

Greinargerð um fund siglingaöryggisnefndar (MSC), 100. fundur, 3.-7. desember 2018

Fundi siglingaöryggisnefndar sækja fulltrúar frá 172 aðildarríkjum IMO og frá fjölda alþjóðlegra stofnana og frjálsra félagasamtaka. Sverrir Konráðsson fagstjóri í siglingum hjá Samgöngustofu sat fundinn fyrir hönd Íslands. Formaður nefndarinnar var Brad Groves (Ástralía). Í greinargerðinni er farið yfir helstu mál á dagskrá nefndarinnar og niðurstöður þeirra.

Á 100. fundi siglingaöryggisnefndar (MSC) var lokið við fyrsta áfanga umfangskönnunar fyrir siglingar sjálfvirkra skipa (e. Maritime Autonomous Surface Ships - MASS). Samþykktar voru endurskoðaðar leiðbeiningarreglur um ofþreytu og frekari vinna fór fram um markiðsmiðaðar viðmiðanir, siglingar á heimskaudahafsvæðum og öryggismál tengd eldsneyti með litlu brennisteinsinnihaldi.

Sérstakur fundur var haldinn þar sem ræðumönnum var boðið að tala um framtíðartækni og áframhaldandi hlutverk sjómanna. Nýtt öryggismyndband IMO var sýnt og var lögð áhersla á þá miklu vinnu sem nefndin hefur innt af hendi á sex áratugum við að auka öryggi og vernd á sjó, þar á meðal vinna tengd siglingafræði, förmum, skipasmíði, menntun sjómanna, leit og björgun og fjarskiptum o.s.frv.

Umfangskönnun á reglum um siglinga sjálfvirkra skipa (MASS-skip)

Á 100. fundi nefndarinnar var haldið áfram að leggja mat á ákvæði IMO-gerninga til að kanna að hvaða marki þau gilda um mismikla sjálfvirkni skipa.

Stig sjálfvirkni sem eru skilgreind skv. umfangskönnuninni eru:

- Fyrsta stig: Skip með sjálfvirk ferli og stuðning við ákvörðunartöku: Sjómenn eru um borð til að stýra og stjórna kerfum um borð og gegna störfum. Beita má sjálfvirkni við tiltekna starfsemi skipa án yfirumsjónar í sumum tilvikum en þar sem sjómenn eru um borð og reiðubúnir að taka stjórn.
- Annað stig: Fjarstýrt skipi með sjómenn um borð: Skipinu er stjórnað og það rekið frá öðrum stað. Sjómenn um borð til að taka við stjórn og stýra kerfum um borð og gegna störfum.
- Þriðja stig: Fjarstýrt skipi án sjómanna um borð: Skipinu er stjórnað og það rekið frá öðrum stað.
- Fjórða stig: Skip alsjálfvirkt: Stýrikerfi skipsins er færð um að taka ákvarðanir og ákvarða sjálfkrafa til hvaða aðgerða er gripið.

Þegar fyrsta áfanga er lokið verður tekið til við að greina og ákvarða hentugustu leiðina til að takast á við siglingu MASS-skipa, að teknu tilliti til mannauðs, tækni og rekstrarþátta. Greind verður þörf fyrir:

- Jafngildi eins og kveðið er á um í IMO-gerningum og túlkunarreglum; og/eða
- Breytingar á gildandi gerningum; og/eða
- Þróun nýrra gerninga; eða
- Ekkert af ofangreindu að lokinni greiningunni.

Frumendurskoðun á gerningum sem heyra undir siglingaöryggisnefnd fer fram á fyrri helmingi ársins 2019 af hálfu aðildarríkja með stuðningi alþjóðlegra stofnana sem eiga hagsmunna að gæta um málið.

Gert er ráð fyrir að samskiptahópur MSC muni hittast í september 2019 til að halda áfram með ferlið með það að markmiði að ljúka umfangskönnuninni árið 2020.

Listi yfir gerninga sem fjallað er um í umfangskönnun MSC fyrir MASS-skip inniheldur m.a. þá sem taka til öryggis (SOLAS), alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó reglur (COLREG), hleðsla og stöðugleiki (hleðslumerkjasmþykktin Load Lines), þjálfun sjómanna og fiskimanna (STCW, STCW-F), leit og björgun (SAR), tonnamælingar (samningur um tonnamælingar, Tonnage), gámaöryggi (CSC) og gerningar um farþegaskip í sérstökum ferðum (SPACE STP, STP).

Þróun viðmiðunarreglna um prófun MASS-skipa (sjálfvirkra skipa)

Kynntar voru bráðabirgðareglur um þróun viðmiðunarreglna um rannsóknir á MASS-skipum sem vinnuhópur fjallaði um. Bráðabirgðareglurnar fela í sér að tryggt verði að slíkar viðmiðunarreglur séu almennar og markmiðsmiðaðar til að tryggja umhverfisvænan rekstur MASS-skipa með öryggi, vernd og umhverfissjónarmið að leiðarljósi. Áhugasamir voru hvattir til að leggja fram tillögur á næsta fundi nefndarinnar með hliðsjón af þessum viðmiðunarreglum.

Markmiðsmiðaðar viðmiðanir og öryggisstig

Í kjölfar samþykktar á markmiðsmiðsmiðuðum smíðaviðmiðunum fyrir búlkaskip og olíuflutningaskip (e. Goal Based Standards GBS) og árangursríka fyrstu sannprófun 12 viðurkenndra stofnana af hálfu úttektarteyma IMO um GBS. Á fyrri fundum staðfesti MSC að upplýsingarnar sem lagðar voru fram um viðhald sannprófunar hjá þeim 12 viðurkenndu stofnunum sýndu áframhaldandi samræmi við staðalinn (þetta náði til allra viðurkenndra stofnana sem eru aðilar að IACS, nema DNV-GL, flokkunarfélag sem varð til við samruna DNV og GL, sem myndi sæta nýrri úttekt til staðfestingar reglna félagsins.)

Nefndin samþykkti einnig drög að viðmiðunarreglum um þróun og beitingu markmiðsmiðuðum viðmiðunum IMO um öryggisstig.

Endurskoðaðar viðmiðunarreglur um ofþreytu samþykktar

MSC samþykkti endurskoðaðar viðmiðunarreglur um ofþreytu þar sem er að finna alhliða upplýsingar um orsakir og afleiðingar ofþreytu og óæskilegra áhrifa hennar á heilsu sjómanna, rekstraröryggi, öryggi og verndun umhverfis sjávar. Markmiðið er að aðstoða alla hagsmunaaðila við leitast við að draga úr ofþreytu sjómanna.

IMO hefur fjallað um ofþreytu um nokkra áratuga skeið og samþykkti þingsályktun A.772 (18) um ofþreytu tengda mönnun og öryggi árið 1993. Þessu var fylgt eftir með þróun alhliða viðmiðunarreglna til að draga úr ofþreytu (MSC/Circ.1014), sem voru gefnar út árið 2001. Viðmiðunarreglurnar hafa verið endurskoðaðar og uppfærðar af hálfu undirnefndar um mannlega þáttinn, þjálfun og vaktstöður (HTW 5), að teknu tilliti til nýjustu rannsókna.

Öryggi skipa á heimskautahafsvæðum

Nefndin ræddi næstu skref um hvort æskilegt væri að vinna að gerð lögboðinna og/eða valfrjálsra ráðstafana fyrir skip sem starfa á heimskautahafsvæðum og falla sem stendur ekki

undir SOLAS-samþykktina. Samþykktur var vegvísir um hugsanlegar breytingar á SOLAS-samþykktinni og/eða Pólkóðanum sem gert er ráð fyrir að verði samþykktar árið 2022 ef verkefninu verður haldið til streitu.

MSC 99 hafði þegar gefið fyrirmæli til undirnefndar um skiphönnun og smíði (SDC) þess efnis að skoða valfrjálsar öryggisráðstafanir fyrir fiskiskip sem eru 24 m að lengd og lengri með það fyrir augum að samræma þær við Cape Town samninginn frá 2012. Einnig skyldi skoða gerð öryggisráðstafana fyrir skemmtisnekkjur yfir 300 brúttótonni sem eru ekki gerðar út í atvinnuskyni (í báðum tilvikum fyrir skip sem eru starfrækt á heimskautahafsvæðum). Á þessum fundi ræddi nefndin um útvíkkað gildissvið 9. kafla Pólkóðans (siglingaöryggi), 10. kafla (fjarskipti) og 11. kafla (sjóferðaáætlun).

Frumdrög að texta sem myndi færa út gildissvið Pólkóðans með það að markmiði að hann næði til allra skipa sem V. kafla SOLAS (siglingaöryggi) gildir um voru samþykkt til frekari umfjöllunar. Aðildarríki og alþjóðastofnanir voru hvött til að leggja fram upplýsingar til umfjöllunar á MSC 101 í júní 2019. Nefndin mun svo aðstoða við að meta hagkvæmni og afleiðingar þess að beita kröfunum í 9. kafla (siglingaöryggi) og 11. kafla (sjóferðaáætlun) Pólkóðans gagnvart skipum sem SOLAS-samþykktin gildir ekki um í því skyni að vinna að málinu á næsta fundi.

Nefndin samþykkti einnig að vinna bæri að ályktun sem sem bráðabirgðaráðstöfun og kallaði eftir tillögum sem lagðar yrðu fram á næsta fundi nefndarinnar (MSC 101).

Pólkóðinn er skyldubundinn fyrir tiltekna flokka skipa samkvæmt SOLAS- og MARPOL-samþykktunum. Ákvæði V. kafla SOLAS (siglingaöryggi) gilda í meginatriðum um öll skip í öllum ferðum (með sérstökum undantekningum). Gildissvið IV. kafla SOLAS (fjarskipti) nær einnig til flutningsskipa 300 brúttótonn og stærri í stað almenns gildissviðs SOLAS sem nær til skipa 500 BT og stærri. SOLAS gildir ekki um tiltekna flokka skipa, þ.m.t. flutningaskip undir 500 brúttótonnum, skemmtisnekkjur sem ekki eru nýttar í atvinnuskyni, herskip og fiskiskip (stundum kölluð "skip sem falla ekki undir SOLAS" e. non-SOLAS ships).

Brennisteinsmörk fyrir 2020 - öryggismál

Nefndin samþykkti nýjan dagskrárlið fyrir MSC 101, "Þróun frekari ráðstafana til að auka öryggi skipa varðandi notkun eldsneytisólú". Nefndin skoðaði framlögð erindi um hugsanlega þörf fyrir leiðbeiningar og ráðgjöf um öryggismál sem tengjast framkvæmd 0,50% markanna fyrir brennisteinsinnihalds eldsneytisólú. Tók hún undir það sjónarmið að þótt eldsneytisöryggi sé viðvarandi áhyggjuefni sem þurfi að skoða vandlega ætti slíkt ekki að hafa áhrif á skuldbindingar aðildarríkjanna við að hrinda í framkvæmd kröfunum um mörk brennisteinsgildis frá gildistökudegi (þ.e. 1. janúar 2020).

Aðildarríki og alþjóðastofnanir voru hvött til að leggja fram tillögur fyrir næsta fund nefndarinnar, MSC 101. Samþykkt var að vinnuviðmiðið sé sem hér segir: "Með tilliti til endurskoðunar á gildandi öryggisákvæðum eldsneytisólú og upplýsinga um öryggisáhrif sem tengjast notkun eldsneytisólú skal unnið að frekari ráðstöfunum til að auka öryggi skipa m.t.t. notkunar eldsneytisólú". Lokadagsetning verkefnisins er 2021.

Nýju 0,50% mörkin (sem er lækkuð úr 3,50%) um brennisteinsinnihald skipaeldsneytis, sem öðlast gildi 1. janúar 2020 samkvæmt MARPOL-samningnum, mun hafa afar jákvæð áhrif á umhverfið og heilsu manna. Í kjölfar fundar samskiptahóps um samræmda framkvæmd reglugerðar 14.1.3 í VI. viðauka VI. viðauka MARPOL (ISWG-AP 1) í október sl. fól

umhverfisnefnd sjávar (MEPC 73) siglingaöryggisnefnd að huga að þeim öryggisvanda sem tengist notkun eldsneytisólú með litlu innihaldi brennisteins.

MSC samþykkti að fela undirnefnd um mengunarvarnir (PPP 6) að rita sameiginlegt MSC-MEPC dreifibréf til að tryggja að eldsneytisbirgjar afhendi eldsneyti sem uppfyllir kröfur með það fyrir augum að það verði samþykkt á MEPC 74 og MSC 101.

MSC vakti einnig athygli á því að iðnaðarfyrirtæki hafi haft frumkvæði að því að þróa leiðbeiningar til að takast á við hugsanlega öryggis- og rekstrarvandamál sem tengjast framboði og notkun eldsneytis með 0,50% brennisteinsinnihald. Gert er ráð fyrir að þessar leiðbeiningar verði sendar til PPR 6 til umfjöllunar.

Breytingar samþykktar

Siglingaöryggisnefnd samþykkti:

- Breytingar á öryggisleiðbeiningum fyrir skip til sérstakra nota (e. Special Purpose Ships - SPS-kóðinn), þar á meðal endurskoðun 8. liðar um björgunarbúnað. Kröfur um að skip til sérstakra nota fari að ákvæðum IV. kafla SOLAS. Endurskoðað eyðublað um öryggisskírteini fyrir skip til sérstakra nota og skráningu búnaðar fyrir skip til sérstakra nota (form SPS).
- Breytingar á köflum B-V/a, B-V/b, B-V/c, B-V/d, B V/e, B V/f og BV/g í STCW-kóðanum eru afleiddar breytingar í kjölfar fyrri breytinga á STCW-samþykktinni sem tengjast Pólkóðanum.

Drög að breytingum á ESP-kóðanum frá 2011 sendar til MSC 101

Nefndin ákvað að biðja með að samþykkja breytingar á endurnýjun ESP-kóðans frá 2011 (e. International Code on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011) meðan beðið er nýs samþætts kóða um hönnun og smíði skipa (undirnefnd SDC 6), sem búist er við að verði samþykktur á 31. þingi IMO í desember 2019.

Drög að breytingum, leiðbeiningum og leiðbeiningum samþykktar

MSC:

- Samþykkti drög að breytingum á alþjóðlegu reglunum um smíði og búnað skipa sem flytja hættuleg efni í lausu (IBC-kóða) með það í huga að þau verði samþykkt síðar. Í drögum að breytingum eru m.a. endurskoðaður 17. kafli (samantekt á lágmarkskröfum), 18. kafli (listi yfir vörur sem kóðinn gildir ekki um), 19. kafli (yfirlit um vörur fluttar í lausu) og 21. kafli (viðmiðanir um flutningskröfur fyrir vörur sem falla undir IBC-kóðinn) svo og drög að nýrri málsgrein 15.15 (vetnissúlfíð (H₂S) greiningartæki fyrir magnvökva). Frekari breytingar leiða af drögum að breytingum á II. viðauka MARPOL. Tengdar breytingar á BCH-kóðanum voru samþykktar í tengslum við breytingar á IBC-kóðanum sem getur hér að framan.
- Samþykkti drög að breytingum á eyðublöðum C, E og P í viðbætinum (e. appendix) við alþjóðasamning um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS), 1974, í samræmi við eyðublöðin í viðbætinum.
- Samþykkti drög að breytingum á LSA-kóðanum um björgunarbúnað (LSA) um handlosun björgunarbáta (liður 6.1.1.3) sem er með massa sem er ekki meiri en 700 kg

með öllum búnaði og sem er ekki eitt björgunarfara skipsins og leyfir handvirka lyftingu frá sjóbúinni stöðu og að einn einstaklingur geti búið það í hangandi stöðu svo einstaklingar geti farið um borð í það með öruggum hætti.

- Samþykkti drög að breytingum á LSA-kóðanum um björgunarbáta með tveimur sjálfstæðum framdrifskerfum (liður 4.4.8.1) sem kveður á um nægilegan sveigjanleika að því er varðar kröfur um tilskilinn fjölda flothæfar ára og tengdra svo unnt sé að sigla áfram þegar gott er í sjóinn.
- Samþykki breytingar á lið 2.2 í 15. kafla FSS-kóðans sem miða að því að túlka á samræmdan hátt fyrirkomulag fyrir gasleiður með óvirku gasi (e. inert gas) og tengdum hlutum og viðvörðunum til að fylgjast með þrýstingi leiðslna fyrir óvirkt gas.
- Samþykkti dreifibréfið MSC.1/Circ.1430/Rev.1, endurskoðaðar viðmiðunarreglur um viðurkenningu vatnsslökkvikerfa fyrir farmrými ekjuskipa og sérstök rými (til að uppfæra leiðbeiningarnar í SC.1/Circ.1430). Endurskoðunin snertir einkum staðsetningu ýringarkerfa eða -stúta, til að tryggja fullnægjandi afköst og áreiðanlega stjórn slökkvistarfa með notkun vatns.
- Fól viðkomandi undirnefndum að skoða tengda hluta draga að viðmiðunarreglum um öryggi skipa sem nota metýl/etýlalkóhól sem eldsneyti. Þessi drög voru undirbúin af hálfu CCC 5. Ítarlegar viðmiðunarreglur um fyrirkomulag, uppsetningu, eftirlit og eftirlit með vélum, búnaði og kerfum sem nota metýl-/etýlalkóhól sem eldsneyti til að lágmarka áhættuna fyrir skipið, áhöfn þess og umhverfið, að teknu tilliti til eðlis þess eldsneyti sem notað er.
- Samþykkti drög að breytingum á alþjóðlegu öryggisreglunum fyrir skip sem nota gas eða annað eldsneyti með lágu blossamarki (IGF-kóða).
- Samþykkti nýjar leiðbeiningar á heimsvísu til að berjast gegn sjóránum (e. Global Counter Piracy Guidance) og 5. útgáfa af bestu stjórnunaraðferðum (BMP 5) tengdum ráðstöfunum gegn sjóræningjastarfsemi.

Sverrir Konráðsson
Samgöngustofu