

Greinargerð um 30. allsherjarþing IMO

Þrítugasta allsherjarþing IMO (Assembly 30) var haldið dagana 27. nóvember til 6. desember 2017 í aðalstöðvum stofnunarinnar að Albert Embankment í Lundúnum.

Þing IMO er æðsta stjórnþingi stofnunarinnar. Þingið sóttu rúmlega 1400 manns frá flestum aðildarríkjum og þremur aukaaðildarríkjum, frá Sameinuðu þjóðunum og undirstofnunum þeirra og frá milliríkjastofnunum og frjálsum félagsamtökum á heimsvísu sem hafa áheyrnarrétt. Einnig sóttu þingið fulltrúar frá World Maritime University (WMU) og International Maritime Law Institute (IMLI).

Þingið kemur saman á tveggja ára fresti. Dagskrá var með nokkuð hefðbundnu sniði. Þingið fór yfir starfsemi stofnunarinnar og reikninga sl. tvö ár og voru áætlanir til næstu ára samþykktar. Farið var yfir fjármál IMO og fjárhagsáætlun til næstu tveggja ára samþykkt. Á allsherjarþingum IMO er gengið frá ályktunum (e. resolutions) um ýmis mál. Flestar þessar ályktana eru tæknilegs eðlis og eru oft notaðar sem grunnur fyrir reglur aðildarríkjanna. Fyrirferðarmikill liður þingsins voru kosningar til ráðsins (Council).

Af Íslands hálfu sóttu þingið Þórólfur Árnason (ÞÁ), Einar Örn Héðinsson (EÖH) og Sverrir Konráðsson (SK) frá Samgöngustofu og Ragnhildur Hjaltadóttir ráðuneytisstjóri, Sigurbergur Björnsson skrifstofustjóri og Björn Freyr Björnsson lögfræðingur, öll frá samgöngu- og sveitastjórnarráðuneytinu og Sesselja Bjarnadóttir umhverfis- auðlindaráðuneytinu. Einnig sóttu fundinn þeir Stefán Haukur Jóhannesson sendiherra Íslands í London og Atli Már Sigurðsson sendiráðsritari, en sendiherrann er fastafulltrúi Íslands hjá IMO.

Á fyrstu tveimur þingdögum var aðildarríkjum gefinn kostur á að flytja ávörp samkvæmt fyrirfram ákveðinni mælendaskrá. Ragnhildur Hjaltadóttir flutti ávarp f.h. íslensku sendinefndarinnar á öðrum degi eftir hádegi. Í ávarpi sínu upplýsti Ragnhildur m.a. um þann árangur sem Ísland hefur náð við að draga úr alvarlegum sjóslysum á undanförunum árum, sem hefur m.a. skilað þeim árangri að engin dauðaslys urðu á sjó árin 2008, 2011 og 2014, ekki síst sökum þess að landslög og -reglur um öryggi fiskiskipa hafi á umliðnum árum verið innleiddar á grunni IMO-gerninga um sama efni, þ.m.t. Torremolinos-samþykkt og –bókun og Cape Town samninginn frá 2012¹⁾. Aðildarríki, einkum þau sem hafa mörg fiskiskip á skipaskrá sínum, voru hvött til að fullgilda Cape Town samninginn og leiða reglur alþjóðasamninga um öryggi fiskiskipa í lög í þeirri von að með því, ásamt öðrum samverkandi ráðstöfunum, mætti fækka þeim fjölmörgu dauðaslysum sem verða á sjó á heimsvísu í tengslum við fiskveiðar á ári hverju. Góður rómur var gerður að ræðu Ragnhildar.

Stefnumörkun og framtíðarsýn samþykkt

Þingið samþykkti stefnumótunaráætlun sína fyrir 2018-2023, þar með talið endurskoðuð markmiðs-lýsing, yfirlýsing um framtíðarsýn (innifalin í fyrsta sinn) og sjö nýmótaðar leiðbeiningar um stefnumörkun fyrir stofnunina þar sem henni er ætlað að styðja dyggilega við framkvæmd Sameinuðu þjóðanna um sjálfbær þróunarmarkmið (e. *Sustainable Development Goals - DGs*) og dagskrá um sjálfbæra þróun til ársins 2030.

Leiðbeiningar um stefnumörkun:

- Bæta framkvæmd - tryggja að reglum sé hrint í framkvæmd og framfylgt með árangursríkum, skilvirkum og samræmdum hætti.
- Samþætta nýja og nýstárlega tækni við að innleiða regluverk - kostir nýrrar og framsækkinnar tækni eru vegnir og metnir m.t.t. siglingaöryggis og siglingaverndar, áhrifa á umhverfið og

¹⁾ Þess má geta að þegar þetta er ritað í byrjun febrúar 2018 er ljóst að ekkert dauðslys varð í röðum íslenskra sjómanna eða sjófarenda á árinu 2017. Fjögur ár hafa því liðið án dauðaslysa á undanförunum áratug.

siglingavirkar í alþjóðaviðskiptum, kostnaðar fyrir greinina og áhrifa hennar á starfsfólk, bæði um borð í skipum og í landi.

- Bregðast við loftslagsbreytingum - þróa viðeigandi, metnaðarfullar og raunhæfar lausnir til að draga úr losun mengunarefna sem stafa frá sjóflutningum og siglingum og sem stuðla að loftmengun og áhrifum á loftslagsbreytingar.
- Stjórnskipulag úthafanna (*e. ocean governance*) - taka þátt í að móta stjórnskipulag úthafanna og eftirlit með nýtingu auðlinda þeirra.
- Efla alþjóðlega siglingavirkt (*e. maritime facilitation*) og öryggi alþjóðaviðskipta - taka til skoðunar formsatriði tengd komu- og brottför skipa, skjalfærslu og skírteinisútgáfu og vottun og hvernig draga má almennt úr stjórnsýslubyrði við skipaútgætur og í siglingar.
- Tryggja skilvirkni reglna - bæta hið eiginlega ferli við að þróa reglur til að gera þær skilvirkari, safna fleiri gögnum og vera betur í stakk búinn að taka ákvarðanir, fá betri endurgjöf frá aðildarríkjunum og atvinnugreininni og endurskoða og bæta ferlið hjá IMO við að læra af reynslunni og yfirfæra þann lærdóm sem draga má af því inn í eftirlitsferlið.
- Tryggja skilvirkni - auka heildarvirkni IMO, þ.m.t. aðildarríkin, frjáls félagasamtök, styrktaraðilar, skrifstofa IMO og allir sem hagsmuna eiga að gæta af starfi stofnunarinnar í heild.

Yfirlýsing um framtíðarsýn:

“Alþjóðasiglingamálastofnunin leitast við að viðhalda forystuhlutverki sínu sem alþjóðleg eftirlitsstofnun siglinga, stuðla að aukinni viðurkenningu á mikilvægi atvinnugreinarinnar og greiða fyrir umbótum á sviði siglinga á sama tíma sem hún tekst á við ögrandi viðfangsefni stöðugra framfara á sviði tækni og alþjóðaviðskipta. Stofnunin leitast einnig við að ná fram markmiðum sínum til 2030 um sjálfbæra þróun.

Til að ná þessum markmiðum mun IMO leggja áherslu á að endurskoða, þróa, hrinda í framkvæmd og samræma IMO-gerninga með það að markmiði að skilgreina, skoða í kjölinn og takast á við ný málefni og styðja aðildarríkin við að ná fram markmiðum sínum til 2030 um sjálfbæra þróun.”

Stuðningur við hin ýmsu markmið Sameinuðu þjóðanna um sjálfbæra þróun með tæknisamvinnu
Þingið samþykkti þrjár ályktanir þar sem lögð er áhersla á uppbyggingu IMO á færni til að styðja við framkvæmd markmiðanna um sjálfbæra þróun.

Fyrsta ályktunin fjallar um tengsl milli tæknilegrar aðstoðar IMO og markmiðs um sjálfbæra þróun fyrir 2030 þar sem farið er fram á það við tæknisamvinnunefnd (*e. Technical Cooperation Committee*) að rík áherslu verði lögð á þá starfsemi sem stuðlar ekki aðeins að snemmfullgildingu (*e. early implementation*) og árangursríka framkvæmd gerninga IMO heldur stuðla jafnframt að því að ná fram markmiðum um sjálfbæra þróun, að teknu tilliti til sérþarfa ríkjanna sem eru skemmt á veg komin í þróun, lítilla þróunareyrkja (*e. Small Island Developing States*) ásamt sjóflutningaþarfa Afríkuríkja.

Önnur ályktunin fjallar um leiðbeinandi meginreglur um samþætta tæknisamvinnuáætlun IMO til stuðnings við markmiðin um sjálfbæra þróun fyrir 2030. Samkvæmt henni eru aðildarríkin hvött til að tryggja að siglingamál innan ramma þróunarsamvinnu Sameinuðu þjóðanna (UNDAF) verði samþætt í því skyni að forgangsraða fjármögnun og stuðningi þeirra við aðgerðir í tengslum við tæknilega aðstoð á sviði siglinga.

Þriðja ályktunin fjallar um fjármögnun og samstarfsráðstafanir fyrir skilvirka og sjálfbæra samþættingu samstarfsverkefna. Samkvæmt henni er aðildarríkjum, alþjóðlegum og svæðisbundnum samtökum, frjálsum félagasamtökum og hagsmunaaðilum í greininni boðið að taka virkan þátt í að styðja við tæknileg samstarfsverkefni með frjálsum fjáframlögum í tæknisamvinnusjóðinn (*e. TC Fund*).

Áhersla á aðgerðir gegn plastmengun

Þingið gerir sér grein fyrir viðvarandi vanda sem stafar af plastmengun í höfunum og að það kalli á aðgerðir á heimsvísu innan ramma stjórnskipulags hafsins. Þetta er í samræmi við 14. markmið Sameinuðu þjóðanna um sjálfbæra nýtingu úthafa, innhafa og sjávarauðlinda (UN SDG 14). Leitast verði við að draga verulega úr hvers kyns sjávarmengun fyrir árið 2025, einkum þeirri sem stafar frá

framleiðslu í landi, þ.m.t. mengun af völdum fljótandi braks á sjó og af völdum næringarefna sem berast til sjávar.

Ákvæði V. viðauka MARPOL-samþykktar IMO fjalla um sorpmengun. Viðaukin kveður einnig á um bann við losun plastefna frá skipum í hafið. Sáttmálarnir sem kveða á um reglur um losun úrgangs í sjó, Lundúna-samningurinn og -bókunin (*e. London Convention and London Protocol on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter*), gegna einnig hlutverki við að taka á plasmengun í hafi sem stafar frá landsstöðvum.

Þingið staðfesti hlutverk stofnunarinnar við að takast á við þetta vandamál. Þingið hvatti aðildarríki, aðila að V. viðauka MARPOL og alþjóðastofnanir til að leggja fram tillögur þessa efnis á næstu fundum umhverfisnefndar sjávar (MARPOL) og á fundum sammingsaðila að Lundúna-samþykktarinnar og bókunarinnar sem koma saman á árinu 2018.

Þess má geta að Ísland var meðflutningsríki að tillögu á þinginu um að setja framangreint markmið SP, UN SDG 14 á dagskrá og taka það í kjölfarið til meðferðar í umhverfisnefnd sjávar, MEPC-nefnd IMO sem fram fer í apríl 2018, og á fundum aðildarríkja að Lundúnasamningnum og -bókunarinnar um losun úrgangs í sjó.

Annar áfangi Pólkóðans kemst á rekspöl

IMO-þingið fagnaði fyrirhugaðri vinnu í siglingaöryggisnefnd (MSC) þar sem byggt yrði á Pólkóðanum sem hefur nú þegar verið samþykktur (gildir um SOLAS-skip) og að í framhaldinu yrðu settar kröfur um þann hóp skipa sem fellur ekki undir kröfur kóðans nú, þ.e. skip sem falla ekki undir SOLAS.

Pólkóðinn, sem tók gildi 1. janúar 2017, bæði samkvæmt SOLAS- og MARPOL-samþykktunum, kveður á um viðbótarkröfur um örugga starfrækslu skipa á heimskaudahafsvæðum Jarðar.

Vinna við annan áfanga Pólkóðans, sem beinist að öðrum skipum, þ.m.t. fiskiskipum og minni skipum sem falla ekki undir SOLAS-samþykktina, hefst á MSC 99 í maí 2018.

IMO-númerakerfi skipa fært út þannig að það nær til fiskiskipa og annarra skipa

Þingið samþykkti að færa út IMO-númerakerfi skipa (*e. IMO Ship Identification Number Scheme*) þannig að það mun nú ná til fleiri flokka skipa. Mun þetta verða til þess að auka siglingaöryggi og efla mengunarvarnir með auðveldari auðkenningu skipa.

Númerakerfið gildir um skip sem eru yfir 100 brúttótonn og er lögbundið fyrir farþegaskip 100 brúttótonn og stærri og öll flutningaskip 300 brúttótonni og stærri. Árið 2013 samþykkti þingið að færa út gildissviðið þannig á að það tæki til fiskiskipa yfir 100 brúttótonn og væri útgerðum í sjálfsvald sett hvort þau tækju þátt í því eða ekki. Frekari valfrjáls beiting nær nú til fiskiskipa úr stáli, farþegaskipa undir 100 brúttótonnum, háhraðafarþegafara og færanlegra borpalla og allra vélknúinna fiskiskipa undir 100 brúttótonnum niður að 12 metra lengd og sem heimilt er að starfrækja utan hafsvæða sem eru undir lögsögu fánaríkisins.

Mikilvægur liður í að takast á við ólöglegar, ótilkynntar og stjórnlausar fiskveiðar (*e. IUU fishing*) er að auðkenna og fylgjast með fiskiskipum og staðfesta eignarhald á þeim. IMO vinnur náið með Matvæla- og landbúnaðarstofnun Sameinuðu þjóðanna (FAO) og Alþjóðavinnuálagstofnuninni (ILO) sem og öðrum hagsmunaaðilum við að takast á við ólöglegar, ótilkynntar og stjórnlausar veiðar.

Alþjóðasiglingamálastofnunin hvetur einnig ríki til að fullgilda Höfðaborgarsamninginn um öryggi fiskiskipa (*e. Cape Town samninginn*) í því skyni að hrinda þessum mikilvægu samningi í gildi.

Hafnarríkiseftirlit - endurskoðuð málsmeðferð samþykkt

Hafnarríkiseftirlit gegnir mjög mikilvægu hlutverki sem seinni varnarlína gegn starfrækslu undirmálsskipa. Þingið samþykkti ályktun um endurskoðaðar reglur um hafnarríkiseftirlit.

Þingsályktunin felur í sér alhliða samantekt á viðmiðunarreglum sem tengjast hafnarríkiseftirliti. Hún uppfærir fyrri reglur um hafnarríkiseftirlit sem samþykktar voru árið 2011 (ályktun A.1052 (27)).

Endurskoðunin felur einkum í sér leiðbeiningar um ISM-kóðann, skírteinisútgáfu sjómanna, hvíldartíma og mönnun og málsmeðferð um sjálfviljuga snemminleiðingu breytinga á SOLAS-samþykktinni frá 1974 og skyldum bindandi gerningum.

Hvatt til fullgildingar HNS-bókunarinnar frá 2010

Þingið samþykkti ályktun þar sem ríki eru hvött til að íhuga að fullgilda lykilsáttmála sem setur upp alþjóðlegt fyrirkomulag um ábyrgð og bætur ef atvik eiga sér stað í tengslum við sjóflutninga á hættulegum og skaðlegum efnum á sjó á heimsvísu eða á landsvísu, svo sem kemísk efni, fljótandi jarðölúgas (*e. liquefied petroleum gas LPG*) og fljótandi jarðgas (*e. liquefied natural gas LNG*).

Í ályktuninni eru ríki hvött til að íhuga fullgildinguna eða aðild að HNS-bókuninni frá 2010 (*e. Hazardous and Noxious Substances Protocol*) og að hringja henni framkvæma hið fyrsta. Í ályktuninni eru ríki einnig hvött til að vinna saman að framkvæmd og gildistöku HNS-bókunarinnar frá 2010 með því að deila bestu starfsvenjum og leysa erfiðleika sem kunna að koma upp við að koma nýja fyrirkomulaginu á fót.

Framsal heimilda til útgáfu váttryggingarskírteina

Þingið samþykkti ályktun um að heimila framsal heimilda til útgáfu váttryggingarskírteina samkvæmt alþjóðasamningi frá 1992 um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóns af völdum olíumengunar og alþjóðasamningi um bótaskyldu og skaðabætur í tengslum við flutning hættulegra efna og eiturefna sjóleiðis (HNS Convention 2010).

Ólíkt alþjóðasamningi um einkaréttarlega ábyrgð vegna tjóns af völdum mengunar sem stafar frá eldsneytisólíu skipa, 2001 (*e. Bunkers Convention, 2001*) kveða Aþenusamningurinn frá 2002, Nairobi-samþykktin um að fjarlægja skipsflök frá 2007, alþjóðaábyrgðarsamningurinn frá 1992 og HNS-samningurinn frá 2010 ekki skýrt á um fyrirkomulag framsal heimilda til útgáfu váttryggingarskírteina.

Í ályktuninni er staðfest að samningsríki alþjóðaábyrgðarsamningsins frá 1992 eða HNS-samningsins frá 2010 getur heimilað stofnun sem það hefur viðurkennt að gefa út váttryggingarskírteini eða aðra fjárhagslega tryggingu sem krafist er samkvæmt þessum samþykktum.

Í ályktuninni eru aðildarríki minnt á að framsal heimilda til að gefa út váttryggingaskírteini eða aðra fjárhagslega tryggingu, sem krafist er samkvæmt alþjóðaábyrgðarsamningurinn frá 1992 og HNS-samningnum frá 2010, muni ekki hafa áhrif á hugsanlegan ábyrgð sem framsalsríki kann að hafa í tengslum við þessi skírteini.

Eldflaugaskot án viðvörðunar fordæmd

Þingið samþykkti ákvörðun IMO-ráðsins um að fordæma eindregið nýleg eldflaugaskot Norður-Kóreu, en þau hafa skapað alvarlega hættu fyrir öryggi skipa í alþjóðasiglingum.

Fjárhagsáætlun IMO samþykkt

Þingið samþykkti fjárhagsáætlun og vinnuáætlun fyrir 2018 til 2019. Fjárhagsáætlunin hljóðar upp á 31,8 milljónir sterlingspunda fyrir árið 2018 og 33,2 milljónir sterlingspunda fyrir árið 2019.

Fundur fulltrúa Íslands, FAO og PEW-samtakanna

Fulltrúar Samgöngustofu EÖH og SK, ásamt fulltrúa FAO og fulltrúa PEW Charitable Trusts²⁾ héldu fund til að ræða þá hugmynd sem kom fram á einkafundi framkvæmdastjóra IMO, Kitac Lim og sendiherra Íslands í Lundúnum, Stefáns Hauks Jóhannessonar, skömmu fyrir allsherjarþingið að Ísland stæði fyrir kynningu um siglingaöryggismál Íslands og á þeim mikla árangri sem náðst hefur í slysavörnum á sjó, einkum fækkun banaslysa í röðum íslenskra sjómanna og þeirra sem starfa í tengslum við siglingar. Niðurstaðan varð sú að Ísland myndi ásamt PEW verða með kynningu (*e. presentation*) í dagslok einhvern daginn á fundi siglingaöryggisnefndar (MSC) í maí. Efni kynningar PEW-samtakanna yrði Cape Town samningurinn og hvatning um fullgildinguna hans. Þá myndi PEW standa straum að

²⁾ <http://www.pewtrusts.org/en>

kostnaði af veislu fyrir fundargesti í aðalstöðvum IMO að kynningunni lokinni þar sem boðið verður upp á léttar veitingar.

Kosning til ráðs IMO (e. IMO Council)

Þingið kaus 40 aðildarríki til setu í IMO-ráðinu fyrir næstu tvö ár 2018 til 2019. Úrslit voru sem hér segir:

A-flokkur: Kína, Japan, Ítalía, Panama, Grikkland, S-Kórea, Rússland, Bretland, Noregur og Bandaríkin.

B-flokkur: Þýskaland, Indland, Ástralía, Frakkland, Kanada, Spánn, Brasilía, Svíþjóð, Holland, Sameinuðu arabísku furstadæmin (UAE). Argentína og Bangladess féllu út úr B-flokki.

C-flokkur: Singapore, Tyrkland, Kýpur, Malta, Marokkó, Eyptaland, Mexíkó, Indónesía, Malasía, Perú, Belgía, Chile, Filippseyjar, Danmörk, S-Afrika, Jamaíka, Kenýa, Tailand, Líbería og Bahamaeyjar. Sádí-Arabía, Antíka & Barbúda, Nígería og Alsír féllu úr C-flokki.

Þingið fól ráðinu á 120. fundi sínum í júní 2018 að kanna ferli og málsmeðferð þingsins og ráðsins með það fyrir augum að gera tillögur um umbætur.

Kosning formanns ráðsins

Nýkjörið ráð kom saman 7. desember og kaus Xiaojie Zhang frá Kína sem formann fyrir árin 2018-2019. Kosning varaformanns var frestað til júlí 2018. Ráðið lýsti miklum þakklæti fyrir framúrskarandi viðleitni og árangur fyrri stjórnarformanns, Jeff Lantz (Bandaríkin).

Tæmandi skrá yfir samþykktir (e. resolutions):

- A.1110(30) Strategic plan for the Organization for the six-year period 2018-2023
- A.1111(30) Application of the strategic plan of the Organization
- A.1112(30) Results-based budget for the 2018-2019 biennium
- A.1113(30) Revision of the Organization's financial regulations (effective 1 January 2018)
- A.1114(30) Presentation of accounts and audit reports
- A.1115(30) Arrears of contributions
- A.1116(30) Escape route signs and equipment location markings
- A.1117(30) IMO Ship Identification Number Scheme
- A.1118(30) Revised Guidelines on the implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Administrators
- A.1119(30) Procedures for Port State Control, 2017
- A.1120(30) Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC), 2017
- A.1121(30) 2017 Non-exhaustive list of obligations under instruments relevant to the IMO Instruments Implementation Code (III Code)
- A.1122(30) Code for the transport and handling of hazardous and noxious liquid substances in bulk on offshore support vessels (OSV Chemical Code)
- A.1123(30) Implementation and entry into force of the 2010 Hazardous and Noxious Substances Protocol
- A.1124(30) Delegation of authority to issue certificates of insurance or other financial security required under the 1992 Civil Liability Convention and the 2010 Hazardous and Noxious Substances Convention
- A.1125(30) Relations with non-governmental organizations
- A.1126(30) Linkages between IMO's technical assistance work and the 2030 Agenda for Sustainable Development
- A.1127(30) Guiding principles of IMO's integrated technical cooperation programme in support of the 2030 Agenda for Sustainable Development
- A.1128(30) Financing and partnership arrangements for an effective and sustainable integrated technical cooperation programme

- A.1129(30) World Maritime University and International Maritime Law Institute students visiting IMO Headquarters
- A.1130(30) Charter of the World Maritime University