

RAPPORT FRA FSI 19

TIL: Sjøfartsdirektør, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene og regionledere.

FRA: Delegasjonen v/Haakon Storhaug

DATO: 4. mars 2011

KOMITÉ: IMO's Sub-Committee on Flag State Implementation (FSI) 21. – 24. februar 2011

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Seniorrådgiver Haakon Storhaug, Sjøfartsdirektoratet (delegasjonsleder) Plenum

Avdelingsdirektør Bjørn E. Pedersen, Sjøfartsdirektoratet, WG 1

Juridisk seniorrådgiver Linda Bruås, Sjøfartsdirektoratet Plenum/WG 3

Juridisk seniorrådgiver Arild Viddal, Sjøfartsdirektoratet Plenum/DG 3

Seniorrådgiver Anna Kari Rasmussen, Sjøfartsdirektoratet, WG 1

Rådgiver Kristine Breistrand, Sjøfartsdirektoratet, hospitant, WG 2

Seniorrådgiver Geir Høvik Hansen, Sjøfartsdirektoratet, WG 2

Stipendiat Helle Oltedal, Høgskolen Stord Haugesund, WG 1

Havariinspektør Morten Kveim, Statens Havarikommisjon, WG 1

OPPFØLGING

Punkt i rapport	Oppgave	Kommentarer	Ansvarlig S.Dir
3.14	Korrespondansegruppen for RO koden	Deltaker	Arild Viddal
3.5	Korrespondansegruppen for casualty statistics and investigations	Deltaker	Anna Kari Rasmussen
3.13	Implementeringskoden	Oppfølging MSC 89/MEPC 62	Haakon Storhaug, Linda Bruås
3.6	Oversendelse av CIC lifeboat release arrangements fra ParisMOU og TokyoMOU til de norske deltakerne på DE 55/ISWG		Haakon Storhaug
3.11	Korrespondansegruppen for HSSC og Implementeringskoden	Vurdere deltakelse	Inspeksjonsavdelingen /Regelverk og internasjonalt arbeid

3.6	Retningslinjer for havnestatskontroll BWM, 2004	Følge opp BLG og FSI.	Geir Høvik Hansen
-----	---	-----------------------	-------------------

1. INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 11. februar 2011. Det ble avholdt EU-koordinering i Brussel 14. februar samt mandag 21. februar i London hvor Storhaug deltok. Det ble avholdt et ekstra EU koordineringsmøte 21. februar som var viet til avklaring av standpunkt i forhold til et amerikansk innspill vedrørende implementeringskoden og RO koden; da saken har sitt utspring i en bilateral konflikt mellom USA og EU vedrørende forordning 391/2009 valgte Norge ikke å delta, ettersom denne forordningen ikke er tatt inn i EØS-avtalen.

2. OPPSUMMERING

De to store sakene var utvikling av en RO Kode samt implementeringskoden. Debatten i plenum rundt forslaget fra USA ble polarisert. Iht instruks fra plenum ble ikke det materielle innholdet i forslaget behandlet i arbeidsgruppen. Dette medførte at fremdriften i arbeidet med de to kodene ble forsinket.

Møtet begynte med diskusjon om piratvirksomheten og hvilken rolle IMO bør ha. Det er enighet om at IMO bør ha en ledende rolle; spesielt de store flaggstatene er opptatt av dette. Av praktiske forslag som kom var at IMO for eksempel bør samle alle retningslinjer i ett dokument slik at det blir lettere tilgjengelig.

Av viktige resultater kan nevnes at resolusjonen for havnestatskontroll er blitt revidert og klargjort for godkjenning av komiteene og vedtak av Assembly; det samme gjelder resolusjonene for det harmoniserte besiktelses- og sertifiseringssystemet (HSSC) og implementeringskoden. I tillegg ble MEPC.1/Circ.718 om IAPP-sertifikatet revidert og retningslinjer for kontroll av AFS-konvensjonen ble også ferdigstilt.

3. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTENE PÅ AGENDAEN

Formann var Dwain Hutchinson fra Bahamas.

1. Adoption of the agenda

Agendaen ble godkjent uten endringer.

Det ble opprettet følgende arbeids- og draftinggrupper under FSI 19:

WG 1: Casualty analysis and investigations, ledet av Norge (Bjørn Pedersen):

WG 2: Harmonization of port State control activities, ledet av Australia;

WG 3: RO Code and Code for the implementation of mandatory instruments, ledet av Canada.

DG: HSSC and Code for the implementation of mandatory instruments, ledet av Frankrike.

2. Decision of other IMO bodies

Sekretariatet informerte om beslutninger fattet av Komiteene og andre underkomiteer der disse berører FSIs arbeid. Der FSI hadde fått spesifikke instruksjoner, ble dette behandlet under aktuelt agendapunkt.

3. Responsibilities of Governments and measures to encourage flag State compliance

Norges interesser og posisjon:

Dette er et fast punkt på agendaen. Ingen dokumenter av interesse for Norge ble fremmet.

Diskusjon:

Irlands dokument skapte en livlig debatt, og det kom mye kritikk av Shipping Industry Flag State Performance Table, 2010 (FSPT). Blant andre var Australia, Jamaica, Panama og Finland enige med Irland at særlig små flaggstater med utilstrekkelig antall anløp i USA og ParisMOU var utsatt siden de da ville få en anmerkning i FSPT. Irland og Finland har ikke nok anløp for å kvalifisere til Qualship 21. USA sa at Qualship 21 er et "reward-programme" og mente at de flaggstater som hadde for få anløp til å kunne delta i programmet ikke burde "straffes" for det. USA vil utvikle en egen liste for slike stater. Norge har for øvrig ingen anmerkninger i FSPT.

Continuous Synopsis Record

Noen EU-land samt Norge ledet av Tyskland hadde fremmet dokument MSC 87/4/3 for å fokusere på en del problemer med dagens CSR-ordning. Kypros kunne imidlertid ikke støtte dokumentet fordi det tok opp problemet med at ulike land har ulike regler om registrering av bareboat-charter. Således var det ikke mulig å gå videre med dette dokumentet.

Konklusjon:

Flag State Performance Table: FSI 19 oppfordrer ICS, BIMCO etc som har utviklet FSPT om å vurdere de forhold som er blitt tatt opp av medlemsstatene.

CSR: FSI 19 tilrår MSC 89 at denne saken ikke trenger mer overveielse.

Agendapunkt 4 Mandatory reports under MARPOL

Norges interesser og posisjon:

Dette er et fast agendapunkt. Det er viktig at rapporteringsplikter til IMO overholdes slik at man får en oversikt over situasjonen med hensyn til mottaksanlegg og hvordan utslippsproblemet utvikler seg.

Diskusjon:

Norge har overholdt sin rapporteringsforpliktelse for 2009. Det er fortsatt kun 25% som overholder sin rapporteringsplikt.

Konklusjon:

Stater blir på nytt oppfordret til å oppfylle sine rapporteringsplikter i forbindelse med MEPC/Circ.318. Som følge av Frankrikes erfaringer med registrering av mottaksanlegg i GISIS har sekretariatet gjort en del forbedringer i dette systemet.

Agendapunkt 5 Casualty statistics and investigations

Norges interesser og posisjon:

Norge leder den faste arbeidsgruppen. Å finne årsaker til ulykker er meget viktig blant annet i forbindelse med regelverksarbeid og for å hindre fremtidige ulykker. Norge støttet de fremlagte dokumentene.

Diskusjon:

Det var ingen debatt i plenum, og arbeidsgruppen begynte sitt arbeid første dag. Arbeidsgruppen hadde et omfattende mandat. Rapporten til arbeidsgruppen er i dokument FSI 19/WP.2.

Konklusjon:

Arbeidsgruppens rapport ble godkjent, og ny korrespondansegruppe godkjent for perioden frem til FSI 20, ledet av Tyskland. Under FSI 20 er det planlagt en arbeidsgruppe. FSI 19 konkluderte med at det er behov for å revidere MSC-MEPC.3/Circ.3, samt vedlegget om guidelines for the investigation of human factors in the implementation of the Code i resolusjon A.884(21).

Agenda punkt 6 Harmonization of port State control activities

Norges interesse og posisjoner:

Norge er medlem av ParisMOU samt bundet av EU-direktiv om havnestatskontroll som er tatt inn i EØS-avtalen. Det er imidlertid i vår interesse at ParisMOU og de andre havnestatskontrollregionene er uavhengige internasjonale organisasjoner som tar sine egne beslutninger, og således ikke er bundet av IMO. Norge støtter dokument FSI 19/6/6 fra PMOU. Selv om dette dokumentet er kontroversielt også innad i EU gruppen vil Norge ikke kritisere PMOU i IMO; eventuelle uenigheter må avklares innad i PMOU. Norge støttet de fremlagte dokumentene bortsett fra det fra Bahamas og Panama som var kritisk til ParisMOU om krav til flaggstater om innsendelse av informasjon om IMO-revisjon i det nye NIR (New Inspection Regime).

Diskusjon:

Den viktigste saken var oppdatering av resolusjon A787 om havnestatskontroll, som skal sendes til Assembly i høst.

ISPS: Korrespondansegruppen hadde ikke kjennskap til at det eksisterte en resolusjon for tilsyn med ISPS, MSC.159 (78) samt at man hadde tatt inn deler av ISPS kodens del B. Man skal nå kun referere til den aktuelle resolusjonen og ikke til noe av del B.

ISM: ParisMOU hadde sendt inn et dokument med sine nye retningslinjer for tilsyn med ISM. Det var en del kommentarer til dette dokumentet, og kritikerne mente at saken burde behandles av spesialistene i JWG Human Element før det sendes tilbake til FSI. Formannen besluttet at arbeidsgruppen ikke skulle endre kapittelet om ISM i retningslinjene på grunn av tidsmangel og mulig behov for å innhente synspunkter fra JWG Human Element.

IACS ville gå tilbake til en beslutning som FSI 18 hadde gjort, nemlig når er et skip bulkskip? FSI 18 besluttet at PSCO skal se på skipssertifikatet for å se på skipstypen. Tanken bak dette var at PSCO ikke skal vurdere hva skipstypen er på selvstendig grunnlag, for eksempel ved hjelp av MSC.277(85). IACS ønsket å legge til "and recognize that a ship that is not designated as a bulk carrier, may be loading a bulk cargo" for å hindre unødvendige tilbakeholdelser. FSI 18's beslutning er ikke god nok ("guided as to ship type by the certificate..."). Arbeidsgruppen ble bedt om å ta denne teksten ombord.

Det ble en lang diskusjon om et dokument fra St Kitts and Nevis om manglende informasjon fra havnestater til flaggstaten om tilbakeholdelse fra skip. Alle var enige i at det er et problem, og Tokyo MOU gikk så langt som å si at deres inspektører vil få mer opplæring. Arbeidsgruppen skulle se om noe kunne tas med i A787.

Ballastvann: Selv om arbeidsgruppen fikk i oppdrag å se på retningslinjer for kontroll av ballastvann, ble det ikke noe tid til å behandle saken. Norge fikk gjennomslag for at det ikke var nødvendig å videreføre korrespondansegruppen for havnestatskontroll all den tid den bare skulle se på kontroll og ballastvann, og BLG ikke hadde gjort seg ferdig med sin del av arbeidet, nemlig utvikling av sampling metodikk.

CIC: Det ble en del debatt rundt hva man burde gjøre med dokumentet fra ParisMOU og TokyoMOU om *Concentrated Inspection Campaign on Lifeboat Launching Arrangements*. FSI 19 ba sekretariatet om å gjøre det kommende møtet om samme tema under DE 55 oppmerksomme på resultatene.

LRIT: arbeidsgruppen ferdigstilte retningslinjer for havnestatsinspektører om LRIT.

Losleidere: Endringene som MSC 88 vedtok i SOLAS kapittel V regel 23, er blitt tatt hensyn til i havnestatskontrollretningslinjene som skal sendes til Assembly 27 for vedtak.

Forslag til MSC-MEPC.4 sirkulære fra ParisMOU: I plenum ble dokument FSI 19/6/6 fra ParisMOU kritisert av en rekke medlemsstater. Disse støttet til gjengjeld dokument FSI 19/6/10 fra Bahamas og Panama. ParisMOU ønsker å informere medlemsstatene om hva de som flaggstater må gjøre for å få kunne oppnå lavrisiko status som blant annet leder til lavere inspeksjonsfrekvens. Forslaget fra ParisMOU fikk ikke tilslutning. Enkelte medlemsstater som støttet Bahamas' dokument kritiserte ParisMOU sitt nye system, men det bunner egentlig i en misforståelse ettersom IMO ikke kan overprøve havnestatskontrollregionene, som jo er selvstendige organisasjoner. Bahamas og Panama bidro til forvirringen fordi de mente at verken EU-regelverk eller ParisMOUs retningslinjer tillot å kreve VIMSAS *Audit Summary Report*.

Konklusjon:

Rapporten fra WG 2 ble godkjent av FSI 19 bortsett fra forslaget om å gjenopprette korrespondansegruppen.

Agendapunkt 7 PSC Guidelines on seafarers' working hours and PSC guidelines in relation to the Maritime Labour Convention, 2006

Norges interesse og posisjoner:

Det er i Norges interesse å få til et enhetlig kontrollregime med hviletid, som dekker både MLC og STCW-krav. Norge støttet ikke dokument fra Egypt med kontroll av hviletid på HSC-ferger på korte internasjonale turer, da dette må basere seg på de generelle reglene i STCW/ILO.

Diskusjon:

Manila-endringene trer ikraft 1.1.2012. Enkelte av organisasjonene så som ITF og IFSMA var tydeligvis ikke fornøyd med utfallet av Manila-konferansen og at man ikke hadde oppnådd full harmonisering, og at det var fortsatt mulig å få unntak. Utfordringen nå er å få til en harmonisering av kontrollen med hviletid, men man kom ikke frem til noen konklusjoner. Direktør Sekimizu mente at man må gi Manila-endringene en sjanse.

Konklusjon:

Dokumentene fra sekretariatet (FSI 19/7) og Australia (19/6/9) ble tatt ad notam. Dokumentet fra Egypt (FSI 19/7/1) fikk ikke støtte.

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

Norges interesser og posisjon:

Norge har ratifisert Ballastvann-konvensjonen og gjennomført den i norsk regelverk. I tillegg er denne saken basert på et dokument fra EU som er under behandling i BLG. Det var ingen dokumenter under dette agendapunktet.

Diskusjon:

Ballastvann: BLG 15 ble ikke ferdig med sitt arbeid med å utvikle sampling-metodikk. Norge gikk da inn for at FSI burde vente med å utvikle PSC retningslinjer for ballastvann-konvensjonen, og fikk støtte av EU. Likevel gikk underkomiteen inn for at man skulle se på problematikken i arbeidsgruppen, bare ikke sampling-metodikken. Begrunnelsen var at konvensjonen kunne snart tre i kraft og da måtte man ha retningslinjer på plass. Problemet er at en ballastvanninspeksjon uten sampling vil ikke kunne gi sikkerhet for overholdelse på det enkelte skip. Hovedutfordringene i kontrollsammenheng er retningslinjer for skip uten overvåkingssystemer (ikke sikkert at dette er en reell problemstilling da de fleste skip har en eller annen form for overvåking); undue delay, jf konvensjonens artikkel 9.1.c; og *indicative sampling/analysis and representative sampling*.

Konklusjon:

Rapportert under agendapunkt 6. Arbeidsgruppen fikk ikke tid til å behandle det, og det blir ingen korrespondansegruppe.

Agendapunkt 9 Review of the Guidelines for inspection of anti-fouling systems on ships

Norges interesser og posisjon:

Norge har ratifisert AFS-konvensjonen. Det var ingen dokumenter under dette agendapunktet.

Diskusjon:

Konvensjonen har bred dekning, over 75% av verdens bruttotonnasje, og er ratifisert av 49 stater.

Utfall:

Arbeidsgruppen ferdigstilte utkast til *2011 Guidelines for inspection of anti-fouling systems on ships*, som skal endelig vedtas av MEPC 62 (juli 2011).

Agendapunkt 10 Comprehensive analysis of difficulties encountered in the implementation of IMO instruments

Norges interesser og posisjoner:

Ingen stat bør ha noen fordel av ikke å gjennomføre sine internasjonale forpliktelser. Det er viktig at stater opplyser om sine problemer med gjennomføringen av konvensjoner de har ratifisert, ettersom det medfører åpenhet og villighet til å bli en bedre sjøfartsadministrasjon, samtidig som det kan være viktig i den internasjonale regelverksutviklingen. Norge tok dokumentene fra Tunisia, Syria og Israel til etterretning. Dokumentet fra Iran om bedre tilgang til IMO-konvensjoner ble ikke støttet fordi budsjettspørsmål er det kun Council som kan avgjøre.

Diskusjon:

Syria, Tunisia og Israel presenterte sine prosjekter for gjennomføring av IMO-revisjoner, som de fikk ros for. Prosjektene koordineres av REMPEC og finansieres gjennom Safemed II prosjektet med midler fra EU Kommisjonen.

Iran tok igjen opp saken med tilgjengelighet for medlemsstatene til IMOs konvensjoner, dvs at disse er så kostbare at man bør finne en løsning. Imidlertid gikk både Norge og Nederland imot fordi dette er en sak for Council, samt at man har diskutert dette tidligere ved en rekke anledninger.

Panama fikk ros for måten de følger opp sine skip som holdes tilbake, og at de kaster ut substandard skip fra sitt register.

Konklusjon:

Informasjonen tas ad notam. Man går ikke videre med Irans sak.

Agendapunkt 11 Review of the Survey Guidelines under the HSSC

Norges interesser og posisjon:

Systemet gjennomføres i Norge. Norge er bundet av blant annet Marine Equipment Directive.

Diskusjon:

Scope of application of LSA amendments

Den viktigste diskusjonen gjaldt forslaget fra IACS som går inn i debatten om scope of application for endringer i LSA-koden, som først ble behandlet av FSI 18. IACS mener det er mange praktiske problemer med å bruke installasjonsdatoen, spesielt for nybygg. EU landene kunne imidlertid ikke støtte IACS-forslaget fordi EU Kommisjonen mente at det ikke var mulig i forhold til utstyrsdirektivet som krever installasjonsdatoen og ikke minst at dette er EU kompetanse. De fleste land utenfor EU var positive til IACS-forslaget; men siden det ikke var enighet besluttet formannen at Drafting gruppen skulle lage utkast til TOR for korrespondansegruppen for å se nærmere på en mulig løsning på problemet identifisert av IACS.

IAPP certificate:

IACS: Bare MEPC.1/Circ.718 trenger å oppdateres. "At the earliest opportunity" erstattes med "in accordance with MSC-MEPC.5/Circ.6".

Kina hadde også enkelte innvendinger til IAPP-sertifikatet og hadde enkelte forslag for å endre det. IACS syntes forslaget var pragmatisk og ville gjøre classeselskapenes jobb enklere, men advarte likevel mot forslaget fordi det kunne skape problemer i havnestatskontroll om IAPP samt supplementer ikke er fullstendig utfyllt.

Konklusjon:

Kinas forslag vurdert til å være for komplisert til at drafting gruppen kunne gjøre noe med det. Drafting gruppen forberedte endringer som skal godkjennes av MEPC 62.

Agendapunkt 12 Consideration of IACS Unified Interpretations

Ingen dokumenter.

Agendapunkt 13 Review of the Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments

Norges interesser og posisjon:

Norge har støttet utviklingen av IMOs revisjonssystem fordi det vil sette fokus på gjennomføringen av ratifiserte konvensjoner, og vil bidra til å sikre at slik gjennomføring blir så lik som mulig.

Diskusjon:

Debatten i plenum var preget av det amerikanske forslaget fremsatt i J-paper, en høyst uvanlig fremgangsmåte. Se for øvrig diskusjon under agendapunkt 14.

Kinas dokument om at strategi-begrepet må utvikles videre ble akseptert i prinsippet.

Direktør Sekimizu nevnte at sekretariatet måtte vurdere om man i denne omgang skulle beholde "shall" i koden, siden den i første omgang skal vedtas som en Assembly resolusjon og ikke blir bindende før senere.

Konklusjon:

FSI 19 ble ferdig med implementeringskoden, eller *IMO Instruments Implementation Code (IIIC)*, og oversendes MSC 89 og MEPC 62. Deretter sendes den til Assembly 27.

Agendapunkt 14 Development of a Code for Recognized Organizations

Norges interesser og posisjon:

Norge har delegert store deler av flåten til classeselskaper, samt at det er forventet at EU-forordning 391/2009 vil bli tatt inn i EØS avtalen. Saken har sin opprinnelse i et forslag fra EU stater MSC 84/22/13 (Norge var ikke med-sponsor selv om Norge har vært positiv til utvikling av en slik kode).

Diskusjon:

Den store diskusjonen var ikke i forhold til de fremlagte dokumentene, men til et forslag fra USA i et J-dokument. Amerikanerne forsøker å oppnå en løsning på den uoverensstemmelsen de har hatt med EU vedrørende forordning 391/2009, artikkel 10 som USA (og andre) mener undergraver flaggstatens suverenitet. I tillegg forsøker de å linke dette med agendapunkt 13, implementeringskoden. Det de har oppnådd så langt var at dokumentet ble oversendt til arbeidsgruppen, selv om det var motstand mot å gjøre det blant alle EU landene og Norge, om enn av ulike grunner (forordningen er ikke tatt inn i EØS-avtalen, men ikke på grunn av artikkel 10).

Utfall:

Korrespondansegruppen gjenopprettes for arbeidet med RO koden. Foreløpig utfall er at teksten blir oversendt til MSC 89, og kommentarer kan sendes innen 22. mars. Norge må vurdere teksten i forhold til mulig inkorporering av forordningen, om den skaper eventuelle andre hindringer for norsk aksept, herunder om Norge kan binde lovgivers kompetanse på de avgrensede områdene som USA forslag tilsynelatende legger opp til. Teksten er uansett uakseptabel for EU landene, og således fungerer deler av teksten som en "poison pill" for EU-landene. Det er generelt ingen god ide å forsøke å pådytte en bestemt løsning i et IMO instrument.

Agendapunkt 15 Measures to protect the safety of persons rescued at sea

Norges interesser og posisjon:

Denne saken går tilbake til Tampa og de endringene som ble vedtatt i SOLAS og SAR konvensjonene og som fastsatte ansvarsfordelingen i saker som gjelder redning av personer til sjøs. Norge mener disse endringene var et godt kompromiss og vi ønsker ikke endringer med det første.

Diskusjon

Diskusjonene mellom de interesserte landene pågår uten at man på dette stadiet kunne gå inn på detaljer.

Utfall

Avventer utfall av diskusjonene mellom Malta, Spania og Italia.

Agendapunkt 16 Biennial agenda and provisional agenda for FSI 20

Formannen la frem forslag til arbeidsprogram som ble vedtatt, ref FSI 19/WP.6.

Det ble opprettet følgende korrespondansegrupper av FSI 19:

- Casualty statistics and investigations;
- Review of the Survey Guidelines under the HSSC and the annexes to the Code for the Implementation of Mandatory Instruments;
- Development of a Code for Recognized Organizations.

Agendapunkt 17 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2012

Både formann Dwain Hutchinson og vise-formann Julie Gascon ble gjenvalgt.

Agendapunkt 18 Any other business

Norske interesser og posisjoner:

Norges posisjon var å ta dokumentet fra sekretariatet om GISIS til orientering.

Diskusjon

Sekretariatet informerte blant annet om at fler og fler rapporteringskrav vil kunne ivaretas gjennom GISIS. Nederland foreslo utviklingen av et "GISIS for dummies" for å gjøre bruken av systemet enklere.

Utfall

Til etterretning.

Haakon Storhaug

delegasjonsleder

Haugesund, 4.3.2011