



Näringsdepartementet

Avdelningen för bostäder och transporter, Enheten
för marknad och regelverk på transportområdet

Niklas da Silva
+46 72 505 7941

GB med SB/SAM, Fi/BA, UD/FMR,
UD/GA, Ju/L3, M/NM, N/EUI och N/RS
avslutad.

117:e mötet med IMO:s råd (C 117) den 5-9 december 2016

1. Aktuellt möte

Det 117:e mötet med den internationella sjöfartsorganisationens (IMO) råd (C 117) sammanträder den 5-9 december 2016 i London.

Den svenska delegationen till C 117 kommer att utgöras av Pernilla Wallin (delegationsledare), Marina Angsell och Andrea Ahlberg, samtliga från Transportstyrelsen.

Denna instruktion innehåller svenska ståndpunkter för frågor som bedöms vara av politisk, ekonomisk eller större strategisk betydelse (**Agendapunkter 3** (delvis), **5** (delvis), **13** och **14**).

Delegationen anmodas att i övrigt verka enligt tidigare etablerade handlingslinjer eller inriktning.

1.1 Syftet med behandlingen/aktuella frågeställningar

IMO:s generalförsamling (Assembly) möts vart annat år och möttes senast i november 2015. Generalförsamlingens nästa möte hålls i månadsskiftet november/december år 2017. Rådets uppgift är bl.a. att genomföra Assemblys beslut, förbereda Assembly och styra organisationen under tiden mellan Assemblys möten. C 117 hålls under ett ”mellanår” då det inte är möte med generalförsamlingen utan organisationen arbetar i enlighet med beslutad budget och planer för tvåårsperioden.

Denna instruktion behandlar de frågor som bedöms som politiskt känsliga eller av svensk strategisk betydelse:

- **Agendapunkt 3** (delvis): Strategy, planning and reform;
- **Agendapunkt 5** (delvis): Resource management

- **Agendapunkt 13:** Periodic review of administrative requirements in mandatory IMO instruments;
- **Agendapunkt 14:** Principles to be considered in the review of existing requirements and the development of new requirements

Övriga agendapunkter behandlas i bilagan.

1.2 Förhandlingsläget

Förhandlingarna utgår från dokument som skickats in av rådets medlemmar eller utarbetats av IMO-sekretariatet.

1.3 Handlingslinje för aktuellt möte

Avseende **agendapunkt 3** (IMO:s vision) bör Sverige aktivt stödja förslaget till vision för perioden 2018-2023 med tillhörande förklarande text och strategiska inriktningar. Sverige bör bevaka att det i visionsdokumentet tydligt framgår att organisationen även kan arbeta med frågor som faller inom ramen för organisationens mandat men som inte ingår i visionen, bl.a. kommittéarbete. Sverige kan även acceptera justeringar av ”strategic directions” som medför att miljö- och säkerhetsarbetet bättre belyses. Sverige bör också verka för ett tillägg i punkt 9 i Annexet: ”9 IMO will also maintain **and where relevant strengthen** its collaboration with other bodies in the United Nations system as well as relevant parties at global, regional and national level”.

Avseende **agendapunkt 5** (budget) bör Sverige påpeka att rådet inte kan fullgöra sin uppgift att granska organisationens budget om inte sekretariatet framställer ett underlag (vilket inte gjorts per den 28 november). I sak bör Sverige bibehålla en generellt sett budgetrestriktiv linje, samtidigt som organisationens funktion och möjligheter att genomföra planerat arbete ska säkerställas.

Avseende **agendapunkt 13**, så bör Sverige inte stödja att GISIS/ett nytt system utvecklas för hamnstatskontroller. Sverige bör stödja en utveckling av GISIS som en informationsportal för data som kan användas i olika beslutsprocesser, bland annat i utarbetandet av nya regler.

Avseende **agendapunkt 14**, ska Sverige aktivt verka för att IMO utarbetar en process/rutin varigenom organisationen, i sin ordinarie verksamhet, tar fram relevanta och fullständiga konsekvensanalyser för nya regler. Sverige ska dock bevaka och agera så att en sådan process/rutin inte kraftigt försvårar eller hindrar att regelverk används för att driva på utvecklingen i för Sverige viktiga frågor.

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.).

Enligt regel 30 i ”Rules of Procedure of the Council” fattar IMO:s råd beslut genom enkel majoritet.

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

3. Prioriteringsgrad (hög, medel, låg)

Medel

4. Svensk målsättning för det slutliga förhandlingsresultatet

Som medlem av IMO:s råd ges Sverige möjlighet att påverka styrningen av organisationen. Målsättningen för Sverige är att genom sitt medlemskap i IMO:s råd verka för att modernisera, förbättra och effektivisera planeringen av IMO:s arbete, t.ex. genom strategisk planering. IMO har begränsade resurser och det är därför viktigt att dessa läggs på de områden som är mest angelägna och där de gör mest nytta. Målet ska vara att skapa en tydlig och lättillämpad strategisk planeringsprocess vars resultat kan användas för att prioritera och styra det praktiska arbetet inom IMO.

Övergripande ståndpunkter som Sverige alltid ska bevaka och verka för i de internationella förhandlingarna:

- målstyrda, teknikneutrala och riskbaserade regler,
- standardiserad tillämpning av regelverket,
- regelförenkling och att så långt som möjligt minska de administrativa bördorna, särskilt för små- och medelstora företag,
- öppenhet, inklusive värnande av den svenska offentlighetsprincipen,
- hållbarhet - ekonomiskt, socialt såväl som miljömässigt.

5. Svenska ståndpunkter

Agendapunkt 3: Strategy, planning and reform

Vision statement

Sammanfattning av frågan

Dokument 117/3 innehåller ett förslaget på IMO:s vision ("vision statement") för perioden 2018-2023. Förslaget har arbetats fram som den del i arbetet med att ta fram ett nytt strategiskt planeringsverktyg för IMO, vilket pågått inom rådet de senaste åren. 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 föreslagna visionen bygger på de trender, utmaningar och utvecklingar för internationell sjöfart som organisationen identifierat för perioden 2018-2023. Som beslutats på rådets 114:e möte (C114) så ska visionen endast återge de huvudsakliga områdena som IMO ska fokusera på den kommande sexårsperioden och inte återge hela IMO:s mandat.

Den föreslagna visionen lyder:

- 1. IMO will enable the advancement of shipping in view of changes in technology, world trade and global actions on sustainable development, and contribute to the greater recognition of the sector's importance among the global community.*
- 2. To achieve this, IMO will focus on implementation of IMO instruments by Member States and the industry and proactively identify, analyse and address emerging issues, thus maintaining its role as the global regulator of international shipping.*

I dokumentet föreslås det vidare att en text som sätter visionen i sitt sammanhang inkluderas i visionsdokumentet. Syftet är att påminna organisationen om det beslut som C114 fattade och som innebär att IMO även framöver kommer att bedriva sådant arbete som ligger utanför den föreslagna visionen, bl.a. kommittéarbete och sådant arbete som följer av att IMO är en del av FN-systemet. Denna del lyfter vidare specifikt fram tre områden som är en del av organisationens verksamhet och som identifierats som särskilt viktiga att hantera. Dessa är:

- 1. Människor ("people") – den mänskliga aspekten av sjöfarten, speciellt sjömännens roll, är viktig för IMO att hantera men det är oklart på vilket sätt IMO bör arbeta med frågan;*

2. *Agenda 2030 ("2030 Agenda for Sustainable Development")* – sjöfarten är starkt förenad med ekonomisk tillväxt och hållbarhet och av denna anledning spelar IMO, åtminstone indirekt, en viktig roll i implementeringen av Agenda 2030; och
3. *Uppsökande verksamhet ("Stakeholder outreach")* – IMO spelar en viktig roll i att informera om och marknadsföra sjöfartens roll och dess mål och uppdrag.

Vidare så presenteras i dokumentet förslag på sju strategiska inriktningar ("strategic directions"). Detta är en minskning från dagens fjorton. Enligt beslut på C114 så speglar inte de strategiska inriktningarna allt arbete som organisationen kommer att arbeta med den kommande sexårsperioden. De strategiska inriktningarna visar fokus men är inte en sammanfattning över allt arbete som pågår inom organisationen. De föreslagna strategiska inriktningarna är följande:

1. *SD 1: Improve implementation;*
2. *SD 2: Integrate new technologies in to the regulatory framework;*
3. *SD 3: Respond to climate change;*
4. *SD 4: Engage in ocean governance;*
5. *SD 5: Enhance global facilitation of international trade;*
6. *SD 6: Ensure regulatory effectiveness; och*
7. *SD 7: Ensure organizational effectiveness.*

En förklarande text kring vad som inkluderas i varje strategiskt inriktning återges i förslaget till visionsdokument.

Dokumentet informerar även om det arbete som kommer att följa efter att visionen beslutats. IMO:s huvud- och underkommittéer kommer att behöva justera sina arbetspunkter ("outputs") så att de är i linje med de nya strategiska inriktningarna. Man kommer även att behöva ta fram resultatindikationer ("performance indicators") för varje strategisk inriktning, riktlinjer kommer att behöva tas fram för tillämpningen av det strategiska planeringsverktyget och budgeten kommer att behöva utformas så att det finns möjlighet att uppfylla de strategiska resultat som förväntas följa på de strategiska inriktningarna.

I dokument **117/3/4** kommenterar Japan på förslaget till IMO:s vision. Japan önskar göra mindre tillägg i SD 1 och SD 2 (para 12, 17 och 18 i C

117/3 Annex) för att lyfta fram Hongkong-konventionen, användningen av stordata, sakernas internet¹, artificiell intelligens och autonom verksamhet.

Övergripande beskrivning av konsekvenserna av förslaget

Det är positivt att det pågår arbete med att ta fram ett nytt strategiskt planeringsverktyg för IMO. Ett nytt planeringsverktyg förväntas leda till att IMO på ett bättre sätt kan rikta verksamheten och resurserna mot de frågor som är särskilt viktiga för den internationella sjöfarten de kommande sex åren och där organisationen kan ha stor påverkan. Förslaget förväntas leda till effektivisering och enhetlighet i arbetet.

Svensk ståndpunkt

Sverige stödjer generellt arbetet med att ta fram ett nytt planeringsverktyg och har aktivt deltagit i arbetet, bland annat genom att skickat in kommentarer rörande de trender, utmaningar och utvecklingar för internationell sjöfart som Sverige identifierat och genom att delta i olika arbetsgruppsmöten. Samtliga frågor som Sverige identifierat som trender, utmaningar och utvecklingar för perioden 2018-2023 speglas i förslaget på vision/strategiska inriktningar och Sverige kan således generellt stödja förslagen i dokument 117/3.

Sverige är positiv till att visionen och de strategiska inriktningarna endast speglar de delar som organisationen särskilt ska fokusera på i den kommande sexårsperioden. Sverige bör dock särskilt bevaka att det tydligt framgår i visionsdokumentet att även annat arbete som följer av organisationens mandat, FN-status etcetera ska kunna genomföras. Häri ligger generellt sjösäkerhetshöjande arbete och skydd för den marina miljön som är organisationens huvudsakliga uppgifter. Av denna anledning kan det övervägas om man bör justera ”strategic direction” 3 eller 4 för att bättre lyfta fram att IMO även framöver kommer att behöva fokusera på andra miljöfrågor utöver klimatfrågan. Även andra justeringar av ”strategic directions” som lyfter fram säkerhetshöjande arbete kan accepteras. Sverige

¹ vardagsföremål som hushållsapparater, kläder och accessoarer, men även maskiner, fordon och byggnader, som har försetts med inbyggda elektroniska delar, såsom sensorer, datorer och internetuppkoppling vilket gör att föremålen kan sammankopplas fysiskt eller via trådlöst nätverk och därefter utbyta data (Källa: rekommendation ITU-T Y.2060)

bör också verka för ett tillägg i punkt 9 i Annexet: ”9 IMO will also maintain **and where relevant strengthen** its collaboration with other bodies in the United Nations system as well as relevant parties at global, regional and national level”.

Vad avser de japanska förslagen i dokument **117/3/4** så bör Sverige inta en försiktig hållning. Visionsdokumentet bör innehålla generisk information och man bör undvika att referera till särskilda konventioner, teknik etcetera.

Agendapunkt 5: Resource management (Budget)

Sammanfattning av frågan

Inga dokument rörande budgeten har per den 29 november 2016 publicerats.

Generalsekreteraren förväntas rapportera om genomförande och utfall av budgeten som antogs av generalförsamlingen genom ”Resolution A.1100(29) Result-based budget for the 2016-2017 biennium”.

Generalsekreteraren förväntas presentera ett preliminärt budgetförslag för 2018-2019.

Inga bindande beslut avseende storleken på medlemsstaternas bidrag förväntas att fattas på mötet.

Budget (och medlemsstaternas avgifter) är beslutade för perioden 2016-2017 men arbetet med att utarbeta en budget för nästa tvåårsperiod bör ha påbörjats. Ett preliminärt budgetförslag är bl.a. av intresse då det är den första budget som IMO:s nuvarande generalsekreterare Mr. Kitack Lim presenterar för organisationen.

Övergripande beskrivning av konsekvenserna av förslaget

Av särskilt svensk intresse är att storleken på medlemsstaternas avgift till IMO avgörs genom organisationens budget. Sveriges avgift till IMO betalas av Transportstyrelsen.

Svensk ståndpunkt

Sverige bör påpeka att rådets inte kan fullgöra sin uppgift att granska organisationens budget om inte sekretariatet framställer ett underlag (vilket inte gjorts per den 29 november).

Generellt bör Sverige fortsatt bibehålla sin budgetrestriktiva linje samtidigt som det är angeläget att säkerställa att organisationen har en förmåga att leverera även på lång sikt. En del i att säkerställa detta är att organisationen är effektiv och medel allokeras till de mest prioriterade åtgärderna. Från ett svenskt perspektiv är det därför ytterst angeläget att säkerställa och följa upp att prioriteringar och effektiviseringar sker så att organisationen långsiktigt kan leverera inom de utpekade strategiska områdena samtidigt som resurserna används effektivt.

Agendapunkt 13: Periodic review of administrative requirements in mandatory IMO instruments

Sammanfattning av frågan

”Ad Hoc Steering Group for Reducing Administrative Requirements” (SG-RAR) lämnade i sin slutrapport till rådets 113:e möte 13 rekommendationer om hur de administrativa bördorna i IMO-regelverket kunde minskas. Rekommendation 2 innebar att IMO skulle utveckla en webbaserad informationsportal. Det 114:e rådsrådet noterade att organisationen redan har GISIS som fungerar som en rapporteringsportal, men att de konsultationer som genomförts med olika intressenter pekade på att man önskade en informationsportal som hade fler funktioner än GISIS. Det fanns önskemål om en informationsportal som både kunde användas för att inrapportera krav under konventionerna (så som GISIS fungerar idag) men som också kunde användas för att säkerställa att man uppfyller kraven i regelverken, till exempel i samband med hamnstatskontroller. Sekretariatet inledde ett arbete med att undersöka vilka ytterligare funktioner som behövde utvecklas för att uppfylla detta önskemål och vilka konsekvenser detta förväntades få. Utfallet av sekretariatets analys återfinns i dokument 117/13. Sekretariatet noterar att det krävs ett policybeslut om man ska utveckla ett system som kan hantera hamnstatskontrollerna och önskar medlemsstaternas input kring vilka funktioner ett sådant system ska ha om man beslutar att man vill fortsätta detta arbete.

Sekretariatet påpekar även i dokumentet att GISIS kommer att fortsätta att utvecklas för att bli en informationsportal som kan lagra och från vilken man kan hämta olika typer av data som kan användas i olika beslutsprocesser. Sekretariatet önskar rådsmedlemmarnas bekräftelse på att detta är rätt väg att gå.

Övergripande beskrivning av konsekvenserna av förslaget

Sekretariatets analys visar att den typ av system som efterfrågats är fundamentalt annorlunda än det system som finns idag, mer fokuserat på att vara ett verktyg i samband med hamnstatskontroller och betydligt mer kostsamt än dagens GISIS-system. Dagens system klarar inte att uppfylla de önskemål som framförts på systemet. Om systemet utvecklas till att bli ett verktyg för hamnstatskontroller så kommer det att medföra att personalresurser kommer att behöva tillföras på IMO-sekretariatet vilket inte ryms inom aktuell budget.

Svensk ståndpunkt

Sverige är tveksam till nyttan med att utveckla GISIS/ta fram ett nytt system som kan användas i samband med hamnstatskontroller. Inom Paris MoU använder vi Thetis-systemet och det finns därför inget behov från svensk sida att utveckla ett nytt hamnstatskontrollsystem. Kostnaderna, inklusive personalkostnaderna, för att utveckla och underhålla systemet står inte i proportion till nyttan med systemet och förslaget kan därför inte stödjas. Det finns även andra system som används för inrapportering i samband med hamnanlöp etcetera. En harmonisering av dessa system och utvecklandet av ett så kallat "Single Window" är önskvärt eftersom det kan minska de administrativa bördorna. Single Window har redan införts i EU MS. Man arbetar även med att ta fram en prototyp för ett Single Window inom IMO (arbetet koordineras genom huvudkommittén FAL). Detta arbete stöds av Sverige.

Sverige kan stödja sekretariatets uppfattning att GISIS ska fortsätta att utvecklas för att bli en informationsportal från vilken data kan hämtas som kan användas i beslutsprocesser. Tillgången till användbar data/statistik har framhållits i olika diskussioner inom IMO som en viktig komponent i utvecklandet av effektiva regler.

Agendapunkt 14: Principles to be considered in the review of existing requirements and the development of new requirements

Sammanfattning av frågan

I dokument C 117/14 presenteras Grekland, Sverige, UK, BIMCO, IACS, ICS, INTERCARGO och INTERTANKO ett gemensamt förslag på hur

IMO ska arbeta för att ta fram bättre konsekvensanalyser och därmed kunna vidta lämpliga och effektiva åtgärder ("better regulation").

Frågan diskuterades vid C/ES 28 och intresserade parter inbjöds då att inkomma med förslag på hur existerande regelverk ska kunna utvärderas och förslag till nya regleringar ska analyseras.

Förslagsställarna menar att beslut om att utveckla regler inom IMO ska baseras på konsekvensanalyser som visar att det finns ett behov av att ta fram ett regelverk och presenterar ett förslag på hur organisationen skulle kunna arbeta för att ta fram bättre och mer robusta konsekvensanalyser:

Steg 1 – Bedömning av förslag till nya "outputs". Riktlinjerna för IMO:s kommittéer anger att sådana förslag ska granskas och att de ska visa på ett "compelling need" för att läggas till agendan. För att underlätta denna granskning gör ordförande för kommittén dit förslaget lämnats en preliminär analys. Denna analys är dock ofta översiktlig och konstaterar endast om viss information finns med i förslaget, inte om informationen är tillräcklig. Förslagsställarna föreslår att mandatet för "Capacity-building Needs Analysis Group", som inrättas på MSC och MEPC, ska få ett utökat mandat och även få i uppgift att granska förslag till nya "outputs".

Steg 2 – I det fall ett omfattande arbete med att utarbeta nya regler initieras och detta arbete sträcker sig längre än en tvåårsperiod föreslås att underkommittéerna ska rapportera till huvudkommittén hur arbetet fortskrider. Tanken är att huvudkommittén ska ges möjlighet att komplettera instruktionerna till underkommittén, t.ex. att ta hänsyn till ny teknologi.

Steg 3 – I samband med att nya regler ska godkännas för cirkulation i syfte att antas föreslås att huvudkommittéerna (genom samma grupp som granskar de ursprungliga förslagen till nya "outputs") ska gå igenom förslaget för att försäkra sig om att de nya reglerna är fullständiga (att det t.ex. är tydligt vilka fartyg som omfattas, från vilket datum reglerna ska tillämpas, konstatera att det finns tillgänglig teknologi för att kunna uppfylla reglerna, etc.).

Övergripande beskrivning av konsekvenserna av förslaget

IMO:s råd har tidigare behandlat förslag (dokument C/ES 28/9/1 från ICS tillsammans med Jamaica, Liberia, Marshall Islands, Panama, UK, BIMCO,

IACS, INTERCARGO och INTERTANKO) om att IMO ska utarbeta en process varigenom konsekvenserna av nya regler kan analyseras mer ingående och tidigare i processen än vad som sker i dag. Sverige var vid C/ES 28 tveksam till ett förslag om att utarbeta en generalförsamlingsresolution om denna fråga. Den svenska hållningen vid C/ES 28 var att det måste säkerställas att principerna inte kraftigt försvårar eller hindrar att regelverk används för att driva på utvecklingen i för Sverige viktiga frågor – samtidigt konstaterade dock Sverige att många av de principer som föreslogs låg väl i linje med det som krävs i svenska konsekvensanalyser och att det är positivt att dessa görs i samband med att de internationella reglerna utarbetas (och innehållet kan anpassas) och inte i samband med att reglerna ska implementeras (och det finns små möjligheter att påverka innehållet).

Inför C 117 blev Sverige (genom Transportstyrelsen) kontaktad av UK som håller ihop arbetet med att ta fram ett förslag för hur IMO ska kunna arbeta, i sin ordinarie verksamhet, med bättre konsekvensanalyser för förslag om nya regler i syfte att uppnå ”better regulation”. Sverige ligger, internationellt sett, långt fram i arbetet med konsekvensanalyser och ”better regulation” och man ville gärna ha Sverige med som en aktiv partner i arbetet. Bedömningen gjordes att detta var något som låg väl i linje med Sveriges övergripande målsättning att arbeta för regelförenkling och så långt som möjligt minska de administrativa bördorna i regelverken, särskilt för små- och medelstora företag. Sverige engagerade sig i arbetet och är en av förslagsställarna i C 117/14.

Det finns fortfarande detaljer kring förslaget som behöver diskuteras ytterligare. Det finns t.ex. fortfarande skäl att diskutera och säkerställa att steg 2 inte utvecklas till ett tillfälle där all regelgivning ifrågasätts (och bromsas). Detta är särskilt viktigt vad gäller nya initiativ för miljöskydd där regelgivning kan vara nödvändig för att driva på frågor samtidigt som det ofta finns ett motstånd hos industrin mot nya initiativ. Förslaget är ett ramverk som måste konkretiseras om och när det godkänns; detta sker i så fall när ändringar av rutinerna för att genomföra förslaget ska göras.

Svensk ståndpunkt

Sverige är en av förslagsställarna i C 117/14 och ska, i linje med förslaget, aktivt verka för att IMO utarbetar en process/rutin varigenom organisationen, i sin ordinarie verksamhet, utarbetar relevanta och

fullständiga konsekvensanalyser för nya regler. Sverige ska dock bevaka och agera så att en sådan process/rutin inte kraftigt försvårar eller hindrar att regelverk används för att driva på utvecklingen i för Sverige viktiga frågor.

6. Bakgrund

Se ovan under respektive fråga.

7. Konsekvensanalyser

Se ovan under respektive förslag.

7.1 Förslagets förenlighet med grundlagarna

Förslaget anses inte strida mot grundlagarna.

7.2 Budgetära konsekvenser

Eventuella statsbudgetära konsekvenser ska hanteras inom ram.

8. Ärendeinformation

Ansvarig handläggare, departement/enhet, mobiltelefon:

Niklas da Silva, N/MRT, +46 72 505 7941

Andra berörda departement:

Eventuella bilagor

Bilaga 1 – övriga agendapunkter

Bilaga 1

8.1.1.1 Agendapunkt 1 - adoption of the agenda

Dokumentbeteckning

C 117/1/Corr.1, C 117/1, C 117/1/1

Sammanfattning av frågan

Rådet uppmanas anta den preliminära dagordningen (C 117/1 och C 117/1/Corr.1). I dokument C 117/1/1 finns en preliminär tidsplan som används som vägledning för genomförandet av mötet.

Hur motiverar förslagsställaren förslaget?

-

Analys av förslaget?

-

Svensk ståndpunkt

Stöd

8.1.1.2 Agendapunkt 2 - Report of the Secretary-General on credentials

Dokumentbeteckning

C 117/2

Sammanfattning av frågan

Information om att förhandlingsfullmakter ska lämnas in enligt regel 9 i ToR. Endast de delegationerna med korrekta förhandlingsfullmakter får rösta vid mötet.

Hur motiverar förslagsställaren förslaget?

-

Analys av förslaget?

-

Svensk ståndpunkt

Notera

**8.1.1.3 Agendapunkt 3 - Strategy, planning and reform
(övriga frågor under agendapunkten)**

Dokumentdetection

C 117/3/1, 117/3/2, 117/3/3 och 117/INF2.

Sammanfattning av frågan

Dokument **117/3/1** och **117/3/2** innehåller sekretariatets statusrapport över det genomförda arbetet under 2016 i förhållande till de beslutade arbetspunkterna, respektive sekretariatets statusrapport över sekretariatets affärsplan. I dokument **117/3/3** informerar sekretariatet om att IMO infört krav på att samtliga anställda ska genomgå en utbildning i etik samt en policy som kräver att IMO-anställda ska söka tillstånd hos generalsekreteraren innan man tar upp bisyssla. I dokument **117/INF.2** informerar Danmark, Korea, USA och IALA om ett antal konferenser på temat e-navigaton, ”e-Navigation Underway”, som man lyfter fram som exempel på bra plattformar för att vidareutveckla och koordinera det fortsatta arbetet med e-navigation.

Hur motiverar förslagsställaren förslaget?

Informationen i dokument 117/3/1 och 117/3/2 är av rutinkaraktär. De åtgärder som beskrivs i dokument 117/3/3 motiveras av att man vill stärka det interna värdegrundsarbetet.

Analys av förslaget?

Informationen i dokument 117/3/1 och 117/3/2 är bra och visar att organisationens arbete följer utsatt plan. Det är positivt att sekretariatet vidtar åtgärder för att stärka det interna värdegrundsarbetet så som presenterat i 117/3/3.

Svensk ståndpunkt

Sverige välkomnar informationen i dokument 117/3/1, 117/3/2 och 117/3/3 samt noterar informationen i dokument 117/INF.2

8.1.1.4 Agendapunkt 4 - Rules and procedures of the Council

Dokumentbeteckning

C 117/4

Sammanfattning av frågan

Förslag på ändring av Rules of Procedure för Council som ändrar benämningen på ordförande så den blir könsneutral.

Hur motiverar förslagsställaren förslaget?

Vid Councils 116:e möte (juli 2016) beslutades att en könsneutral benämning av ordförande ska införas ("chairman" ska ersättas av "chair"). Samtliga Rules of Procedure ska ändras för att genomföra detta.

Analys av förslaget?

Frågan diskuterades vid Rådets 116:e möte. Sverige stödde förslaget och står bakom beslutet. Rules of Procedure för Council ska ändras för att genomföra beslutet av C 116.

Svensk ståndpunkt

Stöd

8.1.1.5 Agendapunkt 6 - IMO Member State Audit Scheme

Dokumentbeteckning

C 117/6

Sammanfattning av frågan

I samband med generalförsamlingens möte 2009 beslutade IMO på förslag från ett antal stater, däribland Sverige, att göra IMO:s frivilliga

revisionssystem för stater obligatoriskt. Sverige har varit mycket aktiv i arbetet med VIMSAS och dess institutionalisering.

Det obligatoriska systemet IMSAS började tillämpas den 1 januari 2016 och har föregåtts av ett aktivt förberedelsearbete. I dokumentet C 117/6 lämnar SG information om audits som genomförts under 2016 och som planeras under 2017.

SG föreslår att Rådet noterar informationen och bl.a.:

- (12.2) uppmanar MS som blivit reviderade att auktorisera sekretariatet att publicera revisionsrapport och "correction action plan".
- (12.3) uppmanar MS att tillhandahålla kontaktuppgifter till en person i landet som ska ha tillgång till revisionsrapporter genom GISIS.
- (12.4) uppmanar MS att nominera revisorer.

Hur motiverar förslagsställaren förslaget?

Se ovan under sammanfattning

Analys av förslaget?

Sverige stödjer VIMSAS och ser systemet som ett utmärkt verktyg för att främja effektiv implementering av IMO:s regelverk samt få information om brister av detsamma. Att MS ges tillgång till revisionsrapporter samt agerar för att säkerställa att det finns kvalificerade auditörer är en förutsättning för att systemet ska fungera väl.

Svensk ståndpunkt

Sverige ska fortsätta uttala sitt stöd för IMSAS.

Informationen i dokument C 117/6 noteras. Sverige kan stödja de uppmaningar till MS som föreslås i punkt 12.

8.1.1.6 Agendapunkt 7 - Consideration of the report of the Marine Environment Protection Committee

Dokumentbeteckning

C 117/7

Sammanfattning av frågan

I dokument 117/7 rapporterar sekretariatet om utfallet från MEPC 70 som sammanträdde 24-28 oktober 2016. Rådet inbjuds att vidta åtgärder enligt nedanstående tabell.

Sverige har deltagit vid MEPC 70 och står bakom de beslut som fattats. Om det blir fråga om att öppna upp en fråga, eller ta ställning i sak, ska Sverige följa instruktion till relevant möte vid behandlingen vid C 117 om inte annat följer av nedan.

Sammanfattning av frågeställningen i dokumentet	Hur motiverar förslagsställaren förslaget	Analys av förslaget	Svensk ståndpunkt
.1 Consider the report of the 70th session of the MEPC and, in accordance with Article 21(b) of the IMO Convention, transmit it, with any comments and recommendations, to the 30 th session of the Assembly			<i>Stöd</i>
.2 Note the action taken by the Committee pursuant to the outcome of C116 (paragraph 4)	Detta handlar om godkännandet av den 10:e konsoliderade auditrapporten och ändringarna av Rules of Procedure så att en ordförande och vice ordförande bara kan sitta i fem år, samt införandet av		<i>Notera</i>

	könsneutralt språk.		
.3 note that the Committee adopted amendments to MARPOL Annex I, V and VI (paragraph 5 and 6)	Detta handlar om antagandet av ändringar till oljedagboken och IOPP certifikatet, ändringar till avfallsdagboken och ändringar för att införa ett obligatoriskt datainsamlingssystem för bränsleförbrukning från internationell sjöfart.		<i>Notera</i>
.4 note the action taken by the Committee on issues related to ballast water management, in particular the adoption of the revised G8			<i>Notera</i>
.5 note the action taken by the Committee on issues related to air pollution and energy efficiency of ships, in particular the determination of the effective date of implementation of the 0.50% sulphur limit for fuel oil used on ships as 1			<i>Notera.</i>

<p>January 2020 and the designation of the North Sea and the Baltic Sea as emission control areas for NOX Tier III control with an effective date of 1 January 2021 (paragraphs 9 to 14)</p>			
<p>.6 note the action taken by the Committee on issues related to the implementation of the data collection system for fuel oil consumption of ships, in particular the finalization and adoption of the <i>2016 SEEMP Guidelines</i> (paragraphs 15 to 18)</p>			<p><i>Notera.</i></p>
<p>.7 endorse the request of the Committee for additional human resources in the Secretariat to develop and maintain the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database and produce an annual</p>			<p><i>SE stödjer begäran att Sekretariatet ska tillse att det finns resurser för att utveckla och hantera “IMO Ship Fuel Oil Consumption Database”.</i></p>

<p>report for the Committee summarizing the data collected, the status of missing data, and such other information as may be requested by the Committee (paragraph 17)</p>			
<p>.8 note the action taken by the Committee on issues related to the reduction of GHG emissions from ships, in particular the approval of the "Roadmap for developing a comprehensive IMO strategy on the reduction of GHG emissions from ships" (paragraphs 19 and 20)</p>			<i>Notera.</i>
<p>.9 note that the Committee designated the Jomard Entrance (Papua New Guinea) as a PSSA (paragraph 21)</p>			<i>Notera</i>
<p>.10 note the action taken by the Committee on the</p>			<i>Notera</i>

outcome of the PPR, SDC and III Sub-Committees (paragraphs 22 to 25)			
.11 note that the Committee completed its work on analysis and consideration of recommendations to reduce administrative burdens in environment-related IMO instruments (paragraph 26)			<i>Notera</i>
.12 note that the Committee revised its Rules of Procedure, taking into account the outcome of C 116 (paragraph 27)	Det kan noteras att MSC 97 beslutade att inte godkänna ändringarna eftersom man ansåg att vissa justeringar var nödvändiga, bl.a. avseende antalet stater som kan kräva en extrasession etc.		<i>Notera</i>
.13 note that the Committee approved, subject to concurrent approval by MSC 97, amendments to the Committees' Guidelines			<i>Notera</i>

(paragraph 28)			
.14 note the biennial status report of the planned outputs of the MEPC for the 2016-2017 biennium (paragraph 29)			<i>Notera</i>
. 15 note that the Committee approved, subject to the concurrent decision of MSC 97, the plan of meeting weeks for the MSC and the MEPC and their subsidiary bodies for the 2018-2019 biennium (paragraph 30)			<i>Notera</i>
.16 note that the Committee approved the items to be included in the agendas of MEPC 71 and MEPC 72 which have been scheduled to take place from 3 to 7 July 2017 and in spring 2018, respectively (paragraph 31)			<i>Notera</i>
.17 endorse the holding of two intersessional	“Intersessional” möten med “Working Group		<i>Sverige stödjer att “intersessional” möten med “Working</i>

<p>meetings of the Working Group on Reduction of GHG emissions from ships in 2017, before MEPC 71 and in autumn 2017, respectively (paragraph 32)</p>	<p>on Reduction of GHG emissions from ships” anses nödvändiga för att frågan ska föras framåt. Sverige stödjer detta.</p> <p>Vid MEPC 70 förutsattes att arbetsgruppens möte skulle läggas “back-to-back” med MEPC 71 för att inte belasta staternas ansträngda resebudgets ytterligare; detta var en viktig princip för utvecklingsländerna. Efter MEPC 70 har det beslutats att MEPC 71 ska hållas i juli i stället för i maj (som tidigare planerat); detta för att mötet med kommittén och WG inte ska krocka med möten inom ramen för UNFCCC. Kanada har, med anledning av detta, i kontakter med Transportstyrelsen efter MEPC 70 framfört att C 117</p>	<p><i>Group on Reduction of GHG emissions from ships” är nödvändiga för att frågan ska föras framåt.</i></p> <p><i>Sverige kan stödja ev förslag om att ”intersessional WG” inte hålls ”back-to-back” med MEPC 71, men ska vara lyhörd för invändningar från, i synnerhet utvecklingsländerna, om att de inte har möjlighet att delta om mötena innebär extra resor utöver vad som redan är planerat. Hänsyn måste också tas till IMO:s regler för publicering av dokument.</i></p>
---	--	---

	<p>bör diskutera möjligheten att hålla mötet med ”intersessional WG” i maj så att det finns möjlighet att stämma av utfall från ”intersessional WG” inför MEPC 71 och därmed öka möjligheterna att fatta konkreta beslut. Något förslag om detta har dock inte officiellt lagts fram för C 117.</p>		
<p>.18 endorse, in principle, the holding of further intersessional meetings on the reduction of GHG emissions from ships during the next biennium and note that further meetings for multiple years during the implementation of the "Roadmap for developing a comprehensive IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships" may be</p>	<p>“Intersessional” möten med “Working Group on Reduction of GHG emissions from ships” anses nödvändiga för att frågan ska föras framåt. Sverige stödjer detta.</p>		<p><i>Sverige stödjer principbeslutet om att fler möten med “Working Group on Reduction of GHG emissions from ships” är nödvändiga så länge frågan är på MEPC:s agenda (dvs. under flera år framöver).</i></p>

necessary (paragraph 33)			
-----------------------------	--	--	--

8.1.1.7 Agendapunkt 8 - Consideration of the report of the Technical Cooperation Committee

Dokumentbeteckning

Inga dokument per den 29 november 2016

Sammanfattning av frågan

-

Hur motiverar förslagsställaren förslaget?

-

Analys av förslaget?

-

Svensk ståndpunkt

-

8.1.1.8

8.1.1.9 Agendapunkt 9 - Technical Cooperation Fund: Report on activities of the 2015 programme

Dokumentbeteckning

Inga dokument per den 29 november 2016

Sammanfattning av frågan

-

Hur motiverar förslagsställaren förslaget?

-

Analys av förslaget?

-

Svensk ståndpunkt

-

8.1.1.10

8.1.1.11 Agendapunkt 10 - IMO International Maritime Law Institute

Dokumentbeteckning

Inga dokument per den 29 november 2016

Sammanfattning av frågan

-

Hur motiverar förslagsställaren förslaget?

-

Analys av förslaget?

-

Svensk ståndpunkt

-

8.1.1.12

8.1.1.13 Agendapunkt 11 - Report on the 38th Consultative Meeting of Contracting Parties to the London Convention 1972 and the 11th Meeting of Contracting Parties to the 1996 Protocol to the London Convention

Dokumentbeteckning

C 117/11

Sammanfattning av frågan

Rapport från det 38:e mötet med de fördragslutande parterna till "London Convention 1972" och det 11:e mötet med de fördragslutande

parterna till "1996 års protokoll till Londonkonventionen". Mötena hölls gemensamt på IMO den 19-23 september 2016.

Rådet uppmanas notera utfallet från mötet.

Hur motiverar förslagsställaren förslaget?

Se ovan.

Analys av förslaget?

-

Svensk ståndpunkt

Notera

8.1.1.14

8.1.1.15 *Agendapunkt 12 - Protection of vital shipping lanes*

Dokumentbeteckning

C 117/12, C 117/12/1 och C 117/12/2

Sammanfattning av frågan

I dokument C 117/12 informerar sekretariatet om utvecklingen, sedan C 116, om åtgärder mot piracy i "Gulf of Guinea and in waters off the coast of Somalia". En presentation kommer hållas för C 117 om situationen i området.

I dokument C 117/12/1 informerar sekretariatet om ett antal möten relaterade till "Cooperative Mechanism for the Straits of Malacca and Singapore". I dokument C 117/12/2 ger Indonesien, Malaysia and Singapore ytterligare information.

Hur motiverar förslagsställaren förslaget?

-

Analys av förslaget?

-

Svensk ståndpunkt

Notera

8.1.1.16

8.1.1.17 *Agendapunkt 15 - External relations*

Dokumentbeteckning

C 117/15(a), C 117/15(b), C 117/15(e), C 117/15(e)1, C 117/15(e)2, C 117/15(f), C 117/15(f)1 och C 117/15(g)1

Sammanfattning av frågan

Dokument **117/15(a)** informerar om att sekretariatet har deltagit i "United Nations Open-ended informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea" vid dess sjuttonde möte den 13-17 juni 2016. Temat för mötet var "Marine debris, plastics and microplastics". Det kan särskilt noteras att frågan om marint skräp behöver hanteras i ljuset av SDG 14.1 i Agenda 2030 ("Conserve and sustainably use the oceans, seas and marine resources for sustainable development"). IMO:s roll i att bidra till att minska marint skräp inom ramen för MARPOL annex V samt vikten av tillgången till mottagningsanordningar lyftes särskilt fram. Dokumentet informerar vidare om att sekretariatet också deltagit i "Summit for Refugees and Migrants to address large movements of refugees and migrants" som anordnades av FN:s generalförsamling den 19 september. Vid mötet framförde sekretariatet att även om IMO:s medlemsstater och handelssjöfarten kommer att fortsätta att undsätta människor i sjönöd så är dagens SAR-system inte anpassat till massevakuering till sjöss och att säkra migrationsvägar bör utvecklas. IMO kommer att arbeta med att stärka den "Blåa ekonomin" och på så sätt försöka bidra till att minska push-faktorn bakom migration.

I dokument **117/15(b)** informerar sekretariatet om två rapporter från "Joint Inspection Unit" som man erhållit. Den första, "Succession planning in the United Nations systems organizations", rekommenderar att man vidtar åtgärder för att säkerställa att organisationerna har ett system för att hantera verksamheten när anställda slutar eller går i pension. Generalsekreteraren delar de rekommendationer som lämnas i denna del och kommer att rapportera till rådet under 2017 hur man implementerat dessa rekommendationer på IMO-sekretariatet. Den andra rapporten, "Fraud prevention,

detection and response in the United Nations system organizations”, innehåller 16 rekommendationer som syftar till att förebygga, upptäcka och hantera bedrägligt beteende i organisationen. Generalsekreteraren noterar att det redan finns vissa sådana här mekanismer på plats på IMO-sekretariatet och är enig med de rekommendationer som lämnas.

I dokument **117/15(e)** informera sekretariatet om firandet av Världssjöfartens dag på IMO den 29 september 2016. Temat var ”Shipping: Indispensable to the world”. Det informeras också om att rådets 116:e möte godkände att temat för Världssjöfartens dag 2017 kommer att vara ”Connecting Ships, Ports and People”. Dokument **117/15(e)/1** informerar om firandet av Världssjöfartens dag i Argentina 2016. I dokument **117/15(e)/2** informerar Turkiet om firandet av parallelliventet till Världssjöfartens dag som gick av stapeln den 4-6 november i Istanbul.

I dokument **117/15(f)** informerar sekretariatet om det sedvanliga firandet av ”Day of the Seafarer” den 25 juni 2016. I dokument **117/15(f)/1** informerar Argentina om firandet av dagen i Argentina.

I dokument **117(15(g)/1** informerar Argentina om att fyra personer utsetts till IMO Maritime Ambassadors och de aktiviteter som de genomfört.

Hur motiverar förslagsställaren förslaget?

Dokumentet är huvudsakligen av informationskaraktär.

Analys av förslaget?

-

Svensk ståndpunkt
Sverige noterar informationen.

8.1.1.18

8.1.1.19 Agendapunkt 17 - Report on the status of conventions and other multilateral instruments in respect of which the Organization performs functions

Dokumentbeteckning

C 117/17 och C 117/17/1

Sammanfattning av frågan

Dokument 117/17 innehåller en redogörelse per den 28 oktober 2016 för de konventioner för vilka IMO är ansvarig. Rådet fattar inte beslut om konventionsändringar varvid dokumentet är i rent informativt syfte.

I dokument 116/17/1 rapporterar IMO-sekretariatet om proceduren för hur beräkning och verifiering av medlemsstaternas tonnage ser ut.

Hur motiverar förslagsställaren förslaget?

Vid C 116 behandlades ett förslag från Panama (C 116/17/3) om ett harmoniserat tillvägagångssätt för hur verifiering av medlemsstaternas tonnage ska ske.

Det hade noterats att IMO räknar om allt tonnage på nytt när en ny stat ratificerar. Vid C 116 framförde Juridiska avdelningen på IMO-sekretariatet att det fanns goda skär till detta. Ratificeringstakten kan vara långsam och en stat kan hinna få mycket mer tonnage under några år, t.ex. 5 %. Om man inte räknar in det tappar man de procenten även på totalen. Istället för att ta 35 % av 100 % blir det 35 % av 95 % vilket är ca 38 %, vilket innebär att gränsen för när full ratificering är nådd inte skulle vara fast utan bli ett rörligt mål.

Panama fick vid C 116 ett brett stöd av de som uttalade sig, och även om det fanns flera förslag till lösningar var det tydligt att alla önskade en tydlig process.

C 116 enades om att Sekretariatet för närvarande bör fortsätta tillämpa nuvarande ordning, dvs att man räknar om tonnaget för alla stater som ratificerat när en ny stat ratificerar. Sekretariatet ska eftersträva att använda så aktuella uppgifter om tonnage som möjlig. C 116 uppmanade Generalsekreteraren att presentera mer information till C 117 om proceduren för hur beräkning och verifiering av medlemsstaternas tonnage ser ut; denna information finns i C 117/17/1 och sammanfattas, kortfattat, nedan:

- IMO räknar om allt tonnage på nytt när en ny stat ratificerar/tillträder ett instrument. När en ny stat ratificerar/tillträder räkas det totala tonnaget för parterna ut och jämförs med tonnaget för den totala världsfloTTan. Tonnaget baseras på statistik från IHS Maritime & Trade (previously

Lloyds Register Fairplay) som publiceras runt mars varje år. Statistiken visar på läget den 31 december föregående år.

- Vad gäller Ballastvattenkonventionen (BWMC) gjordes särskilda beräkningar/verifieringar av tonnaget vid varje ratificering/tillträde när tonnagekravet var nära att uppnås (särskild statistik begärdes från IHS Maritime & Trade).
- Sedan BWMC trädde i kraft i september 2016 är det inga andra instrument som är på väg att träda i kraft och IMO-sekretariatet har därför slutat begära kontinuerlig uppdatering av statistik rörande tonnage.

Analys av förslaget?

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 Ballastvattenkonventionen är uppfyllt så att konventionen kan träda i kraft. Panama framförde, vid C 116, 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 menade Panama att verifiering av tonnage ska ske för medlemsstaten när den tillträder konventionen.

C 116 gav IMO-sekretariatet i uppdrag att redovisa den process som följs för att beräkna och verifiera tonnage. En sådan redovisning finns i C 117/17/1 och bekräftar att IMO-sekretariatet, vad gäller BWMC, frångått praxis vad gäller beräkning av tonnage i syfte att avgöra om ett instrument uppnått tonnagekravet för att träda i kraft.

Svensk ståndpunkt

Informationen i dokument C 117/17 noteras.

Vad gäller ett harmoniserat tillvägagångssätt för att verifiera medlemsstaternas tonnage stödjer Sverige 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.

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.

8.1.1.20

8.1.1.21 *Agendapunkt 18 - Place, date and duration of the next sessions of the Council and substantive items for inclusion in the provisional agendas for the next two sessions of the Council*

Dokumentbeteckning

C 117/18

Sammanfattning av frågan

Rådets nästa ordinarie möte (C 118) kommer att hållas 24-28 juli 2017.

Hur motiverar förslagsställaren förslaget?

-

Analys av förslaget?

-

Svensk ståndpunkt

Noteras

8.1.1.22

8.1.1.23 *Agendapunkt 19 - Supplementary agenda items, if any*

Dokumentbeteckning

Inga dokument per den 29 november 2016

Sammanfattning av frågan

-

Hur motiverar förslagsställaren förslaget?

-

Analys av förslaget?

-

Svensk ståndpunkt

-