

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

**Dato:** 2.10.2018

**Møtested:** International Maritime Organization, London

**Møtedato:** 24.-28. september 2018

**Formann:** Admiral Luc Le Liboux (Frankrike)

**Sak:**  
**2018/64933**

**Referat fra:** Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments, 5. sesjon

## Den norske delegasjonen:

<i>Navn</i>	<i>Organisasjon</i>	<i>Oppgave</i>
<i>Seniorrådgiver Haakon Storhaug</i>	Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder
<i>Sjefingeniør Kristian Breidfjord</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG Casualty Investigation
<i>Seniorrådgiver Bjørn Ove Hansen</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG Port State Control
<i>Arild Viddal</i>	Sjøfartsdirektoratet	DG HSSC
<i>Elisabeth Juel</i>	Statens Havarikommisjon for transport (SHT)	WG Casualty Investigation
<i>Trine Reitan</i>	SHT	WG Casualty Investigation
<i>Kirsten Rognstad</i>	DNVGL	WG PSC.

## I Generell informasjon

Jean-Luc Liboux fra Frankrike var formann; han sa imidlertid i fra at han skulle gå av med pensjon og måtte derfor erstattes.

## II Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt 11. september i Sjøfartsdirektoratets lokaler. Det ble avholdt EU koordineringsmøte mandag 24. september.

## III Oppsummering

### De viktigste sakene for Norge på dette møtet var blant annet:

- 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. Analysis of Consolidated Audit Summary Reports 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)

Denne gang var det kun en samlerapport fra IMO som møtet ble informert om. Det var til sammen 75 rapporter om 244 angivelige tilfeller av utilstrekkelige eller manglende mottaksanlegg. Hovedsakelig var det klager på manglende eller mangelfulle mottaksanlegg for MARPOL vedlegg V (212 tilfeller) som gjelder søppel. Fremdeles er det få kyst-/havnestater som svarer på klagene, slik de er pålagt å gjøre. Det var ingen saker fra Norge.

#### 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.

Arbeidsgruppen jobbet videre for å gjøre det lettere for medlemsstatene å utarbeide «lessons learned» ved å lage en prosedyre og «style guide» til hjelp for administrasjonene.

Foruten dette, diskuterte gruppen tilgang til eksterne databaser i forbindelse med FSA-studier, videreutvikling av casualty analysis-prosedyren.

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

Foruten to ulykker hvor informasjonen ikke var tilstrekkelig for en tilfredsstillende ble en rekke analyser av ulykker offentliggjort på IMOs GISIS Marine Casualties and Incidents module (paragraph 7). Medlemsstater blir oppfordret til å sikre at all relevant informasjon slik *Casualty Investigation*-koden krever, tas med slik at det er mulig å analysere rapporter på en tilfredsstillende måte.

III 5 godkjente *Lessons Learned from Marine Casualties* og de vil bli publisert på IMOs nettsider. Disse skal nå utarbeides av medlemsstatene selv, basert på en prosedyre utviklet av IMO.

III 5 anbefaler at brannfarlig damp på steder som er klassifisert som ufarlige bør ses på av Sjø sikkerhetskomiteen. Dette var en felles faktor i ulykkene på båtene *Liang Sheng*, *Royal Diamond 7* og *Border Heather*.

En revidert prosedyre for å avdekke underliggende sikkerhetsfaktorer ble utviklet, basert på en risikovurderingsmodell.

En rapport over ulykker som involverer fiskebåter ble gjennomgått. Rapporteringen fra medlemsstatene er ufullstendig som delvis skyldes at det ikke er noen forpliktelse. Det ble påpekt at IMO-sirkulærene som oppfordrer til rapportering av fiskebåtulykker er gamle, og at det har skjedd mye på dette området. III 5 oppfordrer derfor Sjø sikkerhetskomiteen til å vurdere å revidere disse. Medlemsstatene ble oppfordret til å sende inn tilgjengelig statistikk til IMO.

Kriterier for analytikere ble også utviklet.

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

En korrespondansegruppe under ledelse av EU (Holger Mayer) har vært i aktivitet siden forrige III og har utarbeidet en draft amendment to the 2009 Guidelines for the port state control. Det ble bestemt nedsatt en arbeidsgruppe som tidlig ble sendt fra plenum for å arbeide videre med utestående punkter.

Leder: Mark A. Chapelle, Malta.

Utestående punkt angående skott toalett på bro, utvendige fluktruter og plassering manuelle call points. Dette kommer fra MSC97/22 para 8.39.

Det ble en lang diskusjon i hvilken grad PSCO skulle kunne overprøve design og arrangementer som var godkjent av flaggstat.

En ble enige om at en måtte se på dette i en bredere kontekst enn akkurat de konkrete tilfellene som var fremlagt.

Utfall:

En ble enig om følgende ordlyd:

1.2.5 *Where the provisions of the relevant conventions are not specific, the PSCO should in principle accept the design arrangement approved by flag State and when appropriate consult with the flag Administration*

### **Guidelines for the control of operational requirements**

Australia hadde utarbeidet et dokument som foreslo å utvikle ytterligere retningslinjer med tanke på å hjelpe inspektøren med å vurdere hvorvidt den operasjonelle dyktigheten til mannskapet er god nok til å la det seile videre. Dette ble gjennomdiskutert i gruppen og en var stort sett enige om at dette kan utvikles videre.

Utfall: Australia sammen med andre interesserte lager et dokument om emnet som fremlegges på III 6.

### **Guidelines for the port state control under the revised Marpol VI**

Forslag om at guidelines Marpol VI skulle vedlegges som appendix til PSC guidelines. Dokumentet fra Kina (5/5/9) ang endringer av guidelines tas med og resultatet fremlegges PPR6 for teknisk gjennomgang.

Utfall: Arbeidsgruppen gjennomgår vedlegget MARpol annex VI og sender direkte til PPR6 for gjennomgang og fremlegging for III 6.

### **Guidelines for port State control officers on certification of seafarers, manning and hours of rest.**

Paris MOU sitt dokument III 5/Inf.24 inneholder PMOU guidelines for Port state control officers on certification of seafarers, manning and hours of rest og tilsvarer appendix 11 til resolusjonen. PMOUs guidelines er nylig oppdatert..

Diskusjon: En kort diskusjon konkluderte med at videre utvikling av guidelines kan utføres senere. Interesserte parter oppmuntres til å fremlegge for HTW 6 for teknisk gjennomgang forslag til endringer appendix 11.

Utfall: Arbeidsgruppen instruert å ta i betraktning PMOU dokument ved oppdatering appendix 11

### **Guidelines for Port State Control Officers on the ISM code (appendix 8)**

Gruppen gjennomgikk dokumentet og ble enige om revidert utkast bør fremlegges HTW 6 for teknisk gjennomgang

Utfall: Fremlegges for HTW 6 som skal gi råd til III 6

### **Appendix 12: List of certificates and documents**

Listen er oppdatert og delt inn i del A og del B.

Del A er sertifikater som skal sjekkes så sant det er mulig og del B er sertifikater/dokumenter som i den utstrekning det er nødvendig skal være ombord.

Sertifikater med referanser til MODU koden og SPS koden er fjernet da disse ikke er mandatory.

Utfall: Vedtatt uten diskusjoner.

### **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)

På bakgrunn av revisjoner av 18 medlemsland, hadde IMO analysert resultatene for å vise hvor medlemslandenes problemer i hovedsak ligger med tanke på gjennomføring av de viktigste konvensjonene som SOLAS og Marpol. En arbeidsgruppe skulle se på denne analysen for å gjennomgå denne analysen, siden resultatene skal formelt legges frem for IMOs hovedkomiteer (MSC, MPEC) og Council. Analysen skal blant annet bidra til at IMOs øverste organer får et godt bilde av hvor utfordringene ligger for medlemslandene og ikke minst for IMO og dets regelverk. Arbeidsgruppen skulle også se på om revisjonene kunne si noe om regelverket i seg selv skaper problemer for gjennomføringen. Mest åpenbart har vært problemene landene har med alle rapporteringskrav, men også andre krav kan være problematiske, En av målsetningene til revisjonene er nemlig å vurdere regelverkets hensiktsmessighet og effektivitet.

**Utfall:** Møtet vedtok nye retningslinjer for hvordan medlemsland bør rapportere til IMO. Det ble også vedtatt prosedyrer for rapportering av revisjonsresultater til IMOs høyrere organer, og forslag til hvordan regelverkets effektivitet bør vurderes.

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

#### Oppdatering av resolusjon A.1120(30)

Hovedoppgaven under dette agendapunktet var å jobbe videre med nødvendige endringer for at HSSC-resolusjonen blir ferdigstilt til neste år for oversendelse til Assembly 31. Endringer i konvensjonene tas med som trer i kraft senest 31.12.2019.

Når det gjelder den nye BWMS (den nye koden for godkjennelse av ballastvann-systemer) som forventes å tre i kraft 13. oktober 2019, trenger III mer tid til å studere implikasjonene for HSSC. Det eksisterer i tillegg tre versjoner av G8. Således fikk korrespondansegruppen i oppdrag å se nærmere på dette.

Utkast til *Unified Interpretation* vedrørende SOLAS regel III/20.11: III kom frem til at det var et krav å ha en *surveyor* tilstede under besiktelser i henhold til SOLAS kapittel I. Dette rådet vil bli oversendt SSE 6.

#### Ubemannede lektene uten fremdriftsmaskineri (UNSP)

Arbeidet, som har pågått noen år, har vært å finne en måte å redusere de administrative byrdene forbundet med full MARPOL-sertifisering av UNSP. Etter noen års diskusjoner kom MEPC frem til at man skulle tillate Exemption-sertifikater i henhold til Marpol-vedleggene I, IV og VI. Underkomitéen III 5 ble derfor bedt om å utvikle endringer til disse vedleggene for å tillate Exemption-sertifisering. Et diskusjonspunkt er hvorvidt man skal ha én definisjon av UNSP for alle vedleggene, eller om det skal være særskilte definisjoner. Man falt ned på sistnevnte modell, men den har sine problemer. Korrespondansegruppen skal derfor se nærmere på definisjonsspørsmålet samt hvilke krav i de relevante vedleggene til Marpol som det skal lages unntak fra.

### 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.1121(30)

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)**

Korrespondansegruppen hadde laget et utkast til Modellavtale for autorisering av anerkjente organisasjoner som opptrer på vegne av administrasjonen. Hensikten med en modellavtale er å bistå land som har behov for å sikre at forholdet mellom administrasjonen og RO reguleres på en korrekt måte som ivaretar forpliktelsene som følger av RO-koden, som er hjemlet i SOLAS. Modellavtalen skulle ferdigstilles under III/5.

Resultatet som til slutt ble akseptert av III 5 går noe lenger enn Norge og andre land hadde ønsket. Den inkluderer tekst fra RO-koden som etter Norges syn er unødvendig og kan skape komplikasjoner i og med at enkelte krav tas inn mens andre blir utelatt.

Norge argumenterte for at en slik løsning kunne føre til at en gjensidig forpliktende delegeringsavtale uttrykke at forpliktelser som følger av denne, ikke samsvarer med forpliktelsene etter den til enhver tid gjeldende RO-koden, slik denne kan tenkes å bli endret ved behov.

SOLAS regel I/6.(b).(i) krever at RO gis fullmakt til å kreve at nødvendige reparasjoner blir utført. Denne fullmakten ble tatt inn i utkast til Modellavtale artikkel 4.1.1. Kravet reflekteres også i punkt 1 i vedlegget til Modellutkastet.

Norge insisterte på at Modellavtalen må gi uttrykk for gjensidig bebyrdende forpliktelser. Når tekst fra RO-kodens del 3 brukes i Modellavtalen, må uttrykket «should» (burde/bør) i relevante deler av utkast til ny Modellavtale endres til «shall» (skal). DG var enig og utkastet til ny Modellavtale reflekterer dette.

Det generelle begrepet «ship» dekker de forskjellige type farkostene (passasjerskip, lasteskip, lektere, flyttbare innretninger m.m.) hvis tilsyn og sertifikater kan delegeres til RO. Partene er selvfølgelig kompetente til å fylle ut Modellavtalen slik at den passer med de behov partene hver for seg har.

Klausulene under artikkel 8.4 om skyld og økonomisk ansvar sett i sammenheng med artikkel 8.8 ble gjenstand for inngående diskusjoner. DG ble enige om å foreslå en ordlyd som gir partene fleksibilitet både mht. skyldkrav, tvistemekanisme (avtale/voldgift/rettssak) og lovvalgsspørsmål.

**Utfall:** III 5 laget en revidert standardavtale som blir oversendt til MEPC 74 og MSC 101 for godkjenning. Den blir utgitt som et felles MEPC-MSC sirkulære.

**Agendapunkt 12 - Biennial agenda and provisional agenda for III 6**

Sekretariatets forslag ble godkjent uten diskusjon.

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

Claudia Grant fra Jamaica ble valgt til formann for 2019, og Marek Rauk fra Estland ble valgt til vise formann.

## **Agendapunkt 14 – Any Other Business**

### Samarbeid om bekjempelse av ulovlig fiske

Det neste samarbeidsmøtet mellom FAO og IMO om UUU-fiske var også et tema denne gang. Et utkast til agenda ble utarbeidet av en gruppe eksperter og akseptert av III 5. Neste møte vil mest sannsynlig finne sted i løpet av 2019.

### Visse forslag relatert til ballastvann-konvensjonen

Kina hadde sendt inn tre dokumenter relatert til ballastvannkonvensjonen. Det ene forslaget gjaldt mulighet for medlemsland å registrere sine mottaksanlegg for ballastvann i GISIS. IMO-sekretariatet kunne imidlertid bekrefte at dette var det allerede tatt høyde for i den relevante modulen i GISIS. Det andre forslaget var å utvikle tilsynsretningslinjer for skip som hadde installert koblingsrør o.l. for å gjøre det mulig å overføre ballastvann til mottaksanlegg. Kina ble anbefalt å fremme dette forslaget for MEPC, ettersom det er der ekspertisen og ikke minst beslutningsmyndigheten er.

Haugesund 9. oktober 2018

Haakon Storhaug  
Delegasjonsleder