

SKÝRSLA

# Strand Wilson Muuga



UMHVERFISSTOFNUN

Maí 2008



# Strand Wilson Muuga

## Skýrsla Umhverfisstofnunar 2008

**Umsjón:**  
Kristján Geirsson

**Forsíðumynd:** Hjalti G. Hjartarson  
**Útlitshönnun:** Einar Guðmann  
**Útgáfunúmer:** UST-2008:02

Prentun 1.



## Samantekt

Flutningaskipið Wilson Muuga strandaði aðfaranótt 19. desember 2006 við Hvalsnes skammt sunnan við Sandgerði. Um borð í skipinu voru 144 tonn af svartolíu og 18 tonn af díselolíu auk einhvers magns af smurolíu og glussa. Eftir að lokið var við að bjarga öllum skipverjum af flutningaskipinu tók Umhverfisstofnun yfir stjórn aðgerða á strandstað vegna hættu á bráðamengun í samræmi við lög um varnir gegn mengun hafs og stranda.

Vont veður fyrstu dagana, óvissa um ástand skipsins og lítil birta gerðu allar aðgerðir erfiðar en þó var þegar hafist handa við undirbúning að því að dæla olíu úr tönkum skipsins í land. Í samræmi við samning þar að lútandi unnu starfsmenn frá fyrirtækinu Olíudreifingu ehf við að tæma skipið af olíu ásamt sérfræðingum frá fyrirtækinu Framtaki, Véla- og skipaþjónustu ehf sem voru ráðnir sem undirverktakar hjá Olíudreifingu til að vinna með þeim við hreinsunina. Dæling hófst 26. desember og var að mestu lokið 4. janúar. Auk þess var veidd olía úr lestum skipsins 19. janúar og 20.-21. febrúar. Í allt náðust um 150 tonn af olíu í land. Talið er að 14 tonn af dísilolíu og 9 tonn af svartolíu hafi lekið í sjóinn ásamt einhverju óþekktu magni af smurolíu.

Þrátt fyrir að illa horfði með framtíð skipsins í byrjun vaknaði fljótlega von um að þetta mætti skipið og fleyta því út á stórstraumsflóði. Nokkurn tíma tók að leggja fram áætlun en kostnaður vegna þessarar aðgerðar flækta málið því tryggingarfélag skipsins túlkaði lög á þann hátt að lögbundið tryggingarfé myndi ekki nægja fyrir áföllnum kostnaði vegna viðbragða gegn mengun og ef rífa þyrfti skipið niður í fjörunni. Áætlun eigenda barst upp úr mánaðamótum janúar- febrúar. Á því stigi tók umhverfisráðuneytið yfir samningagerðina og hélt áfram með málið án frekari aðkomu Umhverfisstofnunar. Wilson Muuga náðist á flot 17. apríl 2007 á stórstraumsflóði og var dregið til Hafnarfjarðar þar sem viðgerð fór fram, áður en skipið hélt til Líbanon til frekari viðgerða.

Í heildina tókust aðgerðir mjög vel og eru margir samverkandi þættir orsök þess. Má hér nefna samning við Olíudreifingu ehf., styrk stjórn á vettvangi, góð tengsl og samvinna við þá opinberu aðila sem komu að máli og góð tengsl við fjölmiðla. Ekki varð neitt tjón vegna mengunar og giftusamlega tókst að fjarlægja skipið af strandstað. Engu að síður er ljóst að bæta þarf ýmislegt varðandi viðbrögð við bráðamengun og búnað og er það ekki síst tilgangur samantektar sem þessarar að tiltaka þau atriði og vinna tillögur til úrbóta á.

### Tillögur um aðgerðir til úrbóta

- Styrkja valdsvið og úrræði Umhverfisstofnunar varðandi samninga og framkvæmdir vegna bráðamengunaróhappa meðan á aðgerðum stendur.
- Styrkja formleg samskipti og verkaskiptingu milli Umhverfisstofnunar annars vegar og Landhelgisgæslu og vaktstöðvar siglinga hins vegar.
- Uppfæra viðbragðskerfi Umhverfisstofnunar.
- Endurskoða viðbragðsbúnað vegna bráðamengunar.
- Viðhalds vákorts af S- og SV-ströndinni og útfærsla þess til alls landsins.
- Áætlun um aðgerðir vegna olíublautra fugla og dýra .
- Æfingar viðbragða og aðgerða vegna bráðamengunaróhappa utan hafnarsvæða.
- Tryggja aðgang að viðeigandi hlífðarbúningi fyrir starfsmenn og útbúa auðkenni fyrir þá í samræmi við starf og stöðu á vettvangi.



## Efnisyfirlit

### Samantekt 4

Tillögur um aðgerðir til úrbóta.....4

### Inngangur 7

#### Viðbrögð og framkvæmd við hreinsun á olíu 7

Fyrstu viðbrögð .....7

Undirbúningur að dælingu olíu í land.....8

Hreinsun fjörunnar.....9

Fjarlæging á skipinu .....10

#### Lærdómar af ferlinu 11

Hreinsun olíu .....11

Fjarlæging skipsins.....12

Samstarf milli aðila.....13

### Lokaorð 13

### Fylgiskjöl 13





## Inngangur

Aðfaranótt 19. desember 2006 strandaði flutningaskipið Wilson Muuga (IMO númer 7341685) við Hvalsnes sunnan við Sandgerði. Samkvæmt lýsingum beygði skipið sjálfkrafa og án viðvörunar í átt að landi rétt fyrir sunnan Sandgerði og strandaði eftir að hafa siglt yfir grynningar (mynd 1). Skipið var að koma frá Grundartanga á leið til Murmansk eftir að hafa losað kvars. Lestar voru því tómar.

Skipið var skráð hjá Unistar Shipping Company Ltd, Limasol, Kýpur, byggt í Englandi 1975. Umboðsmaður skipafélagsins er Guðmundur Ágústsson framkvæmdastjóri Nesskipa hf.

### Helstu kennistærðir skipsin eru:

Lengd	102,250 m
Breidd	15,550 m
Dýpt	7,64



Mynd 1. Sigling Wilson Muuga 19.12. 2006.

## Viðbrögð og framkvæmd við hreinsun á olíu

Tilkynning um strand Wilson Muuga barst Landhelgisgæslu (LHG) klukkan 04:22 og klukkan 06:05 var Umhverfisstofnun látin vita um strandið vegna mengunarhættu (sjá upplýsingar á [www.rns.is](http://www.rns.is)). Fulltrúi Umhverfisstofnunar var sendur á vettvang að morgni 19. desember og fylgdist með aðgerðum á staðnum á meðan verið var að bjarga mönnum af strandstað. Jafnframt var fulltrúi stofnunarinnar staðsettur í stjórnstöð LHG þar sem hann fylgdist með þróun mála og miðlaði upplýsingum milli aðila. Eftir að lokið var við að bjarga öllum skipverjum af flutningaskipinu, um kl. 15:30, tók Umhverfisstofnun yfir stjórn aðgerða á strandstað vegna hættu á bráðamengun í samræmi við lög nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda.

### Fyrstu viðbrögð

Í gildi er samningur milli Umhverfisstofnunar og Olíudreifingar ehf. (ODR) frá 23. maí 2006 um aðstoð vegna viðbragða við bráðamengum og var strax unnið eftir honum.

Fulltrúar Umhverfisstofnunar og ODR hittust að morgni 19. desember þar sem farið var yfir málin og skipulagt hvernig staðið skyldi að því að fjarlægja olíu úr skipinu. Strax var byrjað að gera nauðsynlegan búnað kláran. Það þótti ljóst strax í upphafi að losun olíunnar úr tönkum skipsins kallaði á sérhæfða þekkingu og kunnáttu á aðstæðum í skipum. Í ljósi þess voru sérfræðingar frá fyrirtækinu Framtaki, Véla- og skipaþjónusta ehf. ráðnir sem undirverktakar hjá ODR til að vinna með þeim við hreinsunina. Fundað var með yfirvélstjóra Wilson Muuga að kvöldi 19. desember á lögreglustöðinni í Keflavík til að fá sem besta yfirsýn yfir skipið og magn olíu um borð. Yfirlit og áætlun um aðgerðir var lögð fram 20. desember og var send umboðsmanni eiganda skipsins með bréfi dags. 21. desember (sjá bréfaskriftir í fylgiskjali 1) og jafnframt var honum ítrekað boðið að sjá sjálfur um aðgerðir. Umboðsaðili eiganda gerði ekki athugasemdir við áætlunina og afhenti Umhverfisstofnun skipið til umráða til þess að hreinsa olíu úr því.

Jafnframt þessum aðgerðum voru gerðar ráðstafanir til að hafa tiltæk tæki og tól ef til þess kæmi að hreinsa þyrfti olíumengun úr fjörum. Þetta sneri m.a. að því að semja við Sorpeyðingu Suðurnesja um förgun á olíublautu þangi og húsdýragarðinn í Reykjavík um aðgerðir vegna olíublautra fugla. Einnig var samið við Húsasmiðjuna um að hafa tiltæka galla, fötur og því um líkt ef til mikilla hreinsunaraðgerða kæmi. Þá var Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja fengið til að ganga fjörur og athuga hvort mengun væri sjáanleg.

Samkvæmt þeim upplýsingum sem lágu fyrir voru um 175 tonn af olíu un borð þegar skipið strandaði sem skiptust þannig: svartolía 120 tonn, þar af 70 tonn í botntönkum; díselolía 18 tonn í geymi í vélarrúmi og daggeymi; auk þess eitthvað af smurolíu.



Veður var mjög vont fyrstu dagana og ekki hægt að senda menn um borð til þess að kanna aðstæður fyrr en 20. desember. Ekki var hægt að koma tækjum niður í fjöruna á strandstað og því var strax byrjað á að leggja veg niður í fjöru og búa til plan svo hægt væri að athafna sig þar. Einnig var þessi tími nýttur til að taka til búnað og athuga hvaða verðmæti gætu verið í hættu ef til mengunaróhapps kæmi.

Varðandi það síðastnefnda þá er öll ströndin frá Hvalsnesi (þar sem skipið strandaði) og norður fyrir Garðskaga mikilvægt fuglasvæði þar sem fuglar leita ætis svo að segja allan ársins hring (rauðstrikad á mynd 2). Annað svipað svæði er fyrir sunnan strandstaðinn, við svokallaða Ósa. Þessi svæði eru sérstaklega mikilvæg um fartímamann vor og haust þegar fjöldinn allur af farfuglum sækja þangað næringu og hvíld, en yfir vetrartímamann geta þessir staðir einnig verið fjölsóttir. Sjónir manna beindust auk þess sérstaklega að leirum við Sandgerði og í Ósabotnum en almennt séð er vont að fá olíu í slíka setgerð.

Ljóst var að við strandið hafði olía lekið út, en þegar fjörun voru gengnar út frá strandstað þann 21. desember sást aðeins þunn slíkja á tveimur pollum í fjörunni og þunn slíkja norðaustur af skipinu í átt að landi. Þetta var staðfest með yfirlitsflugi daginn eftir.



Mynd 2: Viðkvæm svæði í nágrenni við strandstað Wilson Muuga (Unnið úr gögnun frá Landmælingum Íslands og Náttúrufræðistofnun Íslands)

### Undirbúningur að dælingu olíu í land

Eins og fram hefur komið fór mannskapur um borð 20. desember til þess að kanna aðstæður. Byrjað var að flytja tæki út í skipið til að undirbúa dælingu þann 21. desember, en vegna ytri skilyrða (birtu og veðurs þar sem saman fór veðurofsi og stór straumur sem orsakaði mikinn sjógang) var sá tími sem hægt var að athafna sig mjög stuttur. Þessi undirbúningur stóð yfir næstu tvo daga (22. og 23. desember). Á þeim tíma var komin góð yfirsýn yfir stöðuna sem sýnd er á mynd 3.

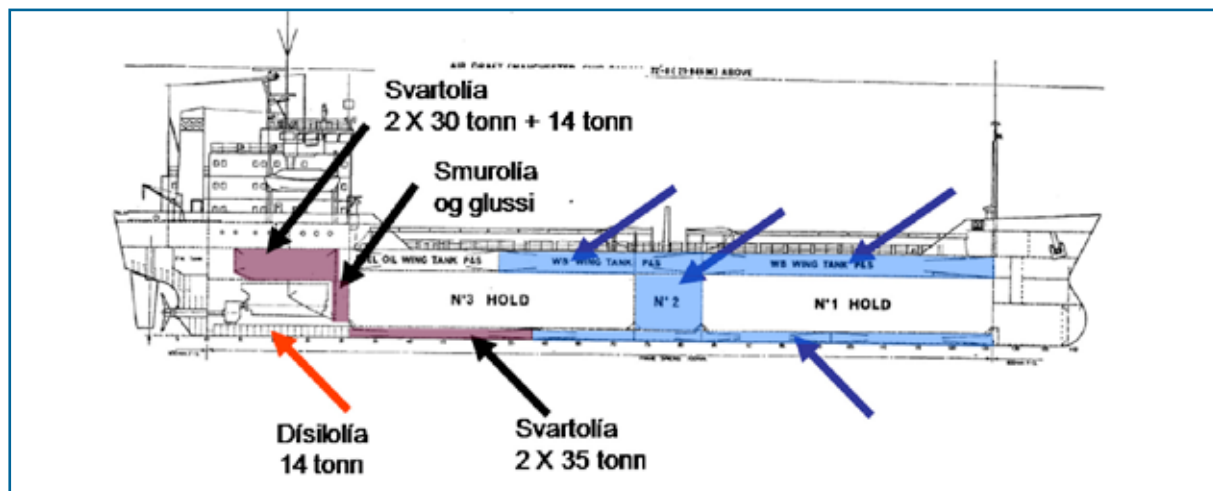
Skipið hreyfðist lítið sem ekkert á strandstað og virtist stöðugt, en ekki var talið raunhæft að byrja að dæla í land nema aðstæður leyfðu að hægt væri að vinna að losun olíunnar í a.m.k. 10 tíma samfellt.

Mjög slæmt veður var aðfararnótt 23. desember samfara stórstreymi en ástandið um borð var samt óbreytt að morgni Þorláksmessu. Um miðjan dag 23. desember var háfjara. Við þær aðstæður vatnaði undan botngeymum og byrjaði svartolía þá að leka úr skipinu. Olíutaurmur lá í átt til lands. Af þessum sökum þótti mikilvægt að reyna með öllum ráðum að ná sem mestu af olíunni upp úr hinum opnu botntönkum yfir í lestina, enda ljóst að

hún héldi olíunni betur en botntankarnir. Því var gripið til þess ráðs að setja einstreymisloka á öndunarop sem liggja frá botngeymunum upp á yfirborð og um leið var opnað fyrir að sjór gæti þrýst olíu úr botntönkum upp í aftari lest skipsins um leið og félli að. Við þessa aðgerð dró strax verulega úr lekanum því einstreymislokarnir komu í veg fyrir að botntankarnir tæmdust á háfjöru og olía læki út. Þessi aðgerð tókst mjög vel og hafði í raun þrjúþættan tilgang: a) koma í veg fyrir að meiri olía læki út; b) þyngdi skipið og gerði það enn stöðugra þar sem sjór og olía safnaðist fyrir í aftari lest skipsins; c) safnaði saman olíu í farmgeymi þar sem auðveldara var að ná henni upp en beint úr botntönkunum. Veðurspá var enn vond og við þessar aðstæður var því ákveðið að fresta frekari aðgerðum um borð fram til 26. desember þar til að veður lægði en fylgst var með ástandi skipsins úr lofti og frá landi.

Undirbúningur fyrir dælingu hófst aftur þann 26. desember með því að sett voru upp tæki og komið á tengingu í land. Þegar byrja átti að dæla kom í ljós galli í samsetningu á barkanum sem lá í land og þurfti að skipta um hann að hluta. Þegar viðgerð lauk um kvöldið kom í ljós að snúist hafði upp á barkann og var ákveðið að bíða til næstu fjöru með að lagfæra það. Dæling úr tönkum, öðrum en botntönkum, hófst svo að morgni 27. desember. Dælingin fór þannig fram að fyrst voru hliðartankar tæmdir í land og síðan var olía selflutt úr öðrum tönkum í skipinu upp í hliðartanka og dælt þaðan í land. Dælingunni lauk 28. desember og þá voru komin um 75 tonn af svartolíu í land og 15 tonn af smurolíu. Með þessum aðgerðum lauk fyrsta áfanga aðgerða. Þar sem veður fór aftur versnandi og talið að mesta bráðahættan væri liðin hjá var ákveðið að bíða með frekari aðgerðir fram yfir áramót.





Mynd 3 Yfirlit yfir olíu og staðsetningu tanka (blátt sýnir tanka með kjölfestu)

Tafla 1. Magn olíu

Olía	Áætlað um borð	Tekið í land	Mismunur
Svartolía	144 tonn	135 tonn	9 tonn
Díselolía	18 tonn	0 tonn*	14 tonn
Smurolía	?	14 tonn	?
Samtals:	162 tonn	149 tonn	23 tonn

\* Fjögur tonn í daggeymi voru notuð til að keyra ljósavélar og fóru því hvorki í sjóinn eða í land

Næsti áfangi dælingar hófst eftir áramót og fólst í að hreinsa upp olíu sem hafði komið úr botntönkum upp í aftari lest skipsins. Olían var veidd (skimmuð) ofan af sjónum í lestinni og dælt upp í hliðartanka og þaðan í kör á þilfari skipsins. Körin voru svo flutt í land með þyrllu og náðust um 40 tonn af svartolíu. Þessu verki lauk 4. janúar og þá var talið að búið væri að koma í veg fyrir hættu á bráðamengun vegna strandsins. Í framhaldinu hófst í raun sá ferill að fjarlægja skipið sem nánar er fjallað um á bls. 5.

Áfram var fylgst með ástandi skipsins og þann 19. janúar var ákveðið að dæla sjó úr lest skipsins til þess að leifar af olíu sem kynnu að vera eftir í botntönkum bærust í lestina með vaxandi straumi. Þrátt fyrir að ekki væri búið við að mikil olía væri eftir var ákveðið að fara í þessa varúðaraðgerð til að draga enn meira úr hættu á að olía bærist út í umhverfið. Það sýndi sig að full ástæða var fyrir þessari ráðstöfun því þegar olía var hreinsuð úr lestinni á sama hátt og áður dagana 20.-21. febrúar fengust um það bil 20 tonn af svartolíu. Þar með taldist vera lokið við að hreinsa olíu úr skipinu þó augljóst væri að eitthvað væri eftir fast bak við bönd í botntönkunum sem þyrfti að fylgjast með þegar skipið yrði fjarlæggt. Samantekt yfir hreinsun olíu er í töflu 1 og út frá samaburði við uppgefið olíumagn í byrjun má áætla að u.þ.b. 9 tonn af svartolíu, 14 tonn af díselolíu og sennilega eitthvað af smurolíu hafi farið í sjóinn. Þess má og geta að um 4 tonn af díselolíu sem voru í daggeymi voru notuð til að keyra ljósavélar og dælur um borð í skipinu á meðan aðgerðir voru í gangi.

Ætla má að sú díselolía sem fór í sjóinn hafi meira eða minna farið þegar við strandið, en sú olía er þunn og stór hluti gufar frekar fljótt upp og brotnar tiltölulega auðveldlega niður í náttúrunni. Þau 9 tonn af svartolíu sem upp á vantar hafa farið í sjóinn við þrjú tilfelli: 19. desember þegar skipið strandaði, 23. desember þegar vatnaði undir skipið og svo 17. apríl þegar skipið var dregið á flot. Stærsti hluti svartolíunnar fór væntanlega í sjóinn þann 23. desember og undirstrikar vel hversu mikilvæg og vel heppnuð aðgerð það var að setja einstreymisloka á öndunarrör geymanna. Það sem fór út af hinni þungu olíu virðist annað hvort hafa rekið á haf út eða brotnað niður í ölduganginum.

### Hreinsun fjörunnar

Fyrstu dagana eftir strandið varð ekki vart við olíublauta fugla eða neina olíumengun sem talist getur á fjörum þó þunn sliðja sæist við skipið og á tveimur pollum í fjöruborðinu. Hér var væntanlega um díselolíu og smurolíu af vélum að ræða. Þann 23. desember lak nokkur svartolía út, en við kannanir dagana á eftir sást lítil mengun og ekki varð vart við olíublauta fugla.

Þann 19. febrúar komu fregnir um olíublauta fugla á Reykjanesi, frá Garðskaga og inn Reykjanes austanvert. Við könnun fannst olíumengað þang og þari í fjörunni við strandstað og einn dauður olíublautur bliki. Strax var hafist handa við að undirbúa hreinsun fjörunnar. Þar sem ekki hafði orðið vart við olíumengun áður var ákveðið að ganga úr skugga um uppruna olíunnar. Kom í ljós að olían á blikanum var úr Wilson Muuga og hafði hún væntanlega lekið út þann 23. desember. Hreinsun fjöru við þær aðstæður sem þessar er handavinna. Moka þurfti upp menguðum þara í kör því ekki var talið fært að komast með farartæki án þess a valda verulegum spjöllum á umhverfinu. Notuðum fiskikörum var því dreift um mengaða svæðið og samtökin Blái herinn fengin til verksins. Þessari hreinsun lauk um miðjan mars.

### Fjarlæging skipsins

Þegar búið var að dæla meirihluta olíunnar í land þann 4. janúar var haft samband við umboðsmann eiganda skipsins og honum gefinn frestur til 19. janúar til þess að koma með áætlun um að fjarlægja skipið. Nokkurn tíma tók að leggja fram áætlun, en kostnaður vegna þessarar aðgerðar flækti málið því að tryggingarfélag skipsins túlkaði málið á þann veg að lögbundið tryggingarfé myndi ekki nægja fyrir áföllnum kostnaði vegna viðbragða gegn mengun og ef rífa þyrfti skipið niður í fjörunni. Áætlun eigenda barst upp úr mánaðarmótum janúar- febrúar og gekk út á að þetta skipið og draga það á flot. Umhverfisstofnun féllst á þá áætlun fyrir sitt leyti en eftir stóð að eigandi óskaði eftir tryggingu varðandi heildarupphæð ef kostnaður færi fram úr tryggingarupphæð þeirri sem hann taldi að myndi gilda. Umhverfisstofnun hefur ekki aðgang að sjóðum til að mæta slíkum kostnaði og leitaði til ráðuneytisins varðandi umboð til þess að ganga frá samningum. Ráðuneytið tók hins vegar yfir samningagerðina og hélt áfram með málið án frekari aðkomu Umhverfisstofnunar. Það var svo 27. mars að skrifað var undir samkomulag milli útgerðarinnar og umhverfisráðuneytisins um skiptingu á kostnaði. Þar var áætlað að kostnaður við að ná skipinu út yrði um 40 mkr. og þar af stæði ríkið undir 15 mkr. og að draga ætti skipið út á stórstraumsflóði í maí.

Umhverfisstofnun var eftirlitsaðili með framkvæmdinni samkvæmt samningnum. Nokkuð skorti á að upplýsingar um framgang verksins bærust Umhverfisstofnun, og því var búið að boða til fundar með umboðsmanni til að fara yfir stöðuna þann 18. apríl. Ekki var vitað annað en að draga ætti skipið út í maí. Til þessa fundar kom ekki þar sem skipið náðist á flot 17. apríl á stórstraumsflóði og var dregið til Hafnarfjarðar mánuði fyrr en gert var ráð fyrir í samningnum.

Daginn eftir að tekist hafði að fjarlægja skipið voru aðstæður kannaðar á strandstað sem og nálægar fjörur, einkum í ljósi þess að nokkuð af olíu lak í sjóinn og barst upp í fjöru. Nokkur mengun sást í fjörunni nálægt strandstaðnum og var mannskapur frá ODR fenginn til að hreinsa svæðið. Aðgerðum á vegum Umhverfisstofnunar á strandstað lauk með hreinsun fjörunnar helgina 21-22. apríl. Þá höfðu rúmlega 10 tonn af olíublautum þara verið fjarlægð og þeim fargað og fjara verið skoluð á nokkrum stöðum.



## Lærdómar af ferlinu

Við strand Vikartinds 1997 komu í ljós vankantar á löggjöf og skipulagi viðbragða við bráðamengun. Í kjölfar þess strands voru lög um mengun sjávar endurskoðuð og gildi tóku lög nr. 33/2004, um varnir gegn mengun hafs og stranda, sem færðu mál mikið til betri vegar. Í tilfalli Wilson Muuga var aðkoma Umhverfisstofnunar alveg skýr allt frá byrjun og fá álitamál komu upp í ferlinu um hlutverk eða verkefni einstakra viðbragðsaðila. Ekki reyndi á íhlutun í þessu máli, og þar sem enginn farmur var um borð þá þurfti ekki að hugsa um atriði varðandi tryggingu farms. Búið var að gera samning við ODR ehf. um viðbrögð gegn bráðamengun og sannaði hann gildi sitt í þessum aðgerðum. Hins vegar kom mjög á óvart að ákvæði siglingalaga höfðu ekki fylgt eftir alþjóðlegri þróun varðandi bótafjárhæðir heldur byggðu lögin á alþjóðlegum samningi um takmörkun ábyrgðar á sjóréttarkröfum frá 1976. Því skapaðist nokkur óvissa um tíma varðandi greiðslu hugsanlegs kostnaðar við aðgerðir þar sem siglingalögum og lögum um varnir gegn mengun hafs og stranda bar ekki saman. Þar sem ekki reyndi á málið fyrir dómi hefur ekki verið skorið úr um hvor lögin séu rétt hærra varðandi þetta atriði.

Hinn 5. mars 2007 var haldin lokuð málstefna með þeim aðilum sem komu að máli og farið yfir aðkomu hvers og eins. Þar sem ekki var búið að ganga frá málum varðandi fjarlægingu skipsins var sá hluti ekki ræddur á málstefnunni. Framsógu höfðu aðilar frá Umhverfisstofnun, Ólíudreifingu og verktökum, Landsbjörgu, Heilbrigðiseftirliti Suðurnesja og fjölmiðlamaður frá RÚV. Hér á eftir eru tekin saman atriði sem komu fram á málstefnunni og undir ferlinu.

### Hreinsun olíu

Þegar til bráðaaðgerða kemur, skipta fyrstu ákvarðanir og viðbrögð verulegu máli. Margvíslegur undirbúningur er nauðsynlegur áður en sýnilegar aðgerðir hefjast og er mikilvægt að þeir sem að honum standa geti unnið verk sitt ótruflaðir. Einnig er nauðsynlegt að verkaskipting sé mjög skýr sem og tengsl við fjölmiðla.

Glögglega kom í ljós að samningur Umhverfisstofnunar og ODR ehf. um viðbrögð vegna bráðamengunar skipti meginmáli varðandi það að koma í veg fyrir að olía bærist út í umhverfið. Viðbragðsteymi ODR gat einbeitt sér að undirbúningi við að ná olíunni úr skipinu, fá fagaðila til að vinna með sér við aðstæður sem hann þekkti best auk þess að safna saman þeim tækjum og tólum sem til þurfti. Umhverfisstofnun sá um stjórnarsýsluþátt málsins, samband við fjölmiðla, tók saman upplýsingar um náttúrulegar aðstæður á strandstað og undirbjó frekari aðgerðir ef til þess kæmi að hreinsa þyrfti olíu sem ræki á land.

Ytri aðstæður voru óhagstæðar í byrjun, vont veður og stuttur birtutími þannig að erfitt var að komast um borð í skipið og athafna sig. Við slíkar aðstæður skapast þrýstingur á sýnilegar aðgerðir og eykst eftir því sem tíminn líður. Skýr verkaskipting auk áætlunar sem kynnt var þegar í byrjun og unnið var eftir gerði það að verkum að vel tókst til. Það hjálpaði mikið við aðgerðirnar að skipið var stöðugt, hallaði ekki, var nálægt landi og auðvelt var að koma á góðu aðgengi að fjörunni. Enn fremur það að strandið var nálægt höfuðstöðvum þeirra aðila sem komu að máli.

Eins og alltaf þegar olíumengun berst upp í fjörun skapast umræða bæði í fjölmiðlum og meðal almennings. Við þær aðstæður er nauðsynlegt að hafa skýra verkaskiptingu og áætlun sem er framfylgt. Þá skiptir máli að viðkomandi hafi þekkingu á málinu og láti fjölmiðlaumræðuna ekki stýra aðgerðum.

Formlegt viðbragðskerfi Umhverfisstofnunar hefur ekki verið uppfært þótt nokkur mannabreyting hafi orðið á síðari árum og sú staða getur gert fyrstu viðbrögð ómarkviss. Fylgja þarf fyrirfram ákveðnu ferli við ákvarðanatöku svo alltaf sé ljóst hver sé ábyrgur fyrir hvaða ákvörðun. Nauðsynlegt er að uppfæra viðbragðskerfið og æfa fyrstu viðbrögð. Einnig kom fram að koma þarf á formlegum tengslum við vaktstöð siglinga en án þeirra getur skapast óvissa varðandi aðkomu og aðgerðir. Skilgreina þarf enn betur verkaskiptingu milli LHG og Umhverfisstofnunar og forgangsroðun verkefna LHG þarf að vera öllum ljós. Þetta er nefnt því sú staða kom upp að senda þurfti þyrlu í björgunarflug þegar aðstoðar þyrlu var þörf til að ferja mannskap og tæki út í skipið. Reyndi þar á takmarkaðan þyrlukost LHG á þeim tíma. Einnig þarf að vera alveg á hreinu hvaða aðili það er sem stjórnar og forgangsraðar á vettvangi, en valdsvið vettvangsstjóra Umhverfisstofnunar var ekki öllum ljóst þrátt fyrir skýr fyrirmæli frá stofnuninni þar um. Skýrar verklagsreglur, þjálfun starfsmanna og samskiptaferlar ættu að bæta þar úr.

Nálægt strandstað er ávallt einhver átroðningur og ekki síst þegar strandstaðurinn er nálægt þéttbýli. Því er nauðsynlegt að geta afmarkað vinnusvæði, með aðstoð lögreglu ef með þarf, en um leið setja upp útsýnisstað fyrir almenning sem vill skoða og fylgjast með. Einnig er nauðsynlegt að allir starfsmenn sem koma að málum séu merktir þannig að auðvelt sé að sjá hverjir eiga erindi inn á svæðið og hverjir það eru sem eru þar í forsvari.

Vákortin komu að mjög góðum notum og sönnuðu gildi sitt einu sinni enn. Því er nauðsynlegt að viðhalda þeim og að gera vákort fyrir aðra hluta landsins.

Góð tengsl við fjölmiðla eru gífurlega mikilvæg. Það verður að ríkja traust milli fjölmiðla og þeirra sem standa að aðgerðum. Fréttamenn vilja ná í sérfræðinga milliliðalaust til að fá upplýsingar, bæði til að gera sér betur grein fyrir ástandinu og ekki síður til að geta unnið fréttina betur. Ef lokað er á aðgengi að sérfræðingum þá er alltaf fundinn einhver sem „veit“. Því er nauðsynlegt að finna jafnvægi milli þess að gefa sérfræðingum vinnufrið og að fjölmiðlar nái sambandi við þá. Fjölmiðlafulltrúi sem hefur góða tengingu inn í fjölmiðlaheiminn er mjög mikilvægur ef ekki nauðsynlegur. Viðvera fjölmiðlafulltrúa yfir daginn á staðnum reyndist mjög vel, þannig að viðbragðsaðilar gátu einbeitt sér að sínum verkefnum en fjölmiðlar þó fengið strax svör og farvegur fyrir skilaboð var skýr. Jafnframt var daglega haldinn fréttamannafundur í lok vinnudags meðan á aðgerðum stóð, farið yfir verkefni dagsins og áætlun um verkefni næstu daga.

Varðandi búnað kom fram að samningurinn milli ODR og Umhverfisstofnunar gerir ekki ráð fyrir dælingu úr skipum og því þarf að bæta slíku ákvæði inn í samninginn. Í ljós kom að ekki var til rétt gerð af barka í landinu, þ.e. stífur barki sem þolir sjó, og þyrfti slíkur barki að vera hluti af viðbragðsbúnaði Umhverfisstofnunar. Bent var á að dælur og rafstöðvar sem voru til staðar væru þungar og því ekki hentugar ef skip hallast eða ef erfitt er að athafna sig um borð. Þetta kom þó ekki að sök í þessu tilfelli þar sem skipið sat rétt og var stöðugt.

Einnig kom fram að aðgangur að einstaklingsbúnaði, svo sem vinnugöllum, hjálmum og flotgöllum fyrir starfsmenn Umhverfisstofnunar og ODR þyrfti að vera aðgengilegur og síðast en ekki síst aðgengi að talstöðvum.

Rétt er að taka fram að engin tvö strönd eru eins. Því þarf að miða viðbrögð við atriði eins og t.d. stöðu skipsins, hallar það, er það brotið, er öruggt að vera um borð, þykkt olíu, fjarlægð frá landi og frá höfuðstöðvum í Reykjavík.

Undirbúningur vegna olíumengunar og hreinsunar fjöru er ekki síður mikilvægur. Hér skiptir miklu máli að vera í góðu sambandi við heilbrigðiseftirlit svæðisins, sveitarfélög og aðra opinbera aðila sem koma að umhverfismálum á svæðinu. Þetta samstarf var til fyrirmyndar í þessu tilfelli. Það sem snertir almenning hvað mest, ef olía berst út í umhverfið, eru olíublautir fuglar og dýr. Því er æskilegt að inn í vákortið verði settar svæðisáætlanir um aðgerðir vegna olíublautra fugla og hafa tilbúinn farveg til að fást við slíka vá þegar og ef upp kemur. Einnig þyrfti að vinna handhægar leiðbeiningar um meðferð olíublautra fugla.

### Fjarlæging skipsins

Langan tíma tók að komast að samkomulagi milli yfirvalda og eigenda um hvernig staðið skyldi að fjarlægingu skipsins. Umhverfisstofnun afhenti eiganda skipið þann 4. janúar 2007 og samkvæmt fyrstu áætlun átti að skila inn aðgerðaáætlun 19. sama mánaðar um það hvernig staðið yrði að þessari aðgerð. Aðgerðaáætlun um að draga skipið á flot lá tiltölulega snemma fyrir og var því ekki það atriði sem vafðist fyrir aðilum heldur kostnaðarskipting við framkvæmdina og hver bæri ábyrgð á skipinu ef þessi áætlun gengi ekki eftir. Það var ljóst að samkvæmt lögum nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda er eiganda skylt að fjarlægja skipið, og í siglingalögum nr. 34/1985 er kveðið á um hvaða tryggingarupphæð gildi. Einnig eru ákvæði í lögum 33/2004, um varnir gegn mengun hafs og stranda, um heimild Umhverfisstofnunar að grípa til aðgerða til að koma í veg fyrir mengunartjón ef með þarf án tillits til kostnaðar. Það var ljóst að færi kostnaður fram yfir tryggingarupphæð sem sett er í siglingalögum kæmi til ágreinings um greiðslur. Þegar loks var skrifað undir þann 27. mars höfðu tapast um það bil 2 mánuðir sem nýta hefði mátt í vinnu við fjarlægingu skipsins.

Eins og áður hefur komið fram er svæðið við strandstað mikilvægt fyrir fugla, ekki síst farfugla. Auk þess vaxa líkur á að skip sem sitja strönduð í miklu ölduróti gefi sig eftir því sem lengra líður frá strandi. Líkur á óæskilegum áhrifum á lífríkið jukust eftir því sem á leið og því var tekin algerlega óþörf áhætta með því að draga samningsbundin tímamörk varðandi hvenær eiganda bæri að hafa dregið skipið út aftur til 17. maí 2007. Á þetta benti Umhverfisstofnun í umsögnum um samninginn. Hefðu samningar tekist strax í byrjun febrúar hefði verið eðlilegt að stefna að því að draga skipið á flot á stórstreymi í mars og eiga stórstreymið í apríl upp á að hlaupa ef eitthvað kæmi upp á. Þessar tímasetningar eru mikilvægar vegna fugla sem nýta svæðið, hvort sem um er að ræða farfugla eða varpfugla.

Umhverfisstofnun kom að þessu ferli í janúar en þá tók umhverfisráðuneytið málið yfir. Aðkoma stofnunarinnar að ferlinu var því sáralítill þar til að búið var að skrifa undir samninginn. Umhverfisstofnun telur eðlilegt að hún hefði umboð til að gera tillögu að samningi við eigendur sem síðan ráðuneytið tæki afstöðu til. Yfirfærsla á ábyrgð eins og var í þessu tilviki getur seinkað ákvörðunum og valdið skaða við aðstæður eins og þessar. Að mati Umhverfisstofnunar þarf annaðhvort að koma upp mengunarbótasjóði sem stofnunin

hefur yfir að ráða til að ráðast í slíkar aðgerðir eða að stofnunin hafi ótvíræða lagaheimild til að skuldbinda sig fjárhagslega við slíkar aðstæður.

Í framhaldi af þeirri reynslu sem hér hefur verið lýst hefur siglingalögum verið breytt og tryggingarupphæð hækkuð umtalsvert. Ef sú tryggingarupphæð hefði verið í gildi við strandið eru miklar líkur á að framkvæmdir við að fjarlægja skipið hefðu hafist mun fyrr en raunin varð.

### **Samstarf milli aðila**

Hér að framan hefur augum verið beint að samstarfi við þá aðila sem tóku hvað mestan þátt í aðgerðum. Það er þó ekki til marks um að hlutverk annarra aðila sem málið snertir hafi verið fyrir borð borið. Reglulega voru haldnir fundir með sveitarstjóra og sveitarstjórnarmönnum til að fara yfir stöðu mála og upplýsa um aðgerðir og kappkostað halda öllum aðilum upplýstum um stöðu mála. Leitað var ráðgjafar hjá Náttúrufræðistofnun Íslands vegna fuglalífs og heilbrigðiseftirlit Suðurnesja gekk reglulega stendur í leit að olíumengun. Í ferlinu gengu samstarf og samskipti við stofnanir og aðila vel, þó alltaf megi bæta slíkt eins og bent er sérstaklega á varðandi forgangsröðun verkefna LHG og samstarf við vaktstöð siglinga.

### **Lokaorð**

Í heildina tókust aðgerðir mjög vel og eru margir samverkandi þættir orsök þess. Má hér nefna samning við ODR, styrk stjórn á vettvangi, góð tengsl og samvinna við þá opinberu aðila sem komu að máli og góð tengsl við fjölmiðla. Ekki varð neitt tjón vegna mengunar og giftusamlega tókst að fjarlægja skipið af strandstað.

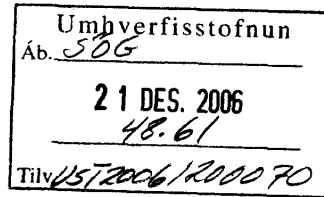
Engu að síður er ljóst að bæta þarf ýmislegt varðandi viðbrögð við bráðamengun og búnað og er gerð grein fyrir meginatriðum í kaflanum um lærdóm. Má þar nefna atriði eins og endurbætur á viðbragðskerfi Umhverfisstofnunar og því hvernig koma á formlegum tengslum við vaktstöð. Enn fremur þarf að skilgreina enn betur verkaskiptingu milli LHG og Umhverfisstofnunar. Einnig þarf að vera alveg á hreinu hvaða aðili það er sem stjórnar og forgangsráðar á vettvangi og hvernig er háttáð samskiptum ráðuneytis og Umhverfisstofnunar um umsjón og ábyrgð á framkvæmdum. Setja þarf skýrar verklagsreglur um þjálfun starfsmanna og samskiptaferla til að bæta þar úr þessum atriðum. Í ferlinu kom upp ágalli í löggjöf um ábyrgð og tryggingar í siglingalögum, sem hefðu getað leitt til umtalsverðs kostnaðar fyrir ríkissjóð, ef nauðsynlegt hefði orðið að rífa skipið á strandstað. Úr þeim ágalla hefur þó verið bætt með breytingu á siglingalögum sem samþykkt voru á Alþingi þann 10. desember 2007.

### **Fylgiskjöl**

Bréfaskriftir vegna strands Wilson Muuga

Skýrsla kýpverskra yfirvalda um strand Wilson Muuga



**Umvhverfisstofnun**

Environment and Food Agency of Iceland

Pósthólfstraumur 24  
101 Reykjavík, Ísland

T: (+354) 591 2000

F: (+354) 591 2010

umhverfisstofnun@ust.is

www.umhverfisstofnun.is

Umvhverfisráðuneyti  
Ingimar Sigurðsson,  
skrifstofustjóri  
Skuggasundi 1  
150 Reykjavík

Reykjavík, 21. desember 2006  
Tilvísun: UST20061200070/sög

**Strand Wilson Muuga við Hvalnes, sunnan við Sandgerði 19. desember sl.**

Umvhverfisstofnun vill upplýsa umhverfisráðuneytið um hjálaga erindi sem sent hefur verið eiganda skipsins Wilson Muuga sem strandaði við Hvalnes, sunnan við Sandgerði þriðjudaginn 19. desember sl.

Svo sem fram kemur í fyrrnefndu erindi hvílir skylda á eiganda skipsins að greiða þann kostnað sem til fellur vegna eftirlits stofnunarinnar með bráðamengun og aðgerðum til að draga úr slíkri mengun, skv. 21. gr. laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda. Falli kostnaður á stofnunina sem ekki fæst greiddur hjá eiganda skipsins óskar stofnunin eftir því við ráðuneytið að upplýst verði með hvaða hætti ráðuneytið hyggist gera stofnuninni kleift að mæta slíkum aukakostnaði sem fellur óhjákvæmilega á stofnunina náist ekki að innheimta hann hjá eiganda skipsins.

Virðingarfyllt

Sigurður Örn Guðleifsson  
lögfræðingur

Davíð Egilson  
forstjóri





UST

Umhverfisstofnun

Environmental and Food Agency of Iceland

Lögumálaráðgjafi

Lögumálaráðgjafi

Sími: 595 3000

FAX: 595 3010

Umhverfisstofnun  
Pósthólfur 100, Reykjavík

Umboðsmaður UNISTAR  
Guðmundur Ásgeirsson  
Austurströnd 1  
170 Seltjarnarnes

Reykjavík, 21. desember 2006  
Tilvisun: UST20061200070/sög

**Strand Wilson Muuga við Hvalnes, sunnan við Sandgerði 19. desember sl.**

Umhverfisstofnun visar til fundar með forsvarsmanni Nesskipa hf. og fleirum í gær þann 20. desember þar sem farið var yfir stöðu mála vegna strands skipsins Wilson Muuga við Hvalnes, sunnan við Sandgerði þriðjudaginn 19. desember sl.

Samkvæmt 2. mgr. 4. gr. laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda hefur Umhverfisstofnun undir yfirumsjón umhverfisráðherra eftirlit með framkvæmd laganna sem hafa það markmið skv. 1. gr. að vernda hafið og stendur landsins gegn mengun og athöfnum sem stofnað geta heilbrigði manna í hættu, skaðað lifandi auðlindir hafsins og raskað lífríki þess, spilt umhverfinu eða hindrað lögmæta nýtingu hafs og stranda. Í þessu skyni er Umhverfisstofnun m.a. falið að sjá um að mengun hafs og stranda sé vöktuð. Við strand skipa utan hafnarsvæða ber Umhverfisstofnun ábyrgð á aðgerðum sem miða að því að koma í veg fyrir og draga úr bráðamengun og annast stjórn á vettvangi, sbr. b. lið 1. mgr. 14. gr. laga nr. 33/2004.

Umhverfisstofnun hefur í samræmi við ofanritað þegar tekið yfir aðgerðarstjórnun á vettvangi vegna strands Wilsons Muuga og hjálögð er aðgerðaráætlun stofnunarinnar sem sýnir hvað þegar hefur verið gert til að takmarka mögulegt tjón vegna strandsins og hvað stofnunin hyggst gera í dag 21. desember. Aðgerðir næstu daga þar á eftir ráðast af veðurfari, sjólagi og hvenær unnt verður að tengja dælusöngu milli skips og lands. Í því sambandi telur stofnunin nauðsynlegt að áréttu að á eigendum skipsins hvílir einnig skylda að lögum að ef hætta er á mengun hafs og stranda skuli hann gera allt sem í hans valdi stendur til þess að koma í veg fyrir hana eða draga úr henni, sbr. 2. mgr. 7. gr. laganna. Á það jafnt við um athafnir sem athafnaleysi. Getur eigandi skipsins í því skyni sjálfur séð um framkvæmd hreinsunar skv. áætlun sem hann leggur fram til samþykktar hjá Umhverfisstofnun, sbr. 2. mgr. 14. gr. og 2. mgr. 16. gr. laganna. Í samræmi við ofanritað óskar stofnunin eftir afstöðu eiganda skipsins til þess hvort hann hyggist með einum eða öðrum hætti taka að sér framkvæmd hreinsunar á vettvangi.

Skv. 21. gr. laganna hvílir skylda á eiganda skipsins að greiða kostnað vegna eftirlits Umhverfisstofnunar sem og kostnað vegna nauðsynlegra aðgerða til að draga úr áhrifum

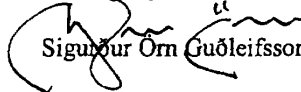


mengunar. Ber eigandanum að endurgreiða Umhverfisstofnun kostnaðinn sem af eftirliti hennar hlýst og nauðsynlegum aðgerðum til að draga úr áhrifum slíkrar mengunar. Í eftirliti felst m.a. að fara á staðinn og rannsaka það tjón sem orðið hefur, semja aðgerðaáætlun vegna mengunarvarna, hafa eftirlit með aðgerðum og leggja til mengunarvarnabúnað. Þessi kostnaður fellur á eiganda skipsins óháð hugsanlegri bótaskyldu hans vegna tjóns sem af strandinu hlýst. Gjaldtakan er í samræmi við gjaldskrá Umhverfisstofnunar nr. 82/2005 með síðari breytingum.

Þá er vakin athygli á ákvæði 20. gr. laganna sem mælir fyrir um skyldu eiganda til að fjarlægja strandað skip hið fyrsta og eigi síðar en sex mánuðum eftir strand. Þó er heimilt skv. sömu lagagrein að leggja fram beiðni til Umhverfisstofnunar að það skuli vera óhreyft þar sem það er.

Að lokum skal á það bent að kæra má ákvarðanir stofnunarinnar á grundvelli laganna til úrskurðar umhverfisráðherra skv. 28. gr. laganna.

Virðingarfyllt

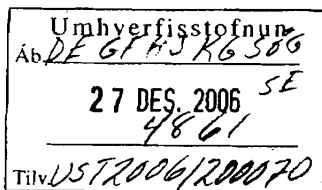
  
Sigurður Örn Guðleifsson, hdl.

  
Davíð Egilsson  
forstjóri

Geir M. Zóega, Arka ehf. Mýrargötu 2, 101 Reykjavík.

LSN





LEX IHÍ  
LAW OFFICES  
SUNDAGARÐAR 2  
104 REYKJAVÍK  
ICELAND  
TEL : (354) 590 2600  
FAX : (354) 590 2606  
lex@lex.is • www.lex.is

Environment and Food Agency of Iceland  
Davið Egilsson director  
Sigurður Örn Guðleifsson hdl.  
Suðurlandsbraut 24  
108 Reykjavík

**Re: WILSON MUUGA Grounding at Sandgerdi 18.12.06**

Dear Sirs,

We represent Unistar Shipping Company of Cyprus who are the registered owners of the “WILSON MUUGA”, and Assuranceforeningen Gard – gjensidig, who is the P&I insurer of the same vessel (hereinafter referred to as “our clients”).

We have received, and provided our clients with a translation of your letter of 21 December 2006 addressed to the agent of the vessel following the unfortunate grounding of the “WILSON MUUGA”. We furthermore refer to the meeting we attended on 20 December together with Geir M. Zoega, who is Assuranceforeningen Gard’s correspondent in Iceland, where amongst other issues the plan for removal of the bunkers was discussed. In consideration of our clients we take the liberty of replying in English.

We understand that oil transfer hoses have now been connected to the vessel and that you are in the process of removing the bunkers to tanks ashore. Our clients are pleased to hear about this development and trust that it will greatly reduce the danger of pollution. Should there be any need for further expertise than what you already have available through your own resources in Iceland, we would like to mention that being a major provider of P&I insurance internationally, Gard has been involved in various similar incidents around the world over the years and therefore might be able to assist with technical advice if necessary, or if any unforeseen problems should arise.

On the other hand, our clients do not consider it wise to take over the management and control of the current operation as they do not have the resources readily available or the local knowledge necessary to undertake such an important task. Our clients therefore request that the authorities remain in charge of the clean-up and other aspects of the grounding, and carry out those measures which are necessary and reasonable due to the grounding. The owners, with the financial backing of Gard as far as their liability under the insurance policy is concerned, are however prepared to reimburse the costs which the owners are legally liable to pay according to the applicable law. In that respect we note your reference to Article 7 paragraph 2 of the Act No. 33/2004. We would also draw your attention to paragraph 1 of the Article 7 in which it is stated that a shipowner may limit his liability in accordance with current provisions of law.

The applicable law is the Icelandic Maritime Act No. 34/1985 which incorporates a limitation system based on the 1976 International Convention on Limitation of

DEKUR ELLI THORJÁNSSON  
SUNNSKYGGI  
EJAS ARNARÞÓR  
EJAS ARNARÞÓR  
EJAS ARNARÞÓR

THORGEIRN THORJÁNSSON  
SUNNSKYGGI  
EJAS ARNARÞÓR  
EJAS ARNARÞÓR

KARI ELLI THORJÁNSSON  
SUNNSKYGGI  
EJAS ARNARÞÓR  
EJAS ARNARÞÓR

OLAFUR THORJÁNSSON  
SUNNSKYGGI  
EJAS ARNARÞÓR  
EJAS ARNARÞÓR



Liability for Maritime Claims (the 1976 Limitation Convention). Iceland is also still a party to the 1957 International Convention Relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-Going Ships (the 1957 Limitation Convention), but this Convention only applies if the person entitled to limit liability is domiciled in a state which also applies the 1957 Convention. In this case the vessel is registered in Cyprus, and since Cyprus is not a signatory to the 1957 Convention we are of the opinion that the 1976 Convention will apply as incorporated in Icelandic law.

Furthermore, you refer to paragraph 2 of article 16 of the Act No. 33/2004 but we do not consider that this provision will be relevant in this particular case. As you are aware, the "WILSON MUUGA" is not a tank vessel. Article 16 is only applicable if the vessel involved is a tank vessel carrying oil, toxic or noxious substances as cargo. However, also this article refers to an owner's right to limit liability in accordance with international agreements to which Iceland is a party.

In your third last paragraph we note that you refer to article 21 of the Act No. 33/2004 and state that the owner of the vessel is to pay all the costs incurring regarding the operation to minimize the effect of possible pollution. Article 21 refers to tariffs available in connection with work carried out within harbor areas and we do not consider that the grounding of the "WILSON MUGA" took place within a harbour area. In any event, any claims based on tariffs according to article 21 would in our view be subject to the shipowner's right of limitation.

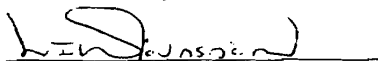
While there may be some aspects of the law that might have to be discussed further, we hereby inform you that the shipowner intends to rely on his right to limit liability as prescribed in the Icelandic Maritime Act No. 34/1985, Article 177 and international law. The tonnage of the vessel is 3,658GT and we have calculated that the limitation amount for a vessel of that size will be SDR694,386 (Special Drawing Rights) . Hence, the shipowner is prepared to set up a limitation fund for this amount (subject to final calculation and plus interest and costs to the extent it follows by law) secured by a letter of guarantee from Gard, or in the alternative that Gard issues a letter of guarantee for the same amount to you without establishing a limitation fund. The choice between the two alternatives will, inter alia, depend on the number of claimants, a number which at this stage we are not aware of. We therefore suggest that we schedule a meeting at your convenience to discuss the procedure in more detail.

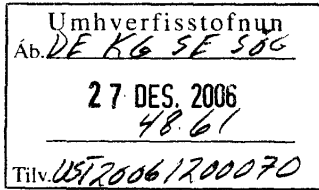
Furthermore, our clients are of course prepared to meet with you to discuss other aspects of the case and both the Owners and Gard are prepared to send representatives to Reykjavik to meet with you if you wish.

We look forward to hearing from you.

Reykjavik December 27, 2006

Yours sincerely

  
Lilja Jónasdóttir



LEX IS  
LAW OFFICES  
SUNDAGARÐAR 2  
104 REYKJAVÍK  
ICELAND  
TEL · (354) 590 2600  
FAX · (354) 590 2606  
lex@lex.is • www.lex.is

Environment and Food Agency of Iceland  
Davið Egilsson director  
Sigurður Örn Guðleifsson hdl.  
Suðurlandsbraut 24  
108 Reykjavík

**Re: WILSON MUUGA Grounding at Sandgerdi 18.12.06**

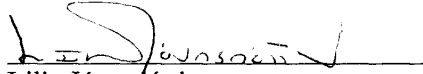
On behalf of the owners of WILSON MUUGA, UNISTAR SHIPPING COMPANY LIMITED, we confirm that we have received your letter dated December 21<sup>st</sup> 2006.

The owner is looking into the matter and we expect an answer addressing these issues on Wednesday December 27<sup>th</sup> 2006.

If you need a reply or any information before that date please do not hesitate to contact me at any time. You can reach me at my mobile 863 6111. You can also contact my colleague Jónas A. Aðalssteinsson at 863 3336 or Dýrleif Kristjánsdóttir at 896 0458 who are informed about this matter.

Reykjavík Desember 22<sup>nd</sup> 2006

Yours sincerely



Lilja Jónasdóttir  
Supreme Court Attorney

HRIKUR HIN THORLAKSSON  
ATTORNEY AT LAW  
LILJA S. JÓNASDÓTTIR  
ATTORNEY AT LAW  
HALDUR ÖRN JONSSON  
ATTORNEY AT LAW  
GARDAR E. GUINLASON  
ATTORNEY AT LAW

HEIMEL ÖRN HERRBERGSSON  
ATTORNEY AT LAW  
HILJA J. JOHANNSSON LL.M.  
ATTORNEY AT LAW  
JONAS A. AÐALSSTEINSSON  
ATTORNEY AT LAW

SARI ANJUSSON  
ATTORNEY AT LAW  
KRISTIN EPPA LL.M.  
ATTORNEY AT LAW  
LILJA JÓNASDÓTTIR  
ATTORNEY AT LAW

OLAFUR HARALDSSON  
ATTORNEY AT LAW  
RAGNHEIMUR OLAFSSON LL.M.  
ATTORNEY AT LAW  
THORINN GUÐMUNDSDÓTTIR LL.M.  
ATTORNEY AT LAW

Umhverfisstofnun
Áb. <i>KG</i>
02 JAN. 2007 <i>48.61</i>
Tilv. <i>UST20061200070</i>

Landhelgisgæsla Íslands  
Georg Lárusson,  
forstjóri  
Skógarhlíð 14  
105 Reykjavík



Umhverfisstofnun

Environment and Food Agency of Iceland

• Tölvupóstfangið 24  
105 105 Reykjavík, Ísland

F. V. 2006-01-2000  
Fax: +354 591 2010

umhverfisstofnun@ust.is  
www.umhverfisstofnun.is

Reykjavík, 2. janúar 2007  
Tilvísun: UST20061200070/kg

### Samstarf Umhverfisstofnunar og Landhelgisgæslu Íslands

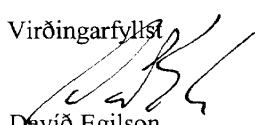
Umhverfisstofnun þakkar Landhelgisgæslu Íslands fyrir einkar árangursríkt samstarf og samvinnu við aðgerðir vegna strands Wilson Muuga í desember sl. Stórum áfanga þess verks er lokið en ekki er þó allt frágengið þar sem eftir er að hreinsa nokkuð af olíu úr skipinu auk þess sem fjarlægja þarf skrokkinn.

Umhverfisstofnun telur sérlega mikilvægt að tryggt verði enn betur en fyrr samstarf stofnananna um eftirlit með mengun sjávar umhverfis Ísland og viðbrögð við bráðamengun hafs og stranda. Sívaxandi fjöldi olíuflutningaskipa og annarra kaupskipa á íslensku hafsvæði mun leggja enn meiri skyldur á hendur íslenskra stjórnvalda um eftirlit, viðbúnað og viðbrögð við bráðamengun. Í ljósi þessa óskar Umhverfisstofnun eftir viðræðum við Landhelgisgæslu Íslands þar lögð er áhersla á eftirfarandi þætti:

1. Endurnýjun samstarfssamnings milli UST og Lhg um eftirlit með mengun sjávar, einkanlega úr lofti
2. Verkáætlun um samstarf aðila vegna yfirvofandi bráðamengunar við mismunandi aðstæður, en slík áætlun hefur legið fyrir í handriti um nokkurt skeið
3. Mengunarvarnarbúnað í nýtt varðskip Lhg þar sem Lhg hefur upplýst UST um að ákvörðun þar að lútandi þurfi að liggja fyrir fljótlega
4. Nauðsynlegan búnað til eftirlits og viðbragða um borð í flugvélum og þylum Lhg

Umhverfisstofnun leggur til að upphaf þessara viðræðna verði mánudaginn 8. janúar nk., kl. 9:30 hjá Umhverfisstofnun, Suðurlandsbraut 24 (fundarsal á 5. hæð). Ef þessi tími hentar ekki er óskað eftir að haft verði samband við Kristján Geirsson, sem og ef athugasemdir eru við framangreind fundaratriði.

Virðingarfyllt

  
Davíð Egilson  
forstjóri

**Umhverfisstofnun***Environment and Food Agency of Iceland*• Suðurlandsbráut 24  
105 - 108 Reykjavík, Ísland

T: +354 591 2000

Fax: +354 591 2010

umhverfisstofnun@ust.is

www.umhverfisstofnun.is

LEX ehf  
Lilja Jónasdóttir,  
F.h. Unistar Shipping Company af Cyprus  
Sundagarðar 2  
104 Reykjavík

Reykjavík, 2. janúar 2007  
Tilvísun: UST20061200070/sög

### **Strand Wilson Muuga við Hvalnes, sunnan við Sandgerði 19. desember sl.**

Umhverfisstofnun hefur frá strandi Wilsons Muuga þann 19. desember sl. séð um eftirlit og aðgerðir á strandstað vegna bráðamengunar og aðgerðir til að draga úr slíkri mengun, skv. b. lið 1. mgr. 14. gr., sbr. einnig 2. mgr. 21. gr. laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda, svo sem þér og umbjóðanda þínum er kunnugt um. Umhverfisstofnun gerir ráð fyrir að ofangreindum verkefnum stofnunarinnar ljúki á allra næstu dögum og hætta á bráðamengun verði hverfandi eftir það. Mun stofnunin tilkynna þér fyrir hönd umbjóðanda þíns með formlegum hætti þegar störfum stofnunarinnar á vettvangi lýkur endanlega.

Uppgjör vegna greiðslu kostnaðar vegna eftirlits Umhverfisstofnunar sem og kostnaðar vegna nauðsynlegra aðgerða til að draga úr áhrifum mengunar hefst á næstu dögum í samræmi við gjaldskrá Umhverfisstofnunar nr. 82/2005, eins og henni var breytt með gjaldskrá nr. 1060/2006 um breytingu á gjaldskrá Umhverfisstofnunar, nr. 82/2005 og birt var í B-deild stjórnartíðinda 21. desember sl. og sett er með heimild í 2. mgr. 21. gr. laganna. Verða reikningar vegna kostnaðar sem af eftirliti stofnunarinnar hlýst og nauðsynlegum aðgerðum til að draga úr áhrifum slíkrar megnunar sendir þér fyrir hönd umbjóðandi þíns í kjölfarið. Ítrekað skal það álit Umhverfisstofnunar að þessi kostnaður falli á umbjóðanda þinn óháð hugsanlegri bótaskyldu hans vegna tjóns sem af strandinu hlýst.

Ábyrgð á skipinu sjálfu hvílir eftir sem áður á umbjóðanda þínum sem og sú skylda að fjarlægja flakið innan sex mánaða frá strandi enda verði skipinu ekki komið á flot, sbr. 20. gr. sömu laga. Ekkert hindrar þó umbjóðanda þinn í að hefjast þegar handa við að fjarlægja flakið enda standi lög og reglur ekki í vegi fyrir því að öðru leyti. Í sömu lagagrein kemur fram heimild þess efnis að telji umbjóðandi þinn ill- eða ógerlegt að fjarlægja skrokk skipsins er honum heimilt að leggja fram beiðni til Umhverfisstofnunar um að það skuli vera óhreyft þar sem það er. Slíkri beiðni skal fylgja áhættumat þar sem gerð er grein fyrir umhverfislegum ávinningi ásamt kostnaði við að fjarlægja skrokk skipsins. Við afgreiðslu málsins skal Umhverfisstofnun hafa samráð við sveitarfélagið Sandgerðisbæ.

Í samræmi við ofanritað óskar Umhverfisstofnun eftir verkáætlun fyrir 19. janúar nk. þar sem

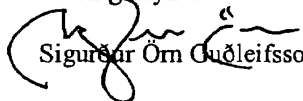


UST

fram komi með hvaða hætti umbjóðandi þinn hyggst standa að því að fjarlægja flak skipsins, enda hyggist hann ekki senda stofnuninni beiðni um að skrokkur skipsins verði óhreyfður á strandstað. Sé það hins vegar ætlun umbjóðanda þíns að leggja slíka beiðni fram við Umhverfisstofnun er það ósk stofnunarinnar að það verði gert við fyrsta hentugleik og eigi síðar en 19. janúar nk.

Þá ítrekar stofnunin að lokum að allar stjórnvaldsákvæðanir stofnunarinnar á grundvelli laga nr. 33/2004 eru kærnanlegar til úrskurðar umhverfisráðherra skv. 28. gr. laganna.

Virðingarfyllst



Sigurður Örn Guðleifsson, hdl.



Davíð Egilson  
forstjóri

Umhverfisráðuneyti, Skuggasund 1, 150 Reykjavík



Umhverfisstofnun
Áb. <i>KG</i>
02 JAN. 2007 <i>48.61</i>
Tilv. <i>UST2006/200070</i>

Umhverfisráðuneyti  
Skuggasundi 1  
150 Reykjavík



Umhverfisstofnun

Environment and Food Agency Iceland

Industriástráud 24  
101 Reykjavík, Ísland

Tel. +354 591 3700

Fax +354 591 3310

umhverfisstofnun@ust.is

www.umhverfisstofnun.is

Reykjavík, 2. janúar 2007  
Tilvísun: UST20061200070/kg

### Úttekt og vöktun á ástandi umhverfis við Hvalsnes vegna strands Wilson Muuga

Þegar flutningaskipið Wilson Muuga strandaði við Hvalsnes 19. desember sl. er talið að 40-50 tonn af svartolíu og 14 tonn af dísilolíu hafi lekið út í umhverfið þegar á fyrstu stundum strandsins. Þó að ekki hafi borið mikið á olíumengun við strendur telur Umhverfisstofnun mikilvægt að kannað verði hvort olíuefna gæti í umhverfinu og þá hvort líklegt sé að þau geti valdið skaða á lífríki. Svæðið beggja vegna strandstaðarins er sérlega viðkvæmt þar sem saman fara viðkvæmar leirur og útfiri, fjölsótt fuglasvæði og stór æðarvörp. Það er því að mati Umhverfisstofnunar áriðandi að gerð verði úttekt á olíuefnum í lífríki og seti og ef slík efni greinast verði svæðið vaktað frekar.

Umhverfisstofnun óskar eftir því við umhverfisráðuneytið að gerð verði rannsóknáætlun um styrk olíuefna í lífríki og seti við Hvalsnes t.d. í samvinnu við Náttúrufræðistofnun Íslands, Líffræðistofnun Íslands og/eða Náttúrustofu Reykjaness. Stofnunin er reiðubúin til að standa að og stýra slíkri vöktunaráætlun, sbr. lög nr. 33/2004, um varnir gegn mengun hafs og stranda, en þó bendir Umhverfisstofnun á að ekki er gert ráð fyrir slíkum kostnaði í fjárlögum stofnunarinnar.

Virðingarfyllt

  
Davíð Egilson  
forstjóri



UST

Umhverfisstofnun

Environment and Food Agency of Iceland

• Suðurlandsbraut 24  
15 - 108 Reykjavík, Ísland  
Sími - 354 591 2000  
Fax - 354 591 2010  
umhverfisstofnun@ust.is  
www.umhverfisstofnun.is

LEX ehf  
Lilja Jónasdóttir,  
F.h. Unistar Shipping Company af Cyprus  
Sundagarðar 2  
104 Reykjavík

Reykjavík, 5. janúar 2007  
Tilvísun: UST20061200070/sög

#### Strand Wilson Muuga við Hvalnes, sunnan við Sandgerði 19. desember sl.

Umhverfisstofnun tilkynnir þér hér með fyrir hönd umbjóðanda þíns að aðgerðum stofnunarinnar til að koma í veg fyrir bráðamengun á strandstað Wilson Muuga við Hvalnes og vettvangsstjórnun í tengslum við þær aðgerðir er hér með lokið, við óbreyttar aðstæður.

Umhverfisstofnun hyggst þó á næstu vikum vakta hvort umtalsverð olía sé enn í botntönkum skipsins sem ekki hafi borist upp í lestir skipsins. Ef svo er kann að þurfa að grípa til frekari aðgerða svo sem hreinsun olíu úr lest. Auk þess mun stofnunin fylgjast með svæðinu í kringum skipið, a.m.k þangað til aðgerðaráætlun umbjóðanda þíns liggur fyrir og sem stofnunin getur fallist á fyrir sitt leyti. Að öðru leyti verður ekki stofnað til frekari kostnaðar vegna aðgerða í tengslum við strandið eftir þennan dag á grundvelli gjaldskrár Umhverfisstofnunar nr. 82/2005 sem sett er á grundvelli 21. gr. laga nr. 33/2004 um varir gegn mengun hafs og stranda. Komi upp aðstæður sem krefjist þess að stofnunin taki aftur yfir stjórn á vettvangi á grundvelli b. liðar 1. mgr. 14. gr. sömu laga. verður þér fyrir hönd umbjóðanda þíns tilkynnt um það, komi til þess.

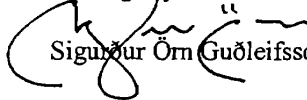
Hjálagt er yfirlit Umhverfisstofnunar yfir aðgerðir stofnunarinnar meðan á vettvangsstjórnun hennar stóð. Endanleg greinargerð mun berast þér fyrir hönd umbjóðanda þíns þegar allar staðreyndir málsins liggja fyrir.



Ítrekað er að ábyrgð á skipinu hvílir á umbjóðanda þínum sem og sú skylda að fjarlægja flakið innan sex mánaða frá strandinu enda verði skipinu ekki komið á flot sbr. 20. gr. sömu laga. Að öðru leyti vísar stofnunin til erindis til þín dagsett 2. janúar sl.

Kæra má ákvarðanir stofnunarinnar á grundvelli laganna til úrskurðar umhverfisráðherra skv. 28. gr. laganna.

Virðingarfyllt

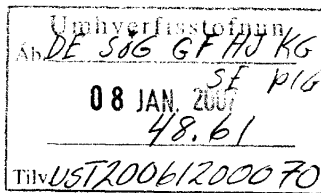


Sigurður Örn Guðleifsson, hdl.



Davíð Egilson  
forstjóri

Umhverfisráðuneyti, Skuggasundi 1, 150 Reykjavík



LEX <sup>HH</sup>  
LAW OFFICES  
SUNDAGARDAR 2  
104 REYKJAVÍK  
ICELAND  
TEL · (354) 590 2600  
FAX · (354) 590 2606  
lex@lex.is · www.lex.is

Environment and Food Agency of Iceland  
Davíð Egilsson director  
Sigurður Örn Guðleifsson hdl.  
Suðurlandsbraut 24  
108 Reykjavík

**Re: WILSON MUUGA Grounding at Sandgerdi 18.12.06**

Dear Sirs

We have received your letters dated January 2<sup>nd</sup>, 2007 and January 5<sup>th</sup> 2007 regarding the grounding of WILSON MUUGA at Sandgerdi December 18<sup>th</sup> 2006.

On behalf of our clients we kindly ask for detailed information, at your earliest convenience, about the total cost incurred so far in connection with the clean-up and other aspects, necessary and reasonable measures due to the grounding.

Our clients reserve the right to address other matters mentioned in your letters at a later stage but want to reiterate and emphasize that the ship owner intends to rely on his right to limit liability as prescribed in the Icelandic Maritime Act No. 34/1984, Article 177 and international law.

We look forward to hearing from you.

Reykjavík January 8<sup>th</sup> 2007.

Yours sincerely

Lilja Jónasdóttir

HEIRIKUR ELLI THORLÁKSSON  
SÍÐMENN ALI LAW  
ERLA S. ARMADÓTTIR  
SÍÐMENN ALI LAW  
HALDÓR JÓNSSON  
SÍÐMENN ALI LAW  
GÁRDAR G. GÍSLASON  
SÍÐMENN ALI LAW

HEIMUR ÖRN HIERBERNSSON  
SÍÐMENN ALI LAW  
ÞELGI JOHANNSSON LL.M.  
SÍÐMENN ALI LAW  
JÓNAS A. ARMSTEINSSON  
SÍÐMENN ALI LAW

KARI AXELSSON  
SÍÐMENN ALI LAW  
KRISTÍN ELIÁSDÓTTIR  
SÍÐMENN ALI LAW  
THJA JÓNASDÓTTIR  
SÍÐMENN ALI LAW

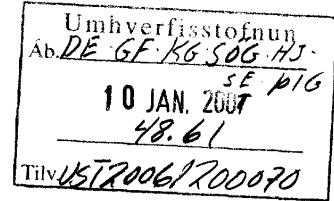
ÓLAFUR THARALDSSON  
SÍÐMENN ALI LAW  
RAGNHEIMUR M. OLAFSSON  
SÍÐMENN ALI LAW  
THORUNN GUÐMUNDSDÓTTIR LL.M.  
SÍÐMENN ALI LAW



# SANDGERÐISBÆR - innan seilingar!

Bæjarstjóri, GSM 892 7919 - Netfang: sigurdur@sandgerdi.is

Umhverfisstofnun  
Suðurlandsbraut 24  
108 Reykjavík



Sandgerði, 08.01.2007.

Málefni: Strand Wilson Muuga.

Á 246. fundi bæjarstjórnar Sandgerðisbæjar þann 03.01.2007 var farið yfir stöðu mála og framvindu. Ljóst er að aðgerðir eru í gangi við að fjarlægja mengandi efni úr skipinu en næstu skref til að fjarlægja skipið verða rædd á næstu dögum.

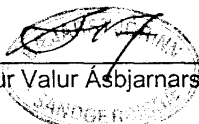
#### Bæjarstjórn Sandgerðisbæjar vill bóka eftirfarandi:

Það er von bæjaryfirvalda að siglingaleið skipa með viðkvæman farm fyrir Reykjanes verði tekin til endurskoðunar í ljósi þessa atviks og ábendingar sérfræðinga þar um.

Bæjaryfirvöld fela umhverfisráði að fylgja eftir framkvæmd við hreinsun fjörunnar að höfðu samráði við Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja og Umhverfisstofnun. Lögð er áhersla á að fjara og náttúra svæðisins verði fullhreinsuð sem fyrst.

Þetta tilkynnist hér með.

Virðingarfyllst.

  
 Sigurður Valur Ásbjarnarson bæjarstjóri

Samrit: Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja, Anna María Guðlaugsdóttir form. umhverfisráðs.

Varðan, Miðnestorgi 3 - 245 Sandgerði - Kt: 460269-4829 - Sími 420-7555 - Fax 423-7809

Veffang: [www.sandgerdi.is](http://www.sandgerdi.is) - Netfang: [sandgerdi@sandgerdi.is](mailto:sandgerdi@sandgerdi.is)





UST

Umhverfisstofnun

Environment and Food Agency of Iceland

• Suðurlandsbraut 24  
IS - 108 Reykjavík, Island

t. +354: 591 2000

fax +354: 591 2010

umhverfisstofnun@ust.is

www.umhverfisstofnun.is

LEX ehf  
Lilja Jónasdóttir,  
F.h. Unistar Shipping Company of Cyprus  
Sundagarðar 2  
104 Reykjavík

Reykjavík, 17. janúar 2007  
Tilvísun: UST20061200070/sög

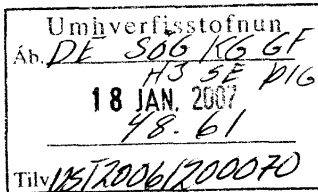
#### Strand Wilson Muuga við Hvalnes, sunnan við Sandgerði 19. desember sl.

Umhverfisstofnun vísar til erindis þíns f.h. Unistar Shipping Company of Cyprus frá 27. desember sl. sem og 8. janúar sl. þar sem fram kemur sú ætlan umbjóðanda þíns að byggja á ábyrgðartakmörkun í 1. mgr. 177. gr. siglingalaga nr.34/1985. Með vísan til fundar okkar í dag vill stofnunin ítreka það álit sitt að umbjóðanda þínum beri að greiða kostnað stofnunarinnar og aðila á hennar vegum vegna eftirlits og aðgerða til að koma í veg fyrir mengun á tímabilinu 19. desember sl til 5. janúar sl. með þeim fyrirvörum sem fram koma í erindi stofnunarinnar til þín frá 5. janúar sl. Hvað viðkemur ábyrgðartakmörkunum siglingalaganna vill stofnunin benda á 174. gr. siglingalaga þar sem tegundir þeirra krafna sem takmörkunum sæta, eru tæmandi taldar. Krafa stofnunarinnar sbr. ofangreint fellur þar ekki undir og sætir því ekki takmörkunum. Ákvæði 177. gr. sömu laga fjallar einungis um fjárhæðir þeirra krafna sem sæta takmörkunum skv. 174. gr. laganna, en hefur ekki sjálfstætt gildi sem ábyrgðartakmörkunarheimild.

Óskar stofnunin í ljósi þessa og með vísan til fundar okkar í dag að þú fyrir hönd umbjóðanda þíns við fyrsta hentugleik lýsir þeim vilja umbjóðanda þíns til að greiða kostnað vegna eftirlits og aðgerða til að koma í veg fyrir mengunartjón vegna strands Wilson Muuga þann 19. desember sl. á grundvelli 2. mgr. 21. gr. laga nr. 633/2004 um varnir gegn mengun hafss og stranda, sbr. gjaldskrá Umhverfisstofnunar nr. 82/2005 með síðari breytingum.

Virðingarfyllt

  
Sigurður Örn Guðleifsson, hdl.  
Davíð Egilson  
forstjóri



LEX  
LAW OFFICES  
SUNDAGARDAR 2  
104 REYKJAVIK  
ICELAND  
TEL : (354) 590 2600  
FAX : (354) 590 2606  
lex@lex.is • www.lex.is

Environment and Food Agency of Iceland  
Davíð Egilsson director  
Sigurður Örn Guðleifsson hdl.  
Suðurlandsbraut 24  
108 Reykjavík

**Re: WILSON MUUGA Grounding at Sandgerdi 18.12.06**

Dear Sirs

We have received your letter dated January 17<sup>th</sup> 2007 regarding the grounding of WILSON MUUGA at Sandgerdi December 18<sup>th</sup> 2006. In the letter it is stated that the opinion of EFA is that the owner has to pay the cost incurred on behalf of EFA due to supervision and measures to prevent pollution during the period December 19<sup>th</sup> and January 5<sup>th</sup> with the reservations made in a letter dated January 5<sup>th</sup>. It is also stated that it is the EFA'S opinion that the costs in this respect do not fall under the owners right to limit his liability as prescribed in the Icelandic Maritime Act.

As it has been made clear in our previous letters to you that the ship owner intends to rely on his right to limit liability as prescribed in the Icelandic Maritime Act No. 34/1984, we kindly ask for the legal position of EFA regarding the right of the owner of WILSON Muuga to limit his liability, as earlier prescied, regarding the ship's wreck it self.

We formally ask for an extention of the postponement regarding the ship's wreck it self, as my clients needs more time to look into that matter. My clients ask for further postponement untill February 19<sup>th</sup> 2007.

Waiting for your reply at your earliest convenience.

Best regards

Lilja Jónasdóttir

ÞRÍKUR HJÓN ÞÓRIAKSSON  
SÉRFRUMGÆTAFERMI  
LILJA S. JÓNASDÓTTIR  
SÉRFRUMGÆTAFERMI  
HALLDÓR JÓNSSON  
SÉRFRUMGÆTAFERMI  
GÁRDAR G. GUÐJANSON  
SÉRFRUMGÆTAFERMI

ÞEIMR ÖRN GUÐLEIFSSON  
SÉRFRUMGÆTAFERMI  
HJÓLGA RYBANNSSON E. W.  
SÉRFRUMGÆTAFERMI  
JÓNSA. ADASSHEISSON  
SÉRFRUMGÆTAFERMI

KARI AULIASSON  
SÉRFRUMGÆTAFERMI  
KRISTIN THORVALD  
SÉRFRUMGÆTAFERMI  
LILJA JÓNASDÓTTIR  
SÉRFRUMGÆTAFERMI

GHAFEL HARALDSSON  
SÉRFRUMGÆTAFERMI  
RAGNHEIMUR MAGNUSDÓTTIR  
SÉRFRUMGÆTAFERMI  
ÞHÖRGRINN GUÐMUNDSSON E. W.  
SÉRFRUMGÆTAFERMI



Umhverfisstofnun
Áb. <u>DE 506 GF KG SE</u>
24 JAN. 2007
<u>48.61</u>
Tilv. <u>KST2006/200070</u>

Umhverfisstofnun  
Davíð Egilson, forstjóri  
Suðurlandsbraut 24  
108 Reykjavík



## UMHVERFISRÁÐUNEYTIÐ

Skuggasundi 1 150 Reykjavík  
sími: 545 8600 bréfasími: 562 4566  
postur@umhverfisraduneyti.is  
www.umhverfisraduneyti.is

Reykjavík 22. janúar 2007  
Tilv.: UMH06120135/24-1

./ Ráðuneytið vísar til erindis yðar frá 21. desember sl. í tengslum við strand Wilson Muuga við Hvalsnes 19. desember sl. Í erindinu er spurst fyrir um með hvaða hætti ráðuneytið hyggist gera stofnuninni kleift að mæta aukakostnaði sem falli á stofnunina náist ekki að innheimta kostnaðinn hjá eiganda skipsins.

Það er mat ráðuneytisins að lög nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda eigi við í þessu tilviki. Þar er markaður farvegur aðgerða s.s. kveðið á um þvingunarúrræði til þess að innheimta kostnað sem hlýst af eftirliti og aðgerðastjórn Umhverfisstofnunar þurfi til slíks að koma. Eftir því sem ráðuneytið fær best séð er ekki ágreiningur um það milli Umhverfisstofnunar og eiganda skipsins að áður nefnd lög eigi við í þessu tilviki.

Fyrir hönd ráðherra

Magnús Jóhannesson

Ingimar Sigurðsson

Umhverfisstofnun
Áb. <i>DE 506 GF KG 3E</i>
24 JAN. 2007 <i>HJ</i>
<i>48.61</i>
Tilv. <i>USTR006/200070</i>

Umhverfisstofnun  
 Davíð Egilson, forstjóri  
 Suðurlandsbraut 24  
 108 Reykjavík



#### UMHVERFISRÁÐUNEYTIÐ

Skuggasundi 1 150 Reykjavík  
 sími: 545 8600 bréfasími: 562 4566  
 postur@umhverfisraduneyti.is  
 www.umhverfisraduneyti.is

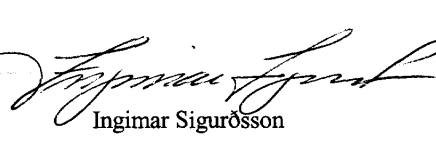
Reykjavík 22. janúar 2007  
 Tilv.: UMH06120135/24-1

Ráðuneytið vísar til erindis yðar frá 2. þ.m. í tengslum við strand Wilson Muuga við Hvalsnes 19. desember sl. Umhverfisstofnun óskar eftir því við ráðuneytið að gerð verði rannsóknáætlun um styrk olíuefna í lífríki og seti við Hvalsnes, t.d. í samvinnu við Náttúrufræðistofnun Íslands, Líffræðistofnun Íslands og Náttúrustofu Reykjaness. Jafnframt lýsir stofnunin sig reiðubúna til þess að standa að slíkri rannsóknáætlun sbr. lög nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda, en bendir á ekki sé gert ráð fyrir slíkum kostnaði í fjárlögum stofnunarinnar.

Ráðuneytið telur eðlilegt, sé ástæða til þess að láta fara fram rannsókn á styrk olíuefna í lífríki og seti við Hvalsnes í framhaldi af áður nefndu strandi, að eðlilegt sé að Umhverfisstofnun geri slíka rannsóknaráætlun í samvinnu við áður nefnda aðila enda að mati ráðuneytisins fyrst og fremst um vöktunaráætlun að ræða til þess að fylgjast með ástandi svæðisins til lengri tíma litið. Fellur þetta ótvírætt undir hlutverk stofnunarinnar skv. lögum nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda. Með vísun til þessa óskar ráðuneytið eftir tillögum stofnunarinnar í málinu ásamt áætlun um kostnað sem af verkefninu leiðir.

Fyrir hönd ráðherra

  
 Magnús Jóhannesson

  
 Ingimar Sigurðsson



UST

Umhverfisstofnun

Environment and Food Agency of Iceland

• Suðurlandsbrátt 24  
105 Reykjavík, Ísland  
T: +354 591 2000  
Fax: +354 591 2010  
umhverfisstofnun@ust.is  
www.umhverfisstofnun.is

LEX ehf  
Lilja Jónasdóttir,  
F.h. Unistar Shipping Company of Cyprus  
Sundagarðar 2  
104 Reykjavík

Reykjavík, 23. janúar 2007  
Tilvísun: UST20061200070/sög

### Strand Wilson Muuga við Hvalnes, sunnan við Sandgerði 19. desember sl.

Umhverfisstofnun vísar til ódagsetts erindis þíns fyrir hönd umbjóðanda þíns sem stofnuninni barst 18. janúar sl. þar sem óskað er eftir frekari fresti til að koma með tillögum um með hvaða hætti umbjóðandi þinn hyggst standa að því að fjarlægja flak skipsins Wilson Muuga af strandstað við Hvalnes, sunnan við Sandgerði.

Í 20. gr. laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda þar sem fram kemur ótvíræð skylda á eiganda skips að fjarlægja strandað skip eru að finna strangar tímatakmarkanir. Þannig skal fjarlægja strandað skip sem fyrst og eigi síðar en sex mánuðum eftir strand. Í ljósi þessa telur stofnunin sér ekki fært að verði við þeim langa fresti sem beðið er um í fyrirnefndu erindi þínu enda koma ekki fram önnur rök fyrir beiðninni en að umbjóðandi þinn þurfi meiri tíma til að skoða málið og enn hafa engar hugmyndir frá honum komið þó meira en mánuður sé frá strandi skipsins. Því ítrekar stofnunin kröfur sínar, sem settar voru fram í erindi til umbjóðanda þíns frá 2. janúar sl., og jafnframt að svör berist eigi síðar en 31. janúar nk. og þar verði m.a. reifaðir mismunandi kostir við að fjarlægja skipið. Lýsir stofnunin sig reiðubúna til viðræðna um tæknilegar útfærslur við að koma skipinu af strandstað telji umbjóðandi þinn að það geti komið að gagni.

Hvað við kemur spurningu þinni um lagalegastöðu Umhverfisstofnunar (legal position), sem jafnframt koma fram í fyrirnefndu erindi, skal það tekið fram að stofnunin hefur tvívegis kynnt þér á hvaða lagagrundvelli krafa stofnunarinnar um að skipið verði fjarlægt af strandstað byggist. Í erindum Umhverfisstofnunar til þín fyrir hönd umbjóðanda þíns frá 21. desember og 2. janúar sl. kemur fram með skýrum hætti sú krafa að umbjóðandi þinn fjarlægji skipið svo sem mælt er fyrir um í ákvæði 20. gr. laga nr. 33/2004. Sú krafa er enn ítrekuð, enda er skipið statt á svæði á náttúruminjaskrá og mikilvægum viðkomustað farfugla og vetrardvalastað fugla hér við land. Hvort og með hvaða hætti umbjóðandi þinn nýtir sér hugsanlegar ábyrgðartakmarkanir í siglingalögum nr. 34/1985 er ekki í verkahring stofnunarinnar að skera úr um. Þó skal áréttað að reglur siglingalaga fela einungis í sér heimild en ekki skyldu til takmörkunar ábyrgðar og umhugsunarefni fyrir umbjóðanda þinn að skipið er á svo viðkvæmu svæði sem fjaran við Hvalnes er.



Forsvarsmenn stofnunarinnar skoðuðu aðstæður um borð í skipinu þann 18. janúar sl. Í þeirri eftirlitsferð kom fram að enn er eftir merkjanlegt magn af olíu í skipinu sem stofnunin telur nauðsynlegt að fjarlægja og mun vinna að því á næstu vikum á grundvelli b. liðar 2. mgr. 14. gr. laga nr. 33/2004, enda geri umbjóðandi þinn ekkert til að fjarlægja olíuna sjálfur og þar með hættu á mengunartjóni á strandstað, sbr. 2. mgr. 7. gr. laga nr. 33/2004. Kostnaður vegna þeirra aðgerða mun falla á umbjóðanda þinn á grundvelli 21. gr. laga nr. 33/2004 með sama hætti og annar kostnaður stofnunarinnar vegna eftirlits og aðgerða á strandstað til að koma í veg fyrir bráðamengun. Þær aðgerðir hafa án efa skilað miklum árangri, svo sem umbjóðanda þínum er kunnugt um, og komið í veg fyrir verulegan umhverfisskaða á viðkvæmu og verðmætu svæði m.t.t. umhverfis og fjárhagsskaða fyrir umbjóðanda þinn, hefði olía borist í fjörur í því magni sem tókst að bjarga úr skipinu.

Að lokum ítrekar stofnunin ósk sína, sem fram kemur í erindi stofnunarinnar frá 17. janúar sl., um að þú fyrir hönd umbjóðanda þíns lýsir þeim vilja umbjóðanda þíns til að greiða kotnað vegna eftirlits og aðgerða til að koma í veg fyrir mengunartjón vegna strandsins.

Virðingarfyllt

  
Sigurður Örn Guðleifsson, hdl.

  
Davíð Egilsson  
forstjóri

Umhverfisráðherra, Skuggasund 1, 150 Reykjavík



UST

Umhverfisstofnun

Umhverfisstofnun  
Lárusbrú 100, 101 Reykjavík  
Símanúmer: 570 8800  
Netfang: [ust@ust.is](mailto:ust@ust.is)  
Vefsíða: [ust.is](http://ust.is)  
Umhverfisstofnun er hluti af  
Umhverfisstofnunum í EFTA-landum

LEX ehf  
Lilja Jónasdóttir,  
F.h. Unistar Shipping Company of Cyprus  
Sundagarðar 2  
104 Reykjavík

Reykjavík, 31. janúar 2007  
Tilvisun: UST20061200070/sög

#### Strand Wilson Muuga við Hvalnes, sunnan við Sandgerði 19. desember sl.


Umhverfisstofnun hyggst í samræmi við heimild í 17. og 18. gr. gjaldskrár Umhverfisstofnunar nr. 82/2003 með síðari breytingum, sem sett er á grundvelli 2. mgr. 21. gr. laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda, innheimta gjald vegna kostnaðar stofnunarinnar við eftirlit vegna bráðamengunar og aðgerðir til að draga úr slíkri mengun á strandstað Wilson Muuga við Hvalnes, sunnan við Sandgerði 19. desember sl. Voru aðgerðirnar unnar í samræmi við heimild í b. lið 1. mgr. 14. gr. laga nr. 33/2004, enda nýtti umbjóðandi þinn sér ekki heimild í 2. mgr. 14. gr. laga nr. 33/2004 til að sjá sjálfur um framkvæmd hreinsunar á strandstað og óskaði eftir því, sbr. erindi til stofnunarinnar frá 27. desember sl., að Umhverfisstofnun hefði með höndum hreinsun og framkvæmdir í tengslum við það á strandstað.

Um er að ræða gjald að upphæð kr. 45.449.157,- fyrir eftirlit og aðgerðir stofnunarinnar á tímabilinu 19. desember sl. til 18. janúar sl. Þó hefur stofnuninni ekki borist reikningur vegna aðgerða Olíudreifingar ehf. í umboði Umhverfisstofnunar á tímabilinu 1. til 18. janúar sl. Verður sá reikningur sendur þér til skoðunar um leið og hann berst sem ætla má að verði nú um mánaðarmót.

1751

Hjálagt er afrit af reikningum og sundurliðun vegna þeirra sem stofnunin hefur þegar greitt og byggir útreikning sinn á greiðsluskyldu umþjóðanda þíns á. Er þér fyrir hönd umþjóðanda þíns gefin frestur til 16. febrúar nk. til að koma á framfæri sjónarmiðum umþjóðanda þíns við þessa fyrirætlun stofnunarinnar sem og þá reikninga sem útreikningur stofnunarinnar byggist á, í samræmi við 13. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993.

Virðingarfyllt



Sigurður Örn Guðleifsson, hdl.

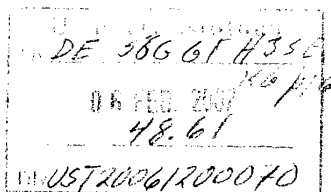


Davíð Egilson  
forstjóri

Umhverfisráðuneytið, Skuggasundi 1, 150 Reykjavík.



Umhverfisstofnun  
Davíð Egilson forstjóri  
Sigurður Örn Guðleifsson hdl.  
Suðurlandsbraut 24  
108 Reykjavík



LEX EHF  
LÖGMANNSSTOFA  
SUNDAGÖRDUM 2  
104 REYKJAVÍK  
SÍMI 590 2600  
BRÉFASÍMI 590 2606  
lex@lex.is • www.lex.is

**Efni: Strand Wilson Muuga, við Hvalsnes 19. desember s.l.**

Móttækin hafa verið bréf stofnunarinnar dagsett 23. og 31. janúar 2007. Mun verða vikið að efni þeirra síðar í bréfi þessu.

Í upphafi er rétt að geta þess að umbjóðandi okkar getur ekki nálgast lausn máls þessa á öðrum grundvelli en samkvæmt ákvæðum gildandi laga og þeirra reglna sem hér gilda um málefni þetta. Umbjóðanda okkar þykir miður hvernig sú umræða sem farið hefur fram í fjölmiðlum hefur beinst gegn honum á ómálefnalegan hátt. Stjórnvöld hafa því miður ekki stuðlað að því að sú umræða yrði á málefnalegum grunni. Umfjöllun fjölmiðla og samanburður á máli því er hér ræðir við svokallað Vikartindsmál er einnig alfarið á misskilningi byggður. Hérlandis sem erlendis gilda takmörkunareglur um ábyrgð vegna sjóttjóna í samræmi við þær reglur sem löggjafi viðkomandi lands hefur sett en eiga rætur að rekja til alþjóðasamninga.

Umbjóðanda okkar er ljóst að um mismunandi túlkun laga og réttar getur verið að ræða en telur engu að síður að sú túlkun sem hann leggur til grundvallar og hefur kynnt fyrir stjórnvöldum eigi við sterk lögfræðileg rök að styðjast. Með vísan til þessa telur umbjóðandi okkar ekki hjá því komist að rekja í stuttu máli þær lagalegu forsendur sem liggja að baki ákvörðun hans um að takmarka fjárhagslega ábyrgð sína samkvæmt ákvæðum gildandi siglingalaga nr. 34/1985, sbr. einnig ákvæði laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafsvæða.

Reglur gildandi siglingalaga um heimild til að takmarka ábyrgð á skaðabótakröfum má rekja til alþjóðasamninga. Þann 19. nóvember 1976 var gerður í London alþjóðasamningur, svokallaður Lundúnasamningur, um takmörkun ábyrgðar á sjóréttarkröfum. Öll ríki Norðurlanda, önnur en Ísland, fullgiltu samninginn á árinu 1984 og breyttu siglingalögum sínum til samræmis við samninginn.

Reglur IX. og X kafla siglingalaga sem fjalla um ábyrgð útgerðarmanns, heimildir hans til takmörkunar ábyrgðar og takmörkunarsjóði, eru í meginatriðum sniðnar eftir öðrum norrænum siglingalagaákvæðum um takmörkun ábyrgðar eins og þau eru nú og eru íslensku lögin þar að lútandi þannig í stórum dráttum samræmd Lundúnasamningnum. Ísland hefur þó enn hvorki fullgilt samninginn né viðauka frá árinu 1996. Með viðaukanum frá 1996 voru takmörkunarfjárhæðir hækkaðar verulega.

Aðilar sem takmarkað geta ábyrgð sína samkvæmt lögunum eru t.d. útgerðarmaður, eigandi skips, afnotahafi, farmsamningshafi og umráðamaður. Sá sem tekur að sér að tryggja gegn ábyrgð á kröfu sem sætir takmörkun ábyrgðar, hefur sömu heimild til að takmarka ábyrgðina og hinn tryggði sjálfur.



Heimild aðila til takmörkunar ábyrgðar leiðir til þess að hann getur takmarkað skaðabótaskyldu sína innan og utan samninga við ákveðna hámarksfjárhæð og er honum þannig ekki skylt að greiða hærri heildarbætur vegna sama atburðar en rúmast innan takmörkunarfjárhæðar.

Heimildin til takmörkunar er fyrir hendi án tillits til þess á hvaða grundvelli ábyrgðin hvílir. Skiptir því ekki máli, hvort bótakrafa hefur stofnast á grundvelli sakar eða viðtækari bótareglu.

Í 1. mgr. 174. gr. siglingalaga eru í sex töluliðum taldar upp þær kröfur sem sæta takmarkaðri ábyrgð. Tveir þessara töluliða taka til þeirra krafna sem settar hafa verið fram af yðar hálfu í kjölfar strands Wilson Muuga. Í 4. tl. 1. mgr. 174. gr. kemur fram að heimild til takmörkunar sé fyrir hendi að því er varðar kröfur sem snerta það að skipi er lyft af hafsbotni, það flutt á brott, eyðilaggt eða gert óskaðlegt eftir að það hefur sokkið, strandað, verið yfirgefið eða orðið að flaki og á þetta einnig við um það sem er eða hefur verið um borð í slíku skipi. Kemur þarna fram heimildin fyrir umbjóðanda okkar, eiganda Wilson Muuga, til þess að takmarka tjón sitt vegna krafna sem snerta skipið sjálft. Ástæða er til að taka fram að brennsluólía skipsins fellur undir þennan lið. Eins og stofnuninni er kunnugt gilda um olíu sem flutt er sem vara í olíuflutningaskipi allt aðrar reglur.

Kostnaður vegna aðgerða sem Umhverfisstofnun hefur gripið til, þ.e. vegna eftirlits og aðgerða til þess að koma í veg fyrir mengun á strandstað, fellur undir 6. tl., sbr. 4. tl. 1. mgr. 174. gr. sem heimilar takmörkun ábyrgðar eiganda vegna úrræða sem gripið er til í því skyni að koma í veg fyrir eða takmarka tjón sem ella hefði sætt takmörkun á ábyrgð og enn fremur tjón sem hlýst af slíkum úrræðum. Sérstaklega skal hér bent á vegna þessa að samkvæmt lögum nr. 33/2004 er heimild til að takmarka ábyrgð vegna mengunar og kemur hún fram í 7. gr. laganna, sbr. einnig hér síðar.

Rétt er að geta þess að 6. tl. 1. mgr. 174. gr. tekur einungis til þess þegar krafa kemur frá öðrum en þeim sem ábyrgð hefði borið á tjóni því sem varnaðaráðstafanimar beinast að. Umbjóðandi okkar getur því ekki lýst kröfu í takmörkunarsjóð vegna varnaðaráðstafana sem hann gerir sjálfur til þess að draga úr eða afstýra tjóni sem hann annars bæri bótaábyrgð á.

Wilson Muuga er skv. fyrirleggjandi upplýsingum 3,658 GT og er upphæð bótaskaðmörkunarfjárhæðar vegna þess atburðar sem hér ræðir SDR 694,386, sbr. 3. mgr. 177. gr. siglingalaga.

Varðandi heimildir umbjóðanda okkar, eiganda Wilson Muuga, Unistar Shipping Company á Kýpur, til þess að takmarka ábyrgð sína vegna skipsstrandsins þann 19. desember s.l. þarf einnig að horfa til laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda sem tóku gildi þann 1. október 2004.

Markmið laga nr. 33/2004 er að vernda hafið og stendur landsins gegn mengun og athöfnum sem geta stofnað heilbrigði manna í hættu, skaðað lifandi auðlindir hafsins og raskað lífríki þess, spillt umhverfinu eða hindrað lögmæta nýtingu hafs og stranda.

Taka lög in til hvers konar starfsemi sem tengist atvinnurekstri, framkvæmdum, skipum og loftförum hér á landi í lofthelgi og í mengunarlögsögu Íslands að svo miklu leyti sem önnur lög gilda ekki þar um. Þetta kemur fram í 2. gr. laganna. Í frumvarpi til laganna kemur fram í athugasemdum með þessari grein að hér sé átt við sérlög t.d. siglingalög. Ljóst er þannig strax

af ákvæðum um gildissvið laga nr. 33/2004 að þau víkja fyrir ákvæðum siglingalaga varðandi skip innan mengunarlögsögu Íslands. Ekki er ágreiningur um að Wilson Muuga strandaði innan mengunarlögsögu Íslands, sbr. 10. tl. 3. gr. laganna.

Í 7. gr. laganna kemur fram að hver sá sem veldur mengun í mengunarlögsögu Íslands beri ábyrgð samkvæmt almennum skaðabótareglum á því tjóni sem rakið verður til mengunarinnar. Jafnframt kemur fram að eigendum skipa sé þó heimilt að takmarka fjárhagslega ábyrgð sína í samræmi við ákvæði gildandi laga. Í athugasemdum með lagaákvæðinu í frumvarpi því sem varð að lögunum kemur fram að gert sé ráð fyrir að eigendur skipa geti takmarkað fjárhagslega ábyrgð sína í samræmi við gildandi lög og sé þar átt við IX. kafla siglingalaga nr. 34/1985 um ábyrgð útgerðarmanna og takmörkun ábyrgðar. Er þannig beinlínis vikið að þeim ákvæðum siglingalaga sem hér hafa verið reifuð í ákvæðum laga nr. 33/2004.

Skilgreining laganna á því hvað sé mengun og mengunartjón kemur fram í 9. tl. og 11. tl. 3. gr. laganna. Er það skilningur umbjóðanda okkar að skipsflakið sjálft falli þar undir. Fram kemur í 11. tl. að til mengunartjóns teljist einnig kostnaðar vegna ráðstafana til að koma í veg fyrir tjón, frekara tjón eða skaða sem hlýst af slíkum ráðstöfunum.

Með vísan til þess sem hér hefur verið rakið er það álit umbjóðanda okkar að hann sem eigandi Wilson Muuga geti takmarkað ábyrgð sína á tjóni sem verður af strandi skipsins, á grundvelli ákvæða siglingalaga nr. 34/1985, sbr. einnig ákvæði laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda, bæði hvað varðar skipsflakið sjálft, þ.e. kostnað sem hlýst af því að koma skipinu af strandstað og jafnframt þann kostnað sem hlýst af eftirliti og aðgerðum af hálfu Umhverfisstofnunar til þess að koma í veg fyrir mengun á strandstað.

Með bréfi yðar, dags. 23. janúar 2007, var umbjóðanda okkar veittur frestur til 31. janúar 2007 til þess að koma með verkáætlun þar sem fram kæmi með hvaða hætti mætti standa að því að fjarlægja flak skipsins enda hyggist umbjóðandi okkar ekki senda stofnuninni beiðni um að skrokkur skipsins verði óhreyfður á strandstað. Vísað var til 20. gr. laga nr. 33/2004.

Umbjóðandi okkar vísar til tveggja óformlegra viðræðufunda, þann 30. janúar og þann 31. janúar 2007 þar sem umbjóðandi okkar lagði fram verkáætlanir, útreikninga og tillögur um það hvernig hægt sé að fjarlægja skipið með sem minnstum skaða fyrir umhverfið. Til þessarar verkáætlunargerðar réð umbjóðandi okkar virt íslenskt ráðgjafarfyritæki á þessu sviði.

Á þessum fundum lýsti umbjóðandi okkar yfir vilja sínum til þess að leysa mál þetta ef unnt væri að ná samkomulagi með einhverjum hætti við yfirvöld á þeim grundvelli, eins og rætt hafði verið um á fyrri fundum aðila.

Voru tillögurnar þannig lagðar fram til umræðu, án allrar viðurkenningar, með vísan til siglingalaga nr. 34/1985 og laga nr. 33/2004, en eins og fyrr er komið fram fyrirgerir umbjóðandi okkar sér öllum rétti til þess að takmarka tjón sitt, lögum samkvæmt, fjarlægji hann skipsskrokkinn sjálfur.

Á síðari fundinum sem haldinn var þann 31. janúar 2007 kom skýrt fram frá hjá yður að stofnunin hefði engar heimildir til annars en að krefjast þess að umbjóðandi okkar greiddi þann kostnað sem til er fallinn af hálfu stofnunarinnar ásamt því að krefjast þess að umbjóðandi minn fjarlægji skipið með vísan til ákvæða laga nr. 33/2004 og væri enginn

viðræðugrundvöllur né heimild hjá stofnuninni til þess að ganga frá samkomulagi við umbjóðanda okkar um lausn á máli þessu.

Það er því ljóst að breytist ekki afstaða yfirvalda hefur umbjóðandi okkar engra annarra kosta völ en að aðhafast ekkert frekar í máli þessu.

Þann 31. janúar 2007 var af hálfu umbjóðanda okkar ennfremur mótttekið bréf frá stofnuninni ásamt afriti af reikningum samtals að fjárhæð kr. 45.449.157 fyrir eftirlit og aðgerðir stofnunarinnar á tímabilinu 19. desember sl. til 18. janúar sl. Fram kemur í bréfinu að ekki hafi borist reikningur vegna aðgerða Olíudreifingar ehf. á tímabilinu 1. til 18. janúar sl. Verði sá reikningur sendur til skoðunar um leið og hann berist. Var gefinn frestur til 16. febrúar n.k. til þess að koma á framfæri sjónarmiðum umbjóðanda okkar varðandi innheimtu stofnunarinnar og þá reikninga sem útreikningur stofnunarinnar byggist á, í samræmi við 13. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993.

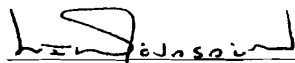
Umbjóðandi okkar hefur ýmsar athugasemdir við þá reikninga sem fylgdu bréfi yðar og mun þeim athugasemdum verða komið á framfæri við stofnunina innan þess tímafrests sem hér um ræðir. Þá ítrekar umbjóðandi okkar sérstaklega þegar fram komnar athugasemdir sínar varðandi það að umræddir reikningar voru samþykktir af hálfu stofnunarinnar daginn áður en þeir voru sendir honum til athugasemda og greiddir daginn eftir þ.e. sama dag og umbjóðanda okkar er sent fyrrnefnt bréf og löngu fyrir eindaga reikninga þessara.

Með vísan til þessa liggur fyrir að enn er ekki ljóst hver endanlegur kostnaður stofnunarinnar verður vegna eftirlits og aðgerða á strandstað.

Umbjóðanda okkar ítrekar vilja sinn til þess að stuðla að lausn máls þessa með samkomulagi og án þess að koma þurfi til dómsmáls vegna þess.

Reykjavík 5. febrúar 2007

Virðingarfyllt



Lilja Jónasdóttir hrl.

Afrit:  
Umhverfissráðuneytið  
Skuggasundi 1  
150 Reykjavík

MSC-MEPC.3/Circ.1

## ANNEX 1

## IMO MARINE CASUALTY AND INCIDENT REPORT

## SHIP IDENTIFICATION AND PARTICULARS

Administrations are urged to supply the ship identification information listed in this annex for all marine casualty reports submitted to the Organization.

## SHIP PARTICULARS

1. **IMO Number:** 7341685
2. **Name of Ship:** WILSON MUUGA
3. **Flag State:** CYPRUS
4. **Type of Ship:** .5 Bulk Dry (general, ore) Carrier
5. **Type of service:** International
6. **Were any voyage related restriction limits placed on the ship?** Explain: NO
7. **Gross Tonnage:** 3658
8. **Length overall:** 102.25
9. **Classification Society:** DNV
10. **Registered Shipowner:** Unistar Shipping Co. Ltd
11. **Ship Manager/Operator:** Wilson Shipmanagement AS
12. **Previous names:** Selnes, Risnes
13. **Previous Flag:** Iceland
14. **Previous Class Society:** N/A
15. **Date of contract /delivery:** 1975
16. **Date of major conversion:** N/A
17. **Deadweight:** 5790
18. **Hull material:**  
.1 steel
19. **Hull construction:**  
.1 single hull   
.3 double bottom



20. **Propulsion Type (type, fuel, etc.):** Diesel [X]
- .1 Bunkers:  
Heavy Fuel Oil (HFO) [X] Medium Fuel Oil (MFO) [ ] Marine Diesel Oil (MDO) [ X]
21. **Nature of cargo:** N/A
22. **Building yard:** Appledor
23. **Hull number:**
24. **Date of total loss:** 19/12/2006
25. **Number of Crew on ship's certificate:** [ 9]
26. **Number of Passengers on ship's certificate:** [N/A]
27. **Number of persons onboard at the time of the casualty / accident:**
- .1 Crew: 12

**PRELIMINARY CASUALTY DATA**

1. **Date and time (local onboard):** 05.00
2. **Position/location:** 63°59'13N – 22° 45' 20W
3. **Initial event<sup>1</sup>:**
- [X] grounding
4. **Consequences:**
- [X] total loss of the ship
- [X] loss of life



#### 4. Summary of events

Note: Times differ 2-3 minutes between those stated by the crew, i.e. the Master and the C/O and those of the ECDIS print-out. In this section the times stated by the crew are mentioned.

1. 19/12/06 - 01.25 Hours: Vessel sailed without pilot from Grundartangi (Iceland) in ballast condition. Destination Murmansk for loading. Fwd Draft = 3.03m - Aft Draft = 4.62m. Bunkers ROB: FO=90MT - DO=40MT. Ships time UTC+1.  
Navigation Watches schedule: Master 8-12, Chief Off. (C/O) 4-8, Second Off. (2/O) 12-4  
No Engine Room (E/R) Watches (Periodically Unattended Machinery Spaces Vessel)
2. 19/12/06 - 01.30 Hours: Commenced sea passage – Set initial course 252°. Master and Second Officer (2/O) on Bridge. Weather: WSW 4B - Westerly swell up to 3m.
3. 19/12/06 – 03.00 Hours: Master left the Bridge after he had given instructions to the 2/O to call him immediately in case the weather had deteriorated or in any doubt or dangerous situation.
4. 19/12/06 – 04.00 Hours: 2/O handed over watch to Chief Officer (C/O). Course 252°. 2/O plotted position (psn) on the navigation chart – vessel on course.
5. 19/12/06 – 04.08 Hours: C/O altered course from 252° to 223°. (By turning the knob of the auto-pilot). C/O did not plot psn on the navigation chart. C/O stated that he was not plotting psns on the navigation chart, but that he was checking the psn of the vessel on Electronic Chart Display System (ECDIS)
6. 19/12/06 – 04.32 Hours: C/O altered course from 223° to 175°. (By turning the knob of the auto-pilot) at position: Lat: 64 03' 75N – Long: 022° 49' 87W. C/O did not plot psn on the navigation chart.
7. 19/12/06 – 04.50 Hours: C/O sent the A.B. of the watch for the regular safety check.
8. 19/12/06 - 04.56 Hours: C/O observed shore lights straight ahead.  
C/O took the following actions:
  - a) Checked the course on radar screen & gyrocompass, which were indicating that the course was unaltered i.e. 175°. At the same time he realised that the vessel was turning to port (p).
  - b) Tried to change the course to starboard (stbd) with auto steering but the vessel did not answer the helm.
  - c) Changed steering pump No1 to steering pump No2 and tried again to change the course to stbd with auto steering but again the vessel did not answer the helm.
  - d) At 05.00 Hours he changed from automatic to manual steering and put the helm by hand all-to-stbd, with one pump (then called the Master on the telephone) and then by both pumps but again the vessel did not answer the helm.
  - e) At 05.04 Hours he felt strong vibration while speaking on the telephone with the 2/E who called him from the Engine Room (E/R) and reported main engine's overloading. The C/O stopped the main engine by putting the telegraph to stop.
9. At 05.04 Hours the vessel started vibrating, shaking and striking the sea bottom.
10. At 05.05 Hours the vessel grounded at psn Lat.: 63°59'135N – Long.:022°45,208W off Hvalsnes, Reykjanes Peninsula, SW Coast of Iceland. Master went on Bridge.
11. At. 05.06 Emergency Alarm Sounded – Crew mustered at Muster Station.
12. At 05.15 Master informed “Wilson Contingency Team” about the grounding.



13. At 05.22 Master informed the Icelandic Coast Guard about the grounding.
14. At 05.25 the C/E reported from the E/R that the E/ R was flooded and that the engines were dead . Water was entering in the E/R from the bilges and he started pumping out waters from the E/R.
15. At 05.37 was found that the following tanks were ruptured: FPT, DBT No.1, DBT No.2 p & stbd and DBT No. 3 p & stbd. In No. 2 hold Fuel Oil was mixed up with water.
16. At 06.00 the Master was informed that the Danish Cost Guard (CG) vessel “TRITON” was proceeding to his vessel to render assistance.
17. At about 07.15 eight crewmembers from TRITON boarded a rescue craft and were trying to approach the grounded vessel but the craft capsized and one of the crewmen drowned.
18. Icelandic CG Helicopters and members of local rescue teams began searching for the eight sailors immediately. They were found at 08.00 and the seven survivors were brought to a hospital.
19. About 200 rescue team members, two helicopters and three rescue boats arrived at the scene to save the crew of the vessel which grounded about 150m off the coast. At 15.30 all 12 crewmembers were evacuated by Icelandic rescue helicopter TF-SIF.
20. Pumping equipment was brought onto the vessel. Oil removal completed as of 05 January 2007. About 40 MT were pumped out from hold No2 and about 90 MT from the tanks. No oil pollution has been reported on the shores.
21. The Icelandic authorities consider that it is the shipowner’s responsibility to remove the vessel which is total loss, from the grounding site (dismantling of the vessel and taking its parts away).

---

\*\*\*



## ANNEX2

**IMO MARINE CASUALTY AND INCIDENT REPORT DATA  
FOR VERY SERIOUS AND SERIOUS CASUALTIES**

## CASUALTY DATA

- 1 Date and local time of casualty: (24 hr clock) (19/12/2006): 05.01**
- 2 Position of casualty (Latitude, Longitude): 63°59'13N – 22° 45' 20W**
- 3 Location of casualty:**
- 3.1 Coastal waters (within 12 miles) [X]
- 4 Pilot on board** [NO]
- 5 Type of casualty (initial event):**
- 5.2 Stranding or grounding: being aground, or hitting/touching shore or sea bottom or underwater objects (wrecks, etc.). [X]
- 6 Type of subsequent events:**
- 6.2 Hull failure or failure of watertight doors, ports, etc. [X]
- 6.6 Machinery damage which necessitated towage or shore assistance. [X]
- 7 Consequences of the casualty:**
- 7.1 Consequences to the ship involved in the casualty:**
- 7.1.1 Total loss [X]
- 7.2 Consequences related to human beings:**
- 7.2.1 Number of other dead or missing persons (1)
- 7.3 Consequences to the environment (pollution):**

7.3.1	Oil in bunkers	[NO]
<b>8</b>	<b>Primary causes of the initial event:</b>	
	Coding principle:	
a	The human element is a complex multi-dimensional issue that affects maritime safety and marine environmental protection. It involves the entire spectrum of human activities performed by ships' crews, shore based management, regulatory bodies, classification societies, shipyards, legislators and other relevant parties.	
b	Effective remedial action following maritime casualties requires a sound understanding of the human element involvement in accident causation. This comes by the thorough investigation and systematic analysis of casualties for contributory factors and the causal chain of events.	
<b>8.1</b>	<b>Internal causes (related to the ship where the casualty occurred):</b>	<b>[X]</b>
	8.1.1 Human violations or errors by the crew:	<b>[X]</b>
	. 1 Human violations	[ ]
	. 2 Human error	<b>[X]</b>
8.1.2	Human violations or errors by the pilot:	<b>[N/A]</b>
	. 1 Human violations	<b>[N/A]</b>
	. 2 Human error	<b>[N/A]</b>
	8.1.3 Structural failures of the ship	<b>[N/A]</b>
	8.1.4 Technical failure of machinery/equipment including design errors:	<b>[X]</b>
	.1 Failure of propulsion machinery	[ ]
	.2 Failure of essential auxiliary machinery	[ ]
	.3 Failure of steering gear	[ ]
	.4 Failure of closing arrangements or seals	[ ]
	.5 Failure or inadequacy of navigational equipment	<b>[X]</b>
	8.1.5 The ship's cargo:	<b>[N/A]</b>
<b>8.2</b>	<b>External causes (outside the ship):</b>	<b>[X]</b>
	8.2.1 Another ship or ships (improper actions, etc.)	<b>[N/A]</b>
	8.2.2 The environment:	<b>[X]</b>
	.1 Heavy sea	<b>[X]</b>
	.2 Wind	<b>[X]</b>
	.6 Restricted visibility	<b>[X]</b>

8.2.3	Navigational infrastructure:	[N/A]
8.2.4	Criminal acts	[N/A]
8.2.5	Other "external" causes (i.e. not associated with the ship itself)	[N/A]
<b>8.3</b>	<b>Unknown causes</b>	[N/A]
<b>9</b>	<b>Violations and error types:</b>	
<b>9.1</b>	<b>Violation (deliberate decision to act against a rule or plan):</b>	[N/A]
9.1.1	Routine (cutting corners, taking path of least effort, etc..)	[ ]
9.1.2	Necessary (due to inadequate tools or equipment, improper procedures or regulations)	[ ]
9.1.3	"For kicks" (thrill seeking, to alleviate boredom, macho behaviour)	[ ]
9.1.4	Exceptional (taking risks to help people in distress, lack of system knowledge)	[ ]
<b>9.2</b>	<b>Slip (unintentional action where failure involves attention</b>	[N/A]
9.2.1	Incorrect operation of controls or equipment	[ ]
9.2.2	Left/Right, reversal	[ ]
9.2.3	Failure to report due to distraction	[ ]
9.2.4	Other	[ ]
<b>9.3</b>	<b>Lapse (unintentional action where failure involves memory):</b>	[N/A]
9.3.1	Forgetting to report information	[ ]
9.3.2	Failure to advise Officer on the Watch	[ ]
<b>9.4</b>	<b>Mistake (an intentional action where there is an error in the planning process; there is no deliberate decision to act against a rule or procedure):</b>	[X]
9.4.1	Error in judgement	[X]
9.4.2	Inappropriate choice of route	[ ]
9.4.3	Deciding not to pass on information	[ ]
9.4.4	Failure to respond appropriately	[ ]
9.4.5	Other	[ ]
<b>10</b>	<b>Underlying factors:</b>	
<b>10.1</b>	<b>Liveware:</b>	[X]

10.1.1	Physiological	[N/A]
.1	Fatigue	[ ]
.2	Stress	[ ]
.3	Alcohol/illegal drug	[ ]
.4	Prescription medicine	[ ]
10.1.2	Psychological	[X]
.1	Excessive workload	[ ]
.2	Communication	[ ]
.3	Standards of personal competence	[X]
.4	Lack of familiarity or training	[ ]
.5	Panic and fear	[ ]
.6	Boredom	[ ]
.7	Mental and emotional disorders	[ ]
10.1.3	Physical	[N/A]
.1	Hearing problem	[ ]
.2	Visual problem	[ ]
.3	Injuries and illness	[ ]
.4	Less than adequate medical fitness	[ ]
10.1.4	Others	[ ]

I:\CIRC\MSC-MEPC3\1 .doc



MSC-MEPC.3/Circ.1  
ANNEX 2  
Page 9

- |                                                                |            |
|----------------------------------------------------------------|------------|
| <b>10.2 Hardware:</b>                                          | <b>[X]</b> |
| 10.2.1 Equipment not available                                 | [ ]        |
| 10.2.2 Ergonomics                                              | [ ]        |
| 10.2.3 Design failures (other than ergonomics)                 | [ ]        |
| 10.2.4 Maintenance and repair                                  | <b>[X]</b> |
| 10.2.5 Other                                                   | [ ]        |
| <b>10.3 Software:</b>                                          | <b>[X]</b> |
| 10.3.1 Company policy and standing orders                      | [ ]        |
| 10.3.2 Less than adequate operating procedures and instruction | <b>[X]</b> |
| 10.3.3 Management and supervision                              | [ ]        |
| 10.3.4 Other                                                   | [ ]        |
| <b>10.4 Environment:</b>                                       | <b>[X]</b> |
| 10.4.1 Ship movement/Weather effects                           | <b>[X]</b> |

\*\*\*



## ANNEX3

## IMO MARINE CASUALTY AND INCIDENT REPORT

SUPPLEMENTARY INFORMATION ON VERY SERIOUS AND SERIOUS  
CASUALTIES

To assist completion of marine casualty analysis, in addition to the information in annexes 1 and 2, the following information is required:

**1. Principle findings and form of casualty investigation:**

Factors which contributed to the accident:

- A) Adverse weather conditions
- B) Overconfidence of experienced navigators
- C) Reliance only on electronic equipment

Note: Times differ 2-3 minutes between those stated by the crew, i.e. the Master and the C/O and those of the ECDIS print-out.

The Gyro Compass feeds the other navigational instruments RADAR, ECDIS, ARPA, GPS. It had been repaired 12 days before on 07/12/2006 at Hartlepool-England. It stuck, on 175 degrees at 04.51 hours, while the vessel was being navigated two nautical miles away from the shores of the SW coast of Iceland.

The vessel was being pushed to the shores because of the SW winds and seas direction. (adverse weather conditions). No counterbalance course was being kept by the C/O.

According to C/O statement, the A.B. of the watch was sent for the regular safety check at 04.50 hours. So, the C/O remained alone on the Bridge.

The C/O was not plotting positions at regular intervals, actually he was not plotting positions at all during his watch, even when he was changing courses (overconfidence). He was only looking at the ECDIS to see that the ship was on course and at the Radar to check the distance from the shores (reliance only on electronic equipment).

The ECDIS print-out shows that the vessel started turning to port (to the shores) at 04.51 hours and according to the C/O statement he saw shore lights at about 04.55 to 04.56 hours. He took immediately action by turning the wheel to starboard and changing from auto-pilot to manual but it was too late. The vessel was on the reefs at 04.58 hours and finally grounded at 05.01.

**2. Action taken:**

The Cyprus Maritime Administration sent an investigator in Iceland.

The investigator interviewed the crew involved, collected documentary evidence and visited the site of the grounding and got photographs.

He also attended statutory hearing at the local court of Reykjanes where the crew involved in the accident was interrogated.

**3. Findings affecting international regulations: No**

**5. Assistance given (SAR operations):**

Eight crew members from Danish Coast Guard vessel TRITON boarded a rescue craft and were trying to approach the grounded vessel but the craft capsized and one of the crewmen drowned. Icelandic Coast Guard Helicopters and members of local rescue teams began searching for the eight sailors immediately. They were found at 08.00 and the seven survivors were brought to a hospital in Reykjavik.

About 200 rescue team members, two helicopters and three rescue boats arrived at the scene to save the crew of the vessel, which grounded about 150m off the coast. At 15.30 19/12/2006 all 12 crew members were evacuated by Icelandic rescue helicopter TF-SIF.

\*\*\*









**UMHVERFISSTOFNUN**

Mai 2008