

REGLUGERÐ

um hafnamál.

I. KAFLI

Almenn ákvæði.

1. gr.

Gildissvið.

Reglugerð þessi tekur til hafna sem falla undir 1. gr. hafnalaga, nr. 61/2003.

2. gr.

Yfirstjórn.

Samgönguráðherra fer með yfirstjórn hafnamála, nema annað sé ákveðið í öðrum lögum. Siglingastofnun Íslands annast þátt ríkisins samkvæmt hafnalögum og hefur eftirlit með framkvæmd þeirra.

3. gr.

Orðskýringar.

Með hafnarstjórn í reglugerð þessari er átt við sveitarstjórn, hafnarstjórn eða stjórn hlutafélags, eftir því sem við á, sbr. 8. gr. hafnalaga.

II. KAFLI

Almennar kröfur til allra hafna.

4. gr.

Skipulag.

Um skipulag hafnarsvæða fer eftir ákvæðum 5. gr. hafnalaga, nr. 61/2003 og ákvæðum skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997.

5. gr.

Frumrannsóknir.

Siglingastofnun Íslands skal hafa umsjón með frumrannsóknnum, sem kostaðar eru að fullu af ríkissjóði. Með frumrannsóknum er m.a. átt við gerð grunnkorta af hafnarsvæðum, dýptarmælingar, jarðvegsathuganir, straumfræðirannsóknir, undirstöðurannsóknir á sjólagi og strandbreytingum, líkantilaunir og hagkvæmniathuganir. Þegar rannsóknir eru komnar á það stig að unnt er að taka ákvörðun um staðsetningu mannvirkis, gerð og byggingarefni telst frumrannsóknnum lokið. Rannsóknir á útboðsstigi teljast ekki til frumrannsókna.

Beiðni um frumrannsóknir skal koma frá viðkomandi hafnarstjórn og við framkvæmd rannsókna skal hafa náið samstarf og samráð við hana. Samgönguráðuneyti eða Siglingastofnun Íslands geta einnig haft frumkvæði að frumrannsóknum, sé það talinn nauðsynlegur þáttur vegna undirbúnings samgönguáætlunar.

Siglingastofnun Íslands annast frumrannsóknir ýmist sjálf með eigin mannafla eða kaupir þjónustu af ráðgjafarfyrtækjum.

6. gr.

Byggingareftirlit.

Við hönnun hafnarmannvirkja skulu hafnarreglugerð og íslenskir staðlar, þ.m.t. evrópskir staðlar, vera leiðbeinandi. Á þeim sviðum sem íslenskir staðlar taka ekki til skulu ákvæði norrænna staðla og ISO-staðlar vera leiðbeinandi. Samhæfðir evrópskir staðlar og evrópsk tæknisamþykki hafa einnig gildi hér á landi. Áður en hafnarframkvæmdir hefjast skulu hafnirnar leggja fyrir Siglingastofnun uppdrætti til samþykktar. Slíkir uppdrættir mega vera rafrænir.

Alla endanlega uppdrætti skal gera á haldgóðan pappír. Þeir skulu vera skýrir og þannig frá þeim gengið að þeir máist ekki við geymslu. Við gerð allra uppdrátta skal nota þau tákni sem gildandi og leiðbeinandi staðlar gera ráð fyrir. Siglingastofnun ákveður stærðir og mælikvarða uppdrátta.

Aðal- og sérupprættir skulu gerðir af hönnuðum sem fengið hafa löggildingu skv. gildandi byggingarreglugerð. Sé um sérstök eða vandasöm burðarvirki að ræða getur Siglingastofnun Íslands krafist þess að löggiltur burðarvirkishönnuður fari yfir og samþykki útreikninga og burðarvirkisupprætti á kostnað hönnuðar.

III. KAFLI

Mat á hafnaþörfum og skilyrði fyrir ríkisstyrk.

7. gr.

Tillögur hafnarstjórna og sveitarstjórna.

Um allar meiri háttar framkvæmdir skulu hafnarstjórnir og sveitarstjórnir koma á framfæri óskum sínum við Siglingastofnun Íslands að jafnaði tveimur árum áður en áætlað er að framkvæmdir hefjist. Skal þessum óskum fylgja rökstuðningur fyrir hverri einstakri framkvæmd og viðskiptaáætlun þeirra, þar sem fram skal koma fjármögnunar- og greiðsluáætlun, áætluð greiðslupátttaka ríkissjóðs, hafnarsjóðs og annarra ef við á. Þá skulu liggja fyrir upplýsingar um skip og báta sem hafa þar heimahöfn, skýrslur um notkun hafnarinnar, umferð, afla og vörumagn, svo og nýtingu viðlegumannvirkja.

Sé um minni háttar framkvæmdir að ræða, að mati Siglingastofnunar Íslands, má víkja frá ofangreindum ákvæðum um tímafrest.

8. gr.

Fjárhagsleg staða hafnar og skilyrði ríkisstyrks.

Mat á fjárhagslegri stöðu hafnar felst í eftirfarandi:

1. Tölulegar upplýsingar.

Höfn sem nýtur ríkistyrks ber að senda til Siglingastofnunar endurskoðaða ársreikninga. Í reikningunum skal greint með skýrum hætti milli tekna og gjalda af hreinni hafnarstarfsemi og annarri starfsemi svo sem lóða og eignaleigu. Reikningarnir eru grundvöllur tölulegra upplýsinga um viðkomandi höfn og til samanburðar við aðrar hafnir.

2. Rekstrarform.

Siglingastofnun ber að fylgjast með rekstrarafkomu og rekstrarformi hafnarsjóða og krefjast breytinga á rekstrarformi hafnar ef tap er af rekstri viðkomandi hafnarsjóðs þrjú ár í röð. Nánar tiltekið af rekstri án afskrifta en með fjármagnsliðum.

3. Skilyrði ríkistyrks til hafnarframkvæmda.

Að viðkomandi hafnarsjóður fullnýti gjaldskrárstofna sína og rekstrargjöld hans og lánabyrði sé innan eðlilegra marka. Skal gjaldskrá hafnarinnar borin saman við gjaldskrár óstyrktra hafna og áhrif langtímasamninga við notendur metin. Ef í ljós kemur að tekjur hafnarinnar eru hlutfallslega minni en hjá samanburðarhöfnunum eða raska samkeppnisstöðu við aðrar hafnir eru skilyrði ríkistyrks ekki uppfyllt.

4. Staðfest fjármögnun.

Hafnir sem njóta ríkistyrkja og hyggjast fara í framkvæmdir skulu leggja fram staðfestingu á fjárhagslegum styrk sínum til framkvæmdanna frá viðskiptabanka sínum eða sveitarfélagi.

5. Viðskiptaáætlun.

Höfn sem sendir beiðni um styrk vegna nýrra framkvæmda skal leggja fram viðskiptaáætlun fyrir viðkomandi verk sem samanstendur af eftirfarandi: Rekstraráætlun, efnahagsreikningi og fjárstreymi til 5 ára, ásamt lánveitanda og vaxtakjörum. Komi í ljós að efnahagur sé ekki nægilega sterkur ber Siglingastofnun að leggja til að eigandi hafnarinnar leggi henni til nýtt eigið fé.

9. gr.

Mat á hafnaþörf.

Siglingastofnun Íslands skal vinna að gerð samgönguáætlunar, að því er hafnaframkvæmdir varðar, í samræmi við lög og reglur þar um. Við gerð þess hluta samgönguáætlunar sem varðar hafnir skal taka mið af hafnaþörfum, fjárhagslegri stöðu hafnarsjóða, tæknilegum rannsóknum á hafnarstæðum og skipulagi.

Siglingastofnun Íslands skal vinna mat á hafnaþörfum, sem hefur það að markmiði, að hægt verði að meta óskir um framkvæmdir í höfnum landsins með sambærilegum mælikvarða.

Mat hafnaþarfa felst m.a. í eftirfarandi:

- 1. Flokkun.** Fiskihafnir eru flokkaðar eftir stærð og umsvifum. Við flokkun er tekið mið af aflamagni, aflaverðmæti, heimaflota (BT), ársverkum í fiskveiðum og vinnslu, íbúafjölda og hafnaraðstæðum. Flokkun er endurskoðuð í tengslum við gerð fjögurra ára samgönguáætlunar.
- 2. Staðalkröfur.** Skilgreindar eru staðalkröfur sem hafnir í hverjum flokki þurfa að uppfylla.
- 3. Þarfagreining.** Með reglulegu millibili (2-4 ár) er gerð könnun á hverri höfn þar sem m.a. er metið álag í viðlegu og löndun, ástand mannvirkja og þarfir m.t.t. staðalkrafna.
- 4. Forgangsroðun.** Hverri framkvæmd eru gefin stig fyrir umsvifaþátt og hafnabótaþátt. Í umsvifaþætti er lagt mat á þýðingu viðkomandi framkvæmdar fyrir byggðarlagið og landið í heild. Í hafnabótaþætti er lagt mat á hafnarbætur sem framkvæmd skilar. Framkvæmdum er forgangsraðað eftir heildareinkunn sem fæst með að margfalda saman umsvifa- og hafnabótaþátt.

10. gr.

Tillögur Siglingastofnunar Íslands að samgönguáætlun.

Á grundvelli óska hafnarstjórna, mats á hafnaþörfum, fjárhagslegri stöðu hafnarsjóða og tæknilegra forsendna skal Siglingastofnun Íslands gera tillögu að samgönguáætlun að því er hafnarframkvæmdir varðar. Þeir þættir tillögunnar, er lúta að einstökum höfnum, skulu sendir viðkomandi hafnarstjórn til athugunar og umsagnar. Hafnaráð skal fá tillögurnar í heild til umsagnar og fá fjórar vikur til að skila umsögn sinni og athugasemdum til Siglingastofnunar Íslands.

Breytingar á gildandi fjögurra ára samgönguáætlun, sem fela í sér ný verkefni eru háðar samþykki Alþingis. Siglingastofnun Íslands, að fenginni umsögn hafnaráðs, getur heimilað færslu framlaga milli verkefna eða flýtt einstökum verkefnum skv. fjögurra ára samgönguáætlun í einstökum höfnum og á milli hafna innan ramma fjárlaga hvers árs og með samþykki viðkomandi hafna. Siglingastofnun er heimilt, að fenginni umsögn hafnaráðs, að ráðstafa af óskiptum lið til minni háttar nýrra verkefna þegar þátttaka ríkissjóðs er undir 3 m.kr.

Kostnaður við mat á hafnaþörfum og gerð samgönguáætlunar skal greiddur úr ríkissjóði á sama hátt og frumrannsóknir.

IV. KAFLI

Ríkisstyrktar framkvæmdir í höfnum.

11. gr.

Styrkhæfar hafnarframkvæmdir.

Hafnir sem reknar eru skv. 1. og 2. tölul. 8. gr. hafnalaga nr. 61/2003 geta notið framlags úr ríkissjóði til eftirtalinna framkvæmda eins og fjallað er um í 24. gr. laganna:

1. Kostnaður við endurbyggingu, endurbætur og lagfæringu á varnarmannvirkjum er styrkhæfur í höfnum sem falla undir a-, b- og c-staflíð 24. gr. hafnalaga. Nýbygging varnarmannvirkja er styrkhæf í höfnum sem falla undir b-staflíð 24. gr. hafnalaga. Styrkhæfni takmarkast við eftirfarandi skjólgarða:

a)

Skjólgarðar til að uppfylla lágmarkskröfur um kyrrð innan hafna og/eða til að skapa sjófarendum öryggi og skjól fyrir öldu og straumum í innsiglingum. Að öllu jöfnu er hér átt við skjólgarða hafna en í einstaka tilvikum geta fallið undir þetta grjóttfláar innan hafna sem sérstaklega eru gerðir til að draga úr frákasti öldu (öldudempandi fláar). Grjóttfláar sem gerðir eru til að verja uppfyllingar og umferðaræðar á hafnarsvæðum eru ekki styrkhæfir.

b)

Garðar til varnar sandburði. Grjóttgarðar sem hafa þann tilgang að draga úr efnisburði inn í hafnir eða inn á siglingaleið (sandfangarar).

2. Dýpkun á innsiglingaleiðum þar sem þörf er viðhaldsdýpkunar að jafnaði oftast en á fimm ára fresti er styrkhæf í höfnum sem falla undir a-, b- og c-staflíð 24. gr. Viðhaldsdýpkunin takmarkast við þau svæði innsiglingar þar sem sandburðarvandamál eru og miðast við að viðhalda því dýpi sem dýpkað hefur verið í fyrir gildistöku laganna. Stofndýpkun í höfnum til að skapa nauðsynlegt svigrúm fyrir umferð um hafnir er styrkhæf í höfnum sem falla undir b- og c-staflíð 24. gr. hafnalaga. Umfang stofndýpkunar (stærð svæðis og dýpi) miðast við staðalkröfur sem eru í gildi fyrir stærðarflokk viðkomandi hafnar.

3. Bryggjur og önnur mannvirki til viðlegu fyrir fljótandi för geta notið ríkisstyrks í höfnum sem falla undir b- og c-staflíð 24. gr. ef mat Siglingastofnunar á hafnaþörfum leiðir í ljós að þörf er á viðlegu og/eða löndunarrými. Styrkhæfni nær yfir nýbyggingar eða endurbyggingar á eldri mannvirkjum að loknum eðlilegum líftíma og takmarkast við eftirfarandi þætti:

a)

Uppfyllingar sem teljast nauðsynlegur hluti viðkomandi viðlegumannvirkja. Breidd slíkra uppfyllinga takmarkast af því svæði sem þarf til að koma fyrir burðarvirkjum viðlegumannvirkisins eða því svæði sem þarf til umferðar um bryggjuna og lestunar og losunar skipa. Þar sem dýpi við bryggju er minna en 8 metrar skal miða við að mörk bryggju eða viðlegumannvirkis annars vegar og upplands hafnar hins vegar sé í allt að 20 metra fjarlægð frá bryggjukanti. Þar sem dýpi við bryggju er 8 metrar eða meira skal miða við að mörkin séu allt að 30 metrum frá bryggjukanti. Lengd uppfyllinga samsíða bryggjukanti takmarkast við lengd viðlegumannvirkis að viðbættu því sem þarf til að ganga frá nauðsynlegri grjótvörn við enda, þó að hámarki 20 metrar út frá hvorum enda. Uppfyllingar eða grjótvarnir á hafnarsvæðum utan við framangreindar markalínur viðlegumannvirkja geta ekki notið ríkisstyrks.

b)

Jarðvegsskipti sem nauðsynlegt er að framkvæma innan markalína viðlegumannvirkja t.d. efnisskiptaskurður fyrir stálþil.

c)

Rif á eldra mannvirki sem lendir innan markalína viðlegumannvirkis sem verið er að byggja.

d)

Dreifikerfi vatns og rafmagns um viðlegumannvirki vegna þjónustu við skip ásamt búnaði til að lýsa upp sömu mannvirki. Tengigjöld rafmagns og töflubúnaður vegna framangreindrar notkunar er styrkhæfur, en búnaður á landsvæði hafnar, sem notaður er til sölu á rafmagni til annarra aðila en skipa er ekki styrkhæfur. Dreifikerfi vatns er eingöngu styrkhæft innan marka viðlegumannvirkis en ekki lagning heimæða eða heimæðagjöld.

e)

Bryggjuþekja, þ.e. frágangur yfirborðs með varanlegu slitlagi. Stærð flatar miðast við lengd viðlegumannvirkis samsíða bryggjukanti og allt að 20 m breidd ef dýpi við kant er minna en 8 m og allt að 30 m breidd ef dýpið er 8 m eða meira.

f)

Annar búnaður viðlegumannvirkja sem getur notið ríkisstyrks eru þýbbur á framhlið og öryggisbúnaður vegna slysavarna sem talinn er í V. kafla reglugerðar þessarar.

4. Stofnkostnaður við siglingamerki ásamt raflögnum að þeim og leiðsögubúnað til að sigla inn á hafnir getur notið framlags úr ríkissjóði hjá höfnum sem falla undir b-staflíð 24. gr. hafnalaga. Til slíks búnaðar teljast m.a. vitar og önnur föst merki á landi, fljótandi leiðarmerki og tæki sem geta gefið upplýsingar um veður og sjólag í og við hafnir.

5. Hafnsögubátar geta notið ríkisstyrks á stöðum þar sem aðstæður í höfnum og nágrenni hennar kallar á slíkt öryggistæki. Siglingastofnun skal leggja mat á þörf í slíkum tilvikum og taka m.a. mið af stærð skipa sem fara um viðkomandi höfn og aðstæðum í innsiglingu.

12. gr.

Viðhald hafnarmannvirkja.

Til viðhalds hafnarmannvirkja teljast almennar viðgerðir og venjulegt viðhald allra slitflata og búnaðar hafnarmannvirkja, er láta á sjá vegna notkunar eða skorts á fyrirbyggjandi viðhaldi. Hér er t.d. átt við endurnýjun þybba, þekja, slitlaga og lagna og endurnýjun einstakra hluta í upptökumannvirkjum. Kostnaður við slíkt viðhald er ekki styrkhæfur.

Komi upp ágreiningur milli Siglingastofnunar Íslands og hafnarstjórnar um hvort í einstökum tilvikum sé um að ræða eðlilegt viðhald eða styrkhæfa endurbyggingu skal málinu skotið til ráðherra til úrskurðar.

V. KAFLI

Eftirlit með ríkisstyrktum hafnarframkvæmdum.

13. gr.

Hönnun.

Þegar samgönguáætlun hefur verið samþykkt er viðkomandi hafnarstjórn heimilt að fullhanna mannvirkin, sem þar eru metin styrkhæf. Hönnunarkostnaður færist á byggingarreikning viðkomandi mannvirkis.

Áætlanir, uppdrættir og samningar um hönnun og ráðgjöf skulu sendir Siglingastofnun Íslands til samþykktar og skal stofnunin afgreiða erindin eins fljótt og mögulegt er. Stofnunin skal hafa eftirlit með að forsendur framkvæmda séu innan marka samgönguáætlunar.

14. gr.

Framkvæmdir.

Hafnarframkvæmdir eru á ábyrgð eiganda hafnar. Hafnarframkvæmdir, er njóta ríkisstyrks, skulu unnar undir tækni- og fjárhagslegu eftirliti Siglingastofnunar Íslands sem fylgist með að framkvæmdir séu í samræmi við samþykktar áætlanir. Kostnaður við tækni- og fjárhagslegt eftirlit og yfirumsjón skal að jafnaði færður á byggingarreikning viðkomandi mannvirkis. Skilyrði fyrir greiðslu úr ríkissjóði er að framkvæmdir séu í samræmi við gildandi samgönguáætlun.

Útboð vegna verklegra framkvæmda, samningar og efniskaup skulu háð samþykki Siglingastofnunar Íslands og skulu gögn þar að lútandi send stofnuninni til staðfestingar áður en til skuldbindinga kemur. Ef ekki er farið eftir settum reglum um útboð, samninga eða efniskaup vegna verklegra framkvæmda getur Siglingastofnun ákveðið að ríkisstyrkur falli niður. Meginreglan í samningum við verktaka skal vera verksamningur gerður í framhaldi af útboði. Hagkvæmasta tilboði með tilliti til verðs og gæða skal að jafnaði tekið. Við mat á tilboðum skal þó jafnframt tekið tillit til reynslu verktakans, hæfni hans og möguleika til að skila góðu verki á réttum tíma. Sé hagstæðasta tilboð ekki jafnframt það lægsta ber hafnarstjórn að senda bjóðendum, sem áttu lægri tilboð en það sem var tekið, greinargerð með rökstuðningi um valið.

Fylgja skal lögum og reglum ríkisins um opinber innkaup og skipan opinberra framkvæmda. Hafnarstjórn annast reikningshald og greiðslur vegna framkvæmda og uppgjör verka á því formi sem Siglingastofnun Íslands og Hafnasamband sveitarfélaga koma sér saman um.

Daglegt eftirlit með framkvæmdum skal annaðhvort vera í höndum Siglingastofnunar Íslands eða eftirlitsmanna sem stofnunin hefur samþykkt. Skila skal skýrslum og verkfundargerðum til Siglingastofnunar Íslands mánaðarlega eða oftar ef þurfa þykir.

Á meðan á verki stendur skal fylgjast reglulega með áföllnum kostnaði. Verði á framkvæmdatímanum ljóst, að kostnaður fari verulega fram úr áætlun, skal hafnarstjórn gera ráðstafanir til frekari fjáröflunar. Verði sökum fjárskorts að hætta verki fyrr en því er lokið, skal miða frágang við, að framkvæmdin nýtist sem best og mannvirkið liggi ekki undir skemmdum þar til hægt verður að halda framkvæmdum áfram.

15. gr.

Skýrslur.

Eigi síðar en í apríl ár hvert skal Siglingastofnun hafa lokið uppgjöri framkvæmda á næstliðnu ári, þar sem m.a. komi fram staða fjárveitinga og heimahluta. Uppgjör þetta skal lagt fyrir hafnaráð til kynningar. Uppgjör þetta skal síðan sent ráðherra sem efni í skýrslu hans um framkvæmd samgönguáætlunar næstliðið ár, sem ráðherra leggur fram á Alþingi árlega fyrir lok vorþings.

VI. KAFLI

Slysavarnir í höfnum.

16. gr.

Öryggisbúnaður.

Með slysavörnum er hér átt við öryggisbúnað sem miðar að því að koma í veg fyrir slys og nota má til bjargar þeim sem fyrir óhöppum verða. Til öryggisbúnaðar teljast t.d. lausir og fastir stigar, bjarghringir, krókstjakar, björgunarnet, ljós á hafnarbökkum, girðingar og hlið, símar o.fl.

17. gr.

Hönnun hafna og öryggi.

Við hönnun og endurbætur hafnarmannvirkja skal gert ráð fyrir uppsetningu öryggisbúnaðar og mannvirki þannig hönnuð að þeim sem um hafnir fara sé sem minnst slyshætta búin.

Siglingastofnun Íslands ákveður hvort nægjanlegt tillit sé tekið til ofangreindra atriða við hönnun hafnarmannvirkja og hvað teljist fullnægjandi öryggisbúnaður á hverjum stað.

Reglur um slysavarnir samkvæmt reglugerð þessari skulu settar í samráði við Slysavarnarfélagið Landsbjörgu og Vinnueftirlit ríkisins.

18. gr.

Styrkhæfur öryggisbúnaður.

Stofnkostnaður við slysavarnir sem tengjast hafnarmannvirkjum sem njóta ríkisstyrks er styrkhæfur. Siglingastofnun Íslands ákveður hvað teljast styrkhæfar slysavarnir á hverjum stað.

19. gr.

Viðhald og eftirlit með öryggisbúnaði.

Hafnarstjórnir skulu sjá til þess að öryggisbúnaði í höfnum sé ætíð vel við haldið og hann nothæfur.

Eftir að öryggisbúnaði hefur verið komið upp hefur Siglingastofnun Íslands á hendi eftirlit með honum.

20. gr.

Umferð á hafnarsvæðum.

Hafnarstjórnnum er heimilt í öryggisskyni að loka hafnarsvæðum fyrir allri óviðkomandi umferð.

Hafnarstjórnir skulu, eftir því sem við á, leita eftir samstarfi við viðkomandi lögregluþyrirvöld um eftirlit með umferð á hafnarsvæðum.

21. gr.

Áætlanir.

Siglingastofnun Íslands skal aðstoða hafnarstjórnir við að gera áætlanir um slysavarnir í viðkomandi höfnum.

22. gr.

Hönnun.

Við hönnun og endurbætur hafnarmannvirkja skal gert ráð fyrir uppsetningu öryggisbúnaðar og að mannvirki séu almennt þannig hönnuð, að þeim sem um hafnir fara sé sem minnst hættu búin og skal við ákvörðunina gætt að lágmarki ákvæða reglna þessara.

23. gr.

Stigar.

Allar bryggjur skulu búnar vel færur stigum. Þeir skulu ná 1,5 m niður fyrir stórstraumsfjöruborð, vera með auðveldri uppgöngu yfir bryggjukant og málaðir með rauðgulri málningu. Nægjanlegt er þó að mála innbak á þilplötu innan við stigann í fyrrnefndum lit 2 - 3 m niður frá kanti. Ljós skal vera efst í hverjum stiga, nema á flotbryggjum. Lýsingu á bryggjum skal hagað þannig að stigarnir sjáist greinilega. Á flotbryggjum skulu stigarnir ná 1,0 m niður fyrir sjávarborð.

Bil milli stiga á nýjum bryggjum skal að jafnaði vera 15 m. Stigana skal staðsetja eins og heppilegast er talið með tilliti til öryggis. Á flotbryggjum skal ávallt vera einn stigi á þeim enda flotbryggju sem er fjær landi. Bil milli stiga skal vera að jafnað 15 m á hvorri hlið flotbryggju, eftir aðstæðum.

24. gr.

Bjarghringir o.fl.

Á hverju aðskildu hafnarsvæði, en þá er átt við að fjarlægð til næstu viðlegu sé meiri en 200 m mælt eftir eðlilegri gönguleið, skulu vera a.m.k. tveir bjarghringir, tveir krókstjakar a.m.k. 6 m langir og tvö björgunarnet/björgunarlykkja. Stjakarnir skulu málaðir rauðgulri endurskinsmálningu.

Björgunartæki þessi skulu geymd á greinilega merktum, aðgengilegum og upplýstum stöðum.

25. gr.

Lýsing.

Á hafnarsvæðum skal lýsingu þannig háttað að vinnu- og umferðaröryggi sé í hámarki. Lýsing á virkum vinnusvæðum t.d. þar sem lestun og losun fer fram skal vera með lágmarksljósstyrk 20 lux að meðaltali. Lýsing á öðrum vinnusvæðum, t. d. gámasvæðum skal vera með lágmarksljósstyrk 10 lux að meðaltali og ljósstyrkur öryggislýsingar annars staðar á hafnarsvæðinu skal vera 5 lux að meðaltali.

Lýsingu skal mæla þar sem vinna fer fram í þeim fleti (lárétt eða lóðrétt) sem unnið er á.

Ef einstök tilvik krefjast meiri lýsingar en fastir ljósgjafar veita má notast við tímabundna viðbótarlýsingu, t. d. frá skipum.

Ljósum skal þannig fyrirkomið að lýsing trufla ekki sjófarendur.

26. gr.

Bjölluskápur.

Fjarlægð í bjölluskáp frá bryggjukanti má mest vera 200 m mælt eftir eðlilegri gönguleið. Bjölluskápur skal tengdur viðurkenndri vaktstöð sem er á sólarhrings vakt. Við bjölluskáp skal vera blátt leiðbeiningarljós og merking líkt og á brunaboða.

27. gr.

Bryggjukantar.

Á hafnarsvæðum þar sem akfært er að sjó og fyrir verða bryggjur þar sem dýpi verður meira en 1,5 m á flóði eða brattir kantar skulu gerðir minnst 20 cm háir kantbitar svo öflugir að þeir láti ekki undan ákeyrslu.

Bryggjukantar skulu málaðir að innanverðu með áberandi ljósgulur lit eða auðkenndir með gulum endurskinsmerkjum 7x50 cm stórum sem komið er fyrir með 50 cm millibili milli merkja.

28. gr.

Merking öryggisbúnaðar.

Allur öryggisbúnaður hafna skal merktur með samræmdum hætti, þannig skulu bryggjukantar vera málaðir í ljósgulum lit (sítrónugult), stigar í rauðgulum lit (appelsínugult). Hindranir skulu málaðar með svörtum og gulum röndum.

Endurskinsmerki, sem sett eru upp til frekara öryggis beri sama lit, nema á svörtum flötum skulu vera blá merki.

29. gr.

Kranar.

Löndunarkranar og hafnakranar skulu vera skráðir lögum samkvæmt og skal um búnað þeirra og notkun fara eftir fyrirmælum Vinnueftirlits ríkisins.

30. gr.

Umferð.

Umferð um hafnarsvæði skal skipulögð þannig að sem minnst slysaætta stafi af henni fyrir þá sem þar vinna. Ökuleiðir skulu vera nægjanlega breiðar og greiðfærar og gönguleiðir yfir þær greinilega merktar.

Við op og gryfjur sem eru dýpri en 50 cm skal vera 100 cm hátt handrið með hnélista í 50 cm hæð.

Vörur skal ekki geyma á hafnarbakka nær brún sjávarmegin en 2 metra.

31. gr.

Þjálfun og eftirlit hafnarstarfsmanna.

Hafnarstjórn ber skylda til að sjá um að starfsmenn hennar hafi hlotið lágmarkspjálfun í notkun þeirra björgunar- og öryggistækja sem eru á hafnarsvæðinu.

Hafnarstjórn skal skipuleggja innra eftirlit með öllum þáttum þessara reglna. Tíðni innra eftirlits skal vera nægilegt miðað við aðstæður og skipulagt í samráði við Siglingastofnun Íslands. Starfsmenn Siglingastofnunar skulu sannreyna virkni innra eftirlits hverrar hafnar einu sinni á ári eða oftar ef þörf þykir.

VII. KAFLI

Starfsemi og umferð á hafnarsvæði.

32. gr.

Skilgreining á skipi.

Skip telst í reglugerð þessari sérhvert fljótandi far, sem nota má sem flutningatæki, dvalarstað, vinnustað, framleiðslustað eða geymslustað.

33. gr.

Almennar reglur um komu og brottför.

Við komu og brottför að degi skulu skip, önnur en íslensk fiskiskip, hafa þjóðfána við hún.

Þjónusta við skip er unnin af starfsmönnum hafnarinnar í umboði hafnarstjóra. Skip skulu við komu, brottför og siglingu um hafnarsvæðið hafa opna talstöð á viðskiptabylgju hafnarinnar.

Sérhvert skip skal boða áætlað komu sína til hafnarinnar með fjarskiptasambandi eða gegnum umboðsmann með minnst 24 klst. fyrirvara, en skip sem koma til hafnar oftar en vikulega, í síðasta lagi 1 klst. fyrir komu á ytri höfn.

Hafnsöguskyld skip skulu tilkynna brottför með minnst 3 klst. fyrirvara og allar breytingar á fyrri tilkynningum, strax og ákveðnar eru. Skip sem lætur úr höfn án hafnsögumanns, skal tilkynna brottför til hafnsögumanns.

Skipstjóri skal við komu til hafnar gefa hafnarskrifstofu eftirfarandi upplýsingar, eftir því sem við á:

-

Skipsnafn, skipaskránumer, þjóðerni, stærð samkvæmt mælibréfi, djúprista og síðasta viðkomustað.

- Nafn skipstjóra.
- Stærð áhafnar og fjölda farþega.
- Tegund og magn farms.
- Um hættulegan farm, tegund (tækniheiti og IMDG flokkun) og magn.
- Um hugsanlega sjúkdóma um borð.
- Nafn umboðsmanns.

Búnaður skipa skal uppfylla kröfur alþjóðasamþykktar, sem íslensk stjórnvöld hafa staðfest svo og sérreglur Siglingastofnunar Íslands. Skipstjórnarmenn skulu sýna hafnarstarfsmönnum, ef óskað er, skírteini um fullnægjandi búnað skipa sinna.

34. gr.

Umferð um höfnina.

Skipstjóri sem ekki hefur hafnsögumann um borð skal með talstöðvarsambandi við hafnarskrifstofu fá upplýsingar um hvar hann getur bundið skip sitt, áður en hann heldur á innri höfn. Óheimilt er að binda skip annars staðar en þar sem starfsmenn hafnarinnar vísa til.

Á innri höfninni má ekki sigla skipum hraðar en svarar 4 sjómílum á klst., en þó aldrei hraðar en aðstæður og góð sjómennska leyfa. Sérstaka aðgát skal sýna þegar farið er um svæði, þar sem unnið er að dýpkun, köfun og þess háttar enda skal við slík störf hafa uppi viðeigandi merki.

Skip mega ekki láta vélar ganga af svo miklu afli að öðrum skipum eða hafnarmannvirkjum stafi hætta af straumi frá aðal- eða þverskrúfum.

Bannað er að blása í flautur og lúðra á innri höfninni, nema umferð gefi tilefni til þess.

Skylt er að gæta allrar varúðar í meðferð elds og ljósa í skipum á höfninni.

Sérhvert skip, sem ekki er bundið við bryggju eða hafnarbakka, skal hafa uppi fyrirskipuð ljós eða dagmerki.

Skemmti- og smábátar, þar með taldir ára- og seglbátar, skulu svo sem frekast er unnt forðast siglingaleiðir stærri skipa, sem eru á leið til eða frá höfninni. Ennfremur skal sýna sérstaka aðgæslu er skip njóta aðstoðar dráttarbáta eða eru að leggja að eða frá viðlegu.

35. gr.

Skip í viðlegu.

Skip telst í viðlegu, er það liggur við hafnarbakka, bryggju, þ.m.t. utan á öðru skipi, eða föst legufæri og er í eða bíður eftir afgreiðslu eða þjónustu.

Skip hljóta viðlegu í sömu röð og þau koma til hafnar. Undantekin eru skip, sem hafa fastar viðlegur eða umsamin forgangsafnot hafnarbakka og skemmtiferðaskip.

Ekki má festa skip við hafnarbakka eða bryggju nema við festarhringa eða festarstólpa.

Festum skal þannig komið fyrir, að þær hindri sem minnst umferð á bryggju eða hafnarbakka og skulu festar auðkenndar með veifum eða öðrum varúðarmerkjum. Þyki hafnarstjóra þessa ekki nægilega gætt, getur hann krafist, að bætt sé úr því tafarlaust. Skylt er að hafa hlífir milli skips og hafnarbakka eða bryggju, ef hafnarstjóri krefst þess. Ekki má krækja hökum í bryggjur eða hafnarbakka. Ekki mega skip hleypa vatni á bryggjur eða hafnarbakka, hvorki við þvott á þilfari né heldur, er þau hleypa burtu vatni eða á annan hátt, heldur skulu þau girða svo fyrir með hlífum, að vatnið fari beint í höfnina en komist eigi á bryggjuna eða hafnarbakkann.

Þegar búið er að leggja skipi við hafnarbakka má ekki flytja það innan hafnar án leyfis hafnarstarfsmanns eða hafnarstjóra, en skylt er skipstjóra að flytja skipið, ef hafnarstarfsmaður eða hafnarstjóri skipar svo fyrir. Skip, sem ekki er verið að lesta eða losa eða ekki eru í rekstri, mega aldrei liggja svo í höfninni, að þau tálmi vinnu við önnur skip og skal skylt að hlýða boðum hafnarinnar um flutning þeirra. Liggi skip á innri höfninni án þess að nokkuð sé unnið við það, getur hafnarstjóri krafist þess, að það sé tekið burtu. Færist hlutaðeigandi undan að færa skipið samkvæmt ákvæðum þessa töluliðs eða dragist flutningur þess yfir þann tíma, er hafnarstarfsmaður eða hafnarstjóri hefur fyrirskipað er þeim heimilt að láta flytja skipið á kostnað og ábyrgð skipseiganda.

Í hverju skipi skal jafnan vera einn maður að minnsta kosti, er tekið geti á móti skipunum starfsmanna hafnarinnar og framkvæmt þær. Skal hann sjá um að óviðkomandi aðilar hafi ekki aðgang að skipinu og ber eigandi fulla ábyrgð á öllu því tjóni, er leiða kann af vanrækslu í þessu efni. Heimilt er hafnarstjóra að fallast á gæslu sérstakra öryggisvarða, enda séu hjá hafnarvörðum nöfn skipstjórnarmanna, sem kalla má út vegna veðurs eða annarra orsaka.

Hafnarstarfsmenn ákveða legur fyrir skip 20 BT og minni við viðeigandi mannvirki eftir því sem rými leyfir. Þegar skip er sjósett eða siglt í höfn, skal eigandi tilkynna það hafnarstarfsmanni. Skip þessi eru á ábyrgð eigenda sama hvort þau eru á floti í höfninni eða á landi hennar. Heimilt er að fela félögum smábátaeigenda umsýslu á ákveðnum svæðum undir eftirliti hafnarstjóra samkvæmt nánari reglum.

36. gr.

Skip í lægi.

Skip telst í lægi er það liggur fyrir akkeri eða öðrum legufærum og er ekki í rekstri.

Skipum sem leggja skal í lægi, má aðeins leggja á þeim stöðum er hafnarstjóri leyfir.

Skipum skal lagt undir umsjá hafnarstjóra og legufæri ákveðin í samráði við hann, enda liggi fyrir samþykki tryggingarfélags skipsins. Eftirlit og viðhald legufæra er á ábyrgð skipseiganda. Meðan skip liggur mannlaust í lægi, skal ekki sjaldnar en tvisvar í mánuði farið út í það til þess að líta eftir, hvort legufæri eða annað hafi haggast eða bilað og ef svo reynist skal lagfæra það svo fljótt sem auðið er. Áður en skipstjóri fer af skipinu, skal hann skriflega tilgreina hafnarstjóra siglingafróðan mann, sem búsettur sé í nágrenninu, sem hafa skal umsjón skipsins á hendi. Beinir hafnarstjóri til hans öllum fyrirskipunum, sem skipið varða. Sér hann um að þeim sé fullnægt. Verði dráttur á því, skal hafnarstjóri láta fullnægja þeim, en skipseigandi greiði allan kostnað sem af því leiðir.

VIII. KAFLI

Afnot hafnarmannvirkja og landsvæða.

37. gr.

Lestun og losun.

Afnot hafnarmannvirkja og lands er öllum heimil að fengnu leyfi hafnaryfirvalda og gegn greiðslu samkvæmt gjaldskrá.

Hafnarstjórn ber enga ábyrgð á varningi eða öðrum eignum, sem geymdar eru á hafnarsvæðum í heimildarleysi hennar og sem ekki eru sérstaklega á ábyrgð hafnarinnar.

Við lestun og losun skal viðhafa fyllstu gætni til að koma í veg fyrir óeðlilegt slit mannvirkja og búnaðar. Ekki má draga þunga hluti eftir hafnarbökkum, né sturta varningi af bílum án eðlilegs hlífðarlags.

Hafnarstjóri getur sett hraða- og þungatakmarkanir á hafnarsvæðinu. Í sérstökum tilfellum er hafnarstjóra þó heimilt að veita undanþágu frá slíku.

Óheimilt er að geyma tækjabúnað á hafnarsvæðinu utan eigin leigusvæða, án leyfis hafnaryfirvalda.

Þeir munir og vörur, sem skipað er upp eða láta á í skip, mega ekki liggja á bryggju, hafnarbakka eða annars staðar á landi hafnarinnar en á þeim stöðum, sem ætlaðir eru til geymslu á slíkum varningi. Hafnarstjóri getur flutt vörur og muni, sem geymdir eru í óleyfi burt á kostnað og ábyrgð eigenda eða umboðsmanns hans.

Við lestun og losun á vikri, sandi, kolum og öðru þess háttar er skylt að hafa nægilega sterkar hlífar milli skips og hafnarbakka, svo að ekkert falli fyrir borð. Sé þessa eigi gætt, getur hafnarstjóri stöðvað verkið, uns bætt hefur verið úr því sem áfátt er.

Þegar lokið er lestun eða losun skal sá er séð hefur um verkið, láta ræsta bryggju þá eða hafnarbakka, sem notuð hefur verið. Farist það fyrir, skal hafnarstjóri sjá um að það sé gert, en afgreiðslumaður skipsins greiði allan kostnað sem af því leiðir.

38. gr.

Meðferð eldfims og hættulegs varnings.

Skip sem flytja hættuleg efni, mega ekki leggjast að bryggju, fyrr en leyfi hefur verið veitt til þess. Skipstjóra eða umboðsmanni ber að tilkynna hafnarstjóra og slökkvistjóra um farminn 24 klst. fyrir áætlaðan komutíma. Tilkynningarskyldan nær til efna, sem samkvæmt alþjóðareglum (International Maritime Dangerous Goods Code) flokkast í flokka 1, 2, 3, 4 og 5. Í tilkynningu skal greina tækniheiti efna og UN-tölu þeirra skv. IMDG-reglum, magn, pökkun og lestun. Sem dæmi um tilkynningarskyld efni má nefna: steinolíu, acetón, terpentínu, toluól, kosangas, kalcíumkarbit, ammoníumnítrat, natríumklórat.

Losun á vöru sem um ræðir í þessari grein skal að jafnaði framkvæmd strax og skip leggst að bryggju og á undan losun á öðrum varningi. Við lestun skal slíkur farmur lestaður síðast og skal skip láta strax úr höfn að lestun lokinni. Álíti hafnarstjóri að hætta geti stafað af lestun eða losun eldfimrar vöru getur hann stöðvað verkið uns nauðsynlegar varúðarráðstafanir hafa verið gerðar.

Skylt er að hafa öryggisvörð við skip, sem er að lesta eða losa eldfimar vörur.

Hafnarstjóri getur ákveðið að lestun og losun slíkrar vöru fari fram við sérstaka hafnarbakka, þar sem tryggast er talið. Varningurinn skal geymdur á svæði, sem hafnarstjóri samþykkir. Setja skal sérstakar reglur um nánari framkvæmd og ákvæði þessarar greinar, sbr. ráðleggingar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) um öryggi við flutning, meðferð og geymslu á hættulegum efnum á hafnarvæðinu. Skip sem flytja eldfim efni, skulu á daginn hafa uppi rautt flagg (merkjatákn B) á framsíglu, en á nóttu rautt ljósker. Í skipum sem flytja eldfim efni, má eigi kveikja eld nema í eldavél skipsins. Tóbaksreykingar eru bannaðar í þeim skipum og á því svæði þar sem unnið er að fermingu eða affermingu eldfims varnings.

IX. KAFLI

Ýmis ákvæði.

39. gr.

Refsingar.

Brot gegn reglugerð þessari varða sektum nema þyngri refsing liggi við samkvæmt öðrum lögum.

40. gr.

Málskot.

Ákvörðunum Siglingastofnunar samkvæmt reglugerð þessari má skjóta til samgönguráðherra. Um málsmeðferð fer eftir ákvæðum stjórnsýslulaga.

41. gr.

Gildistaka.

Reglugerð þessi, sem sett er samkvæmt hafnalögum nr. 61/2003, lögum um vitamál, nr. 132/1999, með síðari breytingum, og lögum um Siglingastofnun Íslands, nr. 6/1996, með síðari breytingum, öðlast gildi þegar í stað. Jafnframt fellur úr gildi reglugerð um hafnamál, nr. 232/1996, með breytingu nr. 392/2001 og reglur um slysavarnir í höfnum, nr. 247/2000, með breytingu nr. 705/2002.

Samgönguráðuneytinu, 25. mars 2004.

Sturla Böðvarsson.

Jóhann Guðmundsson.

Fyrirvari

Reglugerðir eru birtar í B-deild Stjórnartíðinda skv. 3. gr. laga um Stjórnartíðindi og Lögbirtingablað, nr. 15/2005, sbr. reglugerð um útgáfu Stjórnartíðinda nr. 958/2005.

Sé misræmi milli þess texta sem birtist hér í safninu og þess sem birtur er í útgáfu B-deildar Stjórnartíðinda skal sá síðarnefndi ráða.