

Minnisblað

19. febrúar 2016

UM ÞING ALÞJÓÐASIGLINGAMÁLASTOFNUNARINNAR IMO – ASSEMBLY

Þing IMO nr. 29 var haldið dagana 23. nóvember - 2. desember 2015 í aðalstöðvum stofnunarinnar að Albert Embankment í Lundúnum.

Þing IMO er æðsta stjórnæki stofnunarinnar. Þingið sóttu rúmlega 1000 manns frá flestum 171 aðildarríkjum og þremur aukaaðildarríkjum, frá Sameinuðu þjóðunum og undirstofnunum þeirra, frá milliríkjastofnunum og frjálsu félagsamtökum á heimsvísu sem hafa áheyrnar-rétt. Þing IMO eru haldin á tveggja ára fresti. Dagskrá var með nokkuð hefðbundnu sniði. Farið var yfir starfsemi stofnunarinnar og reikninga sl. tvö ár og áætlanir til næstu ára samþykktar. Farið var yfir fjármál IMO og gengið frá fjárhagsáætlun til næstu tveggja ára. Á allsherjarþingum IMO er gengið frá ályktunum 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 og Sverrir Konráðsson frá Samgöngustofu og Ragnhildur Hjaltadóttir, Sigurbergur Björnsson og Björn Freyr Björnsson frá innanríkisráðuneyti. Þórður Ægir Óskarsson sendiherra í London kom til fundarins tvo daga þingsetunnar, en sendiherrann er fastafulltrúi Íslands hjá IMO.

Á fyrstu tveimur þingdögum var aðildarríkjum gefinn kostur á að flytja ávörp samkvæmt fyrirfram ákveðinni mælendaskrá. Sigurbergur Björnsson flutti ávarp f.h. íslensku sendinefndarinnar á öðrum degi eftir hádegi þar sem drögum að þingsályktun um gildistöku og framkvæmd Cape Town samningsins frá 2012 og samþykkt var m.a. fylgt úr hlaði. Mælt hafði verið fyrir um þessa þingsályktun á fundi MSC 95 í júní sl. og var Ísland aðili að erindi þess efnis ásamt Noregi og Suður-Afríku. Efnislega var ályktunin hvatning til aðildarríkjanna IMO um að fullgilda Cape Town samninginn hið fyrsta. Í ávarpi Íslands voru færð rök fyrir því að slysum á íslenskum skipum og dauðaslysum á sjó hafi fækkað til muna á undanföllum áratugum, m.a. og 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. Aðildarríki voru því hvött til að leiða þessar reglur 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.

Kosningar til ráðsins (Council)

Á föstudeginum í fyrri vikunni var efnt til kosninga í ráð IMO. Sjálfkjörið var í flokka A og B þar sem engin ríki sögðu sig úr þeim flokkum.

Í flokk A eru: Bandaríkin, Bretland, Grikkland, Ítalía, Japan, Noregur, Panama, Kína, Rússland og Suður-Kórea.

Í flokki B eru: Argentína, Bangladess, Brasilía, Frakkland, Indland, Holland, Kanada, Spánn, Svíþjóð og Þýskaland.

Kosið var í flokk C og var niðurstaðan þessi:

Ástralía, Bahamaeyja, Belgía, Kýpur, Danmörk, Egyptaland, Indónesía, Kenýa, Líbería, Malasía, Malta, Mexíkó, Marokkó, Perú, Filippseyjar, Singapúr, Síle, Suður-Afríka, Taíland og Tyrkland.

Eftirtalin lönd sem buðu sig fram náðu ekki kjöri í C-flokk ráðsins: Jamaíka, Íran og Sádi Arabía.

Íslenska sendinefndin kaus samkvæmt ákvörðun utanríkiráðuneytisins.

Fundir með lykilmönnum hjá IMO

Um öryggismál:

Þórólfur, Björn Freyr og Sigurbergur fundu með Ashok Mahapatra, framkvæmdastjóra siglingaöryggissviðs (Maritime Safety Division). Tekin voru upp tvö mál, annarsvegar takmarkanir á fjölda farþega í Rib-bátum (Rigid-hulled inflatable boat) og hins vegar hvernig liði fullgildingunni á Cape Town alþjóðsamningnum um öryggi fiskiskipa.

Hvað varðar farþegafjölda í Rib-bátum taldi Mahapatra öll torkerki á að nokkur hreyfing væri í þá átt að leyfa fleiri en 12 farþega á slíkum bátum á úthafi, nema hvað í athugun væri að veita undanþágur til flutninga á sérþjálfuðum starfsmönnum „offshore“ fyrirtækja til og frá vinnustað, þó aðeins í þeim tilvikum sem nauðsynleg öryggisnámskeið hafi verið haldin og sótt og viðeigandi öryggisráðstafanir væru í gildi. Hann réð okkur frá því að heimila fleiri en 12 farþega í útsýnis- og skoðunarferðum við Íslandsstrendur þar sem ekki væri um slíkar aðstæður eða ástand farþega að ræða. Mahapatra sagðist vera tilbúinn til að taka þátt í símafundi um slík mál ef óskað væri eftir því.

Hvað varðar Cape Town samninginn vissi hann af frumkvæði Íslands um að þrýsta á fleiri lönd að fullgilda samninginn og benti á að það væri vilji bæði fráfarandi framkvæmdastjóra IMO og þess sem tæki við 1. janúar 2016, Kitack Lim. Vandamálið væri það að ekki væri um ákvarðanir „samgönguráðherra“ ríkjanna að ræða heldur oftast en ekki „landbúnaðar- og fiskveiðiráðherra“ sem oft og tíðum hefði ekki öryggismál fiskiskipa ofarlega á sínum málalista né sérþekkingu á málaflokknum. Því væri umhugsunarefni hvort „lobbýa“ þyrfti ekki meðal slíkra fagráðuneyta frekar en innan þeirra ráðuneyta sem almennt hafa með IMO-mál að gera.

Um skírtein- og þjálfunarmál:

Þórólfur Árnason og Sverrir Konráðsson áttu fund með Milhar Fuazudeen framkvæmdastjóra sviðs menntunar og þjálfunar (Maritime Training and Human Element). Farið var yfir STCW-F samþykktina og breytingar sem verða lagðar fyrir næsta fund HTW í febrúar nk. Ísland, ásamt Noregi, styður erindi Japans sem leggur til ítarlegar breytingar á STCW-F samþykktinni í því augnamiði að efla siglingaöryggi fiskiskipa. Fuazudeen hefur áhyggjur af því að erindi Japans hafi ekki verið mjög ítarlegt, eiginlega aðeins uppkast eða listi yfir þær breytingar sem þurfi að gera. Hann sagði að þessum breytingum væri aðeins ætlaðir tveir HTW-fundir, næsti fundur í febrúar 2016 og þar næsti í í febrúar 2017 og því lítill tími til stefnu miðað við þær breytingartillögur sem fyrir liggja, m.a. um að bæta við lögbundnum A-kóða, sbr. STCW-samþykktina, þar sem hæfniskröfur í hinum ýmsu námsgreinum eru tilgreindar. Einnig minntist hann á að komið hefði fram formleg tilmæli af hálfu sameiginlegs vinnuhóps IMO/FAO og ILO um málefni fiskiskipa sem fundaði í vikunni á undan um að taka til endurskoðunar samhliða STCW-F-breytingunum ritið *Document for Guidance on Training and Certification of Fishing Vessel Personnel* sem gefið var út 2003 (þrískipt gildissvið: lítil fiskiskip <12 m; fiskiskip 12-24 m/<750 kW og >24 m/>750 kW). Skilja má að starfshópur verði stofnaður á HTW sem vinnur málið áfram milli funda (inter-sessional working group).

Einnig var rætt um innsendingu upplýsinga af hálfu Íslands í tengslum við fullgildingu á STCW-F samþykktinni árið 2012, en senda átti inn upplýsingar um innleiðingu ákvæða hennar í íslenskan rétt tveimur árum eftir gildistöku samþykktarinnar eða árið 2014. Þótt ákvæði samþykktarinnar hafi fyrir löngu verið innleiddar hefur Ísland ekki enn sent inn umbeðnar upplýsingar en pakki er nánast tilbúinn. Fram kom að þýðing á íslenskri löggjöf um áhafnir og skírteinisútgáfu íslenskra fiskiskipa og annarra skipa liggi ekki fyrir og því ekki hægt að senda þær upplýsingar á ensku. Niðurstaða samtalsins hvað þetta varðar var að Ísland sendi þessar upplýsingar til IMO ásamt löggjöfinni á íslensku.

Samtöl við aðra, o.fl.

SK ræddi við Ms. Medina frá USA, formann HTW-undirnefndarinnar. Hún hefur mikla þekkingu á STCW. Hún var upplýsti um að Ísland hefði innleitt Manila-breytingarnar en að enn væri ekki búið að ljúka við að setja upp kerfi í tengslum við læknisskoðanir skv. Manila, þ.e. þess efnis að þeir sem bera ábyrgð á að meta heilbrigði farmanna í samræmi við reglugerðina skulu vera starfandi læknar sem eru viðurkenndir af Samgöngustofu og mega þeir einir gefa út heilbrigðisvottorð til farmanna í samræmi við reglugerðina. Þetta ákvæði kemur til framkvæmda eigi síðar en 1. janúar 2017. Allir læknar á Íslandi sem eru handhafar lækningaleyfis eru bærir til að skoða sjómenn og gefa út heilbrigðisvottorð. Hún sagði að færni og þekking læknanna væri ekki dregin í efa og læknánám á Íslandi eflaust með því besta sem gerist í heiminum. Hún bauð fram aðstoð sína ef við hefðum spurningar um framhald þessa máls.

Í samtali Sverris við Turid Stemre frá Noregi, sem hefur samræmt vinnu IMO í tengslum við Polar Code, kom fram að hún væri svartsýn á að sambærilegur kóði um siglingar og öryggi fiskiskipa og annarra skipa en SOLAS-skipa myndi verða þróaður fyrr en e.t.v. eftir að Cape Town samningurinn hafi öðlast gildi. Áður en slíkur grunnur að smíði, búnaði og öryggi umræddra skipa væri fyrir hendi, líkt og SOLAS er fyrir Polar Code, væri afar erfitt að byggja Polar Code fyrir fiskiskip. Hún tók hins vegar undir þá skoðun Íslendinga að ekki mætti kasta þessum möguleika alfarið frá sér enda stæði yfir vinna í að greina slysatíðni umræddra flokka skipa á heimskautasvæðum. Þess má geta hér að Ísland mun útbúa skjal og senda á fund siglingaöryggisnefndar MSC 96 í maí nk. um atvik á þessum hafsvæðum sem hafa komið til kasta íslenskra leitar- og björgunaraðila.

Í samtali Sverris við Haakon Storhaug sérfræðing hjá Sjöfartsdirektoratet í Noregi um fullgildingu MLC-samþykktarinnar frá 2006 um vinnuskilyrði farmanna kom fram að hann efaðist um að Ísland þyrfti að fullgilda þá samþykkt þar sem við værum ekki með kaupskipastól. Honum var bent á að Ísland væri aðili að Parísarsamkomulaginu um hafnar-rikiseftirlit (PMOU) og því væri skoðunarmönnum okkar væri óheimilt að skoða þau atriði sem falla undir MLC fyrr en við værum búnir að fullgilda og innleiða ákvæði samþykktarinnar. Þessi túlkun fékkst staðfest hjá fleiri aðilum á þessum fundi. Ragnhildi Hjaltadóttur ráðuneytisstjóra innanríkisráðuneytisins er ljóst hve brýnt sé að ljúka vinnu við innleiðinguna. Hún sagðist mundi hlutast til um að vinna hæfist á ný við innleiðinguna í samstarfi við velferðarráðuneytið og SGS. Sverrir hefur sent henni minnispunkta um málið. Einnig hefur SK sent henni upplýsingar um það átak sem Ísland er aðili að á vettvangi IMO um að efla siglingaöryggi við fiskveiðar á heimsvísu í þeirri viðleitni að draga úr þeim mikla fjölda dauðaslysa sem verða í þeirri atvinnugrein á ári hverju.

Þórólfur og Sverrir ræddu við núverandi framkvæmdastjóra Koji Sekimizu og áréttuðu nauðsyn þess að standa vörð við öryggi fiskiskipa og minntu á ályktun þá sem Ísland er aðili

að þess efnis. Sverrir setti sig í samband við verðandi framkvæmdastjóra Kitack Lim og þakkaði honum fyrir að tala fyrir öryggi fiskiskipa í stefnumótunarræðu þeirri sem hann hafði haldið í vikunni á undan. Einnig afhenti Sverrir honum til aflestrar grein sem hann skrifaði í hið útbreidda rit um siglingaöryggi, *Safety at Sea* sl. vor þar sem árangur Íslands í sjóslysa-vörnum er tilgreindur.

Í samræðum við ýmsa þingfulltrúa var reynt í hvívetna að halda á lofti því sjónarmiði að öryggi fiskiskipa væri ekki síður mikilvægt en öryggi kaupskipa á vettvangi Alþjóðasiglinga-málastofnunarinnar.

Tilgangur ferðarinnar á þing IMO var ekki síst sá að efla tengslanet Samgöngustofu hjá alþjóðastofnuninni og gagnvart systurstofnunum SGS og starfsmönnum þeirra sem hafa með siglingaöryggi og umhverfisvernd hafs og strandar að gera.

Sverrir Konráðsson
Samgöngustofu