

GREINARGERÐ UM AUKAFUND VINNUHÓPS A VEGUM SIGLINGAÖRYGGISNEFNDAR

ALÞJÓÐASIGLINGAMÁLASTOFNUNARINNAR IMO UM ÖRYGGISMÁL

Inngangur

Aukafundur vinnuhóps á vegum siglingaöryggisnefndarinnar (MSC) var haldinn í aðalstöðvum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar IMO í Lundúnum dagana 11.-15. febrúar sl. Af Íslands hálfu sótti fundinn Ari Guðmundsson deildarstjóri hjá Siglingastofnun.

Vegna hryðjuverkanna í Bandaríkjunum 11. september 2001 var samþykkt á 22. þingi IMO í nóvember sl. að gera sérstakt átak í öryggismálum í siglingum (e. maritime security). Aðgerðir skyldu miða að bæði skammtímamarkmiðum og langtímamarkmiðum. Ákveðið var að mynda vinnuhóp á vegum MSC um málið og skyldi hann koma fyrst saman í febrúarmánuði 2002. Bandaríkjamenn buðust til að greiða allan kostnað vegna þessa fundar, sem annars hefði lent á IMO. Gert er ráð fyrir að lausnir til skamms tíma felist í breytingum á SOLAS-, STCW-, FAL- og SUA-samþykktunum (og e.t.v. fleirum) í því skyni að tryggja öryggi í siglingum betur en nú. Jafnframt er gert ráð fyrir að ganga frá þeim breytingum á ráðstefnu samtímis MSC 76 í desember 2002. Þangað til verður málið til umfjöllunar í ýmsum nefndum á vettvangi IMO.

Aðgerðir nú

Á 22. þingi IMO lögðu Bandaríkjamenn til að væntanlegar aðgerðir skyldu m.a. lúta að eftirfarandi þáttum:

- Endurskoðun atriða sem varða AIS um borð í skipum.
- Athugun á nauðsyn öryggisáætlana (Security Plans) í skipum, höfnum og á stöðvum á hafi úti.
- Endurskoðun á nauðsyn þess að koma á öryggiseftirliti með skírteinum sjómanna.
- Aðgerðir sem tryggja stöðuga umsjón með gámum frá upphafshöfn að ákvörðunarstað.

Aðgerðir sem áður hefur verið gripið til

Af aðgerðum sem gripið hefur verið til af hálfu IMO til að koma í veg fyrir hryðjuverk í tengslum við siglingar má nefna eftirfarandi:

- Ályktun A.584(14) – Aðgerðir til að koma í veg fyrir ólögð mætar aðgerðir sem ógna öryggi skipa, farþega og skipverja.
- Ályktun MSC/Circ.443 - Ráðstafanir til að koma í veg fyrir ólögð mætar aðgerðir gegn farþegum og skipverjum um borð í skipum.
- Ályktun MSC/Circ.754 - Öryggi farþegaskipa.
- Alþjóðasamþykkt um að koma í veg fyrir ólögð mætar aðgerðir gegn öryggi siglinga ásamt bókun við hana (SUA) um að koma í veg fyrir ólögð mætar aðgerðir gegn öryggi á föstum pöllum.
- Ályktun A.924(22) um endurskoðun á aðgerðum og starfsháttum til að koma í veg fyrir hryðjuverk sem ógna öryggi farþega, skipverja og skipa.

Af öðrum aðgerðum sem tengjast öryggismálum má nefna:

- Ályktun A.871(20) um leiðbeiningar um ábyrgðar til að leiða flóttamannamál til farsældrar lyktar.
- Ályktun A.872(20) um leiðbeiningar um forvarnir og aðgerðir gegn smygli á eiturlyfjum, geðhrifalyfjum og efni til framleiðslu slíkra lyfja á skipum sem eru í alþjóðlegum siglingum.

Helstu mál fundarins nú

Fyrir fundinum nú lá fyrir nokkur fjöldi skjala frá aðildarríkjum, stofnunum og samtökum. Skjal MSC 75/ISWG/5/7 frá Bandaríkjamönnum var notað sem grunnskjál í umfjölluninni. Í skjalinu eru margvíslegar tillögur sem miða að því að herða reglur um öryggi í siglingum. Tillögur Bandaríkjamanna um aðgerðir lúta að þáttum eins og árvekni, undirbúningi, viðbrögðum og áætlunum um aðgerðir í kjölfar atburða. Lagt er til að aðgerðirnar beinist að fjórum atriðum: skipinu, farmi þess, aðstöðu í höfnum og fólki um borð í skipinu og í landi. Hér á eftir verður fjallað um þessar tillögur og aðrar sem voru til umfjöllunar á fundinum.

- **Öryggisáætlanir í skipum, hjá útgerðarfélögum og í höfnum**
Á sama tíma og sendinefndir á fundinum lýstu yfir stuðningi við viðleitni Bandaríkjamanna lögðu menn jafnframt vandlegt mat á tillögurnar út frá alþjóðlegu samhengi. Mikill stuðningur var við flestar tillögurnar, þ.á m. algjört samkomulag um þörfina á að öryggisáætlanir fyrir skip og útgerðarfélög tengdust varúðarráðstöfunum í höfnum. Í þessum tillögum er jafnframt gert ráð fyrir öryggisfulltrúum um borð í skipum og hjá útgerðarfélögum. Gert er ráð fyrir að ályktun MSC/Circ.443 verði notuð sem grunnur fyrir þessar kröfur.
- **Mat á veikleika hafna**
Í tengslum við öryggisáætlanir í höfnum er gert ráð fyrir mati á veikleika hafna, þ.e. áhættumati. Samþykkt var tillaga Bandaríkjamanna um að þróaðar skyldu aðferðir til að meta þessa veikleika. Það sjónarmið kom fram að slíkt mat þyrfti að miðast við raunhæfar aðstæður þar sem tekið væri tillit til að hætta gagnvart skipum væri mismunandi eftir höfnum. Í þessu sambandi töldu menn að það væri óviðeigandi að beita sams konar öryggiskerfi við allar aðstæður.
- **AIS**
Krafan um AIS-búnað í skipum er í nýjum V. kafla SOLAS-samþykktarinnar og kemur til framkvæmda 1. júlí 2002 gagnvart nýjum skipum. Gert hafði verið ráð fyrir að krafan kæmi til framkvæmda fyrir gömul skip í áföngum til ársins 2008. Nú leggja Bandaríkjamenn til að þessi aðlögunartími verði stytur um fjögur ár, þ.e. fram til ársins 2004. Allir, sem tóku til máls, studdu tillöguna en töldu að ekki yrði hægt að flýta málinu eins mikið og Bandaríkin lögðu til, m.a. vegna þess að framboð á AIS-búnaði yrði ekki nægjanlegt.
- **Langdrægt AIS**
Langdrægni AIS miðast við langdrægni VHS sem er um 10-15 sjómíllur frá skipi til skips og 20-30 sjómíllur frá skipi til lands. Samþykkt var tillaga Bandaríkjamanna um að NAV- og COMSAR-sérnefndirnar skyldu kanna möguleika á að tengja millibylgju-/stuttbylgjubúnað eða INMARSAT-búnað,

sem er þegar um borð í skipum með GMDSS-búnað, við AIS-búnaðinn til að auka langdrægni sendinga.

Vegna umfjöllunar um fjarskiptabúnað má einnig geta þess að í vikunni meðan á fundinum stóð var nýr fjarskiptabúnaður kynntur, INMATSAT D+. Þessi búnaður, sem lítill fyrirferðar (40x20x20 cm), er í reynd sjálfvirkt tilkynningarkerfi með innbyggðu GPS. Sendingar frá búnaðinum, sem þarf ekki sér loftnet, fara um gervihnetti og virkar búnaðurinn alls staðar á jörðinni. Búnaðurinn er knúinn af rafaflgjafa skipsins en er einnig búinn neyðarrafhlöðum sem geta knúið búnaðinn í allt að 3 vikur eftir að straumrof verður. Verð á slíku tæki er um \$1.800 (ISK 180.000.) og kostnaður vegna sendinga um \$30 (ISK 3.000) á sólarhring m.v. sendingar á 6 klst. fresti. Nánari upplýsingar um búnaðinn eru á slóðinni <http://www.purplefinder.com/login.html>.

- **Kennivottorð fyrir farmenn og athuganir á brotaferli manna**

Umræður um gerð betri kennivottorða (sjóferðabóka) snérust aðallega um það hvort ábyrgðin lægi hjá IMO eða ILO. Flestir voru sammála um að þörf væri á betri kennivottorðum. Niðurstaðan varð sú að mælast til þess við ILO að sú stofnun hraði endurskoðun á ILO-samþykkt nr. 108 en sú samþykkt fjallar um kennivottorð fyrir farmenn. Það þykir vænlegra að breyta þeirri samþykkt en að innleiða ný ákvæði í SOLAS-samþykktina um kennivottorð sem kæmu til viðbótar þeim sem krafist er samkvæmt ILO-108. Á fundi MSC í maí nk. verður ljóst hvort ILO mun fara að þessum tilmælum.

Það var hins vegar lítil stuðningur við hitt atriðið, þ.e. athuganir á brotaferli manna (þegar þeir fá útgefið skírteini og við ráðningu í skiprúm), einkum vegna þess að menn töldu að slíkt myndi stangast á við viðurkennd mannréttindi og að stjórnarskrár margra landa heimiluðu ekki slíka upplýsingagjöf í tengslum við útgáfu kennivottorða.

- **Aðrar tillögur**

Af öðrum tillögum Bandaríkjamanna má nefna:

- Athuganir á ferli gáma (e. Port of origin container examinations).
- Samstarf við alþjóðatollamálastofnunina WCO.
- Upplýsingar um skip, farm þess og fólk.
- Búnaður skipa til neyðarsendinga (sjá einnig umfjöllun um AIS og langdrægt AIS).
- Öryggisbúnaður um borð.
- Endurskoðun á ályktun MSC/Circ.443.
- Langtímamarkmið.

Sum þeirra atriða sem voru til umfjöllunar á fundinum verða til umfjöllunar á vettvangi IMO eftir ráðstefnuna í desember 2002.

Upplýsingar á Internetinu

Að lokum má benda á að margvíslegan fróðleik um starfsemi IMO, þ.á m. um öryggismál (e. maritime security), má finna á heimasíðu stofnunarinnar á slóðinni <http://www.imo.org/index.htm>. Fundaskjöl IMO, þ.m.t. öll fundaskjöl vegna þessa aukafundar eru á slóðinni <http://www.imodocs.imo.org/>