

# RAPPORT

TIL: Sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, adressatene på MSC's sirkulasjonsliste (se vedlegg), samt alle distriktssjefene.  
 FRA: Delegasjonen v/Trygve Scheel.  
 DATO: 27. juni 2000  
 KOMITE: **IMO's Sjøsikkerhetskomité MSC 74, 30. mai – 8. juni 2001.**

## I. INNLEDNING

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Funksjon:

➤ Seniorrådgiver Trygve Scheel (delegasjonsleder)	Plenum
➤ Avdelingsdirektør K. Magnus Havig	Plenum, WG 1
➤ Underdirektør Georg T. Smefjell	Plenum, WG 3
➤ Senioringeniør Odd-Ketil Jørgensen	Plenum, WG 2
➤ Senioringeniør Turid Stemre	Plenum, WG 1
➤ Rådgiver Bente Michaelsen	Plenum
➤ Rådgiver Hilde Gunn Avløyp, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum
➤ Sjefsingeniør Knut Vågnes, Det norske Veritas	Plenum, WG 2
➤ Sjefsforsker Rolf Skjong, Det norske Veritas	Plenum, WG 2, 3
➤ Mads Magnussen, Det norske Veritas	Plenum, WG 1
➤ Direktør Terje C. Gløersen, Norges Rederiforbund	Plenum, WG 2
➤ Seksjonsleder Arne K. Jørgensen, Norges Rederiforbund	Plenum, WG 1
➤ Direktør Rolf Kjær, Color Line Marine AS	WG 1
➤ Tariffsekretær Harald Særsten, Norsk Sjømannsforbund	Plenum, WG 1

WG 1: Working Group on Enhancing the Safety on large passenger ships

WG 2: Working Group on Bulk Carrier Safety

WG 3: Joining MSC/MEPC Working Group on HE and FSA

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 14. mai 2001 i Sjøfartsdirektoratet, samt et EU forberedende møte 17. mai 2001 hvor Trygve Scheel deltok. EU hadde ellers et møte under MSC hvor Trygve Scheel deltok.

Oppfølgende møte ble holdt 26. juni 2001 i Sjøfartsdirektoratet.

Offisiell rapport fra møtet vil bli distribuert så snart denne foreligger fra IMO. Ytterligere informasjon eller dokumentasjon kan fås ved henvendelse til Bente Michaelsen tlf. 22 45 47 11, eller på e-mail: [bente.michaelsen@sjofartsdir.dep.no](mailto:bente.michaelsen@sjofartsdir.dep.no). Distriktssjefene bes kontakte ovennevnte for distribusjon av offisiell rapport.

## II. OPPSUMMERING

- **Revisjon av kravene til redningsvester**

Etter forslag fra Norge, Storbritannia og USA fattet MSC vedtak om at regelverket for redningsvester og alle andre typer personlig redningsutstyr skal revideres med hensyn til testmetoder og akseptkriterier, særlig mot oppdriftsevne og snuegenskaper. Sleipner-ulykken i 1999 viste at enkelte av de redningsvestene som er godkjent etter gjeldende internasjonale testmetoder, har alvorlige svakheter.

- **Skip i nød**

Nødhavn - eller nødsteder - for skip i nød skal settes høyt på IMO's agenda. Kyststatene skal få retningslinjer for opprettelse av nødsteder langs kysten og for risikovurdering og tiltak i hvert enkelte nødstilfelle. Dessuten skal det lages retningslinjer for kapteinen om bord på skip i nød. Fokus på temaet skyldes blant annet den alvorlige hendelsen tidligere i år med det kypriotisk registrerte skipet Castor som kom i nød etter at skipets dekk fikk en 24 meter lang sprekk. Flere stater i Middelhavet nektet skipet adgang til havner og farvann med begrunnelsen at skipet representerte stor fare for kystbefolkningen, og fare for oljeforurensning av kysten.

- **Store passasjerskip**

IMO fortsatte sitt arbeid med bedring av sikkerhet på store passasjerskip også under denne sesjonen. Man har hittil ikke hatt virkelig alvorlige ulykker med de største passasjerskipene, men ser at utviklingen går mot større skip, og at disse frakter stadig flere passasjerer. Dagens regelverk er ikke utviklet med tanke på kompleksiteten i design og operasjon av så store passasjerskip, og IMO arbeider nå proaktivt med tiltak for rette på dette. Det skal primært settes fokus på tiltak for å forhindre ulykker, men det vil også bli vurdert tiltak for å begrense konsekvensen av eventuelle ulykker. Et overordnet mål er å bedre skipets overlevelsessevne slik at skipet kan fungere som sin egen livbåt til skipet når havn; eventuelt til trygg evakuering kan foretas.

- **Sikkerhet på bulkskip**

Norge har sammen med ICFTU fullført en studie vedrørende redningsmidler på bulkskip. Studien konkluderer med at fritt-fall livbåt bør installeres på alle nye bulkskip. Videre bør både nye og eksisterende bulkskip få krav om vannivå-indikator med alarm i alle lasterom, og krav om redningsdrakter for hele mannskapet. Studien viser at disse tiltakene til sammen vil bedre sannsynligheten for overlevelse vesentlig ved forlis. De norske forslagene vil bli vurdert og eventuelt vedtatt når den internasjonale samarbeidsstudien av sikkerheten på bulkskip koordinert av Storbritannia, er fullført.

- **Rapportering av nesten-ulykker**

For å sikre mulighet til å lære av nesten-ulykker må det legges til rette for at rapportering av slike hendelser kan skje uten trussel om straffeforfølgning.

MSC vedtok å utstede et sirkulær for å legge til rette for rapportering av nestenulykker.

Sirkulæret understreker viktigheten av å etablere en "no-blame" kultur i hele næringen for å unngå at de som rapporterer nesten-ulykker skal bli straffet for det.

Sjøfartsdirektoratet innså for noen år siden behovet for et system som sikrer anonym rapportering av nesten-ulykker. Systemet er utviklet men implementeringen er utsatt grunnet manglende budsjettmidler i direktoratet.

### III. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTER PÅ AGENDAEN

#### 1. Decisions of other IMO bodies (agendapunkt 2)

##### *I. Post Erika:*

MSC 74 gikk igjennom alle de punktene som var identifisert i MSC 73/WP.14, og som underkomiteene hadde vurdert forut for dette møtet. Vurderingen gikk i første runde ut på om de foreslåtte punktene kunne gå inn i eksisterende agendapunkter i underkomiteene, eller om nye agendapunkter måtte vedtas.

##### Diskusjon:

For en del av de identifiserte punktene fant ikke underkomiteene å kunne ta disse inn på agendaen nå, men ønsket å avvente inntil behovet blir rettferdiggjort i hht. IMO's retningslinjer. Av de viktigste forslagene som det ble funnet å kunne behandle under eksisterende agendapunkter kan følgende nevnes:

- a) Beskyttelse av bunkerstanker.
- b) Nødhavn (ports of refuge).
- c) Forbedret tilkomst ved survey av bulk- og tankskip.
- d) Oppgradering av res. A.744(18).

##### Konklusjon:

- a) Vedtatt inkludert i DE's arbeidsprogram av MEPC 46.
- b) Se eget avsnitt.
- c) Utkast til revidert Ch. II-1, 12-2 godkjent. Oversendes DE 45 for vurdering og evt. teknisk bearbeiding. Skal vedtas på MSC 75.
- d) Se eget avsnitt vedrørende FSI og DE.

##### *II. Nødhavn/nødsteder:*

Som en oppfølging etter Erika-ulykken satte arbeidsgruppen etablert under MSC 73 opp en liste over sikkerhetstiltak som burde følges opp i kjølvannet av nevnte ulykke. Et av tiltakene dreier seg om nødhavn. Spørsmål rundt nødhavn har aktualisert seg som følge av hendelsen med tankskipet Castor, hvor skipet ble nektet adgang til nødhavn i flere Middelhavsland. Basert på hendelsen med Castor forelå det forslag om at IMO bør prioritere en generell vurdering av problemet.

##### Norsk posisjon:

Norge støttet at saken tas opp i IMO.

##### Konklusjon:

Det ble konkludert med at begrepet "nødsted" (places of refuge) skal anvendes i det videre arbeidet. Det var enighet om at sikkerhet for menneskeliv er det viktigste, samt at beskyttelse av det marine miljø skal ha høy prioritet. Videre ble det uttrykt behov for tre ulike retningslinjer. Retningslinjer for kyststatene vedrørende opprettelse av nødsteder langs kysten og for risikovurdering og tiltak i hvert enkelte nødstilfelle. Dessuten retningslinjer for kapteinen om bord på skip i nød. Saken oversendes til NAV som skal være koordinerende underkomité, samt at NAV også skal identifisere andre egnede underkomiteer som skal jobbe med saken.

Oppfølging:

Kystdirektoratet er ansvarlig etat og må informeres om utfallet av MSC. Det er ønskelig at Kystdirektoratet følger den videre behandling i IMO. Sjøfartsdirektoratet følger opp de flaggstatsrelaterte sider av saken.

## **2. Considerations and adoption of amendments to mandatory instruments** (agendapunkt 3)

Det forelå følgende forslag til endring av bindende regelverk:

- Som følge av endring 30 i IMDG-koden som inkorporerer ”transport schedule 14”, forelå det forslag om å endre SOLAS reg. VII/14 Definitions tilsvarende.
- INF-koden: Endring i samsvar med den foreslåtte endringen i SOLAS kap. VII ovenfor.
- 1994 HSC Code: For å bringe 1994 HSC Code på linje med 2000 HSC Code, var det forslag om å endre 1994 HSC Code slik at det inntas regler om VDR (ferdskriver), AIS og ECDIS, samt at ”Record of Equipment” endres.

Forslag fra UK om at 1994 HSC Code kap. 13 vedrørende navigasjonsutstyr endres slik at det er opp til Administrasjonene å angi hvilke deler av kap. 13 som ikke gis anvendelse på hurtiggående fartøy under 150 grt. Begrunnelsen for forslaget er at en likelydende bestemmelse er inntatt i nytt revidert SOLAS kap. V og 2000 HSC Code.

Forslag fra USA om at 1994 HSC-koden endres slik at krigsskip og lignende fartøy, samt statsskip unntas fra kodens anvendelsesområde i noe større utstrekning enn det som fremgår av reglene i dag. Forslaget er begrunnet med at dette er vanlig i en hel rekke andre konvensjoner, bl.a. i nye SOLAS kap. V og bedre i samsvar med folkeretten for øvrig. Imidlertid var det forslag om en bestemmelse som oppfordrer slike skip til å oppfylle kodens krav så langt som praktisk mulig.

Norsk posisjon:

Norge støtter forslagene til endringer fra underkomiteene, og kan akseptere endringene foreslått av UK og USA.

Konklusjon:

Alle foreslåtte endringer ble vedtatt. Protestfristen er satt til 1. juli 2002. Ikrafttredelse internasjonalt forventes 1. januar 2003.

Oppfølging:

Det må foretas de nødvendige forskriftsendringer for å implementere de vedtatte endringer.

## **3. Large passenger ship safety** (agendapunkt 4)

Arbeidet med sikkerhet på store passasjerskip fortsatte på denne sesjonen. Det ble nedsatt en arbeidsgruppe hvor Havig, Stemre, Magnussen, A. Jørgensen og Særsten deltok. Gruppen ble spesielt bedt om å enes om en overordnet filosofi, om strategiske mål for arbeidet samt en plan for hvordan disse strategiske målene skulle nås. Gruppen skulle også ferdigstille listen over områder som anses viktig å inkludere i det videre arbeidet (”areas of concern”). Listen skulle videre vurderes mot eksisterende regler og pågående IMO-arbeid for se om noen av punktene allerede var tilfredsstillende adressert innenfor IMO. Virkemidler for analyse av de

spesifiserte områdene skulle vurderes, herunder FSA, HEAP etc. og en oppdatert arbeidsplan for komiteen og berørte underkomiteer skulle settes opp.

#### Diskusjon:

Det var ingen administrasjoner som på dette tidspunktet var villige til å initiere en full FSA på store passasjerskip, og gruppen ble derfor enig om at relevante fagområder skulle sendes underkomiteene for bearbeiding med hensyn til nye skip. Underkomiteene skulle selv vurdere hvilke verktøy de anser hensiktsmessig å bruke i sitt arbeid. Underkomiteene skal rapportere jevnlig til MSC. Det var også enighet om at underkomiteene skulle informeres om at operasjonelle tiltak skulle vurderes anvendt også på eksisterende fartøy, mens designtiltak primært skulle komme til anvendelse for nye skip.

#### Konklusjon:

Det ble enighet om fem veiledende filosofier for fremtidig regelverk for store passasjerskip:

- 1) legge vekt på å forhindre ulykker
- 2) designe skip med forbedret overlevelsessevne for å unngå evt. utsette evakuering i tilfelle en ulykke skjer (skipet er selv sin beste livbåt)
- 3) tillate alternative design forutsatt minst samme sikkerhetsnivå
- 4) bemanne, utstyre og arrangere for sikkerhet om bord, ref. 2) under hensyntagen til operasjonsområde, klima og tilgjengelighet av SAR funksjoner
- 5) bemanne og utstyre for å sikre førstehjelp og beskyttelse mot ulovlige handlinger i påvente av profesjonell hjelp

Disse filosofiene ble utdypet i strategiske mål med underliggende detaljer, delvis for oversendelse til relevant underkomité og delvis for videre arbeid i korrespondansegruppe fram mot neste sesjon. Samtlige av Norges forslag til MSC 73 om områder som bør vurderes i kommende regler, er inntatt i det videre arbeidet.

#### Oppfølging:

Norge deltar i korrespondansegruppen ved Turid Stemre og K. Magnus Havig. Sjøfartsdirektoratet tar initiativ til et møte til høsten for videre å diskutere temaet sikkerhet på store passasjerskip. Skjong (DNV) lager et overslag over omfang og kostnader ved en fullstendig FSA på store passasjerskip.

#### **4. Bulk carrier safety** (agendapunkt 5)

Det ble nedsatt en arbeidsgruppe hvor O.-K. Jørgensen, Vågnes, Gløersen og Skjong deltok. 3 hovedproblemstillinger ble diskutert under møtet: oppfølgingen av Derbyshire, FSA-studiene og skifte av vannballast.

#### Diskusjon:

UK hadde sendt inn flere dokumenter etter at rapporten fra etterforskningen etter forliset med Derbyshire forelå. Følgende hovedpunkter ble diskutert:

- a) Modelltester av lukedeksler.
- b) Alle anbefalingene i rapporten.
- c) Anbefalingene i rapportene angående forhindring av vanninntrengning i forskipet.

I tillegg ble følgende punkter behandlet:

- d) Alle innsendte dokumenter vedrørende FSA-studiene som var fullført/under arbeid ble vurdert, herunder konklusjonene fra norsk/ICFTU studie om redningsmidler. Norge med støtte av Frankrike ville at anbefalingene fra denne studien skulle oversendes DE 45 for vurdering nå for å få en implementering raskest mulig.
- e) Gjennomgang av guideline for vannballast-management.

#### Konklusjon:

- a) Det ble besluttet at SLF måtte ta resultatene i betraktning ved revisjon av Lastelinjekonvensjonen 1966.
- b) De enkelte anbefalingene ble vurdert, og de ble distribuert til de relevante underkomiteer for videre behandling.
- c) MSC/Circ. vedrørende farene ved vanninntrengning i forskipet ble godkjent.
- d) Flertallet i MSC støttet ikke Norges syn om oversending av disse anbefalingene nå, men besluttet at det mest korrekte vil være og avvente utfallet av alle studiene før man tar noen beslutninger. Dette kan tidligst skje til MSC 76 når studien som koordineres av UK, forventes ferdig. Det sies imidlertid i rapporten fra arbeidsgruppen som ble godkjent i plenum, at oppfølgingen av disse punktene ikke må forsinkes unødig, og at de bør diskuteres i detalj på et senere møte i komiteen.
- e) Guidelinen ble godkjent med bare mindre endringer foruten punkt om bruk, transport og håndtering av kjemikalier, som ble bestemt oversendt DSC for vurdering.

#### Oppfølging:

- a) Ingen spesiell oppfølging nødvendig.
- b) Punktet vedrørende krav til vannivå-alarm i fore-peak tank som ble bestemt oversendt DE, bør følges opp nøye da det er i samsvar med en av konklusjonene i FSA studien gjennomført av Norge og ICFTU. Dersom saken behandles på DE 45 er det viktig å understreke at den norske studien anbefalte vannivå-indikator og alarm i alle rom og ikke bare i fore-peak.
- c) Ingen oppfølging nødvendig.
- d) Det bør vurderes hvorvidt Norge skal sende inn forslag om endring av SOLAS i hht. konklusjonene fra studien til behandling på MSC 75.
- e) Ingen oppfølging nødvendig.

### **5. Implementation of the revised STCW Convention (agendapunkt 6)**

Følgende saker ble behandlet:

- a) rapportering i henhold til STCW-konvensjonen reg. I/7 ("white-list"),
- b) problemet vedrørende nåværende "competent persons" tilgjengelighet, samt oppnevning av nye,
- c) problemet rundt falske sertifikater, herunder undersøkelse foretatt av Seafarers International Research Centre (SIRC), Cardiff University.

#### Norsk posisjon:

- a) Tas til etterretning.
- b) Vi må informere IMO innen 3. august 2001 om at våre kompetente personer ikke lenger kan påta seg evalueringsoppdrag, og evt. oppnevne nye personer fra direktoratet.
- c) Norge bør støtte tiltak for å få fjernet falske sertifikater.

Konklusjon:

- a) 23 land ble godkjent på denne sesjonen. Det ble utarbeidet et MSC/Circ. med oversikt over alle land som hittil er godkjent i hht. STCW reg. I/7.2. Det ble videre bestemt at det skal avholdes en ekstraordinær MSC-sesjon under Assembly 22 slik at øvrige land også får muligheten til å inkluderes på "whitelist" før 1. februar 2002.
- b) Medlemsland ble oppfordret å melde fra til IMO om deres oppnevne "competent persons" fortsatt er tilgjengelig for evalueringsoppdrag, samt at nye "competent persons" ble godkjent.
- c) MSC uttrykte dyp bekymring i forbindelse med problemet rundt falske sertifikater. Komiteen vurderte det som viktig at en arbeidsgruppe under STW 33 tar opp dette problemet (inkludert hvordan slike saker skal rapporteres til IMO og hvordan informasjonen som da genereres, skal brukes videre).

Oppfølging:

- b) Vi må informere IMO innen 3. august 2001 om at våre kompetente personer ikke lenger kan påta seg evalueringsoppdrag. Når det gjelder oppnevning av evt. nye personer fra direktoratet må dette skje i forbindelse med MSC 75 i mai 2002.
- c) Bidrag må vurderes i forhold til STW 33 vedrørende problemet med falske sertifikater.

**6. Training and watchkeeping** (agendapunkt 7)

Følgende saker ble behandlet:

- a) Rapporten fra STW 32.
- b) Prosedyrer for uavhengige evalueringer i henhold til STCW-konvensjonens reg. I/8.

Norsk posisjon:

Støttes.

Konklusjon:

- a) Komiteen godkjente rapporten fra STW 32.
- b) Medlemslandene ble oppfordret til å fremme forslag til videre prosedyrer for forberedelse og gjennomgang av evalueringer i forbindelse med "white-list" til STW 33 slik at fristen 1. august 2002 kan overholdes.

Oppfølging:

Til STW 33 må vi forberede innlegg på/bidrag til forslag til videre prosedyrer for forberedelse og gjennomgang av evalueringer i forbindelse med "white-list" til STW 33 slik at fristen 1. august 2002 kan overholdes.

**7. Stability, load lines and fishing vessels safety** (agendapunkt 8)

Rapporten fra SLF 43 ble behandlet, herunder følgende:

- a) plan for videre arbeid med revisjon av SOLAS kapittel II-1 part A, B og B-1 som inkluderer behandling av informasjon fra HARDER arbeidet.
- b) utkast til MSC/Circ. vedrørende inkludering av volum av trelast på dekk som oppdriftsgivende volum ved beregning av skadestabilitet.
- c) framdriften i arbeidet med revisjon av Safety Code og Voluntary Guidelines for fiskefartøy og be øvrige underkomiteer om å gjennomgå relevante kapitler.

d) retningslinjer for "management of ship's stability".

Norsk posisjon:

- a) Støttes.
- b) Lav profil.
- c) Relevante underkomiteer bør rådspørres.
- d) Norge bør støtte SLF's synspunkt om at dette er dekket gjennom andre IMO instrumenter.

Konklusjon:

- a) MSC konkluderte med at korrespondansegruppen skal overvåke utviklingen av HARDER-prosjektet.
- b) MSC/Circ. 998 IACS Unified Interpretation regarding timber deck cargo in the context of damage stability requirements ble godkjent.
- c) Framdriften i arbeidet med revisjon av Safety Code and Voluntary Guidelines for fiskefartøy ble notert.
- d) MSC støttet SLF's synspunkt om at retningslinjer for "management of ship's stability" er dekket gjennom andre IMO-instrumenter.

## **8. Radiocommunications and search and rescue** (agendapunkt 9)

Til behandling forelå rapporten fra COMSAR 4. De viktigste sakene omtales i det følgende:

- a) COMSAR hadde utarbeidet utkast til endring av SOLAS kapittel IV med hensyn til lyttevakt på VHF kanal 16. Forslaget innebærer at lyttevakten *sannsynligvis* avsluttes 1 februar 2005, men kravet er utformet slik at MSC gis anledning til å forlenge perioden. Danmark og Nederland hadde sendt inn et felles dokument som argumenterte for at muligheten for å forlenge lyttevaktperioden strykes; dvs at 1.2.2005 blir gjort til endelig sluttdato for slik lyttevakt.
- b) COMSAR gjør MSC oppmerksom på at det foreligger fare for at International Telecommunication Union (ITU) kan vedta endringer mht frekvensfordeling som kan fjerne/begrense mulighetene for bruk av maritime radarer i 3 GHz båndet. Dette vil innebære vesentlige sikkerhetsmessige ulemper. Det påpekes også at slik ITU jobber, blir maritime interesser i liten grad tatt hensyn til.
- c) COMSAR har utarbeidet forslag til endring av SOLAS kapittel V som innfører krav om at alle skip skal ha "IAMSAR manualen" om bord.
- d) "The 2000 Florence Conference" diskuterte diverse saker med tilknytning til SAR, og vedtok bl.a. 5 resolusjoner. En av disse foreslo å innføre "tacit acceptance" for den internasjonale SAR-plan for å få fortgang i arbeidet med å få utarbeidet en global SAR-plan. COMSAR diskuterte saken, og ba IMO's Legal Office gi en vurdering av muligheten for "tacit acceptance". Denne vurdering forelå som eget dokument til MSC 74, og konklusjonen var negativ.

Norsk posisjon:

- a) Lyttevakt på VHF kanal 16 har i første rekke betydning for skip uten GMDSS-utstyr; dvs mange fritidsbåter og fiskefartøy. Mange slike fartøy kommer neppe til å anskaffe GMDSS-utstyr innen 2005. Fra norsk side er vi bekymret for at avskaffelse av lyttevakt på kanal 16 vil gi dårligere sikkerhet for de fartøy som berøres. Dessuten er det intet reellt merarbeid for GMDSS-skip å opprettholde lyttevakten på VHF kanal 16. Fra norsk side ga vi også uttrykk for at vi fant det meget uheldig at disse sikkerhetsmessige sidene ved forslaget fra Danmark/Nederland ikke var drøftet på COMSAR.

- b) Det vil være meget uheldig for sikkerheten til sjøs om radarer i 3 GHz båndet blir forbudt eller får andre begrensninger. Fra norsk side bør vi bidra til å forhindre at ITU fatter slike vedtak.
- c) Norge støtter at IAMSAR-manualen gjøres påbudt om bord i skip.
- d) Fra norsk side er vi enig i at SAR-konvensjonen slik den er utformet, ikke gir anledning til "tacit acceptance".

#### Konklusjon:

- a) Etter en lang debatt ble det besluttet at saken trengte nærmere utredning. Den omstridte teksten vedrørende mulighet for forlengelse settes i hakeparenteser, og endringsforslaget ble godkjent for utsendelse med tanke på vedtak på MSC 75. Samtidig går saken tilbake til COMSAR med beskjed om å anbefale hvordan kravet bør utformes.
- b) MSC oppfordrer medlemslandene om å yte påvirkning på sine delegasjoner til ITU, slik at maritim sikkerhet blir tatt behørig hensyn til.
- c) Forslaget fra COMSAR sirkuleres, og kan vedtas på MSC 75.
- d) MSC aksepterte at "tacit acceptance" ikke kan benyttes for den globale SAR-plan. Saken om "global SAR-plan" har også politiske sider, og debatten var tidvis heftig. Mange land inkludert Norge påpekte at tilslutningen til SAR-konvensjonen og arbeidet med global SAR-plan hittil har gått alt for sakte. Etter hvert ble det etablert en "informal group" som fikk i oppgave å lage utkast til Assembly-resolusjon som sterkt oppfordrer medlemsland til å få forrang på SAR-etablering. Flertallet ga tilslutning til denne resolusjonen, som sendes til Assembly 22.

#### Oppfølging:

- a) Norge bør vurdere å sende dokument med våre argumenter til COMSAR 6.
- b) Før World Administrative Radio Conference (WARC) skal avgjøre saken må Sjøfartsdirektoratet kontakte Post- og teletilsynet, og gjøre våre synspunkter kjent.

### **9. Fire protection** (agendapunkt 10)

MSC behandlet følgende:

- a) Rapporten fra FP 45.
- b) Forslag fra UK om fortolkning av testmetodene i FTP-koden for å overkomme vanskeligheter med å teste tykke ulltepper som benyttes på dørk. Enkelte tepper passerer ikke kravene angående SO<sub>2</sub> – konsentrasjon under testing av røyk og giftighet i hht. nye testmetoder. Testkravenes grenseverdi for SO<sub>2</sub> anses imidlertid å være urimelig strenge.

#### Norsk posisjon:

- a) Rapporten godkjennes.
- b) Norge var avventende.

#### Konklusjon:

- a) Rapporten ble godkjent.
- b) Komiteen konkluderte med at dette ikke var et fortolkningsspørsmål, og at FTP-koden i så fall må endres. UK vil sende inn forslag til MSC 75 for å få temaet satt på agendaen. Det ble imidlertid utarbeidet et MSC/Circ. som belyser problemet nærmere og som tillater at ulltepper på dørk kan testes etter en ikke-analytisk metode i interim perioden før FTP-koden endres.

## 10. Bulk liquids and gases (agendapunkt 11)

MSC behandlet rapporten fra BLG 6.

### Norsk posisjon:

Rapporten godkjennes og anbefalingen fra BLG 6 om å utpeke BLG som koordinator for endringer til SOLAS og IBC og IGC-koden når det gjelder krav til elektriske installasjoner ble støttet.

### Konklusjon:

Rapporten ble godkjent og BLG ble utpekt som koordinator for endringer til SOLAS og IBC og IGC-koden når det gjelder krav til elektriske installasjoner.

### Oppfølging:

Sjøfartsdirektoratet bør kontakte danske myndigheter i god tid før neste BLG, og prøve å komme frem til felles holdning når det gjelder eventuell bruk av elektriske pumper i tankskip.

## 11. Flag State Implementation (agendapunkt 12)

Til behandling forelå rapporten fra FSI 9. De viktigste sakene omtales i det følgende:

- a) FSI utarbeidet utkast til MSC/MEPC-sirkulære som anmoder hver flaggstat om å dokumentere at de klaseselskap som benyttes til besiktelser etc, oppfyller de bindende IMO-resolusjoner som gjelder.
- b) FSI har utarbeidet utkast til revidert Assembly-resolusjon for "Self Assessment Form (SAF)" som tar inn kriterier og resultatindikatorer. Resolusjonen inneholder en klar anbefaling til alle flaggland om å sende inn sin SAF til IMO.
- c) Som kjent vedtok MSC 73 å ta inn flere anbefalinger fra res. A.788 inn i selve ISM-koden som bindende krav. Dette har nødvendiggjort revisjon av A.788, og FSI la frem utkast. USA har sendt inn dokument til MSC 74 med forslag om å *utvide* innholdet i den reviderte resolusjonen.
- d) FSI har utarbeidet utkast til Assembly-resolusjon vedrørende "Measures to prevent registration of phantom ships". Utkastet er basert på et dokument fra Norge til FSI 9.

### Norsk posisjon:

- a) Støttes av Norge.
- b) Støttes av Norge.
- c) Utkastet til resolusjon støttes av Norge. USA's forslag om å utvide resolusjonens innhold består av to ulike deler: Første del dreier seg om å ta inn litt mer av den "gamle" teksten som ikke er overført til ISM-koden, og denne del av forslaget støttes av Norge. Del 2 dreier seg om å utvide resolusjonen med *nye* temaer, og dette vil trenge mer grundige diskusjoner, og støttes ikke av Norge.
- d) Støttes av Norge.

### Konklusjon:

- a) Forslaget til MSC/MEPC-sirkulære ble vedtatt.
- b) Under debatten foreslo Tyskland å ta inn et tilleggspunkt i resolusjonen, men oppfordring til sterkere fokusering på "Flag State compliance" i tiden fremover. Etter en litt overraskende debatt, ble det besluttet at man isteden burde utarbeide utkast til en egen

Assembly-resolusjon om dette tema. Dette ble gjort, og utkastet fikk tilslutning av komiteen. Flere ser på denne avgjørelsen som meget positiv for tilhengerne av strengere krav til flaggstater.

- c) Forslaget til draft Assembly resolusjon ble vedtatt inkludert første halvdel av USAs forslag til tillegg.
- d) Forslaget til draft Assembly resolusjon ble vedtatt.

#### Oppfølging:

- a) Sjøfartsdirektoratet må fylle ut og sende inn IMO-sirkulæret vedrørende informasjon om klasseselskapene.

## **12. Ship design and equipment** (agendapunkt 13)

DE 44 fant sted i mars i år, og MSC 74 skulle derfor kun behandle "urgent matters". De viktigste av disse var følgende:

- a) Godkjenn utkast til revidert tekst til Reg. II-1/12-2 i SOLAS "Access to and within spaces in the cargo area of oil tankers and bulk carriers" with a view to adoption at MSC 75: Dette er et av tilleggforslagene i kjølvannet av Erika-ulykken, og ble fremsatt av Bahamas. De har fått bred støtte om ønskeligheten av mer konkrete krav på dette området. Utfyllende tekniske detaljer vil utarbeides av DE 45.
- b) Godkjenn utkast til revidert tekst til for res. A.744(18) (ESP) with a view to adoption at MSC 75.
- c) Fremtidige forbedringer av res. A.744(18) - ESP: Både FSI og DE har hatt res. A.744(18) på sin agenda, og dette har forsinket fremdriften.

#### Norsk posisjon:

- a) Også Norge støtter forslaget.
- b) Støttes av Norge.
- c) DE ga en klar anbefaling om at DE bør få ansvaret for res. A.744(18). Fra norsk side er vi enig i dette, fordi jobben med res. A.746(18) er enorm og blir sannsynligvis liggende i FSI. Norge mener derfor at MSC bør beslutte følgende:
  - 1) FSI beholder ansvaret for res. A.746(18), men res. A.744(18) fjernes fra FSI's arbeidsprogram. FSI's korrespondansegruppens mandat innsnevres tilsvarende.
  - 2) DE får hele ansvaret for res. A.744(18).

#### Konklusjon:

- a) Forslaget fikk bred prinsipiell støtte, men det var enkelte innvendinger på detaljnivå. Det ble derfor besluttet at DE 45 igjen skal diskutere forslaget, og at kommentarer bør sendes til underkomiteen. For å ikke forsinke saken ble det imidlertid også besluttet at forslaget til regelendring godkjennes for sirkulasjon, slik at beslutning kan tas på MSC 75 som finner sted etter DE 45.
- b) Utkastet til endring av res. A.744(18) ble godkjent for sirkulasjon, og kan vedtas på MSC 75.
- c) Norge fremsatte forslag tilsvarende "norsk posisjon" ovenfor. Etter en del debatt kom man frem til følgende kompromiss: FSI 10 sluttbehandler saken fra sin side, og konsentrerer seg om "administrative aspekter". Saken overlates deretter til DE for sluttbehandling. I henhold til anmodning fra MEPC skal arbeidet i DE på saken bl.a. omfatte å ta inn relevante deler av "Condition Assessment Scheme (CAS)" i res. A.744(18).

Oppfølging:

c) Før neste DE bør vi ta stilling til hvordan "CAS-tilleggene" bør tas inn i ESP.

**13. Role of the human element** (agendapunkt 15)

Følgende saker ble behandlet:

- Fatigue.
- Nesten-ulykker.
- Samarbeid med ILO vedrørende det menneskelige element.

Det ble nedsatt en felles Human Element/FSA-arbeidsgruppe hvor Skjong og Smefjell deltok.

Diskusjon:

Når det gjelder "fatigue"; så fikk vi ikke gjennomslag for vårt forslag om å redusere dokumentet ved å samle all generell informasjon i modul og at de resterende modulene "bare" skulle inneholde spesifikk informasjon til den enkelte arbeidstakergruppe om bord (alle modulene måtte i såfall sees sammen med modul 1). Flertallet mente det var viktig at hver modul måtte kunne stå på egne ben og at det måtte være opp til det enkelte medlemsland å vurdere bruken av informasjonen. Emnet er viktig og vi vurderte det som viktigere å få ut informasjon på det enn å stå på kravet.

Konklusjon:

- a) Komiteen vedtok å utstede et "circular" med "guidelines on fatigue mitigation and management". Dokumentet er meget omfattende og består av flere moduler som skal kunne brukes hver for seg.
- b) Komiteen vedtok å utstede et "circular" for å legge til rette for rapportering av nestenulykker. I dette ble det sett på som viktig at medlemslandene, rederier og befraktere etablerer en "no-blame" kultur slik at de som rapporterer ikke skal frykte straff som resultat av rapporteringen. Viktigheten av å lære fra andre ble understreket i denne sammenheng. Det bør nevnes at et norsk tilfelle ble nevnt som et skrekkeksempel på straff etter rapportering av en nestenulykke.
- c) Komiteen uttalte også at det er viktig med systematisk opplæring i "Bridge Resource Management".
- d) Komiteen så et behov for og ga sin støtte til forslaget om å etablere en samarbeidsgruppe mellom IMO og ILO på det menneskelige element. Som et resultat av dette vil komiteen invitere ILO til å delta i framtidige møter i MSC/MEPC arbeidsgruppen på det menneskelige element og at den arbeidsgruppen da vil være samarbeidsgruppen mellom IMO og ILO på dette området.
- e) Komiteen noterte seg de mulige manglene ved "the International Convention on Tonnage Measurements of Ships (1969)" og dets innvirkning på besetningens boforhold om bord. Medlemslandene ble oppfordret til å komme med forslag og kommentarer på dette til komiteens neste møte.

Oppfølging:

Når sirkulærene foreligger må vi omsette de i handling (dette gjelder både "fatigue" og "nestenulykker og "no-blame" kultur").

Videre må vi delta i arbeidsgruppen og være med på å sikre samarbeidet mellom IMO og ILO på området "det menneskelige element". Sjøfartsdirektoratet, ved Smefjell, har fått plass i den

høynivå arbeidsgruppen som det vises til i rapporten fra ILO, og det er viktig å ha dette med seg i det videre arbeidet i arbeidsgruppen.

Forslag/innspill i forhold til ”the International Convention on Tonnage Measurements of Ships (1969)” og dets innvirkning på besetningens boforhold om bord må vurderes.

#### **14. Formal safety assessment** (agendapunkt 16)

Følgende saker ble behandlet:

- a) Avslutte revisjonen av FSA Veiledningen
- b) Se på integreringen av Regulatory Impact Diagram (RID) i FSA Veiledningen
- c) Inkludere risikoakseptkriterier i FSA Veiledningen.
- d) Utvikle et nytt MSC sirkulær med en oppdatert ”Guidance for Practical Application of FSA to the IMO Rule-Making Process”.
- e) Utvikle en treningspakke på FSA
- f) Diskutere integrasjon av HE i FSA
- g) Se på behov for korrespondansegruppe

#### Norsk posisjon:

Norge var aktiv i å komme med forslag i arbeidet i korrespondansegruppen og ønsket primært å følge opp disse forslagene.

Av større ting var: Forslag om å gjøre ”Draft Guidance for Practical Application of FSA to the IMO Rule-Making Process” som overordnet dokument, også for å inkludere andre metoder (for eksempel HEAP). Vi ønsket at RID ble fjernet fra FSA Veiledningen siden RID bare har resultert i forvirring. Vi ønsket at mest mulig av risikoakseptkriterier foreslått av Norge i MSC 72/16 ble tatt inn i FSA Veiledningen.

#### Konklusjon:

Vi fikk igjennom en mengde mindre endringer som vi har arbeidet for i korrespondansegruppen. Vi bidro også til å skrive utkast til MSC sirkulære for å avklare forholdet mellom HEAP og FSA (og ”Human Reliability Analysis in Formal Safety Assessment”). Dette ble gjort av Norge/Skjong og Chairman HE/Rasmussen. Dette sirkulæret inneholder ”Draft Guidance for Practical Application of FSA to the IMO Rule-Making Process”.

RID er nå fjernet fra FSA Veiledningen. Det er i virkeligheten bare UK som beklager dette, siden de har investert så mye i RID.

Det ble igjen lite diskusjon om risikoakseptkriterier. Det var lite stemning for å ta inn dette i FSA Veiledningen. Våre beslutningsparametre (se MSC 72/16) er derimot inkludert. I FSA/BC arbeidet bruker imidlertid både Japan, IACS og Norge eksakt samme kriterier i samsvar med MSC 72/16. Også i den internasjonale styringsgruppen (IPSB på FSA/BC) ble det enighet om å følge MSC 72/16. Det er dermed ikke så viktig hva som står i FSA Veiledningen siden ”alle” følger opp likevel.

Når det gjelder treningspakke på FSA, var de fleste fornøyd med muligheten til å be IACS om trening. Det ble dermed ikke noe IMO tema av dette.

For HE i FSA ble konklusjonen i samsvar med norsk posisjon.

- HEAP har absolutt intet med FSA å gjøre
- HE i FSA er HRA i FSA (implementert fra IACS arbeidet)

Det ble for øvrig enighet om at HE og FSA skal beholdes som agendapunkter, men at man bør slutte med felles arbeidsgruppe. FSA gruppen anser seg også midlertidig ferdig med sitt arbeide. Det viktige nå er anvendelser.

Det må sies at FSA Veiledningen kunne blitt mye bedre, men de fleste som gjør en FSA har en mengde lærebøker og vitenskapelige artikler å støtte seg til. Som standardisering er det "Standard Rapportformat" (anneks til FSA Veiledningen) og enigheten om akseptkriterier som betyr mest.

#### Oppfølging:

FSA Trening vil antakelig kunne tilbys ansatte i Sjøfartsdirektoratet fra september.

### **15. Piracy and armed robbery against ships (agendapunkt 17)**

Følgende saker ble behandlet:

- a) statistikk vedrørende piratvirksomhet,
- b) implementering av antipirat prosjektet,
- c) kode for etterforskning av piratvirksomhet,
- d) forslag om permanent merking av IMO-nummer på skipets skrog og i maskinrommet.

#### Norsk posisjon:

- a) Til etterretning.
- b) Til etterretning.
- c) Støttes.
- d) Støttes.

#### Konklusjon:

- a) Komiteen så med bekymring på det faktum at antall rapporterte tilfeller av piratangrep øker fra år til år. Medlemslandene (både flagg-, havne- og kyststat) og næringen ble oppfordret til å intensivere innsatsen for å eliminere slike hendelser.
- b) IMO har startet implementeringen av antipirat prosjektet og har gjennomført et oppdrag i Indonesia og avholdt et regionalt møte i Singapore.
- c) Komiteen var videre enig om utkast til Assembly-resolusjon "Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ship".
- d) Forslaget om merking av fartøy med IMO-nummer ble vedtatt oversendt til FSI for nærmere vurdering.

#### Oppfølging:

Vi må diskutere med næringen hvordan vi kan sikre en best mulig rapportering av piratangrep.

### **16. Relations with other organizations (agendapunkt 19)**

På forrige MSC-møte tok Danmark og IACS opp spørsmålet om behandling av "IACS Unified Interpretations (UI)" i IMO-systemet. Hittil har praksis vært at IACS sender IMO's underkomiteer informasjon om UI som INF-dokumenter; dvs disse sendes til orientering og ikke til behandling. Imidlertid kan prosessen oppfattes som en "de facto aksept" fra IMO's

side av IACS' UIs, så praksisen bør revurderes. Saken ble besluttet diskutert på nytt på MSC 74.

#### Norsk posisjon:

Norge er enig i at det etableres klare prosedyrer for behandling av IACS' UI.

#### Konklusjon:

Etter debatt ble følgende besluttet: IACS skal sendes sine viktigste UI - særlig de som er relevante for havnestatskontroll - til MSC (og eventuelt til MEPC etter diskusjon der), og så vil komiteen(e) avgjøre fra sak til sak hvordan videre behandling skal skje.

### **17. Application of the Committees Guidelines (agendapunkt 20)**

Under dette agendapunkt dreide hoveddokumentet seg om restrukturering av IMO's underkomiteer, og var skrevet av formennene for MSC og MEPC. Dokumentet inneholdt forslag til mandat for videre arbeid med saken, og TOR skal legges frem for Assembly 22 til godkjenning. Saken ble også diskutert på MSC 73 og MEPC 44.

Brasil hadde sent inn dokument som kommenterte formennenes forslag. Dokumentet fra Brasil var svært kritisk og inneholdt dessuten en rekke drastiske tiltak som trolig må anses å være utenfor mandatet.

#### Norsk posisjon:

Forslaget fra formennene for MSC og MEPC virket noe dårlig strukturert og bør bearbeides videre. Imidlertid inneholdt Brasils dokument lite som kan bidra i så måte.

Dokumentet fra Brasil virker provoserende ved å fremsette generelle og negative påstander som kanskje kan være dekkende for *enkelte* underkomiteer, men som er urettferdige ovenfor andre. Videre gis det uttrykk for at måten underkomiteene arbeider på er "nesten antikvert". Noe av budskapet kan leses som kritikk av de någjeldende strenge "guidelines". De sier imidlertid bl.a følgende (2.5): "There is a need to simplify, expedite and make the work of the sub-committees more technical and modern". Dette høres jo ut som et positivt siktemål. Men en del av de konkrete forslag til endringer som Brasil fremsetter, vil utvilsomt være svært kontroversielle; bl.a. (3.1.3): "The responsibility for assigning tasks to the sub-committees should be transferred to the Council ...". En slik endring vil sannsynligvis nødvendiggjøre endring av IMO's konvensjon, og vil i tillegg endre fullstendig det ansvar/myndighet som hittil er lagt til MSC og MEPC. Når det gjelder flere andre forslag til endring, er det vanskelig å identifisere hva som er reelt forskjellig fra i dag.

#### Konklusjon:

Under presentasjonen av sitt (kontroversielle) dokument, tonet Brasil i meget stor grad ned sine mest ytterliggående synspunkter. Dette førte til en temmelig overraskende debatt om saken. Det var nesten bare land fra Syd-Amerika som uttalte seg, og disse ga støtte til de forholdsvis moderate synspunkter Brasil uttalte i sin verbale presentasjon. De synspunkter som fremkom kan bl.a. tolkes som støtte for at IMO's någjeldende strikse retningslinjer for sitt arbeid, bør mykes opp slik at viktige saker kan bli behandlet raskere enn hva som er mulig innenfor gjeldende "guidelines".

Formennene for MSC og MEPC konkluderte med at de vil utarbeide et revidert utkast til TOR, og anmodet om eventuelle kommentarer til saken i løpet av august. Saken vil også bli diskutert på Council forut for avgjørelse på Assembly.

### Oppfølging:

Saken er utvilsomt svært viktig da både underkomitéstruktur og komiteenes "guidelines" er til revurdering. Fra norsk side bør vi diskutere saken nærmere, og - hvis mulig - eventuelt sende inn kommentarer i løpet av august.

## **18. Work programme (agendapunkt 21)**

- BLG

Følgende nye temaer ble inntatt på BLG's arbeidsprogram:

- Revision of the fire protection requirements of the IBC and IGC Codes.

- FP

Følgende nye temaer ble inntatt på FP's arbeidsprogram:

- Performance testing and approval standards for fire safety systems.
- Large passenger ship safety.
- Revision of the fishing vessel Safety Code and Voluntary Guidelines.

- FSI

Følgende nye temaer ble inntatt på FSI's arbeidsprogram:

- Matters related to CSD 7

Angående behandling av A.744(18) ble følgende besluttet: FSI 10 sluttbehandler saken fra sin side, og konsentrerer seg om "administrative aspekter". Saken overlates deretter til DE for sluttbehandling.

Følgende saker ble strøket av agendaen for FSI:

- Revision of the SOLAS expression "ships constructed".

- COMSAR

Følgende nye temaer ble inntatt på COMSAR's arbeidsprogram:

- Developments in maritime radiocommunication systems and technology
- Bridge-to-bridge radiocommunications
- Places of refuge (saken koordineres av NAV)
- Development of a list of contents for a medical first aid kit for certain ro-ro passenger ships for utilization by a medical doctor
- Revision of the performance standards for NAVTEX equipment.
- Large passenger ship safety.
- Revision of the fishing vessel Safety Code and Voluntary Guidelines.
- Matters related to bulk carrier safety.

Antall saker på COMSARs arbeidsprogram er nå vesentlig høyere enn 10 (som er anbefalt maksimum i henhold til "Guidelines"). På denne bakgrunn ble det besluttet - som et engangstilfelle - at formennene for MSC, MEPC og COMSAR i fellesskap blir enig om en fullstendig prioriteringsliste for COMSAR, og at neste møte i underkomiteen behandler sakene i prioriteringslistens rekkefølge.

- NAV

Følgende nye temaer ble inntatt på NAV's arbeidsprogram:

- Revision of the performance standards for radar reflectors.
- Anchoring, mooring and towing equipment .
- Places of refuge (saken koordineres av NAV).
- Large passenger ship safety.
- Revision of the fishing vessel Safety Code and Voluntary Guidelines.
- Matters related to bulk carrier safety.

- DE

Følgende nye temaer ble inntatt på DE's arbeidsprogram:

- Measures to prevent accidents with lifeboats
- Protection of fuel tanks
- Interpretation of the 2000 HSC Code
- Review of fast rescue boats and means of rescue requirements
- Anchoring, mooring and towing equipment
- Carriage and stowage of immersion suits
- Performance testing and approval standards for SOLAS personal life-saving appliances.
- Large passenger ship safety.
- Revision of the fishing vessel Safety Code and Voluntary Guidelines.
- Matters related to bulk carrier safety.

På samme måte som for COMSAR, er antall saker på arbeidsprogrammet til DE nå vesentlig høyere enn 10 (som er anbefalt maksimum i henhold til "Guidelines"). På denne bakgrunn ble det besluttet - som et engangstilfelle - at formennen for MSC, MEPC og DE i fellesskap blir enig om en fullstendig prioriteringsliste for DE, og at neste møte i underkomiteen behandler sakene i prioriteringslistens rekkefølge.

- SLF:

Følgende nye temaer ble inntatt på SLF's arbeidsprogram:

- Revision of the model test method specified in the 1995 SOLAS Conference resolution 14.
- Initial tests of watertight doors in passenger and cargo ships.
- Large passenger ship safety.
- Matters related to bulk carrier safety.

- STW:

Følgende nye temaer ble inntatt på STW's arbeidsprogram:

- Training of crew in launching/recovering operation of fast rescue boats and means of rescue in adverse weather conditions.
- Large passenger ship safety.
- Revision of the fishing vessel Safety Code and Voluntary Guidelines.

## **19. Election of Chairman and Vice-Chairman for 2001 (agendapunkt 19)**

Tom Allan, UK ble enstemmig gjenvalgt til formann, mens Admiral El Kady fra Egypt ble valgt til viseformann.

## 20. Any other business (agendapunkt 23)

### *I. Transport of migranter:*

Protokollen mot smugling av migranter til lands, sjøs og luft som er en del av FN konvensjonen mot transnasjonal organisert kriminalitet ble vedtatt av FN's generalforsamling 15. november 2000. Formålet med protokollen er å bekjempe og forhindre smugling av migranter, fremme samarbeid mellom kontraherende stater, samt beskytte rettighetene til migrantene. Protokollen inneholder tiltak som bl.a. bording og gjennom søkning av fartøy, dog på betingelse av autorisasjon av flaggstaten.

Som følge av den nye konvensjonen ble det vedtatt å endre de gjeldende retningslinjene vedrørende trafikkering og transport av migranter slik at disse blir styrket. Det er særlig to punkter som fremheves:

1. Retten til at krigsskip foretar inspeksjon av skip hvis flaggstaten gir autorisasjon (UNCLOS art. 110).
2. At SOLAS brytes ved at flere enn 12 personer fraktes i lasteskip.

### *II. Harmonisering av skipssertifikater*

En arbeidsgruppen under FAL arbeider med å forenkle skipssertifikater med formål å redusere sertifikatene slik at det kun blir ett sertifikat under hver konvensjon.

### *III. Sleipner-rapporten*

Den offisielle rapporten etter Sleipner-ulykken var innsendt til MSC 74. Det ble fremhevet at rapporten bør legges til grunn i det videre arbeidet når de norske forslagene til endringer av 2000 HSC Code skal behandles.

Oslo, 27. juni 2001

Trygve Scheel  
Delegasjonsleder

\*\*\*