samráðsferli, rökstuðning og kostnaðarmat áður en til slíkra aðgerða kemur. Hér þarf einnig að hafa í huga sjálfstjórn sveitarfélaga og skyldu þeirra til að fara eftir ákvæðum sveitarstjórnarlaga um fjármál.

19. gr. Ákvörðun öryggisgjalds siglinga

Hafnasamband Íslands telur nauðsynlegt að lóðs- og dráttarbátar í eigu hafna verði undanþegnir gjaldtöku samkvæmt 19. gr. Þar sem um öryggisbáta er að ræða sem þjónusta höfnina er eðlilegt að þeir falli utan gjaldtökunnar líkt og herskip, varðskip, tollgæslubátar og vitaskip.

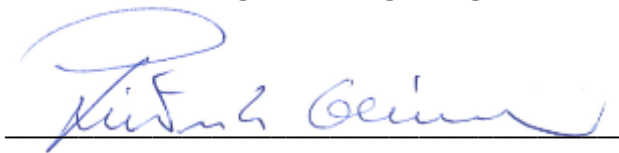
IV. AÐ LOKUM

Hafnasamband Íslands styður markmið frumvarpsins um aukið siglingaöryggi og skýrara regluverk. Til þess að frumvarpið nái markmiðum sínum án þess að valda óhóflegri stjórnsýslubyrði eða fjárhagslegum áhrifum á hafnir og sveitarfélög er nauðsynlegt að aðkoma hafnaryfirvalda að ákvörðunum um leiðarmerki verði skýrari og tryggð í lögum. Þá er mikilvægt að sett séu skýr viðmið um áhættumat siglinga, samráð í skipulagsvinnu og undanþágur frá öryggisgjaldi fyrir starfsemi sem er hluti af daglegu öryggishlutverki hafna.

Hafnasamband Íslands óskar eftir að fá að fylgja umsögn þessari eftir með fundi við ráðuneytið þegar tilefni er til.

Virðingarfyllt

HAFNASAMBAND ÍSLANDS



Lúðvík Geirsson

formaður stjórnar Hafnasambands Íslands