

Greinargerð um 98. fund siglingaöryggisnefndar IMO (MSC 98) haldinn í höfuðstöðvum IMO í London dagana 7.-16. júní 2017

Fundi siglingaöryggisnefndar sækja fulltrúar frá 171 aðildarríki IMO og fjölda alþjóðlegra stofnana og frjálsra félagasamtaka. Sverrir Konráðsson fagstjóri í siglingum hjá Samgöngustofu sat fundi nefndarinnar dagana 11.-16. júní. Formaður nefndarinnar var Brad Groves (Ástralía). Í greinargerðinni er farið yfir helstu mál á dagskrá nefndarinnar og niðurstöður þeirra.

Erindi sem Ísland lagði fram ásamt fleiri ríkjum

Nefndin fjallaði um skjalið MSC 98/22/6 sem Ísland, Spánn og Suður-Afríka lögðu fram. Í skjalinu eru lagðar til breytinga á ályktun A.1078(28) til þess að færa út gildissvið auðkenniskerfis IMO fyrir skip (e. IMO Ship Identification Number Scheme) þannig að það gildi um flota farþegaskipa sem eru undir 100 brúttótonnum, háhraðafarþegaskip og hreyfanlega borpalla sem falla undir SOLAS-reglu V/19-1, fiskiskip 100 brúttótonn og stærra sem eru ekki smíðuð úr stáli og öll fiskiskip knúin innanborðsvélum, sem eru undir 100 brúttótonnum og niður að stærðarmörkunum 12 metrar að mesta lengd, sem hafa heimild til að starfa á hafsvæðum utan lögsögu fánaríkisins.

Eftir nokkrar umræður fól nefndin undirnefnd um innleiðingu alþjóðasamþykktar, (III-4) að taka tillöguna til skoðunar á næsta fundi sínum í september nk., þ.m.t. notkun á orðalaginu „á hafsvæðum utan lögsögu fánaríkisins“ til samræmis við aðra viðeigandi gerninga og ljúka við gerð ályktunar þingsins sem afturkallar ályktun A.1078(28). Undirnefndin mun síðan senda niðurstöðu sína beint til 30. allsherjarþings (Assembly 30) með það fyrir augum að hún verði samþykkt þar.

Pólkóði fyrir skip sem falla ekki undir SOLAS – annar áfangi Pólkóða-vinnunnar

Ísland hefur verið með í umræðunni á vettvangi IMO um hvort farið yrði í að innleiða annan áfanga Pólkóðans, en hann tæki til skipa sem falla ekki undir SOLAS-samþykktina, þ.e. fiskiskipa og annarra skipa en SOLAS-skipa og starfrækt eru innan heimsskautasvæða jarðar.

Nefndin ákvað, með hliðsjón af ákvörðun undirnefndar SDC 4 um að ekki væri hægt að gera frekari ráðstafanir um seinni áfanga vinnu við alþjóðlegan kóða um skip sem starfa á heimskautahafsvæðum (Pólkóðann) án þess að fá skýrar leiðbeiningar um:

1. hvenær þróun á öðrum áfanga Pólkóðans ætti að hefjast,
2. gildissvið annars áfanga Pólkóðans, og
3. ráðgefandi eða lögbundin staða annars áfanga Pólkóðans.

Í þessu sambandi hafði nefndin eftirfarandi skjöl til umfjöllunar:

1. MSC 98/10/1 (Nýja-Sjáland), sem leggur til hugsanlega leið til að vinna að seinni áfanga Pólkóðans og þar með talin frumskoðun á því hvernig þessi kóði, sbr. samþykki ályktana MSC.385 (94) og MEPC.264 (68), gæti tekið til skipa sem ekki eru SOLAS-skip, og

2. MSC 98/10/2 (Fiji o.fl.) þar sem leitast er við að svara spurningum sem SDC 4 lagði fram við siglingaöryggisnefnd með það fyrir augum að ákveða hvenær þróun annars áfanga Pólkóðans ætti að hefjast.

Við skoðun á ofangreindum skjölum voru eftirfarandi skoðanir viðráðar:

1. Nefndin hafði þegar ályktað að lögbundnar ráðstafanir væru bestu og árangursríkustu leiðirnar til að ná fram umbótum í öryggismálum sjófarenda og farþega sem eru þegar í hættu í heimskautasvæðunum.

2. Þótt ráðrúm væri til að láta annan áfanga Pólkóðans gilda um öll skip sem starfa á báðum heimskaudahafsvæðum væri brýnast að tryggja öryggi fiskiskipa og snekkja hvað varðar starfrækslu á hafsvæðum Suðurheimskaupsins.

3. Hluti II-A í Pólkóðanum gildir fyrir skip sem falla ekki undir SOLAS og hafnarríkiseftirlitsmenn geta því nú þegar farið um borð í þau skip til eftirlits.

Kostir Pólkóðans, sem skrifaður er sem markmiðsmiðað líkan, voru þeir að markmiðin og flestar kröfur um notagildi voru skrifaðar á þann hátt að þær giltu þegar um öll skip og því yrðu forskriftirnar að vera þróaðar eftir því hvaða skip kóðinn ætti að taka til.

4. Að því er varðar umfang þeirrar vinnu sem framundan er mætti leggja til að fyrst um sinn mætti þróa annan áfanga kóðans sem gildi um Suðurskautssvæðið og eftir að lærdómur hefur verið dreginn af reynslu þar mætti útfæra gildissviðið til siglinga í norðurhöfum.

5. Þróun seinni áfangans ætti að njóta góðs af sameiginlegri sérfræðipækkingu IMO og vinna skal að stefnumótun í samvinnu.

6. Ljóst var að hugsanlegt manntjón og umhverfisáhrif, sem hvort tveggja kann að tengjast skipum sem flokkast ekki sem SOLAS-skip og eru starfrækt á heimskaudahafsvæðum, kallar á bráðar aðgerðir. Af þessum sökum var nefndin hvött að hefja án tafar vinnu við að færa út gildissvið lögboðna Pólkóðans þannig a hann gildi um skip sem eru ekki SOLAS-skip en eru starfrækt á heimsskaudahafsvæðum og að það yrði gert með því að setja þetta mál á dagsrá SDC-undirnefndarinnar um smíði og hönnun skipa sem brýnn dagskrárliður.

7. Með það í huga að grunnurinn að því að hefja vinnu við seinni áfanga Pólkóðans liggur nú fyrir í viðaukunum við skjalið MSC 98/10/1 ber að fela undirnefnd um smíði og hönnun (SDC) að framkvæma greiningu á gildissviði annars áfanga Pólkóðans, lögbundinni eða ráðgefandi stöðu hans og á því hvaða tegundir skipa falli undir hann. Hér er um forgangsverkefni að ræða.

8. Vinnan sem tengist öðrum áfanga fyrir skip sem falla ekki undir SOLAS ætti ekki hefjast fyrir en reynsla hefur fengist á nýja kóðanum fyrir SOLAS-skip.

9. Að teknu tilliti til þess að Cape Town samningurinn frá 2012 hefur ekki öðlast gildi ennþá yrði ákjósanlegast að ræða málið eftir að hann öðlast gildi. Ástæðan er talin vera sú að með hliðsjón af þeirri greiningu slysa sem hefur farið fram innan heimskaudahafsvæða og heildaröryggis fiskiskipa væri ákjósanlegast að hefja vinnu við seinni áfanga Pólkóðans eftir gildistöku Cape Town samningsins frá 2012.

10. Með hliðsjón af því að sá mikli fjöldi sjóslysa á heimsvísu þar sem fiskiskip eiga í hlut er óviðunandi, en stærstur hluti þeirra slysa á sér stað utan hafsvæða heimskautanna, voru aðildarríkin hvött til að fullgilda Cape Town samninginn frá 2012 og stuðla þannig að því að hann öðlist gildi. Það yrði stórt skref fram á við til að tryggja öryggi fiskiskipa um allan heim, þar með talið á heimskaudahafsvæðum.

11 Pólkóðinn er viðbót við SOLAS-samþykktina frá 1974 og inniheldur aðeins hluta krafna um siglingaöryggi sem skip sem Pólkóðinn gildir um eiga að uppfylla. Engin samþykktur alþjóðlegur öryggisstaðall er til fyrir skip sem falla utan gildissviðs SOLAS-samþykktarinnar og því væri ekki vænlegt að velja af handahófi ákvæði úr Pólkóðanum til að taka á heildaröryggi skipa.

13 Pólkóðinn gildir ekki um flutningaskip milli 300 brúttótonn og 500 brúttótonn, og engir alþjóðlegir öryggisstaðlar gilda um fiskiskip og skemmtisnekkjur.

14. Umfjöllun um gildissvið síðari áfanga Pólkóðans, ráðgefandi eða lögbundna stöðu hans og þær tegundir skipa sem myndu falla undir hann krefst stefnuákvörðunar og því gat undirnefndin ekki tekið á málinu. Í þessu samhengi þarf nefndin að taka ákvörðun um framhaldið áður en vinna við seinni áfangann getur hafist.

Að teknu tilliti til framangreinds sjónarmiða samþykkti nefndin:

1. að breyta titlinum á þessum dagskrárlíð í „Öryggisráðstafanir fyrir skip önnur en SOLAS-skip sem starfa á heimskautahafsvæðum“, og
2. að teknu tilliti til þess hversu brýnt málið er var samþykkt að færa þennan núverandi dagskrárlíð af síðari dagskráráætlun nefndarinnar yfir á tvíæringinn 2018-2019 og bráðabirgðadagskráráætlun fundar MSC 99 með það fyrir augum að taka ákvörðun um gildissvið seinni áfanga Pólkóðans, ráðgefandi eða lögbundna stöðu hans og þær tegundir skipa sem eiga að falla undir hann.

Umfangskönnun á sjálfstjórnarskipum sett á dagskrá

MSC samþykkti að setja á dagskrá málefni svokallaðra sjálfstjórnarskipa, sem sigla á yfirborði sjávar (e. autonomous surface ships). Um er að ræða mannlaus fljótandi för sem fjarstýrt er úr landi líkt og flygildi eða drónar sem stjórnað er frá jörðu. Menn sjá fyrir sér ýmsa notkunarmöguleika slíkra fara, t.d. við sjóflutninga og önnur verkefni á sjó þar sem ekki yrði þörf fyrir nærveru manna um borð.

Á fundinum mátti greina áhyggjur ríkja sem útvega mannafla á heimsflotann, t.d. Filippseyjar og Indónesía. Einnig tjáðu menn sig um lagalegar spurningar sem koma upp í hugann þegar sigla á ómönnum förum, m.a. hvað varðar skilgreiningu ábyrgðar ef árekstrar verða á sjó og önnur slys þar sem slík för eiga í hlut.

Verkefnið verður í formi umfangskönnunar (e. scoping exercise) til að ákvarða hvernig kveða má á í IMO-gerningum um rekstur sjálfstjórnarskipa sem sigla á yfirborði sjávar með tilliti til öryggis, siglingaverndar og verndar umhverfisins.

Siglingaöryggisnefnd ályktaði að Alþjóðasiglingamálastofnunin ætti að gegna framsæknu og leiðandi hlutverki (e. proactive approach) í ljósi hraðvirktrar tækniþróunar tengdri sjálfstjórnarskipum sem eru starfrækt í atvinnuskyni. Litið er á umfangskönnunina sem upphafspunkt og gert er ráð fyrir að hún snerti fjölmarga þætti, þ.m.t. mannlega þáttinn, öryggi, siglingavernd, samskipti við hafnir, leiðsögu og hafnsögu, viðbrögð við atvikum og verndun umhverfis sjávar.

Umfangskönnunin gæti falist í að tilgreina eftirfarandi: þær IMO-reglur sem kunna að útiloka sjálfstjórnarskip eins og þær eru skrifaðar nú; þær IMO-reglur sem taka ekki til sjálfstjórnarskipa (sökum þess að þær tengjast eingöngu veru einstaklinga um borð); þær IMO-reglur sem útiloka ekki ómannaða starfrækslu en þarf hugsanlega að breyta til að tryggja að smíði og rekstur sjálfstjórnarskipa fari fram með tilliti til öryggis, siglingaverndar og umhverfisverndar.

Umfangskönnunin ætti að ná til mismunandi stiga sjálfvirkni, þ.m.t. hálf-sjálfstjórnarskipa og ómannaðra skipa og fæli í sér umfjöllun um skilgreiningu á því sem átt er við með „sjálfstjórnarskipi“. Sendinefndir lögðu til að verkefnið fælist í að kanna heildstætt umfang mannlega þáttarins í tengslum við mismunandi stig sjálfstjórnar, bæði hvað varðar starfsmenn um borð og í landi. Könnun á áreiðanleika, styrk, þoli undirliggjandi tækni-, fjarskipta-, hugbúnaðar- og vélkerfa og hvort einhverjum þeirra sé ofaukið. Enn fremur hvort framkvæma þurfi formlegt öryggismat eða gloppugreiningu á þáttum sem varða öryggismál, tækni, mannlega þáttinn og starfrækslu fjarstýrðra sjálfstjórnarskipa eða ómannaðra skipa.

Siglingaöryggisnefnd sammæltist einnig um að nauðsynlegt væri að taka til umfjöllunar lagalega þætti málsins, þar á meðal hvar ábyrgðin lægi ef slys yrði þar sem sjálfstjórnarskip ætti í hlut, afleiðingar þess fyrir farminn og fyrir aðila sem málið varðar á landi.

Gert er ráð fyrir að vinnan fari fram á fjórum MSC-fundum og ljúki um mitt ár 2020. Sendinefndum var boðið að leggja fram erindi um málið á næsta fundi (MSC 99 í maí 2018).

Samþykktar breytingar á stöðugleika farþegaskipa

Siglingaöryggisnefnd samþykkti nokkrar breytingar á kafla II-1 í SOLASs um niðurrólfun og lekastöðugleika, með væntanlega gildistöku 1. janúar 2020.

Breytingarnar voru gerðar eftir efnislega endurskoðun á SOLAS-kafla II-1, einkum með áherslu á ný farþegaskip. Við endurskoðunina voru hafðar til hliðsjónar tillögur sem komu fram í kjölfar rannsóknar á *Costa Concordia* slysinu árið 2012.

Í tengslum við samþykkt fyrirnefndra breytinga samþykkti MSC endurskoðaðar skýringar við reglurnar í SOLAS-kafla II-1 um niðurrólfun og lekastöðugleika.

MSC samþykkti einnig endurskoðaðar leiðbeiningar um vatnspéttar hurðir á farþegaskipum sem má opna meðan á siglingu stendur.

Aðrar breytingar samþykktar á MSC

SOLAS-breytingar sem öðlast væntanlega gildi 1. janúar 2020:

- Breytingar á SOLAS-reglu II-2/3.56 um skilgreiningu á bílaflutningaskipum og drög að nýrri SOLAS-reglu II-2/20.2 um kröfur um eldvarnir í farmrýmum þar sem fyrir eru ökutæki með eldsneyti í geymum til aksturs, einkum ökutæki sem er ekki ekið innan farmrýmisins.
- Breytingar á SOLAS-reglu II-2/9.4.1.3 til að skýra kröfur um þéttleika glugga á farþegaskipum sem flytja ekki fleiri en 36 farþega og á skipum til sérstakra nota með fleiri en 60 (en ekki fleiri en 240) um borð.
- Breytingar á SOLAS-reglu III/1.4, III/30 og III/37 um æfingar fyrir aðgerðir vegna leka um borð í farþegaskipum þar sem krafist verður að æfingar fyrir aðgerðir vegna leki um borð í öllum farþegaskipum verði haldnar frá 2020.

Yfirlit yfir breytingar sem gerðar voru á lögbundnum gerningum á fundinum

8.	<input type="checkbox"/>	3	MSC 98/3 - CONSIDERATION AND ADOPTION OF AMENDMENTS TO MANDATORY INSTRUMENTS Amendments to the 1974 SOLAS Convention and associated instruments (Part 1, draft amendments to the chapter II-2 and Appendix of the 1974 SOLAS Convention, the IGF Code, 1994 HSC Code, 2000 HSC Code and LSA Code)	Secretariat	147 KB	06/02/2017	
9.	<input type="checkbox"/>	3	MSC 98/3/Add.1 - CONSIDERATION AND ADOPTION OF AMENDMENTS TO MANDATORY INSTRUMENTS Amendments to the 1974 SOLAS Convention and associated instruments (Part 2, draft amendments to the IMSBC Code)	Secretariat	1.2 MB	06/02/2017	
10.	<input type="checkbox"/>	3	MSC 98/3/Add.2 - CONSIDERATION AND ADOPTION OF AMENDMENTS TO MANDATORY INSTRUMENTS Amendments to the 1974 SOLAS Convention and associated instruments (Part 3, draft amendments to chapters II-1 and III of the 1974 SOLAS Convention)	Secretariat	535 KB	13/02/2017	

Fyrirkomulag vistunar þessara gagna í One og dreifing til þeirra sem málið varðar hjá SGS

Í gagnagrunni fundarskjala á vef IMO <https://docs.imo.org/> IMODOCS eru þau skjöl sem eru tillögur til breytinga á lögbundnum IMO-gerningum til samþykktar í viðkomandi fundi auðkenndar með bleikum bakgrunnslit (*pink paper*), sjá dæmi hér að framan.

Á lista yfir dreifibréf (*Circular Letters*) í gagnagrunni fundarskjala á IMODOCS-síðunni eru þau skjöl sem innihalda breytingar, sem hafa hlotið samþykki MSC (og/eða MEPC), einnig auðkennd með bleikum bakgrunnslit. Skjalavörður SGS fær póst reglulega frá skrifstofu IMO sem inniheldur dreifibréf (*Circular Letters*) frá IMO. Skjalavörður færir viðkomandi skjöl inn í málið **IMO Circular Letters - Safnmál 2017**, málsnúmer: 1702737 í One. Dreifibréf eru færð í viðeigandi möppur eftir málefnum. Skjalavörður sendir nýkomin skjöl til starfsmanns samhæfingarsviðs. Afrit eru send til úrvinnslu hjá viðkomandi sérfræðingi á fagsviðum SGS samkvæmt lista sem samhæfingarsvið setur upp í samráði við forstöðumenn sviða og til lögfræðideildar þar sem metið er hvort breytingin kalli á laga- eða reglugerðarbreytingu.

IMSBC-kóðinn

- Samþykktar voru breytingar á alþjóðakóðanum um flutning lausafarma í föstu formi með skipum (IMSBC Code) í því skyni að uppfæra kröfur um fjölmargar tegundir farms. Breytingarnar fólu einnig í sér breytingar tengdar liðum 4.5.1 og 4.5.2 þar sem áhersla er lögð á ábyrgð sendanda til að tryggja að fram fari próf til að ákvarða rakamörk við flutning (e. transportable moisture limit TML)) búlkafarms í föstu formi auk sýnatöku og prófana á rakainnihaldi. Breytingarnar fólu einnig í sér kröfur á farmsendandi efna sem eru skaðleg fyrir umhverfi sjávar um að lýsa yfir hvort lausafarmur í föstu formi, annar en korn, hafi í för með sér skaðleg áhrif á umhverfið eða ekki.

HSC-kóðinn

- Breytingar á háhraðafarskóðanum frá 1994 og 2000 (HSC-kóðanum), sem útskýrir nánar undanþáguna sem tekur til tiltekinna smærri skipa frá því að þurfa hafa um borð björgunarbát, að því tilskildu að lágmarkskröfur til að hafa um borð björgunarfara séu uppfylltar og að því tilskildu að unnt sé að bjarga manni úr sjó í láréttri eða nálægt láréttri líkamsstöðu.

LSA-kóðinn

- Breytingar á undirkafla 6.1 í VI. kafla LSA-kóðanum um prófunarálag og öryggisþætti sem sjósetningarbúnaður og aukahlutir þeirra þurfa að þola. Einnig tengdar breytingar á endurskoðuðum tilmælum um prófanir á björgunarbúnaði (ályktun MSC.81 (70)).

MODU-kóðinn

- Breytingar á kóðanum um smíði og búnað færanlega borpalla á sjó, 2009 (e. Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 2009 (2009 MODU Code)), að teknu tilliti til tillagna í kjölfar rannsóknar á því þegar sprenging og eldsvoði olli því að Deepwater Horizon borpallurinn sökk í Mexíkóflóa í apríl 2010. Helstu breytingar tengjast vél- og rafbúnaði á hættusvæðum, brunaöryggi og björgunartækjum og -búnaði.

Samþykkt að taka upp áhættustýringu netöryggis (e. cyber security)

Siglingaöryggisnefnd samþykkti ályktun um að taka upp áhættustýringu netöryggis í öryggisstjórnunarkerfum skipa. Samkvæmt ályktuninni eru hagsmunaaðilar minntir á að lögboðna alþjóðlega öryggisstjórnunarkerfið (ISM) feli í sér kröfu um að greina þurfi allt hættuástand sem steðjar að skipum, starfsfólki og umhverfi og gera viðeigandi varúðarráðstafanir.

Samkvæmt ályktuninni eru stjórnvöld hvött til að tryggja að tekið sé á netöryggi með viðeigandi hætti í öryggisstjórnunarkerfum eigi síðar en við fyrstu árlegu sannprófun á samræmingarskjali (e. Document of Compliance) félagsins eftir 1. janúar 2021.

Siglingaöryggisnefnd samþykkti einnig sameiginlegt dreifibréf MSC og FAL (e. Facilitation Committee - yfirnefnd IMO um einföldun formsatriða) um leiðbeiningar um áhættustýringu netöryggis á sjó, byggt á Bráðabirgðaleiðbeiningunum um áhættustýringu netöryggisþátta (MSC.1/Circ.1526), ??í kjölfar nýlegs samþykkis FAL-nefndarinnar á leiðbeiningunum. Dreifibréfið felur í sér tilmæli um áhættustýringu tengdri netöryggi í siglingum og ráðstafanir til að bregðast við ógn sem beinist að tæknibúnaði við hugsanlegar aðstæður eða atvik og gæti stofnað rekstri, öryggi eða vernd skipa í hættu ef upplýsingar eða kerfi skemmast, glatast eða skerðast af þessum sökum. Leiðbeiningarnar innihalda nánari upplýsingar um bestu starfsvenjur fyrir árangursríka áhættustýringu til aukins netöryggis.

Sjórán og vopnuð rán sem beinast gegn skipum

Siglingaöryggisnefnd barst í hendur nýjustu tölur um sjórán og vopnuð rán sem beinast gegn skipum. Tölurnar eru byggðar á atvikum sem tilkynnt hafa verið til IMO. Alls var tilkynnt um 221 sjórán og vopnuð rán, sem beinast gegn skipum, á heimsvísu árið 2016, en það er fækkun um 27% samanborið við 303 tilkynnt atvik árið 2015.

Nefndin vakti athygli á þeirri alvarlegu staðreynd að í Vestur-Afríku hafi atvikum fjölgað um 77% (62 atvik 2016 á móti 35 árið 2015). Þrátt fyrir að dregið hafi lítillega úr sjóræningjastarfsemi og vopnuðum ránum í Suður-Kínahafi þar sem 68 tilvik voru tilkynnt árið 2016 samanborið við 81 atvik árið 2015 hafa menn áhyggjur af þróuninni í Suðaustur-Asíu, einkum í Sulu-Selebeshafi þar sem 16 atvik voru tilkynnt árið 2016 samanborið við tvö atvik árið 2015. Ennfremur var tilkynnt um átta sjónrán undan strönd Sómalíu frá janúarbyrjun og út apríl 2017 en þá voru 39 skipverjar sex kaupskipa og tveggja fiskiskúta teknir í gíslingu eða rænt.

Í því skyni að taka á hugsanlegri vantilkynningu sjórána eða vopnaðra rána á Gíneufloa undan strönd Nígeríu samþykkti MSC dreifibréf um tilkynningu sjórána og vopnaðra rána sem beinast gegn skipum í Gíneufloa. Samkvæmt dreifibréfinu eru fánaríki, skipstjórar, skipaeigendur, útgerðarmenn og skipafélög hvött til að tilkynna um öll sjórán og vopnuð rán tímanlega til viðeigandi stofnana sem í hlut eiga hverju sinni. Slíkt myndi bæta viðbrögð strandríkja, vara nálæg skip við og auka skilning á þeirri áhættu sem skipum er búin þegar þau sigla á hafsvæðum þar sem sjórán og vopnuð rán eiga sér stað.

Hættusamar sjóferðir flóttamanna

Aðildarríki og samtök lýstu yfir áhyggjum af alvarlegri stöðu mannúðarmála flóttamanna á sjó og samþykktu að stuðla að viðeigandi og árangursríkum aðgerðum á vettvangi Sameinuðu þjóðanna.

Nefndin hvatti aðildarríki og ráðgefandi samtök til að taka þátt í alþjóðlegu samstarfsverkefni (Global Compact on Migration) sem sett var á laggirnar í kjölfar samþykktar New York yfirlýsingarinnar um flóttamenn og innflytjendur sem samþykkt var 19. september 2016.

Samþykkt leiðastjórnunarkerfa fyrir skip

Nefndin samþykkti nokkur ný og breytt leiðarstjórnunarkerfi fyrir skip.

Þar á meðal var skilgreint nýtt svæði sem ber að forðast (ATBA) sem viðbótarráðstöfun til verndar "Þjóðgarðinum Tubbataha, sem er skilgreindur sem sérstaklega viðkvæmt hafsvæðið (PSSA¹) á Sulu-hafi" (Filippseyjum). ATBA-svæðið tengist fyrirhuguðu PSSA-hafsvæði sem var samþykkt í meginatriðum árið 2016 og það verður formlega útnefnt á fundi umhverfisverndar-nefnd sjávar (MEPC 71) í júlí.

Nefndin samþykkti einnig ráðlagða siglingaleið "Undan vesturströnd Izu O Shima eyju", sem er fyrsta leiðarstjórnunarráðstöfunin við strendur Japans sem IMO samþykkir.

Innleiðing áætlunar um rafræn siglingakerfi (E-navigation) og rekstraröryggi þeirra

Nefndin samþykkti allnokkrar nýjar og endurskoðaðar afkastakröfur og leiðbeiningar um rekstraröryggi, þ.m.t. þær sem eiga að innleiða stefnu um rafræn siglingakerfi.

Nefndin samþykkti dreifibréf sem inniheldur leiðbeiningar um vinnslu staðsetningar-, siglingar- og tímasetningargagna (PNT) sem eiga að auka öryggi og skilvirkni leiðsögu með nákvæmari upplýsingum um ofangreint til starfsmanna á stjórnþalli (þ.m.t. leiðsögumenn). Einnig eiga leiðbeiningarnar að auka öryggi við starfrækslu mikilvægra tækja um borð (t.d. AIS, ECDIS, o.s.frv.). Samþykktar voru afleiddar breytingar á ályktun MSC.401(95) um afkastakröfur (e. performance criteria) fyrir fjölkerfa þráðlaus leiðsögutæki.

MSC samþykkti einnig breytingar á endurskoðuðum leiðbeiningum og viðmiðum fyrir tilkynningar-skyldukerfi skipa (ályktun MSC.43(64)), sem fjallar um lögboðna tilkynningarskyldu skipa sem er sett í samræmi við SOLAS-reglu V/11. Endurskoðunin breytir ályktuninni og hvetur til notkunar og viðurkenningar á sjálfvirkum rafrænum aðferðum við að tilkynna skip.

Lokið við staðfestingarúttekt á markmiðsmiðuðum smíðareglum

Nefndin staðfesti að fyrsta staðfestingarúttekt á reglum um skipasmíði fyrir olúflutningaskip og búlkaskip, sem lögð var fram af hálfu 12 flokkunarfélaga, hafi verið lokið með fullnægjandi hætti í kjölfar úrbóta sem tilkynnt var um og MSC 96 fór fram á.

Siglingaöryggisnefnd staðfesti á 96. fundi sínum að smíðareglur fyrir olúflutningaskip og búlkaskipa sem lagðar voru fram af hálfu 12 flokkunarfélaga séu í samræmi við markmið og kröfur um notagildi sem stofnunin hefur sett fram í alþjóðlegum markmiðsmiðuðum (e. goal based) smíðareglum fyrir búlkaskip og olúflutningaskip (ályktun MSC.287(87)), sem voru samþykktar árið 2010; og samþykkti að bætt yrði úr þeim annmörkum sem í ljós komu.

Nefndin þróaði enn frekar breytingar á staðfestingarleiðbeiningunum og samþykkti uppfærða tímasetningu og áætlun um innleiðingu markmismiðaðra smíðareglna sannprófunaráætlunarinnar, þ.m.t. viðhald sannprófunar.

Próun krafna um notagildi samkvæmt III. kafla SOLAS

Siglingaöryggisnefnd fór yfir vinnu undirnefndar um skipakerfi og búnað (SSE) við gerð draga um kröfur um notagildi og framkvæmd þeirra í III. kafla SOLAS um björgunarbúnað og fyrirkomulag hans.

¹ Particularly Sensitive Sea Area - area that needs special protection through action by IMO because of its significance for recognized ecological or socio-economic or scientific reasons and which may be vulnerable to damage by international maritime activities.

Nefndin bauð aðildarríkjum og alþjóðlegum stofnunum að leggja fram viðeigandi upplýsingar og gögn til undirnefndarinnar um skipakerfi og búnað (SSE).

Áætlun um endurbætur á GMDSS

Nefndin samþykkti áætlun um endurbætur á alþjóðlegu neyðar- og öryggisfjarskiptakerfi skipa (GMDSS) sem undirnefnd um siglingar, fjarskipti og leit og björgun (NCSR) undirbjó. Samkvæmt áætluninni er kveðið á um þróun breytinga á SOLAS og tengdum gerningum til samþykktar árið 2021 og samþykkt þeirra árið 2022, með gildistöku árið 2024.

Samþykki ýmissa leiðbeininga (e. Guidances/Guidelines)

MSC samþykkti leiðbeiningar, þ.m.t. eftirfarandi (titlar á ensku):

- Guidelines on safety during abandon ship drills using lifeboats and draft amendments to update the Guidelines for developing operation and maintenance manuals for lifeboat systems (MSC.1/Circ.1205).
- MSC Circular on amendments to MSC.1/Circ.1503 on ECDIS - Guidance for good practice.
- Guidelines for port State control officers on certification of seafarers, hours of rest and manning.
- Guidelines for vessels and units with dynamic positioning (DP) systems.
- Amendments to the Guidelines for evaluation and replacement of lifeboat release and retrieval systems (MSC.1/Circ.1392) intended to include a method of assessment for hook fixed structural connections of the release mechanism and supporting structure, which are not made of material resistant to corrosion in the marine environment, in order to confirm that they are in "good condition".
- Guidance for Parties, Administrations, port State control authorities, recognized organizations and other relevant parties on the requirements under the STCW Convention, 1978, as amended (STCW.7/Circ.24 as STCW.7/Circ.24/Rev.1), based on the recommendation by the Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping.

Fundur með starfsmanni IMO

Undirritaður átti stuttan fund með Ashok Mahapatra sviðsstjóra Siglingaöryggisviðs og ritara MSC í kaffihléi og minnti hann á fund hans með Þórólfi Árnasyni, Sigurbirni Björnssyni og Birni Frey Björnssyni á Assembly 29 árið 2015 þar sem þeir ræddu um fjölda farþega um borð í rib-bátum. Hann ítrekaði það við mig að ekkert hefði breyst í afstöðu IMO frá fyrra fundi um að alls ekki skyldi veita leyfi fyrir fleiri en 12 farþega um borð í slíkum förum.