

# Greinargerð og tillögur starfshóps um neyðarhafnir og skipaafdrepp á Íslandi

Tillögur til samgönguráðherra að skipulagi neyðarhafna og  
skipaafdreppa á Íslandi

Auðunn F. Kristinsson  
Garðar Jóhannsson  
Guðmundur Kristjánsson  
Hermann Guðjónsson  
Kristján Geirsson



SIGLINGASTOFNUN

Apríl 2008

Greinargerð og tillögur starfshóps um neyðarhafnir og skipaafdrepa á Íslandi  
Tillögur til samgönguráðherra að skipulagi neyðarhafna og skipaafdrepa á Íslandi

ISBN 978-9979-9792-1-0



9 789979 979210

Siglingastofnun Íslands 2008

*Auðunn F. Kristinsson  
Garðar Jóhannsson  
Guðmundur Kristjánsson  
Hermann Guðjónsson  
Kristján Geirsson*

# **Greinargerð og tillögur starfshóps um neyðarhafnir og skipaafdrep á Íslandi**

**Tillögur til samgönguráðherra að skipulagi neyðarhafna og  
skipaafdrepa á Íslandi**



# Efnisyfirlit

<b>1</b>	<b>Inngangur og tillögur starfshópsins</b> .....	<b>7</b>
1.1	UM ÞESSA GREINARGERÐ	7
1.2	TILLÖGUR STARFSHÓPSINS	7
1.3	UNDIRRITUN	9
<b>2</b>	<b>Alþjóðareglur um skipaafdrepp og aðdragandi þeirra</b> .....	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>Notkun hugtakanna „neyðarhöfn“ og „skipaafdrepp“ í leiðbeiningum, lögum og reglum</b> .....	<b>15</b>
<b>4</b>	<b>Notkun skipaafdreppa og neyðarhafna</b> .....	<b>17</b>
4.1	VIÐ HVADA KRINGUMSTÆÐUR Á AÐ AÐSTOÐA SKIP SAMKVÆMT SKIPULAGI UM NEYÐARHAFNIR OG SKIPAAFDRREP?	17
4.2	FRUMKVÆÐI AÐ ÁKVÖRÐUN UM AÐ BEINA SKIPI Í NEYÐARHÖFN EÐA SKIPAAFDRREP	18
4.3	SKYLDA STRANDRÍKJA TIL AÐ VERÐA VIÐ ÓSK UM AÐ SKIP FÁI AÐGANG AÐ SKIPAAFDRREPI OG UM TILGREIND SKIPAAFDRREP	18
4.4	MÓTTÖKUSKYLDA HAFNA	19
4.5	HEIMILDIR TIL ÍHLUTUNAR UM SIGLINGU SKIPS SEM HÆTTA STAFAR AF	19
<b>5</b>	<b>Tillögur að skipulagi skipaafdreppa og neyðarhafna á Íslandi</b> .....	<b>21</b>
5.1	FORSENDUR ÞESS AÐ BEINA EÐA HEIMILA SKIPI AÐ HALDA Í SKIPAAFDRREP EÐA NEYÐARHÖFN	21
5.2	MAT Á ÁSTANDI SKIPS	21
5.3	UM FORRÆÐI Á FRAMKVÆMD SKIPULAGS UM SKIPAAFDRREP OG NEYÐARHAFNIR	21
5.4	HLUTVERK OG ÁBYRGÐ LANDHELGISGÆSLU ÍSLANDS	22
5.5	HLUTVERK OG ÁBYRGÐ VAKTSTÖÐVAR SIGLINGA	22
5.6	HLUTVERK OG ÁBYRGÐ SIGLINGASTOFNUNAR ÍSLANDS	23
5.7	HLUTVERK OG ÁBYRGÐ UMHVÆRISSTOFNUNAR	23
5.8	HLUTVERK OG ÁBYRGÐ LÖGREGLUSTJÓRA	23
5.9	HLUTVERK OG ÁBYRGÐ BÆJAR- / SVEITARSTJÓRNAR Í SVEITARFÉLAGI NEYÐARHAFNAR EÐA SKIPAAFDRREPS	23
<b>6</b>	<b>Tillögur að vali á skipaafdreppum og neyðarhöfnum</b> .....	<b>25</b>
6.1	STÆRÐARMÖRK SKIPA SEM UNNT ER AÐ AÐSTOÐA	25
6.2	VAL Á SKIPAAFDRREPUM OG NEYÐARHÖFNUM	25
6.2.1	Líkleg skipaafdrepp og neyðarhafnir á Suðvesturlandi	26
6.2.2	Líkleg skipaafdrepp og neyðarhafnir á Vestfjörðum	26
6.2.3	Líkleg skipaafdrepp og neyðarhafnir á Norðurlandi	26
6.2.4	Líkleg skipaafdrepp og neyðarhafnir á Austfjörðum	27
6.2.5	Líkleg skipaafdrepp og neyðarhafnir á Suðurlandi	27
6.2.6	Aðrir staðir sem til greina koma eftir aðstæðum hverju sinni	27
6.3	SKRÁ UM ÞÁ STAÐI SEM LACT ER TIL AÐ VERÐI NEYÐARHÖFN EÐA SKIPAAFDRREP	28
<b>7</b>	<b>Viðbúnaður og skipulag viðbragða vegna bráðamengunar í íslenskri lögsögu</b> .....	<b>41</b>
7.1	BRÁÐAMENGUN INNAN HAFNARSVÆÐA	41
7.2	BRÁÐAMENGUN UTAN HAFNARSVÆÐA	41
7.3	BRÁÐAMENGUN Í NEYÐARHÖFNUM	42
<b>8</b>	<b>Um ábyrgðir og bætur vegna útgjalda og tjóna í tengslum við skipaafdrepp og neyðarhafnir</b> .....	<b>43</b>
8.1	ALÞJÓÐASAMPÝKKTIR UM TJÓN AF VÖLDUM SKIPA	44
8.1.1	IOPC FUNDS	44
8.1.2	LLMC, 1976	45
8.1.3	LLMC, 1996	45
8.1.4	HNS, 1996	45
8.1.5	Bunker Convention, 2001	46
8.1.6	Nairobi Wreck Removal Convention, 2007	47
8.2	ÝMIS ATHUGUNAREFNI VARDANDI ÁBYRGÐIR OG BÆTUR Í TENGLUM VIÐ TJÓN SEM KUNNA AÐ STAFA FRÁ SKIPUM Í SKIPAAFDRREPUM EÐA NEYÐARHÖFNUM	47
<b>9</b>	<b>Skrá um heimildir</b> .....	<b>53</b>
	Fylgiskjal I. Drög að aðgerðaáætlun um neyðarhafnir og skipaafdrepp	55



# 1 Inngangur og tillögur starfshópsins

## 1.1 Um þessa greinargerð

Hinn 29. nóvember 2006 skipaði Sturla Böðvarsson þáverandi samgönguráðherra nefnd til að gera tillögur um það „hvernig stuðla megi að því að fyrirbyggja slys og mengun á sjó og draga úr áhrifum þeirra á umhverfi sjávar og stranda, efnahagslífið og heilbrigði íbúanna“.

Eftirtalin verkefni voru lögð fyrir nefndina í skipunarbréfinu:

1. Að greina umfang siglinga í efnahagslögsögu Íslands í dag og þróun á næstu árum.
2. Að gera tillögu að skipulagi skipaumferðar, t.d. afmörkun siglingaleiða og/eða takmörkun á siglingum skipa sem flytja hættulegan varning í nánd við landið.
3. Að gera tillögu að áætlun um hvernig veita megi nauðstöddum skipum afdrep í höfnum (neyðarhafnir) eða neyðarafdreyp á skýldum hafsvæðum.
4. Að gera tillögu um hvaða búnaður þarf að vera fyrir hendi til að bregðast við neyð, m.a. aðgengi að dráttarbátum og búnaði til að bregðast við mengun.
5. Að gera kostnaðaráætlun vegna tillagna í lið nr. 3 og 4.

Í samræmi við óskir samgönguráðuneytisins var megináherslan í starfi nefndarinnar haustið 2006 og á fyrri hluta ársins 2007 lögð á lið 2 í skipunarbréfinu. Nefndin gerði tillögu til samgönguráðherra um þau verkefni sem þar eru lögð fyrir í áfangaskýrslu: [Áfangaskýrsla starfshóps um leiðastjórnun skipa, neyðarhafnir og varnir gegn mengun frá siglingum. Tillögur til samgönguráðherra að leiðastjórnun skipa fyrir Suður- og Suðvesturlandi](#), sem lokið var við í apríl 2007.

Í framhaldi af fyrrgreindri áfangaskýrslu starfshópsins voru unnar tillögur að leiðastjórnun skipa fyrir Suður- og Suðvesturlandi, sem lagðar voru fyrir Alþjóðasiglingamálastofnunina (IMO). Tillögurnar hafa nú hlotið fullnaðarsamþykki stofnunarinnar og íslenskra stjórnvalda og munu taka gildi sumarið 2008.

Næstu verkefni starfshópsins voru þau sem tilgreind eru í lið 3 í skipunarbréfinu. Þar sem sá þáttur verkefnisins snertir mjög málefni hafna skipaði samgönguráðherra Guðmund Kristjánsson hafnarstjóra á Ísafirði í starfshópinn sem fulltrúa Hafnasambands Íslands. Fyrir í starfshópnum voru Hermann Guðjónsson siglingamálastjóri, sem veitir honum forstöðu, Kristján Geirsson frá Umhverfisstofnun, Auðunn F. Kristinsson frá Landhelgisgæslu Íslands og Garðar Jóhannsson framkvæmdastjóri Nesskipa fyrir hönd kaupskipaútgerða.

Eins og skipunarbréf starfshópsins segir til um hefur hann fjallað um skipulag neyðarhafna og skipaafdreypa á fundum sínum og liggur afrakstur þeirrar vinnu fyrir í þeim tillögum og greinargerð sem hér fara á eftir. Í viðauka eru ennfremur *Drög að aðgerðaáætlun um neyðarhafnir og skipaafdreyp* þar sem lýst er ábyrgðar- og framkvæmdasviði þeirra aðila sem taka ákvörðun um að beina skipi í neyðarhöfn eða skipaafdreyp og framkvæmd þess.

## 1.2 Tillögur starfshópsins

Starfshópurinn hefur orðið einhuga um að gera eftirfarandi tillögur til stjórnvalda.

### 1. *Neyðarhafnir og skipaafdreyp*

Á Íslandi verði sex neyðarhafnir sem gegni því hlutverki að veita viðtöku skipum sem tekin hefur verið ákvörðun um að beina í neyðarhöfn. Ennfremur verði við strönd

## Greinargerð og tillögur starfshóps um neyðarhafnir og skipaafdreyp á Íslandi

landsins sex skipaafdreyp sjá 4., 5. og 6. kafla þessarar skýrslu auk *Aðgerðaáætlunar um neyðarhafnir og skipaafdreyp*.

Neyðarhafnir verði: Helguvíkurböfn, Hafnarfjarðarhöfn, Ísafjarðarhöfn, Akureyrarhöfn, Reyðarfjarðarhöfn og Vestmannaeyjahöfn.

Skipaafdreyp verði: Í Hvalfirði, í Dýrafirði, í Ísafjarðardjúpi, í Eyjafirði, Reyðarfirði og við Vestmannaeyjar.

### 2. *Aðgerðaáætlun um neyðarhafnir og skipaafdreyp*

Nefndin leggur til að forstöðumenn Umhverfisstofnunar, Landhelgisgæslu Íslands og Siglingastofnunar Íslands staðfesti með formlegum hætti *Aðgerðaáætlun um neyðarhafnir og skipaafdreyp* sem fulltrúar þessara stofnana koma sér saman um. Í þessu skjali er lýst ábyrgðar- og framkvæmdasviði þeirra aðila sem taka ákvörðun um að beina skipi í neyðarhöfn eða skipaafdreyp og framkvæmd þess. Drög að *Aðgerðaáætlun um neyðarhafnir og skipaafdreyp* fylgja þessari skýrslu.

### 3. *Sértækur mengunarvarnabúnaður vegna neyðarhafna og skipaafdreypa*

Nefndin leggur til að aflað verði mengunarvarnabúnaðar sem verði tiltækur við mengunarslys utan hafna og við stærri mengunaráhöpp í neyðarhöfnum og skipaafdreypum. Nefndin leggur til að ríkissjóður standi straum af öllum kostnaði við kaup og rekstur á þessum búnaði. Ennfremur leggur nefndin til að Umhverfisstofnun beri ábyrgð á umræddum búnaði.

### 4. *Kostnaður vegna mengunarvarna sem hlýst af notkun hafnar sem neyðarhafnar*

Nefndin leggur til að Umhverfisstofnun stýri viðbúnaði og viðbrögðum við bráðamengun þegar starfað er eftir neyðarhafnaskipulagi í neyðarhöfn. Nefndin leggur til að Umhverfisstofnun ábyrgist greiðslu þess kostnaðar sem hlýst af þeim aðgerðum sem gripið er til samkvæmt fyrirætlunum hennar.

### 5. *Alþjóðasamþykktir um ábyrgðir og bætur vegna útgjalda og tjóna í tengslum við skipaafdreyp og neyðarhafnir*

Með tilvísan til þeirrar umræðu sem hefur farið fram á vettvangi Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (EMSA) um málefni neyðarhafna og skipaafdreypa leggur nefndin til að kannaðir verði hið fyrsta kostir og gallar þess að innleiða eftirtaldir alþjóðasamþykktir í íslenskan rétt:

- A. IOPC FUNDS, bókun 2003 (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage).
- B. LLMC (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims).
- C. HNS (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea).
- D. Bunker Convention, 2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001).
- E. Nairobi Wreck Removal Convention, 2007. (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007)



### 1.3 Undirritun

Nefndin lauk gerð þessarar greinargerðar í síðari hluta apríl 2008 og leggur hana ásamt drögum að aðgerðaáætlun, sbr. fylgiskjal I, fyrir samgönguráðherra sem tillögu sína að skipulagi neyðarhafna og skipaafdrepa á Íslandi.

Í apríl 2008.

  
Hermann Guðjónsson siglingamálastjóri

  
Auðunn F. Kristinsson

  
Garðar Jónhannsson

  
Guðmundur Kristjánsson

  
Kristján Geirsson



## 2 Alþjóðareglur um skipaafdrepp og aðdragandi þeirra

Í lok júní árið 2002 tók gildi [Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB](#) um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis aðildarríkja bandalagsins fyrir umferð á sjó. Í 20. gr. tilskipunarinnar er aðildarríkjum Evrópusambandsins gert að gera áætlanir „... um að liðsinna nauðstöddum skipum á hafsvæðum í þeirra lögsögu ... til að tryggja að skip í sjávarháská geti tafarlaust leitað skipaafdrepps“. Í greininni er vitnað til viðeigandi leiðbeininga Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, sem þá voru í undirbúningi, og var lokið nokkru síðar. Leiðbeiningarnar [Resolution A.949\(23\). Guidelines On Places Of Refuge For Ships In Need Of Assistance](#) voru samþykktar á 23. þingi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar í desember árið 2003. Reglurnar voru mikilvægt skref í þá átt að kalla fram áætlanir um sérstakar aðgerðir til að fást við skip í hafsnauð þar sem mannlíf eru ekki talin í hættu (sjá kafla 4.1) og var þeim, einkum [Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB](#), ætlað að stuðla að lagasetningu á þessu sviði í þeim ríkjum sem hún nær til. Nú liggur fyrir Evrópuþinginu breytingatillaga<sup>1</sup> sem framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna (Commission of the European Communities) hefur gert um efni [Tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB](#), sem hefur það að markmiði að skerpa og skýra hlutverk og skyldur aðildarríkjanna hvað snertir móttöku skipa í skipaafdrepp og málefni því tengd.

Björgun sjófarenda í hafsnauð og aðstoð við björgun verðmæta, hvort sem um er að ræða skipin sjálf eða farm þeirra, á sér langa sögu. Venjuréttur og framkvæmdahefð sem gilt hefur um þetta öldum saman hefur í mörgum tilfellum verið færður í formlegan búning í alþjóðlegum samningum og samþykktum um björgunar- og tryggingamál á undanförunum árum og áratugum samfara auknu alþjóðlegu samstarfi og lagaverki, ekki síst á vegum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO)<sup>2</sup>

Um langan aldur dugðu þær reglur og starfsaðferðir ágætlega sem venjur og hefðir höfðu mótað um aðstoð við nauðstödd skip og áhafnir þeirra. En eftir því sem flutningaskip urðu stærri og flutningar hófust um höfin á miklu magni af hættulegum og mengandi efnum í einum og sama farminum tók að bera á tregðu strandríkja til að veita stórum skipum með mengandi farm viðtöku, einkum olíuflutningaskipum, ef búið var að tryggja öryggi mannlífa um borð enda þótt ætla mætti að þau færust og farmur þeirra myndi valda mengun og umhverfistjóni.

Í mars árið 1967 varð mesta mengunarslys vegna olíuflutninga á sjó sem orðið hafði fram það því en þá fórst fullhlaðið 120.000 brúttótonna olíuskip, *Torrey Canyon*, austan við Scilly-eyjar undan ströndum Cornwallskaga. Farmur þess fór í hafið og olli mikilli mengun beggja vegna Ermarsunds. Þetta slys leiddi í ljós hversu mikið umhverfistjón gat orðið af völdum hinna stóru olíuflutningaskipa og varð án efa til þess að áhugi á umhverfismálum og mengunarvörnum eflist mjög í mörgum Evrópulöndum á 8. áratug 20. aldar. Í fyrstu beindist umhverfisverndin þó einkum að starfsemi á landi enda var því orðtæki víðar trúað en á Íslandi „að lengi tæki sjórinn við“ og talið að litlar áhyggjur þyrfti að hafa af því hvað í hann færi.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> [Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2002/59/EC establishing a Community vessel traffic monitoring and information system](#)

<sup>2</sup> Sjá t.d.: Chircop, Aldo: „The Customary Law of Refuge for Ships“, bls. 163–229. Í greininni er aðgengilegt yfirlit um þróun venjuréttar (customary law) um aðstoð við skip í neyð.

<sup>3</sup> Chircop, Aldo; Linden, Olof; Nielsen, Detlef: „Characterising the Problem of Places of Refuge for Ships“, bls. 3–4, 13–16.

## Greinargerð og tillögur starfshóps um neyðarhafnir og skipaafdreip á Íslandi

Samkvæmt því sem greint er frá á heimasíðu Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO)<sup>4</sup> komu hugmyndir um að skylda aðildarríki stofnunarinnar til að veita skipum í neyð viðtöku í höfnum eða á skyldum svæðum fram seint á 9. áratug 20. aldar í tengslum við gerð Alþjóðlega björgunarsamningsins frá 1989.<sup>5</sup> Þá var lagt til að aðildarríki Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar yrðu skylduð til að heimila nauðstöddum skipum að sigla í höfn til að leita viðgerðar, losa sig við farm eða létta farm sinn eða gera aðrar ráðstafanir til að afstýra neyðarástandinu. Þessi tillaga naut ekki nægilegs fylgis til þess að hún næði fram að ganga og 11. gr. Alþjóðlega björgunarsamningsins, sem fjallar um samvinnu aðildarríkjanna er svohljóðandi:

Samningsríki skal, þegar það setur reglur eða tekur ákvörðun um málefni er varða björgunaraðgerðir, svo sem aðgang skipa í háaska að höfnum, eða aðstöðu fyrir björgunarmenn, hafa hliðsjón af því að þörf er samvinnu milli björgunarmanna, annarra sem eiga hagsmuna að gæta og opinberra yfirvalda til að tryggja árangursríkar og vel heppnaðar aðgerðir til björgunar mannlífa eða eigna í hættu, svo og til að koma í veg fyrir umhverfistjón almennt.

Slysfarir og óhöpp olíuflutningaskipa á árunum í kringum aldamótin 2000 og viðbrögð við þeim urðu til þess að koma skipaafdreipum aftur á dagskrá hjá Alþjóðasiglingamálastofnuninni. Olíuflutningaskipið *Erika*, sem skráð var á Möltu, brotnaði í tvennt og sökk vestur af Bretagneska hinn 12. desember 1999 er skipið var á leið frá Dunkirk í Frakklandi til Livorno á Ítalíu með um 30.000 tonn af þungri eldsneytisolíu. Mikið af olíufarminum fór í hafið og skolaðist síðan upp á strendur Bretagneska hagsins. Tjón á lífríki varð gífurlegt og mengunarvarnir og björgunarstörf höfðu mikil fjárútlát í för með sér.

Í byrjun ársins 2001 beindust sjónir þeirra sem fást við siglingar og öryggismál þeim tengd að olíuflutningaskipinu *Castor* og óförum þess. Skip þetta var á leið frá Constanza í Rúmeníu til Lagos í Nígíeríu füllestað af olíu þegar það varð fyrir því undan ströndum Marokkó á gamlársdag árið 2000 að rifa kom á bol þess. Hvorki Marokkó né Gíbraltar heimiluðu því að koma til hafnar og spænsk yfirvöld gáfu fyrirmæli um að því yrði haldið frá Spánarströndum. Svo fór að hið laskaða olíuflutningaskip var dregið um Miðjarðarhaf í 35 sólarhringa þar til heimild fékkst loks til að setja farm þess á land í Túnis. Var það gert og tókst giftursamlega.

Þann 19. nóvember 2002 fórst olíuflutningaskipið *Prestige*, skráð á Bahamaeyjum, í Atlantshafi undan Spánarströndum. Um 70.000 tonn af olíu fóru í hafið og ollu síðan mengun stranda og enn varð geysi mikið umhverfis- og fjárhagstjón með langvarandi afleiðingum fyrir lífríkið og samfélag og afkomumöguleika tjónþolanna. Þetta slys varð til þess að enn meiri áhersla var lögð á það en áður að efla mengunarvarnir, ekki síst á sviði Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (EMSA), enda þótti sú atburðarás sem varð eftir að olíuflutningaskipið var orðið ósjóhæft sýna að þörf væri á útbótum á þessum vettvangi því unnt hefði verið að halda aftur af útbreiðslu olíumengunarinnar og draga úr afleiðingum hennar með réttum og fagmannlegum viðbrögðum við ástandinu í stað þess að draga lemstrað skipið á haf út þar sem lítt mögulegt var að fást við olíuhroðann sem frá því barst eftir að það brotnaði í tvennt.

Eftir að olíuflutningaskipið *Prestige* brotnaði í tvennt og sökk, sex dögum eftir að fyrst var sent út neyðarkall frá skipinu, þótti mörgum sýnt að ákvæði *Alþjóðlega björgunarsamningsins frá 1989* dygðu ekki til og nauðsynlegt væri að setja alþjóðlegar reglur um afdreip fyrir skip sem hefðu orðið fyrir skemmdum eða laskast á einhvern þann

<sup>4</sup> Sjá [heimasíðu Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar \(IMO\)](#).

<sup>5</sup> Sjá „[Auglýsingu um Alþjóðlega björgunarsamninginn nr. 20/2002](#)“ og samninginn sjálfan sem birtur er sem fylgiskjal í *Stjórnartíðindum*.

hátt að sjóhæfni þeirra væri skert. Þá þegar var fyrrnefnd *Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB* í undirbúningi og Siglingaöryggisstofnun Evrópu ([European Maritime Safety Agency — EMSA](#)) var sett á stofn með [Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins 1406/2002/EB](#)<sup>6</sup> í því skyni að efla siglingaöryggi í aðildarríkjum sambandsins, ekki síst gagnvart olíumengunarslysum.<sup>7</sup> Evrópusambandið hafði með þessu frumkvæði að því að bregðast við sjóslysum í aðildarríkjum þess. Ísland á aðild að Siglingaöryggisstofnun Evrópu samkvæmt [Samningnum um evrópska efnahagssvæðið, EES-samningnum](#). Siglingastofnun Íslands annast samskipti við EMSA „með það að markmiði að auka öryggi í siglingum, draga úr mengun frá skipum og koma að sjónarmiðum íslenskra stjórnvalda í starfi stofnunarinnar“.<sup>8</sup> Jafnhliða því sem Evrópusambandsríki og aðildarríki að Samningnum um evrópska efnahagssvæðið unnu að stofnun Siglingaöryggisstofnunar Evrópu var unnið að setningu reglna um skipaafdreip og neyðarhafnir á vegum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar IMO og hlutu þær sem fyrr segir samþykki í desember árið 2003.

---

<sup>6</sup> [Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins 1406/2002/EB](#) hefur verið innleidd í íslenskan rétt með [Reglugerð nr. 739/2004](#) og breytingar á henni með [Reglugerð nr. 581/2005](#).

<sup>7</sup> [European Maritime Safety Agency. Work Programme 2006](#), bls. 8.

<sup>8</sup> [Lög um Siglingastofnun Íslands nr. 6/1999](#) með breytingum, 12. tölul. 3. gr.; 8. gr.



### 3 Notkun hugtakanna „neyðarhöfn“ og „skipaafdreip“ í leiðbeiningum, lögum og reglum

Í leiðbeiningum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) um skipaafdreip, *Resolution A. 949(23). Guidelines On Places Of Refuge For Ships In Need Of Assistance* á ensku er jafnan notað hugtakið „place of refuge“. Í grein 1.19 í leiðbeiningunum er merking þess skýrð með eftirfarandi hætti:

**Place of refuge** means a place where a ship in need of assistance can take action to enable it to stabilize its condition and reduce the hazards to navigation, and to protect human life and the environment.

Hugtakið „place of refuge“ var valið á vettvangi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar fram yfir hugtakið „port of refuge“ (neyðarhöfn). Ástæður þess voru að enda þótt notkun hugtaksins „port of refuge“ væri útbreidd var það hvergi að finna í alþjóðlegum hafréttarsamningum og heppilegra þótti að tengja hugtakið ekki höfn í þröngri merkingu þar sem ekki væri ætíð um það að ræða að vísa skipum í þörf fyrir aðstoð til hafnar heldur gæti skjólsælt skipalægi átt eins vel við eða betur.<sup>9</sup> Í *Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB* er enska hugtakinu „place of refuge“ beitt með sama hætti og í fyrrgreindum leiðbeiningum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar. Í íslenskri þýðingu tilskipunarinnar er hugtakið skipaafdreip jafnan notað til þýðingar á enska hugtakinu „place of refuge“ og er merking þess skýrð með eftirfarandi hætti í tilskipuninni:

„skipaafdreip“: höfn, hluti hafnar eða annars öruggs skipalægis, eða akkerislægis eða annað skýlt svæði sem aðildarríki auðkennir til að taka á móti nauðstöddum skipum;<sup>10</sup>

Í 20. grein *Reglugerðar um vaktstöð siglinga og eftirlit með umferð skipa nr. 672/2006* segir að gera skuli áætlun sem tryggir að: „... skip í sjávarhásku geti tafarlaust leitað neyðarhafnar eða skipaafdreips“. Þarna er neyðarhöfnum bætt við þær ráðstafanir sem gert er ráð fyrir í *Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB*. Greint er á milli neyðarhafna og skipaafdreipa með ótvíræðum hætti í 20. grein *Reglugerðar um vaktstöð siglinga og eftirlit með umferð skipa nr. 672/2006* og það er einnig gert í eftirfarandi m-lið 3. greinar hennar, sem er þýðing á m-lið 3. gr. *Tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB* en þar segir:

„neyðarhöfn eða skipaafdreip“: höfn, hluti hafnar eða annars öruggs skipalægis eða akkerislægis eða annað skýlt svæði sem Siglingastofnun Íslands auðkennir til að taka á móti nauðstöddum skipum;

Enda þótt greint sé á milli neyðarhafnar og skipaafdreips í *Reglugerð um vaktstöð siglinga og eftirlit með umferð skipa nr. 672/2006* kemur þar ekki skýrt fram í hverju munurinn er fölginn. Nærtækast er að ætla að skilja beri reglugerðartextann í samræmi við hina almennu merkingu tungumálsins og hafnalaganna að höfn sé:

<sup>9</sup> Roman, Rosa Mari Darbra: „Port Perspective and Environmental Management Considerations“, bls. 121–22.

<sup>10</sup> [Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB, 3. gr., m-liður.](#)

## Greinargerð og tillögur starfshóps um neyðarhafnir og skipaafdreip á Íslandi

svæði á landi og sjó með mannvirkjum og tækjum til móttöku skipa, losunar og lestunar þeirra, geymslu vöru, móttöku og afgreiðslu þessarar vöru til áframhaldandi sjó- eða landflutninga og til móttöku og brottfarar farþega.<sup>11</sup>

*Neyðarhöfn* er þá sú aðstaða til aðstoðar við skip sem fellur innan hafnar samkvæmt skilgreiningu hafnalaga en *skipaafdreip* er skipalægi, akkerislægi eða annað skýlt svæði sem auðkennt hefur verið af Siglingastofnun og ætlað er til að veita skjól þeim skipum sem þurfa á tiltekinni aðstoð að halda og hafa fengið heimild lögbærs yfirvalds til að leita í slíkt var sér til bjargráða sbr. hugtakanotkunina í 20. grein *Reglugerðar um vaktstöð siglinga nr. 672/2006*.

Í samræmi við notkun íslenska löggjafans á hugtökunum *neyðarhöfn* og *skipaafdreip* sem gerð var grein fyrir hér að framan verða þau notuð þannig í þessari greinargerð að *neyðarhöfn* á við skilgreindan bjargráðastað skipa innan hafnar í skilningi hafnalaga en *skipaafdreip* á við um slíka staði utan hafna.<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> [Hafnalög nr. 61/2003 með síðari breytingum nr. 11/2006 og 28/2007](#), 1. tölul. 3. gr.

<sup>12</sup> Dönsk stjórnvöld hafa kosið að nota hugtakið „nødområde“ og láta það ná yfir akkerislægi, skýlt hafsvæði eða höfn. „Et nødområde kan i princippet både være en ankerplads, et beskyttet farvand eller en havn.“ [Redegørelse om opdegning af nødområder i de danske farvande](#), bls. 15. Norsk stjórnvöld nota á hinn bóginn orðið „nødhavn“ um bjargráðasvæði fyrir skip hvort sem það er innan eða utan hafna sbr. [Veiledning for konfliktanalyse ved vurdering af nødhavner i Kystverkets beredskapsplan mot akutt forurensing](#). Í Þýskalandi varð hugtakið „Notliegeplatz“ fyrir valinu „... to make clear that both ports and roadsteads could qualify as a place to handle maritime casualties“. Jenisch, Uwe: „Places of Refuge in Germany“, bls. 471.



## 4 Notkun skipaafdreppa og neyðarhafna

### 4.1 Við hvaða kringumstæður á að aðstoða skip samkvæmt skipulagi um neyðarhafnir og skipaafdrepp?

Mikilvægt er að allir hlutaðeigandi geri sér ljóst að því aðeins kemur til þess að farið verði að leiðbeiningum og fyrirmælum um neyðarhafnir og skipaafdrepp að ekki sé um lífsháska að tefla um borð í skipinu sem þarfnast aðstoðar. Séu skipshöfn eða farþegar taldir í hættu gilda ákvæði [Alþjóðlega björgunarsamningsins, 1989](#). Þetta er staðfest í grein 1.1 í leiðbeiningum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, [Guidelines On Places Of Refuge For Ships In Need Of Assistance](#) þar sem segir:

Þegar um öryggi mannlífa er að ræða ætti að fylgja ákvæðum Alþjóðlega björgunarsamningsins. Þegar skip þarfnast aðstoðar, en ekki er lífsháski á ferðum, ætti að fylgja þessum leiðbeiningum.<sup>13</sup>

Í enska textanum í 20. grein [Tilskipunar Evrópubingsins og ráðsins 2002/59/EB](#) er notað hugtakið „ship in distress“, þ.e. skip í neyð, sbr. íslensku þýðinguna á tilskipuninni,<sup>14</sup> en í leiðbeiningum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar er notað hugtakið „ship in need of assistance“ og er þannig skýrt í grein 1.18:

**Skip sem þarfnast aðstoðar** merkir skip í kringumstæðum, öðrum en þeim sem kalla á björgun skipverja, sem gætu valdið skiptapa, umhverfistjóni eða siglingahættu.<sup>15</sup>

Skírskotunin í leiðbeiningum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar er bersýnilega breiðari en hin fyrirtalda. Samkvæmt henni getur skipið þarfnast aðstoðar og tilefni gefist til að beina því í neyðarhöfn eða skipaafdrepp, án þess að það sé í beinlínis í nauðum statt, ef líkur eru á skiptapa, umhverfistjóni eða siglingahættu verði ekki gripið inn í atburðarásina og skipinu veitt aðstoð.

Í grein 1.2. í leiðbeiningum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar er notað orðasambandið „serious difficulty“ um kringumstæður skipa sem gætu þurft á því að halda að komast í neyðarhöfn eða skipaafdrepp og í grein 1.3. er bent á það sem viðbrögð við síversnandi ástandi skipsins og vaxandi hættu af þess völdum að létta af því farmi og eldsneyti og gera við skemmdir.

Þær ráðstafanir, að beina skipi í neyðarhöfn eða skipaafdrepp, eiga samkvæmt ákvæðum leiðbeininga Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar einkum við þegar líkur eru taldar á því að unnt sé að koma í veg fyrir umhverfistjón, eignatjón og/eða siglingahættu með því að beina skipi í neyðarhöfn þar sem unnt er að létta af því farmi og eldsneyti og e.t.v. gera á því nauðsynlegar viðgerðir til þess að unnt reynist að halda för þess áfram.<sup>16</sup>

<sup>13</sup> Enski textinn er þannig: „When the safety of life is involved, the provisions of the SAR Convention should be followed. Where a ship is in need of assistance but safety of life is not involved, these guidelines should be followed.“

<sup>14</sup> Sjá einnig: Chircop, Aldo; Linden, Olof; Nielsen, Detlef: „Characterising the Problem of Places of Refuge for Ships“, bls. 6–9. Á bls. 9 segir: „A ship in distress is one that needs immediate help.“

<sup>15</sup> [Resolution A.949\(23\). Guidelines On Places Of Refuge For Ships In Need Of Assistance](#). Enski textinn er þannig: **Ship in need of assistance** means a ship in a situation, apart from one requiring rescue of persons on board, that could give rise to loss of the vessel or an environmental or navigational hazard.

<sup>16</sup> Chircop, Aldo: „The IMO Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance“, bls. 37–38.

Fyrirsögn greinarinnar í IV. viðauka *Tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB* „Ráðstafanir tiltækar aðildarríkjunum ef öryggi á sjó og verndun umhverfisins er ógnað“ og efni hennar og 17. og 19. greina tilskipunarinnar gefa til kynna að tilskipunin eigi ekki einungis við um mengunarhættu heldur og um hvers kyns hættu sem siglingaöryggi, öryggi einstaklinga eða umhverfisins geti stafað af hinu laskaða skipi.

### 4.2 Frumkvæði að ákvörðun um að beina skipi í neyðarhöfn eða skipaafdreip

Beiðni um að skipi verði veitt heimild til að halda í skipaafdreip eða neyðarhöfn getur borist frá skipstjóra, útgerð skips eða björgunaraðila með sama hætti og neyðarköll eða hjálparbeiðnir. Samkvæmt 1. mgr. 19. gr. *Tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB* og IV. viðauka geta stjórnvöld strandríkis sem tilskipunin nær til fyrirskipað skipstjóra að leita í skipaafdreip ef um yfirvofandi hættu er að ræða og nauðsynlegt er að:

afstýra, draga úr eða koma í veg fyrir hættu sem vofir yfir strandlengju þess ...  
eða tengdum hagsmunum, vegna öryggis annarra skipa, áhafna þeirra og farþega eða fólks í landi eða til að vernda umhverfi sjávar

Frumkvæði að því að skipi verði haldið í skipaafdreip getur því komið frá ábyrgðaraðilum skipsins en einnig frá stjórnvaldi strandríkisins.

### 4.3 Skylda strandríkja til að verða við ósk um að skip fái aðgang að skipaafdreipi og um tilgreind skipaafdreip

Í leiðbeiningum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um skipaafdreip er þess sérstaklega getið að strandríki er ekki skylt að verða við beiðni um að skip fái að halda í neyðarhöfn eða skipaafdreip<sup>17</sup> en ætti að gera það ef það er unnt innan skynsemismarka. Þess er ekki krafist í leiðbeiningunum að tilgreindir séu sérstakir staðir sem skipaafdreip og raunar ekki heldur í *Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB*. Þar er þó sett fram krafa<sup>18</sup> um að gerð skuli áætlun um það með hvaða hætti aðildarríkin skuli aðstoða skip sem þurfa á því að halda að komast í skipaafdreip. Sum ríki, svo sem Noregur og Danmörk, hafa farið þá leið að tilgreina sérstaka staði (hafnir og/eða skipalægi) sem skipaafdreip en í öðrum Evrópusambandslöndum, t.d. í Bretlandi og Þýskalandi getur lögbært stjórnvald nýtt hvaða höfn eða skipalægi sem er í þessu skyni.<sup>19</sup> Það er samkvæmt þessu skylt í aðildarríkjum Evrópusambandsins samkvæmt gildandi reglum að gera áætlun um notkun skipaafdreipa en ekki er nauðsynlegt að tilgreina ákveðna staði í því skyni.

Í breytingatillögu við *Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB* sem framkvæmdastjórn Evrópubandalaganna (Commission of the European Communities) hefur

<sup>17</sup> Resolution A.949(23). Guidelines On Places Of Refuge For Ships In Need Of Assistance, grein 3.12. Enski textinn er svohljóðandi: „When permission to access a place of refuge is requested, there is no obligation for the coastal State to grant it, but the coastal State should weigh all the factors and risks in a balanced manner and give shelter whenever reasonably possible.“

<sup>18</sup> Sjá 16. grein inngangs tilskipunarinnar. Sjá einnig: Circhop, Aldo: „The Customary Law of Refuge for Ships in Distress“, bls. 226–227.

<sup>19</sup> Jenisch, Uwe: „Places of Refuge in Germany“, bls. 482. Stone, Toby: „The Experience of the United Kingdom“, bls. 439–40. Um aðferðina við að velja skipaafdreip í við Bretland segir: „The choice of a location as a place of refuge is driven by event-specific data such as the weather, the geographical whereabouts of the incident and the type of threat posed by the vessel and its cargo“ (bls. 339) og ennfremur: „In the UK, there is no pre-conceived ranking of places of refuge“ (bls. 440). Sjá ennfremur umfjöllun um skipaafdreip og lögbært yfirvald (SOSREP) í Bretlandi á heimasíðu [Maritime And Coastguard Agency](#)

## Greinargerð og tillögur starfshóps um neyðarhafnir og skipaafdreip á Íslandi

lagt fyrir Evrópuþingið<sup>20</sup> er gert ráð fyrir breytingum í þá veru að aðildarríki skuli veita nauðstöddu skipi aðgang að skipaafdreipi að undangengnu mati á ásigkomulagi þess og afleiðingum þess ef ekki verður gripið inn í atburðarásina með þeim hætti. Í breytingatillögunni er einnig gert ráð fyrir því að í áætlun um skipaafdreip og notkun þeirra sé gerð grein fyrir þeim stöðum sem til greina koma sem skipaafdreip, m.a. með lýsingu á umhverfis- og samfélagsþáttum og náttúruvari sem geta komið til álita við ákvarðanatöku.

### 4.4 Móttökuskylda hafna

Samkvæmt gildandi hafnalögum er höfnum sem teljast neyðarhafnir skylt að veita nauðstöddum skipum viðtöku í samræmi við gildandi áætlun um neyðarhafnir og skipaafdreip. Í hafnalögum segir um þetta:

Höfn, sem telst neyðarhöfn í samræmi við áætlun um að liðsinna nauðstöddum skipum á hafsvæðum í lögsögu Íslands, sem Siglingastofnun Íslands gerir að höfðu samráði við viðkomandi höfn, Landhelgisgæslu Íslands og Umhverfisstofnun, er skylt að taka á móti skipum í sjávarháská eftir því sem nánar er kveðið á um í áætluninni. Ráðherra getur sett nánari ákvæði um áætlunina og neyðarhafnir í reglugerð.<sup>21</sup>

### 4.5 Heimildir til íhlutunar um siglingu skips sem hætta stafar af

Í 15. grein [laga um varnir gegn mengun hafs og stranda nr. 33/2004](#) eru Landhelgisgæslu Íslands veittar ríkar heimildir til íhlutunar um siglingu skipa í mengunarlögsögu Íslands ef hætta er á bráðamengun af þeirra völdum. Samkvæmt 3. gr. laganna nær mengunarlögsaga Íslands yfir „hafsvæðið sem nær yfir innsævi að meðtalinni strönd að efstu flóðmörkum á stórstraumsflóði, landhelgi og efnahagslögsögu, landgrunn Íslands og efstu jarðlög“.

Heimildir til íhlutunar Landhelgisgæslunnar um siglingu skips sem telst geta valdið hættu fyrir strandlengju Íslands, öryggi annarra skipa, áhafna þeirra eða farþega, fólks í landi eða sjávarumhverfis eru einnig gefnar í [Reglugerð um vaktstöð siglinga og eftirlit með umferð skipa nr. 672/2006](#)<sup>22</sup> og er þær að rekja til samsvarandi reglna í *Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB*. Þessu til viðbótar eru ákvæði II. kafla [laga um Landhelgisgæslu Íslands nr. 52/2006](#) og ákvæði [Alþjóðasamnings um íhlutun á úthafinu þegar óhöpp koma fyrir sem valda eða geta valdið oliumengun](#) (International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969), sbr. [lög nr. 14/1979](#) um heimild fyrir ríkisstjórnina til að staðfesta fyrir Íslands hönd þrjá alþjóðasamninga um varnir gegn mengun sjávar af völdum olíu.

<sup>20</sup> [Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2002/59/EC establishing a Community vessel traffic monitoring and information system](#)

<sup>21</sup> [Hafnalög nr. 61/2003 með síðari breytingum nr. 11/2006 og 28/2007, VII. kafli, 21. gr.](#)

<sup>22</sup> Sjá 17. gr. og IV. viðauka.



## 5 Tillögur að skipulagi skipaafdreppa og neyðarhafna á Íslandi

### 5.1 Forsendur þess að beina eða heimila skipi að halda í skipaafdrepp eða neyðarhöfn

Því aðeins kemur til greina að starfa eftir skipulagi um skipaafdrepp og neyðarhafnir að líf manna um borð í skipi í nauðum sé ekki í hættu og að taldar séu líkur á því að unnt sé að koma í veg fyrir umhverfismengun eða draga úr henni með því að beina nauðstöddu skipi í neyðarhöfn eða skipaafdrepp þar sem unnt er að grípa til ráðstafana til að afstýra hættuástandi.

Berist beiðni frá skipstjóra eða útgerðarfélagi eða öðrum aðila máls um heimild til að beina skipi í neyðarhöfn eða skipaafdrepp skal hún metin á vettvangi Landhelgisgæslunnar sem hefur samráð við þá aðila sem þurfa þykir, sbr. *Aðgerðaáætlun um neyðarhafnir og skipaafdrepp*, og tekur ákvörðun um hvort skuli leyfa skipinu að halda í neyðarhöfn eða skipaafdrepp eða hafna beiðninni. Landhelgisgæslan getur einnig gefið skipi fyrirmæli um að halda í skipaafdrepp eða neyðarhöfn og grípa þar til aðgerða til að treysta sjóhæfni þess eða létta af því farni og draga þannig úr mengunar- og slyshættu sem stafar af skipinu.

### 5.2 Mat á ástandi skips

Áður en ákvörðun er tekin um það hvort skipi skuli beint í skipaafdrepp eða neyðarhöfn skal ætíð leggja hlutlægt mat á aðstæður, bæði ástand skipsins sem í hlut á og aðstæður á siglingaleið og í neyðarhöfn eða skipaafdreppi með tilliti til ábendinga í leiðbeiningum Alþjóðasiglinga-málastofnunarinnar, [Guidelines On Places Of Refuge For Ships In Need Of Assistance](#), einkum í greinum 3.9, 3.11 og í viðauka 2 við leiðbeiningarnar.

### 5.3 Um forræði á framkvæmd skipulags um skipaafdrepp og neyðarhafnir

Samkvæmt þjónustusamningi um rekstur Vaktstöðvar siglinga frá 28. júní 2004 milli Siglingastofnunar Íslands sem verkkaupa og Landhelgisgæslu Íslands, Neyðarlínunnar hf. og Slysavarnafélagsins Landsbjargar sem verksala annast Landhelgisgæslan faglega stjórn Vaktstöðvarinnar. Landhelgisgæslan fer ennfremur með yfirstjórn leitar og björgunar á sjó og starfrækir stjórnstöð sína frá Vaktstöð siglinga. Ákvarðanir um það hvort skipi skuli beint í neyðarhöfn eða skipaafdrepp skulu í samræmi við þetta teknar á vettvangi Landhelgisgæslu Íslands og Landhelgisgæslan annast framkvæmdina þar til skip er komið í neyðarhöfn eða skipaafdrepp. Eftir komu skips til hafnar taka hafnaryfirvöld við stjórn aðgerða.

Ef olía eða önnur mengandi efni berast frá skipi út í umhverfið færast ábyrgð og ákvarðanatáka frá Landhelgisgæslunni til Umhverfisstofnunar í samræmi við 14. gr. laga um verndun hafs og stranda. Landhelgisgæslan verður þá framkvæmdaaðili í umboði Umhverfisstofnunar.



Mynd 5.3.1. Hlutverk og ábyrgð í skipulagi skipaafdreppa og neyðarhafna

## 5.4 Hlutverk og ábyrgð Landhelgisgæslu Íslands

Landhelgisgæsla Íslands ber ábyrgð á framkvæmd og útfærslu þeirra þátta *Aðgerðaráætlunar um neyðarhafnir og skipaafdrepp* sem snúa að því að taka ákvörðun um það hvort skipi skuli beint í neyðarhöfn eða skipaafdrepp, hvort sem það gerist eftir beiðni frá skipinu eða vegna fyrirmæla frá Landhelgisgæslunni. Landhelgisgæslan skal gera ráð fyrir þessari áætlun í skipulagi sínu og störfum og stjórnendur hennar skulu gæta þess að starfsmenn stofnunarinnar hljóti nauðsynlega fræðslu og þjálfun til að sinna þeim verkefnum sem áætlunin gerir ráð fyrir að þeir inni af hendi. Landhelgisgæslan skal tilnefna tengilið úr röðum starfsmanna sinna sem annast samskipti vegna málefna sem falla undir þessa áætlun.

## 5.5 Hlutverk og ábyrgð Vaktstöðvar siglinga

Beiðnum um að skipum verði heimilað að halda í skipaafdrepp eða neyðarhöfn skal beint til Vaktstöðvar siglinga sem er auglýstur tengiliður hvað þetta varðar og Vaktstöðin skal annast samskipti við skip sem leita eftir heimild til að halda í neyðarhöfn eða skipaafdrepp. Samskipti við fjölmiðla sem leita fréttu af skipum sem beint er í neyðarhöfn eða skipaafdrepp og atvikum þeim tengd skulu fara fram í gegnum Vaktstöð siglinga.

Vaktstöðin skal gera ráð fyrir þessari áætlun í skipulagi sínu og störfum og stjórnendur hennar skulu gæta þess að starfsmenn Vaktstöðvarinnar hljóti nauðsynlega fræðslu og þjálfun til að sinna þeim verkefnum sem áætlunin gerir ráð fyrir að þeir inni af hendi. Vaktstöð siglinga skal tilnefna tengilið úr röðum starfsmanna sinna sem annast samskipti vegna málefna sem falla undir þessa áætlun.

### 5.6 Hlutverk og ábyrgð Siglingastofnunar Íslands

Siglingastofnun Íslands skal veita ráðgjöf og upplýsingar um siglingamál, hafnamál, skipataeknileg atriði, veður og sjólag og veitir einnig lögfræðilega aðstoð. Stofnunin annast tengsl við Siglingaöryggisstofnun Evrópu (EMSA) vegna siglingaöryggismála. Siglingastofnun skal gera ráð fyrir þessari áætlun í skipulagi sínu og störfum og stjórnendur hennar skulu tryggja að starfsmenn Siglingastofnunar hljóti nauðsynlega fræðslu og þjálfun til að sinna þeim verkefnum sem áætlunin gerir ráð fyrir að þeir inni af hendi. Siglingastofnun skal tilnefna tengilið úr röðum starfsmanna sinna sem annast samskipti vegna málefna sem falla undir þessa áætlun.

### 5.7 Hlutverk og ábyrgð Umhverfisstofnunar

Við mengunarslys, þegar olía eða önnur hættuleg og mengandi efni berast út í umhverfið, fer Umhverfisstofnun með ábyrgð og ákvarðanatöku sbr. 14. gr. laga um verndun hafs og stranda. Umhverfisstofnun ber ábyrgð á umhverfismálum hafs og stranda og lætur í té sérþekkingu á þeim málaflokki. Umhverfisstofnun annast samskipti við erlenda aðila á sviði mengunarvarna sjávar, þar á meðal Siglingaöryggisstofnun Evrópu (EMSA) og framfylgir [Kaupmannahafnarsamkomulaginu](#) um gagnkvæma aðstoð Norðurlandanna vegna bráðamengunar. Umhverfisstofnun heldur skrá um tiltækan búnað til mengunarvarna í neyðarhöfnum og fylgist með ástandi hans. Umhverfisstofnun skal gera ráð fyrir þessari áætlun í skipulagi sínu og störfum og stjórnendur hennar skulu tryggja að starfsmenn Umhverfisstofnunar hljóti nauðsynlega fræðslu og þjálfun til að sinna þeim verkefnum sem áætlunin gerir ráð fyrir að þeir inni af hendi. Umhverfisstofnun skal tilnefna tengilið úr röðum starfsmanna sinna sem annast samskipti vegna málefna sem falla undir þessa áætlun.

### 5.8 Hlutverk og ábyrgð Lögreglustjóra

Lögreglustjórar í umdæmum neyðarhafna og skipaafdrepa annast tengsl við almannavarnanefndir í umdæmi sínu vegna atburða sem kunna að verða vegna komu skipa í neyðarhafnir og / eða skipaafdrepp og veru þeirra þar.

### 5.9 Hlutverk og ábyrgð bæjar- / sveitarstjórnar í sveitarfélagi neyðarhafnar eða skipaafdreps

Bæjar- / sveitastjórn og hafnarstjóri í umboði hennar ber ábyrgð á því að neyðarhöfn framfylgi skyldum sínum samkvæmt aðgerðaáætlun, ákvæðum hafnalaga og annarra laga og reglna sem til greina koma í þessu samhengi.





## 6 Tillögur að vali á skipaafdreypum og neyðarhöfnum

### 6.1 Stærðarmörk skipa sem unnt er að aðstoða

Í þeim tillögum sem hér eru lagðar fram er gert ráð fyrir að unnt sé að aðstoða vélar- og/eða stjórnvana skip allt að 200 m að mestu lengd (LOA) við að komast í skipaafdreyp eða neyðarhöfn. Mörkin miðast við athafnagetu núverandi varðskipa Landhelgisgæslu Íslands sem hafa um 55 tonna togkraft. Lengri skip en 200 m að mestu lengd, sem eru vélar- og/eða stjórnvana, geta varðskipin ekki dregið í neyðarhöfn eða skipaafdreyp. Stærri skipum en þetta, sem geta siglt fyrir eigin vélarafli, verður hægt að veita viðtöku í skipaafdreipi eða neyðarhöfn samkvæmt ákvörðun yfirvalda hverju sinni og eftir því sem ástand skips og staðhættir leyfa. Með tilkomu nýs og stærra varðskipis árið 2009 verður ástæða til að endurskoða stærðarmörkin. Einnig skal bent á að jafnan er ástæða til að gefa því gaum hvort unnt sé að fá dráttar- eða björgunarskip frá nágrannalöndunum til að fást við skip í nauðum á íslensku hafsvæði sem eru utan þeirra stærðarmarka sem íslensku varðskipin ráða við.

### 6.2 Val á skipaafdreypum og neyðarhöfnum

Fyrsta val á skipaafdreypum og neyðarhöfnum fór þannig fram að fulltrúi Siglingastofnunar Íslands og einn af skipherrum Landhelgisgæslu Íslands fóru kerfisbundið yfir aðstæður í hverjum landshluta og völdu þær hafnir og landvör sem virtust heppilegust í hlutverk skipaafdreyps eða neyðarhafnar. Að því loknu fékk annar skipherra Landhelgisgæslunnar gögnin í hendur og lagði sjálfstætt mat á þau og valið á neyðarhöfnum og skipaafdreypum. Hann gerði tillögu um breytingu á vali á einni höfn og var fallist á hana. Fulltrúi Umhverfisstofnunar hefur einnig verið með í ráðum um val á stöðum fyrir neyðarhafnir og skipaafdreyp.

Þeir staðir sem tilnefndir voru sem skipaafdreyp eru tiltölulega skjólsælir firðir og landvör en þær hafnir sem valdar voru eiga það sameiginlegt að þar er í einhverjum mæli kostur á þjónustu og viðbúnaði sem til þarf vegna móttöku á skipum sem þarfnast aðstoðar. Einnig var tekið tillit til þess við valið hvernig háttar til með samgöngur, svo sem vegasamband og flugvelli.

Við greiningu á aðstæðum í höfnum voru eftirtaldir fimm þættir lagðir til grundvallar í meginatriðum:

- 1) Siglingafræðilegar aðstæður svo sem aðkoma, dýpi haldbotn, svigrúm, athafnabláss o.þ.h.
- 2) Veðurfarsaðstæður svo sem vindafar, ölduhreyfingar, skjól o.fl.
- 3) Búnaður og umhverfi svo sem vegasamband, flugvellir, viðlegur, mengunarvarnabúnaður, aðstoða til að losa og geyma olíu, viðgerðarþjónusta, möguleiki á að taka skip upp, möguleiki á að renna skipi á grunn
- 4) Kringumstæður sem takmarka notkun hafnar eða skipalægis svo sem eldhætta og sprengihætta
- 5) Náttúrufar
- 6) Hagsmunaárekstarar við byggð og starfsemi, svo sem að áhættusamt sé að taka skip í höfn vegna starfsemi þar t.d. vegna þess að skipið geti teppt starfsemi í höfninni

Aðstæður til að taka á móti skipum í neyð eru mjög mismunandi eftir landsvæðum og eins og nú er ástatt er mengunarvarnabúnaður takmarkaður. Landinu og aðliggjandi

hafsvæðum var skipt í fimm hluta við athugunina sem gerð var á höfnum og skipalægjum. Hér á eftir er gerð grein fyrir aðstæðum í hverjum landshluta fyrir sig og mat lagt á þær með tilliti til þess hvar heppilegast sé að velja neyðarhöfnum og skipaafdreypum stað.

### 6.2.1 Líkleg skipaafdreyp og neyðarhafnir á Suðvesturlandi

Við Faxaflóa eru flest úrræði til að fást við mengunaróhöpp á sjó. Helguvík telst vænlegur kostur í því tilliti. Þar er tiltölulega vel afmörkuð höfn og þar er gott skjól nema síst í norðaustanátt. Einnig er mengunarvarnabúnaður Umhverfisstofnunar skammt undan. Mengunarvarnabúnaður Reykjavíkurhafnar er í umsjá Slökkviliðs höfuðborgarsvæðisins samkvæmt samningi þar að lútandi og er tiltækur.

Í þeim tilvikum þar sem eld- eða sprengihætta stafar af farmi skips er innanverður Hvalfjörður líklega fýsilegur kostur. Þar er um tvær legur að ræða. Sú ytri er innan við Hálsnes og í heppilegri nálægð við Grundartanga með tilliti til flutninga. Innri legan er milli Hvammshöfða og Þyrilsness í námunda við olúbryggjurnar tvær sem þarna eru.

Ef hvorki er um eld- eða sprengihættu að ræða né mengunarhættu gæti Hafnarfjarðarhöfn (Hvaleyrarbakki) reynst hentug neyðarhöfn. Þangað var til dæmis flutningaskipinu *Krios* stefnt sumarið 2006 eftir að það hafði laskast í hafis norðvestur af landinu. Dýpi við Hvaleyrarbakka er 8,0 m.

### 6.2.2 Líkleg skipaafdreyp og neyðarhafnir á Vestfjörðum

Dýrafjörður er líklega besti kosturinn sem skipaafdreyp í þessum landshluta, enda þekkt skipaskjól. Flugvöllur er í Dýrafirði og vegur liggur út með honum beggja vegna. Aðflutningar gætu farið fram um Þingeyri.

Aðrir staðir sem til greina koma sem skipaafdreyp á Vestfjörðum eru undan Stigahlið eða Snæfjallaströnd þegar vindur stendur af norðri en innan við Sléttueyri í Jökulfjörðum í öðrum vindáttum. Í miklum sunnan- eða suðvestanáttum mætti einnig leita skjóls í sunnanverðu Djúpinu. Þessi afdreyp geta þó einungis nýst tímabundið og við neyðar- aðstæður.

Enginn þeirra staða sem nefndir hafa verið gætu komið til greina ef um mengunarhættu er að ræða þar sem ekki er til neinn mengunarvarnabúnaður (girðingar) sem unnt er að beita við þær aðstæður sem þarna geta ríkt.

Sundahöfn á Ísafirði kemur til álita sem neyðarhöfn sem mætti nýta fyrir skip sem mengunarhætta stafar af. Stærð skipa sem hægt er að veita viðtöku þar takmarkast við 100–150 m eftir stjórnhæfni þeirra. Ekki er um það að ræða að fara með skip sem eld- eða sprengihætta stafar af inn í Sundahöfn þar sem höfnin er inni í Ísafjarðarbæ.

### 6.2.3 Líkleg skipaafdreyp og neyðarhafnir á Norðurlandi

Tveir staðir á Norðurlandi hafa verið nefndir sem geta hentað sem skipaafdreyp og neyðarhöfn.

Vestan Hríseyjar er allgott skjól í flestum áttum, nema helst þegar vindur er úr hánorðri og gæti þessi staður nýst sem skipaafdreyp. Ekki þyki þó koma til greina sem stendur að nota þetta afdreyp fyrir skip sem mengunarhætta stafar af þar sem ekki er fyrirhugandi mengunarvarnabúnaður til þess. Með færanlegum mengunarvarnabúnaði gæti þetta breyst.

Eini staðurinn á Norðurlandi þar sem hugsanlega væri hægt að taka á móti skipi sem mengunarhætta stafar af er Krossanesbryggja sem tilheyrir Akureyrarhöfn. Aðstæður í höfninni takmarka stærð þeirra skipa sem hægt er að beina þangað. Hámarks lengd skips er 130 m og dýpi í höfninni er 8,4 m.

Vandséð er hvert á Norðurlandi ætti að halda með skip sem eld- og sprengihætta stafar af. Skipalægið við Hrísey kemur helst til greina og mætti þá nýta aðstöðu á Dalvík til samgangna og aðflutninga.

### 6.2.4 Líkleg skipaafdreip og neyðarhafnir á Austfjörðum

Reyðarfjörður varð fyrir valinu sem skipaafdreip og Reyðarfjarðarhöfn telst álitlegasti kosturinn fyrir neyðarhöfn í þessum landshluta. Aðsigling til Reyðarfjarðar er nokkuð greið og siglingaleið inn fjörðinn er hrein og greið. Fjörðurinn og leiðir að honum hafa nýlega verið mældar og er nýtt sjókort væntanlegt innan tíðar.

Skipaafdreip gæti verið undan Hólmsnesi. Þaðan er skammt til Mjóeyrarhafnar en hana mætti nýta til flutninga.

Hugsanlegt er að nýta Reyðarfjarðarhöfn sem neyðarhöfn. Dýpi þar er 8,0 m og hámarks lengd skips sem unnt er að veita viðtöku er 130 m. Ekki væri hægt að taka þar að bryggju skip sem eld- eða sprengihættu stafar af nema að vel athuguðu máli.

Dráttarbátur með 27 t BP er á Reyðarfirði. Vindafar í firðinum er að mestu inn- eða út eftir firðinum.

### 6.2.5 Líkleg skipaafdreip og neyðarhafnir á Suðurlandi

Frá Berufirði og allt vestur að Faxaflóa er fátt um staði sem nýta mætti sem neyðarhafnir eða skipaafdreip. Vestmannaeyjahöfn er álitlegust sem neyðarhöfn. Þar væri unnt að taka við skipi allt að 125 m að lengd sem væri undir eigin stjórn en 100 m löngu stjórnvana skipi. Dráttarbátur er með 30 t BP er í Eyjum og þar er mengunarvarnarbúnaður af flokki 1.

Skipaafdreip kemur helst til greina norðan Eiðisins við Heimaey og gæti það nýst sem tímabundin lega fyrir þau skip sem ekki er unnt að fara með inn í Vestmannaeyjahöfn. Hugsanlega mætti leggja skipi sem eld- eða sprengihætta stafar af austast undir Eiðinu. Haldbotn er þó mjög misjafn á þessu svæði.

Þorlákshöfn varð ekki fyrir valinu sem neyðarhöfn sökum þess að aðsigling að höfninni er fyrir opnu hafi og frekar grunnt er utan hafnarmynnis. Í slæmu veðri væri erfitt að hafa þar stjórn á vélar- og stjórnvana eða stjórnlitlu skipi og dráttarbátáaðstoð er takmörkuð.

### 6.2.6 Aðrir staðir sem til greina koma eftir aðstæðum hverju sinni

Enda þótt bent hafi verið á staði í öllum landshlutum sem geta hentað sem skipaafdreip eða neyðarhafnir má ekki líta fram hjá því að margir aðrir staðir geta komið til greina í þessu skyni. Meta verður hvert atvik fyrir sig á grundvelli kringumstæðnanna og hagsmuna þeirra sem í hlut eiga eins og bent er á í grein 1.7 í leiðbeiningum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, [Guidelines On Places Of Refuge For Ships In Need Of Assistance](#) þar sem segir:

... veiting aðgangs að skipaafdreipi gæti falið í sér pólitíska ákvörðun sem einungis er unnt að taka á forsendum ríkjandi aðstæðna með skyldugu tilliti til jafnvægisins milli ávinningsins fyrir skipið sem í hlut á og umhverfisins, sem hlýst af því að færa skipið í skipaafdreip, og hættunnar sem af því leiðir fyrir umhverfið að skipið sé í námunda við ströndina.<sup>23</sup>

Sem dæmi má nefna skip sem verður stjórnvana út af Norðausturlandi í vaxandi NA-átt. Eini raunhæfi möguleikinn á að veita því aðstoð gæti falist í því að fara með það í skjól sunnan Langaness þar til veður lægði. Mikilvægt er að vanda til viðbragðsáætlaða og annarra ráðstafana vegna skipulags á viðbrögðum en hversu vel sem allar áætlanir eru úr

---




<sup>23</sup> Enski textinn er þannig: ... granting access to a place of refuge could involve a political decision which can only be taken on a case-by-case basis with due consideration given to the balance between the advantage for the affected ship and the environment resulting from bringing the ship into a place of refuge and the risk to the environment resulting from that ship being near the coast.

garði gerðar munu alltaf koma upp ófyrirsjáanlegar kringumstæður þar sem meta þarf stöðuna allt frá byrjun þar til skip er komið í skipaafdreip eða neyðarhöfn.

### 6.3 Skrá um þá staði sem lagt er til að verði neyðarhöfn eða skipaafdreip

Eftirtalin skipaafdreip og neyðarhafnir hafa verið valin með tilliti til hentugleika til að veita viðtöku skipum sem eru í þörf fyrir aðstoð þegar ekki er talin hætta á ferðum fyrir fólk um borð. Gerð er grein fyrir helstu eiginleikum hvers staðar um sig. Þessar upplýsingar miðast við ritunartíma greinargerðarinnar. Nauðsynlegt er að uppfæra þær með tilliti til þeirra breytinga sem kunna að verða á aðstöðu og búnaði.

Litamerkingarnar hafa eftirfarandi þýðingu:

-  Neyðarhafnir þar sem unnt er að taka við olíu
-  Neyðarhafnir þar sem ekki er tiltæk aðstaða til olíumóttöku
-  Skipaafdreip

## Helguvíkurhöfn — neyðarhöfn

<b>Sjókort</b>	361
<b>Viðmiðunarstærð skips (mesta lengd)</b>	180–190 m
<b>Aðsigling</b>	Greið, gott svigrúm
<b>Innsigling</b>	Innsigling með aðstoð dráttarbáts –báta, dýpi ≥ 15 m
<b>Lega og haldbotn</b>	Stakksfjörður. Skjól í öllum áttum nema norðlægum
<b>Skjól og veðurfar</b>	Gott skjól nema í NA-átt. Erfið aðkoma í hvassri NA-átt
<b>Viðlegur</b>	Góð olíuviðlega. Fjögur ker með flotþybbum
<b>Oliugirðing</b>	Góðar aðstæður til að afgirða skip
<b>VHF-samband</b>	Gott
<b>GSM-samband</b>	Gott
<b>Dráttarbátur</b>	Já 6 t BP, frá Faxaflóahöfnum 40 t BP (samals 60 t)
<b>Vegasamband</b>	Já
<b>Flugvöllur</b>	Já, fjarlægð 10 km
<b>Verkstæði</b>	Reykjanesbær, slippur
<b>Uptaka á skipi</b>	Nei
<b>Olíumóttaka</b>	Já, góð aðstaða
<b>Ógn við byggð eða rekstur</b>	Já, við annan rekstur
<b>Lega skipa án mengunarhættu</b>	Já
<b>Lega skipa sem mengunarhætta stafar af</b>	Já
<b>Lega skipa sem eld- og sprengihætta stafar af</b>	Nei

## Hafnarfjarðarhöfn — neyðarhöfn

<b>Sjókort</b>	363, 365
<b>Viðmiðunarstærð skips (mesta lengd)</b>	150 m
<b>Aðsigling</b>	Greið, gott svigrúm
<b>Innsigling</b>	Greið, dýpi $\geq$ 12 m
<b>Lega og haldbotn</b>	Sunnan eða norðan í firði eftir áttum. Haldbotn er góður
<b>Skjól og veðurfar</b>	Skjól nema í vestan- og suðvestanátt
<b>Viðlegur</b>	Hvaleyrarbakki, 430 m að lengd, dýpi 8 m
<b>Olíugirðing</b>	Nei
<b>VHF-samband</b>	Gott
<b>GSM-samband</b>	Gott
<b>Dráttarbátur</b>	Já 10 t BP frá FFH, 60 t BP samtals
<b>Vegasamband</b>	Já
<b>Flugvöllur</b>	Já, Keflavíkurflugvöllur 25 km og Reykjavíkurflugvöllur 10 km
<b>Verkstæði</b>	Já, ágæt verkstæði
<b>Upptaka á skipi</b>	Já, flotkvíar, 3.000 og 10.000 tonn
<b>Olíumóttaka</b>	Nei
<b>Ógn við byggð eða rekstur</b>	Já, við rekstur
<b>Lega skipa án mengunarhættu</b>	Já
<b>Lega skipa sem mengunarhætta stafar af</b>	Nei
<b>Lega skipa sem eld- og sprengihætta stafar af</b>	Nei

## Hvalfjörður — skipaafdrepp

<b>Sjókort</b>	365, 366
<b>Viðmiðunarstærð skips (mesta lengd)</b>	200 m
<b>Aðsigling</b>	Greið, gott svigrúm
<b>Innsigling</b>	Greið
<b>Dýpi</b>	23–45 m
<b>Lega og haldbotn</b>	Hálsnes, dýpi 25 m, Hvammshöfði-Þyrilsnes, dýpi 17 m
<b>Skjól og veðurfar</b>	Þokkalegt, getur þó orðið mjög hvasst í fjallaköstum
<b>Viðlegur</b>	Grundartangi, viðlegur olíuflutningaskipa
<b>Olíugirðing</b>	Nei, tiltæk í Reykjavík
<b>VHF-samband</b>	Gott
<b>GSM-samband</b>	Gott
<b>Dráttarbátur</b>	Já, FFH, 60 t BP samtals
<b>Vegasamband</b>	Já
<b>Flugvöllur</b>	Já, Reykjavíkurlflugvöllur u.þ.b. 30 km
<b>Verkstæði</b>	Nei, í Reykjavík
<b>Upptaka á skipi</b>	Nei
<b>Olíumóttaka</b>	Já, tvær olíubryggjur
<b>Ógn við byggð eða rekstur</b>	Nei
<b>Lega skipa án mengunarhættu</b>	Já
<b>Lega skipa sem mengunarhætta stafar af</b>	Nei
<b>Lega skipa sem eld- og sprengihætta stafar af</b>	Já, metist hverju sinni

## Dýrafjörður — skipaafdreip

<b>Sjókort</b>	41, 46
<b>Viðmiðunarstærð skips (mesta lengd)</b>	200 m
<b>Aðsigling</b>	Greið, gott svigrúm
<b>Innsigling</b>	
<b>Dýpi</b>	
<b>Lega og haldbotn</b>	Eftir vindi í ytri hluta fjarðarins. Góðar legur
<b>Skjól og veðurfar</b>	Gott skjól, þekkt skipalægi
<b>Viðlegur</b>	
<b>Olíugirðing</b>	Nei
<b>VHF-samband</b>	Gott
<b>GSM-samband</b>	Gott
<b>Dráttarbátur</b>	Nei
<b>Vegasamband</b>	Nokkuð út með firði beggja vegna
<b>Flugvöllur</b>	Já, við Þingeyri
<b>Verkstæði</b>	Á Þingeyri, minni háttar viðgerðir
<b>Upptaka á skipi</b>	Nei
<b>Olíumóttaka</b>	Nei
<b>Ógn við byggð eða rekstur</b>	Nei
<b>Lega skipa án mengunarhættu</b>	Já
<b>Lega skipa sem mengunarhætta stafar af</b>	Nei
<b>Lega skipa sem eld- og sprengihætta stafar af</b>	Já

## Ísafjarðardjúp — skipaafdreip

<b>Sjókort</b>	41, 46
<b>Viðmiðunarstærð skips (mesta lengd)</b>	200 m
<b>Aðsigling</b>	Greið, gott svigrúm
<b>Innsigling</b>	
<b>Dýpi</b>	
<b>Lega og haldbotn</b>	Í NA-átt: Grænahlíð og Snæfjallaströnd. Sunnanvert í Djúpi í suðlægum áttum
<b>Skjól og veðurfar</b>	Skjól í NA-áttum og suðlægum áttum
<b>Viðlegur</b>	
<b>Olíugirðing</b>	Nei
<b>VHF-samband</b>	Gott
<b>GSM-samband</b>	Já
<b>Dráttarbátur</b>	Já (Ísafjörður), 10 + 2 t BP
<b>Vegasamband</b>	Nei
<b>Flugvöllur</b>	Á Ísafirði
<b>Verkstæði</b>	Nei
<b>Upptaka á skipi</b>	Nei
<b>Olíumóttaka</b>	Nei
<b>Ógn við byggð eða rekstur</b>	Nei
<b>Lega skipa án mengunarhættu</b>	Já
<b>Lega skipa sem mengunarhætta stafar af</b>	Nei
<b>Lega skipa sem eld- og sprengihætta stafar af</b>	Já



## Ísafjarðarhöfn — neyðarhöfn

<b>Sjókort</b>	46, 417
<b>Viðmiðunarstærð skips (mesta lengd)</b>	150 m, 100 m stjórnlaust skip
<b>Aðsigling</b>	Greið, gott svigrúm
<b>Innsigling</b>	Í rennu að Sundahöfn, dýpi 9–12 m
<b>Lega og haldbotn</b>	Prestabót, tímabundið lægi
<b>Skjól og veðurfar</b>	Pokkalegt skjól í flestum áttum
<b>Viðlegur</b>	Sundabakki, 190 m að lengd, dýpi 9 m
<b>Olíugirðing</b>	Já, flokkur 1
<b>VHF-samband</b>	Gott
<b>GSM-samband</b>	Gott
<b>Dráttarbátur</b>	Já 10 t + 2 t BP
<b>Vegasamband</b>	Já
<b>Flugvöllur</b>	Já
<b>Verkstæði</b>	Já, minni háttar viðgerðir
<b>Upptaka á skipi</b>	Nei
<b>Olíumóttaka</b>	Nei
<b>Ógn við byggð eða rekstur</b>	Já
<b>Lega skipa án mengunarhættu</b>	Já
<b>Lega skipa sem mengunarhætta stafar af</b>	Já, metist hverju sinni
<b>Lega skipa sem eld- og sprengihætta stafar af</b>	Nei

## Eyjafjörður vestan Hríseyjar — skipaafdreip

<b>Sjókort</b>	57
<b>Viðmiðunarstærð skips (mesta lengd)</b>	200 m
<b>Aðsigling</b>	Greið, gott svigrúm
<b>Innsigling</b>	Greið, dýpi 50–100 m
<b>Lega og haldbotn</b>	Vestan Hríseyjar, dýpi 30–50 m
<b>Skjól og veðurfar</b>	Sæmilegt skjól í NA-áttum, gott skjól í suðlægum áttum
<b>Viðlegur</b>	
<b>Oliugirðing</b>	Nei
<b>VHF-samband</b>	Gott
<b>GSM-samband</b>	Gott
<b>Dráttarbátur</b>	Nei
<b>Vegasamband</b>	Já, Dalvík og / eða Árskógssandur
<b>Flugvöllur</b>	Já, Akureyrarflugvöllur, um 40 km fjarlægð
<b>Verkstæði</b>	Já, á Akureyri, um 40 km fjarlægð
<b>Upptaka á skipi</b>	Nei
<b>Olíumóttaka</b>	Nei
<b>Ógn við byggð eða rekstur</b>	Nei
<b>Lega skipa án mengunarhættu</b>	Já
<b>Lega skipa sem mengunarhætta stafar af</b>	Já, metist hverju sinni
<b>Lega skipa sem eld- og sprengihætta stafar af</b>	Já

## Akureyrarhöfn / Krossanes — neyðarhöfn

<b>Sjókort</b>	57, 530
<b>Viðmiðunarstærð skips (mesta lengd)</b>	150 m
<b>Aðsigling</b>	Greið, gott svigrúm
<b>Innsigling</b>	Greið, dýpi um 50 m
<b>Lega og haldbotn</b>	Utan Oddeyrar, dýpi um 50 m
<b>Skjól og veðurfar</b>	Gott skjól
<b>Viðlegur</b>	Krossanes, lengd 80 m, dýpi 8,4 m. Slippkantur, dýpi 5 m
<b>Olíugirðing</b>	Já, flokkur 1, 300 m
<b>VHF-samband</b>	Gott
<b>GSM-samband</b>	Gott
<b>Dráttarbátur</b>	Já , 7t BP
<b>Vegasamband</b>	Já
<b>Flugvöllur</b>	Já
<b>Verkstæði</b>	Já
<b>Upptaka á skipi</b>	Já, að 5.000 BT
<b>Olíumóttaka</b>	Já
<b>Ógn við byggð eða rekstur</b>	Nei
<b>Lega skipa án mengunarhættu</b>	Já
<b>Lega skipa sem mengunarhætta stafar af</b>	Já
<b>Lega skipa sem eld- og sprengihætta stafar af</b>	Nei

## Reyðarfjörður — skipaafdreip

<b>Sjókort</b>	73, 716
<b>Viðmiðunarstærð skips (mesta lengd)</b>	200 m
<b>Aðsigling</b>	Greið, gott svigrúm
<b>Innsigling</b>	Greið
<b>Dýpi</b>	Við Hólmanes, 30–40 m dýpi
<b>Lega og haldbotn</b>	Pokkalegt, vindur stendur inn og út fjörðinn
<b>Skjól og veðurfar</b>	Sæmilegt skjól í NA-áttum, gott skjól í suðlægum áttum
<b>Olíugirðing</b>	Já, flokkur 1, 300 m
<b>VHF-samband</b>	Gott
<b>GSM-samband</b>	Gott
<b>Dráttarbátur</b>	Já, 27 t BP
<b>Vegasamband</b>	Já
<b>Flugvöllur</b>	Já, Egilsstaðaflugvöllur í um 40 km fjarlægð
<b>Verkstæði</b>	Já, minni háttar viðgerðir
<b>Upptaka á skipi</b>	Nei
<b>Olíumóttaka</b>	Nei
<b>Ógn við byggð eða rekstur</b>	Nei
<b>Lega skipa án mengunarhættu</b>	Já
<b>Lega skipa sem mengunarhætta stafar af</b>	Nei
<b>Lega skipa sem eld- og sprengihætta stafar af</b>	Já

## Reyðarfjarðarhöfn — neyðarhöfn

<b>Sjókort</b>	73, 716
<b>Viðmiðunarstærð skips (mesta lengd)</b>	
<b>Aðsigling</b>	Greið, gott svigrúm
<b>Innsigling</b>	Greið
<b>Dýpi</b>	30–40 m
<b>Lega og haldbotn</b>	Við Hólmanes eða á Reyðarfirði
<b>Skjól og veðurfar</b>	Þokkalegt, vindur stendur inn og út fjörðinn
<b>Viðlegur</b>	80 m kantur, dýpi 8 m
<b>Olíugirðing</b>	Já, flokkur 1, 300 m
<b>VHF-samband</b>	Gott
<b>GSM-samband</b>	Gott
<b>Dráttarbátur</b>	Já 27 t BP
<b>Vegasamband</b>	Já
<b>Flugvöllur</b>	Já, Egilsstaðaflugvöllur í um 40 km fjarlægð
<b>Verkstæði</b>	Já, minni háttar viðgerðir
<b>Upptaka á skipi</b>	Nei
<b>Olíumóttaka</b>	Nei
<b>Ógn við byggð eða rekstur</b>	Já, nálægð við byggð
<b>Lega skipa án mengunarhættu</b>	Já
<b>Lega skipa sem mengunarhætta stafar af</b>	Já, metist hverju sinni
<b>Lega skipa sem eld- og sprengihætta stafar af</b>	Nei

## Vestmannaeyjahöfn — neyðarhöfn

<b>Sjókort</b>	310, 321
<b>Viðmiðunarstærð skips (mesta lengd)</b>	
<b>Aðsigling</b>	
<b>Innsigling</b>	
<b>Lega og haldbotn</b>	Undir Eiðinu, haldbotn allgóður
<b>Skjól og veðurfar</b>	Gott skjól er í höfninni í öllum vindáttum
<b>Viðlegur</b>	Langa, um 140 m viðlega, dýpi 8,6 m
<b>Olíugirðing</b>	Já, flokkur 1, 300 m
<b>VHF-samband</b>	Gott
<b>GSM-samband</b>	Gott
<b>Dráttarbátur</b>	Já 30 t BP
<b>Vegasamband</b>	Nei, ferjusamgöngur við Þorlákshöfn
<b>Flugvöllur</b>	Já
<b>Verkstæði</b>	Já, minni háttar viðgerðir
<b>Upptaka á skipi</b>	Nei
<b>Olíumóttaka</b>	Nei
<b>Ógn við byggð eða rekstur</b>	Já, ef hætta er á eldsvoða eða sprengingu
<b>Lega skipa án mengunarhættu</b>	Já
<b>Lega skipa sem mengunarhætta stafar af</b>	Já, metist hverju sinni
<b>Lega skipa sem eld- og sprengihætta stafar af</b>	Nei

## Eiðið á Heimaey — skipaafdreip

<b>Sjókort</b>	310, 321
<b>Viðmiðunarstærð skips (mesta lengd)</b>	150 m
<b>Aðsigling</b>	Greið, gott svigrúm
<b>Innsigling</b>	
<b>Dýpi</b>	12–25 m dýpi
<b>Lega og haldbotn</b>	Haldbotn er misgóður
<b>Skjól og veðurfar</b>	Skjól fyrir vindi frá austri og suður um til suðvesturs
<b>Viðlegur</b>	
<b>Oliugirðing</b>	Ekki unnt að koma þeim við
<b>VHF-samband</b>	Gott
<b>GSM-samband</b>	Gott
<b>Dráttarbátur</b>	Já, 30 t BP
<b>Vegasamband</b>	Nei, ferjusamgöngur við Þorlákshöfn
<b>Flugvöllur</b>	Já
<b>Verkstæði</b>	Já, minni háttar viðgerðir
<b>Upptaka á skipi</b>	Nei
<b>Olíumóttaka</b>	Nei
<b>Ógn við byggð eða rekstur</b>	Já, nema austast á legunni
<b>Lega skipa án mengunarhættu</b>	Já
<b>Lega skipa sem mengunarhætta stafar af</b>	Nei
<b>Lega skipa sem eld- og sprengihætta stafar af</b>	Já, metist hverju sinni





## 7 Viðbúnaður og skipulag viðbragða vegna bráðamengunar í íslenskri lögsögu

Umhverfisstofnun hefur yfirumsjón með viðbúnaði og viðbrögðum við bráðamengun innan íslenskrar mengunar- og efnahagslögsögu.

Forræði og skipulag viðbragða vegna bráðamengunar á sjó ræðst af staðsetningu atviks og umfangi mengunar og er ýmist í höndum hafnarstjóra eða Umhverfisstofnunar. Ef mengunin á sér stað innan hafnarsvæða eins og þau eru tilgreind í hafnarreglugerðum stýrir viðkomandi hafnarstjóri aðgerðum og ber ábyrgð á þeim. Utan hafnarsvæða er Umhverfisstofnun ábyrg fyrir viðbrögðum og annast stjórn á vettvangi. Heimilt er að fela mengunarvaldinum sjálfum framkvæmd hreinsunar en í slíkum tilfellum verður mengunarvaldur að leggja fram áætlun um áform sín um hreinsun. Þegar starfað er eftir neyðarhafnarskipulagi telur nefndin rétt að Umhverfisstofnun annast umsjón með viðbúnaði og viðbrögðum við bráðamengun.

Undanfarið hefur staðið yfir á vettvangi Umhverfisstofnunar og Hafnasambands Íslands endurskoðun á viðbúnaði og skipulagi aðgerða vegna bráðamengunar innan hafna og er hún nú langt komin. Þær hugmyndir sem hér eru settar fram að skipulagi viðbragða vegna mengunar sem kann að hljóta af hlutverki hafnar sem neyðarhafnar eru í samræmi við hugmyndir starfshópsins sem unnið hefur að fyrrnefndri endurskoðun, en nánari greinargerð fyrir bráðamengunarvörnum, forræði á þeim og kostnaðarskiptingu hlýtur að bíða endanlegrar niðurstöðu þeirrar vinnu.

### 7.1 Bráðamengun innan hafnarsvæða

Verði bráðamengun á hafnarsvæði ber hafnarstjóri ábyrgð á því að gripið sé til viðeigandi aðgerða. Hafnarstjóri getur þó hvenær sem er óskað eftir aðstoð Umhverfisstofnunar og auk þess getur stofnunin hlutast til um aðgerðir telji hún það nauðsynlegt. Hafnarstjóra ber að tilkynna um bráðamengunaróhöpp til heilbrigðisnefndar og Umhverfisstofnunar og heilbrigðisfulltrúi ákveður hvenær hreinsun telst lokið.

Nú eru í bígerð breytingar á skipulagi viðbragða við bráðamengun innan hafna. Í stað þess að á hverju svæði verði staðsettur miðlægur búnaður, líkt og nú er, er gert ráð fyrir því að hver höfn eigi og reki sinn mengunarvarnabúnað og að umfang hans og magn sé miðað við þá umferð og starfsemi sem þar er. Í stærstu höfnunum þar sem mest umferð er og flutningar af því tagi að mengunarhætta getur stafað af farmi er þá meiri búnaður heldur en í litlum fiskihöfnum eða smábátahöfnum.

### 7.2 Bráðamengun utan hafnarsvæða

Umhverfisstofnun ber ábyrgð á viðbrögðum við bráðamengunaróhöppum utan hafnarsvæða og á úthafinu og ber stofnuninni að bregðast við og tryggja viðeigandi aðgerðir. Umhverfisstofnun er í samstarfi við Siglingastofnun Íslands og Landhelgisgæslu Íslands um skipulag viðbragða og verkaskiptingu milli stofnananna ef hætta er á slíkum atburði. Stofnanirnar gera með sér skriflegt samkomulag um samvinnu, verkaskiptingu og viðbrögð við bráðamengun í samræmi við ákvæði 14. gr. laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda.

Viðbragðskerfi Umhverfisstofnunar er í meginráttum tvíþætt. Stofnunin hefur yfir að ráða búnaði og tiltækum mannskap miðað við smærri og meðalstór óhöpp, upp á einhver hundruð tonna, enda sýnir tölfræðin að gera megir ráð fyrir slíkum óhöppum einu sinni á 5–10 ára fresti. Verði stærri óhöpp verða hins vegar nýttir alþjóðlegir

samningar og samstarf um gagnkvæma aðstoð, enda eru slíkir atburðir það sjaldgæfir að frekari viðbúnaður er ekki talinn svara kostnaði.

Fyrirliggjandi mengunarvarnabúnaður Umhverfisstofnunar til að fást við mengun sjávar er ekki sérstaklega miðaður við aðgerðir á úthafinu. Búnaðurinn samanstendur af olíuupptökutækjum sem eru hannaðar til notkunar á grunnsævi og við strendur, olíuupptökutækjum sem reyndar má nota hvort sem er við strendur eða á opnu hafi, færanlegum geymum, búnaði til úðunar dreifiefna og margvíslegan búnað til hreinsunar stranda (fylgiskjal 3). Umhverfisstofnun og aðrir viðbragðsaðilar eru því ekki sérstaklega undirbúnir til að takast á við mengunaróhapp langt úti á hafinu umhverfis Ísland, viðbúnaður hefur einkum miðast við lítil og meðalstór óhöpp nálægt landi.

Ef mengunaróhapp reynist umfangsmikið og útheimta mikinn búnað og sérfræðipökkingu er Ísland aðili að margvíslegu alþjóðlegu samstarfi og aðstoð um viðbúnað og viðbrögð við bráðamengunaróhöppum.

Að lokum má nefna að á vegum vinnuhóps Norðurskautsráðsins um viðbúnað og viðbrögð við bráðamengun (EPPR) hafa verið teknar saman leiðbeiningar um viðbrögð við olíumengun á heimskautasvæðum og eru þær hluti af viðbragðsáætlun Umhverfisstofnunar.

### 7.3 Bráðamengun í neyðarhöfnum

Samkvæmt hugmyndum starfshópsins sem starfað hefur að endurskoðun viðbragða við bráðamengun innan hafna er gert ráð fyrir því að Umhverfisstofnun hafi umsjón með viðbúnaði og viðbrögðum við bráðamengun ef til þess kemur að skipi verði vísað í neyðarhöfn á grundvelli neyðarhafnaskipulagsins. Stofnunin geti þó óskað eftir því að hafnarstjóri eða heilbrigðisnefnd stýri aðgerðum í umboði hennar.

Gert er ráð fyrir því að mengunarvarnabúnaður í neyðarhöfnum verði tvíþættur. Annars vegar verði um að ræða grunnbúnað viðkomandi hafnar og hins vegar viðbótarbúnað sem tengist beint hlutverki hafnarinnar sem neyðarhöfn. Það fari svo eftir aðstæðum hvort sá viðbótarbúnaður verði geymdur á hafnarsvæðinu eða verði miðlægur. Þar sem ákvörðun um notkun hafnar sem neyðarhafnar verður tekin af fulltrúum stjórnvalda eru sterk rök fyrir að því að hið opinbera leggi til þann búnað sem tengist hlutverki hafnar sem neyðarhöfn, og að hann verði á ábyrgð Umhverfisstofnunar.

Auk slíks sérhæfðs búnaðar þarf jafnframt í viðbragðsáætlun neyðarhafnar að tilgreina önnur tæki og búnað sem nauðsynlegt getur verið að hafa til taks þegar skipi er beint í höfn á grundvelli neyðarhafnaskipulagsins.

Hugmyndir starfshóps Umhverfisstofnunar og Hafnasambands Íslands ganga út á það að ríkissjóður standi straum af kostnaði við mengunarvarnabúnað sem til þarf vegna hlutverks hafnar sem neyðarhöfn.

## 8 Um ábyrgðir og bætur vegna útgjalda og tjóna í tengslum við skipaafdreip og neyðarhafnir

Umtalsvert tjón getur hlotist af því að veita löskuðu skipi skjól í neyðarhöfn eða skipaafdreipi ef illa fer. Mengandi og hættuleg efni geta borist út í umhverfið, því fylgir óhjákvæmilega kostnaður við að hefta útbreiðslu mengunarinnar og vegna hreinsunarstarfs auk þess sem mengunin getur valdið rekstrartjóni. Ekki er heldur fyrir það að synja að skip, sem svo er ástætt fyrir að nauðsynlegt þykir að beina því í neyðarhöfn, geti valdið höfninni rekstrartjóni með því að teppa þar reglulega starfsemi og eignatjón gæti einnig orðið af völdum slíks skips, svo sem skemmdir á hafnarmannvirkjum eða tækjakosti hafnarinnar.

Í eftirfarandi töflu eru taldar helstu tegundir atvika og viðbragða við þeim sem hugsanlegt er að gætu orðið til að valda útgjöldum eða tjóni í skipaafdreipum og neyðarhöfnum og þeir aðilar sem gætu átt kröfu á bótum eða endurgreiðslu á útlögðum kostnaði vegna þeirra.

Atburður – framlag	Kröfuhafi / tjónpóli
Fyrirbyggjandi aðgerðir	Stjórnvöld, hafnir
Hreinsun og brottflutningur mengunar	Stjórnvöld, lögbundnir mengunarvarnaraðilar
Björgunaraðgerðir	Stjórnvöld, hafnir
Útvegum á aðstöðu í höfn til björgunar-aðgerða, s.s. geymslu- og viðgerðaraðstöðu	Hafnir, stjórnvöld
Skip teppir eða torveldar hafnarstarfsemi	Hafnir
Skemmdir á hafnarmannvirkjum	Hafnir
Rekstrartjón / tekjumissir hafnar af völdum laskaðs skips	Hafnir
Tjón ferðapjónustu, fiskeldis og annarrar starfsemi á og við mengað svæði	Eigendur / rekstraraðilar fyrirtækja á staðnum
Aðrar kröfur vegna tjóna af völdum mengunar, tekjumissis og skemmda á eignum	Þriðju aðilar, hagsmunahópar

Augljósasta hættan við það að heimila skipi að halda í neyðarhöfn eða skipaafdreip, eða gefa því fyrirmæli um það, felst í því að með því að beina löskuðu skipi á innsævi, upp að ströndum eða í höfn tekur viðkomandi ríki ábyrgð á því að mengunartjón verði á hafsvæði þess og ströndum sem ella kynnu að hafa sloppið við mengunina og áhrif hennar þar sem hin fyrirsjáanlega eða mögulega mengun hefði orðið annarsstaðar ef skipið hefði haldið áfram ferð sinni eða orðið um kyrrt þar sem það var niður komið áður en afskipti stjórnvalda af því hófust.<sup>24</sup> Mengunarhætta og ótti við tilheyrandi fjárhags- og umhverfistjón er án nokkurs efa einnig helsta ástæða þess að nauðstöddum skipum með mengandi farm hefur verið synjað um heimild til að leita vars á innsævi og í höfnum. Ákvörðun stjórnvalda um að beina nauðstöddu skipi í skipaafdreip eða neyðarhöfn, eða verða við beiðni um slíkt liðsinni, kann því að fela í sér umtalsverða fjárhagslega áhættu fyrir viðkomandi ríki, þá starfsemi sem stunduð er á því svæði þar sem áhrifa mengunar gætir, eða annars konar tjón verða, og lífríki getur einnig beðið hnekki.

Engin almenn reglukerfi eða alþjóðlegar réttarreglur taka á bótageiðslum til þeirra sem kunna að verða fyrir tjóni af þessu tagi. Venjulega er skorið úr um ábyrgð þeirra aðila sem í hlut eiga á grundvelli landslaga ef alþjóðareglum er ekki til að dreifa. Ekki er

<sup>24</sup> Ringbom, Henrik: „[You are Welcome, but ...](#)“, bls. 216. – Gauci, Gotthard Mark: „Places of Refuge: Compensation for Damage Perspective“, bls. 299-300.

hægt að ganga að því sem vísu að skipið sem í hlut á hafi ábyrgðartryggingu og jafnvel þótt það hafi slíka tryggingu kann svo að vera að kröfuhafi hafi ekki tók á að sækja bætur á grundvelli hennar ef tryggjandi getur borið fyrir sig einhverjar varnir hennar.

Að þessu sögðu skal á það bent að ekki skal beina skipum í neyðarhöfn eða skipaafdreyp nema því aðeins að sýnt þyki að þetta úrræði sé til þess fallið að draga úr líkum á því að tjón verði af völdum skipsins og umfangi þess skaða sem það kann annars að valda.<sup>25</sup> auk þess sem jafnan skal lagt mat á það hvaða afleiðingar það hefur að synja skipi um aðgang að neyðarhöfn eða skipaafdreipi. Ætla verður að stjórnvöld hafi þetta jafnan hugfast við ákvarðanatöku og þessi nálgun dregur mjög úr líkum þess að tjón verði vegna atburða í skipaafdreypum og neyðarhöfnum.

### 8.1 Alþjóðasamþykktir um tjón af völdum skipa

Nokkrar alþjóðasamþykktir varðandi bætur vegna tjóna af völdum skipa hafa verið gerðar á undanförunum árum og áratugum. Hér er gerð lausleg grein fyrir þeim og greint frá stöðu Íslands gagnvart þessum samþykktum.

#### 8.1.1 IOPC FUNDS

*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND)*, 1971 Alþjóðasamningur um stofnun alþjóðasjóðs til að bæta tjón af völdum olíumengunar frá 18. desember 1971. Samningurinn tók gildi þann 16. október 1978.

FUND Protocol – bókun 1976

FUND Protocol – bókun 1992

FUND Protocol – bókun 2003

**Viðfangsefni:** Ábyrgð og bætur vegna tjóna af völdum olíumengunar frá farmgeymum flutningaskipa.

**Útdráttur:** Samningur um stofnun alþjóðlegs sjóðs til að bæta tjón af völdum olíumengunar. Umhverfisstofnun fer með framkvæmd samningsins hvað Ísland varðar. Sjá nánar á [vef umhverfisráðuneytisins](#).

Í raun eru starfandi þrjár IOPC-sjóðir: 1971-sjóðurinn, 1992-sjóðurinn og viðbótarsjóðurinn frá 2005 (Supplementary Fund),<sup>26</sup> sem öllum er komið á með sjálfstæðum samningum. Sjóðirnir kveða á um misháar hámarksbætur. Með bókuninni 2003 var settur á laggirnar viðbótarsjóður með það að markmiði að taka við greiðsluskyldu þegar hámarki bótafjárhæða grunnsjóðsins væri náð en reynslan hefur sýnt að á Vesturlöndum eru hagsmunir tengdir haf- og strandsvæðum það miklir og fjárhagstjón vegna mengunaróhappa gjarnan það stór að upphaflegi sjóðurinn dugir ekki til. Öll Norðurlöndin að Íslandi undanskildu eru aðilar að aukasjóðnum.

Sjá nánar á vef [Umhverfisstofnunar](#).

**Staða á Íslandi:** Aðild Íslands að upprunalega samningnum, sem tók gildi hvað Ísland varðar 15. október 1985, hefur verið sagt upp. Ísland er aðili að bókununum tveimur, frá 1976 og 1992, sú síðarnefnda tekur við af upprunalega samningnum. Ísland er ekki aðili að 2003 bókuninni.

<sup>25</sup> Sbr. leiðbeiningar Alþjóðasiglinagmálastofnunarinnar, *Guidelines On Places Of Refuge For Ships In Need Of Assistance*, einkum kafla I. Sjá einnig kafla 4.1 og 5.1 hér að framan.

<sup>26</sup> Sjá heimasíðu [International Oil Pollution Compensation Funds](#).

Auglýsing um staðfestingu og gildistöku samningsins [10/1980](#), bókunar 1976 [16/1995](#) og bókunar 1992, [26/1998](#).

Lög um heimild fyrir ríkisstjórnina til að staðfesta fyrir Íslands hönd þrjá alþjóðasamninga um varnir gegn mengun sjávar af völdum olíu [14/1979](#).

Auglýsing um uppsögn 1976 samningsins [7/2000](#).

Ekki hefur farið fram könnun á raunverulegri þörf eða hugsanlegum kostnaði vegna aðildar að bókuninni frá 2003 um viðbótarsjóðinn.

### 8.1.2 LLMC, 1976

*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims.*

Samþykkt um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanna, einnig nefnd: „Samþykkt um takmörkun einkaréttarábyrgðar vegna sjókrafna“.

Samþykkt þann 19. nóvember 1976. Gekk í gildi þann 1. desember 1986.

**Viðfangsefni:** Ábyrgð og bætur vegna tjóna af völdum skipa.

### 8.1.3 LLMC, 1996

*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims. Protocol 1996.*

Samþykkt þann 3. maí 1996. Gekk í gildi þann 13. maí 2004.

Um er að ræða bókun við LLMC, 1976 og er viðfangsefni hennar hið sama.

**Útdráttur:** Með þessum samþykktum eru fjárhæðir vegna tjóna af völdum skipa takmarkaðar við tilteknar hámarksupphæðir. Takmörkin eiga við um tvenns konar tjón; annars vegar á mönnum og hins vegar á öðrum skipum og eignum.

Með bókuninni frá 1996 voru gerðar breytingar á útreikningi bóta vegna tjóna af völdum skipa og hámarksfjárhæð þeirra aukin talsvert. Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins hefur hvatt aðildarríki þess til að staðfesta bókunina.

**Staða á Íslandi:** Ísland er hvorki aðili að samþykktinni frá 1976 né bókuninni frá 1996. Áriðandi er að þessu verði breytt og að Ísland gerist aðili bæði að LLMC, 1976 og LLMC, 1996 og að viðeigandi íslenskum lögum verði breytt í samræmi við það. Í ljós kom við eftirmál af strandi flutningaskipsins *Wilson's Muuga* á Hvalsnesfjöru í desember 2006 og björgun þess í apríl 2007 að bótaábyrgð eigenda skipa hér á landi væri mun takmarkaðri þegar stórtjón verða af þeirra völdum heldur en eðlilegt gæti talist. Með lögum nr. [159/2007](#) um breytingar á siglingalögum nr. [34/1985](#) með síðari breytingum, sem taka gildi þann 1. janúar 2009, voru bótafjárhæðir hækkaðar. Þá hefur verið lögð fram á Alþingi [tillaga til þingsályktunar](#) um staðfestingu bókunar um breytingu á samningi um takmörkun ábyrgðar á sjóréttarkröfum.

### 8.1.4 HNS, 1996

*International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea.* Alþjóðasamþykkt um ábyrgð og bætur fyrir tjón í tengslum við flutning hættulegra og skaðlegra efna á sjó, 1996.<sup>27</sup>

Samningurinn hefur enn ekki tekið gildi þar sem einungis 10 ríki hafa fullgilt hann.<sup>28</sup> En til þess að taka gildi þarf samþykki 12 ríkja og skal samanlögð stærð skipaflota þeirra vera a.m.k. tvær milljónir tonna. Evrópusambandið hefur heimilað aðildarríkjunum að fullgilda samninginn<sup>29</sup> og nokkur Evrópusambandsríkjanna eru nú að vinna að innleiðingu hans auk nokkurra ríkja utan ESB.

<sup>27</sup> Margvíslegar upplýsingar um HNS-samþykktina og HNS-sjóðinn er að finna á [upplýsingasíðu](#) um samþykktina.

<sup>28</sup> Sjá heimasíðu [Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar \(IMO\)](#).

<sup>29</sup> Sjá [Council Decision 2002/971/EC](#) frá 18. nóvember 2002 og ennfremur Ringbom, Henrik: „You are welcome but ...“, bls. 212.

Samningurinn er flókinn og hefur víða reynst torvelt að innleiða hann. Vinnuhópur á vegum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar hefur lagt áherslu á að veitt verði tæknileg aðstoð við það verkefni.

Aðilum að samningnum, og þeim ríkjum sem gerast aðilar í framtíðinni, er skylt að veita upplýsingar um magn varnings sem fellur undir gildissvið samningsins þegar fullgildingarskjöl eru afhent Alþjóðasiglingamálastofnuninni og síðan árlega þaðan í frá. Ekkert þeirra ríkja sem gerst hafa aðilar að samningnum hafa uppfyllt þessa skyldu samkvæmt því sem fram kom á fundi laganefndar IMO árið 2006.

**Viðfangsefni:** Ábyrgð og bætur vegna tjóna af völdum sjóflutninga á hættulegum og skaðlegum efnum. Skipulag sjóðsins og regluverkið í kringum hann er sniðið að sambærilegum sjóðum sem hafa því hlutverki að gegna að bæta tjón af völdum olíumengunar. Margvísleg hættuleg og skaðleg efni munu falla undir bótasvið HNS-samþykktarinnar og HNS-sjóðsins, og engu skiptir hvort um er að ræða varning í pakkningum eða í búlka. Ekki skiptir heldur máli hvort efnin sem í hlut eiga eru í föstu eða fljótandi formi, til dæmis falla gastegundir undir hann, hvort sem þær eru í loft- eða vökvakenndu formi svo sem fljótandi jarðgas (LNG). HNS-sjóðurinn mun heimta gjöld af þeim sem flytja inn sjóleiðis efni sem falla undir ákvæði samningsins. Áformað er að sjóðnum verði skipt í fjórar deildir sem annast bótagreiðslur vegna tjóna af mismunandi flokkum efna.<sup>30</sup>

**Staða á Íslandi:** Ísland er ekki aðili samningsins.

Umhverfisstofnun hefur farið ýtarlega yfir efnisatriði HNS-samþykktarinnar frá 1996. Niðurstaðan af athugun stofnunarinnar er sú að ekki sé ástæða til að staðfesta samninginn að sinni. Þetta á sér m.a. þær forsendur að ekki liggur fyrir hvaða kostnaður myndi fylgja aðild að samningnum og að sem stendur er tiltölulega lítið um flutninga á hættulegum og skaðlegum efnum hingað til lands. Umhverfisstofnun leggst þó ekki gegn því að unnið verði að undirbúningi þess hér á landi að samþykkja HNS-samþykktina, m.a. á vegum Alþingis, með samþykkt á þingsályktunartillögu um heimild til að staðfesta samþykktina þegar henta þykir eða samþykkja efni hennar og biðja þess að hún öðlist formlegt gildi með því að lágmarksfjöldi ríkja og lágmarks-tonnataka skipa náist.

### 8.1.5 Bunker Convention, 2001

*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.* Alþjóðasamþykkt um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóna af völdum olíumengunar frá eldsneytistönkum, 2001. Samþykkt þann 23. mars 2001. Samþykktin hefur ekki tekið gildi á alþjóðlegum vettvangi, en hefur náð gildismörkum og mun ölast gildi þann 21. nóvember 2008.

**Viðfangsefni:** Ábyrgð og bætur vegna tjóna af völdum olíumengunar frá eldsneytistönkum skipa.

**Útdráttur:** Samningnum er ætlað að tryggja hæfilegar, skjótar og fullnægjandi bætur til þeirra sem verða fyrir tjóni af völdum olíu sem berst úr eldsneytistönkum skipa. Samningurinn er mjög flókinn og hefur víða reynst erfitt að innleiða hann, en völ er á aðstoð til þess frá IMO. Evrópuráðið hefur gefið út heimild til aðildarríkjanna um innleiðingu samningsins nr. [2002/762/EB](#).

**Staða á Íslandi:** Ísland er ekki aðili að samningnum. Alþjóðasamþykkt um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóns af völdum olíumengunar frá 29. nóvember 1969 með síðari viðbótum og breytingum, síðast 1992 ([International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992](#)) og bótasjóður sem að baki henni stendur (FUND 92) bætir einungis tjón sem stafar af flutningi olíu í tankskipum en ekki þau tjón sem kunna

<sup>30</sup> [The HNS Convention. July 2006 Edition.](#)

að verða vegna þess að eldsneytisólía berst út í umhverfið hvort sem um er að ræða tankskip, kaupskip eða önnur skip. Samkvæmt úttekt norska ráðgjafafyrirtækisins Det norske Veritas á áhættu við siglingar úti fyrir Suðurstönd Íslands<sup>31</sup> eru mun meiri líkur á því að hér við land farist kaupskip en olúflutningaskip, en þau fyrrnefndu geta haft innbyrðist allmikið magn þungrar og þrávirkrar eldsneytisólíu. Umhverfisstofnun telur brýnt að unnið verði að undirbúningi þess héraðs að staðfesta samþykktina.

### 8.1.6 Nairobi Wreck Removal Convention, 2007

[Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007](#). (Alþjóðlega Nairobi-samþykktin um að fjarlægja skipsflök, 2007). Samþykkt þann 18. maí 2007. Eins og sjá má er um nýgerða samþykkt að ræða og hefur hún ekki enn hlotið alþjóðlegt gildi.

**Viðfangsefni:** Bótagreiðslur vegna kostnaðar við að fjarlægja skipsflök, þar á meðal við að tilkynna um þau og merkja þau, meta hættu sem af þeim stafar og gera áætlanir um að fjarlægja þau. Samþykktinni er ætlað að fylla í eyðu í alþjóðlegu lagaverki þar sem hingað til hefur ekki verið til að dreifa alþjóðlegum reglum um bætur fyrir kostnað við að fjarlægja strönduð skip og skipsflök í efnahagslögsögu strandríkja. Í samþykktinni eru ákvæði sem heimila ríkjum að beina kröfum beint að tryggingafélögum viðkomandi skipa.

**Staða á Íslandi:** Ísland er ekki aðili að samþykktinni.

### 8.2 Ýmis athugunarefni varðandi ábyrgðir og bætur í tengslum við tjón sem kunna að stafa frá skipum í skipaafdreypum eða neyðarhöfnum

Eins og vænta má hefur réttarstaða ríkja, og ekki síður lögaðila sem falla undir einkamálarétt, gagnvart tjónum sem kunna að verða vegna atvika í skipaafdreypum og neyðarhöfnum verið mjög til umræðu eftir að skipaafdreypum og neyðarhöfnum var komið á fót. Af Íslands hálfu hefur umræðu á vettvangi Evrópusambandsins og ýmissa aðildarríkja þess verið gefinn mestur gaumur enda er Ísland bundið af þeim Evrópureglum sem um þetta gilda vegna aðildarinnar að Samningnum um evrópska efnahagssvæðið og lögum og stjórnkerfi svipar hér mjög til þess sem gerist í nágrannaríkjunum. Sú vitneskja og reynsla sem þarna fæst verður því notadryggt héraðs.

Hinn 21. september 2007 var haldinn fundur á vegum Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (EMSA) í Lissabon þar sem fjallað var um samvinnu Evrópusambandsríkjanna á vettvangi ábyrgðar- og tjónabótamála vegna neyðarhafna og skipaafdreypa. Fulltrúi frá Siglingastofnun sat þennan fund af Íslands hálfu. Niðurstaða fundarins varð hin sama og áður hafði komið fram á vettvangi Evrópuþingsins, að ekki væri ráðlegt, eða í ráði, að stofna til nýrra samþykka eða sjóða til að standa straum af bótagreiðslum vegna tjóna sem hljóta af skipum í neyðarhöfnum eða skipaafdreypum heldur bæri að nota það bótaskerfi sem þegar hefur verið komið á. Þá var sú skoðun ríkjandi á fundinum að aðildarríkjunum bæri að fullgilda þær alþjóðsamþykktir sem gerð er grein fyrir hér að framan, þ.e. IOPC FUNDS, LLMC, HNS, Bunker Convention og Nairobi Wreck Removal Convention.

<sup>31</sup> Ráðstafanir til leiðarstjórnunar skipa við Suðvesturströnd Íslands. [Skýrsla byggð á skýrslu Det norske Veritas nr. 99–3206. Revision No. 3. *Control of Shipping Activities Within the Territorial Waters of Iceland*. May 1999].

## Greinargerð og tillögur starfshóps um neyðarhafnir og skipaafdreyp á Íslandi

Árið 2004 kom út hjá Nordisk Institutt for Sjørett sem starfrækt er við lagadeild Oslóarháskóla<sup>32</sup> ýtarleg skýrsla um bóta- og kröfurétt vegna skipaafdreypa og neyðarhafna. Í samantekt í niðurlagi skýrslunnar kemur eftirfarandi fram:

- Núverandi skipan mála hvað varðar ábyrgð og bætur fyrir tjón af völdum mengunar er ófullnægjandi. Þegar engar sérreglur eru til um ábyrgð á tjóni af völdum mengunar, en þær eru fyrir hendi ef mengun verður af völdum tankskipa, ræðst ábyrgð af landslögum. Þeim gerningi sem ESB-ríki beita oftast er LLMC-samþykktin frá 1976 sem er úrelt að verulegu leyti. Annars er LLMC-samþykktin einnig óhentugur gerningur til að skipta mengunarábyrgð þar sem hún veitir ýmsum lykilaðilum traustan rétt til að takmarka ábyrgð sína án tillits til áhættunnar sem er í húfi og í raun óháð hegðun hlutaðeigandi aðila. Hún mælir fyrir um tiltölulega lág ábyrgðarmörk sem tengjast einungis stærð skipsins en hvorki efnunum sem í hlut eiga né skaðanum sem orðið hefur. Annað, sem veldur áhyggjum í tengslum við núverandi stöðu mála, er að engar tryggingarkvaðir eru gerðar til skipa og að kröfuhafar eiga ekki rétt til beinnar málshöfðunar á hendur vátryggjanda. Í málum þar sem skipaafdreyp eru til umfjöllunar aukast líkurnar á að kröfum verði beint til opinberra yfirvalda ef ekki er að vænta nægilegra bóta.
- Reglakerfin sem gilda í aðildarríkjum ESB eru mjög breytileg hvað varðar tryggingasvið, takmörkunarfjárhæðir og möguleika á að hafa áhrif á ábyrgð með vali á varnarþingi. Búast má við að flest áhættutilvik strandríkja falli undir gildissvið alþjóðasamnings/sjóðs um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóns af völdum olíumengunar frá 1992 (CLC/Fund) og alþjóðasamþykkt um ábyrgð og bætur fyrir tjón í tengslum við flutning hættulegra og skaðlegra efna á sjó (HNS-kerfi).
- Eina undantekningin frá þessu er reglakerfi það sem fjallar um mengun af völdum tankskipa. Þótt gagnrýna megi uppbyggingu kerfisins með þeim rökum að það sé ekki „réttlátt“ að því leyti að ábyrgð hlutaðeigandi aðila er ekki í beinum tengslum við hegðun þeirra kveður það á um skilvirk úrræði til að bæta fórnarlömbum mengunaróhappa tjón, hvort sem um einstaklinga eða yfirvöld er að ræða. Kerfið felur í sér samræmt reglakerfi sem kveður á um skýra ábyrgð, skyldutryggingar, beina málshöfðun og aukabætur af hálfu IOPC-sjóðsins (International Oil Pollution Compensation Fund - alþjóðamengunarbotasjóður). Þegar bókun um viðbótarsjóð (Supplementary Fund Protocol) öðlast gildi mun verða tryggt að unnt verður að bæta strandríkjum jafnt sem öðrum fórnarlömbum flest fyrirsjáanleg tjón af völdum olíumengunar frá tankskipum.
- Gildistaka alþjóðasamþykktar um ábyrgð og bætur fyrir tjón í tengslum við flutning hættulegra og skaðlegra efna á sjó, 1996 (HNS-samþykktin) á hafsvæðum strandríkja Bandalagsins mun verða til þess að bæta verulega núverandi stöðu mála hvað varðar ábyrgð. Þar til samþykktin tekur gildi þarf að hafa fyrirvara á hvernig kröfur sem hugsanlega tengjast HNS innan gildissviðs LLMC-bókunarinnar frá 1996 eru viðurkenndar.

<sup>32</sup> Røsæg, Erik; Ringbom, Henrik: [Liability and Compensation with Regard to Places of Refuge. Final Report.](#)



## Greinargerð og tillögur starfshóps um neyðarhafnir og skipaafdreyp á Íslandi

- Þótt ýmsar viðeigandi alþjóðlegar reglur séu fyrir hendi mun ábyrgð strandríkis þar sem mál skipaafdreyps er til umfjöllunar þegar upp er staðið velta á landslögum ríkisins þar sem málið er til lykta leitt. Ekki er þó hægt samkvæmt þjóðarétti að setja tilteknar takmarkanir um hve langt landslög geta gengið til að komast hjá ábyrgð ríkisins.
- Unnt er að betrubæta þau ákvæði nógildandi alþjóðasamninga sem telst ábótavant með fyrirvara um fjölmargar takmarkanir sem almennur þjóðaréttur setur.

Svo virðist sem reglur alþjóðasamþykktu um bætur fyrir tjón sem verða af völdum mengunar frá olíuflutningaskipum séu ýtarlegar og bótasjóðir sem að baki þeim standa teljast stöndugir og færir um að mæta þeim kröfum sem að þeim kunna að beinast. Alloft hefur reynt á beitingu reglnanna og bótagreiðslur úr viðkomandi sjóðum þannig að fordæmi hafa skapast um meðferð ýmissa málefna sem falla undir þessar reglur. En þessi tilvik hafa verið án nokkurra tengsla við skipaafdreyp og neyðarhafnir þannig að óvíst er um fordæmisgildi í málum sem kunna að rísa vegna tjóna í skipaafdreypum og neyðarhöfnum.

Sú skoðun hefur verið sett fram af dómbærum höfundum að takmarkað gagn sé af almennri löggjöf (landslögum) þegar um er að tefla bótakröfur vegna tjóna af völdum mengunar frá skipum hvort sem alþjóðasamþykktir eru í gildi í því ríki þar sem tjón verður eða ekki. Almenn löggjöf getur þó haft gildi fyrir varnaraðila í slíkum málum, svo sem flokkunarfélög, sem ekki tilheyra hópi varnaraðila í alþjóðasamþykktum. Einnig má gera ráð fyrir því að endurkröfuréttur, t.d. á hendur alþjóðlegra bótasjóða, geti byggst á almennri löggjöf.<sup>33</sup>

Hér verður ekki gerð nein tilraun til að spá fyrir um niðurstöðu bótamála sem gætu risið vegna atburða í skipaafdreypum og neyðarhöfnum enda væri slík spásögn til lítils nýt. Hins vegar skal vakin athygli á því að tjón af völdum mengunar (pollution damage) er skilgreint í þeim alþjóðasamþykktum sem fjalla um slík tjón en þar er ekki að finna skýrgreiningu á beinu fjárhagstjóni (pure economic loss). Samkvæmt ákvæðum samþykktanna er einvörðungu bætt rekstrartjón og kostnaður vegna endurbóta á eignum sem þegar hafa farið fram eða fastákveðið er að gerðar verði.<sup>34</sup> Búast má við því að togstreita gæti orðið um afmörkun bótaábyrgðar undir þessum kringumstæðum, t.d. vegna krafna frá seljendum vöru eða þjónustu sem telja sig verða fyrir fjárhagstjóni vegna glataðra viðskiptatækifæra eða vegna þeirra sem eiga kröfu á þjónustu af hálfu aðila sem ekki getur veitt hana sökum þess tjóns sem orðið hefur, svo sem skipafélög sem ekki geta fengið skip sín afgreidd í höfn vegna tjóns sem þar hefur orðið eða hættuástands sem þar ríkir og stafar af hlutverki hafnarinnar sem neyðarhöfn. Þá liggur einnig fyrir að eitthvað er um ferðir skipa sem flytja hættulegan farm, annan en olíu eða olíuvörning, á siglingaleiðum hér við land auk þess sem slík skip gætu sjálf valdið tjóni í skipaafdreypum og neyðarhöfnum. Þar sem alþjóðlegum samþykktum er ekki til að dreifa yrði farið með mál af þessu tagi samkvæmt íslenskum rétti og vanræksla eða skeytingarleysi aðila gjarnan megingrundvöllur bótakrafna. Óvíst er hverjar niðurstöður mála af þessu tagi yrðu en nauðsynlegt er fyrir stjórnvöld og aðra sem í hlut eiga að taka tillit til þess að skipaeigendur munu í mörgum tilfellum geta beitt fyrir sig ákvæðum LLMC-alþjóðasamþykktarinnar um takmörkun bótaréttar.<sup>35</sup>

<sup>33</sup> Gauci, Gotthart Mark: „Places of Refuge: Compensation for Damage Perspective“, bls. 300.

<sup>34</sup> Gauci, Gotthart Mark: „Places of Refuge: Compensation for Damage Perspective“, bls. 305, 307-08.

<sup>35</sup> Ringbom, Henrik: „You are welcome but ...“, bls. 212, 214.

Meðal þess sem ekki hefur reynt á, og óljóst er um varðandi bótarétt, eru kröfur á hendur stjórnvöldum vegna ráðstafana sem þau gera gagnvart löskuðum skipum sem falla undir ákvæði leiðbeininga Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) um skipaafdrepp og neyðarhafnir fyrir nauðstödd skip<sup>36</sup>. Bótakröfur eru hvergi nefndar í þessum leiðbeiningum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar og það er viðhorf Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (EMSA) að hugsanlegar bótakröfur eigi ekki að hafa úrslitaáhrif á það hvort skipi sé beint í neyðarhöfn eða skipaafdrepp eða ekki.<sup>37</sup> Meta beri hvert og eitt tilvik fyrir sig á grundvelli ríkjandi aðstæðna að virtum líkunum á því að unnt sé að afstýra mengunarslysi. Engu að síður er ljóst að með fyrrnefndum leiðbeiningum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, þar sem mælt er fyrir um ýmis konar könnun á aðstæðum og fyrirbyggjandi aðgerðir, er leitast við að draga úr líkunum á því að bótakröfum verði beint gegn stjórnvöldum á grundvelli athafna þeirra eða athafnaleysis gagnvart skipum í skipaafdreppum og neyðarhöfnum.

Miklu skiptir jafnan í bótarétti hvert eðli og tilgangur þeirra athafna var sem urðu tilefni og grundvöllur bótakrafna. Hvað snertir athafnir í þeim tilgangi að hindra mengun frá löskuðum skipum er áriðandi að þær teljist réttmætar og þjóni tilgangi og að til þeirra sé gripið á réttum tíma, hvorki of brátt né of seint. Það getur vissulega orðið að álitamáli, ekki síst í málaferlum, hvaða aðgerðir teljast fyrirbyggjandi hversu ágæt og viðeigandi sem áformin voru sem að baki þeim þjuggu og hversu skynsamlegar sem ráðstafanirnar virtust vera þegar þær voru gerðar. Ef aðgerðir stjórnvalda gagnvart löskuðu skipi verða ekki taldar falla í þann flokk að teljast fyrirbyggjandi eða unnt er að sýna fram á vanrækslu eða dómgreindarleysi af hálfu þeirra fulltrúa stjórnvalda sem stýra aðgerðum og taka ákvarðanir kann svo að fara að bótaskylda útgerðar og olíumengunarbótasjóðsins falli niður. Í þessu samhengi hefur t.d. verið varpað fram spurningum um það hvaða þýðingu það hafi fyrir bótaskyldu ef olíuflutningaskipi væri beint í skipaafdrepp sem síðan reynist með öllu óhentugt og þjónar engan veginn því markmiði að varna slysi eða draga úr afleiðingum þess. Einnig hefur því verið velt upp hvaða áhrif það hafi á bótaskyldu ef beitt er röngum eða ófullnægjandi aðgerðum af hálfu strandríkisins<sup>38</sup> og ennfremur hvort það, að hafna því að veita löskuðu skipi aðgang að skipaafdreppi eða neyðarhöfn, geti skapað strandríki bótaskyldu. Líklegt er að leiðbeiningar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um skipaafdrepp og neyðarhafnir fyrir löskuð skip verði lagðar til grundvallar þegar felldir eru úrskurðir um áburð um vanrækslu á hendur stjórnvöldum vegna athafna þeirra eða athafnaleysis gagnvart löskuðum skipum í skipaafdreppum og neyðarhöfnum.<sup>39</sup>

Á sama hátt og stjórnvöld geta bakað sér bótaábyrgð með athöfnum sínum getur komið til þess að stjórnvöldum verði, í því skyni að rökstyðja kröfur um bætur eða hafna bótakröfu, borin á brýn vanræksla og skeytingarleysi um þær skyldur sem þau hafa tekist á hendur og ber að framfylgja samkvæmt skuldbindingum. Það er engum vafa undirorpið að unnt er að draga verulega úr líkum á hvers kyns óhöppum og slysum á sjó með notkun nútíma leiðsögu- og upplýsingatækni og fjarskiptatækni. Þau ríki sem eiga aðild að Hafréttarsamningi Sameinuðu þjóðanna hafa bæði rétt og skyldu til að gera ráðstafanir varðandi siglingu skipa á hafsvæði sínu (leiðastjórnun) og ber að láta í té siglingaleiðbeiningar og leiðsögu.<sup>40</sup> Ennfremur hvílir á strandríkjum sú skylda að tryggja að gerðar séu ráðstafanir til þess að draga úr og hafa eftirlit með mengun hafrýmisins og

<sup>36</sup> *Guidelines On Places Of Refuge For Ships In Need Of Assistance.*

<sup>37</sup> Þetta sjónarmið kom m.a. fram á fundi Siglingaöryggisstofnunarinnar um neyðarhafnir og skipaafdrepp sem fulltrúi Siglingastofnunar sótti í Lissabon þann 21. september 2007.

<sup>38</sup> Ringbom, Henrik: „You are welcome but ...“, bls. 217.

<sup>39</sup> Gauci, Gotthart Mark: „Places of Refuge: Compensation for Damage Perspective“, bls. 311.

<sup>40</sup> Sjá einkum 3. kafla Hafréttarsamnings Sameinuðu þjóðanna.

hindra útbreiðslu mengunar.<sup>41</sup> Verulegur misbrestur á efndum á þessum skyldum gæti að líkindum leitt til þess að bornar yrðu fram bótakröfur á hendur stjórnvöldum vegna mengunar frá skipum í skipaafdreypum og neyðarhöfnum.

Íslenskum stjórnvöldum ber að gæta að siglingaöryggi og tryggja það svo fullnægjandi sé. Með siglingaöryggi er átt við það öryggi sem unnt er að skapa á tilteknum siglingaleiðum með því að fyrirbyggja ásiglingar, skipströnd og árekstra skipa og koma þannig í veg fyrir slysfarir, dauðsföll, eignatjón og tjón af völdum mengunar hafs og stranda. Stjórnvöld hafa ýmis úrræði til að sinna skyldum sínum á þessum vettvangi, þar á meðal:

- 1)Kröfur um búnað skipa og menntun og þjálfun áhafna og eftirlit með þessum þáttum.
- 2)Leiðsaga skipa, þar á meðal upplýsingar um veður, sjólag og aðrar aðstæður í náttúrufari sem hafa áhrif á siglingar.
- 3)Eftirlit með siglingum.

Íslensk stjórnvöld hafa ekki bein tækifæri til að hafa áhrif á búnað eða áhafnarmál þeirra skipa sem ekki leita hafnar hér<sup>42</sup> en þessi atriði eru tekin til athugunar í hafnarríkiseftirliti á um fjórðungi þeirra skipa sem koma til íslenskra hafna og falla undir ákvæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit. Leiðsaga er veitt af Siglingastofnun Íslands og hafnasjóðum landsins með vitum og ljósbaujum auk þess sem stofnunin starfrækir upplýsingakerfi um veður og sjólag sem veitir vitneskju um aðstæður til siglinga á hafsvæði Íslands. Með sjálfvirku auðkenniskerfi skipa, AIS-kerfinu, sem Siglingastofnun rekur, er unnt að fylgjast með ferðum skipa allt að 70 sjómíllur frá ströndum landsins. Leiðastjórnun skipa á siglingaleiðum fyrir Suður- og Suðvesturlandi hefur verið samþykkt og gengur í gildi sumarið 2008. Vaktstöð siglinga í Reykjavík annast eftirlit með skipaumferð við landið og fjarskipti við skip. Sjómælingadeild Landhelgisgæslunnar gefur út sjókort, upplýsingar um sjávarstöðu og ýmsar siglingaleiðbeiningar. Að öllu virtu sýnist því engin ástæða til að líta svo á að siglingaöryggi sé ábótavant hér við land eða að stjórnvöld sinni ekki skyldum sínum á þessu sviði. Grunnþættir siglingaöryggis hér á landi ættu því vart að geta bakað stjórnvöldum bótaábyrgð vegna tjóna í skipaafdreypum og neyðarhöfnum á grundvelli vanrækslu þeirra.

<sup>41</sup> Sjá greinar 194, 195 og 232 í Hafréttarsamningi Sameinuðu þjóðanna.

<sup>42</sup> Stjórnvöld hafa þó ýmis úrræði til að hafa áhrif á mótun alþjóðlegra reglna með þátttöku í starfi alþjóðastofnana á þessu sviði svo sem IMO og EMSA.



## 9 Skrá um heimildir

### Prentaðar heimildir (vísað er til vefskjala í virkum hlekkjum í greinargerðinni)

- Chircop, Aldo: „The Customary Law of Refuge for Ships“. *Places of Refuge for Ships. Emerging Environmental Concerns of a Maritime Custom*. Edited by Aldo Chircop and Olof Linden. Publications on Ocean Development. Vol 51. Leiden/Boston 2006, bls. 163–229.
- Chircop, Aldo; Linden, Olof; Nielsen, Detlef: „Characterising the Problem of Places of Refuge for Ships“. *Places of Refuge for Ships. Emerging Environmental Concerns of a Maritime Custom*. Edited by Aldo Chircop and Olof Linden. Publications on Ocean Development. Vol 51. Leiden/Boston 2006, bls. 1–31.
- Gauci, Gotthard Mark: „Places of Refuge: Compensation for Damage Perspective“. *Places of Refuge for Ships. Emerging Environmental Concerns of a Maritime Custom*. Edited by Aldo Chircop and Olof Linden. Publications on Ocean Development. Vol 51. Leiden/Boston 2006, bls. 299–319.
- Jenisch, Uwe: „Places of Refuge in Germany“. *Places of Refuge for Ships. Emerging Environmental Concerns of a Maritime Custom*. Edited by Aldo Chircop and Olof Linden. Publications on Ocean Development. Vol 51. Leiden/Boston 2006, bls. 471–487.
- Ráðstafanir til leiðarstjórnunar skipa við Suðvesturströnd Íslands. [Skýrsla byggð á skýrslu Det norske Veritas nr. 99–3206. Revision No. 3. *Control of Shipping Activities Within the Territorial Waters of Iceland*. May 1999].
- Ringbom, Henrik: [You are Welcome, but ... — Places of refuge and environmental liability, with particular reference to the EU](#).
- Roman, Rosa Mari Darbra: „Port Perspective and Environmental Management Considerations“. *Places of Refuge for Ships. Emerging Environmental Concerns of a Maritime Custom*. Edited by Aldo Chircop and Olof Linden. Publications on Ocean Development. Vol 51. Leiden/Boston 2006, bls. 119–143.
- Røsæg, Erik; Ringbom, Henrik: [Liability and Compensation with Regard to Places of Refuge. Final Report](#). Scandinavian Institute of Maritime Law. University of Oslo, 2004.
- Stone, Toby: „The Experience of the United Kingdom“. *Places of Refuge for Ships. Emerging Environmental Concerns of a Maritime Custom*. Edited by Aldo Chircop and Olof Linden. Publications on Ocean Development. Vol 51. Leiden/Boston 2006, bls. 429–453.



Fylgiskjal I.

**Drög að aðgerðaáætlun um neyðarhafnir  
og skipaafdreip**





# **Drög að aðgerðaáætlun um neyðarhafnir og skipaafdreip**

Umhverfisstofnun  
Landhelgisgæsla Íslands  
Siglingastofnun Íslands

Apríl 2008

Drög að aðgerðaáætlun um skipaafdrepp og neyðarhafnir.  
Útgáfa 01–2008.

## Efnisyfirlit

1. Tilgangur og notkun
2. Tengd gögn
3. Ábyrgð, hlutverk og verkefni
  - 3.1 Ábyrgð á áætluninni
  - 3.2 Ábyrgð, hlutverk og verkefni viðbragðsaðila
4. Lög og reglur
5. Skilgreiningar
6. Meginreglur
7. Aðgerðir og aðkoma
  - 7.1 Ákvörðun og framkvæmd
8. Frávik
9. Breytingar og samþykkt
10. Tafla 1: Aðgerðir og íhlutun
11. Kort 1: Kort yfir neyðarhafnir og skipaafdreip
12. Tafla 2: Atriði sem taka skal tillit til við not á neyðarhöfnum /skipaafdreipum
13. Staðfesting

### 1. Tilgangur og notkun

Áætlunin fjallar um viðbrögð við óhöppum á sjó er varða innlend sem útlend skip í lögsögunni sem skert geta siglingaöryggi eða hætta er á að valdi umhverfistjóni.

Tilgangurinn með áætluninni er:

Að tryggja að ákvarðanir sem teknar eru varðandi notkun neyðarhafna eða skipaafdreipa, og framkvæmdir eru af til þess bærur aðilum, séu þær heppilegustu í hverju tilfalli.

Hlutverk Vaktstöðvar siglinga (VSS) og Landhelgisgæslu Íslands (LHG) vegna slíkra óhappa er að fara með eftirlit, vöktun og ráðgjöf til skipstjóra og útgerðar ásamt því að setja af stað aðgerðir til að koma í veg fyrir umhverfistjón. Sé tilmælum og ráðleggingum ekki fylgt á fullnægjandi hátt getur LHG gripið inn í atburðarásina.

Áætlunin gildir fyrir aðstæður þar sem ekki er yfirvofandi hætta fyrir líf og heilsu skipverja. Aðstæður geta breyst mjög hratt í það að vera hættulegar lífi skipverja og vikur þá áætlun þessi fyrir björgunarstörfum.

## 2. Tengd gögn

1. Handbók Vaktstöðvar siglinga — bráðamengun
2. Place of Refuge for Ships (IMO Resolution A.949/23)

## 3. Ábyrgð, hlutverk og verkefni

### 3.1 Ábyrgð á áætluninni

Ábyrgð á útfærslu þessarar áætlunar er sem hér segir:

- **Forstjóri LHG:** Ábyrgð á viðbragðsáætlun og útfærslu.
- **Forstöðumaður LHG-framkvæmda:** Ábyrgð á að framkvæmd aðgerða sé í samræmi við áætlunina.
- **Vaktstjóri í Vaktstöð siglinga:** Ber ábyrgð á að vakthafandi starfsmenn þekki vel til áætlunarinnar og geti unnið eftir henni.

### 3.2 Ábyrgð, hlutverk og verkefni annarra viðbragðs-/samráðsaðila

- Ábyrgð og hlutverk annarra aðila varðandi áætlunina

Aðilar sem hafa beina eða óbeina aðkomu að óhappi á sjó sem felur í sér hættu á ógnun við siglingaöryggi, eða hættu er á að valdi umhverfistjóni.

- **Siglingastofnun:** Ráðgjöf um siglingamál, hafnamál, veður og sjólag, tækniráðgjöf varðandi ástand skipa og lögfræðileg aðstoð.
- **Umhverfisstofnun:** Mengunarmál, mengunarvarnir (búnaður), vákort.
- **Hafnarstjóri neyðarhafnar:** Undirbúningur og móttaka skips.
- **Lögregluþingvöld** viðkomandi neyðarhafnar.

## 4. Lög og reglur

- Lög um vaktstöð siglinga, 41/2003.
- Reglugerð um vaktstöð siglinga og eftirlit með umferð skipa, 676/2006.
- Lög um varnir gegn mengun hafs og stranda 33/2000
- Reglugerð um viðbrögð við bráðamengun sjávar nr. 465/1998.
- Hafnalög 61/2003.
- Hafnarreglugerðir (neyðarhafna).
- Neyðarréttur.

## 5. Skilgreiningar

- **Aðgerð:** Skipulagt og samræmt átak til að bregðast við hættu á sjó eða mengunarslysi.
- **Á opnu hafi:** Utan efnahagslögsögu Íslands.
- **Efnahagslögsaga Íslands:** Hafsvæðið milli grunnlínu og línu sem dregin er í 200 sjómílna fjarlægð utan hennar.
- **Íhlutun:** Íhlutun vegna bráðamengunar sbr. 15 gr. laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda.
- **Landhelgismörk:** Lína sem dregin er samsíða grunnlínu í 12 sjómílna fjarlægð.
- **Maritime Assistance Service (MAS):** Aðstoð við skip í erfiðleikum sem Vaktstöð siglinga veitir. Aðstoð getur falist í allt frá einföldum siglingaleiðbeiningum upp í að senda flokk manna um borð í skip sem á í erfiðleikum til að kanna ástand þess. IMO Resolution 950(23).
- **Neyðarhöfn:** Útnefnd höfn, þangað sem skip sem hefur orðið fyrir óhappi getur leitað eða verið

- dregið í því skyni að hindra mengun eða draga úr mengunarhættu.
- **Óhapp á sjó:** Atburður á sjó sem getur skert eða ógnað siglingaöryggi, umhverfi eða valdið efnahagslegum skaða.
  - **Samráðsaðili:** Þeir aðilar sem nefndir eru í 7. kafla og hugsanlega hafa þarf samráð við ef til aðgerða kemur.
  - **Skipaafdrepp:** Skjólsæll staður í firði eða flóa þangað sem hægt er að beina skipum tímabundið eða draga skip sem hafa orðið fyrir óhappi á sjó til að minnka líkur á auknum skaða eða mengun.
  - **Skipi rennt á grunn:** Neyðarviðbrögð þar sem skipi er siglt á grunn til að koma í veg fyrir að það sökkvi og valdi mengunarspjöllum. Grunnsetningu skal beitt í undantekningartilfellum þegar minnka á hættu á mengunarslysi eða afstýra frekari skaða.
  - **Viðbragðsaðili:** Þeir aðilar sem nefndir eru í 7. kafla og talið er að koma þurfi að aðgerð hverju sinni.
  - **Viðbragðsaðvörðun:** Aðvörðun sem send er út ef til aðgerðar kemur. Aðvörðunina skal senda til þeirra aðila sem nefndir eru í 7. kafla og sem talið er að koma þurfi að málinu.

## 6. Meginreglur

Neyðarhafnir og skipaafdrepp skulu nýtt þegar það er besti kostur í stöðunni hvað varðar umhverfislegan ávinning og ógnar ekki öryggi íbúa umhverfis eða eigna. Ákvörðun um hvort nýta skal neyðarhöfn/skipaafdrepp eða e.t.v. draga skip út á opið haf eða, í undantekningartilfellum, renna skipi á grunn skal tekin eftir sameiginlegt mat og í samvinnu við aðrar stofnanir og yfirvöld samkvæmt 7. og 12. kafla í þessari áætlun.

Valdar neyðarhafnir og skipaafdrepp samkvæmt korti 1 skulu nýtt þegar það er talið besti kostur. Ef aðrir staðir koma til greina til sömu nota skal farið í gegnum ákvarðanatökufæri samkvæmt töflu 2.

Í öllum tilfellum sem um ræðir í áætlun þessari hefur Landhelgisgæsla Íslands með höndum aðgerðir þær er gripið er til, allt frá ráðgjöf til beinnar íhlutunar.

Landhelgisgæslan skal vera í forsvari og stjórna aðgerðum vegna óhappa á sjó sem geta falið í sér umhverfis-ógn eða ógnað siglingaöryggi, nema annað sé tiltekið.

## 7. Aðgerðir og aðkoma

Ákvörðun um að færa skip til neyðarhafnar eða skipaafdrepps krefst yfirvegna og hugsanlega innleggs þekkingar frá nokkrum stofnunum/aðilum. Valkostur á móti því að færa skip til hafnar er að halda skipinu á staðnum eða gefa því fyrirmæli um að halda út á opið haf eða jafnvel draga það þangað. Komi sú staða upp að losa þurfi skip við farm/eigið eldsneyti og framkvæma viðgerð er í flestum tilfellum betra að færa skip til neyðarhafnar/skipaafdrepps og framkvæma nauðsynlegar aðgerðir þar ef mögulegt er. Í neyðarhöfn væri yfirleitt auðveldara að koma í veg fyrir útbreiðslu mengunar. Hafa ber þó í huga að í sumum tilfellum gæti skapast hættu, t.d. af völdum elds, sprengi- eða mengunarhættu.

Þeir aðilar sem kalla má til ákvörðunartöku/samráðs eftir eðli málsins í hverju tilviki væru:

- Siglingastofnun Íslands
- Umhverfisstofnun
- Fiskistofa
- Hafrannsóknastofnun
- Hafnarstjóri neyðarhafnar
- Sýslumaður þess umdæmis sem neyðarhöfn tilheyrir
- Fulltrúi / umboðsmaður útgerðar
- Fulltrúi flokkunarfélags skipsins
- Fulltrúi / umboðsmaður trygginga P&I
- Ríki með aðliggjandi efnahagslögsögu

*Hlutverk og aðkoma samráðsaðila.*

*Siglingastofnun Íslands (SÍ)* kölluð til samráðs samkvæmt lögum um vaktstöð siglinga. Einnig veitir SÍ tæknilega aðstoð við mat á sjóhæfni skips, upplýsingar um veður, sjólag og aðstæður í neyðarhöfn og við ákvarðanatöku um aðgerðir og samskipti við ábyrgðaraðila neyðarhafnar.

*Umhverfisstofnun (UST)* ber ábyrgð á viðbrögðum við bráðamengun sjávar utan hafnasvæða og hefur umsjón með framkvæmd laga um varnir gegn mengun hafs og stranda þar sem kveðið er á um íhlutunarrétt ef um yfirvofandi mengun er að ræða. Einnig hefur Umhverfisstofnun sérfræðiþekkingu varðandi mengunarmál og áhrif mengunar á á strandsvæði, sbr. vákort.

*Fiskistofa* skal vera til samráðs varðandi hugsanlegt fiskeldi í nágrenni neyðarhafnar.

*Hafrannsóknastofnun (HRST)* kölluð til samráðs vegna lífríkis í hafinu, fiskistofna, hrygningarsvæða, botndýralífs o.fl.

*Hafnarstjóri neyðarhafnar* er ráðgefandi um aðstæður í neyðarhöfn/ skipaafdreipi. Jafnskjótt og ákveðið hefur verið að beina skipi í neyðarhöfn skal hafnarstjóri viðkomandi hafnar upplýstur um stöðu mála og ástæður fyrir notkun neyðarhafnar. Hann skal upplýstur reglulega um gang mála þar til skip er komið í neyðarhöfn eða skipaafdreip

*Lögreglustjóra þess umdæmis sem neyðarhöfn/skipaafdreip tilheyrir* skal gert viðvart er neyðarhöfn eða skipaafdreip hefur verið valið og hann upplýstur reglulega um gang mála

*Fulltrúi / umboðsmaður útgerðar / skipstjóri.* Haft skal samband við útgerð og fengið fram álit hennar, ásamt því að gera útgerðinni ljósa ábyrgð hennar. Grípi LHG inn í atburðarásina skal útgerðinni og skipstjóra gerð grein fyrir aðgerðinni og þeim kostnaði sem fellur á útgerðina af þeim sökum. Þetta skal gert skriflega.

*Fulltrúi flokkunarfélags skipsins.* Fulltrúa flokkunarfélags skipsins skal gerð grein fyrir stöðu mála og hann upplýstur reglulega um gang mála.

*Fulltrúi/umboðsmaður trygginga, Þ&I.* Umboðsmanni tryggingafélags skipsins, svo og fulltrúa P&I-tryggingafélags, skal gerð grein fyrir stöðu mála og þeir upplýstir reglulega um gang mála.

*Ríki með aðliggjandi efnahagslögsögu* sem gæti tengst óhappi á sjó sem felur í sér hættu á mengun skal gert viðvart og veittar reglulega upplýsingar um gang mála.

7.1 Ákvarðanatöku

**A: Engin mengun sjáanleg – Landhelgisgæslan ábyrg.**

Eftir sameiginlegt mat á ástandinu og með faglegu innleggi frá frammannefndum aðilum eftir ástæðum hverju sinni ákveður **Landhelgisgæsla í samráði við Umhverfisstofnun** neyðarhöfn eða skipaafdreip og stjórnar aðgerðum.

**B: Mengun sjáanleg – Umhverfisstofnun ábyrg .**

Ef olía eða önnur mengandi efni berast frá skipi í umhverfið færast ábyrgð og ákvarðanatöku frá Landhelgisgæslu til Umhverfisstofnunar í samræmi við 14. gr. laga um varnir gegn mengun hafs og stranda.

Eftir sameiginlegt mat á ástandinu og með faglegu innleggi frá aðilum tilgreindum í 7. kafla eftir ástæðum hverju sinni ákveður **Umhverfisstofnun í samráði við Landhelgisgæslu** hvort beina skuli skipi til neyðarhafnar eða skipaafdreips og stjórnar aðgerðum.

Landhelgisgæslan er þá framkvæmdaaðili í umboði Umhverfisstofnunar.

**C: Tilkynningar og upplýsingar.**

Nánari lýsing á þeim þáttum sem skal leggja til grundvallar ákvarðanatöku um notkun neyðarhafnar / skipaafdrepps er lýst í töflu 2 í 11. kafla.

Strax og ljóst er að óhapp er að eiga sér stað, eða er orðið, skal senda út til allra þeirra aðila er að ákvarðanatöku kunna að koma svokallaða *viðbragðsaðvörðun* þar sem lýst er atburði og horfum í stuttu máli. Viðtakendur skulu kvitta fyrir móttöku skeytis og vera í viðbragðsstöðu eftir því sem ástæða er talin til.

Dómsmála- og samgönguráðuneyti skal tilkynnt um ákvarðanatöku og forsendur hennar ef um alvarleg atvik er að ræða.

Hafnarstjóri neyðarhafnar, sem valin hefur verið, skal upplýstur reglulega um aðgerðir og gang mála þar til skip er komið í neyðarhöfn.

**8. Frávik**

Stjórnandi aðgerða, yfirstjórn LHG eða UST, getur vikið frá verklagsreglum enda sé það rökstutt.

**9. Breytingar og samþykki**

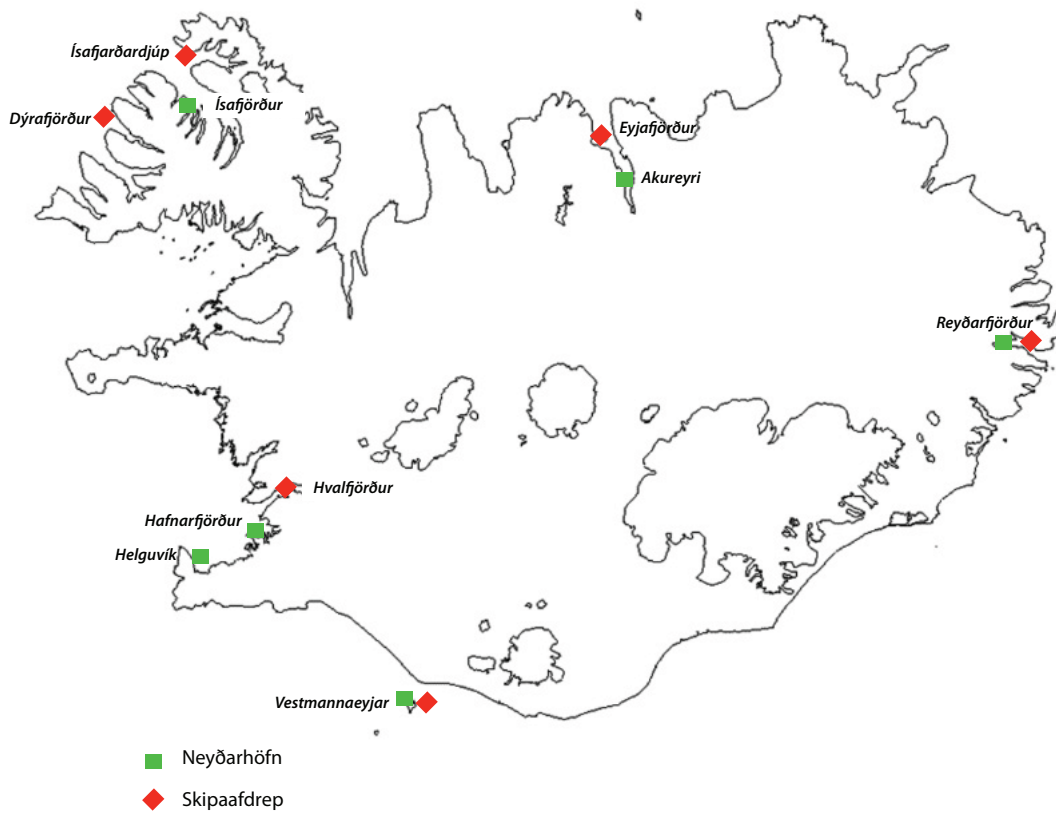
Breytingar á áætluninni skulu samþykktar af Siglingastofnun Íslands, Landhelgisgæslu Íslands og Umhverfisstofnun.

**10: Tafla 1: Yfirlit yfir aðgerða- og íhlutunarrétt eftir þjóðerni og hafsvæðum.**

	Skip undir ísl. fána	Skip undir erlendum fána	
		Aðild að alþjóðlegum íhlutunarsamningum	Ekki aðild að alþjóðlegum íhlutunarsamningum
Á opnu hafi	Lög um verndun hafs og stranda	Gildandi íhlutunarsamningur	Neyðarréttur
Efnahagslögsaga Íslands	Lög um verndun hafs og stranda	Lög um verndun hafs og stranda	
Íslensk landhelgi	Lög um verndun hafs og stranda Hafnalögin / hafnareglugerðir		

11. Kort 1: Kort yfir neyðarhafnir og skipaafdreip

Tillögur starfshóps um neyðarhafnir og skipaafdreip 2008





12. Tafla 2: Atriði sem taka skal tillit til við not á neyðarhöfnum /skipaafdreypum

<b>Atriði sem taka þarf til athugunar áður en ákvörðun um nýtingu neyðarhafnar / skipaafdreyps er tekin.</b>		
<b>Þættir varðandi skipið sem athuga þarf</b>	<b>Ákveðið með / rætt við / skýrt fyrir</b>	<b>Athugasemdir</b>
Sjóhæfni skipsins (stöðugleiki, framdrif, djúprista o.fl.) Skipstæknilegar aðstæður.	Skipstjóri, áhöfn, vaktstöð siglinga (VSS), Siglingastofnun (SÍ), björgunaraðilar	
Farmur skipsins, olía um borð, hættuleg efni	Áhöfn, útgerð, VSS, SÍ, Umhverfisstofnun	
Hugmyndir / tilmæli, skipstjóra, útgerðar og björgunaraðila	VSS, LHG, UST	
Aðstæður til fyrirbyggjandi aðgerða áður en skipið er fært til neyðarhafnar	Áhöfn, útgerð, stjórnandi aðgerða LHG á sjó	
Heppilegasta neyðarhöfn m.t.t. aðstæðna og ástands skips	VSS, stjórnandi aðgerða LHG á sjó, SÍ og UST	
Eigandi skips og trygging	Skipstjóri, útgerð, tryggingafélag, VSS	
Hugsanlegir björgunarsamningar	Skipstjóri, útgerð, tryggingafélag, björgunarfélag	

<b>Atriði sem taka þarf til athugunar áður en ákvörðun um nýtingu neyðarhafnar / skipaafdreyps er tekin.</b>		
<b>Þættir varðandi komu skips sem athuga þarf</b>	<b>Ákveðið með / rætt við / skýrt fyrir</b>	<b>Athugasemdir</b>
Öryggi fólks við neyðarhöfn og í aðsiglingu (bruni, sprenging, eiturefni)	Almannavarnadeild ríkislögreglustjóra Umhverfisstofnun,	
Svæðisþörf fyrir mismunandi skipastærðir	VSS, SÍ	
Hætta á mengun	Áhöfn skips, stjórnandi LHG á sjó, Umhverfisstofnun	
Viðkvæm svæði í / við neyðarhöfn	Heimamenn, Umhverfisstofnun (vákort)	
(Möguleikar á að renna skipi á grunn)	Björgunaraðili, samráðsaðilar	Ástandslýsing skips afgerandi
Hugsanlegar afleiðingar eða vandamál sem notkun neyðarhafnar kann að valda íbúum við neyðarhöfn	Hafnarstjóri, sveitarfélag	
Til hvaða aðgerða skal grípa er komið er í neyðarhöfn, neyðarlosun, mengunarvarnir, köfun, þétting / viðgerðir	Hafnarstjóri, sveitarfélag, björgunaraðili, útgerð og tryggingarfélag	

Atriði sem taka þarf til athugunar áður en ákvörðun um nýtingu neyðarhafnar / skipaafdreps er tekin.		
Þættir varðandi skipið sem athuga þarf	Ákveðið með / rætt við / skýrt fyrir	Athugasemdir
Veðurútlit, alda og ölduspá, straumar og sjávarföll	Siglingastofnun Veðurstofa Íslands	
Siglingafræðilegar aðstæður, akkerissvæði, botnlagnir, aðstæður og pláss til athafna, aðstoð við drátt.	Hafnarstjóri, LHG, Siglingastofnun	

**Niðurstaða :**

Sameiginlegt mat ➤ ákvörðun LHG / UST hverju sinni.

13. Staðfesting

Forstöðumenn Umhverfisstofnunar, Landhelgisgæslu Íslands og Siglingastofnunar Íslands staðfesta þessa aðgerðaáætlun með undirritun sinni.

/ 2008

\_\_\_\_\_  
f.h. Umhverfisstofnunar

\_\_\_\_\_  
f.h. Landhelgisgæslu Íslands

\_\_\_\_\_  
f.h. Siglingastofnunar Íslands



ISBN 978-9979-9792-1-0



9 789979 979210

Greinargerð og tillögur starfshóps um  
neyðarhafnir og skipaafdreip á Íslandi

Siglingastofnun Íslands