

Fra: Delegasjonen v/Haakon Storhaug (delegasjonsleder, Sjøfartsdirektoratet)

Dato: 2.10.2017

Møtested: International Maritime Organization, London

Møtedato: 25.-29. september 2017

Formann: Admiral Luc Le Liboux (Frankrike)

Referat fra: Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments, 4. sesjon

Den norske delegasjonen:

Navn	Organisasjon	Oppgave
<i>Seniorrydgiver Haakon Storhaug</i>	Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder
<i>Sjefingeniør Kristian Breidfjord</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG Casualty Investigation
<i>Seniorrydgiver Bjørn Ove Hansen</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG Port State Control
<i>Elisabeth Juel</i>	Statens Havarikommisjon for transport (SHT)	WG Casualty Investigation
<i>Franziska Hansen</i>	SHT	WG Casualty Investigation
<i>Kirsten Rognstad</i>	DNVGL	WG HSSC mm.

I Generell informasjon

Møtet åpnet ved at underkomiteen fikk en annen formann enn den som ble valgt sist. Vice-formann Jean-Luc Liboux fra Frankrike måtte dermed steppe inn; han ble senere valgt til formann.

III 5 avholdes 24. til 28. september 2018

Følgende grupper planlegges etablert under III 5:

- Lessons learned and safety issues identified from the analysis of marine safety investigation reports;
- Measures to harmonize port State control (PSC) activities and procedures worldwide and identified issues relating to the implementation of IMO instruments from the analysis of PSC data;
- Analysis of consolidated audit summary reports; and
- Updated Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC) – Non-exhaustive list of obligations under instruments relevant to the IMO Instruments Implementation Code (III Code) – [-review of the Model Agreement for the authorization of recognized organizations acting on behalf of the Administration].



II Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte måtte avlyses på grunn av mulig flystreik. Det ble avholdt EU koordineringsmøte mandag 25. september.

III Oppsummering

De viktigste sakene for Norge på dette møtet var:

- Ferdigstilling av fire IMO resolusjoner som skal vedtas av Assembly 30
- Sirkulære vedrørende problemer med overholdelse av tidsfrist for innstilling av ECDIS-oppdatering
- Revisjon av *RO model agreement*
- Fremtidig samarbeid om bekjempelse av IUU-fiske.

IV Forhandlingene

Det ble etablert fire grupper under møtet:

1. Lessons learned and safety issues identified from the analysis of marine safety investigation reports;
2. Measures to harmonize port State control (PSC) activities and procedures worldwide and identified issues relating to the implementation of IMO instruments from the analysis of PSC data;
3. Follow-up actions from 3rd session of the Joint FAO/IMO working group on IUU fishing; and
4. Updated Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC) – Non-exhaustive list of obligations under instruments relevant to the IMO Instruments Implementation Code (III Code)

Gjennomgang av de enkelte punkter på agendaen

Agendapunkt 1 - Adoption of the agenda

Agendaen ble godkjent sammen med foreløpig tidsplan for møtet.

Agendapunkt 2 - Decision of other IMO bodies

Komiteen ble orientert om utfallet av møter i øvrige komiteer.

Agendapunkt 3 - Consideration and analysis of reports on alleged inadequacy of port reception facilities (7.1.3.1)

Normalt er dette agendapunktet kun en generell gjennomgang av sekretariatets analyse av mottatte rapporter om problemer med mottaksanlegg som skip har hatt i foregående år. Denne gang sendte Intertanko og InterManager inn et dokument som beskrev problemene med mangelfull kapasitet på mottaksanlegg for Marpol vedlegg V, og særlig vaskevann som inneholder HME (*Harmful to the Marine Environment*). De mente også at rapporteringen til IMO ikke godt nok ivaretar denne kategorien, slik at det kan forekomme mørketall. Det var enighet om at mangler av og ved mottaksanlegg fortsatt er et

problem, og IMO sekretariatet skal se på rapporteringsskjemaet i GISIS. Det ble også fremmet ønske om et «PRF model concept» men dette må foreslås på vanlig måte i MEPC.

Agendapunkt - 4 Lessons learned and safety issues identified from the analysis of marine safety investigation reports (12.1.2.1)

Dette er et fast punkt på agendaen, og hovedsakelig skal arbeidsgruppen gå gjennom analyser av ulykkesrapporter og forslag til «lessons learned», og godkjenne arbeidet til korrespondansegruppen. I tillegg fortsetter saken til Kina om at IMO bør legge til rette for at «lessons learned» og ulykkesrapporter skal kunne brukes i undervisningsøyemed. Her påpekte arbeidsgruppen at ulykkesrapportene nå er offentlig tilgjengelig i GISIS, og at rapportene er bedre egnet i undervisningsøyemed enn «lessons learned».

Utfall:

Arbeidsgruppen kom blant annet frem til at «lessons learned» fortrinnsvis bør utarbeides på medlemsstatsnivå siden det er dem som har utarbeidet rapporten som kjenner saken i detalj. Det har vist seg gjennom en årrekke at det er lite etterspørsel etter «lessons learned», samt at metodikken har vært under kritikk, særlig fordi det er vanskelig for en «analyt» å kjenne til alle detaljer. Det har også vært gjentatte diskusjoner om hvor vidt man kan utarbeide en «lessons learned» kun basert på innholdet i rapporten, eller om man kan bruke skjønn og egen erfaring til å belyse relevante forhold som ikke er hentet direkte fra rapporten. Prosedyren for utarbeidelse av draft «lessons learned» må da skilles ut fra prosedyren for Marine safety investigation reports analysis og disse kunne derfor ikke ferdigstilles. Arbeidsgruppen mener også at denne endringen vil kunne bidra til større fokus på identifisering av «safety issues». Inntil nye prosedyrer er utarbeidet og godkjent fortsetter arbeidet med analyser av ulykkesrapporter og utarbeidelse av «lessons learned» i henhold til eksisterende prosedyrer.

Foruten dette, diskuterte gruppen tilgang til IMO-databaser i forbindelse med FSA-studier, videreutvikling av casualty analysis-prosedyren, og analyse av resultater fra «country survey questionnaire» som hadde som formål å kartlegge underrapportering i GISIS og mulige vansker med å implementere CIC. Kun 25 % av medlemsstatene besvarte Questionnairet, og arbeidsgruppen konkluderte med at responsen var for lav til at man kunne jobbe videre med analyser av resultatet og trekke konklusjoner.

Underkomiteen godkjente «lessons learned» og godkjente reviderte analyser av ulykkesrapporter for publisering.

Agendapunkt 5 - Measures to harmonize port State control (PSC) activities and procedures worldwide (5.3.1.1)

Revisjon av resolusjon A.1052(27)

Revidert havnestatskontrollprosedyre, i forhold til kapitlene om bemanning, sertifisering av sjøfolk og hviletid, og ISM ble godkjent og videresendt til Assembly for endelig vedtak. Det blir også en ny tekst vedrørende de tilfeller en stat har implementert en konvensjonstekst tidligere enn ikrafttredelsesdatoen internasjonalt.

Referanse til sertifikatene under 2009 MODU koden og 2008 SPS koden ble strøket fordi kodene er ikke bindende. Enkelte medlemsstater ønsket dermed at IMO utvikler retningslinjer for hvordan PSCO bør forholde seg, og andre hevdet at siden blant annet 2009 MODU er et alternativ til SOLAS, bør det være havnestatskontroll av disse også. Danmark og Norge gikk mot dette standpunktet. Det er kanskje behov for retningslinjer, men da kun for det internasjonale regelverket som faktisk gjelder. Utfordringen er

imidlertid at havnestatskontroll tar et sertifikat som utgangspunkt for kontroll. Kontroll av etterlevelse av bindende standarder som ikke er grunnet i et sertifikat kan by på utfordringer da man kommer rett inn i en mer detaljert inspeksjon, som jo kommer etter en innledende («initial») inspeksjon.

ECDIS – manglende oppdatering fra produsenter ble oppgitt som et problem for en del skip, og gitt at det er en pågående CIC i Paris og Tokyo MOU ble det utferdiget anmodning til havnestatskontrollører om å innta en pragmatisk holdning. IHO kom med forslag til NCSR 3 om en utvidelse av perioden for å beholde tidligere utgaver av IHO S-52 og S-64 gyldig fra 1. September 2016 til 31. August 2017, for å gjøre det mulig for rederier å oppdatere eksisterende systemer i henhold til veiledning angående vedlikehold av ECDIS software i MSC.1/Circ.1503. IHO kunne bekrefte at det fremdeles var problemer i markedet med Edition 4.0 i ECDIS Presentation Library. IHO kunne bekrefte at de som bruker forrige versjon 3.4 av ECDIS Presentation Library vil fortsatt være funksjonsdyktig og sikkert. Det ble til slutt bestemt at IMO sender ut et eget sirkulære.

Utfall: Revidert resolusjon ble ferdigstilt og oversendt til Assembly for vedtak. Det blir et sirkulære om hvordan havnestatskontroll bør forholde seg til den oppståtte situasjonen mht ECDIS.

Agendapunkt 6 - Identified issues relating to the implementation of IMO instruments from the analysis of PSC data (12.1.2.2)

Det var ingen dokumenter under dette agendapunktet.

Agendapunkt 7 - Analysis of consolidated audit summary reports (2.0.2.1)

Kina hadde et forslag om gjennomgang av rapporteringskravene, da resultatene fra IMO revisjonene også viser at medlemslandene sliter med etterlevelse av rapporteringskravene. De fikk mye støtte for sitt forslag, og det kom oppfordringer om å lage et enkelt rapporteringsformat. IMO har jobbet med kartlegging av administrative byrder som følger av konvensjonene i lengre tid uten virkelig å komme i mål. Det er svært mange rapporteringskrav, de er av av ulik type, og et forenklingsarbeid må ikke undervurderes med tanke på kompleksitet. GISIS utvikler seg stadig, men fokuserer kun på konvensjonene som er en del av IMOs revisjonsstandard; det er mange andre konvensjoner med rapporteringskrav som ikke er en del av dette regimet.

Utfall: Norge støtter dette på generelt grunnlag men ser frem til å motta forslag som lar seg gjennomføre.

Agendapunkt 8 - Updated Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC) (5.2.1.17)

Oppdatering av resolusjon A.1104(29)

Hovedoppgaven under dette agendapunktet var å sørge for at HSSC-resolusjonen ble ferdigstilt for oversendelse til Assembly.

Ballastvannkonvensjonen

Det som skapte noe diskusjon var i forbindelse med inkorporering av retningslinjer for besiktelse og sertifisering av ballastvannkonvensjonen (ta inn gjeldende sirkulære BWM.2/Circ.7), og ikke minst instruksen fra MEPC om å ta med en bestemmelse om en verifikasjon etter installasjon, ved «commissioning». En rekke medlemsland var skeptiske til dette fordi det var noe uklart hva som lå i dette. ICS sa at det skal være noe tilsvarende «indicative testing», som IACS sa at var et kjent institutt for dem. Frankrike var kritiske fordi man ikke hadde retningslinjer, mens Tyskland mente det var uheldig å

innføre noe i HSSC som ikke var et krav enda. Frankrike foreslo å stryke den foreslåtte teksten (som hadde blitt utarbeidet under ledelse av Chris Riley, formann av Ballast Water Review Group) men det ble avvist av underkomiteen. Isteden vil rapporten reflektere de ulike synspunkter og muligens noe om behovet for retningslinjer.

Utfall: HSSC ble godkjent og oversendt Assembly for vedtak.

Agendapunkt 9 - Non-exhaustive list of obligations under instruments relevant to the IMO Instruments Implementation Code (III Code) (5.2.1.20)

Oppdatering av Resolusjon A.1105(29)

Arbeidet med å ajourføre oversikten over nye endringer til konvensjonene som har trådt i kraft i løpet av 2016 og 2017, er pågående. Resolusjonen med denne oversikten omfatter kun konvensjoner som ligger til grunn for IMO revisjoner.

Utfall: Resolusjonen ble godkjent og oversendt Assembly for vedtak.

Agendapunkt 10 - Unified interpretation of provisions of IMO safety, security, and environment related Conventions (1.1.2.3)

Det var ingen forslag til UI'er denne gang.

Agendapunkt 11 - Review the Model Agreement for the authorization of recognized organizations acting on behalf of the Administration (2.0.1.6)

Kina fikk satt denne saken på agendaen, og har gjort omfattende arbeid med forslag til endring. Imidlertid valgte underkomiteen å benytte IACS' forslag som grunnlagsdokument for en ny mal for en avtale. Det er et faktum at mange land har utfordringer med å lage slike avtaler med sine RO'er noe som IMO-revisjonene har avdekket. Imidlertid vil det være å gå for langt å lage retningslinjer, som Kinas forslag egentlig innebærer.

Utfall: Korrespondansegruppen for HSSC fikk i oppdrag å starte arbeidet med en gjennomgang av en ny modellavtale.

Agendapunkt 12 - Biennial agenda and provisional agenda for III 5

Agendapunkt 13 - Election of Chairman and Vice-Chairman for 2018

Vise Admiral Luc Liboux fra Frankrike ble valgt til formann for 2018, og Assisterende sjøfartsdirektør Claudia Grant fra Jamaica ble valgt til vise formann.

Agendapunkt 14 – Any Other Business

Hovedsaken under dette agendapunktet gjaldt oppfølgingen av samarbeidsmøtet mellom FAO og IMO om UUU-fiske i 2015. Dette møtet kom med en rekke anbefalinger, som stort sett går ut på å støtte

hverandres arbeid med å fremme hverandres konvensjoner. For IMOs del betyr det å bistå i arbeidet med å få flere land til å binde seg til «Port State Measures Agreement» utarbeidet i FAOs regi, samt at FAO i sine fora vil søke å bidra til at flere land ratifiserer Cape Town avtalen, som setter sikkerhetsregler for fiskebåter. Underkomiteen var enig om at IMO og FAO bør møtes oftere, ikke sjeldnere enn hvert fjerde år. Man ble også enige om å invitere ILO til å delta.

Endring av resolusjon A.1078(28) IMO Numbering Scheme

I tillegg var det et forslag om å gjøre det enklere for fiskebåter under 100 bt og båter med skrog som ikke er av stål å få tildelt IMO-nummer. Dette er på frivillig basis for medlemsstatene. Forrige Assembly vedtok å gjøre det mulig for fiskebåter i det hele tatt å få IMO-nummer, slik at det som nå oversendes Assembly er en betydelig utvidelse. Det var for øvrig ingen motstand mot å gjøre dette. I forhold til fiskebåter gjelder den nye resolusjonen båter som opererer utenfor farvann under flaggstatens jurisdiksjon.

Utfall: Resolusjonen ble godkjent og oversendt Assembly for vedtak.

Haugesund 4. oktober 2017

Haakon Storhaug
Delegasjonsleder