STJÓRNARTÍÐINDI B 119 – 1995

20. desember 1995 1857 Nr. 715

REGLUGERÐ

um varnir gegn mengun sjávar frá skipum.

I. KAFLI
Almenn ákvæði.

1. gr.
Skilgreiningar.

Í reglugerð þessari merkir:

1. *aðskilin kjölfesta:* kjölfestu sem sett er í geymi, sem er algerlega aðskilinn frá olíufarms- og eldsneytisolíukerfunum og er eingöngu ætlað að flytja kjölfestu eða farma, sem innihalda ekki olíu eða eitruð efni eins og þau eru skilgreind í viðaukum samningsins (sjá skilgreiningu).
2. *atburður:* raunverulega eða líklega losun skaðlegs efnis í hafið eða útrennslis sem inniheldur slík efni.
3. *augnablikshlutfall losunar á blöndu sem inniheldur olíu:* hlutfall losaðrar olíu í lítrum á klukkustund á sérhverju augnabliki deilt með hraða skipsins í hnútum á sama augnabliki.
4. *brúttótonn:* heildarmælingu skips, eins og hún er ákvörðuð samkvæmt ákvæðum alþjóðasamþykktarinnar um skipamælingar frá 1969.
5. *dregggeymir (Slop tank):* geymi sem er sérstaklega ætlaður til að safna frárennsli frá geymum, hreinsunarvatni geyma og öðrum olíukenndum blöndum.
6. *eigin þyngd:* sæþunga skipsins í tonnum án farms, eldsneytis, smurolíu, sjókjölfestu, ferskvatns og fæðivatns í geymum, vista, farþega og áhafnar og persónulegra eigna þeirra.
7. *eitruð efni í fljótandi formi:* eitruð efni í fljótandi formi eins og þau eru skilgreind í reglu 1(6) í viðauka II við samninginn, sbr. 25. tl. hér á eftir.
   a) *losun:* sérhver losun frá skipi á skaðlegum efnum eða afrennsli, sem inniheldur slík efni, hvernig svo sem hún vill til, þar með talinn hvers konar leki, losun, dæling, útrennsli eða tæming.
   b) *losun* felur ekki í sér:
      i) varp úrgangsefna eins og það er skilgreint í alþjóðasamningnum um varnir gegn mengun hafsins vegna losunar úrgangsefna og annarra efna í það sem gerður var í Lundúnum 29. desember 1972; eða
      ii) losun skaðlegra efna sem stafar beinlínis af rannsókn, nýtingu og skyldri vinnslu á hafi úti á jarðefnaauðlindum hafsbotnsins; eða
      iii) losun skaðlegra efna vegna lögmætra vísindalegra rannsókna á því hvernig draga megi úr eða ráða við mengun.
8. *eldsneytisolía:* olíu, sem notuð er sem eldsneyti fyrir aðal- og hjálparvélar skips, þar sem slík olía er flutt um borð.
9. *farm- og birgðaþungi (DW):* þunga í tonnum, sem fæst þegar eigin þyngd skips er dregin frá sæþunga þess, þegar það flýtur í vatni með eðlisþyngd 1,025 við hleðslulínu, samsvarandi úthlutuðu sumarfríborði þess.

10. *fjölnotaskip (Combination carrier):* skip sem er hannað til að flytja annað hvort olíu í lausu eða farma í föstu formi í lausu.
11. *frá næsta landi:* frá grunnlínum landhelgi sem miðað er við þegar viðkomandi lögsaga er afmörkuð í samræmi við alþjóðalög, nema þegar mælt er fyrir um annað í samningnum.
12. *gamalt skip:* skip sem er ekki nýtt skip.
13. *geymir:* lokað rými, sem er formað af varanlegu smíðafyrirkomulagi skipsins og er hannað til að flytja vökva í lausu.
14. *hráolía:* sérhverja kolvetnisblöndu í vökvaformi sem kemur fyrir á náttúrulegan hátt í jörðinni án tillits til hvort hún er meðhöndluð eða ekki til að gera hana hæfa til flutnings.
15. *hráolíuflutningaskip:* olíuflutningaskip sem er notað til að flytja hráolíu.
16. *hrein kjölfesta:* kjölfestu í geymi, sem hefur eftir að olía var flutt í honum, verið hreinsaður þannig að afrennsli frá honum, ef það væri losað frá ferðlausu skipi í sléttan sjó á björtum degi, myndaði ekki sýnilega olíubrák á vatnsyfirborðinu eða á aðliggjandi strandlengju, eða sora eða þeyti, sem safnast saman undir yfirborði vatnsins eða á aðliggjandi strandlengju. Ef kjölfestan er losuð í gegnum vöktunar- og eftirlitskerfi fyrir losun á olíum, sem stjórnvöld hafa samþykkt, skulu vísbendingar, sem byggðar eru á slíku kerfi í þá veru að innihald olíu í afrennslinu hafi ekki verið meira en 15 hlutar í milljón (15 ppm), vera ákvarðandi um að kjölfestan hafi verið hrein þó að sýnileg brák sé til staðar.
17. *lengd (L):* 96% af heildarlengd sjólínu við 85% af minnstu mótuðu dýpt, mældri frá efri brún kjalar, eða lengdin frá fremri brún stefnis að miðju stýrisáss á sömu sjólínu, ef hún er stærri. Á skipum, sem eru hönnuð með kjölhalla, skal sjólínan sem þessi lengd mælist á, vera samhliða hannaðri sjólínu. Lengdin (L) skal mæld í metrum.
18. *meiriháttar breyting:* breytingu á gömlu skipi:
    a) i) sem breytir verulega málum eða burðargetu skipsins; eða
       ii) sem breytir gerð skipsins; eða
       iii) sem gerð er, að mati stjórnvalda, í þeim tilgangi að auka líftíma skipsins verulega; eða
       iv) sem á annan hátt breytir skipinu þannig að ef um nýtt skip væri að ræða myndi það verða háð viðkomandi ákvæðum í samningnum, sem gilda ekki um gömul skip.
    b) Þrátt fyrir ákvæðin í staflið a) skal ekki skilgreina breytingu á gömlu olíuflutningaskipi, þar sem farm- og birgðaþungi er 20.000 tonn eða meira, og gerð í þeim tilgangi að uppfylla ákvæði 13. reglu í viðauka I við samninginn, sem meiriháttar breytingu samkvæmt reglugerð þessari.
    c) Þrátt fyrir ákvæðin í staflið a) skal ekki skilgreina breytingu á gömlu olíuflutningaskipi, sem gerð er í þeim tilgangi að uppfylla kröfurnar í reglum 13F eða 13G í viðauka I við samninginn, sem meiriháttar breytingu samkvæmt reglugerð þessari.
19. *nýtt skip:*
    a) skip, sem smíðasamningur hefur verið gerður um eftir 31. desember 1975; eða
    b) skip, þar sem ekki liggur fyrir smíðasamningur en kjölurinn hefur verið lagður eða skipið er á svipuðu byggingastigi eftir 30. júní 1976; eða
    c) skip, sem er afhent eftir 31. desember 1979; eða
    d) skip, sem meiriháttar breyting hefur verið gerð á:
       i) þar sem samningur er gerður eftir 31. desember 1975; eða
       ii) þar sem ekki liggur fyrir samningur en smíðavinna hefur hafist eftir 30. júní 1976; eða
       iii) henni lokið eftir 31. desember 1979.

20. *olía:* jarðolíu í hvaða formi sem er, þar með talin hráolía, eldsneytisolía, sori, olíúrgangur og unnin olía (önnur en þau jarðolíuefnasambönd sem ákvæði viðauka II við samninginn ná til) og efni þau, sem skráð eru í viðbæti I við viðauka I við samninginn án þess þó að takmarka almennt gildi þess sem upp er talið hér að framan.
21. *olíuflutningaskip:* skip sem er smíðað eða er breytt og aðallega er notað til að flytja olíu í lausu í farmrýmum sínum, þar með talin fjölnotaskip og sérhvert efnaflutningaskip, eins og það er skilgreint í viðauka II við samninginn, þegar það flytur olíufarm eða hluta af olíufarmi í lausu.
22. *olíuflutningaskip fyrir unnar olíuvörur (Product carrier):* olíuflutningaskip sem er notað til að flytja aðrar olíur en hráolíu.
23. *olíukennd blanda:* blöndu sem inniheldur olíu.
24. *rúmmál og flatarmál:* að í skipi skulu þau í öllum tilfellum reiknast að mótuðum línum (moulded lines).
25. *samningurinn:* Alþjóðasamning um varnir gegn mengun sjávar frá skipum frá 1973 ásamt bókun frá 1978 (MARPOL 73/78).
26. *sérhafsvæði:* hafsvæði þar sem viðurkenndar tæknilegar ástæður, í sambandi við haffræðilegar og vistfræðilegar aðstæður hafsvæðisins, og sérstaða svæðisins vegna umferðar um það, krefjast þess að beitt sé sérstökum lögboðnum aðferðum til að koma í veg fyrir olíumengun sjávar. Sérhafsvæði eru þau sem tilgreind eru í 10. reglu í viðauka I við samninginn.
27. *skaðlegt efni:* sérhvert efni, sem er líklegt til að stofna heilsu manna í hættu, skaða lifandi auðlindir og lífríki hafsins, spilla gæðum eða trufla lögmæta nýtingu hafsins, sé því sleppt í hafið. Nær þetta til allra efna sem eru háð eftirliti samkvæmt samningnum.
28. *skaðlegt efni í pökkuðu formi:* efni sem skilgreint er sem sjávarmengandi efni í alþjóðareglum um flutning á hættulegum varningi (IMDG Code).
29. *skip:* far af hvaða gerð sem er og fer um hafið, þar með talin skíðaskip, svifskip, kafbátar, fljótandi för og fastir eða fljótandi pallar.
30. *stjórnvöld:* Hollustuvernd ríkisins eða þá aðila sem Hollustuvernd ríkisins felur að sjá um ákveðin framkvæmdaatriði þessarar reglugerðar.[1] Að því er varðar skip sem hafa rétt til að sigla undir fána einhvers annars ríkis eru stjórnvöld ríkisstjórn þess ríkis eða umboðsaðili hennar. Að því er varðar fasta eða fljótandi palla sem notaðir eru til rannsókna og nýtingar hafsbotnsins og jarðvegs hans, sem liggur að ströndum og strandríkið hefur á hendi fullveldisrétt til þess að rannsaka og nýta auðlindir þeirra, eru stjórnvöld ríkisstjórn þess strandríkis eða umboðsaðilar hennar.
31. *stofnunin:* Alþjóðasiglingamálastofnunina (IMO).

2. gr.
Gildissvið.

2.1 Reglugerð þessi gildir, svo sem við á í mengunarlögsögu Íslands, og um öll íslensk skip utan þess svæðis, nema annað sé sérstaklega tekið fram.

2.2 Í skipum öðrum en olíuflutningaskipum, sem eru búin farmgeymum með heildarrúmmál 200 m^3 eða stærra og eru smíðaðir og notaðir til að flytja olíur í lausu, skulu ákvæði reglna 9, 10, 14, 15(1), (2) og (3), 18, 20 og 24(4) í viðauka I við samninginn fyrir olíuflutingaskip, einnig gilda um smíði og notkun þessara rýma. Í þeim tilvikum að heildarrúmmál geymanna er minna en 1000 m^3 er heimilt að láta ákvæði reglu 15(4) í viðauka I við samninginn gilda í stað reglna 15(1), (2) og (3) í sama viðauka.

2.3 Þegar farmur, sem fellur undir ákvæði viðauka II við samninginn, er fluttur í olíuflutningaskipum skulu viðeigandi ákvæði þess viðauka einnig gilda.

1) Siglingamálastofnun ríkisins, eða aðili sem starfar í umboði hennar er þó stjórnvald í þeim málum er varða skip og búnað þeirra, sbr. lög nr. 20/1986, með síðari breytingum.

2.4 Stjórnvöldum er heimilt að veita sérhverju skíðaskipi, loftpúðaskipi og öðru skipi nýrrar tegundar, sem nánar eru tilgreind í 2. reglu í viðauka I við samninginn, undanþágu frá ákvæðum kafla II og III í viðauka I við samninginn, ef óeðlilegt eða óréttmætt þykir að láta ákvæði samningsins ná til þeirra, þó að því tilskildu að smíði og búnaður slíks skips sé jafnhæfur til að koma í veg fyrir olíumengun að teknu tilliti til þess farsviðs sem skipinu er ætlað.

2.5 Allar upplýsingar um undanþágur, sem veittar eru samkvæmt 4. mgr., skulu skráðar á alþjóðlegt olíumengunarvarnaskírteini sbr. 5. gr.

2.6 Sé eigi skylt samkvæmt reglugerð þessari að hafa um borð í skipi alþjóðlegt olíumengunarvarnaskírteini, sbr. 5. gr., skulu upplýsingar um undanþágur, sbr. 5. mgr. koma fram á haffærisskírteini skipsins.[1]

2.7 Um borð í sérhverju skipi skal vera eintak af þessari reglugerð. Heimilt er að það sé í formi endurprentunar t.d. í sjómannaalmanaki. Jafnframt er mælt með að um borð í sérhverju skipi, sem búið er alþjóðlegu olíumengunarvarnaskírteini, sbr. 5. gr., sé að auki eintak af samningnum[2].

3. gr.

Jafngildi.

Stjórnvöld geta heimilað að hvaða tengihlutum sem er, efni, tæki eða vélum, sé komið fyrir í skipi í stað þess sem krafist er samkvæmt viðauka I við samninginn ef þannig tengihlutir, efni, tæki eða vélar eru a.m.k. jafn gagnleg og það sem krafist er samkvæmt reglugerð þessari. Stjórnvöldum er þó óheimilt að samþykkja starfsaðferðir sem varða eftirlit með losun olíu sem jafngildi þeim hönnunareiginleika og því smíðafyrirkomulagi, sem mælt er fyrir um í viðauka I við samninginn.

4. gr.

Eftirlit og skoðun.

4.1 Sérhvert olíuflutningaskip, sem er 150 brúttótonn eða stærra, og hvert það skip, annað en olíuflutningaskip, sem er 400 brúttótonn eða stærra, skal vera háð eftirtöldum skoðunum:

a) Upphafsskoðun mengunarvarnabúnaðar skal gerð, á þann hátt sem mælt er fyrir um í samningnum, áður en skipið er tekið í notkun eða áður en skírteinið, sem mælt er fyrir um í 5. gr., er gefið út í fyrsta sinn til skipsins.

b) Reglubundnar aðalskoðanir mengunarvarnabúnaðar skulu gerðar á þann hátt sem mælt er fyrir um í samningnum með eigi lengra en 5 ára millibili, til að endurnýja skírteinið, sem mælt er fyrir um í 5. gr.

c) Milliskoðun mengunarvarnabúnaðar skal gerð a.m.k. einu sinni á milli reglubundinna aðalskoðana. Eigi má líða lengri tími en 3 ár frá síðustu reglubundnu aðalskoðun til milliskoðunar og eigi lengri tími en 3 ár frá síðustu milliskoðun til næstu reglubundnu aðalskoðunar. Milliskoðun mengunarvarnabúnaðar skal gerð á þann hátt sem mælt er fyrir um í samningnum. Skírteinið, sem mælt er fyrir um í 5. gr., skal áritað eftir að milliskoðun mengunarvarnabúnaðar hefur farið fram.

d) Aukaskoðanir mengunarvarnabúnaðar, sem eru yfirlitsskoðanir til að tryggja að ástand skipsins og búnaðar þess, sem reglugerð þessi gildir um, sé viðunandi að teknu tilliti til þess farsviðs sem skipinu er ætlað, skulu gerðar á árs fresti meðan skírteinið, sem mælt er fyrir um í 5. gr., er í gildi. Skoðanirnar skal gera á tímabilinu frá 3 mánuðum fyrir útgáfudag skírteinisins, sem mælt er fyrir um í 5. gr., til 3 mánuðum eftir sömu dagsetningu ár hvert. Skírteinið, sem mælt er fyrir um í 5. gr., skal áritað eftir að aukaskoðun mengunarvarnabúnaðar hefur farið fram.[3]

1) Þessi mgr. er íslenskt sérákvæði.
2) Þessi mgr. er íslenskt sérákvæði.
3) Þessi stafliður er íslenskt sérákvæði.

4.2 Hlutaðeigandi stjórnvöld skulu gera viðeigandi ráðstafanir gagnvart skipum sem ákvæði reglu 4(1) í viðauka I við samninginn gilda ekki um, til að tryggja að þau uppfylli viðeigandi ákvæði viðaukans. Til að uppfylla ákvæði þessa ákvæðis skal sérhvert olíuflutningaskip, sem er minna en 150 brúttótonn, svo og sérhvert skip, annað en olíuflutningaskip, sem er minna en 400 brúttótonn, vera háð þeim skoðunum sem mælt er fyrir um í 1. mgr. Þessar skoðanir skulu ná til þeirra atriða sem krafist er fyrir þessi skip samkvæmt reglugerð þessari, sbr. 16. og 20. gr.[1]

4.3 Stjórnvöld skulu annast skoðun skips samkvæmt reglugerð þessari og er heimilt að veita tilnefndum aðilum, sem þau hafa viðurkennt, umboð til að annast þessar skoðanir.

4.4 Ástandi skips og búnaðar þess skal haldið við til að ákvæðum þessarar reglugerðar sé fullnægt og til að tryggja að skipið sé á allan hátt hæft til að láta úr höfn án verulegrar hættu fyrir lífríki hafsins.

4.5 Að lokinni sérhverri skoðun skips, sem kveðið er á um í þessari grein, er óheimilt að gera breytingar á smíðafyrirkomulagi þess, búnaði, kerfum, tengihlutum, fyrirkomulagi eða efnum, sem skoðunin tekur til, án samþykkis stjórnvalda, nema um sé að ræða endurnýjun á slíkum búnaði eða tengihlutum.

4.6 Nú á slys sér stað í tengslum við skip eða galli kemur í ljós, sem hefur veruleg áhrif á ástand skips eða á virkni búnaðar þess, sem reglugerð þessi nær til, eða að eitthvað vantar í hann. Skipstjóri eða eigandi skips skal þá við fyrsta tækifæri, senda skýrslu um slíkt til hlutaðeigandi stjórnvalda eða annarra aðila sem eru ábyrgir fyrir útgáfu viðkomandi skírteinis. Sá aðili skal síðan sjá um að rannsókn verði gerð til að ákveða hvort skoðun, sem mælt er fyrir um í 1. mgr., sé nauðsynleg. Ef skipið er statt í höfn annars aðila að samningnum, skal skipstjóri eða eigandi skipsins einnig tilkynna atvikið til viðkomandi yfirvalda hafnarríkisins og skulu þá stjórnvöld, eða aðili sem þau hafa falið slíkt eftirlit, ganga úr skugga um að slík skýrsla hafi verið gerð.[2]

5. gr.

Útgáfa skírteinis.

5.1 Alþjóðlegt olíumengunarvarnaskírteini (IOPP-skírteini) skal gefið út eftir skoðun samkvæmt ákvæðum 4. gr. fyrir sérhvert olíuflutningaskip, sem er 150 brúttótonn eða stærra, og fyrir sérhvert skip, annað en olíuflutningaskip, sem er 400 brúttótonn eða stærra, og sem er í ferðum til hafna eða umskipunarstöðva á hafi í lögsögu annars aðila að samningnum.

5.2 Slíkt skírteini skal gefið út af stjórnvöldum sem bera fulla ábyrgð á skírteininu eða aðilum sem starfa í umboði þeirra.

6. gr.

Útgáfa skírteinis af hálfu annarra stjórnvalda.

6.1 Stjórnvöld geta að beiðni stjórnvalda annars aðildarríkis að samningnum, látið skoða skip, er sigla undir fána þess ríkis og ef þau telja að ákvæðum viðauka I við samninginn sé fullnægt skulu þau gefa út eða heimila útgáfu á alþjóðlegu olíumengunarvarnaskírteini fyrir skipið í samræmi við sama viðauka.

6.2 Afrit af skírteini og afrit af skoðunarskýrslu skal senda eins fljótt og unnt er til stjórnvaldanna sem óskuðu eftir skoðuninni.

6.3 Á skírteini, sem er gefið út á þennan hátt, skal vera yfirlýsing í þá veru að skírteinið hafi verið gefið út samkvæmt beiðni stjórnvalda og skal það hafa sama gildi og vera viðurkennt á sama hátt og skírteinið sem gefið er út samkvæmt 5. gr.

1) 2. og 3. ml. þessarar mgr. er íslenskt sérákvæði.
2) Þessi mgr. er íslenskt sérákvæði.

6.4 Óheimilt er að gefa út alþjóðlegt olíumengunarvarnaskírteini fyrir skip sem siglir undir fána ríkis sem er ekki aðili að samningnum.

7. gr.

Gerð skírteinis.

Alþjóðlega olíumengunarvarnaskírteinið skal vera samsvarandi þeirri gerð sem sýnd er í viðbæti II við viðauka I við samninginn. Textinn á skírteininu skal vera á íslensku og að auki skal fylgja þýðing á ensku.

8. gr.

Gildistími skírteinis.

8.1 Alþjóðlegt olíumengunarvarnaskírteini skal gefið út til tiltekins tíma en þó aldrei lengur en til fimm ára frá útgáfudegi.

8.2 Skírteini er úr gildi fallið ef afgerandi breytingar hafa verið gerðar, án samþykkis stjórnvalda, á smíðafyrirkomulagi, búnaði, kerfum, tengihlutum, fyrirkomulagi eða efni, sem krafist er, nema um sé að ræða endurnýjun á þannig búnaði, eða tengihlutum eða ef milliskoðanir, sem tilgreindar eru af stjórnvöldum samkvæmt c) lið 1. mgr. 4. gr. þessarar reglugerðar, fara ekki fram.

8.3 Skírteini fellur úr gildi ef skipið er flutt undir fána annars ríkis. Nýtt skírteini skal einungis gefið út þegar skipið uppfyllir að öllu leyti ákvæðin í reglu 4(4) (a) og (b) í viðauka I við samninginn. Þegar skip er flutt á milli aðila að samningnum skulu stjórnvöld þess aðildarlands, sem áður veitti skipinu rétt á að sigla undir fána sínum, senda eins fljótt og unnt er, afrit af skírteininu, sem gefið var út fyrir skipið fyrir flutning þess, auk afrits af viðeigandi skoðunarskýrslu, ef hún er fyrir hendi, til stjórnvalda hins aðilans ef beiðni þar að lútandi hefur borist innan þriggja mánaða frá flutningi skipsins.

II. KAFLI

Kröfur um eftirlit með mengun sem er afleiðing af rekstri skipa.

9. gr.

Eftirlit með losun olíu.

9.1 Með fyrirvara um heimildarákvæðin í 10. og 11. gr. og 2. mgr. þessarar gr., er öll losun olíu eða olíukenndrar blöndu í sjóinn frá skipum, sem reglugerð þessi nær til, bönnuð, nema eftirfarandi skilyrðum sé fullnægt:

a) frá olíuflutningaskipi, að öðru leyti en um getur í staflið b).
   i) Olíuflutningaskipið er ekki statt á sérhafsvæði.
   ii) Olíuflutningaskipið er statt meira en 50 sjómílur frá næsta landi.
   iii) Olíuflutningaskipið er á ferð.
   iv) Augnablikshlutfall losunar á blöndu, sem inniheldur olíu, er ekki meira en sem nemur 30 lítrum á hverja siglda sjómílu.
   v) Heildarmagn olíu, sem losað er í sjóinn, er ekki meira en sem nemur 1/15000 af heildarmagni viðkomandi farms, sem leifarnar eru hluti af, þegar um er að ræða gamalt olíuflutningaskip og 1/30000 af heildarmagni viðkomandi farms, sem leifarnar eru hluti af, þegar um er að ræða nýtt olíuflutningaskip.
   vi) Olíuflutningaskipið er búið vöktunar- og eftirlitskerfi fyrir losun á olíum auk þess sem skipið er búið dregggeymum, sem krafist er samkvæmt 15. reglu í viðauka I við samninginn.
b) frá skipi, öðru en olíuflutningaskipi, sem er 400 brúttótonn eða stærra, og frá austurbrunnum vélarúma, að frátöldum austurbrunnum dælurýma í olíuflutningaskipi nema austurinn sé blandaður leifum af olíufarminum:

i) Skipið er ekki statt á sérhafsvæði.
ii) Skipið er á ferð.
iii) Olíumagn í blöndunni, sem losuð er í sjóinn, er minna en 15 hlutar í milljón (15 ppm).
iv) Skipið er búið þeim búnaði, sem krafist er samkvæmt 16. reglu í viðauka I við samninginn.

9.2 Sérhvert skip, annað en olíuflutningaskip, sem er minna en 400 brúttótonn, skal eins og við verður komið þegar það er ekki statt á sérhafsvæði, hafa búnað til að geyma olíuleifar um borð og til að losa þær til móttökustöðva í landi eða í sjóinn í samræmi við ákvæði b) liðar 1. mgr. þessarar greinar.

9.3 Hvenær sem sýnilegrar olíumengunar verður vart á eða undir yfirborði sjávar í grennd við skip eða í kjölfari þess, eiga viðkomandi stjórnvöld, að svo miklu leyti sem þau eru fær um slíkt, að rannsaka málið án tafar í þeim tilgangi að komast að hvort ákvæði 9. eða 10. reglu í viðauka I við samninginn hafi verið brotin. Í rannsókninni á að skoða sérstaklega áhrif vinds, sjólags, straums, stefnu og hraða skipsins og aðrar hugsanlegar orsakir fyrir sýnilegri brák í nágrenninu ásamt viðeigandi skráðum upplýsingum um losun á olíu.

9.4 Ákvæði 1. mgr. þessrar greinar skulu ekki gilda um losun hreinnar eða aðskilinnar kjölfestu eða meðhöndlaðrar olíublöndu sem óútþynnt inniheldur olíumagn sem er ekki meira en 15 hlutar í milljón (15 ppm) og sem eru ekki upprunnar frá austri farmdælurýma og eru ekki blandaðar með leifum frá olíufarmi.

9.5 Engin losun í sjóinn skal innihalda efni eða efnasambönd í þannig magni eða styrkleika að skaðlegt sé fyrir lífríki hafsins, eða efni eða efnasambönd sem komið er að í þeim tilgangi að sniðganga skilyrðin fyrir losun sem mælt er fyrir um í þessari grein.

9.6 Olíuleifar sem ekki er unnt að losa í sjóinn í samræmi við ákvæði 1., 2. og 4. mgr. þessarar greinar skulu geymdar um borð og losaðar til móttökustöðva í landi.

9.7 Þegar um er að ræða skip, sem vísað er til í 6. mgr. 16. gr., sem ekki hefur þann búnað, sem krafist er samkvæmt 1. eða 2. mgr. 16. gr., skulu ákvæði b) liðar 1. mgr. í þessari grein ekki gilda fyrr en 6. júlí 1998 eða þann dag, sem skipið hefur verið útbúið þannig búnaði, eftir því hvor dagsetningin kemur fyrr. Fram til þess dags er öll losun frá þannig skipum á olíublöndum í sjóinn frá austri vélarúma, óheimil nema þegar öllum eftirfarandi skilyrðum er fullnægt:

a) Olíublandan er ekki upprunnin frá austri farmdælurýmis.
b) Olíublandan er ekki blönduð með leifum af olíufarmi.
c) Skipið er ekki statt á sérhafsvæði.
d) Skipið er statt meira en 12 sjómílur frá nálægasta landi.
e) Skipið er á ferð.
f) Olíumagn í afrennsli, sem losað er í sjó er minna en 100 hlutar í milljón (100 ppm) og
g) skipið er búið austurskilju af þeirri hönnun, sem stjórnvöld hafa samþykkt, þar sem miðað er við smíðalýsingu sem stofnunin hefur mælt með.[1]

10. gr.

Aðferðir til að koma í veg fyrir olíumengun frá skipum sem starfa á sérhafsvæðum.

10.1 Eftirtalin hafsvæði eru sérhafsvæði samkvæmt samningnum við gildistöku þessarar reglugerðar: Miðjarðarhaf, Eystrasalt, Svartahaf, Rauðahaf, Persaflói, Adenflói og hafsvæðið við Suðurheimskautið. Um skilgreiningu sérhafsvæða gilda ákvæði 10. reglu í viðauka I við samninginn.

1) Vísað er til „Recommendation on International Performance and Test Specifications for Oily-Water Serparating Equipment and Oil Content Metres" sem voru samþykkt af stofnuninni með ályktun A.393 (X).

10.2 Með fyrirvara um heimildarákvæðin í 11. gr. er:

a) öll losun olíu eða olíukenndrar blöndu í sjó óheimil frá sérhverju olíuflutningaskipi og frá sérhverju öðru skipi, sem er 400 brúttótonn eða stærra, þegar það er statt á sérhafsvæði.

b) öll losun olíu eða olíukenndrar blöndu í sjó óheimil frá sérhverju skipi, öðru en olíuflutningaskipi, sem er minna en 400 brúttótonn, þegar það er statt á sérhafsvæði, nema þegar olíumagnið í óútþynntri blöndunni, sem losað er í sjóinn er ekki meira en 15 hlutar í milljón (15 ppm).

10.3 Ákvæði 2. mgr. skulu ekki eiga við um losun á hreinni eða aðskilinni kjölfestu. Ákvæði a) liðar 2. mgr. skulu ekki gilda um losun á hreinsuðum austri frá vélarúmum ef öllum eftirfarandi skilyrðum hefur verið fullnægt:

i) Austurinn er ekki upprunninn frá austri farmdælurýma.

ii) Austurinn er ekki blandaður leifum af olíufarmi.

iii) Skipið er á ferð.

iv) Olíumagn í óútþynntri blöndunni, sem losuð er í sjóinn, er ekki meiri en 15 hlutar í milljón (15 ppm).

v) Skipið er búið olíusíubúnaði sem uppfyllir ákvæði 5. mgr. 16. gr.

vi) Olíusíubúnaðurinn er búinn tæki sem stöðvar losun sjálfvirkt þegar olíumagn í blöndunni verður meira en 15 hlutar í milljón (15 ppm).

10.4 Engin losun í sjóinn skal innihalda efni eða efnasambönd í þannig magni eða styrkleika að skaðlegt sé fyrir lífríki hafsins eða efni eða efnasambönd sem blandað er saman við í þeim tilgangi að sniðganga skilyrði fyrir losun sem tilgreind eru í þessari grein. Olíuleifar sem ekki er unnt að losa í sjóinn í samræmi við ákvæði 2. og 3. mgr. skulu geymd um borð og losuð til móttökustöðva í landi.

10.5 Ekkert í reglugerð þessari skal hindra skip, sem er einungis á hluta ferðar sinnar statt á sérhafsvæði, að losa í sjóinn fyrir utan sérhafsvæðið í samræmi við 9. gr.

10.6 Hvenær sem vart verður við sýnilega olíubrák á eða undir yfirborði sjávar í grennd við skip eða í kjölfari þess, eiga viðkomandi stjórnvöld, að svo miklu leyti sem þau eru fær um slíkt, að rannsaka málið án tafar í þeim tilgangi að komast að hvort ákvæði þessarar greinar eða 9. gr. hafi verið brotin. Í rannsókninni á að skoða sérstaklega áhrif vinds, sjólags, straums, stefnu og hraða skipsins og aðrar hugsanlegar orsakir fyrir sýnilegri brák í nágrenninu ásamt viðeigandi skráðum upplýsingum um losun á olíu.

10.7 Um þau atriði er varða geymslu olíuleifa um borð og losun frá skipum, sem fara um sérhafsvæði, til móttökustöðva í landi, skulu gilda ákvæði samningsins.

11. gr.

Undanþágur.

Ákvæði 9. og 10. gr. eiga ekki við um:

a) losun á olíu eða olíukenndum blöndum í sjóinn frá skipi ef losunin er nauðsynleg til að tryggja öryggi skips eða ef hún er framkvæmd í þeim tilgangi að bjarga lífi þeirra sem eru í sjávarháska; eða

b) losun á olíu eða olíukenndum blöndum í sjóinn sem leiðir af skemmdum á skipi eða búnaði þess:

i) að því tilskyldu að eftir að vart var við skemmdirnar eða losunina, hafi allar þær varúðarráðstafanir, sem réttmætar gátu talist, verið gerðar til þess að koma í veg fyrir eða draga úr losuninni, og

ii) með þeirri undantekningu að ef athafnir eiganda skipsins eða skipstjórans voru gerðar annað hvort í þeim tilgangi að valda tjóni eða af gáleysi og þeir voru meðvitaðir um að tjón myndi líklega hljótast af, eða

c) losun á efnum í sjóinn, sem innihalda olíu, hafi hún verið samþykkt af stjórnvöldum og losunin er gerð til að ráða við einstaka mengunaratburði í þeim tilgangi að takmarka tjónið af völdum mengunarinnar. Slík losun er háð samþykki stjórnvalda þeirra ríkja ef búast má við að losunin berist til lögsögu þeirra.

12. gr.

Móttökustöðvar í landi.

12.1 Með fyrirvara um ákvæði 10. reglu í viðauka I við samninginn skal tryggja að viðunandi aðstaða, til móttöku á olíuleifum og olíublöndum frá olíuflutningaskipum og öðrum skipum, sé í olíulestunarstöðvum, í viðgerðarhöfnum og í öðrum höfnum, þar sem skip þurfa að losa sig við slíkar leifar, og skal aðstaðan miðast við þarfir skipanna, án þess að valda þeim ótilhlýðilegum töfum.

12.2 Móttökustöðvum samkvæmt 1. mgr. skal komið fyrir:

a) í öllum höfnum og stöðvum þar sem olíuflutningaskip lesta hráolíu og slík skip koma beint úr ferð með kjölfestu innanborðs og ferðin hefur ekki tekið lengri tíma en sem nemur 72 klukkustundum eða vegalengd hennar hefur ekki verið meiri en 1200 sjómílur;

b) í öllum höfnum og stöðvum þar sem skip lesta aðra olíu en hráolíu í lausu í meira magni en sem nemur 1000 tonnum á dag að meðaltali;

c) í öllum höfnum sem í eru viðgerðastöðvar eða aðstaða til geymahreinsunar;

d) í öllum höfnum og stöðvum þar sem þjónusta er veitt skipum búnum sorageymum, sem krafist er samkvæmt 17. reglu í viðauka I við samninginn;

e) í öllum höfnum þar sem tekið er á móti olíublönduðum austri og öðrum leifum sem ekki er unnt að losa samkvæmt 9. reglu í viðauka I við samninginn og

f) í öllum lestunarhöfnum fyrir farma í lausu þar sem fjölnotaskip, sem ekki geta losað olíuleifar samkvæmt 9. reglu í viðauka I við samninginn.

12.3 Um atriði sem varða afköst móttökustöðvanna skulu gilda ákvæði 12. reglu, 3. tl. í viðauka I við samninginn.

12.4 Móttökustöðvarnar sem tilgreindar eru í 2. og 3. mgr. skulu vera tiltækar eigi síðar en einu ári frá þeim degi er samningurinn öðlast gildi eða 1. janúar 1977 eftir því hvor kemur síðar.

12.5 Hollustuvernd ríkisins skal fyrir hönd íslenskra stjórnvalda tilkynna stofnuninni um öll tilvik þar sem fullyrt er að móttökustöðvar, sem krafist er samkvæmt þessari grein, séu ófullnægjandi og skal stofnunin koma þeim upplýsingum áleiðis til viðkomandi aðila.

12.6 Á Íslandi er einstaklingum og fyrirtækjum, er annast dreifingu og sölu á olíu, skylt að taka við olíuúrgangi frá skipum og frá starfsemi í landi, einum eða í samvinnu við einstaklinga eða fyrirtæki er til þess hafa leyfi umhverfisráðherra, og tryggja viðunandi eyðingu.[1]

12.7 Eigendur eða umráðamenn hleðslustöðva fyrir olíuflutningaskip og skipaviðgerðastöðva skulu sjá svo um að stöðvarnar hafi aðstöðu til að taka við olíublandaðri kjölfestu og öðrum olíuúrgangi sem er eftir í skipum þegar þau koma í stöðvarnar.[2]

12.8 Sérhver aðili í landi, sem þarf árlega að koma fyrir meira en 500 lítrum af olíuúrgangi vegna eigin notkunar á olíu, skal halda sérstakt bókhald um söfnun og afhendingu olíuúrgangs til móttakenda og skulu starfsmenn Hollustuverndar ríkisins jafnan hafa aðgang að þessu bókhaldi.[3] [4]

1) Þessi mgr. er íslenskt sérákvæði.
2) Þessi mgr. er íslenskt sérákvæði.
3) Sbr. 10. gr. laga um varnir gegn mengun sjávar, nr. 32/1986.
4) Þessi mgr. er íslenskt sérákvæði.

13. gr.

Geymar fyrir aðskilda kjölfestu, geymar ætlaðir hreinni kjölfestu og hráolíuþvottur.

Um atriði sem varða geyma fyrir aðskilda kjölfestu, geyma ætlaða hreinni kjölfestu og hráolíuþvott, skulu gilda ákvæði í reglum 13, 13A, 13B, 13C, 13D, 13E, 13F og 13G í viðauka I við samninginn.

14. gr.

Aðskilnaður olíu og sjókjölfestu og notkun stafnhylkja fyrir olíur.

14.1 Að frátöldum ákvæðunum í 2. mgr. er óheimilt, í nýjum skipum 4000 brúttótonn eða stærri, öðrum en olíuflutningaskipum, og í nýjum olíuflutningaskipum, 150 brúttótonn eða stærri, að nota olíugeymi fyrir sjókjölfestu.

14.2 Þar sem óeðlilegar aðstæður eru fyrir hendi eða þörf fyrir að hafa mikið magn af eldsneytisolíu gerir nauðsynlegt að hafa sjókjölfestu sem er ekki hrein kjölfesta í einhverjum eldsneytisolíugeymi, skal slík sjókjölfesta losuð til móttökustöðva í landi eða í sjóinn í samræmi við ákvæði 9. gr. og búnaðurinn sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 16. gr. skal notaður. Slíka losun skal færa í olíudagbókina.

14.3 Öll önnur skip skulu uppfylla ákvæðin í 1. mgr. eins og réttmætt getur talist og við verður komið.

14.4 Í skipi, sem er 400 brúttótonn eða stærra, sem smíðasamningur hefur verið gerður um eftir 1. janúar 1982 eða þar sem ekki liggur fyrir smíðasamningur en kjölurinn hefur verið lagður eða skipið er á svipuðu byggingastigi eftir 1. júlí 1982, er óheimilt að nota fyrir olíur stafnhylki eða geymi, sem er fyrir framan stafnþilið.

14.5 Öll önnur skip skulu uppfylla kröfurnar í 4. mgr. þessarar greinar eins og réttmætt getur talist og við verður komið.

15. gr.

Varðveisla á olíum um borð.

Um atriði sem varða varðveislu á olíum um borð skulu gilda ákvæði 15. reglu í viðauka I við samninginn.

16. gr.

Vöktunar- og eftirlitskerfi fyrir losun á olíu og olíusíubúnaður.

16.1 Sérhvert skip, sem er 400 brúttótonn eða stærra, en minna en 10000 brúttótonn, skal vera búið olíusíubúnaði, sem uppfyllir ákvæði 4. mgr. Sérhvert slíkt skip, sem flytur mikið magn af eldsneytisolíu, skal uppfylla ákvæðin í 2. mgr. þessarar greinar eða 1. mgr. 14. gr.

16.2 Sérhvert skip, sem er 10000 brúttótonn eða stærra, skal vera búið olíusíubúnaði ásamt viðvörunarbúnaði og sjálfvirkri stöðvun á sérhverri losun á olíukenndum blöndum þegar innihald olíu í afrennslinu verður meiri en 15 hlutar í milljón (15 ppm).

16.3 Stjórnvöld geta veitt hvaða skipi sem er undanþágu frá ákvæðum 1. og 2. mgr. að því tilskildu að skipið hafi takmarkað farsvið og að það uppfylli öll eftirfarandi skilyrði:

i) Skipið er búið söfnunargeymi, sem að mati stjórnvalda er nægilega stór til að rúma allan olíublandaðan austur um borð.

ii) Allur olíublandaður austur, er geymdur um borð og síðan afhentur til móttökustöðvar í landi.

iii) Nægur fjöldi móttökustöðva sé fyrir hendi, á nægilega mörgum höfnum eða umskipunarstöðvum, sem skipið hefur viðkomu, til að taka á móti þannig olíublönduðum austri.

iv) Í alþjóða-olíumengunarvarnaskírteininu, þar sem þess er krafist, er áritun þess efnis að skipið hafi einungis takmarkað farsvið.

v) Magn, dagsetning og höfnin, þar sem losunin fer fram, er færð í olíudagbókina.

Hlutaðeigandi stjórnvöld skulu tryggja að skip, sem eru minni en 400 brúttótonn, séu búin eins og við verður komið búnaði til að geyma olíur eða olíublöndur um borð eða til að losa þær í samræmi við ákvæði 1. mgr. 9. gr. b). Til að uppfylla þetta ákvæði:

1.1 skulu skip, sem smíðuð eru eftir 31. mars 1996 og eru 24 m að lengd og lengri en minni en 400 brúttótonn, vera búin:

1.1.1 landtengi með dælu ásamt austurskilju með viðvörunarbúnaði sem getur hreinsað olíublandaðan austur frá vélarúmum og losa hann í sjóinn í samræmi við ákvæði 9. og 10. gr.; eða

1.1.2 söfnunargeymi, nægilega stórum, þar sem mið er tekið af tegund vélbúnaðar, ásamt dælu og landtengi, þannig að unnt sé að geyma austur frá vélarúmum um borð til að losa hann síðar til móttökustöðvar í landi; eða

1.1.3 öðrum búnaði, sem stjórnvöld geta samþykkt.

1.2 skulu skip, sem smíðuð eru eftir 31. mars 1996 og eru 24 m að lengd og lengri en minni en 400 brúttótonn og nota skilvindur til að skilja eldsneytis- eða smurolíu, vera búin sorageymum í samræmi við ákvæði 17. gr. Heimilt er að sleppa sérstökum sorageymi ef skipið er búið söfnunargeymi sem uppfyllir ákvæði 17. gr. um sorageyma.

1.3 er mælt með að í öllum skipum, sem eru minni en 400 brúttótonn og eru búin skilvindum til að skilja eldsneytis- eða smurolíu, séu slíkar skilvindur búnar yfirfallsviðvörun sem stöðvar olíurennsli til skilvindunnar sjálfvirkt ef hún „kastar yfir".

1.4 skal í skipum, sem eru ekki búin samþykktri austurskilju, vera óheimilt að losa olíu eða olíukenndar blöndur niður í botn vélarúms.[1]

16.4 Olíusíubúnaðurinn, sem er tilgreindur í 1. mgr. þessarar greinar, skal vera þeirrar gerðar sem er samþykkt af stjórnvöldum og skal hann tryggja að sérhver olíublanda sem losuð er í sjóinn eftir að hafa farið í gegnum kerfið innihaldi ekki meiri olíu en sem nemur 15 hlutum í milljón (15 ppm). Við mat á slíkum búnaði skulu stjórnvöld taka mið af þeirri smíðalýsingu sem stofnunin hefur mælt með.[2]

16.5 Olíusíubúnaðurinn, sem er tilgreindur í 2. mgr. þessarar greinar, skal vera þeirrar gerðar sem er samþykkt af Siglingamálastofnun ríkisins og sem tryggir að sérhver olíublanda sem losuð er í sjóinn, eftir að hafa farið í gegnum kerfið eða kerfin, innihaldi ekki meiri olíu en sem nemur 15 hlutum í milljón (15 ppm). Hann skal búinn viðvörunarbúnaði sem gefur til kynna þegar ekki er unnt að halda þessu marki. Kerfið skal einnig búið búnaði sem tryggir að sérhver losun af olíublöndum stöðvist sjálfvirkt ef innihald olíu verður meira en 15 hlutar í milljón (15 ppm). Við mat á slíkum búnaði skulu stjórnvöld taka mið af þeirri smíðalýsingu sem stofnunin hefur mælt með.[3]

16.6 Skip, sem eru afhent fyrir 6. júlí 1993, skulu uppfylla ákvæði þessarar greinar 6. júlí 1998 að því tilskildu að þessi skip geti notað austurskilju (100 ppm búnað).

16.7 Tilmæli um lágmarksafköst austurskilju til að meðhöndla austur frá vélarúmum:[4]

1) Töluliðir 1.1 til 1.4 eru íslenskt sérákvæði.
2) Vísað er til „Recommendation on International Performance and Test Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Metres" sem voru samþykktar af stofnuninni með ályktun A.393 (X).
3) Vísað er til „Recommendation on International Performance and Test Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Metre" sem voru samþykktar af stofnuninni með ályktun A.393 (X).
4) Þessi mgr. er séríslenskt ákvæði.

Stærð í brúttótonnum	Lágmarksafköst (m^3/klst)
200 - 400	0,25
400 - 1600	0,5
1600 - 4000	1,0
4000 - 15000	2,5
15000 eða stærra	5,0

Nauðsynlegt gæti verið að auka afköst austurskilju í skipum með stór og flókin vélarúm. Afköst austurskilju, sem notast einnig til að skilja kjölfestuvatn er háð samþykki Siglingamálastofnunar ríkisins í sérhverju tilviki.

17. gr.

Geymar fyrir olíuleifar (sora).

17.1 Sérhvert skip, sem er 400 brúttótonn eða stærra, skal búið einum eða fleiri geymum nægilega stórum, þar sem tekið er mið af tegund vélbúnaðar og lengd siglingar, til að taka á móti olíuleifum (sora) sem er ekki meðhöndlaður á annan hátt í samræmi við ákvæði þessarar reglugerðar s.s. leifar frá eldsneytis- og smurolíuskilvindum auk olíuleka í vélarúmum.

17.2 Í nýjum skipum skulu slíkir geymar vera þannig hannaðir og smíðaðir að hreinsun og losun leifa til móttökustöðva sé auðveld. Gömul skip skulu uppfylla þetta ákvæði eins og réttmætt getur talist og við verður komið.

17.3 Óheimilt er að leggja lagnir til og frá geymum, sem eru ætlaðir fyrir olíuleifar, fyrir borð. Einungis er heimilt að tengja lagnirnar við staðlaða tengið sem tilgreint er í 19. gr.[1]

17.4 Mælt er með að túlkanir samningsins séu notaðar við ákvörðun lágmarksstærðar geyma fyrir olíuleifar (sora)

17.5 Til að auðvelda og koma í veg fyrir tafir við losun úrgangsolíu til móttökustöðva geta stjórnvöld gert kröfu um viðunandi dælu og lagnir að staðlaða tenginu, sbr. 19. gr.[2]

18. gr.

Fyrirkomulag á dælum, lögnum og losunarbúnaði í olíuflutningaskipum.

Um atriði sem varða fyrirkomulag á dælum, lögnum og losunarbúnaði í olíuflutningaskipum skulu gilda ákvæði í 18. reglu í viðauka I við samninginn.

19. gr.

Staðlað tengi fyrir losun.

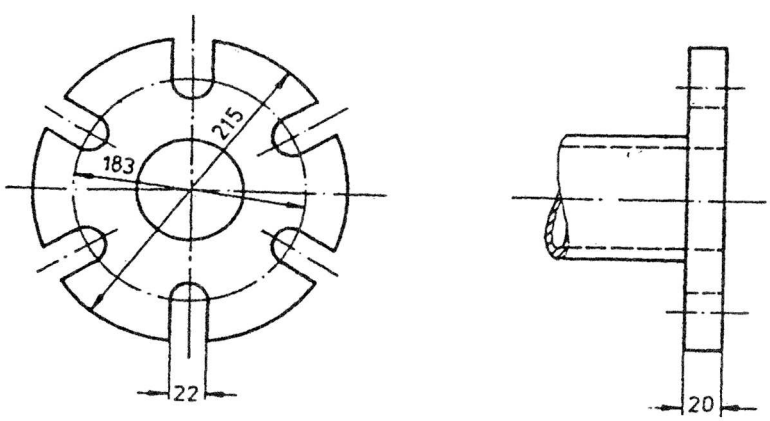
Til að unnt sé að tengja lagnir móttökustöðva í landi við losunarlögn fyrir leifar frá austri vélarúma, skulu báðar lagnirnar búnar stöðluðu tengi fyrir losun í samræmi við eftirfarandi töflu:

1) Þessi breyting var samþykkt á 31. fundi umhverfisnefndar (MEPC) Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) og öðlast gildi 4. apríl 1993.

2) Þessi mgr. er séríslenskt ákvæði.

Lýsing	*Stærð*
Ytra þvermál	215 mm
Innra þvermál	Samkvæmt ytra þvermáli röralagnar
Þvermál hrings í miðju á boltagötum	183 mm
Boltagöt og raufar	6 boltagöt, 22 mm að þvermáli, með jöfnu millibili innbyrðis, staðsett á hring, sem hefur ofangreint þvermál og sem er skorinn út úr ytri brún flansins. Þvermál raufa á að vera 22 mm
Flansþykkt	20 mm
Boltar, rær: fjöldi, þvermál	6, sérhver 20 mm að þvermáli og af hæfilegri lengd

Flansinn er hannaður til að taka við rörum með innra þvermáli, sem nemur allt að 125 mm og skal hann vera úr stáli eða öðru jafngildu efni og með flatan tengiflöt. Flansinn, ásamt pakkningu úr olíuþolnu efni, skal vera hæfur til notkunar við 6 kg/sm² vinnuþrýsting.



(Mynd af stöðluðu tengi.)

20. gr.

Olíudagbók.

20.1 Sérhvert olíuflutningaskip, sem er 150 brúttótonn eða stærra, og sérhvert skip, annað en olíuflutningaskip, sem er 400 brúttotonn eða stærra, skulu búin „Olíudagbók, hluta I (Aðgerðir í vélarúmi)". Sérhvert olíuflutningaskip, sem er 150 brúttótonn eða stærra, skal einnig búið „Olíudagbók, hluta II (Aðgerðir vegna farms/kjölfestu)". Olíudagbókin eða -bækurnar skulu vera þeirrar gerðar sem mælt er fyrir um í viðbæti III í viðauka I við samninginn.

20.2 Í sérhverju tilviki skal olíudagbókin færð á þann hátt að aðgerðum sé lýst algerlega og hver geymir skal færður sérstaklega þegar það á við. Olíudagbækur skulu færðar í hvert sinn sem einhver af eftirfarandi aðgerðum á sér stað í skipinu:

a) Fyrir aðgerðir í vélarúmi (öll skip):
   i) Kjölfesta tekin í eldsneytisgeyma svo og hreinsun eldsneytisgeyma.
   ii) Losun óhreinnar kjölfestu eða hreinsivatns frá geymum sem tilgreindir eru í lið i).
   iii) Ráðstöfun á olíuleifum (sora).
   iv) Losun á austri, sem hefur safnast fyrir í vélarúmum, fyrir borð eða ráðstöfun á honum á annan hátt.

b) Fyrir aðgerðir vegna farms/kjölfestu (olíuflutningaskip):
   i) Lestun olíufarms.
   ii) Flutningur olíufarms á milli geyma skipsins meðan á ferð stendur.
   iii) Losun olíufarms.
   iv) Kjölfesta tekin í farmgeyma og geyma ætlaða fyrir hreina kjölfestu.
   v) Hreinsun farmgeyma þ. á m. hráolíuþvottur.
   vi) Losun kjölfestu nema frá geymum fyrir aðskilda kjölfestu.
   vii) Losun vatns frá dregggeymum.
   viii) Lokun á öllum viðeigandi lokum eða svipaðs lokunarbúnaðar í kjölfar að gerða vegna losunar á dregggeymum.
   ix) Lokun á lokum sem eru nauðsynlegir til að einangra geyma sem eru ætlaðir fyrir hreina kjölfestu frá farm- og strípilögnum (stripping lines) í kjölfar aðgerða tengdum losun á dregggeymum.
   x) Ráðstöfun á leifum.

20.3 Í þeim tilvikum sem slík losun á olíum eða olíublöndum, fellur undir undanþáguákvæði 11. gr., eða ef losunin er gerð vegna óhapps eða af öðrum afbrigðilegum ástæðum, sem eru ekki undanþegnar í sömu grein, skal atvikið fært í olíudagbókina ásamt orsökum fyrir losuninni.

20.4 Sérhver aðgerð, sem lýst er í 2. mgr. skal tafarlaust færð á ítarlegan hátt í olíudagbókina þannig að allar færslurnar í bókinni tilheyrandi aðgerðinni lýsi viðkomandi aðgerð algerlega. Sérhver þannig færsla skal undirrituð af þeim yfirmanni eða yfirmönnum sem hefur umsjón með viðkomandi aðgerðum. Sérhver blaðsíða sem lokið hefur verið við skal undirrituð af skipstjóra skipsins. Færslur í olíudagbókina skulu vera á íslensku og fyrir skip sem alþjóðlega olíumengunarvarnaskírteinið hefur verið gefið út fyrir skulu færslurnar einnig vera á ensku. Færslurnar á íslensku skulu vera ráðandi ef ágreiningur eða misræmi kemur upp.

20.5 Olíudagbókina skal varðveita á vísum stað um borð í skipinu þannig að unnt sé að leggja hana fram til skoðunar þegar þess er óskað af stjórnvöldum. Þetta á þó ekki við um ómönnuð skip sem eru dregin. Olíudagbókina skal varðveita í a.m.k. 3 ár eftir að síðasta færsla var gerð.

20.6 Hlutaðeigandi stjórnvöldum er heimilt að skoða olíudagbókina um borð í hvaða skipi sem er, sem ákvæði viðauka I við samninginn gilda um, á meðan skipið er statt í höfn eða umskipunarstöð þess aðila. Sömu lögbæru yfirvöldum er einnig heimilt að afrita færslur bókarinnar og krefjast að skipstjóri skipsins eða vakthafandi yfirmaður staðfesti að afritið sé rétt. Sérhvert afrit sem gert hefur verið á þennan hátt og staðfest af skipstjóra skipsins eða staðgengli hans sem rétt afrit af færslu í olíudagbók skipsins skal tekið gilt í hvaða réttarfarslega málarekstri sem er sem sönnunargagn um þær staðreyndir sem getið er í færslunni. Þegar lögbær yfirvöld skoða olíudagbókina skulu þau útbúa staðfest afrit samkvæmt þessari mgr. eins fljótt og við verður komið og án þess að tefja skipið ótilhlýðilega.

20.7 Olíuflutningaskip sem eru minni en 150 brúttótonn og starfa í samræmi við reglu 15(4) í viðauka I við samninginn skulu búin viðeigandi olíudagbók þeirrar gerðar sem stjórnvöld hafa útbúið.
20.8 Til að uppfylla ákvæði 7. mgr. skulu olíuflutningaskip, sem eru minni en 150 brúttótonn, vera búin olíudagbók þeirrar gerðar sem mælt er fyrir um í 1. mgr. þessarar greinar og skal færa hana eins og mælt er fyrir um í 2. - 6. mgr. þessarar greinar.

21. gr.
Sérkröfur fyrir borpalla og aðra palla.

Um atriði sem varða sérkröfur fyrir borpalla og aðra palla skulu gilda ákvæði í 21. reglu í viðauka I við samninginn.

III. KAFLI
Ráðstafanir til að takmarka olíumengun frá olíuflutningaskipum vegna síðu- og botnskaða.

22. gr.
Tjónaforsendur.

Um atriði sem varða tjónaforsendur skulu gilda ákvæði í 22. reglu í viðauka I við samninginn.

23. gr.
Útstreymi olíu byggt á gefnum forsendum.

Um atriði sem varða útstreymi olíu byggt á gefnum forsendum skulu gilda ákvæði í 23. reglu í viðauka I við samninginn.

24. gr.
Takmörkun á hámarksstærð og fyrirkomulagi farmgeyma.

Um atriði sem varða takmörkun á hámarksstærð og fyrirkomulagi farmgeyma skulu gilda ákvæði í 24. reglu í viðauka I við samninginn.

25. gr.
Niðurhólfun og stöðugleiki.

Um atriði sem varða niðurhólfun og stöðugleika skulu gilda ákvæði í 25. reglu í viðauka I við samninginn.

IV. KAFLI
Viðbrögð gagnvart mengun sem er afleiðing af olíumengunaróhappi.[1]

26. gr.
Viðbragðsáætlun.

26.1 Sérhvert olíuflutningaskip, sem er 150 brúttótonn eða stærra, og sérhvert skip, annað en olíuflutningaskip, sem er 400 brúttótonn eða stærra, skulu hafa um borð viðbragðsáætlun, sem er samþykkt af stjórnvöldum.
26.2 Slík áætlun skal útbúin í samræmi við leiðbeiningar[2] stofnunarinnar og vera á samskiptamáli skipstjórans og yfirmannanna. Áætlunin skal a.m.k. innihalda:

a) Viðtekna starfshætti, sem skipstjóri eða aðrir menn, sem annast stjórn skipsins, eiga að framfylgja þegar gefa þarf skýrslu vegna olíumengunaróhappa svo sem krafist er í 8. gr. samningsins og bókunar I við hann og í samræmi við leiðbeiningar stofnunarinnar.[3]

1) Þessi breyting var samþykkt á 31. fundi umhverfisnefndar (MEPC) Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) og öðlast gildi 4. apríl 1993.
2) Vísað er til leiðbeininga „Guidelines for the development of shipboard oil pollution plan" sem hafa verið gefnar út af stofnuninni.
3) Vísað er til „General Principle for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants" sem voru samþykktar af stofnuninni með ályktun A.648 (16).

b) Skrá yfir yfirvöld eða menn sem samband skal haft við þegar olíumengunaróhapp á sér stað.
c) Nákvæma lýsingu á aðgerðum, sem menn um borð skulu tafarlaust grípa til í þeim tilgangi að draga úr eða hafa stjórn á losun olíu eftir að óhappið hefur orðið.
d) Viðtekna starfshætti og upplýsingar um samskiptastað í skipinu þaðan sem unnt er að skipuleggja aðgerðir um borð í samvinnu við stjórnvöld og yfirvöld á staðnum til að ráða við mengunina.

V. KAFLI
Ákvæði varðandi skýrslugerð vegna óhappa þar sem um skaðleg efni er að ræða (í samræmi við 8. gr. samningsins).

27. gr.
Skýrslugerð vegna óhappa þar sem um skaðleg efni er að ræða.

Skýrslu um óhapp skal gera tafarlaust og eins ítarlega og unnt er samkvæmt ákvæðum bókunar I við samninginn.

28. gr.
Tilkynningarskylda.

28.1 Skipstjóri skips sem hlut á í óhappi sem lýst er í 29. gr., eða annar maður sem ræður yfir skipinu, skal skýra frá málsatvikum slíks óhapps samkvæmt ákvæðum bókunar I við samninginn án tafar og eins fullkomlega og unnt er.
28.2 Hafi skip sem um ræðir í 1. mgr. þessarar greinar verið yfirgefið, eða í því tilviki að skýrsla frá slíku skipi er ófullkomin eða ófáanleg, skulu eigandi, leigutaki, framkvæmdastjóri eða útgerðarmaður skipsins eða umboðsmenn þeirra taka á sig, að svo miklu leyti sem unnt er, skyldur þær sem lagðar eru á skipstjórann samkvæmt ákvæðum bókunar I við samninginn.

29. gr.
Hvenær gefa skal skýrslu.

Gefa skal skýrslu hvenær sem óhappið snertir:
a) losun eða líklega losun á olíu eða eitruðum efnum í fljótandi formi, sem flutt eru í lausu, þegar hún er afleiðing skemmda á skipi eða búnaðar þess eða ef hún er gerð til þess að treysta öryggi skips eða til að bjarga mannslífum á hafi úti; eða
b) losun eða líklega losun skaðlegra efna í pökkuðu formi þar á meðal þeirra sem eru í flutningagámum, fargeymum, vega- og járnbrautarfarartækjum og prömmum, sem fluttir eru með skipum; eða
c) losun, meðan skipið er í rekstri, á olíu eða eitruðum efnum í fljótandi formi umfram það magn eða augnablikshlutfall sem heimilt er samkvæmt samningnum.

30. gr.
Efni skýrslu.

Í sérhverri skýrslu skal greint frá:
a) einkennum skipa sem í hlut eiga;
b) tímasetningu, tegund og staðsetningu atburðar;
c) magni og tegund skaðlegra efna sem í hlut eiga;
d) aðstoð og björgunaraðgerðum.

31. gr.
Aukaskýrsla.

Hver sá, sem ber samkvæmt ákvæðum bókunar I við samninginn að gefa skýrslu, skal þegar tök eru á:

a) bæta upplýsingum við frumskýrsluna, eins og nauðsyn krefur, um framþróun mála; og
b) koma, eins og tök eru á, til móts við beiðnir viðkomandi ríkja um frekari upplýsingar.

VI. KAFLI
Viðurlög, gildistaka o.fl.

32. gr.
Viðurlög.

32.1 Brot gegn reglugerð þessari varða sektum, varðhaldi eða fangelsi allt að tveimur árum ef sakir eru miklar. Dæma má sekt jafnframt refsivist ef skilyrði 2. mgr. 49. gr. almennra hegningarlaga eru fyrir hendi.
32.2 Með mál vegna brota á reglugerð þessari skal fara að hætti opinberra mála.

33. gr.
Gildistaka.

Reglugerð þessi er sett samkvæmt lögum nr. 32/1986 um varnir gegn mengun sjávar með síðari breytingum og öðlast þegar gildi. Jafnframt falla úr gildi reglur um varnir gegn mengun sjávar frá skipum nr. 520, 15. ágúst 1984.

34. gr.
Ákvæði til bráðabirgða.

Þrátt fyrir ákvæði reglugerðar þessarar skulu kröfur til skips, sem er smíðað fyrir 18. júlí 1994, miðast við mælingu þess í brúttórúmlestum, eins og sú mæling er færð inn í athugasemdareit á mælibréfi skipsins, í stað brúttótonna. Mælingu skips í brúttórúmlestum skal ákvarða samkvæmt samþykkt um samræmda aðferð við skipamælingar, lokið í Osló, 10. júlí 1947, með breytingum

Umhverfisráðuneytið, 20. desember 1995.

Guðmundur Bjarnason.

Magnús Jóhannesson.

Nr. 716

REIKNINGUR

Verðbréfaþings fyrir árin 1993 og 1994.

Yfirlýsing framkvæmdastjóra.

Í samræmi við ákvæði laga nr. 11/1993 um Verðbréfaþing Íslands eru hér birtir ársreikningar þingsins fyrir árin 1993 og 1994. Ég lýsi því jafnframt yfir að áritanir stjórnar og endurskoðenda á ársreikninginn 1993 voru efnislega samhljóða þeim áritunum sem hér eru birtar vegna ársreiknings 1994. Sjóðsstreymi og skýringar sem vísað er til í áritun endurskoðanda liggja frammi á skrifstofu Verðbréfaþings Íslands.

Reykjavík, 9. janúar 1996.

Stefán Halldórsson framkvæmdastjóri.