

7.1 Alþjóðasamningar

Uppfært 01.09.2013

Alþjóðasamningar á sviði siglingamála

Hér gefur að líta samantekt Siglingastofnunar Íslands um þá alþjóðasamninga sem gerðir hafa verið á sviði siglingamála, hvenær þeir komu eða munu koma til framkvæmdar (e. *entry into force*) og hvenær þeir tóku gildi gagnvart Íslandi. Stuttur efnislegur útdráttur fylgir fyrir hvern samning.

Gerð er grein fyrir stöðu viðkomandi samnings á Íslandi og hvort ástæða sé til fullgildingar samninga sem ekki hafa verið fullgiltir af Íslands hálfu (þeir eru merktir með gulu). Vísað er til auglýsinga í C-deild Stjórnartíðinda fyrir samninga sem Ísland er aðili að.

Ekki eru listaðar upp breytingar og viðaukar við samninga og samþykktir sem öðlast hafa gildi fyrir þögn samþykki (e. *tacit acceptance*), þ.e. án þess að krefjast sérstakra aðgerða af hálfu Íslands.

Samþykktir sem fjalla um mengun sjávar og taldir eru upp hér heyrast undir Umhverfisstofnun (UST) að öðru leyti en því að Siglingastofnun annast eftirlit með skipum og búnaði þeirra. Framkvæmd og þátttaka í alþjóðasamstarfi er lýtur að mengunarmálum er því á hendi UST, eftir atvikum í samstarfi við önnur stjórnvöld. Að hluta er byggt á upplýsingum frá Umhverfisstofnun í umfjöllun um samninga sem eru á hendi hennar.

Ekki er gerð grein fyrir þeim samningum um hafið sem ekki fjalla með einum eða öðrum hætti um siglingamál, skip eða búnað þeirra.

A. IMO-samþykktir

Grunnsamþykktir á vegum IMO eru 24 talsins, en þær skiptast í 58 sjálfstæðar samþykktir. Ísland hefur fullgilt 35 þeirra, en sagt 2 upp.

- Stöður IMO samþykkt má sjá á slóðinni <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/status-x.xls>
- Styttri útgáfa af skrá yfir stöðu samninga má sjá á slóðinni <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Summary%20of%20Status.xls>

I.a. Samþykkt um Alþjóðasiglingamálastofnun – Convention on the International Maritime Organization ([IMO](#)) 1948

[Hér er pdf-útgáfa af IMO-samþykktinni.](#) (á ensku)

I.b. IMO amendments - breytingar 91

I.c. IMO amendments - breytingar 93

Viðfangsefni: Stofnun IMO. **Kom til framkvæmda:** 17. mars 1958.

Útdráttur: Sögu samningsins má rekja til alþjóðasiglingamálaráðstefnu sem haldin var í Washington BNA, árið 1889, en áhrifavaldar innan skipaiðnaðarins voru uggandi um að reynt væri að stjórna athöfnum þeirra og hefta frelsi í siglingum og komu því í veg fyrir að til samningsins yrði stofnað. Stofnuninni var komið á fót í Genf 1948 og telur nú **170** aðildarríki (**97.16%** af tonnatölu skipaflota heimsins). Stofnuninni er ætlað að samræma reglur aðildarríkjanna um öryggi á sjó og skyld málefni.

Staða á Íslandi: Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 8. nóvember 1960.

- Auglýsing um fullgildingu og gildistöku samningsins og breytinga við hann [6/1961](#), sbr. [20/1969](#), [10/1976](#), [3/1979](#), [15/1980](#), [9/1982](#), [2/1988](#), [4/1998](#) og [43/2002](#).
- Lög um heimild fyrir ríkisstjórnina til þess að staðfesta fyrir Íslands hönd samþykkt um alþjóðasiglingamálastofnun (IMCO), [52/1960](#) og [fylgiskjal](#).

II.a. Alþjóðasamningur um öryggi mannlífa á hafinu - International Convention for the Safety of Life at Sea ([SOLAS](#)), 1974

II.b. SOLAS Protocol – bókun 78

II. c. SOLAS Protocol – bókun 88

Viðfangsefni: Siglingaöryggi. **Kom til framkvæmda:** 25. maí 1980.

Útdráttur: Samningur um öryggi farþega- og flutningaskipa í millilandasiglingum sem eru 500 BT og stærri, sem fyrst var samþykktur árið 1914, eftir að farþegaskipið RMS Titanic fórst 375 mílum suðaustan við Nýfundnaland. Samningurinn mælir m.a. fyrir um gerð skipa, fjölda björgunarbáta, eldvarnir o.fl. og segir til um nauðsynlegan neyðarbúnað og öryggisreglur. Samningurinn er gjarnan nefndur “SOLAS-samþykktin”.

162 ríki hafa fullgilt samninginn (**99.20%** af tonnatölu skipaflota heimsins)

Staða á Íslandi: Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 16. október 1983. Finna má ákvæðum hans stað víða í íslenskum lögum og reglum, t.d. í lögum um siglingavernd, reglum um björgunar- og öryggisbúnað skipa, reglum um ráðstafanir til öryggis við siglinga, um flutning á korni o.fl.

- Auglýsing um fullgildingu og gildistöku samningsins og fyrri bókunar [7/1983](#).
- Auglýsing um aðild og gildistöku seinni bókunar [10/2000](#).

III. Stokkhólmssamningurinn - Agreement Concerning Specific Stability Requirements for Ro-Ro Passenger Ships Undertaking Regular Scheduled International Voyages between or to or from Designated Ports in North West Europe and the Baltic Sea (Stockholm Agreement - SA) 1996

Viðfangsefni: Siglingaöryggi. **Kom til framkvæmda:** 1. apríl 1997.

Útdráttur: Sérstakar stöðugleikakröfur fyrir ekjufarþegaskip (ro-ro passenger ships) sem sigla reglulega til eða frá höfnum Norðvestur-Evrópu og Eystrasaltsins. Átta lönd í Norður-Evrópu, þ.m.t. sjö aðildarríki ESB, samþykktu í Stokkhólmi 28. febrúar 1996 skv. 14. ályktun ráðstefnu SOLAS 95, að herða kröfur um stöðugleika að því er varðar ekjufarþegaskip í löskuðu ástandi til að taka tillit til áhrifa uppsöfnunar vatns á ekjuþilfari og til að gera skipum kleift að þola meiri áraun af völdum sjólags og veðurhæðar en tilgreind er í SOLAS 90-staðlinum. Um er að ræða endurskoðun á “Memorandum of Understanding (MoU) for the Transport of Dangerous Goods in Ro-Ro ships in the Baltic”, sem fram fór í kjölfar þess að skipið Estonia fórst fyrir ströndum Finnlands í september 1994.

11 ríki hafa fullgilt samninginn (**8,59%** af tonnatölu skipaflota heimsins). Sjá danska reglugerð 2/1998, om særlige stabilitetskrav for ro-ro passagerskibe med vand på dæk i international fart (Stockholm-aftalen), sem sett var til innleiðingar samningsins ([en](#) / [dk](#)).

Staða á Íslandi: Ísland er ekki aðili að samningnum.

- Kröfur sem eru settar fram í tilskipun [2003/25/EB](#), um sérkröfur um stöðugleika ekjufarþegaskipa, byggja á aðferð sem gerð er grein fyrir í viðaukum við Stokkhólmssamninginn. Tilskipunin hefur verið innleidd í íslenskan rétt með reglugerð um sérkröfur um stöðugleika ekjufarþegaskipa, [551/2005](#) með síðari breytingum. Sjá fréttir Siglingastofnunar [26.10.2006](#) og [7.7.2005](#).
- Þörf á innleiðingu SA:* Stokkhólmssamningurinn gildir eingöngu fyrir ekjufarþegaskip í millilandasiglingum. Ekki hefur farið fram könnun á raunverulegri þörf eða hugsanlegum kostnaði vegna aðildar að samningnum.

IV.a. Alþjóðasamningur um hleðslumerki skipa - International Convention on Load Lines ([LL](#)), 1966

IV.b. LOAD LINES Protocol - bókun 88

Viðfangsefni: Siglingaöryggi. **Kom til framkvæmda:** 21. júlí 1968.

Útdráttur: Samningurinn mælir fyrir um hleðslumerki og fríborð skipa og útreikning stöðugleika. Teknar eru með í reikninginn hugsanlegar hættur sem steðja að skipum á mismunandi stöðum í heiminum og á mismunandi árstímum. Einn megintilgangur samningsins er að tryggja heilleika bols skipa undir fríborði.

160 ríki hafa fullgilt samninginn (**98,90%** af tonnatölu skipaflota heimsins)

96 ríki hafa fullgilt bókun 85 (**95,51%** af tonnatölu skipaflota heimsins)

Staða á Íslandi: Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 24. september 1970. Kröfum samningsins og bókunarinnar má finna stað í reglugerð um hleðslumerki skipa, sem sett er samkvæmt lögum um eftirlit með skipum, nr. [47/2003](#).

- Auglýsing um aðild og gildistöku samningsins [19/1970](#) og bókunarinnar [9/2000](#).
- Reglugerð um hleðslumerki skipa [677/2004](#) - Sjá frétt Siglingastofnunar [25.8.2004](#)

V. Alþjóðasamningur um mælingar skipa - International Convention on Tonnage Measurement of Ships ([TONNAGE](#)), 1969

Viðfangsefni: Skipamælingar. **Kom til framkvæmda:** 18. júlí 1982.

Útdráttur: Með samningnum var í fyrsta skipti sett fram með árangursríkum hætti samræmt alþjóðlegt kerfi til að reikna út tonnatölu skipa. Tonnatöluútreikningar eru m.a. notaðir til að ákvarða mönnun og öryggisreglur fyrir skip. Með nýjum mælingareglum samningsins var tekin upp mælieiningin brúttótonn (Gross tons — GT) í stað mælieiningarinnar brúttórúmllest (Gross register tons — GRT) sem ákveðin var með alþjóðasamþykkt sem undirrituð var í Ósló 10. júní 1947.

151 ríki hafa fullgilt samninginn (**98,76%** af tonnatölu skipaflota heimsins)

Sjá nánar í [grein um skipamælingar](#) eftir Ara Guðmundsson skipatæknifr. - [Skipamælingar](#)

Staða á Íslandi: Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 23. júní 1969. Samningurinn er innleiddur í íslenskan rétt með lögum um skipamælingar og reglum um mælingu skipa.

- Auglýsing um aðild og gildistöku [18/1970, sbr. 11/1987](#).
- Lög um skipamælingar, [146/2002](#).
- Reglugerð um mælingu skipa með lengd allt að 24 metrum [527/1997](#).
- Reglur um mælingar skipa m. br. [244/1987](#).
- Reglugerð um mælingar á fiskilestum [150/1998](#), sbr. [445/1999](#) og [359/2007](#).

VI. Alþjóðasamningur um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó - Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea ([COLREG](#)), 1972

Viðfangsefni: Siglingaöryggi. **Kom til framkvæmda:** 15. júlí 1977.

Útdráttur: Alþjóðasiglingareglurnar hafa í rúmlega 200 ár verið höfuðreglur siglingaþjóða um stjórn og siglingu skipa á höfunum. Markmið siglingareglanna er að koma í veg fyrir árekstra á sjó og stuðla að betri og öruggari siglingum og þar með auknu öryggi sæfarenda við hinar margvíslegustu aðstæður. Hér má nefna siglingar

með ratsjá, á þröngum siglingaleiðum, í skipaskurðum og í takmörkuðu skyggni og dimmviðri.

154 ríki hafa fullgilt samninginn (**98.35%** af tonnatölu skipaflota heimsins)

Staða á Íslandi: Hefur lagagildi gagnvart Íslandi frá 15. júlí 1977. Nokkrar breytingar hafa verið gerðar á reglunum og hafa verið gerðar breytingar á lögum til samræmis. Nýjustu útgáfu alþjóðareglanna er að finna í lögum nr. [10/2006](#), sjá fréttir á vef Siglingastofnunar [11.2.2005](#), [12.5.2006](#) og [2.6.2006](#).

- Auglýsing um fullgildingu [6/1975](#) og gildistöku [4/1977](#).
- Lög um heimild fyrir ríkisstjórnina til þess að staðfesta fyrir Íslands hönd samþykkt um alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó, 1972, nr. [7/1975](#) sbr. [56/1986](#), [25/1990](#), [19/1993](#), [123/2001](#) og [10/2006](#).

VII.a. Alþjóðasamningur um gáma – International Convention for Safe Containers (**CSC**), 1972

VII.b. CSC amendments – breytingar 93

Viðfangsefni: Siglingaöryggi. **Kom til framkvæmda:** 6. september 1977.

Útdráttur: Samningnum er ætlað að stuðla að öryggi í gámasiglingum annars vegar og hins vegar að auðvelda alþjóðasiglingar með gáma, með því að setja samræmdar kröfur til slíkra siglinga. Breytingarnar frá 1993 varða upplýsingar sem koma fram á öryggisskilti (CSC Approval plate), auk framkvæmdar hleðslu og prófana.

78 ríki eru aðilar að samningnum (**60,95%** af tonnatölu skipaflota heimsins).

9 ríki hafa gerst aðilar að breytingunum - CSC amendments (**6.18%** af tonnatölu skipaflota heimsins). Hann hefur ekki tekið gildi, en til þess þarf samþykki tveggja þriðju hluta samningsríkja. Aðildarríkin eru Ástralía, Búlgaría, Eistland, Lettland, Marshall-eyjar, Holland, Rúmenía, Tonga og Vanuatu.

Staða á Íslandi: Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 25. október 1995. Ísland er ekki aðili að breytingunum frá 1993. Samkvæmt reglugerð um gáma skulu gámar sem notaðir eru í flutningum til og frá Íslandi fullnægja þeim kröfum sem gerðar eru í alþjóðasamningnum “ásamt viðaukum og síðari breytingum”.

- Auglýsing um aðild og gildistöku samningsins [12/1995](#).
- Lög um framkvæmd alþjóðasamninga um gáma [14/1985](#) og reglugerð um gáma [624/1997](#).
- *Þörf á innleiðingu CSC breytinganna:* Ekki hefur farið fram könnun á raunverulegri þörf eða kostnaði vegna hugsanlegrar samþykktar breytinganna.

VIII. Alþjóðasamþykkt um öryggi fiskiskipa – The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels (SFV), 1977, sbr. bókun 1993

Viðfangsefni: Siglingaöryggi. Ekki komin til framkvæmda.

Útdráttur: Samþykktin inniheldur öryggiskröfur til smíði og búnaðar nýrra fiskiskipa 24 m eða lengri og til fjarskiptabúnaðar í öllum skipum. Í samþykktinni eru kröfur um stöðugleika, búnað, eldvarnir o.fl.

Með bókuninni eru teknar inn í samþykktina atriði er varða djúpsjárveiðar og úthafsveiðar, en slíkar veiðar hafa leitt til smíði tæknilega fullkomnari skipa, sem þurfa að vera útbúin þróuðum tækjum og búnaði.

Bókunin mun leysa samþykktina af hólmi og tekur hún gildi ári eftir að hún hefur verið samþykkt af 15 ríkjum, sem ráða sameiginlega yfir að minnsta kosti 14.000 fiskiskipum sem eru 24 metrar að lengd eða meira. 17 ríki eru aðilar að samþykktinni í dag (19,78% af tonnatölu skipaflota heimsins). Ísland lagði árið 2001 fram ályktun hjá IMO þar sem aðildarríkin eru hvött til að fullgilda samþykktina. Kom fram mikill stuðningur við ályktunina og var hún samþykkt, en sumir nefndu að ákvæði um hafnarríkiseftirlit væri helsta hindrun við fullgildingu hennar. Fulltrúar Íslands hafa jafnframt átt þátt í því að kynna samþykktina á vegum IMO.

17 ríki eru aðilar að samþykktinni í dag (19,78% af tonnatölu skipaflota heimsins)

Staða á Íslandi: Samþykktin og bókunin hafa gildi gagnvart Íslandi. Í gildi er reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, sem er sett að hluta til með hliðsjón af tilskipun ráðsins nr. [97/70/EB](#) um að setja samræmdar reglur um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri með síðari breytingum. Í tilskipuninni er byggt á Torremolinos-bókuninni. Reglugerðin inniheldur íslenskar og evrópskar sérkröfur, þ.e ákvæði sem eru frábrugðin ákvæðum Torremolinos samþykktarinnar. Þessar sérkröfur hafa verið auðkenndar með því að hafa viðkomandi texta skáletraðan.

- Auglýsing um fullgildingu samþykktarinnar [9/1986](#) og bókunarinnar [3/1998](#).
- Reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. [122/2004](#), sbr. [131/2007](#) og [125/2009](#).

VIII. A. [Alþjóðasamþykkt um öryggi fiskiskipa](#) – [The Cape Town Agreement, 2012](#),

Viðfangsefni: Siglingaöryggi. Ekki komin til framkvæmda.

Útdráttur: Samþykktin inniheldur öryggiskröfur til smíði og búnaðar nýrra fiskiskipa 24 m eða lengri og til fjarskiptabúnaðar **í öllum skipum, sem stunda fiskveiðar á úthafinu.** Í samþykktinni eru kröfur um stöðugleika, búnað, eldvarnir o.fl.

Samþykktin var samþykktur samhljóða á ráðstefnu [Alþjóðasiglingamála-stofnunarinnar \(IMO\)](#) í Cape Town í Suður-Afríku og var undirrituð í þar 11. október 2012 sem alþjóðasamningur um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri. Samningurinn gengur undir nafninu Cape Town alþjóðasamningurinn um öryggi fiskiskipa, 2012. Langur aðdragandi hefur verið að þessum samningi, en árið 1977 var sams konar samningur samþykktur og honum breytt árið 1993 með bókun sem ekki hafði öðlast gildi einkum vegna þess að ýmis Asíuríki töldu ákvæði bókunarinnar of íþyngjandi. Mikill einhugur var á ráðstefnunni og voru öll ríki mjög áfram um það að ná þessu samkomulagi sem er mjög mikilvægur áfangi fyrir bættu öryggi fiskiskipa, en 53 ríki undirrituðu samninginn.

Samþykktin öðlast gildi þegar eitt ár er liðið frá því að 22 ríki sem eiga 3600 fiskiskip yfir 24 metrum að lengd hafa fullgilt hann og verður það væntanlega á árinu 2014. Þau ríki sem þegar hafa fullgilt Torremolinos-bókunina verða aðilar að Cape Town

Agreement nema þau lýsi öðru yfir, en það eru nú **17** ríki sem eiga **19,78%** af tonnatölu skipaflota heimsins.

Staða á Íslandi: Ísland hefur lagt mikla áherslu á að þessi samningur yrði samþykktur eins og sjá má á [yfirlýsingu Íslands](#), sem útbúin var fyrir ráðstefnuna. Samþykktin hefur gildi gagnvart Íslandi, þar sem Ísland er aðili að sams konar samningi frá 1977 og bókun við hann árið 1993. Í gildi er reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, sem er sett að hluta til með hliðsjón af tilskipun ráðsins nr. [97/70/EB](#) um að setja samræmdar reglur um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri með síðari breytingum. Í tilskipuninni er byggt á Torremolinos-bókuninni.

Frétt á heimasíðu Siglingastofnunar 12. október 2012: [Cape Town alþjóðasamningur um öryggi fiskiskipa](#)

IX.a. Alþjóðasamþykkt um viðmiðanir að því er varðar menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna – International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers ([STCW](#)), 1978

Viðfangsefni: Siglingaöryggi. **Kom til framkvæmda:** 28. apríl 1984.

Útdráttur: Samþykktin var fyrsta tilraun þjóða heims til að setja alþjóðlegar lágmarkskröfur um þjálfun og menntun áhafna kaupskipa. Hún er talin ein mikilvægasta alþjóðasamþykkt sem gerð hefur verið til að auka öryggi sjómanna.

Í samþykktinni er kveðið á um lágmarksstaðla sem samningsríkjum er skylt að uppfylla en þau mega þó setja strangari kröfur og ganga sum ríki lengra í námskröfum sínum til atvinnuréttinda. Með gildistöku samþykktarinnar átti hún því að hafa þau heildaráhrif að auka hæfniskröfur til sjómanna um heim allan. Ísland varð fullgildur aðili að samþykktinni 21. júní 1995 og voru þá sett lög um áhafnir íslenskra farþega- og kaupskipa og gildandi lögum um atvinnuréttindi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna breytt til samræmis við kröfur samþykktarinnar.

Árið 1995 var ákveðið að gera grundvallarbreytingar á samþykktinni. Meginmál hennar var látið óbreytt en nýr viðauki var tekinn inn í stað þess gamla auk þess sem svokallaður STCW-kóði (STCW-code) var tekinn inn í hana. Í meginmáli og viðauka eru lagalegar kröfur en þær eru nánar útlistaðar í kóðanum. Hin endurskoðaða alþjóðasamþykkt var undirrituð 7. júlí 1995 af 71 aðildarríki, þar á meðal Íslandi, og kom til framkvæmda 1. febrúar 1997.

155 ríki eru aðilar að samningnum í dag (**98,90%** af tonnatölu skipaflota heimsins).

- EES: [Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2001/25/EB frá 4. apríl 2001 um lágmarksþjálfun sjómanna](#), sbr. [2002/84](#), [2003/103](#) og [2005/45/EB](#).

Staða á Íslandi: [Samþykktin](#) hefur gildi gagnvart Íslandi frá 21. júní 1995. Íslensk lög voru löguð að samþykktinni með lögum um áhafnir íslenskra farþega- og flutningaskipa og reglugerðum settum á grundvelli þeirra.

- Auglýsing um aðild og gildistöku [38/1995](#).
- Lög um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, [76/2001](#). [Ensk útgáfa](#).

- Reglugerð um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, [416/2003](#) með síðari breytingum, rg. um vaktstöður um borð í íslenskum farþegaskipum og flutningaskipum, [599/2001](#).

Tengdar

fréttir:

[Ný reglugerð um námskeið sem sækja þarf til að fá útgefin alþjóðleg atvinnuskírteini \(STCW\) á farþega- og flutningaskipum. Viðurkenning IMO á íslenskri sjómannaþenningu og skírteinisútgáfu Útgáfa Siglingastofnunar á alþjóðlegum atvinnuskírteinum fyrir sjómenn vottuð.](#)
[Gæðavottun Siglingastofnunar á útgáfu alþjóðlegra skírteina til sjómanna](#)

IX.b. Alþjóðasamþykkt um viðmiðanir að því er varðar menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna á fiskiskipum - [STCW-F](#) (Fishing Vessel Personnel) 1995

Ekki komin til framkvæmda.

Útdráttur: Samþykktin tekur til áhafna fiskiskipa 24 m að lengd og lengri. Um er að ræða fyrstu tilraun til þess að gera skyldubundna alþjóðasamþykkt á sviði IMO um öryggi sjómanna á fiskiskipum.

Samþykktin mun koma til framkvæmda 12 mánuðum eftir að hún hefur verið samþykkt af 15 aðildarríkjum.

15 ríki hafa gerst aðildar að samþykktinni (**4,75%** af tonnatölu skipaflota heimsins), að Íslandi meðtöldu.

Staða á Íslandi: Ísland er aðili að samþykktinni og hún hefur verið fullgilt með formlegum hætti af Alþingi, með þingsályktun [20. apríl 2002](#). Ákvæði hennar hafa verið tekin upp íslenska löggjöf.

- Auglýsing um aðild [31/2002](#).
- Lög um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa, [30/2007](#).

X. Alþjóðasamningur um leit og björgun á sjó - International Convention on Maritime Search and Rescue ([SAR](#)), 1979.

Viðfangsefni: Siglingaöryggi. **Kom til framkvæmda:** 22. júní 1985.

Útdráttur: [Samningnum](#) er ætlað að þróa alþjóðlega leitar og björgunaráætlun (SAR plan), í þeim tilgangi að tryggja samræmda björgun fólks hvar sem sjóslys verður.

Staða á Íslandi: Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 20. apríl 1995. Vaktstöð siglinga hefur hlutverk leitar- og björgunarmiðstöðvar á hafinu umhverfis Ísland í samræmi við samninginn. Vaktstöðin er sett á fót m.a. með hliðsjón af tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/59/EB um stofnun eftirlits- og upplýsingakerfis bandalagsins fyrir umferð á sjó, en í tilskipuninni er lagt upp með fylgni við alþjóðasamninga á vegum IMO, m.a. SAR.

Aðildarríki að samningnum eru **101** (**61,45%** af tonnatölu skipaflota heimsins).

- Auglýsing um aðild og gildistöku [37/1995](#).

- Lög um vaktstöð siglinga [41/2003](#) og samnefnd reglugerð [672/2006](#).

Reglugerð um stjórnun leitar- og björgunaraðgerða á leitar- og björgunarsvæði Íslands vegna sjófarenda og loftfara, [71/2011](#).

XI.a. Samþykkt um farþegaskip í sérstökum siglingum - Special Trade Passenger Ships Agreement ([STP](#)), 1971

XI.b. STP Protocol – bókun 73 (space requirements).

Viðfangsefni: Siglingaöryggi. **Kom til framkvæmda:** 2. janúar 1974.

Útdráttur: Flutningur mikils fjölda farþega í sérstökum ferðum á borð við píla-grímaferðir um haftasvæði á Indlandshafi skipta sérstöku máli fyrir lönd á því svæði. Um slíkar ferðir giltu áður “Simla reglurnar” frá 1931, sem urðu úreltar með tilkomu SOLAS-samþykktanna 1948 og 1960. Í framhaldi af því hélt IMO ráðstefnu árið 1971, þar sem samþykktar voru öryggiskröfur til slíkra siglinga, í samræmi við SOLAS-samþykktina frá 1960.

17 ríki hafa fullgilt samþykktina (STP), sem tók gildi 1974 (**23,98%** af tonnatölu skipaflota heimsins) og **16** ríki bókun 73, sem tók gildi 2. júní 1977 (**23,33%** af tonnatölu skipaflota heimsins), en hún er til fyllingar samþykktinni (complementary).

Staða á Íslandi: Ísland er ekki aðili að samþykktinni.

- *Þörf á fullgildingu STP og bókunar við hana:* Ekki hefur farið fram könnun á raunverulegri þörf eða kostnaði vegna hugsanlegrar aðildar að samningnum.

XII.a. Samningur um Alþjóðastofnun um notkun gervitungla í siglingum - Convention on the International Maritime/Mobile Satellite Organization ([INMARSAT](#)), 1976

XII.b. Alþjóðasamningur um notkun INMARSAT skipajarðstöðva innan landhelgi og í höfnum - INMARSAT OA 76

XII.c. INMARSAT amendments – breytingar 94

XII.d. INMARSAT amendments – breytingar 98

Viðfangsefni: Siglingaöryggi. **Kom til framkvæmda:** 16. júlí 1979.

Útdráttur: Samningurinn var gerður í þeim tilgangi að setja á fót samskiptakerfi fyrir siglingar, sem veitir öryggis- og neyðarþjónustu í gegnum gervitungl. Á grundvelli samningsins er rekið GMDSS kerfið (Global Maritime Distress and Safety System), sem er alþjóða neyðar- og öryggiskerfi fyrir sjófarendur. Árið 1994 voru gerðar breytingar til þess að gera stofnuninni kleyft að þjónusta farartæki á landi, auk skipa og flugvéla. 1998 var m.a. nafninu breytt og orðið *Mobile* sett í stað *Maritime*, til að endurspeglar raunverulegt hlutverk stofnunarinnar, sem ekki er bundið við þjónustu á sjó. Breytingarnar sem gerðar voru 1998 komu til framkvæmda 31. júlí 2001.

97 ríki hafa fullgilt [samþykktina](#) (INMARSAT C 1976), sem tók gildi 1979 og telur það **94,92%** af heildartonnatölu skipaflota heimsins.

Breytingarsamþykktin 1994 mun koma til framkvæmda 120 dögum eftir að 2/3 hluta aðildarríkja hafa samþykkt hana, enda eigi þau 2/3 hluta hlutafjár í stofnuninni. Í dag eru 40 ríki aðilar að breytingunum, af 167 aðildarríkjum IMO.

Staða á Íslandi: Samningarnir hafa gildi gagnvart Íslandi frá 26. mars 1991. Breytingarnar 1998 hafa gildi gagnvart Íslandi en breytingarnar 1994 hafa ekki verið staðfestar af Íslands hálfu. [Póst- og fjarskiptastofnun](#) hefur ásamt Siglingastofnun annast samskipti við Inmarsat fyrir Íslands hönd.

- Auglýsing um aðild og gildistöku samningsins [8/1991](#) og [22/1998](#) (skipajarðstöðvar), auglýsing um staðfestingu og gildistöku 98 bókunar [26/2001](#).
- Auglýsing um friðindi og friðhelgi stofnunarinnar [27/1998](#).
- Reglugerð um fjarskiptabúnað og fjarskipti íslenskra skipa [53/2000](#), sbr. [124/2009](#).
- Þörf á fullgildingu 94 breytinganna við INMARSAT:* Ekki hefur farið fram könnun á raunverulegri þörf eða kostnaði vegna hugsanlegrar aðildar að breytingunum.

XIII. Alþjóðasamningur um auðveldun flutninga á sjó - Convention on Facilitation of International Maritime Traffic ([FAL](#)), 1965

Viðfangsefni: Alþjóðasiglingar. **Kom til framkvæmda:** 5. mars 1967.

Útdráttur: Aðalmarkmið samningsins er að koma í veg fyrir óþarfa tafir í sjóflutningum, að greiða fyrir samvinnu milli ríkisstjórna og að stuðla að samræmingu formskilyrða og annarra ferla vegna sjóflutninga milli landa. Hluti af því er að fjöldi yfirlýsinga sem ríki geta kafið skip um, var með samningnum fækkað niður í átta. Samningurinn mælir annars vegar fyrir um nauðsynlegar reglur (standards) og hins vegar um æskilega ráðlagða starfshætti (recommended practices) vegna formreglna sem varða skip, áhöfn, farþega, farangur og farm. Allnokkrar breytingar hafa verið gerðar á samningnum, sem tekið hafa gildi með þöglu samþykki (tacit acceptance).

115 ríki eru aðilar að samningnum (**90,77%** af tonnatölu skipaflota heimsins)

Staða á Íslandi: Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 24. mars 1967. Með tilskipun [2002/6/EB](#) um formsatriði við skýrslugjöf að því er varðar skip sem koma í og/eða láta úr höfn í ríkjum Evrópska efnahagssvæðisins voru tekin upp og viðurkennd eyðublöð samningsins, „IMO FAL-eyðublöðin“, innan bandalagsins. Tilskipunin hefur verið innleidd hér á landi.

- Auglýsing um aðild og gildistöku samningsins [2/1967](#) og staðfesting breytinga [20/1972](#).
- Reglugerð um formsatriði við skýrslugjöf að því er varðar skip sem koma í og/eða láta úr höfn í ríkjum Evrópska efnahagssvæðisins, [869/2004](#). Sjá [frétt Siglingastofnunar](#) frá 11. nóvember 2004

XIV.a. Alþjóðasamningur um varnir gegn mengun frá skipum, 1973, með breytingum samkvæmt bókun frá 1978 - International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto ([MARPOL 73/78](#)) (Annex I/II)

XIV.b. MARPOL 73/78 (Annex – Viðauki III)

XIV.c. MARPOL 73/78 (Annex – Viðauki IV)

XIV.d. MARPOL 73/78 (Annex – Viðauki V)

XIV.e. MARPOL Protocol 97 (Annex – Viðauki VI)

Viðfangsefni: Mengun sjávar. **Kom til framkvæmda:** 2. október 1983.

Útdráttur: Markmið samningsins er að koma í veg fyrir losun mengandi efna út í andrúmsloftið og í sjó, þ.m.t. í úthöf, frá fljótandi förum á sjó eða í höfnum.

Viðauki V, sem fjallar um sorp, kom til framkvæmda 31 desember 1988, viðauki III, sem fjallar um skaðvænleg efni í umbúðum, kom til framkvæmda 1. júlí 1992. Viðauki IV, sem fjallar um skólp, kom til framkvæmda 27 september 2003 og VI. viðauki, um loftmengun, kom til framkvæmda 19. maí 2005.

151 ríki eru aðilar að MARPOL 73/78 (Viðauka I/II) (**98,91%** af tonnatölu skipaflota heimsins)

136 ríki eru aðilar að MARPOL 73/78 (Viðauka III) (**96,23%** af tonnatölu skipaflota heimsins)

129 ríki eru aðilar að MARPOL 73/78 (Viðauka IV) (**86,69%** af tonnatölu skipaflota heimsins)

143 ríki eru aðilar að MARPOL 73/78 (Viðauka V) (**97,14 %** af tonnatölu skipaflota heimsins)

68 ríki eru aðilar að MARPOL 73/78 (Viðauka VI) (**91,16%** af tonnatölu skipaflota heimsins)

Sjá nánar á [vef UST](#).

Staða á Íslandi: Samningurinn og viðaukar I/II hafa gildi hvað Ísland varðar frá 25. september 1985. Bókanir sem innleiða viðauka, III og V hafa gildi gagnvart Íslandi frá 30. september 1989 (V) og 1. júlí 1992 (III). Gerðirnar hafa verið innleiddar með löggjöf um mengunarvarnir.

- Auglýsing um aðild og gildistöku samningsins og viðauka I/II [9/1985](#), og viðauka III og IV [5/1989](#) og [13/1992](#).
- MARPOL er grundvöllur að íslenskum reglum um varnir gegn mengun sjávar frá skipum og í gildi eru nokkrar reglur og reglugerðir sem eru byggðar á samningnum, um varnir gegn mengun sjávar frá skipum [715/1995](#), varnir gegn sorpmengun frá skipum [801/2004](#), varnir gegn mengun sjávar vegna eitraðra efna í fljótandi formi sem flutt er í geymum skipa [527/1999](#) og flutning á hættulegum varningi [801/1982](#).
- Þörf á fullgildingu viðauka IV og VI:* Viðauki IV um varnir gegn mengun hafsins vegna skólpmengunar frá skipum gerir kröfu til þess að skip sem eru yfir 200 brúttótonn geti skilað skólpi á land þegar þau koma til hafnar. Enn sem komið er

hafa íslensk stjórnvöld ekki talið sér fært að staðfesta þennan viðauka vegna þess hve úrlausnir í fráveitumálum hér við land hafa verið skammt á veg komnar.

- Umhverfisstofnun telur brýnt að kannaðar verði takmarkanir og möguleikar Íslands á því að staðfesta endurbættan IV. viðauka MARPOL 73/78, sbr. samþykkt MEPC á 44. fundi nefndarinnar, sbr. og ályktun MEPC.88 (46). Einnig beri að hafa í huga þau áhrif sem tilskipun [2000/59/EB](#) hefur hér á landi, sbr. reglugerð nr. [792/2004](#) um móttöku á úrgangi frá skipum.
- Viðauki VI um varnir gegn loftmengun frá skipum tiltekur aðgerðir til þess að draga úr útstreymi brennisteinsoxíða (SO_x), köfnunarefnisoxíða (NO_x), ósoneyðandi efna og um losun á rokgjörnum lífrænum efnum (VOC) á hleðslustöðum fyrir olíuflutningaskip. Jafnframt eru ákvæði um brennslu úrgangs um borð í skipum. Unnið er að staðfestingu hans hér á landi. Undirbúningur er hafinn hjá UST að aðild að VI. viðauka, en hann gengur hægt. Aðildarleysi Íslands veldur nokkrum vandræðum bæði vegna olíusölu til erlendra skipa sem og að hætta er á að ekki verði hægt að selja skip úr landi ef vélar þeirra uppfylla ekki ákvæði viðaukans.

XV.a. Alþjóðasamningur um varnir gegn mengun hafsins vegna losunar úrgangsefna og annarra efna í það (Lundúnarsamningurinn) - Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter ([LDC / London Convention](#)), 1972

XV.b. London Convention Protocol – bókun 96

Viðfangsefni: Mengun sjávar. **Kom til framkvæmda:** 30. ágúst 1975.

Útdráttur: Samningurinn er fyrsti mengunarvarnasamningurinn sem nær til allra heimshafanna og er því mikilvægasta réttarheimildin á þessu sviði. Markmið samningsins er að berjast gegn og koma í veg fyrir losun úrgangsefna og mengandi efna frá skipum og flugvélum í sjó utan landhelgisgrunnlína og bruna úrgangsefna á hafi. Samningnum er einnig ætlað að stuðla að gerð hliðstæðra svæðisbundinna samninga.

Bókuninni, sem kom til framkvæmda 24. mars 2006, er ætlað að koma í stað 1972 samningsins. Helsta breytingin sem með henni var gerð var að taka upp svokallaðar *tilhlýðilegar varúðarráðstafanir* (appropriate preventive measures), sem grípa skal til þegar ástæða er til að ætla að úrgangur sem berst í sjó geti haft skaðleg áhrif, þó svo ekki séu áreiðanlegar sannanir fyrir því.

87 ríki eru aðilar að samningnum (**67,17%** af tonnatölu skipaflota heimsins) **41** ríki hafa fullgilt bókun 96 (**39,29%** af tonnatölu skipaflota heimsins)

Sjá nánar á [vef UST](#).

Staða á Íslandi: Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 30. ágúst 1975.

- Auglýsingar um staðfestingu og gildistöku samningsins [17/1973](#) og [1/1976](#) og auglýsing um staðfestingu 1996 bókunarinnar [20/2003](#).
- Lög um varnir gegn mengun hafs og stranda [33/2004](#), og um bann við losun hættulegra efna í sjó [20/1972](#).

XVI.a. Alþjóðasamningur um íhlutun á úthafinu þegar óhöpp koma fyrir sem valda eða geta valdið olíumengun - International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties ([INTERVENTION](#)), 1969

XVI.b. INTERVENTION Protocol – bókun 73

Viðfangsefni: Mengun sjávar. **Kom til framkvæmda:** 6. maí 1975.

Útdráttur: Markmið samningsins er að gera ríkjum kleift að grípa til aðgerða á úthafinu þegar óhapp/skipsskaði verður, sem veldur eða getur valdið olíumengun innan lögsögu þeirra.

Bókunin frá 1973 kom til framkvæmda 30. mars 1983, en með henni var gildissvið samningsins aukið og það látið ná til annarra efna en olíu, sem talin eru upp í viðaukanum við bókunina. Listanum hefur þrisvar verið breytt, 1991, 1996 og 2002.

87 ríki hafa fullgilt samninginn (**75,10%** af tonnatölu skipaflota heimsins)
54 ríki hafa fullgilt bókunina (**50,36%** af tonnatölu skipaflota heimsins)

Staða á Íslandi: Samningurinn hefur gildi gagnvart Íslandi frá 15. október 1980. Ísland er ekki aðili að bókuninni.

- Auglýsing um staðfestingu og gildistöku samningsins [10/1980](#).
- Lög um heimild fyrir ríkisstjórnina til að staðfesta fyrir Íslands hönd þrjá alþjóðasamninga um varnir gegn mengun sjávar af völdum olíu, [14/1979](#).
- Lög nr. [33/2004](#) um varnir gegn mengun hafs og stranda og reglugerð um varnir gegn mengun sjávar vegna eittraðra efna í fljótandi formi sem flutt eru í geymum skipa [527/1999](#).
- *Þörf á fullgildingu 1973 bókunarinnar við INTERVENTION:* Raunveruleg þörf og kostnaður vegna hugsanlegrar aðildar að bókuninni er til skoðunar hjá Umhverfisstofnun.

XVII.a. Alþjóðasamningur um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóns af völdum olíumengunar - International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage ([CLC](#)), 1969

XVII.b. CLC Protocol – bókun 76

XVII.c. CLC Protocol – bókun 92

Viðfangsefni: Ábyrgð og bætur. **Kom til framkvæmda:** 19. júní 1975.

Útdráttur: Markmið samningsins er að tryggja einstaklingum sem verða fyrir tjóni, vegna olíumengunar frá skipum, skaðabætur. Samningurinn gildir einungis fyrir tankskip sem bera hráolíu, þykka dísilolíu, brennsluolíu, smurningsolíu og hvallýsi. Skipseigandi ber ábyrgð ef skip hans veldur olíumengun í sjó. Ef mengunin er ekki af hans völdum er ábyrgðin bundin við 2000 franka fyrir hverja rúmlest rúmlestratals í skipi. Þau skip sem sigla með 2000 tonn af olíu eða meira eru skyldug til að vera með váttryggingu eða aðra

fjárhagslega tryggingu sem svarar til þeirrar hámarksábyrgðar sem samningurinn kveður á um.

Bókunin frá 1992 er að taka við af 1969 samningnum og ríki eru hvött til að segja þeim síðarnefnda upp. Sjá nánar á [vef UST](#).

38 ríki eru enn aðilar að samningnum frá 1969 (**2,80%** af tonnatölu skipaflota heimsins)
53 ríki eru aðilar að bókun 76 (**56,41%** af tonnatölu skipaflota heimsins)
128 ríki hafa gerst aðilar að bókuninni frá 1992 (**97,18%** af tonnatölu skipaflota heimsins)

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 bókuninum tveimur, frá 76 og 92, sú síðarnefnda tekur við af upprunalega samningnum.

- Auglýsing um staðfestingu og gildistöku samningsins [10/1980](#), bókunar 1976 [15/1995](#) og 1992 [25/1998](#).
- 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 [6/2000](#).

XVIII.a. Alþjóðasamningur um stofnun alþjóðasjóðs til að bæta tjón af völdum olíumengunar, frá 18. desember 1971 - International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage ([FUND](#)), 1971

XVIII.b. FUND Protocol – bókun 76

XVIII.c. FUND Protocol – bókun 92

XVIII.d. FUND Protocol – bókun 2003

Viðfangsefni: Ábyrgð og bætur. **Kom til framkvæmda:** 16. október 1978.

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

Í raun eru starfandi þrír IOPC sjóðir: 1971 sjóðurinn, 1992 sjóðurinn og aukasjóðurinn frá 2005 (Supplementary Fund), 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 greiðslum þegar hámarki grunnsjóðsins er náð en reynslan hefur sýnt að á Vesturlöndum eru hagsmunir tengdir haf- og strandsvæðum það miklir og fjárhagslegt tap tengt mengunaróhöppum það stórt, að upphaflegi sjóðurinn dugir ekki til. Öll norðurlöndin að Íslandi undanskildu eru aðilar að aukasjóðnum.

Sjá nánar á [vef UST](#).

31 ríki eru aðilar að bókuninni frá 1976 (**47,33%** af tonnatölu skipaflota heimsins)
109 ríki hafa gerst aðilar að bókun 92 (**94,31%** af tonnatölu skipaflota heimsins)
28 ríki hafa gerst aðilar að bókuninni frá 2003 (**20,44%** af tonnatölu skipaflota heimsins)

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 bókuninum tveimur, frá 76 og 92, sý síðarnefnda tekur við af upprunalega samningnum. Ísland er ekki aðili að 2003 bókuninni.

- Auglýsing um staðfestingu og gildistökusamningsins [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 olú [14/1979](#).
- Auglýsing um uppsögn 1976 samningsins [7/2000](#).
- *Þörf á fullgildingu 2003 bókunarinnar við FUND:* Ekki hefur farið fram könnun á raunverulegri þörf eða hugsanlegum kostnaði vegna aðildar að bókuninni.

XIX. Alþjóðasamningur um **einkaréttarlega ábyrgð vegna flutninga kjarnorkuefna** á sjó - Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material ([NUCLEAR](#)), 1971

Viðfangsefni: Ábyrgð og bætur. **Kom til framkvæmda:** 15. júlí 1975.

Útdráttur: Markmið samningsins er að leysa úr erfiðleikum sem kunna að koma upp þegar kjarnorkuslys verða, vegna árekstra milli alþjóðasamþykktta um ábyrgð skipseigenda annars vegar og annarra alþjóðasamþykktta sem kveða á um ábyrgð kjarnorkuvera vegna slíkra slysa hins vegar.

17 ríki eru aðilar að samningnum (20,38% tonnatölu skipaflota heimsins), þ.á m. hin norðurlöndin fjögur.

Staða á Íslandi: Ísland er ekki aðili að samningnum.

- *Þörf á fullgildingu NUCLEAR:* Ekki hefur farið fram könnun á raunverulegri þörf eða hugsanlegum kostnaði vegna aðildar að samningnum.
- Athugun þyrfti að fara fram, í samvinnu við Geislavarnir ríkisins, á því hvort ástæða sé til þess að fullgilda samninginn.

XX.a. Samningur um tryggingar vegna farþega og farangurs þeirra í farþegaskipum - Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea ([PAL](#)), 1974

XX.b. PAL Protocol – bókun 76

XX.c. PAL Protocol – bókun 90

XX.d. PAL Protocol – bókun 02

Viðfangsefni: Ábyrgð og bætur. **Kom til framkvæmda:** 28. apríl 1987.

Útdráttur: Samningnum er ætlað að sameina tvo fyrri alþjóðasamninga um farþega og farangur, sem samþykktir voru 1961 og 1967. Með honum er komið á ábyrgðarkerfi fyrir skaðabætur vegna tjóns sem farþegar farþegaskipa verða fyrir og eru **34** aðildarríki að honum (**44,34%** af tonnatölu skipaflota heimsins).

Fyrsta bókunin kom til framkvæmda 1989 og hafa **25** ríki fullgilt hana (**40,46%** af tonnatölu skipaflota heimsins), bókun tvö var leyst af hólmi af þeirri þriðju, sem mun koma til framkvæmda eftir að 10 ríki hafa samþykkt hana. Fjögur ríki eru aðilar að síðastnefndu bókuninni, Sýrland, Albanía, Lettland og St. Kitts & Nevis.

Staða á Íslandi: Ísland er ekki aðili að samningnum.

- *Þörf á fullgildingu PAL og bókana við hann:* Ekki hefur farið fram könnun á raunverulegri þörf eða hugsanlegum kostnaði vegna aðildar að samningnum og bókunum við hann.

XXI.a. [Samningur um takmörkun ábyrgðar á sjóréttarkröfum, 1976](#) - Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims ([LLMC](#))

XXI.b. [Bókun frá 1996 um breytingu á samningnum um takmörkun ábyrgðar á sjóréttarkröfum frá 19. nóvember 1976](#) Protocol of 1996 to amend the convention on limitation of liability for maritime claims, 1976 (LLMC Protocol)

Viðfangsefni: Ábyrgð og bætur. **Kom til framkvæmda:** 1. desember 1986.

Útdráttur: Með samþykktinni eru takmörk ábyrgðar á tjóni hækkuð talsvert frá fyrri samþykkt um sama efni. Takmörk eru sett á ábyrgð á tvenns konar tjón – annars vegar á mönnum og hins vegar á skipum og öðrum eignum.

Með bókuninni frá 1996, sem kom til framkvæmda 13. maí 2004, voru gerðar breytingar á útreikningi bóta og hámarksfjárhæð aukin talsvert. Framkvæmdastjórn ESB hefur hvatt aðildarríkin til þess að staðfesta bókunina.

52 ríki hafa gerst aðilar að samningnum frá 1976 (**51,95%** af tonnatölu skipaflota heimsins)

45 ríki hafa gerst aðilar að bókuninni frá 1996 (**45,67 %** af tonnatölu skipaflota heimsins)

Staða á Íslandi: Ísland er aðili að bókuninni.

- Enn eru þó í gildi lög um heimild fyrir ríkisstjórnina til að staðfesta fyrir Íslands hönd alþjóðasamþykkt um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanna, sem gerð var í Brüssel 10. október 1957, [10/1968](#). Sú samþykkt var leyst af hólmi með 1976 samþykktinni.
- Við gerð IX. og X. kafla nógildandi siglingalaga, 34/1985, var byggt á samþykktinni frá 1976, en í eldri siglingalögum hafið verið byggt á 1957 samþykktinni. Sjá [frv. til siglingalaga](#), Alþt. A-deild 1984-5, 149. mál þskj. 1166, bls. 78-84. Fjárhæðir í X. kafla siglingalaganna vísa þó enn til eldri samþykktar frá 1976, en hafa ekki verið uppfærðar með tilliti til bókunarinnar frá 1996. Hinsvegar hafa upphæðir í IX. kafla verið uppfærðar til samræmis við bókunina frá 1996, sbr. lög nr. [159/2007](#), um breytingu á siglingalögnum. Sjá umfjöllun hér að neðan.

□ [Þýðing](#) á 1996 bókuninni.

• 1. janúar 2009 tóku í gildi breytingar á siglingalögum, [34/1985](#), með lögum nr. [159/2007](#). Þeim lögum er ætlað að laga IX. kafla siglingalaga að þeim breytingum sem gerðar voru á framagreindum alþjóðasamningi (LLMC) árið 1996, með bókuninni frá 1996. Með þessum breytingum eru íslensku ábyrgðartakmörkunarreglurnar sem fram koma í IX. kafla laganna orðnar sambærilegar þeim sem eru í dönsku, finnsku og sænsku siglingalögnum.

□ *Fullgilding LLMC og bókun við hana:* Ísland er aðili að bókuninni og öðlaðist hún gildi gagnvart Íslandi 15. febrúar 2009, sjá [þingsályktun Alþingis](#). Fram kemur í [athugasemdum með frumvarpi laga nr. 159/2007](#), að gert sé ráð fyrir því að Ísland gerist aðili að bókuninni frá 1996. Ríki geta gerst aðilar að henni án þess að hafa fyrst orðið aðilar að samningnum frá 1976. Telja verður að nauðsynlegt hafi verið að gera þessar breytingar á siglingalögnum eins og sýndi sig þegar Wilson Muuga var bjargað af strandstað í mars 2007. Í því máli sást að bótaábyrgð eigenda var mun takmarkaðri þegar stórtjón varð á Íslandi en eðlilegt mátti teljast. Vinna við heildarendurskoðun á siglingalögnum er hafin, en samkvæmt því sem fram kemur í athugasemdum með fyrrgreindu frumvarpi var ákveðið að breyta þessum hluta laganna strax í ljósi þess hve umfangsmikið og tímafrekt verkefni heildarskoðun laganna er.

[Sjá frétt Siglingastofnunar, 2. nóvember 2007](#)

XXII.a. Samningur um að koma í veg fyrir ólögmatar aðgerðir gegn öryggi á sjó - Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation ([SUA](#)), 1988

XXII.b. SUA Protocol – bókun 88 (botnföst mannvirki)

XXII.c. SUA Convention – samningur 2005

XXII.d. SUA Protocol – bókun 2005

Viðfangsefni: Varnir gegn hryðjuverkum. **Kom til framkvæmda:** 1. mars 1992.

Útdráttur: Megintilgangur SUA er að vera lagagrunnur fyrir viðbrögð gegn einstaklingum sem standa að ólögmatum aðgerðum gegn skipum. Meðal þessara ólögmatu aðgerða er að taka yfir stjórn skips með valdi, beita ofbeldi gegn einstaklingum um borð og koma fyrir búnaði sem getur tortímt eða eyðilaggt skipið. Skv. samningnum er aðilum hans skylt að framselja eða ákæra meinta sakamenn. Sams konar ákvæði eru í bókuninni við SUA sem fjallar um ólögmatar aðgerðir gegn öryggi botnfastra mannvirkja á landgrunninu. Samkvæmt samningnum skal hvert aðildarríki leggja refsingu við þeim afbrotum, sem fjallað er um í 3. gr. samningsins, þannig að tillit sé tekið til alvarleika þeirra.

Endurskoðun SUA samningsins má rekja til Ályktunar þings IMO A.924(22) sem miðar að endurskoðun á þágildandi ráðstöfunum til að hindra hryðjuverk sem ógna vernd farþega og áhafnar og öryggi skipa. Breytingar á SUA koma til fyllingar ákvæðum SOLAS, kafla XI-2 (Sérstakar ráðstafanir til að auka siglingavernd) og Alþjóðakóða um vernd skipa og hafnaraðstöðu (ISPS), sem er ætlað að vera lagagrunnur fyrir handtöku, farbanni og framsali hryðjuverkamanna. Endurbættur

samningur og bókun frá 2005 munu taka gildi 90 dögum eftir að 12 ríki hafa fullgilt gerðirnar.

160 ríki eru aðilar að samningnum frá 1988 (**94,63%** af tonnatölu skipaflota heimsins)

148 ríki eru aðilar að bókun 88 (**89,65%** af tonnatölu skipaflota heimsins)

22 ríki hafa gerst aðilar að samningnum frá 2005, þ.á m. Spánn og Finnland (**30,27%** af tonnatölu skipaflota heimsins)

18 ríki hafa gerst aðilar að bókun 2005 (**29,52%** af tonnatölu skipaflota heimsins)

Staða á Íslandi: Samningurinn, auk bókunarinnar frá 88 (um að koma í veg fyrir ólögmetar aðgerðir gegn öryggi botnfastra mannvirkja á landgrunninu), hafa gildi að því er Ísland varðar 26. ágúst 2002. Ísland er ekki aðili að samningnum og bókuninni frá 2005.

- Auglýsing um aðild og gildistöku samningsins og 1988 bókunarinnar [30/2002](#).
- Lög [70/2002](#) um br. á alm. hgl. 19/1940.
- Þörf á fullgildingu endurbættis SUA auk bókunar:* Ekki hefur farið fram könnun á raunverulegri þörf eða hugsanlegum kostnaði vegna aðildar að samningnum.

XXIII. Alþjóðlegi björgunarsamningurinn - International Convention on Salvage (SALVAGE), 1989

Viðfangsefni: Björgun skipa. **Kom til framkvæmda:** 14. júlí 1996.

Útdráttur: Markmið samningsins er að setja reglur um björgun sem leyst gætu af hólmi alþjóðasamninginn um aðstoð og björgun sem gerður var í Brussel 23. september 1910. Meginástæðan fyrir gerð samningsins var óhappið þegar olíuskipið Amoco Cadiz fórst við Frakklandsstrendur í mars 1978. Slysið leiddi til mestu olíumengunar sem orðið hafði í sjó af manna völdum og við það komu í ljós ýmsir annmarkar á þágildandi björgunarreglum. Í september 1978 sendi laganefnd IMO frá sér skýrslu um óhappið. Þar var m.a. spurt hvort ekki væri ástæða til að endurskoða björgunarsamninginn frá 1910. Að undirlagi IMO voru á vegum CMI (Comité Maritime International) útbúin drög að nýjum björgunarsamningi. Drögin voru samþykkt á ráðstefnu hjá CMI í Montreal árið 1981 og lögð til grundvallar við gerð samningsins 1989.

62 ríki eru aðilar að samningnum (**50,48%** af tonnatölu skipaflota heimsins) Meðal samningsaðila eru Norðurlöndin og Færeyjar.

Staða á Íslandi: Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 21. mars 2003. Samningurinn var leiddur í íslensk lög árið 1998. Áður hafði verið stuðst við samninginn frá 1910, enda þótt Ísland hafi ekki verið aðili að honum.

- Auglýsing um aðild og gildistöku [20/2002](#).
- [Um fjöllum á Alþingi árið 1998](#), lög nr. [133/1998](#) um breytingu á siglingalögum nr. [34/1985](#).

XXIV. Alþjóðasamningur um viðbrögð gegn olíumengun og samstarf þar um - International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation ([OPRC](#)), 1990

Viðfangsefni: Mengun sjávar. **Kom til framkvæmda:** 13. maí 1995.

Útdráttur: Markmið samningsins er að koma í veg fyrir mengunaróhöpp á sjó af völdum olíu og skapa grundvöll fyrir alþjóðlega samvinnu og samhjálp um viðbrögð við mengunaróhöppum er stafa af olíu. Með samningnum er stuðlað að alþjóðlegri samvinnu um viðbrögð við mengunaróhöppum er stafa af olíu og með aðild að honum getur sérhvert ríki reitt sig á aðstoð frá öðrum aðildarríkjum þegar veruleg mengunaróhöpp eiga sér stað á hafsvæði þess. Helstu skuldbindingar samningsaðila eru:

Að hafa á að skipa áætlunum og lágmarksútbúnaði, þar á meðal fjarskiptabúnaði, til að bregðast við olíumengunaróhöppum.

Að tilkynna um atvik sem hafa eða geta haft í för með sér losun olíu í hafið.

Að bregðast við mengunaróhöppum er stafa af olíu eins og kveðið er á um í samningnum og tilkynna slík óhöpp til annarra ríkja þegar við á.

Að eiga samstarf við aðra samningsaðila á sviði rannsókna og þróunar í því skyni að draga úr áhrifum olíumengunar og óhappa.

104 ríki eru aðilar að samningnum (**70,80%** af heildartonnatölu skipaflota heimsins) Meðal samningsaðila eru öll Norðurlöndin,

Staða á Íslandi: Hefur gildi hvað Ísland varðar frá 13. maí 1995.

- [Þingsályktun](#) um fullgildingu og [ræða utanríkisráðherra](#).
- Auglýsing um fullgildingu [16/1993](#) og gildistöku [51/1995](#).

XXV. Alþjóðasamningur um ábyrgð og bætur fyrir tjón vegna flutninga hættulegra og skaðvænlegra efna á sjó - International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 ([HNS](#)), 1996

Viðfangsefni: Ábyrgð og bætur. **Ekki kominn til framkvæmda.**

Útdráttur: Samningurinn skilgreinir ábyrgð útgerða og eigenda skipa og mun gera það mögulegt að borga fórnarlömbum óhappa þar sem hættuleg og skaðvænleg efni koma við sögu allt að 250 SDR (um 320 milljónir USD).

14 ríki eru aðilar að samningnum (**13,61%** af tonnátölu skipaflota heimsins). Samningurinn mun taka gildi eftir að 12 ríki hafa samþykkt hann, þar af fjögur ríki hvers skipafloti telur ekki minna en tvær milljónir tonna.

Nokkur ríki eru að vinna að innleiðingu hans, t.d. Svíþjóð, Finnland, Danmörk, Singapúr, Noregur, Írland, Kanada og Bretland. Samningurinn er mjög flókinn og hefur mörgum löndum reynst erfitt að innleiða hann og hefur vinnuhópur á vegum IMO um innleiðingu samningsins lagt áherslu á að veitt verði tæknileg aðstoð við það.

Aðilum að samningnum og þeim ríkjum sem fullgilda samninginn í framtíðinni er skylt að veita upplýsingar um magn móttækis flutnings þegar fullgildingarskjöl eru afhent IMO og síðan árlega þaðan í frá, en ekkert þeirra ríkja sem eru aðilar að samningnum hafa uppfyllt þá skyldu, samkvæmt fundi laganefndar IMO 2006.

Staða á Íslandi: Ísland er ekki aðili að samningnum.

- *Þörf á fullgildingu HNS:* Umhverfisstofnun hefur ítarlega farið yfir efnisatriði samningsins. Niðurstaðan af athugun stofnunarinnar er að ekki sé ástæða til að halda lengra í staðfestingarferli samningsins að sinni. Stýrist það annars vegar af því að ekki er ljóst hver kostnaður yrði af aðild að samningnum og hins vegar að sem stendur er flutningur á hættulegum efnum og eiturefnum hér við land tiltölulega takmarkaður. UST leggst ekki gegn því að verði gengið frá undirbúningi samþykktar innanlands, m.a. með samþykkt þingsályktunar um heimild fyrir ríkisstjórnina að staðfesta samninginn þegar henta þykir, eða að samþykkja efni samningsins og hinkra eftir því að Evrópuþjóðir, eða aðrar stærri innflutningsþjóðir staðfesti samninginn.

XXVI. Bókun um viðbrögð gegn slysum vegna hættulegra og skaðvænlegra efna og samstarf þar um - Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances ([OPRC-HNS Protocol](#)), 2000

Viðfangsefni: Mengun sjávar. **Kom til framkvæmda:** 14. júní 2007.

Útdráttur: Samningnum er ætlað að skapa alþjóðlegan ramma utan um samstarf í baráttunni við stórfelld mengunarslys eða hættur á mengunarslysum af völdum olíu. Samningurinn útvíkkar gildissvið OPRC samninginn (um viðbrögð gegn olíumengun) þannig að hann nær einnig yfir mengunaróhöpp af völdum annarra hættulegra og skaðlegra efna.

28 ríki eru aðilar að bókuninni (**38,43%** af tonnatölu skipaflota heimsins).

Staða á Íslandi: Ísland er ekki aðili að bókuninni.

- *Þörf á fullgildingu OPRC-HNS Protocol:* Ekki hefur farið fram könnun á raunverulegri þörf eða hugsanlegum kostnaði vegna aðildar að samningnum.

XXVII. Alþjóðasamningur um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóns af völdum mengunar sem stafar frá eldsneytisólíu skipa, 2001 - International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage ([Bunkers](#)), 2001

Viðfangsefni: Ábyrgð og bætur. **Kemur til framkvæmda:** 21. nóvember 2008

Útdráttur: Samningnum er ætlað að tryggja hæfilegar, skjótar og áhrifaríkar bætur til aðila sem verða fyrir tjóni vegna olíu, sem geymd er í eldsneytistanki skips. Samningurinn er mjög flókinn og hefur mörgum löndum reynst erfitt að innleiða hann og hefur verið lögð áhersla á að veitt verði tæknileg aðstoð við innleiðingu hans. ESB hefur gefið út ákvörðun um innleiðingu samningsins (ákvörðun ráðsins [2002/762/EB](#)).

Samningurinn tók gildi 12 mánuðum eftir að 18 ríki höfðu samþykkt hann, þar af 5 ríki hvers skipafloti er ekki minni en ein milljón að tonnatölu.

65 ríki er aðili að samningnum (90,00% af tonnatölu skipaflota heimsins). Hér má finna samantekt um samninginn á íslensku og m.a þýðingu hans fyrir íslensk skip.

Staða á Íslandi: Ísland er ekki aðili að samningnum.

- *Þörf á fullgildingu Bunkers:* Alþjóðlegi mengunarbótasjóðurinn (FUND '92) bætir einungis tjón af völdum flutnings á olíu í tankskipum, ekki ef tjónið verður vegna olíu í eldsneytistönkum hvort sem um er að ræða tankskip, kaupskip ellegar önnur skip. Samkvæmt úttekt DNV á áhættu af siglingum fyrir suðurströnd Íslands eru mun meiri líkur á því að hér við land farist kaupskip en olúflutningaskip og þau geta borið allmikið magn þungrar og þrávirkrar eldsneytisólíu. Nú síðast má vísa til strands Wilson Muuga hér við land í desember 2006. Umhverfisstofnun telur brýnt að Ísland undirbúi staðfestingu samningsins og vinni nauðsynlega grunnvinnu innanlands.

XXVIII. Alþjóðasamningur um **takmörkun á notkun gróðurhindrandi efna í botnmálningu skipa - International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships ([AFS](#)), 2001**

Viðfangsefni: Mengun sjávar. **Kemur til framkvæmda:** 17. september 2008

Útdráttur: Með samningnum er lagt bann við notkun skaðlegra tinsambanda í gróðurhindrandi málningu á skipum og sett á fót kerfi til þess að koma í veg fyrir hugsanlega notkun á öðrum skaðlegum efnum í gróðurhindrandi málningu í framtíðinni. Einkum er þar um að ræða tríbútýltin, sem er ákaflega eitrað og veldur vansköpun eða vanþroska hjá mörgum lífverum

59 ríki eru aðilar að samningnum (79,17 % af tonnatölu skipaflota heimsins). Samningurinn mun taka gildi 12 mánuðum eftir að 25 ríki, sem búa yfir samanlagt a.m.k. 25% af tonnatölu kaupskipaflota heimsins, hafa samþykkt hann.

Staða á Íslandi: Ísland er aðili að samningnum.

- Í reglugerð [824/2005](#) um takmörkun á notkun skaðlegra gróðurhindrandi efna og/eða búnaðar á skip, sem sett var til innleiðingar á reglugerð (EB) nr. 782/2003/EB, var tekið mið af AFS-samningnum og stór hluti hans þannig tekinn upp hér á landi. Með reglugerðinni er bönnuð notkun lífrænna tinsambanda í botnmálningu skipa. [Sjá frétt á vef Siglingastofnunar 19. september 2005](#)
- Enn er eftir að þýða sjálfan samninginn og telur Umhverfisstofnun að það sé nauðsynlegt framhald af þeirri stefnu sem þegar hefur verið mörkuð.

XXIX. Alþjóðasamningur um **kjölfestuvatn - International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments ([BWM](#)), 2004**

Viðfangsefni: mengun sjávar. **Ekki kominn til framkvæmda.**

Útdráttur: Samningurinn fjallar um stýringu á notkun fljótandi kjölfestu til þess að lágmarka flutning lífvera milli hafsvæða. Aðildarríkin skulu gera allt sem í þeirra valdi stendur til þess að lágmarka, draga úr og helst koma algjörlega í veg fyrir flutning á skaðlegum lífverum á milli hafsvæða.

33 ríki eru aðilar að samningnum (26,46% af tonnatölu skipaflota heimsins). Samningurinn mun taka gildi 12 mánuðum eftir að 30 ríki, sem búa yfir samanlagt a.m.k. 35% af tonnatölu kaupskipaflota heimsins, hafa samþykkt hann.

Staða á Íslandi: Ísland er ekki aðili að samningnum.

- *Þörf á fullgildingu BMW:* Þó að lítið virðist fara fyrir þessu máli við fyrstu sýn hefur úttekt sýnt fram á að lífverur sem berast milli hafsvæða með kjölfestuvatni geta valdið gífurlegu tjóni, svo mjög að þetta er talið eitt af fjórum helstu ógnunum sem steðja að umhverfi hafsins. Með alþjóðavæðingu og aukningu á iðnaðarstarfsemi hér á landi hefur mikilvægi samningsins og aukist til muna og telur Umhverfisstofnun nauðsynlegt að þegar verði brugðist við, samningurinn staðfestur og settar reglur um takmörkun á losun kjölfestuvatns í höfnum landsins og á grunnsævi.
- Siglingaráð hefur farið yfir samantekt Umhverfisstofnunar sem ber heitið “Dreifing lífvera með kjölfestuvatni” og “National Ballast Water Management Requirements”. Ráðið telur brýnt og nauðsynlegt að setja reglur um þetta hér á landi, enda óviðunandi að erlend skip geti án takmarkana losað úr ballesttönkum sínum hér við land. Í 6. gr. laga um mengun hafs og stranda nr. 33/2004, er kveðið á um að umhverfisráðherra setji í reglugerð ákvæði um takmörkun eða bann við losun kjölfestuvatns. [Sjá fyrirspurn á Alþingi 2007-2008.](#)

[Reglugerð nr. 515/2010 um kjölfestuvatn](#)

[Sjá frétt Siglingastofnunar um reglugerðina](#)

[Sjá frétt Umhverfisstofnunar um reglugerðina og frekari upplýsingar um kjölfestuvatn](#)

XXX. [Alþjóðasamþykkt um að fjarlægja skipsflök](#) - Nairobi International Convention on Removal of Wrecks ([WRC](#)), 2007

Viðfangsefni: Ábyrgð og bætur. **Ekki komin til framkvæmda.**

Útdráttur: Samningurinn fjallar um álitaeftni sem upp koma þegar fjarlægja þarf skipsflök og bótageiðslna vegna þess og tengdra verka einsog að tilkynna um þau, merkja þau, meta hættu sem af þeim stafar og gera áætlanir um að fjarlægja þau. Samþykktinni er ætlað að fylla í eyður 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. Þá eru í samþykktinni ákvæði sem heimila ríkjum að beina kröfum beint að tryggingafélögum viðkomandi skipa.

Samþykktin var lengi í smíðum og greindi aðilum helst á um hvort hún ætti eingöngu að taka til þess hafsvæðis sem telst til efnahagslögsögu ríkja eða einnig landhelgi og innlendra vatnaleiða. Niðurstaðan varð sú að samþykktin tekur í grunninn aðeins til efnahagslögsögu ríkja, en ríkjum er gert kleift að rýmka gildissviðið þannig að hún nái einnig til landhelgi þeirra og innlendra vatnaleiða.

Samþykktin hefur ekki ennþá tekið gildi en mun gera það 12 mánuðum eftir að 10 ríki hafa gerst aðilar að henni. Telja verður að samþykktin muni taka gildi innan skamms sökum þess hve fá ríki þurfa að gerast aðilar að henni.

Staða á Íslandi: Ísland er ekki aðili að samþykktinni.

Í greinargerð og tillögum starfshóps um neyðarhafnir og skipaafdrepp á Íslandi, sem kom út árið 2008, mælist nefndin til að kannaðir verði hið fyrsta kostir og gallar þess að innleiða tiltekna alþjóðasamþykktir í íslenskan rétt og er þessi samþykkt þeirra á meðal.

B. Aðrir alþjóðasamningar

I.a. Samningur um Alþjóðasjómælingastofnunina – Convention on the International Hydrographic Organization ([IHO](#)), 1967

I.b. Breytingar 1987 (kosningakerfi)

Viðfangsefni: Stofnun IHO. **Kom til framkvæmda:** 22. september 1970.

Útdráttur: Markmið stofnunarinnar, sem upphaflega var sett á fót 1921, er að samræma sjómælingar og bæta þekkingu á því sviði, með það fyrir augum að auka öryggi siglinga og vernd hafsins.

Staða á Íslandi: Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 22. september 1970.

- Auglýsing um aðild og gildistöku samningsins og breytinga við hann [6/1968](#), sbr. [16/1970](#) og [4/1989](#).
[Sjómælingasvið Landhelgisgæslu Íslands](#)

II.a. Hafréttarsamningur Sameinuðu þjóðanna - United Nations Convention on the Law of the Sea ([UNCLOS](#)), 1982

II.b. Samningur um framkvæmd XI. hluta hafréttarsamningsins.

Viðfangsefni: Stofnun UNCLOS. **Kom til framkvæmda:** 16. nóvember 1994.

Útdráttur: [Samningurinn](#) er fyrsti og eini heildstæði alþjóðasamningurinn á sviði hafréttar. Hann leggur grunninn að almennu lagalegu umhverfi fyrir hafið og markaði þannig tímamót í verndun hafsins og lífríki þess. Á grundvelli samningsins fer fram margs konar starfsemi, og má þar nefna Alþjóðahafsbotnsstofnunina.

Staða á Íslandi: Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 16. nóvember 1994.

Auglýsing um aðild og gildistöku 7/1985 og 40/1993.

- Auglýsing um aðild og gildistöku samnings um framkvæmd XI. hluta hafréttarsamnings Sameinuðu þjóðanna [43/1995](#) og [39/2001](#).
- Auglýsing um gildistöku samnings um framkvæmd ákvæða hafréttarsamnings Sameinuðu þjóðanna frá 10. desember 1982 um verndun deilistofna og víðförulla fiskstofna [8/1997](#) og [40/2001](#).

III.a. Norðurlandasamningur um haffæri og skipsbúnað - Nordisk konvention angaaende Skibes Sødygtighed og Udrustning / Nordisk konvention om sødygtighed, 1926

III.b. breyting á orðalagi 1934

Viðfangsefni: Alþjóðasiglingar. **Kom til framkvæmda:** 15. júní 1928.

Útdráttur: Markmið samningsins er að greiða fyrir samgöngum á sjó milli Norðurlandanna, m.a. með viðurkenningum á heimalandsskírteinum skipa og að efla samvinnu landanna með tilliti til frekari viðgangs alþjóðaákvæða, er viðurkennd eru á þessu sviði.

Staða á Íslandi: Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 15. júní 1928.

- Auglýsing um aðild að samningnum og breytingum [59/1926](#) og [30/1934](#).

IV. Samkomulag Íslands og Danmerkur um hversu vissar ræðismannagerðir, er varða siglingar ríkjanna skuli framkvæmdar, 1934

Viðfangsefni: Alþjóðasiglingar. **Kom til framkvæmda:** 18. maí 1934.

Útdráttur: Samkvæmt samkomulaginu skulu tiltekna gerðir á borð við lögskráning, útgáfa skírteina og ráðning og uppsögn skipstjóra, aðeins framkvæmdar af tilteknum þar til bærum aðilum, þegar skip annars ríkisins er statt í hinu.

Staða á Íslandi: Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 18. maí 1934.

- Auglýsing um samkomulag og gildistöku [31/1934](#).

V. Alþjóðasamningur um bættu aðstöðu sjómanna á verzlunarskipum til þess að fá læknishjálp við kynsjúkdómum - [Agreement](#) concerning Facilities to be given to Merchant Seamen for the Treatment of Venereal Disease, 1924

Viðfangsefni: Sjófarendur. **Kom til framkvæmda:** 21 nóvember 1925.

Útdráttur: Samningsaðilar skuldbinda sig til þess að setja á stofn og reka sjúkrastofu fyrir kynsjúkdóma í hverri aðalhöfn, er opnar séu öllum farmönnum án tillits til

þjóðernis. Læknishjálpi og lyf skulu vera ókeypis og skal vera greiður aðgangur að þeim.

Staða á Íslandi: Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 1. febrúar 1929.

- Auglýsing um aðild [116/1935](#).

VII. Samningur um framsal stromanna af kaupskipum, SÍVER, Bretland - [Agreement](#) between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and the Government of Denmark relative to Merchant Seamen Deserters, 1881

Viðfangsefni: Sjófarendur. **Kom til framkvæmda:** 21. júní 1881.

Útdráttur: Samningurinn kveður á um að hafi sjómenn, sem ekki eru þrælar, strokið af skipi í eigu eins samningsaðila innan hafnar annars samningsaðila, skuli yfirvöld gera allt sem í þeirra valdi stendur til þess að koma höndum yfir slíka strommenn og senda þá aftur um borð.

Staða á Íslandi: Hefur gildi gagnvart Íslandi, 8/1881.

Sjá einnig um framsal stromanna af kaupskipum, SÍVER, Suður - Afríka, 184/1881; Nýja Sjáland, Kanada, Indland, Fiji, Ceylon/Sirilanka og Ástralía, SÍVER, 184/1881; Þýskaland 307/1881.

VIII. Genfarsamningur um bættu meðferð særðra, sjúkra og skipreika sjóliða á hafi - Geneva Convention for the Amelioration of the Condition of the Wounded, Sick and Shipwrecked Members of Armed Forces at Sea, 1949.

Viðfangsefni: Siglingar á stríðstímum. **Kom til framkvæmda:** 21. október 1950.

Útdráttur: [Samningurinn](#) er einn fjögurra Genfarsamninga frá 12. ágúst 1949 til verndar friði og til þess að draga úr skelfingum styrjalda. Mælir hann m.a. fyrir um mannúðlega meðferð sjóliða, bann við pyndingum á þeim, gíslatökum og aftökum.

Staða á Íslandi: Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 10. febrúar 1966.

- Auglýsing um aðild, fullgildingu og gildistöku samningsins [16/1965](#).

IX.a Alþjóðasamningur um að fyrirbyggja óhreinkun sjávar af völdum olíu - International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil (OILPOL), 1954.

IX.b. Breytingar 1962

IX.c. Breytingar 1969

Viðfangsefni: Mengun sjávar. **Kom til framkvæmda:** 26. júlí 1958.

Útdráttur: Samningurinn var gerður í Bretlandi 1954 en var fluttur til IMO við stofnun hennar 1958. Með honum var reynt að ráðast að þeim vanda sem mengun sjávar vegna olíu var, með því m.a. að koma á fót "bannsvæðum" þar sem ekki mætti

losa olíu, og setja upp móttökustaði fyrir olíuúrgang. OILPOL er fyrirrennari MARPOL samningsins 73/78, og voru flest ákvæði þess fyrirnefnda tekin upp í þann síðarnefnda og OILPOL þannig í raun gerður úreldur.

Staða á Íslandi: Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 23. maí 1962.

- Auglýsing um aðild og gildistöku samningsins og breytinga við hann [4/1962](#), [6/1966](#) og [17/1970](#) sbr. [23/1977](#).

X. Stokkhólmssamningur um **þrávirk lífræn efni** – Stockholm convention on Persistent Organic Pollutants ([POPs](#)), 2001

Viðfangsefni: Mengun sjávar. **Kom til framkvæmda:** 17. maí 2004.

Útdráttur: Markmið samningsins er að vernda umhverfið og heilsu manna gegn þrávirkum lífrænum efnum. Sjá nánar á [vef UST](#).

Staða á Íslandi: Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 17. maí 2004.

- [Þingsályktun um fullgildingu](#) 20. apríl 2002.
- Auglýsing um fullgildingu og gildistöku [32/2002](#) og [40/2004](#).
- Lög um bann við losun hættulegra efna í sjó, [20/1972](#).
- Ísland hefur lagt fram áætlun um aðgerðir gegn útbreiðslu og mengun þrávirkra efna. Reglugerð um þrávirk lífræn efni [er í undirbúningi hjá Umhverfisstofnun](#).

XI. Norðurlandasamningur um **samvinnu í baráttu gegn mengun sjávar** af völdum olíu og annarra skaðlegra efna - Nordisk aftale om samarbejde vedrørende bekæmpelse af forurening af havet med olie og andre skadelige stoffer ([Kaupmannahöfn 1993](#))

Viðfangsefni: Mengun sjávar. **Kom til framkvæmda:** 16. janúar 1998.

Útdráttur: Markmið samningsins, sem byggir á OPRC samningnum sem greint er frá að ofan, er að koma á gagnkvæmu samstarfi samningsaðila um viðbrögð við mengun sjávar af völdum olíu og annarra skaðlegra efna og veita öðrum aðilum aðstoð óski þeir eftir henni og hinir aðilarnir sjái sér fært að veita hana. Samningurinn leggur aðilum þær skyldur á herðar að þeir beri ábyrgð á eftirliti innan eigin hafsvæðis hvort sem stjórnvöld sinna því sjálf eða fela það öðrum.

Staða á Íslandi: Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 16. janúar 1998.

- [Þingsályktun um staðfestingu](#) 25. febrúar 1995.
- Auglýsing um staðfestingu og gildistöku [27/1995](#) og [1/1998](#).
- Lög [33/2004](#) um varnir gegn mengun hafs og stranda.

XII. [Basel samningurinn](#) um **eftirlit með flutningi spilliefna** milli landa og förgun þeirra

- Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal, 1989

Viðfangsefni: Mengun sjávar. **Kom til framkvæmda:** 5. maí 1992.

Útdráttur: Markmið samningsins er að lágmarka flutninga á úrgangi á milli landa, lágmarka magn og eituráhrif þess hættulega úrgangs sem myndast og tryggja umhverfisvæna meðferð hans eins nálægt þeim stað þar sem hann er framleiddur og mögulegt er.

Staða á Íslandi: Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 26. september 1995.

- Auglýsing um aðild og gildistöku [13/1995](#).

XIII. Samningur um verndun hafrymis Norð- Austur Atlantshafsins - The Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic ([OSPAR](#)), 1992

Viðfangsefni: Mengun sjávar. **Kom til framkvæmda:** 25. mars 1998.

Útdráttur: Markmið samningsins er að koma í veg fyrir mengun Norðaustur-Atlantshafsins með því að draga úr mengun frá landi, mengun af völdum varps og brennslu og mengun frá uppsprettum í hafi. Auk þess tekur hann á mati á ástandi hafsins og verndun og varðveislu vistkerfa og líffræðilegrar fjölbreytni hafsvæðisins.

Samningurinn kom í stað fyrri Parísarsamnings og Oslóarsamningsins, um sama efni. Sjá nánar á [vefsvæði UST](#).

Staða á Íslandi: Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 25. mars 1998.

- Auglýsing um aðild og gildistöku [15/1997](#) og [6/1998](#) og fullgildingu og gildistöku V. viðauka og 3. viðbættis [25/2001](#).
- Lög [33/2004](#) um varnir gegn mengun hafs og stranda og [7/1998](#) um hollustuhætti og mengunarvarnir (aðallega 3. og 5. gr.).
- Reglugerð nr. [619/2000](#) um bann við notkun gróðurhindrandi efna sem í eru kvikasilfurssambönd, arsensambönd og lífræn tinsambönd.

Sjá einnig **Alþjóðasamning um varnir gegn mengun sjávar vegna losunar úrgangsefna frá skipum og flugvélum** - The Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircraft (Oslósamningur 1972).

Augl. 16/1973 og 5/1974 og um breytingu 10/1987, 22/1989 og 35/1991. Samningurinn hefur sameinast Parísarsamningnum um verndun Norðaustur-Atlantshafsins - OSPAR.

XIV.a. Samningur um samræmda aðferð við skipamælingar - Convention for a Uniform System of Tonnage Measurement of Ships (Oslo Convention), 1947

XIV.b. Breytingar 1965

Viðfangsefni: Skipamælingar. **Kom til framkvæmda:** 1. júní 1948.

Útdráttur: Samningurinn mælir fyrir um samræmdar aðferðir við mælingar skipa og samkvæmt honum skal nota brúttórúmllestir brl. (gross register tonnage GRT) við mælingar skipa. Tveir alþjóðasamningar eru í gildi um samræmda mælingu skipa (tonnage), annars vegar Oslóarsamningurinn og hins vegar Londonsamningurinn 1969 sem greint er frá að ofan. Londonaðferðin tekur til rýma sem Oslóaðferðin tekur ekki í reikninginn og leiðir því til hærri tölu.

- Breytingarnar 1965 hafa ekki tekið gildi, en var ætlað að gera það eftir staðfestingu allra aðildarríkja samningsins.

Staða á Íslandi: Samningurinn hefur gildi gagnvart Íslandi frá 30. desember 1954. Frá 18. júní 1994 leysti Londonsamningurinn hann af hólmi hvað varðar skip 24 m og lengri. Enn eru þó víða kröfur til skipa, sem er smíðuð eru fyrir 18. júlí 1994, miðaðar við mælingu í brúttórúmllestum í stað brúttótonna og mælingar í brúttórúmllestum ákvarðaðar samkvæmt Oslóarsamningnum. Sjá t.d. 34. gr. reglugerðar [715/1995](#) um varnir gegn mengun sjávar frá skipum.

- Auglýsing um fullgildingu samningsins [80/1948](#) og staðfestingu breytinga [18/1967](#).
- [Skipamælingar - upplýsingasíða Silgingastofnunar.](#)

XV. Alþjóðasamtök vitastofnana - International Association of Lighthouse Authorities ([IALA](#)), 1957

Viðfangsefni: Siglingaöryggi. **Stofnsett 1957.**

Útdráttur: IALA eru frjáls alþjóðleg félagasamtök, hvers markmið er að tryggja öruggar, hagkvæmar og skilvirkar ferðir skipa með því að stuðla að bættri og samræmdri aðstoð við leiðsögu um allan heim. Þau voru sett á fót til þess að styrkja markmið Technical Lighthouse Conferences, sem haldnar hafa verið síðan 1929 Meðal verka samtakanna er að koma á samræmdu kerfi um notkun bauja, sem kom í stað 30 eldri kerfa. Samtökin gefa út leiðbeiningar og tilmæli um ýmis mál er tengjast leiðsögu skipa.

Staða á Íslandi: Siglingastofnun Íslands er aðili að samtökunum.

XVI.a. Samningur um alþjóðahafrannsóknarráðið – Convention for the International Council for the Exploration of the Sea (ICES), 1964

XVI.b. Bókun um breytingu 1970

Viðfangsefni: Rannsóknir á N-Atlantshafi. **Kom til framkvæmda:** 22. júlí 1968.

Útdráttur: Ráðið, sem hefur verið starfandi síðan 1902, skipuleggur og samræmir rannsóknir á Atlantshafi, einkum N-Atlantshafinu. Samningurinn var gerður í Kaupmannahöfn 1964 og mælir fyrir um það hlutverk rannsóknarráðsins að vinna og stuðla að framkvæmd og birtingu alþjóðlegra rannsókna .

Staða á Íslandi: Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 22. júlí 1968.

- Auglýsing um fullgildingu og gildistöku samningsins og bókunar við hann 2/1965, [10/1968](#), [26/1970](#) og [2/1976](#).

XVII. Parísarsamkomulagið um hafnarríkiseftirlit - Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU), 1982

Viðfangsefni: Siglingaöryggi. **Kom til framkvæmda:** 1982.

Útdráttur: [París MOU](#) er samkomulag 19 ríkja um hafnarríkiseftirlit og upplýsingaskipti. Tilgangur hafnarríkiseftirlitsins er að stemma stigu við siglingum skipa sem uppfylla ekki alþjóðakröfur um aðbúnað, öryggi og hollustuhætti áhafna kaupskipa, atvinnuréttindi skipverja og mengun frá skipum. Samkvæmt samkomulaginu er aðildarríkjum gert að skoða a.m.k. 25% af öllum kaupskipum sem hafa viðkomu í höfnum aðildarlandanna.

Staða á Íslandi: Ísland er aðili að samkomulaginu.

- Lög um eftirlit með skipum, [47/2003](#), 14. gr.
- Reglugerð um hafnarríkiseftirlit með sjóflutningum, [589/2003](#), sbr. [815/2004](#). [Sjá frétt Siglingastofnunar frá 21. október 2004](#)

XVIII. Yfirlýsing um nokkur undirstöðuatriði sjóréttar á stríðstímum - Declaration with respect to Certain Fundamental Rules of Maritime Law in Time of War (Parisaryfirlýsingin – Declaration of Paris), 1856

Viðfangsefni: Siglingar á stríðstímum. **Kom til framkvæmda:** 1856.

Útdráttur: [Yfirlýsing](#) sem undirrituð var við sama tækifæri og Parísar sáttmálinn, friðarsamningurinn sem markaði endalok Krímskagastríðsins. Í henni kemur fram að notkun á skipum í einkaeigu sé óheimil (Privateering is, and remains, abolished). Yfirlýsingin er talin vera fyrsta reglusetning um hafrétt sem veruleg áhrif hafði. Með henni var reynt að lágmarka hindranir sem stóðu í vegi fyrir sjóverslun.

Staða á Íslandi: Ísland varð aðili að yfirlýsingunni 25. júní 1856.

XIX. Aðrir samningar um siglingar á stríðstímum

- Sáttmáli um að nota reglur Genfarsáttmálans í sjóhernaði** - Convention for the Adaptation of the Principles of the Geneva Convention to Naval War, 1907. Aðild 27. nóvember 1909, staðfest 8. desember 1955.
- Sáttmáli um vissar takmarkanir á framkvæmd hertökuréttarins í sjóhernaði** - Convention relative to Certain Restrictions with regard to the Exercise of the Right of Capture in Naval War, 1907. Aðild 27. nóvember 1909, staðfest 8. desember 1955.
- Sáttmáli um réttindi og skyldur hlutlausra ríkja þegar stríð er háð til sjós** - Convention concerning the Rights and Duties of Neutral Powers in Naval War, 1907. Aðild 27. nóvember 1909, staðfest 8. desember 1955.

- d. **Sáttmáli um hverja deild skal gera kaupskipum óvinaríkis er stríð hefst** - Convention relative to the Conversion of Enemy Merchant Ships at the Outbreak of Hostilities, 1907. Aðild 27. nóvember 1909, staðfest 8. desember 1955.
- e. **Sáttmáli varðandi breytingu á kaupskipum í herskip** - Convention relative to the Conversion of Merchant Ships into Warships, 1907. Aðild 27. nóvember 1909, staðfest 8. desember 1955.
- f. **Sáttmáli um stórskotaárás frá herskipum í stríði** - Convention concerning the Bombardment by Naval Forces in Time of War, 1907. Aðild 27. nóvember 1909, staðfest 8. desember 1955

XX. Ýmsir samningar

- a. **Yfirlýsing um gagnkvæma viðurkenningu á mælibréfum skipa**, 243/1907, SÍVER, Ítalía.
- b. **Verslunar- og siglingasamningar**, Noregur 1826, Svíþjóð 1826, Ungverjaland 1887, Belgía 1895, Portúgal (yfirlýsing) 1826, Chile 1907, Spánn 1923, Finnland 1924, Pólland 1924, Tékkóslóvakía (samkomulag um afstöðu) 1924, Rússneska sambandsríkið 1927, Austurríki 1928, Rúmenía 1931, Grikkland 1930, Brasilía 1936.
- c. **Samningur um verslun, siglingar og búsetu**, Frakkland 1742.
- d. **Vináttu-, verslunar- og siglingasamningur**, Líbería 1860.
- e. **Samkomulag um að taka sjóferðaskýrslur og senda þær áfram**, Noregur 1927. Gildistaka 30. nóvember 1928.
- f. **Yfirlýsing um gagnkvæm réttindi skipa**, Noregur 1856, Svíþjóð 1856.
- g. **Samningur um framsölu á eftirlátnum fjármunum og ógoldnu kaupi sjómanna**, Frakkland, auglýsing 15/1886.
- h. **Samkomulag um meðferð á eigum látinna sjómanna**, SÍVER, Bretland, auglýsing 183/1877.

C. Evrópska efnahagssvæðið / Evrópusambandið

Ýmsir samningar eru í gildi á grundvelli EES-samningsins, má þar nefna:

I. Siglingaöryggisstofnun Evrópu - European Maritime Safety Agency ([EMSA](#)), 2002

Viðfangsefni: Siglingaöryggi. **Tók til starfa:** árið 2002.

Útdráttur: Stofnunin var sett á fót í kjölfar þess að olíuskipið Erika brotnaði í tvennt og sökk er það var á leið frá Frakklandi til Ítalíu, og er henni ætlað að stuðla að auknu öryggi siglinga í ESB.

Staða á Íslandi: Ísland tekur virkan þátt í starfi EMSA og eitt af hlutverkum Siglingastofnunar er að eiga samstarf við stofnunina með það að markmiði að auka

öryggi í siglingum, draga úr mengun frá skipum og koma að sjónarmiðum íslenskra stjórnvalda í starfi stofnunarinnar.

- Lög um br. á lögum um Siglingastofnun Íslands [29/2003](#).
- Reglugerð um stofnun EMSA [1138/2007](#)

II. Samningur um sameiginlegar umflutningsreglur – [Convention](#) on the simplification of formalities in trade in goods, 1987

Viðfangsefni: Flutningar. **Kom til framkvæmda:** 1. janúar 1988.

Útdráttur: Um er að ræða samning sem gerður var samkvæmt Lúxemborgaryfirlýsingunni frá 9. apríl 1984. Kveður hann á um reglur um umflutning vara milli bandalagsins og EFTA-landanna.

Staða á Íslandi: Íslandi er aðili að samningnum.

- Auglýsing um samþykkt og gildistöku [24/1987](#) ([viðaukar](#) / [viðbætur](#)).

III. Samningur um að koma á fót í tilraunaskyni evrópsku kerfi hafstöðva - Agreement on the Setting up of an Experimental European Network of Ocean Stations (COST 43), 1983

Viðfangsefni: Siglingaöryggi. **Kom til framkvæmda:** 1. desember 1984.

Útdráttur: Markmið COST Project 43 var að setja upp í tilraunaskyni kerfi hafstöðva í Evrópu (ENOS). Verkefnið stóð til 30. nóvember 1988.

Staða á Íslandi: Ísland var aðili að kerfinu á meðan það var starfrækt.

- Auglýsing um aðild og gildistöku [2/1985](#).

D. [Samþykktir Alþjóðavinnuáráðastofnunarinnar](#) (ILO)

[Hér má sjá allar ILO samþykktir sem Ísland hefur fullgilt.](#)

Samþykktir sem snerta siglingamál:

[91 um orlof með launum fyrir farmenn \(1949\)](#) – Convention concerning Vacation Holidays with Pay for Seafarers (Revised 1949), C 63/1952. Kom til framkvæmda 14. september 1967 og öðlaðist gildi gagnvart Íslandi á sama tíma.

[138 um lágmarksaldur við vinnu \(1973\)](#) – Convention concerning Minimum Age for Admission to Employment, C [22/1999](#). Kom til framkvæmda 19. júní 1976. Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 6. desember 2000.

147 um lágmarkskröfur á kaupskipum (1976) – Convention concerning Minimum Standards in Merchant Ships, [C 10/1999](#). Kom til framkvæmda 28. nóvember 1981. Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 11. maí 2000.

155 um öryggi og heilbrigði við vinnu og starfsumhverfi (1981) – Convention concerning Occupational Safety and Health and the Working Environment, C 19/1991. Kom til framkvæmda 11. ágúst 1983. Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 21. júní 1992.

108 um persónuskírteini sjómanna (1958) – Convention concerning Seafarers National Identity Documents, C 27/1970. Kom til framkvæmda 19. febrúar 1961. Hefur gildi gagnvart Íslandi frá 21. október 1971.

185 endurskoðuð samþykkt [um persónuskírteini sjómanna \(2003\)](#).

Sjá hér ennfremur:

Samþykkt um vinnuskilyrði farmanna 2006 - [Maritime Labour Convention 2006](#) - Frétt SÍ: [24. nóvember 2006](#).

Samþykkt um vinnuskilyrði sjómanna um borð í fiskiskipum 2007 – [The Work in Fishing Convention 2007](#) (enska útgáfan) - Frétt SÍ: [29. maí 2008](#)

[Eldra yfirlit yfir alþjóðasamninga](#)