



REGERINGSKANSLIET

Slutlig
Instruktion

2015-07-01

Näringsdepartementet

*Enheten för marknad och regelverk på
transportområdet*

**GB med SB/SAM, Fi/BA, M/NM, Ju/L3,
Ju/SSK, UD/FMR, UD/GA, N/RS,
N/EUI samt Brysselrepr. är avslutad
den 30 juni.**

Instruktion avseende agendapunkterna 2, 4 (delvis),
5(d), 5(e) och 17 (delvis) inför det 116:e mötet med
IMO:s råd

1. Aktuellt möte

Det 116:e mötet med IMO:s råd, C116. Mötet hålls i London, Storbritannien, den 4-8 juli. Rådet har 40 invalda medlemsstater. Sverige är medlem av IMO:s råd.

Den svenska delegationen till C 116 kommer att utgöras av Pernilla Wallin (delegationsledare), Andrea Ahlberg och Anna Bizzozero, samtliga från Transportstyrelsen, samt Anders Hermansson från Näringsdepartementet.

Denna instruktion innehåller svenska ståndpunkter för frågor som bedöms vara av politisk, ekonomisk eller större strategisk betydelse (Agendapunkter 2, 4[delvis], 5d, 5e samt 17[delvis]). Delegationen anmodas att i övrigt verka enligt tidigare etablerade handlingslinjer eller inriktning.

1.1 Syftet med behandlingen/aktuella frågeställningar

Rådet är IMO:s styrande organ mellan generalförsamlingsmötena. Generalförsamlingen sammanträder vartannat år, senast i november/december 2015. Rådet genomför bl.a. de beslut som generalförsamlingen fattar och hanterar frågor relaterat till budget och arbetsprogram, samt koordinerar IMO:s aktiviteter. 2016 är ett "mellanår" då inget generalförsamlingsmöte kommer att hållas. Vid det aktuella mötet kommer bl.a. frågor rörande arbetsprogrammet, resursfrågor och budget att diskuteras.

1.2 Förhandlingsläget

C 116 är det första sammanträdet där det råd som valdes vid generalförsamlingsmötet i november/december 2015 kommer att få möjlighet att diskutera de frågor som rådet normalt hanterar. Arbetet på mötet kommer att fokusera på att fortsätta arbeta utifrån de beslut som fattades vid mötet.

1.3 Handlingslinje för aktuellt möte

Val av vice ordförande (Ap2): *Den svenska delegationen kan stödja att Herr Zhang Xiaojie från Kina väljs till vice ordförande.*

IMO:s strategiska plan (Ap4): *Den svenska delegationen anmodas i denna del verka för en fortsatt utveckling av organisationens strategiska plan som möjliggör en utvecklad styrning av organisationen och för att IMO rustas för att verka för en hållbar utveckling som inkluderar alla dimensioner av begreppet; ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet.*

(d) Tillämpning av artikel 61 i IMO-konventionen: *Den svenska delegationen anmodas i denna del verka för en fortsatt strikt tillämpning av artikel 61 i IMO-konventionen. I fråga om möjlighet att under speciella förutsättningar erhålla skuldavskrivning anmodas den svenska delegationen att inta en försiktig hållning.*

(e) Budgetöverbäganden för 2016: *Den svenska delegationen anmodas i denna del bibehålla en generellt sett budgetrestriktiv linje och verka för en effektiv användning av de medel organisationen förfogar över samtidigt som organisationens funktion och möjligheter att genomföra planerat arbete ska säkerställas.*

Verifiering av medlemsstaternas tonnage (Ap 17 (delvis)): *Den svenska delegationen anmodas i denna del att verka för att nå ett harmoniserat tillvägagångssätt som bygger på transparens, förutsebarhet och som är lika oavsett konvention.*

2. Rättslig grund/beslutsförfarande

Beslut inom rådet fattas med stöd i IMO-konventionen och i förekommande fall beslut av IMO:s generalförsamling, samt i enlighet med de regler som beslutats inom ramen för de konventioner som organisationen hanterar (ex. SOLAS, MARPOL, m.fl.).

Ingen EU-koordinering har aviserats och brukar heller inte hållas.

3. Prioriteringsgrad (hög, medel, låg)

Medel (men se också utifrån specifika frågor nedan)

4. Svensk målsättning för det slutliga förhandlingsresultatet

Att rådet fattar sådana beslut att organisationen kan bedriva sitt arbete på ett effektivt, ekonomiskt och strukturerat sätt.

5. Påverkansarbete

Inget särskilt påverkansarbete har gjorts.

6. Svenska ståndpunkter

Val av vice ordförande (Ap2)

Vid det första rådsmötet med det nyvalda rådet väljs rådet ordförande och vice ordförande i enlighet med regel 19 i Rules of Procedure. C 115 sammanträdde dagarna efter att det nya rådet utsetts. Vid detta möte omvaldes sittande ordförande, Jeff Lantz från USA, till rådets ordförande för perioden 2016-2017. Eftersom sittande vice ordförande aviserade att han inte var tillgänglig för omval och det inte hade varit möjligt att förbereda frågan beslutade rådet att skjuta upp valet av vice ordförande till C116 i enlighet med regel 55. Dokument 116/2 informerar om att det endast inkommit en kandidatur till posten som vice ordförande; Herr Zhang Xiaojie från Kina. Zhang Xiaojie innehar posten som biträdande generaldirektör för avdelningen för internationella samarbeten i Transportministeriet och har tidigare representerat Kina i förhandlingar i bland annat IMO och ILO. Han har en kandidatexamen i hamn- och vattenvägsteknik från Kina och en masterexamen från WMU i Sverige.

I och med att inga andra kandidater finns, kommer valet att sannolikt ske med acklamation. Att Asien får även viceposten till IMO:s råd, kommer att leda till att Asien är synnerligen välrepresenterade inom IMO, särskilt som den sittande Generalsekreteraren är från Korea. I och med att rollen som vice ordförande, i huvudsak, innebär att kunna träda in om den ordinarie ordförande inte kan fullgöra sina uppgifter är dock bedömningen att valet till vice-ordförande posten inte kommer att påverka inriktningen för organisationen eller arbetet i rådet. Valet till vice-ordförande positionerar dock Kina i en god position för att senare ta över ordförandeposten i rådet och därmed en

central post vad avser inriktningen för arbetet inom IMO. Valet av vice ordförande kan därmed komma att påverka inriktningen för organisationen på lite längre sikt.

Svensk ståndpunkt: SE kan stödja att Herr Zhang Xiaojie väljs till rådets vice-ordförande.

IMO:s strategiska plan (Ap4) (delvis):

Dokument 116/4/1 innehåller ett utkast rörande de trender, utmaningar och utvecklingar som identifierats för den internationella sjöfartssektorn i perioden 2018-2023. Dokumentet har tagits fram inom ramen för det översynsarbete av IMO:s strategiska planeringsverktyg som pågår inom rådet och ska utgöra grunden för att kunna formulera organisationens vision för perioden 2018-2023. Tanken är att det nya planeringsverktyget ska antas av Generalförsamlingen vid dess möte hösten 2017 så att det kan tillämpas första gången i planeringen av organisationens arbete för åren 2018-2019. Den arbetsgrupp som inrättats för ändamålet, Working Group on the Development of a new Strategic Framework, kommer att sammanträda dagarna innan C116 med syfte att diskutera dokument 116/4/1. Arbetsgruppen har i uppgift att bearbeta informationen i dokument 116/4/1 och identifiera de viktigaste strategiska områdena. Gruppens arbete kommer att presenteras för C116. Sverige deltar i arbetsgruppens arbete och har även skickat in underlag till dokument 116/4/1. Den svenska inputen återfinns i dokument SF-WG2/INF.2 och är baserad på den information som framkom på det seminarium som Transportstyrelsen anordnade med relevanta myndigheter, industrirepresentanter och andra intressenter i november 2015.

Deltagarna på det kommande arbetsgruppsmötet kommer att delas in i olika grupper. Med utgångspunkt i dokument 116/4/1 kommer grupperna att identifiera de frågor som är strategiskt viktiga utifrån följande fyra frågeställningar:

- Ryms den identifierade frågan inom ramen för IMO:s mandat och i så fall hur?
- Påverkar den identifierade frågan signifikant medlemsstaterna och i så fall hur?
- Kan det förväntas att den identifierade frågan kommer att vara aktuell inom den kommande sexårsperioden och i så fall när?
- Om IMO skulle hantera den identifierade frågan skulle organisationen kunna göra en betydande skillnad och i så fall hur?

I dokument 116/4/1 lyfts följande fyra trender fram för internationell sjöfart i perioden 2018-2023:

- 1) Sjöfarten kommer att spela en viktig roll för att uppnå FN:s globala mål för hållbar utveckling - Agenda 2030. Sjöfarten lyfts fram som särskilt viktig för att nå mål 2 (Utrota hunger,

säkerställa tillgången till näringsriktig mat och främja hållbara jordbruk), mål 5 (Uppnå jämställdhet för att alla kvinnor och flickor ska få större makt över sina liv), mål 9 (Bygga upp hållbar infrastruktur, främja hållbar industrialisering som kommer alla människor till del och främja innovation), mål 13 (Vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser) och mål 14 (Bevara och nyttja haven och de marina resurserna på ett hållbart sätt). För att uppnå Agenda 2030 krävs det att den maritima sektorn samarbetar med andra intressenter som inte primärt är involverade i internationell sjöfart.

- 2) Förändringar i världshandeln. En växande befolkning leder till en växande ekonomi där sjötransporterna förväntas öka. Enligt OECD:s bedömning förväntas det totala transportarbetet att öka med 430% fram till 2050. Konsekvensen av att utvecklingsländerna börjar importera mer varor förväntas bli ändrade handelsmönster och handelsvägar. Riskerna är att de minst utvecklade staterna (LDCs) och små önationer under utveckling (SIDs) påverkas negativt då de inte har tillräckligt starka ekonomier för att vara en del av förändringen. Ökade sjötransporter ställer dessutom ökade krav på en fungerande infrastruktur. I en värld som är alltmer sammanlänkad lyfts det även fram att en händelse i en del av världen, t.ex. en naturkatastrof eller terrorattack, kan detta få stora konsekvenser i andra delar av världen.
- 3) Energieffektivitet och klimatförändringar. En av de största utmaningarna som identifieras i Agenda 2030 är att bekämpa klimatförändringarna. Även om den maritima industrin redan har vidtagit åtgärder för att minska utsläppen av koldioxid bidrar industrin till dagens utsläpp och ytterligare åtgärder kommer att vara nödvändiga att vidta. Sådana diskussioner pågår redan inom IMO.
- 4) Teknikutveckling. Teknikutvecklingen går snabbt och förväntas ytterligare accelerera. Den utgör både en möjlighet och en utmaning för den internationella sjöfarten. Utmaningen består i att kunna hitta en balans mellan att de som berörs av nya regler ska kunna förutse och inrätta sig efter dessa, samtidigt som reglerna inte ska hindra innovationer och teknologiska framsteg. Medan teknikutvecklingen kommer att fortsätta kommer mer fokus att behöva riktas mot sjömansyrket som kommer att utvecklas och förändras. För att lyckas möta utmaningen som teknikutvecklingen för med sig krävs effektiva lagstiftningssystem, teknisk internationell standardisering och samarbete mellan alla maritima intressenter.

Vidare lyfts följande utmaningar och utvecklingar fram:

- 1) Stärka IMO:s roll som global regelgivare. I dokumentet lyfts utmaningen fram att IMO måste kunna svara på de

regelgivningsförväntningar som finns på organisationen. Om man inte lyckas med detta riskerar regionala lösningar att införas vilket vore förödande för konkurrensneutraliteten inom internationell sjöfart, samt innebära att IMO:s roll marginaliseras. Dokumentet identifierar fyra områden där arbete behöver vidtas: (i) utvecklingen av nya regler ska endast ske när behovet är väl analyserat, konsekvenserna väl utredda och det anses nödvändigt. Mål- och funktionsbaserade regler anses skapa den flexibilitet som krävs för att balansera säkerhets- och miljöaspekter med den tekniska utvecklingen; (ii) utvärdering av effektiviteten i det existerande regelverket genom att skapa en mekanism för detta; (iii) stärka samarbetet mellan organisationens olika delar för att bättre hantera frågor som spänner över flera områden; och (iv) säkerställa en enhetlig och snabb implementering av regelverket. Här spelar IMSAS och olika tekniska samarbetsprojekt en viktig roll.

- 2) Industrins tillit till effektiva system som underlättar handel. I dokumentet lyfts det fram att sjöfartsindustrin är beroende av att man kan röra sig mellan olika hamnar utan onödiga förseningar genom att man minskar de administrativa bördorna och formaliteterna vid ankomst och avresa. Dokumentet identifierar fem områden där arbete behöver vidtas: (i) minska de administrativa bördorna. Ökat elektroniskt utbyte av information förväntas få positiva effekter för att minska dessa bördor; (ii) användandet av elektroniska certifikat förväntas få positiva effekter och underlätta sjötransporter; (iii) utökat användande av Single-Window förväntas få positiva effekter även om mycket arbete kvarstår på detta område; (iv) det finns behov av att balansera mellan reglerna om sjöfartsskydd och förenkling för handeln. Även aspekten av risken för cyberhot måste beaktas; och (v) förstärka hamninfrastrukturen. Ökat fokus från IMO bör läggas på detta område.
- 3) Teknikutveckling för att säkerställa en säker och effektiv sjöfart. I dokumentet lyfts utmaningen att snabbt anpassa sig till en allt snabbare teknikutveckling fram. Dokumentet identifierar sju områden där arbete behöver vidtas: (i) öka och förbättra användandet av nya navigations- och kommunikationssystem. Samarbete behövs mellan medlemsstater, redare och tillverkare för att säkerställa att systemen kompatibla, standardiserade och pålitliga. Utbildningen av sjömän kommer att behöva förändras; (ii) användandet av stora datamängder. Utmaningen ligger dels i att få industrin att använda den data som redan finns, dels i att säkerställa att data som tas fram är kvalitativ och skyddad från yttre manipulation; (iii) automatiseringen av fartyg. En balans måste hittas mellan användningen av teknikens fördelar och säkerhet och miljö; (iv) cybersäkerhet. När industrin förlitar sig allt mer på elektronisk information blir utmaningen att säkerställa att informationen inte kan

påverkas av andra; (v) brister i hydrologiska undersökningar. Stora delar av haven är inte hydrologiskt undersökta och felaktigheter kan förekomma i sjökort och andra navigationshjälpmedel; (vi) fartygsdesign och fartygsbyggande. Fartyg designas på nya sätt och byggs i nya material för att öka lastvolymen och minska bränsleförbrukningen. Utmaningen är att säkerställa att det finns ett regelverk som kan möta behoven; och (vii) framdrivningssystem och alternativa bränslen. Utvecklingen inom framdrivningsteknik och användningen av alternativa bränslen går fort. Utmaningen ligger i att skapa en säkerhet vid val av vilken teknik man ska välja.

- 4) Energieffektivitet och miljöförvaltning. I dokumentet lyfts utmaningen med att hitta en balans mellan en ökad miljömedvetenhet och kostnaderna för industrin att investera i miljöskyddande åtgärder fram. Ökat samarbete mellan olika intressenter kommer att krävas. Dokumentet identifierar tre områden där arbete behöver vidtas: (i) marina föroreningar (avfall, utsläpp). En stor utmaning är att förbereda sig för implementeringen av nödvändiga miljöreningsystem för att möta IMO-kraven; (ii) luftutsläpp och energieffektivitet. Även om statistiken visar att utsläppen av växthusgaser minskat från internationell sjöfart de senaste åren så förväntas utsläppen öka i takt med att de internationella sjötransporterna ökar. Även åtgärder som vidtagits för att minska svavel- kväve- och partikelutsläpp behöver hanteras. En av utmaningarna ligger i att hitta vägar att verkligen öka energieffektiviteten och minska luftutsläppen. IMO kommer även att behöva utvärdera ytterligare åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser; och (iv) framträdandet av nya miljörisker. Man kan förvänta sig att man kommer att behöva hantera frågor relaterade till "black carbon", biofouling och liknande miljörisker.
- 5) Sjömäns välfärd som förelöpare för en säker och effektiv sjöfart. I dokumentet lyfts utmaningen fram att hitta tillräckligt med personal med rätt utbildning och erfarenhet. Dokumentet identifierar tre områden där arbete behöver vidtas: (i) bemanning och fatigue. Inom den kommande treårsperioden förväntas det saknas 15 000 befäl och maskinpersonal. Detta riskerar leda till ökad fatigue som på sikt kan riskera säkerheten och den marina miljön; (ii) att få fler personer att välja en karriär inom den maritima industrin. Globala initiativ bör utvecklas för att attrahera kompetent och erfaren personal; och (iii) utbildning av sjömän. Sofistikerad teknisk utrustning kräver välutbildad och erfaren personal vilket kräver att sjöfartsutbildningarna behöver förändras.
- 6) Den maritima sektorns roll i havsplanering. I dokumentet lyfts utmaningen fram att haven används i allt större utsträckning

till sjöfart och annan industri (t.ex. gruvverksamhet och vattenbruk). Dokumentet identifierar två områden där arbete behöver vidtas: (i) hållbar användning av haven. Ekonomiska aktiviteter måste balanseras mot vad som på sikt är hållbart för haven. Utmaningen för den maritima sektorn är att hitta lösningar så att haven kan användas på ett hållbart sätt utan att det får en negativ inverkan på sjöfarten; och (ii) deltagande och koordinering av FN-initiativ. Det pågår för närvarande internationella förhandlingar om ett tilläggsavtal till havsrättskonventionen rörande biologisk mångfald bortom nationell jurisdiktion. IMO:s deltagande i processen är viktig eftersom det idag endast är IMO som har rätt att reglera aktiviteter på det fria havet. Utmaningen för IMO ligger i att definiera sin roll och att kunna bevaka samtliga utvecklingar inom havsplaneringsområdet.

Svensk ståndpunkt: Sverige välkomnar dokumentet som på ett bra och tydligt sätt beskriver de trender, utmaningar och utvecklingar som den internationella sjöfarten står inför. Generellt är det viktigt att IMO rustas för att verka för en hållbar utveckling som inkluderar alla dimensioner av begreppet; ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Sverige anser generellt att följande frågor är särskilt viktiga att lyfta fram:

- en trend är att automatisering och digitalisering inom sjöfarten ökar vilket kommer att få konsekvenser bl.a. på teknikutvecklingen, fartygsarbete, tillsyn och regelverk; Regelverken behöver i dessa delar utvecklas för att möjliggöra användningen av ny teknik.

- en utmaning ligger i att kunna utveckla målbaserade regler, att förbättra regelverket och att säkerställa en effektiv implementering. En central fråga för IMO är också att organisationen måste svara upp mot de förväntningar som finns vad gäller regelutveckling för att kunna bibehålla sin roll som reglerande organ för internationell sjöfart och därigenom säkerställa konkurrensneutraliteten inom internationell sjöfart. IMO kommer därigenom att behöva ha en adaptiv hållning vad avser nya typer av maritima verksamheter.

- en annan trend är att användningen av maritima områden ökar, bl.a. genom att befintlig och ny industri utvecklas. IMO bör utveckla regelverk för att minska miljöpåverkan och säkerhetsrisker minimeras inom sjöfartsområdet, samt säkerställa att sjöfarten kan fungera inom sitt mandat. Sjöfarten måste dock samexistera med annan maritim verksamhet och en ökad samverkan inte minst mellan olika FN organ behövs för att skapa förutsättningar för en hållbar utveckling och användning av haven. IMO måste därför inom sitt mandat tillse att man klarar av att utveckla också regelverk för fartyg som bedriver nya typer av verksamheter. Frågan om reglering av olika plattformar behöver också ses över och vilken roll IMO ska ha i förhållande till regleringen av dessa.

- Ytterligare en utmaning ligger i att säkerställa sjöfartens miljöomställning. Mekanismer som främjar teknikutveckling och ger incitament att investera i miljövänlig teknik kommer att behöva utvecklas. Det behöver vidare säkerställas att IMO bidrar i tillräckligt snabb takt till centrala frågor som exempelvis klimatmålen.

Dessa aspekter har delvis lyftes fram av Sverige i arbetet med att utforma dokument 116/4/1 och samtliga aspekter finns med i dokumentet på ett eller annat sätt. Sverige stödjer att det fortsatta översynsarbetet av IMO:s strategiska planeringsverktyg sker utifrån de områden som identifierats i dokument 116/4/1 och främst med inriktning på de områden som Sverige identifierat enligt ovan.

Den svenska delegationen anmodas vidare att verka för att en könsneutral terminologi används i officiella dokument från organisationen.

Resursförvaltning (Ap5) (delvis);

d) Report on arrears of contributions and of advances to the Working Capital Fund and on the implementation of Article 61 of the IMO Convention - Requests for waivers of arrears

Artikel 61 i IMO-konventionen innebär att en stat förlorar sin rätt att rösta om den inte betalat sin avgift till IMO inom en viss tid. Under vissa förutsättningarna kan en stat medges undantag från artikel 61. Dokumentet C 116/4(d) refererar till C/ES.28, då rådet behandlade en ansökan om undantag från artikel 61 från Somalia som önskade att betalningsansvaret för åren 1989-2015 avskrivs så att man kan börja betala avgiften från och med 2016. Mot bakgrund av att Somalias begäran avsåg hela beloppet, skilde sig begäran från de som rådet normalt behandlar och frågan skickades därför till Assembly 29. Assembly beslutade att godkänna ett undantag från artikel 61 och därmed fick Somalia behålla sin rösträtt. Assembly gav dock rådet i uppdrag att vidare utreda hur en sådan begäran ska hanteras. Dokumentet innehåller bakgrundsinformation som rådet kan behöva för sina överväganden.

C 116/4(d)(1) innehåller en redogörelse för i vilken utsträckning IMO:s medlemsstater fullgjort sina finansiella åtaganden gentemot organisationen.

Det kan konstateras att organisationen per den 30 april 2016 fått in 77.99% av 2015 års avgifter till organisationen, motsvarande £ 7 795 775 . 29 rådsmedlemmar har fullgjort sin betalning, nio har delvis fullgjort sin betalning och två, Grekland och Japan, inte alls.

Dokumentet informerar även om förändringar i "Working Capital Fund". Per den 30 april fanns £1,658,186 i fonden.

Rådet föreslås återupprepa sin bestämda linje att stater som inte fullgjort sina skyldigheter gentemot organisationen inte äger rösträtt (enligt artikel 61 av IMO konventionen) samt att å det starkaste uppmana de medlemsstater som inte fullgjort sina ekonomiska

förpliktelser att snarast göra detta. Sverige har vid upprepade tillfällen talat för vikten av att staterna fullgör sina ekonomiska förpliktelser gentemot organisationen i tid.

Svensk ståndpunkt: Sverige noterar informationen i C 116/4(d)(1) och ska aktivt driva att IMO återupprepar sin hållning om strikt tillämpning av artikel 61 i IMO-konventionen, samt verka för att medlemsstater som ännu inte fullgjort sina skyldigheter att göra så. Mot bakgrund att detta i princip är det enda påtryckningsmedel som finns på stater att fullgöra sina ekonomiska förpliktelser gentemot organisationen är det rimligt att organisationen fortsätter med en strikt tillämpning av artikel 61. Regeln innebär dessutom inte att en stat utestängs från att tala eller medverka vid organisationens möten, men förlorar sin rätt att rösta.

Vad avser C 116/4(d) och frågan om skuldavskrivning så bör SE inta en mycket försiktig hållning. Mot bakgrund av att artikel 61 i princip är det enda påtryckningsmedel som finns för att medlemsstater ska fullgöra sina skyldigheter är det viktigt att principen upprätthålls. SE kan svårligen acceptera att ett förfarande som medför en möjlighet att helt skriva av skulder införs eftersom detta riskerar underminera betalningsskyldigheten. SE är däremot försiktigt positiv till att diskutera eventuella förslag kring avbetalningsplaner. Innan det blir aktuellt att vidta åtgärder rörande en medlemsstats skulder bör det dock visas att det finns en faktisk möjlighet att betala avgifterna och en tydlig vilja att göra så, t.ex. genom att man under de senaste åren betalt avgiften i rätt tid och i sin helhet.

(e) Budgetöverbäganden för 2016

Inga dokument har ännu inkommit under denna agendapunkt. Inga bindande beslut avseende storleken på medlemsstaternas bidrag förväntas heller att fattas på mötet. På mötet förväntas en redogörelse för budgetläget för organisationen och en sedvanlig diskussion kring budgeten.

Svensk ståndpunkt: Vad avser budgetfrågorna anmodas delegationen att bibehålla en budgetrestriktiv linje, samt att verka för en effektiv användning av resurserna inom organisationen, samtidigt som organisationens funktion och möjligheter att genomföra planerad verksamhet ska säkerställas.

Delegationen anmodas vidare att, om det är förenligt med ovanstående handlingslinje, verka för att effektiviseringspotentialer tillvaratas inom organisationen.

Verifiering av medlemstaternas tonnage (Ap17) (delvis);

I dokument 116/17/3 önskar Panama att rådet beslutar om ett harmoniserat tillvägagångssätt för hur verifiering av medlemstaternas tonnage ska ske.

I enlighet med generalförsamlingsresolutionen A.726(17) har verifiering av tonnage tidigare genomförts två gånger årligen för att räkna ut medlemsavgifterna, och en gång om året för att uppdatera statusen på konventionerna i GISIS-databasen. Sedan den 1 januari 2016 har sekretariatet dock på eget bevåg infört ett nytt tillvägagångssätt för att verifiera medlemsstaternas tonnage, vilket fått den praktiska konsekvensen att man kontinuerligt utvärderat huruvida tonnagekravet i Barlastvattenkonventionen är uppfyllt så att konventionen kan träda ikraft. Panama anser att detta nya tillvägagångssätt saknar både legalt stöd och stöd i praxis och att skapar osäkerhet kring tillämpningen av A.726(17).

För att komma tillrätta med problemet anser Panama att verifiering av tonnage ska ske för medlemsstaten när denne tillträder konventionen. Rådet anmodas att besluta om ett harmoniserat tillvägagångssätt för hur verifiering av medlemsstaternas tonnage ska ske i samband med ratificering av en konvention. I väntan på att en sådan procedur kan beslutas föreslår Panama att rådet ska instruera sekretariatet att fortsätta att tillämpa resolution A.726(17).

Svensk ståndpunkt: Sverige delar Panamas ståndpunkt att rådet bör besluta om ett harmoniserat tillvägagångssätt för att verifiera medlemsstaternas tonnage, som ska följas av sekretariatet.

Tillvägagångssättet bör vara transparent, skapa förutsebarhet för när en konvention kan komma att träda i kraft och tillämpas på samtliga konventioner om inte annat föreskrivs särskilt.

På lämpligt sätt bör IMO därför initiera en process för att ta fram ett förslag till ett harmoniserat tillvägagångssätt för att verifiera medlemsstaternas tonnage.

Sverige kan om lämpligt framföra att verifiering bör ske i samband med tillträde från en ny stat, men att det kan övervägas om denna rutin också bör paras med den rutin som följer av A. 726(17), dvs. två gånger om året samt en gång om året för att uppdatera GISIS. Verifieringen bör inte ske med alltför täta intervall eftersom detta skapar en ökad börda för sekretariatet och minskar förutsebarheten.

7. Bakgrund

IMO:s generalförsamling (Assembly) är organisationens högsta beslutande organ som bl.a. antar dess budget och strategiska verksamhetsplaner. Generalförsamlingen möts vartannat år. Det senaste mötet med generalförsamlingen var i månadsskiftet november/december 2015 och nästa möte kommer att hållas i slutet av år 2017. En av rådets huvuduppgifter är att förbereda generalförsamlingen och styra organisationen, enligt de av generalförsamlingen uppsatta ramarna, under tiden mellan församlingens möten. Det råd som nu ska sammanträda valdes vid generalförsamlingmötet 2015 och C 116 är första möjligheten då rådet

har möjlighet att arbeta utifrån de ramar som generalförsamlingen satte upp för organisationen.

Sedan ett antal år tillbaka pågår det ett arbete med att revidera IMO:s strategiska planeringsverktyg (mål, vision, strategier, verksamhetsplaner m.m.). Tanken är att det nya planeringsverktyget ska antas av Generalförsamlingen vid dess möte hösten 2017 så att det kan tillämpas första gången i planeringen av organisationens arbete för åren 2018-2019. Den arbetsgrupp som inrättats för ändamålet, Working Group on the Development of a new Strategic Framework, kommer att sammanträda dagarna innan C116 med syfte att diskutera dokument 116/4/1. Sverige deltar i arbetsgruppens arbete. Sverige har också, som en av få medlemsstater, hörsammat rådets uppmaning att inkomma med synpunkter kring vilka trender, utmaningar och utvecklingar man identifierar för perioden 2018-2023. För att identifiera de svenska synpunkterna anordnades ett möte med olika sjöfartsintressenter. Medlemsstaternas och observatörernas input återfinns i dokument SF-WG2/INF.2.

8. Konsekvensanalyser

Inga av de frågor som rådet diskuterar är av regelgivande natur och förslagen får därför inga direkta konsekvenser för sjöfartnäringen. I fråga om det strategiska arbetet har inriktningen av verksamheten stor betydelse för organisationens arbete och funktion och därigenom för den övergripande inriktningen av arbetet inom organisationen.

8.1 Förslagets förenlighet med grundlagarna

Förslagen anses inte strida mot grundlagarna.

8.2 Gällande svenska regler i övrigt

De frågor som rådet diskuterar har ingen direkt påverkan på befintligt regelverk, utan beslut om nya eller ändrade regler fattas av IMO:s huvudkommittéer eller generalförsamlingen.

8.3 Budgetära konsekvenser

Förslaget förväntas inte få några konsekvenser för statsbudgeten.

9. Ärendeinformation

Dokumentbeteckning: Se under respektive ståndpunkt.

Ansvarig handläggare, departement/enhet, mobiltelefon: Anders

Hermansson N/MRT, +46 405 43 52

Andra berörda departement: M, Ju och UD.