



IMO

- ein lýsing av felagsskapinum og konvensjónunum

Innihaldsyvirlit

Felagsskapurin og arbeiðið	III
Føroyar	V
Nevndirnar	VIII
Konvensjónirnar	XI
- <i>Trygd á sjónum</i>	XIV
- <i>Dálking</i>	XXVI
- <i>Ábyrgd og endurgjald</i>	XXXIII
- <i>Aðrar</i>	XLI

Felagsskapurin og arbeiðið

Á einari altjóða ráðstevnu í Genevé í 1948 varð IMO-konvensjónin samtykt, og felagsskapurin formliga settur á stovn. Konvensjónin var tó ikki sett í gildi fyrr enn í 1958, og fyrsti fundurin varð hildin árið eftir. IMO er ein felagsskapur undir ST og hevur høvuðssætið í London.

Tað eru 163 limalond í IMO – 160 vanligir limir og 3 at-limir. Harafturat koma fleiri “Inter-Governmental Organizations” (IGO) og “Non-Governmental Organizations” (NGO), ið eru eygleiðarar, men samstundis eisini hava móguleikan at taka orðið á fundum.

Høvuðsendamálið hjá felagsskapinum er at syrgja fyri “safe, secure and efficient shipping on clean oceans”. Fyri at røkka sínum málum hava limalondini innan felagsskapin samtykt konvensjónir, protokollir, kotur og annað. Her er eitt stutt yvirlit yvir, hvørji skjølini eru:

Konvensjón – er ein millumlandasáttmáli, ið verður samtyktur innan IMO. Fyri at verða settur formliga í gildi krevst, at londini síðani seta sáttmálan í gildi sum lóg í teirra egna landi. IMO setur vanliga krav um, at eitt minsta %-tal av limalondunum skulu samtykkja sáttmálan sum galdandi lóg, áðrenn sáttmálin kann setast formliga í gildi í altjóða høpi. Hetta %-tal broytist frá sáttmála til sáttmála. Sum skulu londini eisini umboða ein ávísan %-part av samlaða tonsatalinum í heiminum.

Protokoll – er ein broyting til eina konvensjón. Hetta slagið av broytingum skulu ígjøgnum somu mannagongd sum konvensjónir fyri at koma í gildi. Hetta kemst av, at protokollir ofast umfata so grundleggjandi eller umfatandi broytingar av einari konvensjón, at talan nærur er um ein heilt nýggjan part av viðkomandi konvensjón. Ein protokoll kann eisini vera so umfatandi, at hon verður sett í gildi í staðin fyri eina konvensjón.

Kotur – eru reglar ella mannagongdir, sum oftast niðurskrivaðar, ið umfata eitt ávíst evni. Sum eitt dømi kann nevast IMDG-kotan (“International Maritime Dangerous Goods Code”), sum inniheldur altjóða reglar, ið fyriskriva, hvussu man tryggast flytur vandamikil evni.

Broytingar ella Amendments – eru broytingar í einari konvensjón ella protokoll, ið verða settar í gildi eftir eitt ávíst tíðarskeið, um ikki limalondini mótmæla. Hesar broytingarnar eru oftast minni enn tær í protokollunum. Her er aloftast talan um dagføringar av einari konvensjón ella protokoll.

Avgerð ella Resolution – eru viðmæli, áheitanir ella meingar frá tí nevdini, ið samtykkir eina “Resolution”. Hesar eru ikki bindandi, men tað verður heitt á limalondini um at seta hesar í gildi ella at fylgja teimum. Ein “resolution” kann eisini vera ein mannagongd í samband við eina grein í einari konvensjón, ið neyvari lýsir, hvussu farast skal fram.

Tað tekur vanliga nøkur ár at fáa samtykt og sett í gildi eina IMO-konvensjón. Hetta kemst av, at uppskotið skal samtykkjast av nógvum londum og skal viðgerast í fleiri nevdum. Vanliga mannagongdin er tann, at uppskot um nýggja konvensjón verður lagt fram í nevd – hetta kann gerast í øllum nevdum og undir-nevdum. Um viðkomandi nevd samtykkjur uppskotið um nýggja

konvensjón, skal hetta leggjast fram og viðgerast í Council og, um tað er neyðugt, Assembly. Um Council ella Assembly góðtaka uppskotið, verður tilmæli gjørt til eina av stóru nevdunum, t.d. MSC, LEG ella MEPC, um at fyrrireika eina “draft convention” – eina sokallaða kladdu. Um neyðugt kunnu partar eisini viðgerast í serkønu undir-nevdunum. Tá nevndin, ið hevur arbeidd um hendi, er komin ásamt um eina “draft convention”, verður hetta arbeidd lagt fram fyri Council ella Assembly saman við einari áheitan um at kalla limalondini saman til eina ráðstevnu. Tað er á ráðstevnuni, at konvensjónin formliga verður samtykt.

Fyrsti parturin av konvensjónsarbeiðnum er nú liðugur. Eftir at konvensjónin er samtykt á ráðstevnu, skulu limalondini seta hana í gildi við lóg heima í sínum egna landi. Konvensjónin verður sett í gildi, tá ið %-kvotan er uppfyllt.

At broyta eina konvensjón er lættari, men tað er ikki stórir munur á. Fyrst skal ein skilja ímillum eina broyting, ið verður gjørd sum ein “protocol”, og eina broyting, ið kemur sum ein “amendment”. Ein protokoll skal, sum áður nevnt, gjøgnum somu gongd sum ein konvensjón fyri at vera sett í gildi. Arbeidsgongdin er eitt sindur annaðleiðis, tá ið talan er um “amendments”. Ein “amendment” skal ikki setast í gildi sum lóg hjá sáttmáلالondunum. Arbeidsgongdin í IMO er tann sama sum við nýggjum konvensjónum og protokollum.

Áður var tað soleiðis, at tá ið ein “amendment” var samtykt, skuldi eitt ávíst tal av limalondum góðtaka broytingina, fyri at hon kundi setast í gildi. Hetta er broytt í nærum øllum IMO-konvensjónum í dag. Nú verður tann sokallaði “tacit acceptance procedure” nýttur. Hetta merkir í høvuðsheitinum, at tann nevndin, ið samtykkir broytingina, ásetur ein dag, tá broytingin fær gildi. Broytingin kemur síðani í gildi á ásettu degnum uttan so, at ein ávísur %-partur av sáttmálalondunum mótmælir. Tann, ið tigur, samtykkir.

Orsøkin til broytingina til “tacit acceptance” var tann, at tað hendi fleiri ferðir, at broytingar aldrin vóru settar í gildi, tí at ov fá lond skrivaðu undir. Fleiri orsøkir kundu vera til, at lond ikki vildu skriva undir, t.d. kostaði broytingin ov nógv, tey mettu seg ikki før fyri at seta broytingina í verk og tilíkt. Hetta hevði við sær, at týðningarmiklar broytingar bara fullu burtur. IMO sá hetta sum ein stóran trupuleika, og innførdi “tacit acceptance”. Allar nýggjar IMO-konvensjónir skulu nýta “tacit acceptance”, og flest allar av teimum gomlu hava broytt til “tacit acceptance”.

Føroyar

Føroyar fingur sum kunnugt at-limskap í IMO í desember 2002. Limskapurin gevur okkum rætt til at taka lut á øllum fundum í øllum nevndunum, og vit hava eisini rætt til at taka orðið og at senda inn skjøl til viðgerðar. IMO-konvensjónin lýsir at-limskap soleiðis í grein 9:

- “An Associate Member shall have the rights and obligations of a Member under the Convention except that it shall not have the right to vote or be eligible for membership on the Council and subject to this the word “Member” in the Convention shall be deemed to include Associate Member unless the context otherwise requires.”

Sum sæst í grein 9 er nærur einasti munurin, at Føroyar ikki hava valrætt og ikki sleppa at stilla upp til Council. Tó inniber okkara ríkisrættarlíga stóða, at vit ikki hava møguleikan sjálvi at undirskriva og seta í gildi altjóða konvensjónir. Hetta verður, sum nú er, umsiðið av Statsministeriet. Sambært nýggjasta yvirlitium frá Statsministeriet, dagfest 16. august 2002, eru hesar konvensjónir settar í gildi fyri Føroyar:

Trygd á sjónum:

- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974
- International Convention on Load Lines (LL), 1966
- Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1972
- International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978
- International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR), 1979

Dálking:

- International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (INTERVENTION), 1969
- Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (LC), 1972
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78)

Ábyrgd og endurgjald:

- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1969
- Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material (NUCLEAR), 1971
- Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976

Aðrar:

- Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL), 1965
- International Convention on Tonnage Measurement of Ships (TONNAGE), 1969
- International Convention on Salvage (SALVAGE), 1989

Síðani at-limskapin í desember 2002 hava Føroyar umboðað seg sjálvar í IMO, og ikki, sum áður, verið umboðaðar av Danmark. Limskapurin førði við sær øktar uppgávur og størri krøv til føroysku myndugleikarnar. IMO er ein stórur felagsskapur, og tað krevur nógv arbeiði at fylgja við í arbeiðnum og taka lut á fundunum. Á fundi í London í september 2003, har allir teir viðkomandi føroysku

myndugleikarnir vóru umboðaðir, var hildið, at best er, um arbeiðið í IMO regi verður avmarkað til ávísar nevndir, sum hava serligan áhuga fyri Føroyar. Hetta fyri at fáa mest burtur úr teimum resursum, sum eru til taks. Mett varð, at tey fakøki, sum hava serligan áhuga fyri Føroyar, eru trygd á sjónum, havumhvørvið, skipaskráseting, útbúgvingar og vinnubrøv. Býtið millum føroysku myndugleikarnar sær soleiðis út:

- **Fiskimálaráðið, Skipaefirlitið og MRCC Tórshavn:** Skipaefirlit, skipaskráseting, trygd á sjónum, vinnubrøv og leiting og bjarging.
- **Mentamálaráðið:** Útbúgvingar
- **Oljumálaráðið og Heilsufrøðiliga Starvsstovan:** Havumhvørvinum.
- **Løgmansskrivstovan og Sendistovan í Bretlandi:** Samskipan av limaskapi og fasta føroyska umboðið í IMO.

Á fundinum í London vóru eisini allar nevndirnar í IMO raðfestar. Fyri betur at kunna raðfesta týðningin av ymisku nevndunum vóru, við støði í verðandi kunnleika um arbeiðið hjá ymisku nevndunum og undirnevndinum í IMO, gjørdir triggir bólkar.

Bólkur 1: Hesar nevndir hava serligan áhuga fyri Føroyar. Fylgt verður við í nevndararbeiðinum, umframt at lutikið verður á fundum.

Bólkur 2: Nevndararbeiðið verður fylgt og móguliga verður lutikið á fundi, um mettt verður, at tað er viðkomandi.

Bólkur 3: Nevndararbeiðið verður fylgt, men farið verður ikki á fund.

Í bólki 1 eru hesar nevndir:

- Council (C)
- Assembly (A)
- Maritime Safety Committee (MSC)
- Marine Environment Protection Committee (MEPC)
- Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping (STW)
- Sub-Committee on Stability and Load Lines and on Fishing Vessels Safety (SLF)

Í bólki 2 eru hesar nevndir:

- Facilitation Committee (FC)
- Sub-Committee on Flag State Implementation (FSI)
- Legal Committee (LC)
- Technical Co-Operation Committee (TC)
- Sub-Committee on Safety of Navigation (NAV)
- Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers (DSC)
- Sub-Committee on Radiocommunications, Search and Rescue (COMSAR)
- Consultative meeting of Contracting Parties to the London Convention 1972.

Í bólki 3 eru hesari nevndir:

- Sub-Committee on Fire Protection (FP)
- Sub-Committee on Ship Design and Equipment (DE)
- Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases (BLG)
- IOPC

Um royndir vísa, at ein nevnd í bólki 3 er viðkomandi fyri Føroyar, verður tað sjálvandi tikið til eftirtektar og nevndin flutt í annan bólki.

Ymisku stovnarnir gera sjálvir av, í hvønn mun teir ynskja at luttaka í IMO arbeiðinum. Tó var semja um, at Skipaefirlitið hevur ein samskipandi leiklut í smb. við skipanini av IMO arbeiðinum. Víst verður í hesum smb. til upprit frá Skipaefirlitinum um IMO-facilitator.

Sendistova Føroya í Bretlandi hevur yvirskipaðu ábyrgdina av føroyska IMO atlimaskapinum og luttekur á fundum í størri nevndum t.d. Assembly og Council. Sendistovan kann eisini luttaka á øðrum fundum, eisini vegna annan føroyskan myndugleika eftir instruktión.

Tá árið byrjar, verður fundur í IMO-bólkinum, har avgjørt verður, hvørjum fundum luttakast skal á, hvør fer á hvønn fund, og hvørji høvðusmálini eru. Um ætlanin er at gera viðmerkingar (interventions) á einum fundi ella leggja fram uppskot, skal IMO-bólkurin kunnast áðrenn fundin. Hetta fyri at geva øðrum luttakarum í IMO arbeiðinum møguleika at gera viðmerkingar, umframt at tryggja, at IMO-bólkurin arbeiður sum ein eind.

Í IMO-bólkinum eru:

- Fiskimálaráðið
- Skipaefirlitið
- MRCC Tórshavn
- Oljumálaráðið
- Heilsufrøðiliga Starvsstovan
- Mentamálaráðið
- Løgmannsskrivstovan
- Sendistova Føroya í Bretlandi

Nevndirnar

Felagsskapurin er samansettur av *høvudsnevndini* (the Assembly), ið hittist annaðhvørt ár, *ráðnum* (the Council), ið hevur úttinnandi valdið innan felagsskapin og í teimum 4 stóru nevdunum: *Maritime Safety Committee* (MSC), *the Marine Environment Protection Committee* (MEPC), *the Legal Committee* (LEG) og *the Technical Co-operation Committee* (TCC). Afturat hesum koma *the Secretariat*, *IOPC* og *Consultative meeting of Contracting Parties to the London Convention 1972*.

Meginparturin av arbeiðinum innan IMO gongur fyri seg innan tær báðar stóru teknisku nevdirnar, MSC og MEPC. Av tí at arbeiðið er so tekniskt og fakligt krevjandi, eru 9 tekniskar undir-nevndir ella subcommittees knýttar at MSC og MEPC. Vanliga verða mál, ið krevja gjølla tekniska viðgerð, lögð fram í undir-nevdunum.

Assembly

The Assembly er hövudsnevndin í IMO. Nevndin hittist annaðhvørt ár, um ikki tørvur er á eyka-fundum. The Assembly skal samtykkja arbeiðsskránnar, figgjarætlanina og onnur figgjartilgátøk fyri allan felagsskapin. Tað er eisini the Assembly, ið velur teir 40 limirnar í the Council.

Tað eru tey stóru og týðningarmiklu málini, ið verða viðgjørd í hövudsnevndini. Somuleiðis eru tað bert tær týðningarmiklu og truplu konvensjónsbroytingarnar, ið koma fyri á fundi í the Assembly. Størstiparturin av konvensjónsbroytingunum kemur fyri á fundum í the Council.

Nærum øll limalond eru við á fundunum í the Assembly – umframt allar IGO og NGO.

Council

Ráðið verður sum sagt valt annaðhvørt ár av Assembly. 40 limir eru í ráðnum og hesir umboða 3 bólkar av londum:

1. 10 lond, ið umboða teir størstu altjóða tænastuveitararnar innan shipping. Á seinasta vali – 2003 – stillaðu bert 10 lond upp í hesum bólkinum. Tey eru: Kína, Italia, Panama, Grikkaland, Japan, Noreg, Norður-Korea, Russland, Stóra Bretland og USA.
2. 10 tey størstu londini innan altjóða handil, har vøurnar verða fluttar sjóvegis. Á valinum í 2003 vóru eisini bert 10 uppstillað til henda bólkin: Svøríki, Kanada, Bangladesh, Frakland, Týskland, Brasíla, India, Holland, Spania og Argentina
3. 20 lond eru í síðsta bólkinum. Hetta eru lond, ið ikki kunnu bólkast undir 1. ella 2., men hava serlig áhugamál innan flutning ella sigling. Eisini skulu londini, ið vald verða, umboða tey stóru landafrøðiligu økini í heiminum. Londini, ið vórðu vald til eitt tvey áraskeið í 2003 vóru: Algeria, Avstralia, Bahamas, Chile, Kypren, Danmark, Egyptaland, Ghana, Indonesia, Malta, Meksiko, Nigeria, Filipsoyggjar, Póland, Portugal, Saudi Arabia, Singapore, Suðurafrika, Turkaland og Venesuela.

Ráðið hevur úttinnandi valdið og skal hava umsjón við arbeiðnum innan felagsskapin. Ímillum fundirnar í Assembly hevur ráðið so at siga allar tær uppgávur og heimildir, ið Assembly eigur at hava. Tó eru undantøk. Ráðið kann ikki gera tilmæli til limalondini um “maritime safety” ella “pollution prevention”. Hesa heimild hevur bara Assembly.

Høvudsuppgávurnar hjá ráðnum eru:

- at samskipa arbeiðið millum teir ymsu deildirnar og nevdirnar í IMO
- leggja til rættis uppskot um arbeiðs- og figgjarætlan fyri felagsskapin. Hesi uppskot skulu viðgerast í Assembly

- viðgera uppskot og frágreiðingar frá limalondum, nevndum og øðrum og leggja hetta fram fyri Assembly
- seta ein “Secretary-General” – hesin skal eisini góðtakast av Assembly

Maritime Safety Committee (MSC)

MSC er tann mest tekniska nevndin í IMO. Hetta er eisini orsøkin til, at allar tær 9 “sub-committees” eru knýttar at MSC, ímeðan bert 2 av teimum eru knýttar at MEPC. Øll limalondini hava sæti í MSC.

Arbeiðið hjá nevndini umfatar í høvuðsheitinum – sum navnið sigur – trygd á sjónum. Talan er um reglur fyri skipaútgærð, skipabygging, navigasjón, bjarging, flutning av vandamiklum góðsi og mangt annað. Meginparturin av arbeiðinum í IMO gongur ígjøgnum MSC. Hetta kemst av, at MSC, umframt at geva teimum 9 “sub-committees” arbeiðsuppgávur, eisini skal góðkenna teirra arbeiði, áðrenn hetta verður lagt fram fyri “Council” ella “Assembly”.

Marine Environment Protection Committee (MEPC)

Sum við nærum øllum nevndunum í IMO, so sigur heitið ikki so lítið. Arbeiðið hjá MEPC umfatar alt, ið hevur við fyriryrgjan, eftirlit við dálking frá skipum og vernd av havumhvørvinum at gera. MEPC hevur eisini eftirlit við, at konvensjónirnar innan hetta arbeiðsøkið verða hildnar.

Tveir av undir-nevndunum, FSI og BLG, eru eisini knýttar at MEPC. FSI er knýtt at MEPC vegna eftirlits-uppgávanum hjá MEPC. Orsøkin til, at BLG er knýtt at MEPC, er, at arbeiðsøkið í BLG umfatar olju og øll onnur evni, ið vanligu eru orsök til dálking.

Øll limalondini kunnu taka lut á fundum í MEPC.

Sub-Committees

Sum nevnt omanfyri eru 9 tekniskar undir-nevndir ella “sub-committees”, og hvør nevnd hevur sítt arbeiðsøki innan felagsskapin. Tey 9 arbeiðsøkini eru:

- “Safety of Navigation” (NAV)
- “Radiocommunications, Search and Rescue” (COMSAR)
- “Standards of Training and Watchkeeping” (STW)
- “Stability, Load Lines and Fishing Vessel Safety” (SLF)
- “Ship Design and Equipment” (DE)
- “Flag State Implementation” (FSI)
- “Bulk Liquids and Gases” (BLG)
- “Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers” (DSC)
- “Fire Protection” (FP)

Illa ber til at peika á eina nevnd og siga, at hon hevur ábyrgdina av t.d. SOLAS. Hetta kemst av, at SOLAS – eins og nærum allar hinar IMO-konvensjónirnar – umfatar fleiri arbeiðsøki og tí fleiri nevndir. Hvør nevnd viðger tann partin av einari konvensjón, ið liggur innan fyri hennara ávísa arbeiðsøki. Tó bert um nevndin verður biðin at viðgera málið – antin av MSC ella MEPC.

Technical Co-operation Committee (TC)

IMO er partur av fleiri verkætlanum kring allan heim. Verkætlanir saman við øðrum felagsskapum, londum ella sínum egnu stovnum, sum t.d. World Maritime University í Malmö. Leikluturin hjá IMO í hesum verkætlanum er ymiskur. IMO kann hava ein leiðandi, samskipandi ella eygleiðandi leiklut. Í teimum forunum, har IMO er leiðari ella samskipari av einar verkætlan, er tað uppgávan hjá TC at samskipa hetta arbeiðið.

Øll limalondini hava sæti í TC. TC varð stovnað í 1969 sum ein nevnd undir Council, men bleiv broytt til eina sjálvstøðuga, fasta nevnd í 1984.

Legal Committee (LEG)

LEG tekur sær av øllum lögfrøðiligum spurningum, ið stinga seg upp innan felagsskapin. Sum dømi kann nevast ein spurningur, um ein IMO-konvensjón er í samsvari við eina aðra altjóða konvensjón, ið limalondini eru bundin av. Hetta er dømi um eitt av mongu evnunum, ið verða viðgjørd í LEG.

Nevndin varð stovnað sum ein fyribils-nevnd í 1967 at greina spurningarnar, sum stungu seg upp aftaná Torrey Canyon-vanlukkuna. Tó vísti tað seg at vera so stórir tørvur á nevndini, at hon seinni bleiv ein av føstu nevndunum.

Facilitation Committee (FAL)

FAL er ein nevnd undir Council. Nevndin varð stovnað í 1972, og endmálið við nevndini er at beina burtur tað reglufestið og “red tape”, ið er at finna í altjóða shipping í dag. Á tann hátt fáast einfaldar mannagongdir viðvíkjandi shipping um allan heim.

Øll limalond kunnu taka lut á fundunum í FAL.

Secretariat

“The Secretariat” er skrivaraembætið í IMO. Har starvast dagliga uml. 300 fólk. Leiðarin ella stjórin verður kallaður “Secretary General” og verður valdur av Assembly. Valið fer fram 4 hvørt ár, og viðkomandi kann í mesta lagi sita í 8 ár. Núverandi “Secretary General” er Efthimios E. Mitropoulos úr Grikkalandi. Hansara starvstíð byrjaði 1. januar 2004. Hinir hava verið:

Ove Nielsen (Danmark)	1959 – 1961
William Graham (Stóra Bretland)	1961 – 1963
Jean Roullier (Frakland)	1964 – 1967
Colin Goad (Stóra Bretland)	1968 – 1973
Chandrika Prasad Srivastava (India)	1974 – 1989
William A. O’Neil (Kanada)	1990 – 2003

IOPC

“The International Oil Pollution Compensation Funds 1971 and 1992” eru tveir grunnar, ið veita endurgjald til offrini av oljudálfking. Hesir grunnar eru úrslit av FUND-konvensjónini – sí niðanfyri.




Fundir eru vanliga 1 ferð um árið og tað eru bert lond, ið hava undirskrivað CLC- og FUND-sáttmálan, ið kunnu taka lut á fundunum.

Konvensjónirnar







Niðanfyri er eitt yvirlit yvir allar konvensjónirnar, ið eru samtyktar í IMO. Tær eru skipaðar í 4 bólkar. Tó er tað ein IMO-konvensjón, ið er ikki at finna á listanum – og hon er møguliga tann týðningarmiklasta – nevnliga sjálv IMO-konvensjónin frá 1948, ið formliga setti felagsskapin á stovn. Hendan konvensjónin lýsir, hvørji mál felagsskapurin skal røkka og setur karmarnar fyri, hvussu hesi mál skulu røkkast. Eisini eru reglur um bygnaðin og mannagongdir at finna í konvensjónini.

Afturat teimum 28 konvensjónunum, ið standa niðanfyri, koma 25 kotur av ymiskum slag. Hetta eru sum nevnt omanfyri mannagongdir ella reglur í samband við eitt ávíst evni. Eftirsum koturnar lýsa viðkomandi evni ógviliga neyvt, vera tær ikki gjøgnumgingnar sum konvensjónirnar, men eitt yvirlit yvir allar IMO-koturnar er at finna niðanfyri.








Trygd á sjónum:

-  International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974
-  International Convention on Load Lines (LL), 1966
-  Special Trade Passenger Ships Agreement (STP), 1971 & Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973
-  Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1972
-  International Convention for Safe Containers (CSC), 1972
-  Convention on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT), 1976
-  The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels (SFV), 1977
-  International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978
-  International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995
-  International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR), 1979





Dálking:

-  International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78)
-  International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (INTERVENTION), 1969
-  Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (LC), 1972
-  International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC), 1990
-  Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000 (HNS Protocol)
-  International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001
















Ábyrgd og endurgjald:











-  International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1969
-  International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND), 1971
-  Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material (NUCLEAR), 1971
-  Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL), 1974
-  Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976
-  International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS), 1996
-  International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

Aðrar:

-  Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL), 1965
-  International Convention on Tonnage Measurement of Ships (TONNAGE), 1969
-  Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA), 1988
-  International Convention on Salvage (SALVAGE), 1989

Kotur:

-  International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)
-  Fire Safety Systems Code (FSS)
-  International Safety Management Code (ISM)
-  International Code of Safety for High-Speed Craft (HSC)
-  International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG)
-  Code for Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (BC)
-  International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk (International Grain Code)
-  Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes
-  International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes in Flasks on board Ships (INF)
-  Code of Safe Practice for the Carriage of Cargoes and Persons by Offshore Supply Vessels (OSV)
-  Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing (CSS)
-  Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers (BLU)
-  International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC)
-  Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (BCH)
-  International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC)

-  Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk
-  Code for Existing Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk
-  Code of Safety for Diving Systems
-  Code of Safety for Nuclear Merchant Ships
-  The Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units (MODU)
-  International Code for Application of Fire Test Procedures (FTP)
-  Code on Alarms and Indicators
-  Code on Intact Stability
-  Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels
-  International Code of Signals

Trygd á sjónum:

SOLAS*

SOLAS merkir Safety Of Life At Sea. SOLAS-konvensjónin verður søgd at vera tann tydningarmiklasta av øllum altjóða konvensjónum, ið viðkoma trygd umborð á skipum. Tann fyrsta SOLAS-konvensjónin kom í 1914, orsakað av at Titanic-vanlukkuni. Tann næsta kom í 1929, ein í 1948, ein í 1960 og tann fimta og seinasta í 1974. Orsakað av teimum mongu broytingunum og rættingunum gjøgnum árin, verður hendan seinasta konvensjónin ofta nevnd “SOLAS, 1974, as amended”.

Høvuðsendamálið við SOLAS-konvensjónini er at seta trygdarkrøv til skipabygging, útgerð og arbeiðshættir umborð á skipum. Krøvinu í SOLAS eru sonevnd minsta-krøv, ið merkja, at limalondini kunnu seta strangari krøv enn SOLAS, men ikki linari krøv.

Flaggstaturin hevur ábyrgdina av, at skip, ið sigla undir teirra flaggi, lúka krøvinu í SOLAS. Konvensjónin fyriskrivur fleiri váttanir, ið skulu nýtast sum prógv fyri, at eitt skip lýkur krøvinu. Hesar váttanir ella “certificates” skulu vera umborð á skipunum. Konvensjónin gevur eisini sáttmálalondunum møguleikan at kanna skip, um tað er nakað, ið bendir á, at skipið ikki lýkur krøvinu í SOLAS – hetta verður kallað “port state control”.

Núverandi SOLAS-konvensjónin hevur ein innleiðandi part, ið sigur frá høvuðsendamálinum, hvussu konvensjónin kann broytast og tilíkt. Síðani kemur eitt uppískoyti, sum er í 12 partum:

- **1. partur** – Generellar ásetingar
- **2. partur:**
 - o 1 – Bygging – Sundurbýti og støðufesti, maskinarí og elektriskar innstalleringar
 - o 2 – Vernd ímóti eldsbruna, uppdagan av eldsbruna og eldslökking
- **3. partur** – Lívbjargandi útgerð og fyriskipan
- **4. partur** – Radiosamskipti
- **5. partur** – Siglingartrygd
- **6. partur** – Farmaflutningur
- **7. partur** – Flutningur av vandamiklum góðsi

Greinarnar í hesum partinum eru aftur deildar í 4 smærri partar:

- o **A** – flutningur av vandamiklum góðsi í pakkaðum formi, í føstum formi ella í leysari vekt.
 - o **B** – umfatar bygging og útgerð av skipum, ið sigla við stórum nøgdum av vandamiklum, flótandi kemikalium.
 - o **C** – umfatar bygging og útgerð av skipum, ið sigla við stórum nøgdum av flótandi gassum.
 - o **D** – serlig krøv fyri flutning av geislavirknum kjarnorkubrennievni, plutonium og geislavirknum burturkasti.
 - o Frá 1. januar 2004 skal allur flutningur av vandamiklum góðsi lúka krøvinu í IMDG-kotuni
- **8. partur** – Kjarnorkuskip
 - **9. partur** – Tryggur rakstur av skipum

-
- SOLAS 1974 varð sett í gildi 25/5-1980.
 - SOLAS protokollin frá 1978 varð sett í gildi 1/5-1981
 - SOLAS protokollin frá 1988 varð sett í gildi 3/2-2000

- **10. partur** – Trygdarkrøv til skjóttgangandi bátar og skip
- **11. partur** – Serlig krøv til betran av vernd móti yvirgangsatsóknum á sjónum
- **12. partur** – Eyka trygdarkrøv til bulkskip

Tvær protokollir eru komnar aftrat SOLAS – ein í 1978 og hin seinna í 1988. Hóast 1978-protokollin mest vendi sær til tangaskipini, so vóru eisini broytingar, ið umfataðu øll skip. Hetta var kravið um, at øll skip yvir 1.600 brt skuldu hava radara, og at øll skip yvir 10.000 brt. skuldu hava 2 radarar. 1988 protokollin, eisini nevnd HSSC-protokollin, samskipaði krøv um kanningar og góðkenningar av skipum. Hesi krøvini stavaðu frá 3 ymiskum konvensjónum, nevnliga SOLAS, Load Lines og MARPOL 73/78.

Broytingar verða gjørdar eftir “the tacit acceptance procedure”, sum greitt frá omanfyri. Tillagingarnar til konvensjónina í mai 1994 broyttu eitt sindur upp á verandi skipan í SOLAS. Vanliga tekur ein broyting 24 mánaðir, men eftir broytingarnar í 1994 kunnu broytingar setast í gildi eftir 18 mánaðum. Hetta kann tó bert gerast undir serligum umstøðum.

Afturat hesum eru fleiri broytingar til ymsu partarnar. Talan er nærum bert um umskrivning, tillaging og dagføring av konvensjónini, men eisini eru fleiri størri og nýggjar broytingar. Eitt fullfíggjað yvirlit yvir allar broytingar er at finna á www.imo.org.

Sum nevnt omanfyri fyriskrivur SOLAS fleiri ymisk “certificates”. Hesi skulu nýtast sum prógv fyri, at skipið lýkur tey neyðugu krøvini og hevur neyðugu loyvini. SOLAS-konvensjónin fyriskrivur hesar váttanir:

- Passenger Ship Safety Certificate
- Cargo Ship Safety Construction Certificate
- Cargo Ship Safety Equipment Certificate
- Cargo Ship Safety Radio Certificate
- Exemption Certificate
- Nuclear Passenger Ship Safety Certificate
- Nuclear Cargo Ship Safety Certificate

Load Lines (LL)*

Tann galdandi IMO-konvensjónin um lastalinjur er frá 1966. Endmálið við konvensjónini er at økja um trygdina á skipum við at seta mark fyri, hvussu djúpt skipið kann stinga, tá ið lastað verður. Hetta verður gjørt við sokallaðum “freeboards”. “Freeboard” ella fríborð er fjarstøðan millum dekkið og flotmálið. Konvensjónin tekur eisini hædd fyri teimum ymisku líkindunum, ið eru til staðar á ymsum støðum og á teimum ymsu árstíðunum.

Bygnaðurin í konvensjónini er soleiðis, at sjálv konvensjónin hevur 30 greinar, og síðani eru 3 teknisk uppskýti. Hesi 3 eru:

- **Annex I** – hetta er aftur deilt upp í 4 smærri partar:
 - o **1. partur** – Generelt
 - o **2. partur** – Treytir fyri tillutan av fríborði
 - o **3. partur** – Fríborð
 - o **4. partur** – Serligar treytir fyri skip, ið eru tillutað timbur- fríborð
- **Annex II** – umfatar sonur, øki og árstíðir.
- **Annex III** – Váttanir, íroknað “International Load Line Certificate”.

Í 1988 varð ein stór broyting gjørd. IMO samtykti tað, ið á enskum eitur “tacit amendment procedure”. Hetta merkir, at minst 2/3 av teimum limalondunum, ið eru til staðar á fundinum, skulu samtykkja broytingina. Broytingin kemur í gildi 6 mánaðir eftir, at hon er samtykt. Lond, ið ikki mótmæla, samtykkja. Áður var tað soleiðis, at ein broyting skuldi samtykkjast av 2/3 av øllum sáttmálalondunum. Hetta hevði í fleiri førum – 1971, 1975, 1979 og 1983 – við sær, at fleiri broytingaruppskot aldri vóru sett í gildi, av tí at limalondini einki gjørdur.

Síðani eru eisini ymsar broytingar gjørdar í 1995 og seinast í 2003.

-
- LL-konvensjónin varð sett í gildi 21/7-1968
 - LL-protokollin frá 1988 varð sett í gildi 3/2-2000

Special Trade Passenger Ships Agreement (STP), 1971 & Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973*

Tryggin hjá ferðafólkum uttan koyggjupláss, t.d. stóri flutningurin af pílgrímum í Indiska Havinum, hevur stóran áhuga í teimum londunum, ið eru ávirkaði av hesum slagnum av flutningi. Sum eitt úrslit av hesum samtykti IMO í 1971 serlig trygdarkrøv fyri hetta slagið av ferðafólkaflutningi. Hesi krøvini eru at finna í “Special Trade Passenger Ships Agreement”. Trygdarkrøvini eru ein víðkan av trygdarkrøvunum frá SOLAS 1960.

Eftir at STP varð sett í gildi í 1971, arbeiddi IMO saman við øðrum altjóða felagsskapum, serliga WHO, við gera teknisk krøv til trygd og stødd á slíkum skipum, ið flyta ferðafólk á henda hátt. Hesi teknisku krøvini eru at finna í “Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships” frá 1973.

-
- STP 1971 varð sett í gildi 2/1-1974
 - STP-protokollin frá 1973 varð sett í gildi 2/6-1977

COLREG*

COLREG merkir “Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea”. Konvensjónin frá 1972 avloysti og dagfórði undanfarnu COLREG-konvensjónina frá 1960. COLREG verður vanligi nevnt “sjóreglur” á føroyskum.

Sum navnið sigur, er høvuðsendamálið við konvensjónini at fyribyrja samanstoystir á sjónum. Bygnaðurin í hesari konvensjónini er í høvuðsheitinum tann sami, men tó eitt sindur annaðleiðis. Teksturin hevur 5 høvuðspartar, men ístaðin fyri at innihalda vanligar greinar ella “articles”, er hvør partur í COLREG bygdur upp av “rules” ella reglum. Teir 5 partarnir eru:

- **A** – Generelt (Rules 1-3)
- **B** – Stýring og sigling (Rules 4 -19)
 - B er so aftur í 3 smærri partum:
 - o **I** – Atferð hjá skipum og bátum í øllum sýnislíkindum (Rules 4 -10).
 - o **II** – Atferð hjá skipum og bátum, ið síggja hvønn annan (Rules 11-18)
 - o **III** – Atferð hjá skipum og bátum í ringum sýni (Rule 19)
- **C** – Ljós og skap
- **D** – Ljóð og ljós-bákn
- **E** – Undantøk

Afturat hesum koma 4 teknisk uppískoyti:

- **Annex I** – “Positioning” og nágreinilig lýsing av ljósum og skapum
- **Annex II** – Eyka bákn til fiskiskip, ið fiska nær hvørjum øðrum
- **Annex III** – Nágreinilig lýsing av ljóðsignal útgerð
- **Annex IV** – Neyðsignal

Afturat hesum koma so størri og smærri broytingar til konvensjónina, ið kunnu síggjast á www.imo.org.

* COLREG 1972 varð sett í gildi 15/7-1977. “The tacit acceptance procedure” er galdandi fyri COLREG.

International Convention for Safe Containers (CSC) *

Flutningurin við bingjum hevur stóran týdning fyri nærum allar vinnugreinar í øllum heiminum, og tað er tí, at hendan konvensjónin er so týdningarmikil. Konvensjónin, ið er frá 1972, hevur tvey høvuðsendamál:

- Tað fyrra er at seta strong trydgarkrøv til flutning og arbeiðið við bingjum. Endamálið er at betra um trygdina hjá teimum, ið arbeiða við bingjum. Hetta verður gjørt við ymsum royndum og krøvum til styrkina á bingjum.
- Tað seinna er at tryggja, at øll lond seta somu trygdarkrøv til altjóða flutningin av bingjum – somu krøv til øll sløg av flutningi. Á henda hátt slepst undan eini stórari spjaðing av ymsum trygdarkrøvum.

Konvensjónin hevur til endamáls at umfata nærum allan flutning av bingjum og nærum øll sløg av bingjum. Tó eru nøkur undantøk. Konvensjónin umfatar ikki binjgur, ið serliga eru gjørdur til loftvegis flutning. Konvensjónin setur eisini eitt minsta mark við støddina á bingjum, ið eru umfataðar.

Afturat konvensjónini eru tvey uppískoyti:

- **Annex 1** – Reglugerð fyri royndir, kanningar, góðkenning og viðlíkahald av bingjum.
- **Annex 2** – Trygdarkrøv til bygging og royndir.

Smærri broytingar eru gjørdar í konvensjónini í 1981, 1983, 1991 og 1993.

-
- CSC 1972 varð sett í gildi 6/9-1977. Broytingar verða gjørdar eftir “the tacit acceptance procedure”.
 - 1993 broytingarnar til konvensjónina eru ikki settar í gildi enn

Convention on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT)*

INMARSAT-konvensjónin er frá 1976. Sum navnið sigur – Convention on the International Maritime Satellite **Organization** – var INMARSAT-felagsskapurin settur á stovn samstundis sum konvensjónin varð samtykt. Eisini var semja fingin í lag um, hvussu arbeiðið í felagsskapinum skuldi skipast.

Endamálið við INMARSAT er at betra um samskiftið á sjónum við serligum atlitum til neyðarkall og trygd, men sum heild bara at betra um alt samskifti á sjónum.

Felagsskapurin hevur eina høvuðsnevnd (Assembly), ið er sett saman av øllum limalondunum í INMARSAT; ráðið (Council) er sett saman av 22 av hesum limalondunum, og síðani er eitt stýri (Directorate) við einum “Director-General”, ið virkar sum stjóri ella deildarleiðari.

Fylgisveinaskipanin hjá INMARSAT – ið tryggjar, at neyðarkall og aðrar trygdarskipanir koma fram gjøgnum fylgisveinar – var ein partur av 1988-broytingunum í SOLAS, ið eisini førdu við sær GMDSS-skipanina (Global Maritime Distress and Safety System). Skip, ið sigla í ávísimum økjum, skulu hava við sær INMARSAT samskiftisútgærð, so at hesi skip hava møguleiki at senda neyðarkall og eisini kunnu móttaka møguligar ávaringar. Sum nú er, er INMARSAT einasta mobila fylgisveinaskipanin, sum SOLAS limalondini hava góðtikið kann nýtast í GMDSS-skipanini.

Í 1999 varð INMARSAT privatiserað. Hetta førði við sær, at felagsskapurin varð skipaður í tvær eindir:

- **Inmarsat Ltd.** – eitt partafelag (public limited company), ið virkar sum tann “kommersiella” deildin í Inmarsat.
- **Inmarsat Mobile Satellite Organization (IMSO)** – ein millumtjóða felagsskapur, ið skal tryggja, at Inmarsat røkir sínar almennu skyldur, herundir skyldurnar, sum hava við GMDSS at gera. IMSO hevur nú sæti í IMO í staðin fyri INMARSAT.

Aðrar smærri broytingar í konvensjónini eru gjørdar í 1985, 1989, 1994 og 1998. Nærri upplýsingar kunnu fáast á: www.inmarsat.org

-
- INMARSAT-konvensjónin 1976 varð sett í gildi 16/7-1979
 - INMARSAT “Operating Agreement” 1976 varð sett í gildi 16/7-1979
 - Broysingarnar frá 1994 eru ikki settar í gildi enn

The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels (SFV)*

Torremolinos konvensjónin frá 1977 um trygd umborð á fiskiskipum var tann fyrsta av sínum slagi. Stóri munurin á fiskiskipum og øðrum skipum – her verður hugsað um bygnaðin og arbeiðið umborð – gjørdi, at fiskiskip illa kundu vera umfatað av t.d. SOLAS og LL-konvensjónini. Tí var stórir tørvur á 1977-konvensjónini. SFV ella Torremolinos-konvensjónin verður søgd at vera SOLAS fyri fiskiskip.

1977-konvensjónin setti trygdarkrøv til bygging av og útgerð til øll nýggj fiskiskip, ið vóru yvir 24 metrar long – konvensjónin var eisini galdandi fyri verksmiðjutrolarar. Konvensjónin umfataði krøv til støðufestið á skipum, umframt krøv til bygging, útgerð, maskinarí, elektriskar installasjonir, eldslökking, verju av manning og meira.

Í áttatiárunum gjørdist greitt, at 1977-konvensjónini hóast alt ikki fór at verða sett í gildi. Hetta komst av, at limalondini – mest av tekniskum orsökum – ikki settu konvensjónina í gildi sum egna lóg. IMO avgjørdi tí at gera eina protokoll, sum skuldi avloysa konvensjónina. Hendan er kallað: **The 1993 Torremolinos Protocol**.

Protokollin frá 1993 dagførir og tillagar konvensjónina frá 1977, men størsti parturin av sjálvari 1977-konvensjónini er at finna aftur í protokollini. Protokollin tekur hædd fyri tí tøkniligu framgongdini, ið hevur verið á fiskivinnuøkinum seinastu mongu árinum, sum t.d. djúpvatnsfiskiskapur, tól, ið finna fisk og tilíkt. Protokollin umfatar – eins og konvensjónin – fiskiskip, ið eru longri enn 24 metrar, og verksmiðjutrolarar. Umframt sjálva protokollina, er eisini eitt tekniskt uppískoyti í 10 kapitlum. Hetta uppískoyti er sera tekniskt og umfatar m.a. krøv um betri bjargingarútgerð, fylgisveinasamskiftisskipanir og mangt annað. Nærri upplýsingar eru at finna á www.imo.org.

Sum høvuðsreglu setir protokollin somu krøv til øll skip í øllum økjum, men samstundis loyvir grein 3, stk. 4 í protokollini, at summi limalond seta onnur serlig krøv í gildi fyri teirra umráði. Hetta er hent í tveimum fornum:

- **East and Southeast Asia region** – serlig trygdarkrøv fyri fiskiskip, ið eru longri enn 24 metrar, men styttri enn 45 metrar.
- **European regional agreement** – hesin sáttmálin frá ES setir somu krøv til øll limalondini í ES. Hesi krøvini eru tey somu sum í Torremolinos Protokollini. Sáttmálin verður vanligi nevndur Fiskiskipadirektivi. Direktivið er galdandi fyri øll skip yvir 24 metrar og setur krav um eitt serligt “certificate” fyri, at skip kunnu sigla í ES-sjógvi. Direktivið er galdandi í Føroyum.

IMO gjørdi, saman við “the United Nations Food and Agriculture Organization” (FAO) og “the International Labour Organization” (ILO), í 1969 eina “Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels”.

Kotan er í tveimum pørtum. Fyrri parturin, A, umfatar trygdar- og heilsumannagongdir fyri skipaáanarar og manning. Seinni parturin, B, umfatar trygdar- og heilsukrøv til bygging av fiskiskipum.

Í lötuni arbeiðir SLF við dagføra kotuna, soleiðis at hon samsvarar við tey krøv, ið verða sett í Torremolinos-protokollini. Hetta arbeiðið verður væntandi liðugt í 2004.

* SFV-protokollin frá 1993, ið avlosti 1977-konvensjónina, er ikki sett í gildi enn

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)*

STCW-konvensjónin frá 1978 var tann fyrsta altjóða konvensjónin, ið setti krøv til “Training, Certification and Watchkeeping”. Áður settu londini síni egnu krøv, og hetta hevði við sær, at støðið var ymiskt frá landi til land. Stórir tørvur var tí á einari konvensjón, ið setti altjóða minsta-krøv.

Konvensjónin gevur limalondunum møguleikan at kanna øll skip, ið sigla í teirra farvatni. Eisini skip frá londum, ið ikki eru partar av STCW-konvensjónini, kunnu kannast. Somu krøv eru galdandi fyri øll skip. Hesin møguleikin er ein av høvuðsorsøkunum til, at so nógv lond hava undirskrivað STCW. Í desember 2000 høvdu 135 lond undirskrivað sáttmálan – hesi londini umboðaðu 97,53% av samlaða tonsatalinum í heiminum.

Smærri broytingar í konvensjónini vóru gjørdar í 1991 og 1994. Í 1995 vóru tó umfatandi broytingar gjørdar av konvensjónini frá 1978. Broytingarnar frá 1995 vóru so stórar, at talan nærur er um eina heilt nýggja, men samstundis dagfórda konvensjón. “Nýggja” konvensjónin varð sett í gildi 1. februar 1997. Aftaná broytingarnar sær konvensjónin soleiðis út:

- **Kapittul I** – Generellar ásetingar. Umfatar:
 - o Limalondini skulu prógva fyri IMO, hvørji fyrisitingarlig tiltøk eru sett í verk fyri vísa, at konvensjónin verður yvirhildin. Tiltøkini skulu umfata útbúgving og førleikamenning, hvussu vátanir verða givnar og annað.
 - o “Port state control”
- **Kapittul II** – Krøv til skipsførarar, stýrimenn og dekkarar
- **Kapittul III** – Krøv til maskinmeistarar og maskinpassarar
- **Kapittul IV** – Radiosamskipti og radiooperatarar
- **Kapittul V** – Serlig førleikakrøv til manningar á ávísnum skipum. Sipar serliga til tangaskip og “ro-ro ferries”.
- **Kapittul VI** – Neyðstøða, trygd á arbeiðsplássinum, fyrstahjálp og lívbjargan
- **Kapittul VII** – Alternativar vátanir
- **Kapittul VIII** – Vaktarhald

Londini, ið tóku lut á ráðstevnuni í 1978, har STCW varð samtykt, samtyktu eisini 23 embætisavgerðir ella “resolutions”. Tað verður ikki kravt, at limalondini taka hesar avgerðirnar til sín, men tær verða viðmæltar londunum. Avgerðirnar umfata stórt sæð alt, ið konvensjónin umfatar, men fara meiri í djúpdina við krøvunum. Allar avgerðirnar eru at finna á www.imo.org.

Afturat kapitlunum omanfyri kemur “The STCW Code”, ið er ein útgreinan av teimum krøvunum, sum konvensjónin setur. STCW-kotan er í tveimum pørtum. Fyrsti parturin – A – er kravdur og umfatar tey minstaforleikakrøv, ið allar manningar skulu lúka. Seinni parturin – B – verður bert viðmæltur limalondunum at seta í gildi.

Tey prógv ella vátanir, ið eru útvegað eftir gomlu reglunum í 1978-konvensjónini, eru framvegis galdandi, men um hesi skulu fornýggjast eftir 1. februar 2002, verður tað gjørt eftir reglunum í 1995-konvensjónini. Eftir 1. februar 2002 skulu øll prógv ella allar vátanir samsvara við galdandi krøv í “nýggju” 1995-konvensjónini.

• STCW 1978 varð sett í gildi 28/4-1984

Ein onnur stór broyting, ið er úrslit av 1995-konvensjónini, er sokallaði “Hvítilistin”. Hetta er ein listi yvir lond, ið hava tikið undir við – og sett í verk – allar tær broytingar, sum 1995-konvensjónin hevði við sær. Londini á hesum listanum kunna krevja, at allar manningar á teirra skipum skulu lúka nýggju krøvini. Hesi londini nýtast heldur ikki at góðtaka prógv ella váttanir, ið eru útvegað frá londum, ið ikki eru á “Hvítalistanum”.

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F) *

Av tí at fiskiskip og fiskiveiðuídnaðurin eru so mikið annaðleiðis enn restin av skipaídnaðinum, er torført at gera reglugerðir, ið eisini umfata fiskiveiðuídnaðin.

STCW-F-konvensjónin er galdandi fyri fiskiskip, ið eru longri enn 24 metrar. Upprunaliga var ætlanin, at konvensjónin skuldi vera ein protokoll til STCW-konvensjónina, men limalondini samdust um, at best var at gera eina heilt nýggja konvensjón. STCW-F-konvensjónin er fyrsta royndin at seta somu minstakrøv fyri altjóða fiskiflotan.

Konvensjónin hevur 15 greinar og er í tveimum kapittulum, og afturat hesum er eitt tekniskt uppískoyti. Fyrsti kapittul umfatar tær generellu ásetingarnar, ímeðan tann seinni umfatar góðkenning av skiparum, offiserum, maskinmeistarum og radio operatørum.

“Document for Guidance on Training and Certification of Fishing Vessel Personnel” er úrslitið av einum samstarvi millum IMO, “the Food and Agriculture Organization” (FAO) og “the International Labour Organization” (ILO). Endamálið við skjalinum er at betra um útbúgvingina av manningum umborð á fiskiskipum. Teir 3 felagsskapirnir góvu út verkið í 2001.

* STCW-F 1995 er ikki sett í gildi enn

International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR) *

Høvuðsendamálið við konvensjónin er at gera eina sokallaða SAR-skipan, ið tryggjar, at líkamikið hvar ein vanlukka hendir, so verður bjargingararbeiðið leitt av einum SAR-felagsskapi. Konvensjónin setti eins krøv til øll limalondini, sum skuldi føra við sær, at sama útgerð og útbúnaður var at finna í øllum SAR-økjum.

Heimurin er deildur upp í 13 SAR-øki. Tey ymisku londini í hvørjum øki hava ábyrgdina av sínum egna farvatni, men vera eisini eggjaði til at gera avtalur um leiti- og bjargingararbeiði við londini rundan um seg. Hesar avtalur skulu tryggja støðið í arbeiðinum.

Lond, ið hava undirskrivað SAR-konvensjónina, skulu hava eina boðstøð á landi, har skip, ið eru í farvatninum, við jøvnum millumbilum boða frá, hvar tey eru stødd. Á henda hátt er lættari at vita, júst hvar skipini eru stødd – og eisini er lættari at fáa skip, sum eru nærhendis, at veita hjálp.

Ein stórir trupuleiki við SAR-konvensjónini frá 1979 var, at hon kravdi stórar íløgur frá teimum londum, ið undirskrivaðu sáttmálan. Summi lond tóku heldur ikki undir við summum av krøvunum í konvensjónini. Hetta førði við sær, at fleiri lond lótu vera við at undirskriva – og vóru sostatt ikki bundin av sáttmálanum.

Í 1995 vóru stórar broytingar gjørdar í konvensjónini. Konvensjónin bleiv dagførd og broytt orsakað av teimum royndunum, londini høvdu havt, men eisini var hædd tikin fyri ivamálum og spurningum hjá teimum londunum, ið ikki høvdu undirskrivað sáttmálan. Broytingarnar komu í gildi í 1998. Størsti parturin av konvensjónini – og av broytingararbeiðinum – er tekniska uppískoytið, ið sær soleiðis út aftaná broytingarnar:

- **I** – Treytir og frágreiðingar
- **II** – Samskipan
- **III** – Millumtjóða samskipan
- **IV** – Arbeidsháttir
- **V** – Boðstøð-skipanin

Samstundis sum SAR-konvensjónin bleiv dagførd, gjørdur IMO og International Civil Aviation Organization (ICAO) handbókina “International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual” (IAMSAR). Hendan handbókin er í trimum pørtum og umfarar “Organization and Management”, “Mission Co-ordination” og “Mobile Facilities”.

Hendan handbókin dagførir og kemur í staðin fyri tvær tær fyrstu handbøkurnar á økinum – MERSAR og IMOSAR. Eisini kemur hon í staðin fyri “ICAO Search and Rescue Manual”.

* SAR 1979 varð sett í gildi 22/6-1985

Dálking:

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78)*

MARPOL-konvensjónin er tann týðningarmiklasta konvensjónin, tá ið talan er um dálking av havumhvørvinum frá skipum – antin av virkseimi ella óhappi. Konvensjónin er ein samanseting av tveimum konvensjónum – frá 1973 og 1978 – sum eisini er broytt og dagførd gjøgnum árin. Tann fyrsta dálkingarkonvensjónin var OILPOL frá 1954. Hendan snúði seg einamest um dálking frá skipum, ið stóðst av vanligum virkseimi, men eftir “Torrey Canyon”-vanlukkuna bleiv hendan broytt í 1969 og í 1971. Dálkingin frá skipum versnaði tó, og hetta førði til fyrstu MARPOL-konvensjónina frá 1973. Størsti parturin av OILPOL-konvensjónini er at finna í tí fyrsta tekniska uppískoytinum. MARPOL umfatar, umframt oljudálking, eisini kemikalíir og onnur vandamikil evni.

Í 1976 høvdu bara 3 lond – Jordan, Kenya og Tunis – undirskrivað MARPOL-sáttmálan. Tað sá út, sum sáttmálin aldrin fór gerast veruleiki. Men í 1978 – aftaná eina røð av dálkingarvanlukkum í ’76 og ’77 – kom 1978-protokollin. Dagføringin gjørdi undirtøkuna fyri MARPOL størri, men eftirsum 1973-konvensjónin aldri varð sett í gildi vegna vantandi undirtøku, merkti hetta, at 1978-protokollin nú vantaði grundarlag. Hetta var orsøkin til samansetingina av verkunum frá 1973 og 1978 til núverandi MARPOL-konvensjónina, ið var sett í gildi 2. oktober 1983.

Konvensjónin hevur 6 tekniskt uppískoyti, og hesi eru:

- **I** – Regulations for the Prevention of Pollution by Oil
- **II** – Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk
- **III** – Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form
- **IV** – Prevention of Pollution by Sewage from Ships (entry into force date 27 September 2003)
- **V** – Prevention of Pollution by Garbage from Ships
- **VI** – Prevention of Air Pollution from Ships (adopted September 1997 - not yet in force)

Uppískoyti I og II eru tvungin, ímeðan hini eru sjálvboðin.

Skip, ið sigla í altjóða sjógvi, skulu hava við sær váttanir, ið vísa, at skipið lýkur tey krøv, sum konvensjónin setur. Um myndugleikarnir meta, at eitt skip ikki lýkur tey krøvini, ella um eingin váttan er, so hava myndugleikarnir rætt til at afturhalda skipinum, inntil myndugleikarnir meta, at skipið ikki longur er ein hóttan móti havumhvørvinum.

Nógvar broytingar eru gjørdar í konvensjónini seinastu árin. Tøknin er broytt, og størri dentur verður lagdur á at verja umhvørvið. Tí verður neyðugt at dagføra konvensjónina, hvørja ferð tøknin krevur tað

-
- MARPOL 73/78 varð sett í gildi í fleiri stigum. Uppískoytini vórðu sett í gildi hvørt sær:
 - Uppískoyti I og II varð sett í gildi 2/10-1983
 - Uppískoyti III varð sett í gildi 1/7-2000
 - Uppískoyti IV varð sett í gildi 27/9-2003
 - Uppískoyti V varð sett í gildi 31/12-1988
 - MARPOL-protokollin frá 1997 (uppískoyti VI) er framvegis ikki sett í gildi
 - Broiingtar verða framdar eftir “the tacit acceptance procedure”.

ella eitt nýtt evni skal á listan yvir vandamikil evni. Eitt stutt yvirlit yvir tær størru broytingarnar sær soleiðis út:

- Í 1985 varð IBC-kotan tvungin fyri skip, ið vórðu bygd aftaná 1. juli 1986
- HSSC-protokollin verður sett í gildi. Galdandi fyri SOLAS, MARPOL og Load Lines. Hetta krevur broytingar til bæði IBC-kotuna og BCH-kotuna.
- Við broytingunum í 1992 komu krøvini um dupult-skrokkað tangaskip. Hetta merkir, at øll einkult-skrokkað tangaskip skulu skiftast út. Hetta verður gjørt eftir einari tíðarætlan, ið er at finna á www.imo.org. Tey allarflestu tangaskipini skulu skiftast út áðrenn 5. apríl 2005, og tey seinastu í 2010.
- Sum áður nevnt er 1997-protokollin um dálking av luftini frá skipum ikki sett í gildi enn. Hon fevnir í stuttum um, hvørji krøv verða sett til útlát, góðkenning av skipum og hvussu skip skulu kannast. Hon verður væntandi sett í gildi í 2004.

Eitt samlað yvirlit yvir allar broytingarnar er at finna á www.imo.org.

International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (INTERVENTION)*

Aftaná “Torrey Canyon”-vanlukkuna í 1967 stungu ivamál seg upp um, hvørji rættindi lond hava sambært altjóða reglum, tá vanlukkur henda á opnum havi. Serliga vóru spurningar, sum snúðu seg um, hvørji stig lond kunnu taka fyri at verja síni øki, ið vóru í dálkingarvanda, og hvussu støðan var, um tey tiknu stigini ávirkaðu áhugmálini hjá skipaeigarum, farmaeigurum og flaggstatum.

Londini í IMO vóru samd um, at greiða mátti fáast á hesum spurningunum, og úrslitið gjørdist INTERVENTION-konvensjónin. Konvensjónin vátta rættindini hjá strandalondum at taka tey stig, ið eru neyðug at fyrbyggja, skerja ella støðga dálkingarvandanum eftir eina vanlukku. Tó skulu tey stig, ið tikin verða, vera neyðug, og eisini skulu samráðingar vera við teir partar, ið hava áhugmál ella vera ávirkaðir av stigunum. Eitt limaland, ið tekur óneyðug stig, hevur eina móguliga endurgjaldsskyldu.

Konvensjónin umfatar øll havgangandi skip uttan krigsskip og onnur skip, ið vera nýtt í tænastráðunum hjá stjórnunum.

Av fyrstan tíð umfataði INTERVENTION-konvensjónin bara oljudálking, men hetta varð broytt í 1973 til eisini at umfata onnur evni. Hetta varð gjørt við “Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Marine Pollution by Substances other than Oil”.

Í 1991 og 1996 varð yvirlitið yvir, hvørji evni eru umfataði av konvensjónini, dagført.

-
- INTERVENTION 1969 varð sett í gildi 6/5-1975
 - INTERVENTION-protokollin frá 1973 varð sett í gildi 30/3-1983

Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (LC)*

“The Inter Governmental Conference on the Convention on the Dumping of Wastes at Sea” helt fund í London í november 1972 og samtykti hendan sáttmálan, ið er betri kendur sum London-konvensjónin. Tá ið konvensjónin formliga varð sett í gildi í august 1975, varð IMO biðið at umsita konvensjónina.

Konvensjónin hevur í stóran mun hjálpt til í arbeiðinum við aljtóða eftirlitið við og fyribjrgjan av dálking av havumhvørvinum. Konvensjónin forðar dumping av ávísam hættisligum evnum, krevur serlig loyvi til dumping av ávísam, sermerktum evnum og krevur eisini loyvi til dumping av burturkasti ella øðrum tilfari. Hesi krøvini eru ikki galdandi, tá ið talan er um lívbjarging ella “force majeure”.

Eitt annað av krøvunum, ið konvensjónin setur limalondunum, er, at stjórnin í landinum skal seta ein myndugleika at umsita øll loyvi og eygleiða støðuna á havumhvørvinum.

Smærri broytingar vóru gjørdar í 1978, 1980, 1989 og 1993, men í 1996 varð ein protokoll gjørd, sum í veruleikanum skuldi koma í staðin fyri 1972-konvensjónina. Stóra broytingin í 1993-protokollini var at finna í grein 3. Her var sett fram krav um, at londini skulu taka “hóskandi fyribjrgjandi stig,” um illgruni er um, at burturkast ella onnur vandamikil evni eru latin í havið. Hesi stig skulu takast, sjálvst um avgerandi samband er ímillum útlát og ávirkan.

Ein onnur stór broyting var reglan um at “tann, ið dálkar, skal bera kostnaðin av dálkingini” og eisini sigur hendan reglan, at lond, ið hava givið loyvið til dumping, skulu syrgja fyri, at dumpingin ikki ávirkar onnur lond.

Grein 4 sigur, at limalondini skulu nokta dumping av øllum evnum uttan teimum, ið eru nevnd í uppískoyti 1. Listin við øllum teimum loyvdu evnum er at finna í uppískoyti 1 til London-konvensjónina.

-
- LC 1972 varð sett í gildi 30/8-1975
 - Broytingarnar í konvensjónini frá 1978 og protokollin frá 1996 eru framvegis ikki settar í gildi

International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC) *

Á einari ráðstevnu í Paris í juli 1989 fyri heimsins fremstu ídnaðarlondum varð IMO biðið um at taka fleiri stig til at fyrbyggja dálking frá skipum. November sama ár fór IMO í gongd við arbeiðið. Konvensjónin var liðug í november 1990.

Lond, ið hava undirskrivað OPRC-sáttmálan, skulu syrgja fyri, at tey kunnu klára eina møguliga dálkingar-vanlukku – antin einsamøll ella í samstarvi við onnur lond.

Skip skulu hava eina tilbúgvingarætlan umborð, um vandi er fyri oljudálking. Slík ætlan verður nevnd “oil contingency plan”. Offshore-operatørar á boripallum skulu eisini hava eina tílka ætlan. Hesar neyð-ætlanir skulu samskipast við myndugleikarnar, so arbeiði kann gerast skjótast gjørligt og á besta hátt.

Skip skulu eisini boða frá møguligum óhappum til myndugleikarnar beinanvegin. Myndugleikarnir skulu síðani avgera, hvørji stig skulu takast. Konvensjónin krevur, at londini hava ta neyðugu útgerðina og útbúgvin stravsfolk fyri at klára møguligar dálkingarvanlukkur. Londini hava eisini skyldu at veita øðrum londum hjálp, um tørvur er á tí. Reglar um endurgjald fyri veitta hjálp eru eisini at finna í konvensjónini.

Konvensjónin krevur eisini av IMO, at felagsskapurin hevur ein stóran leiklut í at samskipa arbeiðið.

* OPRC 1990 varð sett í gildi 13/5-1995

Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances (HNS Protocol)*

HNS-protokollin fylgir somu meginreglum sum OPRC-konvensjónin. Somu krøv vera sett til skip og myndugleikar viðv. neyð-skipanum og ætlanum umborð á skipum og á landi. Høvuðsmunurin á OPRC og HNS-protokollini eru tey evni, ið tær umfata.

Tey hættisligu og eitrandi evnini, sum eru umfataði av HNS, eru lýst við at vísa til aðrar konvensjónir og reglugerðir frá IMO. Hetta eru kemikaliir, gassir og onnur eitrandi evni. Konvensjónin tryggjar, at skip, ið flyta slík evni, eru umfataði av líknandi tilbúgvingar-ætlanum sum í OPRC, um ein vanlukka skuldi hent.

Spurningar um ábyrgd og endurgjald í samband við eina HNS-vanlukku verða svaraðir í HNS-konvensjónini frá 1996. Sí niðanfyri.

* HNS-protokollin er framvegis ikki sett í gildi. Hetta verður gjørt eftir at 15 OPRC-sáttmáland hava sett hana í gildi

International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships*

Verjumáling (anti-fouling paint ella patent) verður nýtt til at mála botnin á skipum fyri at fyrbyggja, at algur og lindýr seta seg á skrokkin. Hetta setur ferðina á skipunum niður og økir um oljunýtsluna. Konvensjónin lýsir verjuskipanir (anti-fouling systems) sum “a coating, paint, surface treatment, surface or device that is used on a ship to control or prevent attachment of unwanted organisms”. Málingin, ið inniheldur nógv eitrandi evni, lekur spakuliga út í havið og drepur tað, ið hevur sett seg á botnin, men kanningar hava víst, at tað skaðar lívið í sjónum og ávirkar umhvørvið.

Dálkingin frá nýtsluni av verjumáling (anti-fouling paint) hevur verið ein vaksandi trupuleiki seinnu árin. Eitrandi evni eru at finna í slíkum verjuskipanum, og tað er hesum trupuleikanum, konvensjónin roynir at basa. Konvensjónin krevur, at limalondini forbjóða og/ella minka nýtsluna av vandamiklum verjuskipanum umborð á skipum, ið bera teirra flagg, ella sum ikki kunnu bera teirra flagg, men arbeiða undir teirra myndugleika. Hetta er eisini galdandi fyri øll skip, sum koma inn í havnir, á skipasmiðjur ella frálanda farstøð hjá einum limalandi.

Skip, ið eru størri enn 400 bruttotons og sigla í altjóða sjógvi, skulu kannast, áðrenn tey verða sjósett ella áðrenn “International Anti-fouling System Certificate” verður givið fyri fyrstu ferð. Eisini skulu tey kannast, um skipanirnar umborð verða broyttar ella skiftar út.

Skip, ið eru longri enn 24 metrar, men undir 400 bruttotons og sigla í altjóða sjógvi, skulu hava eina “Declaration on Anti-fouling Systems” umborð, og hendan skal vera undirskrivað av eigarunum ella einum fulltrúa. Ein kvittan ella ein faktura uppá keyp av máling skal fylja við váttanini. Ein listi yvir tær “verjuskipanir”, ið eru bannaðar, er at finna sum eitt uppiskoyti til konvensjónina.

Konvensjónin krevur, at 25 lond, ið umboða 25% av heimsins handilsskipaflota, skulu seta konvensjónina í gildi, áðrenn hon formliga er galdandi. Hóast hetta krav, so avgjórði IMO, at tað skuldi verða bannað pr. 1. januar 2003 at nýta verjumáling, ið inniheldur “organotin”-blandingar. Hetta kemst av, at kanningar hava víst, at “organotin”-blandingar eru serliga skaðiligar fyri umhvørvið.

* Konvensjónin er framvegis ikki sett í gildi

Ábyrgd og endurgjald:

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)*

Konvensjónin hevur til endamáls at tryggja, at hóskandi endurgjald verður veitt teimum, ið eru offur fyri oljudáking frá oljutangaskipum. Konvensjónin ásetur endurgjaldsskylduna hjá eiganum av tí skipinum, haðani oljuútlátið kemur.

Konvensjónin krevur, at skip, ið eru umfatað, skulu hava trygging ella aðra figgjarliga trygd, ið kann dekkja tað hægst møguliga endurgjaldskravið fyri eina vanlukku. Hægst møguligt krav fyri eina einstaka vanlukku er 133 “Special Drawing Rights” (SDR) fyri hvørt bruttotons, við einum lofti upp á 14 milliónir SDR (tað er uml. 18.000.000 \$ USD – 1 SDR = 1,28\$ USD). Kursurin á SDR, ið broytist dagliga, er at finna á www.imo.org.

Konvensjónin umfatar øll skip, ið hava olju sum farm, men tað eru bert skip, sum flyta meiri enn 2.000 tons av olju, sum skulu hava trygging, ið skal kunna veita trygd fyri einari møguligari oljuvanlukku. Hetta umfatar tó ikki krigsskip ella skip, ið eru ogn hjá stjórnnum og ikki hava handilsflutning til endamáls. Skip, ið eru ogn hjá einari stjórn og hava handilsflutning til endamáls, eru umfataði. Tó er ikki krav um trygging til slík skip, men at hesi hava eina vátan frá myndugleikunum um, at møgulig endurgjaldsskylda er tryggjað av stjórnini.

Protokollin frá 1976 var tann, ið setti SDR sum eind fyri máting av endurgjaldi. 1984-protokollin skuldi bert hækka loftið fyri, hvussu nógv endurgjald kundi játtast, men hetta varð aftur hækkað í 1992-konvensjónini. Hesi tøluni hækkaðu aftur í 2000.

-
- CLC-konvensjónin frá 1969 varð sett í gildi 19/6-1975
 - CLC-protokollin frá 1976 varð sett í gildi 8/4-1981
 - CLC-protokollin frá 1992 varð sett í gildi 30/5-1996

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND)*

Konvensjónin hevur sína egnu heimasíðu: www.iopcfund.org. Á síðuni er ein “FAQ”-partur, ið gevur góðar upplýsingar um konvensjónina.

Hóast CLC-konvensjónin frá 1969 tryggjaði endurgjald til offrini av oljudákingum, vóru ymsir lögfrøðiligir, fíggarligir og aðrir spurningar ikki loystir til fulnar. Summi lond vóru ímóti strongu endurgjaldsskyldini hjá skipaeigarinum, ið áður bert hevði ábyrgd, um skuldin lá hjá reiðarinum, tvs. egin skuld. Onnur lond vóru ímóti loftinum á endurgjaldinum, ið hevði víst seg at vera ov lítið, tá ið talan var um stórar vanlukkur. Hesi londini vildu hava loftið burtur ella sett nógv hægri.

Brússel ráðstevnan í 1969 viðgjørði eitt uppskot um at seta á stovn ein altjóða grunn, ið skuldi hava tvey endamál. At lætta um byrðuna hjá skipaeigarunum og at veita eyka endurgjald í teimum førum, har CLC-konvensjónin ikki veitti nóg mikið. Heitt var á IMO um at gera arbeiðið viðv. stovnsetan av slíkum grunni. Lögfrøðiliga nevndin hjá IMO fyrireikaði eitt uppskot, og varð hetta samtykt á einari ráðstevnu í Brússel í 1971.

Grunnurin kann veita endurgjald hægri enn endurgjaldsskylduna hjá skipaeigarunum. Hendan upphæddin skal tó ikki vera hægri enn 30 milliónir SDR í hvørjum einstøkum føri – 16 milliónir SDR frá Grunninum og 14 milliónir SDR frá skipaeigarunum. Um skipaeigarin ikki hevur møguleika at gjalda sín part, skal Grunnurin gjalda alla upphæddina. Undir serligum umstøðum kann endurgjaldsskyldan hjá Grunninum hækka upp í 60 milliónir SDR fyri hvørt einstakt føri. Grunnurin kann eisini veita aðra hjálp til limalond, ið eru hótt av oljudáking. Hetta kann vera hjálparfólk, útgerð ella annað.

Tað seinna høvuðsendamálið við Grunninum frá 1971 var at lætta um byrðuna hjá skipaeigarunum. Grunnurin skal endurgjalda skipaeigarunum ella tryggingarfelagnum tað, ið svarar til 100 SDR pr. tons ella 8,3 milliónir SDR. Grunnurin skal gjalda tað, ið er minst av hesum báðum. Ábyrgdin at endurgjalda skipaeigarunum fellur burtur, um talan er um egna skuld hjá skipaeigarunum, ella um skipið ikki lýkur altjóða trygdarkrøv.

Sum við CLC-konvensjónini eru fleiri protokollir knýttar at FUND-konvensjónini. Protokollirnar líkjast eisini nógv hvørjari aðrari. 1976-protokollin setur eisini SDR sum almennu eindina hjá grunninum. Eins og CLC kom 1992-protokollin í staðin fyri ta frá 1984. 1992-protokollin hækkar endurgjaldsloftið, ið aftur verður hækkað av broytingum frá 2000.

Tó er protokollin frá 1992 eitt sindur annaðleiðis. Hon stovnsetur eisini “1992 International Oil Pollution Compensation Fund”, betur kendur sum “The 1992 Fund”. Endamálið við grunninum er, at hann skal koma í staðin fyri grunnin frá 1971. Báðir grunnar eru tó framvegis at finna ídag, tí at tað eru lond, ið ikki hava sett 1992-protokollina í gildi.

Í protokollini frá 2003 verður “International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund” settur á stovn. Endamálið við hesum grunninum er at geva teimum, ið eru rakt av vanlukkum eitt triðja bein at standa á. Tað er ikki kravt, men bert ein val-møguleiki, hjá FUND sáttmáladóndum at seta 2003-protokollina í gildi.

-
- FUND-protokollin frá 1976 varð sett í gildi 22/5-1994
 - FUND-protokollin frá 1992 varð sett í gildi 30/5-1996
 - FUND-protokollin frá 2000 varð sett í gildi 27/6-2001
 - FUND-protokollin frá 2003 er ikki sett í gildi

Nærmari upplýsingar um grunnarnar og konvensjónina eru at finna á: www.iopcfund.org og www.imo.org.

Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material (NUCLEAR)*

IMO setti - saman við “International Atomic Energy Agency” (IAEA) og “European Nuclear Energy Agency” (OECD) - í 1971 eina ráðstevnu, har NUCLEAR-konvensjónin varð samtykt. Konvensjónin fevnir um sjóvegis flutning av kjarnorkuevnum.

Høvuðsendmálið við konvensjónini er at beina burtur trupuleikarnar og misskiljingarnar, ið stóðust av, at fleiri konvensjónir vóru nýttar samstundis til somu hending. Nakrar konvensjónir lögdu endurgjaldsskylduna hjá reiðarinum, ímeðan aðrar konvensjónir lögdu skuldina hjá operatørinum av kjarnorkuverkinum, ið antin var móttakari ella avsendari av kjarnorkuni.

NUCLEAR-konvensjónin sigur, at ein persónur, ið hevur endurgjaldsskyldu fyri eina kjarnorku-vanlukku, skal vera fríur av hesari skyldu, um operatørurin av umfataða kjarnorkuverkinum eisini hevur endurgjaldsskyldu orsakað av Paris Konvensjónini frá 29. juli 1960 um “Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy”, ella Wien Konvensjónini frá 21. mei 1963 um “Civil Liability for Nuclear Damage”, ella um so er, at lógirnir í viðkomandi landi innihalda líknandi reglur.

* NUCLEAR 1971 varð sett í gildi 15/7-1975

Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL)*

Konvensjónin leggur endurgjaldsskylduna hjá flutningsfelagnum fyri skaða á ferðafólk ella viðføri, ið hendir á ferðini, og har flutningsfelagið kann lastast fyri tað, ið hent er. Flutningsfelagið kann tó – tá ið talan er um skaða á ferðafólk – avmarka endurgjaldsskylduna. Hetta undantak er bert galdandi, um skaðin ikki hendi við vilja, vegna grovt ósketni ella vitandi um, at slíkur skaði fór at henda. Tá ið talan er um deyða ella skaða á ferðafólk, setur konvensjónin eitt loft á endurgjaldsskylduna, ið eitur 46.666 SDR fyri hvønn flutning. Ein protokoll frá 2002 – ið framvegis ikki er sett endaliga í gildi – fer at hækka hetta loftið munandi.

Tá ið talan er burturmist ella skaða á viðføri, kann flutningsfelagið eisini avmarka endurgjaldsskylduna, men hvussu nógv verður avgjørt av umstøðunum. Tað veldst um, um viðførið er í kahúttini, við bili ella annað.

Fleiri stórri og smærri broytingar eru gjørdar í 1976, 1990, og sum áður nenvt í 2002. Størsta broytingin frá 2002-protokollini er, at endurgjaldsloftið verður hækkaðmen eisini skulu flutningsfeløgini verða tryggjað. Tryggingin skal min. vera 250.000 SDR fyri hvørt ferðafólk á hvørjari einstakari ferð. Um eitt land undirskrivar 2002-protokollina, so skal 1974-konvensjónin og broytingarnar frá 1976 og 1990 setast úr gildi.

-
- PAL-konvensjónin frá 1974 varð sett í gildi 28/4-1987
 - PAL-protokollin frá 1976 varð sett í gildi 30/4-1989
 - PAL-protokollirnar frá 1990 og 2002 eru framvegis ikki settar í gildi

Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC)*

Konvensjónin deilir endurgjaldskrøvini í 2 bólkar: 1) deyði ella persónsskaði og 2) tingsskaði (so sum skaði á onnur skip ella havnir). Markið fyri, hvussu stórt endurgjald kann krevjast, verður roknaðeftir støddini á skipinum.

Fyri persónsskaðar sær talvan soleiðis út:

- 0 – 500 bruttotons = 330.000 SDR
- 501 – 3.000 bruttotons = 500 SDR pr. bruttotons yvir 500
- 3.001 – 30.000 bruttotons = 333 SDR pr. bruttotons yvir 3.000
- 30.001 – 70.000 bruttotons = 250 SDR pr. bruttotons yvir 30.000
- 70.001 - ? = 167 SDR pr. bruttotons yvir 70.000

Fyri tingsskaðar sær talvan soleiðis út:

- 0 – 500 bruttotons = 167.000 SDR
- 501 – 30.000 bruttotons = 167 SDR pr. bruttotons yvir 500
- 30.001 – 70.000 bruttotons = 125 SDR pr. bruttotons yvir 3.000
- 70.001 - ? = 83 SDR pr. bruttotons yvir 70.000

Ein protokoll varð gjørd í 1996, ið hækkaði endurgjaldið munandi. Fyri skip undir 2.000 bruttotons er markið 2 milliónir SDR fyri persónsskaðar og 1 millión SDR fyri tingsskaðar. Hetta verður so økt við 400 SDR pr. bruttotons fyri persónsskaðar og 200 SDR pr. bruttotons fyri tingsskaðar.

-
- LLMC 1976 varð sett í gildi 1/12-1986
 - LLMC-protokollin frá 1996 er ikki sett í gildi enn

International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS)*

HNS-konvensjónin ger tað møguligt at fáa upp í 250.000.000 SDR í endurgjaldi eftir eina vanlukku við vandamiklum ella eitrandi evnum, so sum kemikalium. Konvensjónin fer víðari enn CLC og FUND konvensjónirnar, við at hon umfatar ikki bert dálking, men eisini vandan fyri eldsbruna og spreinging, umframt deyða ella persónsskaða og tingsskaða. Endurgjaldsskyldan verður lögð á skipaeigarán, og konvensjónin hevur krav um trygging og vátan fyri, at henda trygging skal vera umborð.

Tey evni, ið eru umfataði av konvensjónini, eru at finna í ymiskum IMO konvensjónum, kotum og protokollum . Nærri upplýsingar eru at finna á www.imo.org.

Eisini hendan konvensjónin setur loft á endurgjaldsskylduna. Fyri skip, ið eru minni enn 2.000 bruttotons, er markið 10.000.000 SDR. Fyri hvørt bruttotons yvir 2.000 upp til 50.000 skulu leggjast 1.500 SDR afturat. Fyri hvørt bruttotons yvir 50.000 skulu 360 SDR leggjast afturat. Eitt endurgjaldskrav kann aldrin verða hægri enn 100.000.000 SDR.

Av tí at tað ikki altíð er møguligt hjá skipaeigaránum at veita fult endurgjald, so var HNS-grunnurin settur á stovn. Grunnurin veitir endurgjald, um so er, at:

- skipaeigarán ikki er ábyrgur. Hetta kann vera støðan, um skipaeigarán ikki visti, at vandamikil ella eitrandi evni vóru í farminum, ella um vanlukkan er orsakað av kríggi.
- Fíggjarligu viðurskiftini hjá skipaánaranum eru soleiðis, at hann ikki kann veita endurgjald.
- Endurgjaldskravið verður hægri enn evstamark í konvensjónini. Her verður markið sett við 250.000.000 SDR (íroknað tær 100 milliúnirnar frá skipaánaranum).

HNS-konvensjónin umfatar ikki dálking, ið er umfata av CLC- ella FUND-konvensjónunum, soleiðis at tað ikki ber til at fáa endurgjald úr fleiri grunnum fyri somu hending.

* HNS 1996 er framvegis ikki í gildi

International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*

Endamálið við konvensjónini er at veita skjótt og nøktandi endurgjald til fólk, ið eru ávirkað av oljudálking. Dálkingin skal vera frá olju, ið verður nýtt sum brennievni umborð á skipum – hetta er høvuðsmunurin millum hesa konvensjónin og CLC-konvensjónina.

Konvensjónin inniheldur eina neyva lýsing av, hvat “dálking” er, og hvørji sløg av “dálking” eru umfataði av konvensjónini. “Dálking” er lýst at vera:

- a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and
- b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

Trygging ella líknandi fíggjarlig trygd er tvungin fyri skip yvir 1.000 bruttotons. Hvussu stór tryggingin ella tann fíggjarliga trygðin skal vera, er tengt at, hvørjar reglur eru galdandi á tí økinum, har vanlukkan er hend. Upphæddirnar kunnu tó aldri verða hægri enn tær ásettu í LLMC-konvensjónini – sí omanfyri.

* Er ikki í gildi

Aðrar:

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL) *

Tað er ymiskt frá havn til havn, hvussu nógv skjøl skulu fyllast út, tá ið eitt skip kemur, liggur og fer avstað aftur. Summastaðni krevjast nógv loyvi og góðkenningar, aðrastaðni er møguliga bert eitt skjøl at fylla út. Endmálið við FAL-konvensjónini er at fáa allar myndugleikar at nýta somu altjóða skjøl. Myndugleikar í FAL-sáttmálalondum kunnu í mesta lagi krevja, at 8 skjøl verða fyllt út. Hetta verður gjørt fyri at forða seinkingum, økja um samskipanina millum londini og lætta um mannagongdirnar.

Í einum uppískoyti til konvensjónina eru tveir týðningarmiklir partar at finna – “Standards” og “Recommended Practices”. Í hesum pørtunum finnur ein tær mannagongdir, ið konvensjónin krevur, tá skip koma, liggja og fara úr havn. Krøv eru ikki bert til skipið sjálvt, men eisini til manning, viðføri og farm. Konvensjónin lýsir “Standards” sum mannagongdir, ið eru “necessary and practicable in order to facilitate international maritime traffic” og “Recommend Practices” verður lýst sum mannagongdir, ið áttu at verið settar í verk.

Smærri broytingar eru gjørdar í 1973, 1986, 1987, 1990, 1992, 1993, 1996, 1999 og 2002. Nágreiniligar upplýsingar um broytingarnar eru at finna á www.imo.org.

* FAL 1965 varð sett í gildi 5/3-1967. Broytingar verða gjørdar eftir “the tacit acceptance procedure”.

International Convention on Tonnage Measurement of Ships (TONNAGE)*

Áðrenn 1969 – tá ið konvensjónin varð samtykt – vóru ymiskir mátar at rokna tonsatal . Limalondini innan IMO vóru á einum máli um, at tørvur var á einari altjóða skipan, ið var eins um allan heimin. Úrslitið gjørdist TONNAGE-konvensjónin.

Skipanin nýtir bæði bruttotons og nettotons, ið bæði verða roknað út hvørt sær. Hesar eindir verða nýttar til nógv ymiskt, t.d. havnagjald, trygðarreglur og annað. Í Føroyum nýta vit t.d. nettotons at rokna skatt hjá skipum út.

Konvensjónin er galdandi fyri øll skip, ið eru bygd aftaná 18. juli 1982. Hetta var dagurin, tá ið konvensjónin varð sett í gildi. Samstundis skal viðmerkjast, at konvensjónin bert er galdandi fyri skip yvir 24 metrar. Fyri skip undir 24 metrar eru serligar føroyskar reglur.

* TONNAGE 1969 varð sett í gildi 18/7-1982

Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA)*

Vaksandi áhugi var fyri fyrbyggjan av brotsverkum á sjónum í 80'unum. Søgur gingu um manningar, ið vórðu kidnappaðar, skip, ið blivu rænd, sokkin ella sprongd í luftina. Ferðafólk vórðu hótt og dripin. Limalondini í IMO vóru á einum máli um, at okkurt mátti gerast. Hetta førði til, at uppskot varð lagt fyri høvuðsnevndina í IMO um, at reglur máttu gerast at fyrbyggja slíkum hendingum. Heitt var á MSC um viðgera málið og gera eina vegleiðing um, hvussu slíkar hendingar kunnu fyrbyggjast.

MSC sendi í 1986 eitt rundskriv út, ið greiddi frá, hvørji stig skuldu takast soleiðis, at brotsverk kundu fyrbyggjast, og manning og ferðafólk kundu ferðast trygt. Rundskrivið var ætlað stjórnnum, havnamyndugleikum, skipaeigurum, skipsførarum og manning. Eftir at hetta rundskrivið varð sent út, lögdu Eysturriki, Egyptaland og Italia fram uppskot um, at ein konvensjón átti at gerast.

Á ráðstevnu í Rom í 1989 varð fyrsta SUA-konvensjónin. Høvuðsendamálið er at tryggja, at persónar, ið gera seg inn á skip, manning ella ferðafólk, fáa hóskandi revsing. Konvensjónin áleggur limalondunum antin at útflýggja ella ákæra brotsmenninar.

Áftaná 11. september 2001 varð einmælt samtykt í IMO, at konvensjónin mátti endurskoðast og herðast. Hetta uppskotið verður í lötuni viðgjørt í Legal Committee.

* SUA-konvensjónin og SUA-protokollin, báðar frá 1988, vórðu settar í gildi 1/3-1992

International Convention on Salvage (SALVAGE)*

Konvensjónin hevur til endamáls at veita endurgjald fyri bjarging og bjargingarroyndir. Áður var støðan tann, at endurgjald bert varð veitt fyri bjargingar. Hendan støðan gjørdist ein stórur trupulleiki; serliga tá ið talan var um oljudálkingar. Um eitt skip royndi at sleipa eitt annað burturúr einum sera viðkvæmum havumhvørvi, men hvørki fekk bjargað skipi ella last, so varð einki endurgjald veitt. Tann, ið sleipaði, fekk bert endurgjaldið sínar útreiðslur, um sleipaða skipið varð bjargað. Hetta førði við sær, at eingin vildi gera eina bjargingarroynd, um tað var lítil móguleiki fyri at klára tað.

SALVAGE-konvensjónin frá 1989 broytti hesa støðuna. Nú varð móguleiki hjá teimum, ið ikki fingu endurgjald á vanligan hátt – tað er at bjarga skipi ella last – at fáa eitt “serligt endurgjald”. “Serliga endurgjaldið” er útreiðslurnar hjá tí, ið bjargar, pluss upp til 30% av hesum útreiðslum, um so er, at vandin fyri umhvørvisdálking er minkaður ella fyribyrgdur. Tann rættur, ið fastsetur endurgjaldið, kann leggja maks. 100% afturat útreiðslunum, um tað sýnist “fair and just to do so”.

Á hin bógvin, um tann, ið bjargar, er órøkin og als ikki hevur fyribyrgt ella minkað um vandan fyri umhvørvisdálking, so kann endurgjald minkast ella falla burtur.

* SALVAGE 1989 varð sett í gildi 14/7-1996