

55. fundur fagráðs um siglingar

Dags. og staður: 21. apríl 2026, kl. 11. Fundur haldinn í innviðaráðuneyti.

Viðstaddir: Páll Ægir Pétursson, formaður, Katrín Pálsdóttir (IRN), Björn Arnaldsson (Hafnasamband Íslands), Guðmundur Herbert Bjarnason (SFS), Stefán Guðmundsson (Samtök ferðapjónustunnar), Halldór Arnar Guðmundsson (Félag vélstjóra og málmæknimanna), Gísli Jóhann Hallsson (Samband íslenskra sveitarfélaga), Björn Jóhann Gunnarsson (Slysavarnaskóli sjómanna), Ásgrímur Lárus Ásgrímsson (LHG), Kristín Helga Markúsdóttir (Samgöngustofa), Geir Þór Geirsson (Samgöngustofa), Fannar Gíslason (Vegagerðin), Kjartan Páll Sveinsson (Landssamband smábátaeigenda).

Aðrir gestir: Þorsteinn Þorkelsson (SGS).

Dagskrá:

1. Kynning á Samgönguáætlun og Hafnabótasjóði (Fannar Gíslason)
2. Ribbátar (Geir Þór Geirsson)
3. Önnur mál:
 - a. Merking skipa samkv. IMO
 - b. AIS, nöfn báta ekki alltaf rétt
 - c. Sjómannadagurinna)

Samgönguáætlun - Hafnabótasjóður

Fannar Gíslason frá Vegagerðinni kynnir fyrir okkur verkefni Hafnabótasjóðs í Samgönguáætlun 2026-2030.

- Rætt um áhrif þess að komum skemmtiferðaskipa fækkar.
- 27% niðurskurður árið 2030 á núvirði, miðað við árið 2025.
- Nánast allir hafnasjóðir á landinu þurfa á styrk að halda.
- Rætt um möguleg áhrif á öryggi siglinga.
- Eitt verkefni Hafnabótasjóðs er að styrkja kaup á dráttarbátum.
- Úthlutun hefur verið breytt þannig að hafnir sem standa betur fjárhagslega fái minna styrkhlutfall.
- Rætt um áhrif þess ef fjárhagsstaða hafna breytist á tímabili samþykkrar Samgönguáætlunar hvaða áhrif það gæti haft.
- Rætt um áhrif þess að vera höfn í hafnasamlagi sem stendur vel. Staða hafna innan samlagsins getur verið mismunandi.
- Rætt að hugsanlega þyrfti að endurskoða og forgangsraða út frá áhrifum verkefna á öryggi.
- Farið yfir stærstu verkefni í áætluninni.

Vitabyggingar og sjóvarnir einnig með skert fjármagn í tillögu til Samgönguáætlunar.

- Umsjón leiðarmerkja liður í áætluninni í fyrsta sinn.
- Reynir mikið á sjóvarnir en þar hefur fjármagn einnig minnkað.

- Vandamál hafa skapast því mannvirki eru byggð á flóðasvæðum.

RIBB bátar

Geir Þór Geirsson frá SGS ræðir um RIBB báta.

- Lengi verið til umræðu. Fyrstu RIBB bátar koma til landsins 2006.
- Reglurnar sem gilda fara eftir því hver notkunin á bátunum á að vera.
- Við innleiðum okkar reglur sem aðilar EES, farið yfir þær helstur. Regluverkið er samræmt sem einfaldar flutning og notkun í mismunandi ríkjum.
- CE-merktir bátar uppfylla kröfur fyrir skemmtibáta.
- Allir RIBB bátar sem eru í notkun hér á landi eru undir 15m. Þá gilda Norðurlandareglur. Þegar RIBB bátarnir koma fyrst var notkun þeirra hafnað því þeir voru smíðaðir sem skemmtibátar. En eftir könnun hjá hinum Norðurlöndunum voru þeir samþykktir fyrir mest 12 farþega og háð farsviðsskilyrðum. Flestir eru CE merktir, sem þýðir að þeir uppfylla kröfur um skemmtibáta (ekki Norðurlandareglur) en hafa fengið undanþágu upp að 12 farþegum.
- Ef báturinn telst háhraðafarþegafar eða farþegaskip sem flytur fleiri en 12 farþega á hann að uppfylla kröfur reglugerðar nr. 666/2001. Á að uppfylla IMO kóða um háhraðafarþegaför.
- RIBB bátarnir hér á landi falla þarna undir. Þurfa því að uppfylla Evrópugerðirnar ef þeir ætla að hafa fleiri farþega en 12 og þeir uppfylla ekki IMO kóðann.
- Hefur verið óskað eftir undanþágum. En í Evróputilskipuninni er fjallað um hvernig undanþágur er hægt að veita. Þarf umsagnarferli hjá ESA til að veita undanþáguna og ferlið er mjög þungt að mati SGS er ólíklegt að slík undanþága fengist samþykkt.
- Hafa spurt nágrannalöndin og telja engan veita undanþágu frá þessum kröfum.

Formaður ræðir að fagráðið taki ekki afstöðu til þess hvort leyfa eigi fleiri farþega eða ekki. En spyr hvort SGS hafi skoðað Heffring kerfið, IMAS. Við ákveðna RIBB báta með ströngum skilyrðum, væri hægt að setja einhverja sérreglu? Gæti þessi búnaður nýst í undanþáguferlinu? Að mati SGS er það ekki líklegt. Tæknilegu kröfurnar sem bátarnir uppfylla eru kröfur fyrir skemmtibáta. Til að fá undanþáguna þyrftu þeir að uppfylla kröfur fyrir farþegaskip og háhraðafarþegaför.

Undanþegin tilskipuninni eru ákveðin hafnarsvæði og í Svíþjóð hefur veitt undanþága á þeim svæðum sem ekki falla undir tilskipunina.

Stefán Guðmundsson (SFF) talar um að mikið hafi komið fram af gögnum og reynslu á síðustu árum og tæknin hefur þróast áfram. Tilbúinn til að setja skilyrði um hraða á sínum bátum. Þætti skynsamlegt að fara í prufuverkefni frá 12 og upp í 16 farþega og prófa. Og fara svo reglulega yfir stöðuna og hvernig til hefur tekist. Samgöngustofa telur sig ekki geta veitt slíka undanþágu, það sé á færi ESA.

Ásgrímur Ásgrímsson (LHG) talar um hlutverk Landhelgisgæslunnar hvað þetta varðar sem er að framfylgja reglum. Látn vita að það séu bátar sem brjóta reglurnar. Ef þessi bátur með fleiri

farþega en hann á að vera með þá eru kannski ekki tryggingar eða björgunarbátar fyrir þessa farþega. Biðja lögregluna um að telja upp úr bátunum þegar þeir fá slíka tilkynningu.

Stefán (SFF) les upp fyrirmæli ráðherra frá árinu 2013 til SGS um að uppfæra reglugerðina.

Formaður áréttar að ráðið tekur ekki afstöðu í málinu svo lengi sem öryggi siglinga, skipa og farþega er í fyrirrúmi.

Önnur mál

PAME Webinar (Protection of the Arctic Marine Environment - Working Group of the Arctic Council).

- Þorsteinn frá SGS upplýsir ráðið um webinar PAME sem verður haldið 4. júní um gildistöku Höfðaborgarsamþykktarinnar um öryggi fiskiskipa.
- Allir ráðsmenn hvattir til að skrá sig og taka þátt.

Hafnsögumenn.

Gísli (SÍS) fjallar um ráðningar á hafnsögumönnum. Hver hefur eftirlit með hafnsögumönnum? Öryggismál að hafnsögumenn uppfylli kröfur.

- SGS gefur út skírteini.
- Höfnin ræður viðkomandi til vinnu.

Ábending frá ráðinu um að hafnirnar tryggi að hafnsögumaðurinn þekki innsiglingu til hafnarinnar til hlítar og sé handhafi skírteinis hafnsögumanns.

AIS, nöfn báta ekki alltaf rétt.

Björn Arnaldsson frá Hafnasambandi Íslands talar um nokkur dæmi smábáta sem hafa skipt um eigendur og nafn, en ekki í AIS kerfinu. Allt rétt nema heiti bátsins í kerfinu.

Ásgrímur (LHG) talar um að MMSI númerið fylgir bátnum og ef hann skiptir um eigendur þá fær LHG þær upplýsingar. En það sem getur gerst er að verið er að kalla eftir skipi og bátarnir í kring eru ekki með rétta nafnið í gegnum AIS-kerfið. Getur því verið öryggismál að nafnið sé rétt. En eftirlitskerfið sýnir réttar upplýsingar.

Kjartan Páll Sveinsson frá Landssambandi smábáta fjallar um að sambandið geti auglýst að það sé öryggismál fyrir bátana sjálfa að þetta sé rétt.

Samgöngustofa og LHG munu líka kynna málið.

Fundi slitið 13:00. Stefnt á næsta fund 26. maí hjá Samgöngustofu.