

GREINARGERÐ
UM 47. FUND UNDIRNEFNDAR UM SIGLINGAFRÆÐILEG MÁLEFNI (NAV SUB-
COMMITTEE ON SAFETY OF NAVIGATION)
ALÞJÓÐASIGLINGAMÁLASTOFNUNARINNAR (IMO)

Inngangur

Fundur NAV-undirnefndar IMO um siglingafræðileg málefni var haldinn í aðalstöðvum stofnunarinnar í Lundúnum dagana 2.-6. júlí 2001. Þessi nefnd fjallar um siglingafræðileg málefni. Fundinn sóttu fulltrúar frá 60 löndum og 27 alþjóðastofnunum og -samtökum. Af Íslands hálfu sótti fundinn Sverrir Konráðsson frá Siglingastofnun. Í þessari greinargerð er fjallað um helstu mál fundarins.

Opnunarræða framkvæmdastjóra IMO

Í opnunarræðu sinni kom framkvæmdastjóri IMO inn á helstu mál fundarins. Fyrst fjallaði hann um skipaathvörf (places of refuge), en það mál hefur fengið forgang innan IMO eftir að olúflutningaskipið Castor varð fyrir áfalli á Miðjarðarhafi í janúar á þessu ári. Ætlunin var að NAV-undirnefndin tæki þátt í því, ásamt fleiri nefndum IMO, að undirbúa drög að leiðbeiningum fyrir strandríki og skipstjórnamenn um að koma á skipaathvörfum og hvernig þau skuli notuð.

Framkvæmdastjórinn kom inn á það mikilvæga og viðvarandi verkefni undirnefndarinnar að fjalla um ráðstafanir til leiðarstjórnunar (ships' routing) og minnti á hve brýnt væri að vel tækist til. Einnig ræddi hann um endurskoðaðan texta V. kafla SOLAS-samþykktarinnar sem samþykktur var hjá siglingaöryggisnefnd (MSC 74) í fyrrahaust og að NAV-nefndin þyrfti að ljúka yfirferð sinni á kaflanum svo hann gæti öðlast gildi 1. júlí 2002. Í því felst m.a. að semja leiðbeiningar um eignarrétt og endurheimt siglingarita (e. Voyage Data Recorder, VDR) og um starfsemi sjálfvirks tilkynningarkerfis (Automatic Identification System, AIS) til samþykktar á næsta fundi siglingaöryggisnefndar (MSC).

Leiðarstjórnun skipa, tilkynningarskylda og tengd mál

Að öðru leyti var meginilgangur fundarsetu undirritaðs að fylgjast með störfum undirnefndarinnar og vinnuhóps (hópa), afla frekari upplýsinga um hvernig bæri að haga undirbúningi að flutningi tillögu af hálfu Íslands í því skyni að takmarka umferð skipa af tiltekinni stærð um tiltekin viðkvæm hafsvæði við strendur landsins og tillögu að tilkynningarskyldu skipa innan efnahagslögsögu Íslands auk þess að afla tengsla við sérfræðinga á þessu sviði. Megin tíma undirritaðs var því varið í vinnuhóp 1 um leiðarstjórnun skipa, tilkynningarskyldu og tengd mál (3. dagskrárliður).

Nokkur mál sem voru til afgreiðslu vinnuhópsins:

Sendinefnd Ítalíu lagði fram tillögu um leiðarstjórnun í Adríahafi (NAV 47/3/4 og NAV 47/3/5). Um var að ræða nýjar aðgreindar siglingaleiðir. Fulltrúar annarra landa sem liggja að Adríahafi höfðu ýmislegt að athuga við tillöguna og varð úr að þær þjóðir, Króatía, Albanía, Slóvenía og Júgóslavía, hefðu samráð og tækju málið upp sameiginlega á næsta NAV-fundi. Tillagan var ekki talin í samræmi við forskriftir þær sem koma fram ritinu *General Provision of Ships' Routing*. Ekki samþykkt.

Leiðarstjórnun við Miðjarðarhafsströnd Egyptalands (NAV 47/3/12). Stjórnvöld í Egyptalandi báðu undirnefndina að skoða tillögu um nýjar aðgreindar siglingaleiðir, þ.m.t. siglingaleiðir sem mælt er með (recommended routes), undan Miðjarðarhafsströnd Egyptalands vegna olúborana og starfsemi olúborpalla og aukinnar umferðar í kjölfar þess að ný olúhöfn, Shark El Tafrea, austur af Port Said hefur verið opnuð. Málið var skoðað í vinnuhópnum og

naut egypska sendinefndin aðstoðar fundarmanna og formannsins Capt. Lameijer við að betrubæta gögn sem lögð yrðu fyrir NAV síðar.

Danmörk og Þýskaland lögðu fram tillögu (NAV 47/3/2) um breytingar á aðgreindum siglingaleiðum sem nú eru í gildi suður af Gedser (í dönsku sundunum) sem fælust í því að færa út djúpleiðina (deep-water route) um 5 sjómíllur í suðurátt. Byggðist tillagan á þýskri rannsókn á umferð sem kallaði á breytingu. Gerð var grein fyrir þessari tilraun. Skip hafa í auknum mæli strandað eða tekið niðri innan svæðisins á undanförunum árum vegna landfræðilegra aðstæðna. Auk þess er búist við að umferðarálag og slyshætta á svæðinu aukist til muna þegar ný olíuhöfn í Primrosk í Rússlandi verður tekin í notkun í nóvember 2001. Þjóðverjar og Danir hyggjast hrinda nýja leiðarstjórnunarkerfinu í framkvæmd sem tvíhliða bráðabirgðaráðstöfun 6. janúar 2002 eftir að NAV-undirnefndin samþykkir það. Ráðstöfunin felst í því að beina umferð djúpristra olíuskipa þannig að þau nálgist ekki þær hættur sem tilgreindar eru. Stjórnvöld í Þýskalandi og Danmörku vilja kynna málið sem víðast og hyggjast því fara þess á leit við framkvæmdastjóra IMO að hann gefi út umburðarbréf sem aðildarríkin dreifðu síðan til hlutaðeigandi skipstjóra og útgerða. Undirnefndin samþykkti tillögu Dana og Þjóðverja.

Frönsk stjórnvöld lögðu fram tillögu um breytingar á aðgreindum siglingaleiðum við Quessant (NAV 47/3/6) til að auka siglingaöryggi í Biskaíflóa og Ermarsundi. Samþykkt með athugasemdum sem leiðréttar verða, t.d. um að ekki bæri að vísa til staðarákvörðunar með GPS-tækjum í stað ratsjárstaðsetningar miðað við land. Verður hinu nýja fyrirkomulagi hrint í framkvæmt 1. maí 2003.

Bandaríkin lögðu fram tillögu (NAV 47/3/8) um breytingu á aðgreindum siglingaleiðum til Los Angeles - Long Beach. Hér er einkum um að ræða breytingu á orðalagi á fyrirliggjandi kerfi og var það samþykkt.

Bandaríkin og Kanada lögðu fram breytingartillögu (NAV 47/3/9) að aðgreindum siglingaleiðum í Juan De Fuca sundi og siglingaleiðum til Pugetsunds og Harosunds, Boundary Pass og í Georgíusundi. Voru þessar tillögur samþykktar.

Rússar lögðu fram tillögu að breytingu á leiðarstjórnunarkerfi (NAV 47/3/8) í austanverðum Finnlandsflóa í tengslum við það að starfsemi hefst við nýja olíuhöfn í Primrosk í Rússlandi í nóvember 2001. Hyggjast Rússar hrinda breytingunni í framkvæmd 1. nóvember nk. með fyrirvara um formlegt samþykki siglingaöryggisnefndar á henni og framkvæmd sex mánuðum eftir það. Bráðbirgðaráðstöfunin verður kynnt með tilkynningum til sjófarenda og sjómælingayfirvalda sem í hlut eiga. Tillagan var samþykkt.

Bandaríkjamenn fóru fram á að skoðuð yrði tillaga þeirra (NAV 47/3/1) um að skilgreina þrjú svæði á Flórída Keys svæðinu þar sem bannað væri að varpa akkerum. Það er liður í tillögu um að skilgreina Flórída Keys sem afar viðkvæmt hafsvæði (Particular Sensitive Sea Area – PSSA). Farið var fram á það að senda ákvörðunina til umhverfisnefndar IMO (MEPC 46 undirnefndarinnar).

Vinnuhópurinn tók til skoðunar tillögu til MEPC-undirnefndarinnar (MEPC 46/6/3) um svæði sem ber að forðast umhverfis Malpeloeysju undan strönd Kólumbíu. Fallist var á tillögunu í meginatriðum með fáeinum leiðréttingum. Ætlunin er að skilgreina svæðið sem afar viðkvæmt hafsvæði (PSSA).

Tilkynningarskylda

Að ósk stjórnvalda í Danmörku skoðaði undirnefndin tillögu (NAV 47/3/3) um að taka upp tilkynningarskyldu innan efnahagslögsögu Grænlands í samræmi við ákvæði SOLAS-reglu V/8-1. Um er að ræða tvö kerfi: Annað nefnist GREENPOS og er ætlað skipum 20 BT og stærri og fiskiskipum á siglingu til og frá grænenskum höfnum og viðkomustöðum og hitt

nefnist COASTAL CONTROL (KYSTKONTROL) fyrir skip í strandsiglingum milli grænlenkra hafna og viðkomustaða. Tillaga Dana var samþykkt eftir að nokkrar athugasemdir höfðu komið fram frá fundarmönnum. Tilkynningarskyldan kemur til framkvæmda 6 mánuðum eftir að tillagan verður samþykkt í siglingaöryggisnefnd (MSC).

Ítalía lagði fram tillögu (NAV 47/3/4) um tilkynningarskyldu í Adríahafi. Málið var rætt ítarlega og var ágreiningur um tilhögun kerfisins, aðallega af hálfu ríkja sem liggja að Adríahafi. Tillagan náði ekki fram að ganga að þessu sinni.

Frakkland lagði fram tillögu (NAV 47 3/7) um breytingar á tilkynningarskyldu við Ushanteyju til skoðunar í undirnefndinni. Tillagan var samþykkt og kemur til framkvæmda 1. maí 2003.

Bandaríkin lögðu fram upplýsingaskjal (NAV 47/INF.2) um skilvirkni tveggja tilkynningarskyldukerfa undan norðaustur- og suðausturströnd Bandaríkjanna sem samþykkt var á 70. fundi siglingaöryggisnefndar. Höfðu þessi kerfi verið sett upp til varnar sléttbak í útrýmingarhættu sem heldur sig á þessum svæðum. Árið 2001 fæddist 31 sléttbakskálfur og höfðu tveir þeirra drepist þegar skip rákust á þá. Færðu Bandaríkjamenn þeim sem málið varðar þakkir fyrir þann góða árangur sem tilkynningarskyldan hefur leitt af sér.

Annað:

Fram kom á fundinum að í mörgum tilvikum væri ekki farið eftir leiðbeiningum í kaflanum almenn ákvæði um leiðastjórnun skipa (General Provisions on Ships' Routeing) í ritinu Ships' Routeing (samkvæmt ályktun IMO A.572(14)) þegar tillögur væru lagðar fram við undirnefndina. Var samþykkt að semja leiðbeiningar til aðstoðar þeim sem semja tillögur um ráðstafanir til leiðarstjórnunar. Var leiðbeiningarritið samþykkt.

Leiðbeiningar um sjálfvirkt tilkynningarkerfi (AIS), starfræksla

Fyrir liggur að á þingi IMO haustið 2001 verða samþykktar kröfur um í hvaða skipum sé skylt að hafa sjálfvirkt tilkynningarkerfi.

Fram komu áhyggjur manna á fundinum að með nýrri tækni um borð væru auknar byrðar lagðar á yfirmann á siglingavakt og í undirnefndinni kom fram að þörf væri á þjálfun í notkun sjálfvirks tilkynningarkerfis sem tækis til að koma í veg fyrir árekstra. Fallist var á að fela STW-undirnefndinni um menntun, þjálfun og vaktstöður að semja reglur um slíka þjálfun sem kveðið yrði á um í STCW-kóðanum.

Nokkrir fundarmenn lýstu áhyggjum sínum vegna þess hluta leiðbeininganna sem fjallar um notkun AIS sem tækis til að koma í veg fyrir árekstra. Töldu menn að slík notkun gæti valdið ruglingi og misskilningi sem gæti gert hættuástand verr. Taka yrði mannlega þáttinn inn í myndina við gerð slíkra leiðbeininga. Voru menn þó sammála um að notkun AIS á þröngum siglingaleiðum gæti verið til mikilla bóta fyrir stýrimann á vakt ef tækinu væri beitt rétt.

Eftir að nokkrar breytingar höfðu verið gerðar á leiðbeiningunum var samþykkt að þær yrðu lagðar fyrir 22. fund þings IMO í haust til samþykktar.

Leiðbeiningar um eignarrétt og endurheimt siglingarita

Tekið var fyrir málefnið um eignarrétt og endurheimt siglingarita. Lagður var fram viðauki við skýrslu fundarins þar sem fram kemur að eigandi skips er í öllum tilvikum eigandi siglingaritans og upplýsinganna sem hann hefur að geyma. Rannsóknarmaður (starfsmaður sjóslysarannsóknaraðila) fær siglingarita í sína vörslu til að vinna úr gögnum. Einnig skal rannsóknarmaður sjá um að ná upplýsingunum úr siglingaritanum. Nauðsynlegt kann að vera að fá sérfræðinga til aðstoðar ef siglingaritinn er mjög skemmdur eftir stórslys. Eigandi skips skal fá afrit af gögnum siglingaritans eins fljótt og auðið er þótt rannsóknarmaður hafi hann í vörslu sinni.

Almennt:

Alla fundardagana fimm leitaðist ég við að kynna sem flestum þá fyrirætlan Íslendinga að leggja fram tillögu hjá NAV-undirnefndinni um að tiltekin svæði við suður- og suðvesturströnd Íslands verði skilgreind svæði sem beri að forðast (area to be avoided) og að skilgreina aðgreindar siglingaleiðir suðvestur af Reykjanesi. Einnig sagði ég frá fyrirætlun íslenskra stjórnvalda að koma á tilkynningarskyldu fyrir öll skip sem sigldu inn í íslensku efnahagslögsöguna. Tóku menn almennt vel í þessar væntanlegu tillögur. Sýndi ég nokkrum aðilum drög á ensku að ofangreindum erindum til undirnefndarinnar í því skyni að fá athugasemdir um frágang, íðorðanotkun og hvort farið væri eftir þeim forskriftum sem gilda. Ég afhenti ritara undirnefndarinnar Capt. Singhota tillögur Íslands og tók hann vel í að skoða þær og myndi ég hafa samband við hann síðar. Einnig afhenti ég formanni þess vinnuhóps sem rýnir í tillögur um ráðstafanir til leiðastjórnunar (Working Group on Ships' Routeing), Capt. Lameijer, drögin að tillögum Íslands. Settumst við saman daginn eftir og fórum yfir þær. Hann var í stórum dráttum ánægður með þær en benti á nokkur atriði sem betur mætti fara og nauðsynlegt væri að taka fram.

Einnig átti ég fund með tveimur reyndum mönnum úr sænsku sendinefndinni þeim Bertil Hammargren yfirlóðs og starfsmanns Sjöfartsverket og Torbjörn Edenius skipstjóra og deildarstjóra hjá Sjöfartsverket og B. Fóru þeir yfir tillögur Íslands og lögðu fram ýmsar spurningar. Torbjörn taldi jafnvel ekki nauðsynlegt að gera stærri skipum skylt að sigla út fyrir Eldey og forðast Húllið. Eftir að hafa skoðað sjókort af svæðinu sem þeir voru með í fartölvum fannst þeim nægilegt dýpi vera í Húllinu og að það væri nógu vítt til að stærstu skip gætu siglt þar um án erfiðleika. Sagði ég þeim frá þeim sérstöku aðstæðum sem geta skapast þar í stórviðrum, að þarna væru erfiðar rastir og straumur þungur. Við skoðuðum kortin þar sem fyrirhugað er að setja aðgreindar siglingaleiðir. Í tillöguna vantaði hve breitt aðgreinda svæðið væri svo og siglingaleiðirnar í báðar áttir. Sögðu þeir báðir að aðgreindu siglingaleiðirnar væru helst til of langt frá öruggri landkenningu með ratsjá og það kynni að skapa erfiðleika hjá undirnefndinni síðar. Töldu þeir að það gæti jafnvel orðið varasamara fyrir skip að sigla dýpra og út fyrir Fuglasker þar sem þar væru sker og grynningar sem erfitt kynni að vera að varast. Sagði ég honum frá fyrirhugaðri rannsókn á hafsvæðinu í tengslum við þessi mál. Fannst Torbjörn að ytri leiðin leysti í raun engan vanda þar sem í staðin sköpuðust nýjar hættur. Ef skip tæki niðri á skerjum fyrir utan gæti olía farið í sjóinn og skaðað lífríkið. Þeir mæltu með því svona í fyrstu atrennu, án þess að hafa kafað ofan í tillöguna og kynnt sér önnur gögn til hlítar, að minnka svæðið sem forðast ber og láta skipin sigla um Húllið, þar væri nægilegt athafnarými, þ.e. færa mörk svæðisins austar. Þeir minntust á það að farþegaskip sigldu til Íslands á sumrin, farþegar vildu sjá Vestmannaeyjar, Surtsey, Eldsey og fuglabjörgin. Þótt svæðið væri innan íslenskrar landhelgi þyrfti málið að fara í gegnum NAV-undirnefndina vegna þess að þar er það kynnt og með þeim hætti er breytingum komið á framfæri þannig að þær komist endanlega inn í öll alþjóðleg kort.

Hvað varðar drögin að tillögu Íslands að tilkynningarskyldu innan íslenskrar efnahagslögsögu þá ætlar Torbjörn að lesa hana heima og koma með athugasemdir síðar. Honum þótti samt hyggilegt að tilgreina sem rök leitar- og björgunarsjónarmið (Search and Rescue) líkt og í tillögu Dana um tilkynningarskyldu í grænlenzku efnahagslögsögunni, það myndi veða þungt.

Einnig ræddi ég við Björn Erik Krosness deildarstjóra í norska Kystverket og hann hafði mikinn áhuga á að kynna sér hvernig við ynum þetta mál áfram. Var um það rætt að við hefðum samband síðar.

Sverrir Konráðsson

Skipasviði

Dagskrá

1. Dagskrá samþykkt
2. Ákvarðanir annarra stofnana IMO
3. Leiðarstjórnun skipa, tilkynningaskylda og tengd mál
4. Samþætt kerfi í brúm skipa
5. Leiðbeiningar tengdar V. kafla SOLAS
 - leiðbeiningar um skráningu atvika tengd siglingu
 - leiðbeiningar um sjálfvirkt tilkynningarkerfi (AIS), starfræksla
 - leiðbeiningar um eignarrétt og endurheimt siglingarita
6. Þjálfun og skírteinisútgáfa til hafleiðsögumanna og endurskoðun ályktunar A.485(XII)
7. Siglingatæki og tengd mál
 - alheimssiglingakerfi (Global Navigation Satellite System (GNSS))
 - endurskoðun ályktunar A.815(19) um alheimssiglingakerfi
 - afkastacröfur fyrir vaktkerfi í brúm
 - hagkvæmniathugun á því hvort krefjast skuli gömul flutningaskip skulu búin siglingarita
 - afkastacröfur fyrir búnað sem sendir upplýsingar um siglda stefnu (THD)
8. Fjarskiptamál (ITU)
9. Skilvirkar siglingaáætlanir fyrir stór farþegaskip
10. Vinnuáætlun og dagskrá NAV 48
11. Kjör formanns og varaformanns fyrir árið 2002
12. Önnur mál
13. Skýrsla til siglingaöryggisnefndar