Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Delegasjons-rapport

Dato: 29.8.2016
Referanse:

Møtedato: 18.7.-22.7.15 **Møtested: IMO, London**
Møteleder: **Capt. Dwain Hutchinson (Bahamas)**

IMO Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments 3

Den norske delegasjonen:

Haakon Storhaug	Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder
Bjørn Ove Hansen	Sjøfartsdirektoratet	Arbeidsgruppe Harmonization of PSC
Kristian Breidfjord	Sjøfartsdirektoratet	Arbeidsgruppe Casualty Analysis
Ove Tautra	Sjøfartsdirektoratet	Drafting gruppe HSSC
Håvard M. Bentsen	Statens Havarikommisjon for Transport	Arbeidsgruppe Casualty Analysis
Trine Reitan	Statens Havarikommisjon for Transport	Arbeidsgruppe Casualty Analysis

Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler i Oslo torsdag 7. 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:

- *Casualty analysis*, ledet av Paul van den Berg (Canada). Rapporten er i dokument III 3/WP.3.
- *Harmonization of port State control activities*, ledet av Kenny Crawford (New Zealand). Rapporten er i dokument III 3/WP.6.
- *Analysis of consolidated audit reports*, ledet av Aji Vasudevan (India). Rapporten er i dokument III 3/WP.5

I tillegg ble en redaksjonskomité for følgende saker satt opp:

- *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 Mark Rijsdijk (Marshall Islands). Rapporten er i dokument III 1/WP.4.

.

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

Dette er normalt et informasjonsagendapunkt hvor møtet blir presentert av en analyse av inkomne klager på mottaksanlegg, samt kyststatenes respons. Intercargo tok opp problemet med manglende spesifisering av hva slags type mottaksanlegg det er problemer med, og særlig tok de opp problemet med Marpol vedlegg V og særlig manglende fasiliteter for å motta HME (vaskevann etc.) Det ble derfor besluttet å endre skjemaet som brukes til dette formålet for bedre å behandle slike saker.

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

Lessons learned

Det ble lagt fram 6 nye «lessons learned from marine casualties» for arbeidsgruppen. Det ble avgjort at den ene skulle tas tilbake til korrespondansegruppen for videre vurdering, slik at 5 «lessons learned..» ble lagt fram for III-3. Diskusjonen gikk ellers på hvordan man kan gi merverdi til «lessons learned..», og kom fram til at bilder og figurer må legges ved der det er mulig.

Marine safety investigation reports analysis procedure

Arbeidsgruppen brukte en del tid på å gå gjennom prosessen og prosedyren for hvordan man skal analysere rapporter fra sjøulykker.
Det viste seg at prosessen, slik den har vært fram til nå, har vært såpass vanskelig å forstå at analytikerne i arbeidsgruppen har jobbet på veldig ulike måter med disse analysene.
Det ble dermed lagt ned et godt stykke arbeid på å gjøre prosessen mer lettfattelig, samtidig som den ivaretar de rapporteringskrav som ligger i systemet.
Denne saken tas videre til korrespondansegruppen for utarbeidelse av utkast til prosedyre som skal legges fram ved neste III.

Country questionnaire

Dette spørreskjemaet er ment å finne ut av hvorfor medlemslandene underrapporterer ulykker til IMO. Arbeidsgruppen fikk i oppgave å finne ut hvordan spørreskjemaet kan sendes ut til de korrekte mottakerne, og hvordan man kan sikre best mulig svarrespons.
Sekretariatet skal gjøre spørreundersøkelsen tilgjengelig på internett. Generalsekretæren sender deretter ut et brev til medlemsstatene og administratorene for medlemsstatenes webkontoer. Medlemsstatene har deretter 60 dager på seg til å besvare spørreundersøkelsen. Dette gjøres anonymt.

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

Early implementation of amendments to Solas 1974.

Early implementation-sirkulærer og hvordan dette håndteres i havnestatskontrollsammenheng. Saken ble tatt opp av Bahamas under MSC 96 og sendte inn et dokument til III 3. Det nye systemet med at SOLAS-endringer kun skal tre i kraft hvert fjerde år synes å ha ført til flere slike sirkulærer enn vanlig. Hvordan vil en havnestatskontrollør stille seg til et skip tilhørende en flaggstat som har gjennomført en endring før denne trer i kraft internasjonalt? Bør havnestaten akseptere tidlig implementering? Hva slags dokumentasjon bør flaggstaten ha om bord?
Egentlig er dette et meget begrenset problem siden de fleste flaggstater for det første ikke klarer å gjennomføre nye krav tidligere fordi lovgivningsprosessene er tidkrevende, og for det andre at tidlig gjennomføring kan stille flagget i en konkurransemessig uheldig situasjon.

Det ble enighet om fire punkter som følger:

1. *The need that particular cases be identified and brought to attention of the Sub-committee*
2. *use the existing IMO circular process for early implementation to disseminate the information to Member states*
3. *recommend a standard pragraph in Early Implementation Circular as Follows «The Secretary General encourages all IMO Member Governments and international organisations to ensure that awareness of the aceptance of early implementation of amendments pertaining to (XXXX) is as widespread as possible. Furhermore, the Secretary General urges Solas Contracting Governments to ensure that necessary information and processes for early implementation of amended (SOLAS regulation XXX) are promulgated to their Port State control officers and acted accordingly; and*

4 Encourage each Member State to transmit this to their PSCOs.

Bahamas mener at møtet ikke klarte å besvare spørsmålene de hadde. Noe av årsaken til det er at dette er mer fundamentalt enn kun en diskusjon om prosedyre og dokumentasjon. Det handler mer om hva hhv. flaggstat og havnestat betrakter som gjeldende folkerett. Hvis oppfatningene er ulike, kan det oppstå problemer som kan føre til *undue delay.* Kun hovedkomitéene i IMO kan begynne å svare på slike spørsmål.

Guidelines for PSC under the revised MARPOL VI
Basert på et innspill fra Kina, Korea og Tokyo MOU angående energy efficiency på skip. Da dette ikke dekket hele revisjonen av Marpol Vedlegg VI ble den foreslått oversendt MEPC for videre arbeid.

Retningslinjer for havnestatskontroll med STCW
Gjennomgang av dokument fra HTW3 WP.3 for å gi kommentar på det som stod i square brackets. Enighet ble oppnådd enten ved at det som stod i square brackets forble uendret eller endret til ny tekst.

Revisjon av IMOs Port State Control Procedures, 2011
På grunn av tidsmangel ble det foreslått å sende dette til en korrespondansegruppe, som ble opprettet.

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

To dokumenter, fra hhv. Kina og Australia, analyserte resultater fra havnestatskontroller. *Australia* har vært opptatt av dårlige navigasjonskunnskaper hos sjøfolk på skip ankommer australske farvann, og mener også at ECDIS er et problem. *Kina* har analysert resultatene av inspeksjoner med vekt på brovakt og bemanning.

Begge dokumentene fikk støtte, men det ble som vanlig påpekt at dersom IMO skal gjøre noe videre må det fremmes forslag for Sjøsikkerhetskomiteen.

Agendapunkt 7 Analysis of consolidated audit summary reports (2.0.2.1)

En arbeidsgruppe fikk i oppdrag å trekke de viktigste konklusjonene fra revisjonsrapportene fra perioden før IMO-revisjoner ble obligatoriske (før 1.1.2016).

Bahamas refererte til rapporten fra Council 116 om at det var spesielt viktig å se på om IMO-revisjonene viser at IMO-regelverk tilfredsstiller en standard om *effectiveness* og *appropriateness*, som nevnt i

Assembly resolusjon A.1067(28) *Framework and Procedures for the IMO Member State Audit Scheme*. Særlig viser revisjonene at medlemsland ikke klarer å overholde bestemmelser i konvensjoner som krever at medlemsland sender inn regelverket sitt og andre rapporter til IMO. Det kan derfor bli et press på sikt for å vurdere om slike bestemmelser er foreldet nå som informasjon er blitt mye lettere tilgjengelig på internett.

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

Retningslinjer for sertifisering i henhold til Polarkoden
Møtet kom frem til retningslinjer for tilsyn med skip i forbindelse med utstedelse av Polarkoden. Disse vil bli tatt inn i IMOs samling av retningslinjer for inspeksjoner med tanke på utstedelse av sertifikater, kalt HSSC. HSSC vil bli endelig vedtatt av IMOs høyeste organ, Assembly, i november 2017.

Tolkning av sertifikatenes «anniversary date»
III 2 tok IACS 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.). Draftinggruppen kom frem til et sirkulære som aksepterer begge fortolkningene.

Exemption for ubemannede lektere uten fremdriftsmaskineri
Korea foreslo i sin tid at et unntak fra Marpol sine krav burde gis til ubemannede lektere uten fremdriftsmaskineri. Dessverre har saken vist seg å være langt vanskeligere og tidkrevende enn opprinnelig forutsatt. Nå er man kommet til det punkt at exemption-sertifikat bør søkes for hvert enkelt vedlegg i Marpol. New Zealand og Spania er de største pådriverne for å hindre noe som helst unntak. Man har fremdeles ikke kommet frem til noen løsning og saken blir igjen sendt tilbake til MEPC. Det som ligger på bordet nå fremstår som en alvorlig administrativ byrde.

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

Ny liste over konvensjonsendringer ble utarbeidet, og vil bli vedtatt endelig av Assembly i november 2017.

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

Det var ingen forslag til omforente fortolkninger til denne sesjonen.

Agendapunkt 11 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 4.

Agendapunkt 12 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2016

Capt. Hutchison tok ikke gjenvalg. Aji Vasudevan (India) ble valgt til ny formann, og xxx (Frankrike) ble valgt til nestformann.

Agendapunkt 13 Any other business

Sirkulæret FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462 on the *List of certificates and documents required to be carried on board ships* ble oppdatert, blant annet med sertifikatet som kreves under Athen-konvensjonen.

Agendapunkt 14 Report to the Committees

Se dokument III 3/WP.1 for den foreløpige rapporten fra møtet.

Neste møte

III 4 møtes 3. til 7. juli 2016.

Haakon Storhaug
delegasjonsleder
29. august 2015