

Greinargerð um 99. fund siglingaöryggisnefndar IMO (MSC 99) haldinn í höfuðstöðvum IMO í London dagana 16. til 25. maí 2018

Fundi siglingaöryggisnefndar sækja fulltrúar frá 172 aðildarríkjum IMO og frá fjölda alþjóðlegra stofnana og frjálsra félagasamtaka. Magnús D. Baldursson lögfræðingur hjá Samgöngustofu sat fundinn fyrstu þrjá dagana í fyrri vikunni en Sverrir Konráðsson fagstjóri í siglingum hjá Samgöngustofu sat fundi nefndarinnar seinni vikuna 11.-16. maí. Formaður nefndarinnar var Brad Groves (Ástralía). Í greinargerðinni er farið yfir helstu mál á dagskrá nefndarinnar og niðurstöður þeirra.

1. Alþjóðasiglingamálastofnunin fjallar um sjálfsiglandi skip (e. autonomous ships)

Siglingaöryggisnefnd hóf vinnu við að skoða hvernig starfræksla sjálfsiglandi skipa tengist alþjóðasamþykktum IMO. Nefndin samþykkti ramma um að umfangskönnun (e. scoping exercise) verði framhaldsverkefni, þ.m.t. skilgreiningar á siglingum slíkra skipa auk aðferðafræði við framkvæmd æfinga og vinnuáætlana ([sjá fréttatilkynningu IMO 08/2018](#)).

2. Samþykkt breytinga

MSC samþykkti meðal annars eftirfarandi breytingar á alþjóðasamningum:

- Reglur II-1/1 og II-1/8-1 í **SOLAS**-samþykktinni frá 1974.
- Breytingar á **SOLAS**-reglum II-1/1 og II-1/8-1 um tölvustýrðan stöðugleikaútreikning til hjálpar skipstjóra ef innflæði á sér stað um borð í gömlum farþegaskipum. Búist er við að breytingarnar öðlist gildi 1. janúar 2020.
- Breytingar á IV. kafla **SOLAS** auk viðbætis við viðaukann við **SOLAS**-samþykktina frá 1974 og afleiddar breytinga á HSC- og SPS-kóðunum.
- Breytingar á IV. kafla **SOLAS** og viðbæti við viðauka við **SOLAS**-samþykktina frá 1974, þar sem í stað allra tilvísana í „Inmarsat“ komi vísun í „viðurkennda gervihnattafarsímaþjónustu“ og afleiðingar breytinga á alþjóðlega háhraðafarskóðanum frá 1994 (e. High Speed Craft Code 1994), alþjóðlega háhraðafarskóðanum frá 2000 (e. 2000 High Speed Craft Code) og öryggisreglur fyrir skip til sérstakra nota frá 2008 (e. Special Purpose ship Code 2008). Búist er við að breytingarnar öðlist gildi 1. janúar 2020.

3. Alþjóðakóði um siglingu með hættulegan farm (e. International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code)

Breytingar til að uppfæra IMDG-kóðann (breyting 39-18) í samræmi við nýjustu tilmæli Sameinuðu þjóðanna um flutning hættulegs varnings, þar sem settar eru grundvallarkröfur fyrir alla flutningsmáta. Um er að ræða nýjar skammstafanir fyrir aðskilnað í flutningi og sérákvæði um flutning litúmrafhlaðna og ökutækja sem knúin eru með eldfimu, fljótandi gasi. Búist er við að breytingarnar öðlist gildi 1. janúar 2020 og eru ríkisstjórnir hvattar til að beita þeim sjálfviljugt frá 1. janúar 2019.

4. Alþjóðakóði um brunaprófunaraðferðir frá 2010 (e. 2010 Fire Test Procedures Code)

Breytingar voru gerðar á 3. viðauka við kóða um brunaprófunaraðferðir og samþykktar tilskildar samþykkisprófunaraðferðir fyrir farþegaskip og háhraðaför. Búist er við að breytingarnar öðlist gildi 1. janúar 2020.

5. Fyrirmyndir að hæfnisskírteinum í ýmsum kóðum

Breytingar á fyrirmyndum hæfnisskírteina til að skýra kröfu um viðurkennda hleðslu- og stöðugleikahandbók/bækling sem á að útbúa fyrir skipið samkvæmt alþjóðlegu reglunum um smíði og búnað skipa sem flytja hættuleg efni í búlka (IBC-kóði), alþjóðakóði um smíði og búnað skipa, sem flytja fljótandi lofttegundir í búlka (IGC-kóða), kóða um smíði og búnað skipa sem flytja hættuleg kemísk efni í búlka (BCH-kóði), kóða fyrir gömul skip sem flytja fljótandi lofttegundir í lausu (EGC-kóði) og kóða fyrir smíði og búnað skipa sem flytja fljótandi lofttegundir í lausu (GC-kóði). Búist er við að breytingarnar öðlist gildi 1. janúar 2020.

6. Markmiðsbundnar viðmiðanir: endurskoðaðar sannprófunarreglur samþykktar í meginatriðum

Eftir að staðfest var á MSC 98 að 12 viðurkenndar stofnanir (ROs) hafi sýnt fram á að skipasmíðareglur þeirra samræmist smíðastöðlum um markmiðsbundnar skipasmíðar fyrir búlkaskip og olúflutningaskip (e. Goal-Based Standards) fékk siglingaöryggisnefnd nánari upplýsingar um vinnu við annað stig samræmismats sem fjallar um nýjar reglur og breytingar á reglum sem kynntar hafa verið frá fyrstu sannprófunarúttektinni.

Í kjölfar umfjöllunar vinnuhóps samþykkti nefndin í grundvallaratriðum drög að MSC-ályktun um endurskoðaðar viðmiðunarreglur um sannprófun á samræmi við markmiðsbundnar viðmiðanir um smíði olúflutningaskipa (e. GBS Verification Guidelines) með það fyrir augum að þær verði samþykktar á MSC 100. Siglingaöryggisnefnd tók undir það álit að yfirfarnar leiðbeiningar krefjist reglubundinnar endurskoðunar með hliðsjón af reynslu af endurskoðunarferlinu.

7. Markmiðsbundið öryggisstig: viðmiðunarreglur samþykktar í meginatriðum

Nefndin samþykkti í grundvallaratriðum drög að bráðabirgðaráðstöfunum um þróun og beitingu markmiðsbundins öryggisstigs Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) og verða þær teknar til lokasamþykkis á MSC 100.

8. Annar áfangi pólkóðans kemst á reksþöl

Alþjóðakóði skipa sem starfrækt eru heimskautahafsvæðum (Polar Code) tók gildi í janúar 2017 samkvæmt SOLAS- og MARPOL-samþykktunum. Í kóðanum felast viðbótarskilyrði fyrir skip sem sigla á norðurslóðum og á Suðurskautssvæðinu, til viðbótar við gildandi SOLAS- og MARPOL-reglur.

Siglingaöryggisnefnd skoðaði hvernig hægt væri að beita öryggisráðstöfunum Pólkóðans í framtíðinni gagnvart skipum sem falla ekki undir SOLAS-samþykktina en eru starfrækt á heimskautahafsvæðum og samþykkti að vinna við slíkar öryggisráðstafanir ætti að beinast að fiskiskipum, skemmtisnekkjum, sem eru yfir 300 brúttótonn og eru ekki gerðar út í atvinnuskyni, og flutningaskipum undir 500 brúttótonnum og niður í 300 brúttótonn að stærð.

Í umræðu um næstu skref í tengslum við Pólkóðann vildu sum ríki fresta enn að senda málið til undirnefnda. Undirritaður tók þá til máls og studdi það sjónarmið að ekki mætti endalaust fresta málinu. Aðrir tóku undir það sjónarmið og var ákveðið að senda tiltekna þætti málsins sem tækju til leiðbeinandi þætti til skoðunar hjá undirnefndum SDC og NCSR.

Nefndin fól undirnefnd um skiphönnun og -smíði (SDC 6) að vinna tilmæli um öryggisráðstafanir fyrir skip þegar þau eru starfrækt á heimskautahafsvæðum: fiskiskip sem eru 24 m

að lengd og lengri, með það fyrir augum að samræma reglurnar við Cape Town samninginn frá 2012 og skemmtisnekkjur yfir 300 brúttótonnum sem eru ekki gerðar út í atvinnuskyni.

Nefndin samþykkti að koma á fót vinnuhóp á fundi MSC 100 í desember nk. til að skoða frekar hvernig hægt er að þróa lögboðnar ráðstafanir og/eða tilmæli fyrir skip sem starfrækt eru á heimskautahafsvæðum en falla ekki undir Pólkóðann og fela einnig undirnefnd um siglingar, fjarskipti og leit og björgun (NCSR) að skoða fjarskipta- og siglingatengdar kröfur sem varða þessi skip. Aðildarríki og alþjóðastofnanir sem hagsmuna eiga að gæta í málinu voru hvött til að leggja tillögur fyrir næsta fund siglingaöryggisnefndar.

9. Pallborðsumræður um öryggi fiskiskipa og ólöglegar veiðar á úthafinu

Samtökin PEW Charitable Trusts, sem nýlega fékk áheyrnaraðild að fundum IMO, stóð ásamt Samgöngustofu fyrir pallborðsumræðum miðvikudaginn 23. maí eftir að fundi lauk þann daginn. Alls sóttu um 600 manns pallborðsumræðurnar í aðalsal IMO. Ásamt undirrituðum fyrir hönd Íslands tóku þátt í umræðunum fulltrúi Suður-Afríku Capt. Nigel Campbell, fulltrúi frá Indónesíu, fulltrúi frá skrifstofu IMO, Sandra Alnutt, og umræðustjóri var Peter Horn frá PEW. Undirritaður fékk spurningar um innleiðingu Cape Town samningsins og tengslin hennar við fækkun sjóslysa þar sem íslenskir sjómenn eiga í hlut. Sýndi hann línurit þar sem þessi fækkun kemur glögglega fram og þar sem svart á hvítu er sýnt að engin hafi farist í sjóslysum árin 2008, 2011, 2014 og 2017. Vakti þetta mikla athygli og spunnust ýmsar spurningar úr sal út frá þessum gögnum. Í lokin var spilað myndband þar sem Ragnhildur Hjaltadóttir ráðuneytisstjóri í samgöngu- og sveitastjórnarráðuneytinu flutti ávarp til fundargesta um siglingaöryggi og hvatningu um að fullgilda Cape Town samninginn. [Hér eru gögn frá PEW um Cape Town samninginn.](#) Að loknum umræðunum bauð PEW upp á léttar veitingar sem fjöldi IMO-gesta nýtti sér.

10. Nýjar leiðastjórnunarráðstafanir í Beringshafi samþykktar

Siglingaöryggisnefnd samþykkti leiðastjórnunarráðstafanir um siglingar í Beringshafi og um Beringsund í því skyni að draga úr hættu á siglingaatvikum. Hér er um að ræða fyrstu ráðstafanir sem Alþjóðasiglingamálastofnunin samþykktir innan gildismarka Pólkóðans á Norðurskautssvæðinu.

Einnig var eftirtalið samþykkt: Aðskildar siglingaleiðir og aðrar leiðastjórnunarráðstafanir í Dangansundi (Kína) og í nágrenni Kattegats (Danmörk og Svíþjóð), sem og svæði sem ber að forðast út fyrir strönd Gana í Atlantshafi (Gana).

11. Sjóræningjastarfsemi og siglingavernd

Siglingaöryggisnefnd fékk nýjar upplýsingar um tilkynnt sjórán og vopnuð sjórán og lagði áherslu á nauðsyn þess að beita af kostgæfni leiðbeiningum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar og gögnum um bestu starfshætti við stjórnun til að berjast gegn sjóræningjastarfsemi og vopnuðum ránum sem beinast gegn skipum. Stofnunin fékk skýrslur um 203 vopnuð rán sem beindust gegn skipum um allan heim árið 2017, en það er lægsta talan í yfir 20 ár og staðfestir að tölur fara lækkandi milli ára sem nemur 8% á heimsvísu.

Að því er varðar sjóræningjastarfsemi og vopnuð sjórán úti fyrir strönd Sómalíu vakti nefndin ennfremur athygli á að sjóræningjastarfsemi í Sómalíu hafi verið bæld niður en henni ekki útrýmt. Árið 2017 voru alls sex atvik tilkynnt. Fram til þessa á árinu 2018 höfðu tvær tilraunir

til sjóráns verið tilkynntar (Leopard Sun þann 22. febrúar 2018 og Kriti Spirit þann 31. mars 2018).

Á Gíneufloa dró úr fjölda atvika sem tilkynnt voru til stofnunarinnar á síðasta ári. Þeim fækkaði í 48 skráð atvik í GISIS gagnagrunn IMO í stað 62 árið 2016. Hins vegar fjölgaði atvikum verulega á svæðinu á fyrstu fjórum mánuðum ársins 2018, en greint var frá 37 tilvikum, sem sum hver leiddu til þess að skipum var rænt og áhöfnum haldið með kröfu um lausnargjald. Nefndin benti þó á að flotar sjóherja á svæðinu hefðu sig frammi í auknum mæli og gripu strax inn í þegar slík atvik eiga sér stað.

Siglingaöryggisnefnd benti einnig á að til að bregðast við ógnum og nýlegum atvikum sem leiddu af átökunum í Jemen, svo sem af völdum tundurdufla og ýmissa sérsmíðaðra sprengja sem fljóta á vatni, höfðu sameinaðir herskipaflotar (e. Combined Maritime Forces), ICS, BIMCO og INTERTANKO gefið út bráðabirgðaleiðbeiningar um siglingaöryggi í Suður-Rauðahafi og Bab al-Mandeb.

Nefndin lagði áherslu á að aðildarríkin þyrftu að halda áfram að leggja fram herskip og fánaríkin yrðu að halda áfram að fylgjast með þeirri ógn sem steðjar að skipum sem sigla undir fána þeirra og setja viðeigandi öryggisstig í samræmi við Alþjóðakóða um vernd skipa og hafnaraðstöðu (ISPS-kóðann).

12. Viðurkenning á þjónustu til notkunar í GMDDSS-kerfinu

Siglingaöryggisnefnd komst að þeirri niðurstöðu að Iridium Satellite LLC hefði fullnægt stöðlum til að fá viðurkenningu sem farsímaþjónusta fyrir alþjóðlega neyðar- og öryggisfjarskiptakerfi skipa (GMDSS) og samþykkti yfirlýsingu um viðurkenningu á sjófarstöðvaþjónusta um gervihnetti sem Iridium Satellite LLC veitir til notkunar í GMDSS.

Alþjóðagervihattafarstöðvastofnunin (e. International Mobile Satellite Organization IMSO), sem hefur eftirlit með almennri gervihnattaöryggis- og fjarskiptaþjónustu, sem viðurkennd gervihnattaupplýsingakerfi veita til notkunar í GMDSS-kerfinu, var boðið að hafa eftirlit með framkvæmd Iridium-þjónustu og gefa nefndinni skýrslu þegar opinber þjónustusamningur við Iridium hefði verið undirritaður og samræmisskjal gefið út.

Siglingaöryggisnefnd samþykkti yfirlýsingu um viðurkenningu á gervihnattaþjónustu sem Inmarsat Global Ltd veitir til notkunar í GMDSS-kerfinu. Með yfirlýsingunni er þjónusta af hálfu Inmarsat Fleet Safety viðurkennd á svæðinu sem hún nær til innan drægis Inmarsat-4 Middle East and Asia (MEAS) gervitunglasvæðisins.

13. Samþykkt leiðbeininga

Siglingaöryggisnefnd samþykkti einnig:

- Guidelines on operational information for masters in case of flooding for passenger ships constructed before 1 January 2014.
- Guidelines for wing-in-ground (WIG) craft, to apply to WIG craft carrying more than 12 passengers and/or having a full load displacement of more than 10 tonnes.
- Drög að breytingum: Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011 (2011 ESP Code), in accordance with the procedure for undertaking regular updates of the Code, for adoption at the next session.

- Performance standards for shipborne Indian Regional Navigation Satellite System (IRNSS) receiver equipment.
- Uppfærslur: IMO e-navigation Strategy Implementation Plan (SIP).
- Interim guidelines for the harmonized display of navigation information received via communications equipment.
- Uppfærslur: International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual, including a new section related to search and rescue operations in areas remote from search and rescue facilities; and updates to the section on mass rescue operations.
- Amendments to the Revised Performance standards for integrated navigation systems (INS) (resolution MSC.252(83)) relating to the harmonization of bridge design and display of information.
- Amendments to the Continuity of service plan for the LRIT system (MSC.1/Circ.1376/Rev.2) and the LRIT Technical documentation (MSC.1/Circ.1259/Rev.7 and MSC.1/Circ.1294/Rev.5).
- Model course 3.24 on Security Awareness Training for Port Facility Personnel with Designated Security Duties.
- Revised guidelines on the prevention of access by stowaways and the allocation of responsibilities to seek the successful resolution of stowaway cases, which will be jointly adopted by the Facilitation Committee.
- Consolidated Revised Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods (EmS Guide).

Samgöngustofu
 10. júní 2018
 Sverrir Konráðsson