Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Delegasjons-rapport

Dato: 31.7.2015
Referanse:

Møtedato: 13.7.-17.7.15 **Møtested: IMO, London**
Møteleder: **Capt. Dwain Hutchinson (Bahamas)**

IMO Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments 2

Den norske delegasjonen:

Haakon Storhaug	Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder
Kristine Breistrand	Sjøfartsdirektoratet	Arbeidsgruppe Harmonization of PSC
Kristian Breidfjord	Sjøfartsdirektoratet	Arbeidsgruppe Casualty Analysis
Elisabeth Juel	Statens Havarikommisjon for Transport	Arbeidsgruppe Casualty Analysis
Trine Reitan	Statens Havarikommisjon for Transport	Arbeidsgruppe Casualty Analysis
Kjersti Høgestøl	Norges Rederiforbund	
Niki Ioannidou Mowinckel	DNV GL	Arbeidsgruppe Harmonization of PSC
Kirsten Rognstad	DNV GL	Arbeidsgruppe HSSC

Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler mandag 6. juli.
EU-koordineringsmøte ble avholdt på møtets første dag.

I det følgende vil det redegjøres for hovedproblemstillingene, de beslutninger som ble fattet knyttet til disse.

Forhandlingene

Det ble satt opp tre arbeidsgrupper:

Arbeidsgruppe for *Casualty statistics and statistics*, ledet av Paul van den Berg (Canada). Rapporten er i dokument III 1/WP.3.

Arbeidsgruppe for *Harmonization of port State control activities*, ledet av Alan Schwartz (Australia). Rapporten er i dokument III 1/WP.5

Arbeidsgruppe for følgende saker:

- *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)*

- *UNIFIED INTERPRETATION OF PROVISIONS OF IMO SAFETY, SECURITY, AND ENVIRONMENT RELATED CONVENTIONS*, ledet av Hannelore Keim (Tyskland). Rapporten er i dokument III 1/WP.4.

.

Agendapunkt 3 Non-mandatory instruments on regulations for non-convention ships (5.2.1.16)

IMO har ansatt konsulenter for å jobbe med retningslinjer for regelverk for skip som ikke er dekket av SOLAS. Arbeidet er nå ferdig, og møtet besluttet at man ikke skulle utarbeide lignende regelverk for lasteskip, kun for passasjerskip, noe som passer godt inn i generalsekretærens ønske om å satse på innenriks passasjertransport på ferger og passasjerskip. Det kan også ses som en oppfølging av møtet om dette tema i Manila. Det skal videre utvikles et modellkurs.

Agendapunkt 4 Requirements for access to, or electronic versions of, certificates and documents, including record books required to be carried on ships (8.0.3.1)

Dette er relatert til arbeidet i Facilitation Committee, som i fjor vedtok sirkulære FAL5/Circ.39/rev.1 som oppfordrer til anerkjennelse av elektroniske sertifikater. Imidlertid besluttet møtet at sirkulæret som inneholder listen av de sertifikater som skal være om bord, ikke behøver å endres.

Agendapunkt 5 Consideration and analysis of reports on alleged inadequacy of port reception facilities (7.1.3.1)

Det var kun et innlegg fra Bahamas som påpekte problemet med underrapportering og svar fra havnestater på påpekte problemer ved mottaksanlegg. Møtet oppfordret til slik rapportering som er obligatorisk.

Agendapunkt 6 Analysis of casualty and PSC data to identify trends and develop knowledge and risk-based recommendations (12.1.2.1)

Lessons learned og hvordan de skal utbres
Foruten å komme frem til nye "lessons learned for seafarers" diskuterte man blant annet hvem som bør være målgruppen for dette dokumentet hvor kanskje rederier er de mest aktuelle. I tillegg kom man med anbefalinger for nye måter å publisere disse på IMOs nettsider.

Country questionnaire
Dette spørreskjemaet er ment å finne ut av hvorfor medlemslandene underrapporterer ulykker til IMO. Et av problemene har vært at skjemaet har inneholdt for mange spørsmål, og man jobber derfor med å redusere spørsmålene til det essensielle.

Risikobaserte anbefalinger
IACS påpekte at selv om en av oppgavene til arbeidsgruppen er å komme med risikobaserte anbefalinger, er det i realiteten ikke slik. Årsaken er at man mangler en metodikk for dette, og arbeidsgruppen diskuterte dette spørsmålet og korrespondansegruppen vil jobbe videre med dette.

Agendapunkt 7 Measures to harmonize port State control (PSC) activities and procedures worldwide (5.3.1.1)

Retningslinjer for havnestatskontroll av ISM

Dette var den vanskeligste saken ettersom EU la opp til at man ikke ville akseptere resultatet fra HTW 2 hvor man blant annet hadde presisert hva som regnes som "serious failure". Norges posisjon var aksept av endringene, men dessverre vant EU-landene frem med sitt standpunkt. Retningslinjene ble tilbakestilt til utfallet av III 1 (2014) og blir nå sendt til MSC 96 for vedtak.

Forslag fra Iran om å utvikle retningslinjer for flyttbare innretninger (MODU) ble avvist etter innlegg fra Norge som påpekte at siden MODU-koden ikke er bindende, er det ikke hjemmel for havnestatskontroll på grunnlag av denne. Det er den enkelte kyststats rett etter havrettskonvensjonen å utvikle regler og kontroll med slike innretninger.

Forslag fra Jordan om et felles globalt kodesystem for de havnestatskontroll går man heller ikke videre med av praktiske årsaker. De regionale samarbeidsavtalene om havnestatskontroll er ikke underlagt IMO og eventuelle felles koder må utvikles direkte i samarbeid mellom disse, som for eksempel mellom ParisMOU og TokyoMOU.

Arbeidet med å oppdatere resolusjon A.1052(27) om havnestatskontroll vil foretas av en korrespondansegruppe. Dermed vil det ikke bli vedtatt noen revidert resolusjon av IMOs Assembly i år.

Det ble en debatt om hvordan IMO skal nyttiggjøre seg av resultatene av konsentrerte inspeksjonskampanjer som de regionale samarbeid om havnestatskontroll gjennomfører fra tid til annen. En metode ble utviklet av arbeidsgruppen. Imidlertid må det påpekes at resultatene kun er til informasjon, og om man ønsker å sette konkrete forslag på agendaen til IMO, må det gjøres etter regelverket som styrer det.

Man jobbet også videre med metode for å analysere trender fra havnestatskontrollinspeksjoner, og korrespondansegruppen skal fortsette dette arbeidet.

Agendapunkt 8 Analysis of consolidated audit summary reports (2.0.2.1)

Sekretariatet informerte om utviklingen frem mot ikrafttredelsen av obligatoriske revisjoner av medlemsstatene. Det er utviklet et verktøy for revisorene i IMOs informasjonsdatabase GISIS, som også ble presentert. Dette vil ikke bli et offentlig system ettersom det er den enkelte medlemsstaten som bestemmer hvorvidt revisjonsrapporten skal offentliggjøres.

Agendapunkt 9 Updated Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC) (5.2.1.17)

Revidert HSSC (Harmonized System of Survey and Certification) vil bli vedtatt av IMOs Assembly i desember 2015. I den forbindelse foretok arbeidsgruppen den siste gjennomgangen.

I korrespondansegruppen forut for møtet var det kommet et forslag fra EU at dersom inspektører ved besiktelser for sertifikater ilegger pålegg, bør det kun utstedes midlertidige sertifikater, og endelig sertifikat ville da kun utstedes når alle pålegg er fulgt opp. Norsk posisjon var å gå imot dette da det blant annet ville være upraktisk, imot standard praksis og fordyrende. Møtet valgte å gå imot forslaget fra EU og beholde dagens system. Et avsnitt ble lagt til HSSC-retningslinjene for å presisere hva som skal gjøres i de tilfeller det er pålegg som ikke gjør at skipet ikke kan seile. Det blir imidlertid ingen endring i praksis ettersom endringen samsvarer med gjeldende måte å gjøre dette på.

Det kommer krav om atmosfæretestingsutstyr fra og med 1. juli 2016, og det vil også tas med inspeksjonsprosedyrer for slike i neste versjon av HSSC. Dette er noe uvanlig ettersom man vanligvis kun tar med nytt regelverk som trer i kraft innen årets utløp; imidlertid ble saken sett på som så viktig at man

gjorde et unntak. Det ble imidlertid utfordringer rundt spørsmålet om frekvensen av kalibrering; IACS mente at om det ikke var noen angivelser fra produsentens side burde det være en årlig kalibrering. Imidlertid gikk blant annet ICS imot dette fordi det kunne gå utover det nye kravet. Således sier ikke det endelige forslaget noe om frekvensen.

Polarkoden trer som kjent i kraft 1.1.2017, og HSSC vil også ha med bestemmelser om besiktelser ved utstedelse av Polarkodesertifikatet. Det var en kort diskusjon rundt dette men det ble ikke gjort noe konkret arbeid, noe som korrespondansegruppen vil ta seg av. Således vil ikke HSSC ha noe om dette før i 2017-versjonen. Dette vil imidlertid ikke medføre problemer ettersom det er flaggstaten som bestemmer hvordan slike besiktelser skal gjennomføres.

Et forslag fra klasseselskapenes organisasjon IACS om å harmonisere in-water survey for passasjer- og lasteskip ble ikke akseptert ettersom behovet ikke var godt nok dokumentert.

En SOLAS-endring ble utarbeidet for å harmonisere besiktelsene for skip som ikke er dekket av 2011 ESP-koden med de skip som er dekket. Den vil bli behandlet første gang av MSC 96.

Exemption of survey and certification requirements under the MARPOL Convention for unmanned and non-self-propelled barges

Denne saken har versert i III i noen sesjoner, etter oppdrag fra MEPC. Denne komiteen kom frem til at det er nødvendig med en konvensjonsendring, og ba derfor III 2 om å utvikle et forslag. Arbeidet tok utgangspunkt i forslaget fra New Zealand til MEPC 68, som Norge delvis støttet den gang. Imidlertid måtte Norge reservere seg mot resultatet i III 2 fordi opplegget synes altfor rigid, særlig det at man som flaggstat skal følge opp hvert femte år. III 2 sender forslaget til MARPOL-endringer for MEPCs godkjenning.

Agendapunkt 10 Non-exhaustive list of obligations under instruments relevant to the IMO Instruments Implementation Code (III Code) (5.2.1.29)

Dette er kun en oppdatering av nye krav som er trådt i kraft som skal inngå i oversikten som medlemsstatene kan bruke i forberedelsene til neste revisjon.

Agendapunkt 11 Unified interpretation of provisions of IMO safety, security, and environment related Conventions (1.1.2.3)

IACS tok opp problemet med ulik tolkning av sertifikatenes «anniversary date». Noen flaggstater tolker dette til at sertifikatet utgår dagen før «anniversary date», mens andre flaggstater utsteder sine sertifikater med gyldighet fra «anniversary date» til «anniversary date» (f.eks. 31.12. til 31.12.). Dette skaper problemer i enkelte havnestater hvor tolkningen kan være ulik den flaggstaten benytter. I tillegg er det uenighet blant medlemmene i IACS. III 2 kom frem til at et sirkulære skal utarbeides som rettes mot havnestatsmyndigheter hvor begge tolkningene skal aksepteres. Arbeidet skal sluttføres under III 3.

Agendapunkt 12 Review of general cargo ship safety (5.2.1.3)

Denne saken blir strøket av agendaen fordi det ikke har vært sendt inn dokumenter de siste to møtene.

Agendapunkt 13 Biennial agenda and provisional agenda for III 3

Det vil opprettes korrespondansegrupper for:

- havnestatskontroll

- casualty analysis
- HSSC

Norge vil delta i samtlige. De skal rapportere til III 3.

Agendapunkt 14 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2016

D. Hutchinson (Bahamas) ble gjenvalgt som formann. Julie Gascon (Canada) måtte trekke seg som nestformann på grunn av ny jobb for den Canadiske kystvakten. Således ble Ismael Cobos (Spania) valgt som nestformann for 2016.

Agendapunkt 15 Any other business

GISIS module aksepterer nå generelle fravik.

Agendapunkt 16 Report to the Committees

Se dokument III 2/WP.1 for den foreløpige rapporten fra møtet.

Neste møte

III 3 møtes 18. til 22. juli 2016.

Haakon Storhaug
delegasjonsleder
31. juli 2015