

# Rapport FSI 20 (London, 26.3.-30.3.2012)

---

Den norske delegasjonen:

Haakon Storhaug	Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder
Bjørn Pedersen	Sjøfartsdirektoratet	Formann, arbeidsgruppe Casualty Analysis
Linda Bruås	Sjøfartsdirektoratet	Arb.gruppe Implementeringskoden/RO-koden
Arild Viddal	Sjøfartsdirektoratet	Arb.gruppe Implementeringskoden/RO-Koden
Rand Birkelund	Nærings- og handelsdepartementet	Arb.gruppe Implementeringskoden/RO-Koden
Kristine Breistrand	Sjøfartsdirektoratet	Drafting gruppe PSC
Anna Kari Rasmussen	Sjøfartsdirektoratet	arbeidsgruppe Casualty Analysis
Håvard Gåseidnes	Sjøfartsdirektoratet	arbeidsgruppe Casualty Analysis
Morten Kveim	Statens Havarikommisjon for Transport	arbeidsgruppe Casualty Analysis
Niki Ioannidou Mowinckel	DNV	Drafting gruppe PSC

## Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler mandag 19. mars. Forut for dette ble det avholdt EU koordineringsmøte i Brussel 15. mars hvor Norge deltok.

I det følgende vil det redegjøres for hovedproblemstillingene, de beslutninger som ble fattet knyttet til disse, og oversikt over resolusjoner og sirkulærer som ble godkjent for oversendelse til hovedkomiteene.

## Forhandlingene

Det ble satt opp tre arbeidsgrupper og en drafting gruppe.

WG1: *Casualty analysis* ledes av avdelingsdirektør Bjørn Pedersen i Sjøfartsdirektoratet. Rapporten er i dokument FSI 20/WP.2 og WP.2/Add.1.

WG2: Arbeidsgruppe for implementeringskoden (IIIC) og RO-koden, ledet av Julie Gascon (Canada). Rapporten er i FSI 20/WP.4.

WG3: Arbeidsgruppe for HSSC og oppdatering av vedlegg til gjeldende implementeringskode, ledet av Hannelore Keim (Tyskland). Rapporten er i FSI 20/WP.3. Norge deltok ikke i den sistnevnte arbeidsgruppen. Drafting gruppen tok seg av havnestatskontroll.

DG: Havnestatskontroll, ledet av Jodi Barrow (Caribbean MoU). Rapporten er i FSI 20/WP.5.

EU-koordinering foregikk nærmest daglig hvor Norge deltok.

De to viktigste sakene på agendaen var slutførelse av implementeringskoden som skal ligge til grunn for et bindende regime av IMO-revisjoner av medlemsstatene (IIC), samt slutførelsen av arbeidet med RO-koden. Sistnevnte skal for øvrig være et vedlegg til IIC.

Sluttrapporten fra møtet bærer preg av at man ikke har hatt mulighet til å gå gjennom teksten på en skikkelig måte før den ble distribuert til deltagerne. Grunnen er at vi ikke ble ferdig med agendaen før fredag morgen, mot normalt onsdag. Årsaken er ene og alene meget mangelfull møtestyring.

### **Agendapunkt 3 Responsibilities of Governments and measures to encourage flag State compliance**

#### Rapporteringskrav i IMO instrumenter

Diskusjonen om rapporteringskrav fortsetter, og blir delvis relatert til arbeidet som skal påbegynnes under Council om reduksjon av administrative byrder.

#### Liste av sertifikater som skal være om bord

St Kitts hadde sendt inn dokument om at det i dag finnes to lister over sertifikater som skal være om bord, og de er ulike. Det ble påpekt at grunnen til at de ikke er like er at de oppfyller ulike hensyn og at det ikke var nødvendig å slå disse sammen. Formannen greide likevel å finne et slags konsensus om at det kun burde være en liste og ba sekretariatet om å konsolidere de to listene. Problemet man vil finne ut etter hvert er at den ene listen er del av PSC-resolusjonen som Assembly vedtar fra tid til annen, og den kan ikke bare endres uten videre. Norge påpekte også at det er konvensjonene som gir den definitive listen over sertifikater som skal være om bord og at øvrige lister bare er til assistanse.

#### Non-convention ships

Frankrikes dokument ble nedstemt. Det var ikke stemning for å bruke tid på ikke-konvensjonsskip. Sekretariatet arbeider videre med GlobalReg.

### **Agendapunkt 4 Mandatory reports under MARPOL**

Sekretariatet rapporterte om de innsendte årsrapportene fra statene som har ratifisert MARPOL. Rapporteringsraten er fremdeles på ca. 25%.

### **Agendapunkt 5 Casualty statistics and investigations**

Casualty analysis gruppen (se FSI 20/WP.2 og WP.2/Add.1) ble nedsatt uten diskusjoner i plenum. Gruppen produserte blant annet endringer til utkast til «Text of lessons learned for presentation to seafarers», og til kapittel 5 av «Guidelines to the Code on Casualty Investigation».

FSI sirkulære vil utstedes om at kvaliteten på ulykkesrapporter ikke er av en standard som forventes av *Casualty Investigation Code*.

FSI 20 var enig i gruppens anbefaling at DE-underkomiteen burde få oversendt rapportene fra en rekke ulykker deriblant «BBC Atlantic», «Star Java», «Knud Lauritzen» etc. FSI 20 var også enig i at vedlegget til resolusjon A.884(21) og A.849(20) bør revideres og oppdateres. MSC-MEPC.3/Circ.3 bør også oppdateres, som korrespondansegruppen skal arbeide videre med. FSI 20 godkjente utkastet “Guide on the process of reporting on marine casualties and incidents and reviewing the analysis of marine safety investigation reports”.

## **Agendapunkt 6 Harmonization of port state control activities**

Havnestatskontroll arbeidsgruppen ble bedt om å bruke ParisMOUs ISM-instruks som basis dokument for å endre Assembly-resolusjonen om havnestatskontroll. ParisMOU sitt dokument ble fremlagt under FSI 19 fordi IMO's retningslinjer (nå i Assembly resolusjon A.1052(27)) er for preget av revisjonstankegang. IACS hadde lagt frem et dokument som var kritisk til EU's foreslåtte ISM-prosedyre fordi de mener at prosedyren altfor ofte vil kunne føre til funn om at sikkerhetsstyringssystemet er problemet, men IACS fikk ikke tilstrekkelig støtte. Et tilsvarende ParisMOU dokument om STCW blir oversendt STW-underkomiteen for gjennomgang.

Det ble noe kritikk av PSC workshopene som har nesten utviklet seg til å bli regulære intersessional møter. FSI vil ikke være med på å sette agendaen til disse møtene, siden de heller ikke styres av det generelle møtereglementet. Det er ikke nødvendig med deltagelse fra Norge ettersom det er hovedsakelig rettet mot de regionale MOU'ene, og det er å anta at ParisMOU ivaretar interessene til medlemsstatene her.

USA hadde et innlegg om training på skip med ECDIS. Modell-kurset er fortsatt under revisjon. Noen skip har blitt holdt tilbake pga sjøfolk med manglende opplæring i ECDIS. FSI bør komme med guidance til havnestater. USA kommer til å ta dette opp under STW 43.

Det var ingen støtte for globale CIC (Concentrated Inspection Campaigns) slik Egypt foreslo. Havnestatskontrollgruppen lagde imidlertid forslag til felles skjema for slike kampanjer.

## **Agendapunkt 7 PSC Guidelines on seafarers' hours of rest and PSC guidelines in relation to the Maritime Labour Convention, 2006**

Sekretariatet orienterte om siste utviklingen her, blant annet om ratifikasjonsraten til MLC.

## **Agendapunkt 8 Development of guidelines on port State control under the 2004 BWM Convention**

FSI venter fremdeles på at BLG slutfører arbeidet sitt med «BWM circular on ballast water sampling and analysis».

## **Agendapunkt 9 Comprehensive analysis of difficulties encountered in the implementation of IMO instruments**

Tyrkia mener FSI bør ha en korrespondansegruppe for å gå gjennom audit summary reports. Det ble imidlertid besluttet at det skulle bli en arbeidsgruppe under FSI 21 fordi det ikke var tid nok til å lage mandat til en korrespondansegruppe.

Sekretariatet kunne etterkomme forslaget til Kina om publisering av autentisk tekst med spor endringer.

### Lack of accession to IMO instruments

Det var lite støtte til forslagene til tiltak i dokumentene fra BIMCO og Frankrike av ulike årsaker. FSI oppfordrer likevel land til å informere IMO om årsaker til at man ikke ratifiserer at man fremlegger forarbeider og lignende til IMO sekretariatet.

## **Agendapunkt 10 Review of the Survey Guidelines under the HSSC and the annexes to the Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments**

Denne gangen ble dette en arbeidsgruppe, istedenfor en draftinggruppe. Norge var ikke representert i denne gruppen.

#### Endringer til LSA Koden

Korrespondansegruppen (se dok FSI 20/10) diskuterte dette spørsmålet utførlig basert på annex 2 i dokument DE 54/6. Man kom blant annet frem til at LSA koden bør ha et avsnitt om virkeområde, gitt at koden kommer til anvendelse på utstyr, mens SOLAS kapittel III sitt virkeområde gjelder skip. Man vil også definere installasjonsdato.

Arbeidsgruppen under FSI 20 kom frem til et utkast til endring i virkeområdet til LSA koden kapittel 1, avsnitt 1.2.1.4.3., som gjelder hva «redningsmidler installert om bord» betyr. Det konkrete punktet gjelder skip under konstruksjon, se annex 2 av FSI 20/WP.3. Problemet var at et par av landene som hadde deltatt i arbeidsgruppen fremdeles ikke var fornøyd. Japan mente at ordene «for earlier than 24 months, if so required by the administration.» innførte en ny ukklarhet, og ble her støttet av flaggstatene. Disse anført av Bahamas mente at teksten i tillegg var unødvendig fordi flaggstaten uansett kan bestemme strengere regler enn det som fremgår av LSA-koden. EU-landene støttet å beholde teksten slik den kom fra arbeidsgruppen. Plenum besluttet at MSC burde se DE 57 på teksten, og la til klammer. Det er viktig å huske her at om teksten blir borte, vil et strengere krav være et nasjonalt særkrav. IACS mener at det fortsatt er en konflikt mellom den siste setningen i 1.2.1.4.2 og SOLAS III/1.4.2, men denne diskusjonen ble for teknisk her og vil bli tatt i DE.

#### Evaluation and replacement of lifeboat release and retrieval systems

IACS påpekte at det ikke er krav til dokumentasjon at skip har vært gjennom den prosedyren i sirkulæret. Supplement til sertifikat kan utvikles. FSI gikk for forslaget til IACS som sier at en statement fra produsenten eller hans representant slik det er nevnt i MSC.1/Circ.1392 avsnitt 17. Det ble videre enighet om utkast til MSC sirkulære man hadde fått oversendt av DE 55 til godkjenning av MSC 90.

Resolusjonen om HSSC vil bli endret også av FSI 21 for å ta med endringer som trer i kraft til og med 31.12.2013. Resolusjonen skal godkjennes av MSC 92 og MEPC 65 før den blir sendt til Assembly 28 for endelig vedtak.

Resolusjonen for implementeringskoden skal fortsatt endres for å ta med endringer til og med 1. juli 2014 for vurdering av FSI 21.

### **Agendapunkt 11 Consideration of IACS Unified Interpretations**

IACS hadde ikke lagt frem noen forslag til FSI 20.

### **Agendapunkt 12 Review of the IMO Instruments Implementation Code**

III Code er i motsetning til mange andre koder en blanding av obligatoriske krav og anbefalinger. De andre kodene har dette delt i bolker. IMO Legal Office mener det er bedre å sette skal/anbefalinger inn i selve III Coden i stedet for i det enkelte instrumentet. Man kom etter hvert til at denne klargjøringen kommer i fortalen til assemblyresolusjonen som inneholder endringene i de ulike instrumentene. Man må være innovative for denne koden og har ikke hatt samme problemet med andre koder, blant annet fordi de andre kodene stort sett er delt i en bindende og en ikke-bindende del. Legal office vil vurdere dette videre fram til MSC. III Coden må endres etter at den er vedtatt (og de ulike instrumentene er endret) slik at «should» blir «shall» og «be recommended» blir «should». Assembly kan ikke vedta dette instrumentet i bindende form.

Plenum diskuterte tre alternativer for å gjøre IIIC bindende og falt ned på alternativ tre, som flaggstatene mente var den metoden som ville skape minst problemer i fremtiden, anført av Cook Islands og Bahamas.

Norge hadde i utgangspunktet ikke noen preferanser men da flaggstatene tok såpass klart til orde for alternativ tre, som er den tradisjonelle metoden å endre konvensjoner, støttet vi alternativ to med argumentasjonen at koden er en ny type instrument som konvensjonene ikke tar høyde for. Man har andre eksempler på dette som Polar Koden.

Kravet i avsnitt 38 om at ulykkesetterforskere må være kvalifisert, samt en tekst som pålegger medlemsstaten å sikre at anerkjente organisasjoner (RO'er) er i stand til å utføre delegerte oppgaver ble diskutert. Gruppen diskuterte videre mer detaljert hvordan endringene til de enkelte konvensjonene bør være for å gjøre IIIC bindende, med tanke på hvordan å referere til IIIC. Det vises til de relevante dokumenter for mer detaljer rundt dette. To av konvensjonene må endres ved bruk av ratifikasjon, nemlig Tonnasje 1969 og Lastelinje 1966 da disse mangler muligheten for endring ved stilltiende aksept. Arbeidsgruppen ferdigstilte utkast til endringer til konvensjonene som vil sendes til MSC 91 og MEPC 64 for godkjenning. Endringsprosedyre for IIIC ble også vurdert av arbeidsgruppen. Prosedyren skal sikre at man ikke ender opp med ulike versjoner av IIIC.

Ved framtidige endringer av koden må hvert enkelt instrument endres med ny assembly-referanse gjennom «tacit acceptance» prosedyre. Tar ikke med «as amended» fordi da man også tar med formuleringene om at endringene må skje i samsvar med endringsbestemmelsene i instrumentet. Utelattelsen skal være et symbolsk signal om at koden skal endres etter sine egne regler – og ikke etter instrumentenes endringsregler. Det blir neppe aktuelt å endre IIIC særlig ofte.

### **Agendapunkt 13 Development of a Code for Recognized Organizations**

EU-landenes største problem er i forhold til den reservasjonen man nedla mot et amerikansk utkast til tekst som ble vedtatt av MSC 89 og støttet av MEPC 62. Norge deltok ikke i den reservasjonen. USA med støtte av de øvrige medlemsstatene i IMO har i lengre tid hatt en konflikt med EUs klasseforordning som de mener underminerer flaggstatsansvaret. Den omtalte teksten er tatt inn i IIIC, tilsvarende også for RO-koden. FSI 20 måtte ta hensyn til hovedkomiteenes tidligere beslutninger, og ingen forslag til behandling under arbeidsgruppen måtte være i konflikt med disse beslutningene. EUs forslag om å utvide *target completion date* til 2013 ble ikke tatt til følge.

EU hadde en rekke andre forslag til endringer av RO-koden. Ønsket om å gjøre deler av del 3 bindende, i forhold til flaggstatens ansvar for å føre kontroll med RO'er, fikk ikke støtte i plenum da det nok stred mot en tidligere beslutning under FSI 18 da man først begynte å behandle RO-koden. USA støttet av flertallet mente dette var unødvendig da RO-koden nettopp vil bli et vedlegg til IIIC som inneholder de nødvendige krav til flaggstatens oppfølging av RO'er.

Kina og Bahamas ønsket at RO-koden skulle ta høyde for situasjonen der man kun har delegert til én RO samt tilfellet der RO'en må hente inn ekspertise i forbindelse med for eksempel radioinspeksjon. Dette var det konsensus om.

Det var også lengre diskusjoner i plenum om forslag fra EU om konfidensialitet, uavhengighet mv.

En annen større diskusjon var rundt økonomisk ansvar («liability»). IACS og Marshall Islands ville ta med inn i den ikke-bindende delen av koden noe om begrensning av ansvar («limitation of liability»), mens EU-landene hadde foreslått å ta med en bestemmelse om ansvar. En rekke av flaggstatene ønsket ikke noe spesifikt om økonomisk ansvar i RO-koden. Arbeidsgruppen kom heller ikke frem til noe entydig; kun at man ba plenum om å velge mellom to alternative fotnoter. Plenum klarte heller ikke fatte noe valg, og la faktisk til en ekstra mulighet for hovedkomiteene å ta stilling til, nemlig ikke noen fotnote i det hele tatt. EU-landene tok til orde for alternativ 2, mens de øvrige landene gikk enten for alternativ 1 eller å ikke ha noen fotnoter.

EU fikk til slutt med en fotnote i den endelige rapporten fra FSI 20, i avsnitt 13.6.1. som refererer til tidligere reservasjoner i hovedkomiteene. RO-koden bør vedtas og endres gjennom den tradisjonelle metoden ved MSC- og MEPC-resolusjoner. Det vises for øvrig til arbeidsgrupperapporten FSI 20/WP.4.

#### **Agendapunkt 14 Measures to protect the safety of persons rescued at sea**

Sekretariatet orienterte om den siste utviklingen i denne saken. Planen er at middelhavslandene skal inngå en regional avtale for fordeling av ansvar i forbindelse med redningsaksjoner, som i tillegg ikke må bryte med SOLAS- og SAR-konvensjonene. Arbeidet går langsomt fremover.

#### **Agendapunkt 15 Illegal unregulated and unreported (IUU) fishing and related matters**

FAO (Food and Agricultural Organization) og IMO planlegger et felles møte for å diskutere saker av felles interesse. Sekretariatet orienterte om saken, og det ble ingen diskusjon.

#### **Agendapunkt 16 Biennial agenda and provisional agenda for FSI 21**

Følgende korrespondansegrupper kommer til å arbeide frem til FSI 21:

- casualty statistics and investigations;
- review of the Survey Guidelines under the HSSC and the annexes to the Code for the Implementation of Mandatory IMO instruments; and
- harmonization of port state control activities.

En av arbeidsgruppene kommer til å befatte seg med en gjennomgang av «Audit Summary Reports» etter forslag fra Tyrkia. Dette ble begrunnet med at revisjoner av medlemsstater blir obligatoriske.

#### **Agendapunkt 17 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2013**

Formannen Dwain Hutchison fra Bahamas og viseformannen Julie Gascon fra Canada ble gjenvalgt.

### **Følge opp**

IIC og RO-koden blir sendt til MEPC 64 (oktober 2012) og MSC 91 (november 2012). Vi må følge med på EUs arbeid her.

Norge deltar i korrespondansegruppen for casualty analysis, samt korrespondansegruppen for Survey Guidelines under the HSSC and the annexes to the Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments.

Neste FSI (FSI 21) er satt til 4. til 8. mars 2013.

Haakon Storhaug  
delegasjonsleder

## Outputs fra FSI 20

FSI fra sin ble ferdig med både IIIC og RO-koden. Det gjenstår noen beslutninger fra MSC og MEPC når det gjelder RO-koden (økonomisk ansvar).

Endret regelverk:

- *Proposed Draft Amendment to the LSA Code: 1.2 General requirements for life-saving appliances*, nytt avsnitt 1.2.1 Application (FSI 20/WP.3, annex 2)

Resolusjoner:

- *Proposed amendments to Resolution A.1053(27) HSSC* (FSI 20/WP.3, annex 3)
- *Proposed amendments to the annexes of the Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments, 2011* (FSI 20/WP.3, annex 4)

Utkast til nye sirkulærer:

- Godkjennelse MSC 90: *Draft MSC Circular Guidelines on exemptions for crude oil tankers solely engaged in the carriage of cargoes and cargo handling operations not causing corrosion* (FSI 20/WP.3, annex 1)
- DE 57: *Draft MSC Circular on Guidance for drafting amendments to the International Life-Saving Appliances (LSA) Code* (FSI 20/10, annex 2)

Retningslinjer:

- *Draft Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM Code* (FSI 20/WP.5, annex 1)
- *Draft Guidelines for PSC Inspections of Certification of Seafarers' Rest Hours According to the STCW Convention and Manning Requirements from the Flag State* (FSI 20/WP.5, annex 2)

Annet

- *Format for submission of annual port state inspection data from PSC regimes* (FSI 20/WP.5, annex 3)
- *Format to streamline information on the outcome of CIC* (FSI 20/WP.5, annex 4)

Under arbeid:

- Resolusjon A.884(21) (FIS 20/WP.2; tekst i FSI 20/5 annex 3)
- Resolusjon A.849(20) (FSI 20/WP.2; tekst i FSI 20/5 annex 3)
- MSC-MEPC.3/Circ.3 (FSI 20/WP.2; tekst i FSI 20/5 annex 2)