

**Greinargerð um 7. fund undirnefndar um siglingar, fjarskipti og leit og björgun
(Sub-Committee on Navigation, Communication and Search and Rescue - NCSR 7)
sem haldir var dagana 15. til 24. janúar 2020**

Árlegur fundur undirnefndar IMO um siglingar, fjarskipti og leit og björgun var haldinn í aðalstöðvum IMO dagana 15.–24. janúar sl. Undirnefndin fjallar um hina ýmsu þætti siglingaöryggis, áreiðanlegra fjarskipta og bættrar samhæfingar til að forðast sjóslys ásamt því að tryggja skjót og skilvirk viðbrögð við leit- og björgun á sjó.

Fyrir hönd Íslands sátu fundinn Sverrir Konráðsson fagstjóri í siglingum og þýðingum hjá Samgöngu- stofu, Björgólfur H. Ingason frá Landhelgisgæslunni og Björn Júlíusson frá Neyðarlínunni. Fjöldi aðildarríkja IMO, frjálsra félagasamtaka, milliríkjastofnana og áheyrnarfulltrúa sat fundinn. Hér er stiklað á stóru um efni fundarins og niðurstöður hans.

Fyrstu þrjú fundardagarnir fóru að mestu fram í aðalfundarsal (plenary). Síðan var skipt upp í nokkra vinnuhópa. Íslenska sendinefndin skipti með sér verkum þannig að að Björgólfur einbeitti sér að vinnuhópnum um leit og björgun og fjarskipti og siglingahópnum þegar tími gafst til, Sverrir sat að mestu í aðalsalnum en tók líka þátt í vinnuhópi um siglingar og leiðastjórnun og Björn einbeitti sér að vinnuhópi um fjarskipti.

Breytt leiðastjórnunarkerfi skipa samþykkt

Eftir umfjöllun í vinnuhópi og í aðalsal var samþykkt að vísa eftirfarandi ráðstöfunum um leiðastjórnun skipa til siglingaöryggisnefndar (MSC) til samþykktar:

- Ný viðbót við tvístefnuleið við Kóralrífið mikla (e. Great Barrier Reef) og í Torres-sundi í Norðanverðu-Queensland í Ástralíu, sem á einnig að nýtast til verndar viðkvæma hafsvæðinu (PSSA) við Kóralrífið mikla og í Torres-sundi.
- Breytingar á notkunarskilyrðum fyrir tvístefnuleiðina undan Ushant-skaga í Frakklandi til að koma í veg fyrir tvíræða túlkun krafna og teknu tilliti til tækniþróunar.
- Samhæfing á leiðastjórnunarkerfi skipa við vesturströnd Noregs, við suðurströnd Noregs og vestur af Vardø og til Røst. Hert kerfi samanstendur af aðgreindum siglingaleiðum (TSS) og ráðlögðum siglingaleiðum sem miða að því að hámarka áhrif leiðastjórnunarkerfanna.
- Breytingar á aðgreindum siglingaleiðum (TSS) við Slupska-banka við strönd Pólland með það að markmiði að draga úr hættu á skipsströndum á grynningum austan við aðgreindu siglingaleiðirnar fyrir innan og utan pólska landhelgi á sunnanverðu Eystrasalti.

Ofangreindar ráðstafanir um leiðastjórnun verða lagðar fyrir Siglingaöryggisnefnd IMO (MSC) á 102. fundi í maí 2020 til samþykktar og verða þær komnar til framkvæmda sex mánuðum eftir það.

Viðurkenning á indverska svæðisbundna gervihnattaleiðsögukerfinu

Undirnefndin samþykkti að viðurkenna indverska svæðisbundna gervihnattaleiðsögukerfið (IRNSS). Við það verður það hluti af alheimsstaðsetningakerfinu (e. World Wide Radionavigation System (WWRNS)). Texti að dreifibréfi þess efnis til samþykktar MSC var útbúinn.

Afkastakröfur fyrir QZSS-móttökutæki skipa

Undirnefndin samþykkti drög að MSC-ályktun um afkastakröfur fyrir móttökubúnað japanska Quasi-Zenith gervihnattakerfisins (e. Quasi-Zenith Satellite System QZSS) til samþykktar MSC.

Undirnefndin bauð Japan að leggja fram frekari upplýsingar og ítarleg gögn um kerfið á næstu fundum undirnefndarinnar með hugsanlega viðurkenningu þess sem hluta WWRNS-kerfisins síðar meir.

IMO gegnir mikilvægu hlutverki við að samþykkja og viðurkenna leiðsögukerfi sem nota má við siglingar á alþjóðavísu. IMO viðurkennir nú GPS-leiðsögukerfið (e. Global Positioning System), GLONASS-gervihnattaleiðsögukerfið, BeiDou-gervihnattaleiðsögukerfið (BDS) og Galileo-gervihnattaleiðsögukerfið. Nýjasta kerfið, IRNSS, sem getið er hér að ofan, býður nú lokasamþykki.

Samkvæmt V. kafla SOLAS er þess krafist að öll skip séu búin alheimsgervihnattaleiðsögukerfi eða kerfi fyrir jarðlæga, þráðlausa leiðsögu, eða með öðrum hætti, til að ákvarða og uppfæra staðsetningu skips með sjálfvirkum hætti á öllum tímum ferðarinnar.

Endurskoðun leiðbeininga fyrir skipaumferðarþjónustu (e. Vessel Traffic Services)

Undirnefndin lauk endurskoðun leiðbeininga fyrir skipaumferðarþjónustu sem samþykktar voru árið 1997 (ályktun A.857 (20)) og vísaði skjalinu til MSC til samþykktar og síðari samþykktar allsherjarþings.

Nútímavæðing alþjóðlegs neyðar- og öryggiskerfis fjarskipta á sjó (GMDSS)

Við leit og björgun (SAR) á sjó reiða björgunaraðilar sig á samþætt fjarskiptakerfi sem nýtir bæði gervihnetti og jarðstöðvar og nefnist alþjóðlegt neyðar- og öryggiskerfis fjarskipta á sjó (e. Global Maritime Distress and Safety System GMDSS). GMDSS er lögbundið samkvæmt reglum um fjarskipti í IV. kafla alþjóðasamnings um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS), 1974.

Undirnefndin hélt áfram vinnu við að endurskoða GMDSS-kröfur með það að markmiði að unnt sé að nota nútímasamskiptakerfi í GMDSS-kerfinu en fella á brott kröfur um úreilt kerfi. Verulegur árangur náðist við að endurskoða viðeigandi reglur um björgunarbúnað í III. og um fjarskipti í IV. kafla SOLAS og undirbúa gerð afleiddra breytinga í öðrum samþykktum.

Undirnefndin samþykkti uppfærða vinnuáætlun, þ.m.t. flokkun og forgangsroðun um endurskoðunar annarra samþykktar sem tengjast breytingum á III. og IV. kafla SOLAS.

Markmiðið er að ljúka verkinu árið 2021 og leggja afraksturinn fram á MSC svo að unnt verði að samþykkja breytingarnar tímanlega áður en þær öðlast gildi árið 2024.

Endurskoðuð þjónustuhandbók SafetyNET samþykkt

Undirnefndin samþykkti drög að endurskoðun á handbókinni International SafetyNET sem miðar meðal annars að því að endurspeglar uppfærslur á skyldri GMDSS-þjónustu sem Inmarsat veitir.

SafetyNET er óaðskiljanlegur hluti af GMDSS-kerfinu og veitir alþjóðlega sjálfvirka, beinprentaða gervihnattaþjónustu. Þessi þjónusta felst í að miðla öryggisupplýsingum um siglingar (MSI), tilkynningum til sjófarenda um siglingahættur og veðurviðvaranir, veðurspár, upplýsingar um leit og björgun og aðrar brýnar öryggistilkynningar til skipa.

Samþykkt voru drög að dreifibréfi MSC um samhæfingarnefnd IMO Enhanced Group Call (EGC Enhanced Group Call (EGC)) til samþykktar á MSC. Samhæfingarnefnd Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (EGO) samhæfir alþjóðlega miðlun MSI- og SAR-upplýsinga í samvinnu við Alþjóðasjómælingastofnunina (IHO), Alþjóðaheilbrigðismálastofnunina (WMO) og Alþjóðagervihattafarstöðvastofnunina (e. International Mobile Satellite Organization IMSO) og notar við það viðurkennda sjófarstöðvaþjónustu.

Leiðbeiningar um leitar- og björgunarþjónustu og sjálfvirka neyðarferilritun loftfara samþykktar

Undirnefndin samþykkti bráðabirgðaleiðbeiningar um leitar- og björgunarþjónustu varðandi framkvæmd sjálfvirka neyðarferilritun flugfara í flugi til dreifingar sem COMSAR-dreifibréf. Leiðbeiningarnefninu er ætlað að veita grunnupplýsingar um sjálfvirka neyðarferilritun (ADT) sem tekur gildi 1. janúar 2021 sem hluti af alþjóðlega neyðar- og öryggiskerfis fjarskipta í flugi (GADSS) Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO). Sjálfvirk neyðarferilritun (ADT) gerir kleift að senda tilkynningar og staðsetningu loftfars ef neyðarástand skapast.

IMO og ICAO halda árlega sameiginlegan fund vinnuhóps um málefni leitar og björgunar. Alþjóðlega handbókin um leit og björgun í lofti og á sjó (IAMSAR) er gefin út af IMO og ICAO í sameiningu og var til skoðunar á fundi undirnefndarinnar.

Umfjöllun um Pólkóðann og skip sem falla ekki undir SOLAS-samþykktina

Stofnaður var samskiptahópur um gildissvið Pólkóðans (Polar Code) fyrir skip sem falla ekki undir SOLAS-samþykktina.

Pólkóði IMO stuðlar að því að skip sem eru starfrækt á óblíðum svæðum norðurslóða og við Suðurskautslandið taki mið af öfgum hitastigs og að unnt verði áfram að starfrækja mikilvægan skipsbúnað á þessum svæðum jarðar.

Á 31. allsherjarþingi IMO í nóvember 2019 var samþykkt ályktun þar sem aðildarríkin eru hvött til að hrinda í framkvæmd af frjálsum vilja ráðstöfunum um að auka öryggi skipa sem falla ekki undir SOLAS og kunna að vera starrækt á hafsvæðum Norður- og Suðurskautsins, eftir því sem unnt er, þ.m.t. fiskiskip 24 metrar að lengd og lengri og skemmtisnekkjur sem eru 300 brúttótonn að stærð og stærri og eru ekki starrækt í atvinnuskyni.

Þótt ákvæði Pólkóðans séu lögbundin samkvæmt SOLAS ná þau almennt ekki til fiskiskipa, skemmtisnekkja og minni flutningaskipa undir 500 brúttótonnum og skipa í innanlandssiglingum. Um þessar mundir fer fram athugun á því hvort unnt sé að beita reglum 9. kafla (öryggi við siglingar) og 11. kafla (siglingaáætlanir) Pólkóðans gagnvart skipum sem falla ekki undir SOLAS og hvernig best sé að auka öryggi þessara skipa þegar þau starfa á heimskautahafsvæðum.

Stofnaður var samskiptahópur í því skyni að halda þessu starfi áfram milli funda og gefa skýrslu til NCSR 8 árið 2021.

Endurskoðun leiðbeininga um skipaafdreip

Undirnefndin fjallaði um fyrirhugaða endurskoðun á leiðbeiningum um skipaafdreip fyrir skip sem þurfa á aðstoð að halda. Leiðbeiningarnar voru samþykktar árið 2003 (ályktun A.949 (23)) og nýtast þegar skip þarfnast aðstoðar en öryggi mannlífa er ekki í hættu. Þegar öryggi mannlífa er í húfu ber að fylgja ákvæðum samþykktar um leit og björgun (SAR).

Að loknum umræðum í vinnuhópi var stofnaður samskiptahópur til að vinna við textadrögin og fjalla um hvaða mál ber að vekja athygli umhverfisverndarnefndar sjávar (MEPC) og laganefndar (LEG) til frekari skoðunar.

Samskiptayfirlýsingar til ITU og CEPT ECC samþykktar

Undirnefndin samþykkti að leggja drög að samskiptayfirlýsingum til Alþjóðafjarskiptasambandsins (ITU) um endurskoðun á tilmælum ITU-R M.585-7 um úthlutun og notkun auðkenna í sjófarstöðvaþjónustu fyrir AMRD hóp B með AIS tækni og til fjarskiptanefndar (ECC) Evrópuráðstefnu póst- og fjarskiptastofnana (CEPT), um verndun L-rásar gervihnattafjarskipta á sjó.

Að öllum líkindum verður næsti fundur (NCSR 8) haldinn 9-19.febrúar 2021. Settur var fyrirvari um tillögu um að hefja fund á þriðjudegi og enda á fimmtudegi í vikunni á eftir (í stað miðviku- og föstudags).

Sverrir Konráðsson
Samhæfingarsviði
Samgöngustofu