

RAPPORT

TIL: Sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, adressatene på MSC's sirkulasjonsliste (se vedlegg), samt alle distriktssjefene.
 FRA: Delegasjonen v/Trygve Scheel.
 DATO: 5. juli. 2002
 KOMITE: IMO's Sjøsikkerhetskomité MSC 75, 15. – 24. mai 2002.

I. INNLEDNING

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Funksjon:

➤ Seniorrådgiver Trygve Scheel (delegasjonsleder)	Plenum, WG 1
➤ Underdirektør Georg T. Smefjell	Plenum, WG 1 og 4
➤ Underdirektør Odd-Ketil Jørgensen	Plenum, WG 3
➤ Senioringeniør Turid Stemre	Plenum, WG 2
➤ Rådgiver Bente Michaelsen	Plenum
➤ Førstekonsulent Elin Rønningen, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum
➤ Trainee Gunnar Stølsvik, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum, samt div. WG
➤ Rådgiver Johan Eggen, Fiskeridepartementet	Plenum, WG 1
➤ Rådgiver Erik Hellgren, Kystdirektoratet	Plenum, WG 1
➤ Sjefsingeniør Knut Vågenes, Det norske Veritas	Plenum, WG 3
➤ Sjefsforsker Rolf Skjong, Det norske Veritas	Plenum, WG 3
➤ Sjefsingeniør Arve Myklebust, Det norske Veritas	Plenum, WG 3
➤ Mads Magnussen, Det norske Veritas	Plenum, WG 2
➤ Direktør Terje C. Gløersen, Norges Rederiforbund	Plenum, WG 1
➤ Seksjonsleder Arne K. Jørgensen, Norges Rederiforbund	Plenum, WG 2
➤ Tariffsekretær Harald Særsten, Norsk Sjømannsforbund	Plenum
➤ Sjefsingeniør Stein Isaksen, Telenor Networks, Radioinspeksjonen	Plenum

WG 1: Working Group on Maritime Security

WG 2: Working Group on Enhancing the Safety on large passenger ships

WG 3: Working Group on Bulk Carrier Safety

WG 4: Joint MSC/MEPC Working Group on HE

DG 1: Amendments to mandatory instruments

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 6. mai 2002 i Sjøfartsdirektoratet, samt et EU forberedende møte 7. mai 2002 hvor Trygve Scheel deltok. EU hadde ellers løpende møter under MSC hvor Trygve Scheel deltok.

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. Distriktssjefene bes kontakte ovennevnte for distribusjon av offisiell rapport.

II. OPPSUMMERING

• Tampa

MSC fortsatte arbeidet med å utarbeide klarere internasjonale regler for behandling av personer som blir reddet fra skip i havsnød. Arbeidet kom i gang etter hendelsen med det norske skipet MS Tampa, som i fjor reddet flere hundre personer, og som deretter ble nektet adgang til havn på Christmas Island av australske myndigheter. Fra norsk side er målsetningen å få vedtatt klare regler som gir nærliggende kyststater plikt til å motta reddede personer under slike omstendigheter. Arbeidet ble gitt høy prioritet i IMO, og på sikt forventes det regelendringer som vil forhindre at skip skal komme i lignende situasjoner som Tampa. I september i år vil det bli arrangert et møte i Sverige for å bringe saken nærmere en løsning. Saken dreier seg også om flyktninge-, asyl- og innvandrings spørsmål. For å drøfte slike spørsmål vil det bli arrangert et møte i Genève i juli 2002 mellom IMO, UNHCR og andre relevante FN-organisasjoner.

• Anti-terroriltak

Allerede to måneder etter terrorangrepene mot USA 11. september 2001 startet IMO arbeidet med å planlegge tiltak for å forhindre at terrorangrep også skal ramme skipsfarten. Målsetningen for IMO er å få vedtatt nye internasjonale regler mot terrorisme på en konferanse som planlegges i desember 2002. Arbeidet med slike regler fortsatte på MSC 75. Oppgaven var meget vanskelig, bl.a. som følge av det meget store antall dokumenter som var sendt inn kort tid før møtet. Særlig hadde USA sendt inn mange detaljerte forslag til nye krav både til skip og til havner. På møtet ble det arbeidet meget intenst med saken, og arbeidet kom et godt stykke videre. Imidlertid gjenstår fremdeles mye arbeid før man oppnår enighet om alle detaljspørsmål. For å øke sannsynligheten for at den planlagte konferansen i desember skal bli i stand til å fatte endelige vedtak, ble det besluttet å arrangere enda et ekstraordinært IMO-møte, denne gang i september 2002.

• Sikkerhet på bulkskip

MSC fortsatte arbeidet med bedring av sikkerheten på bulkskip. På dette møtet ble det bl.a. vedtatt at alle bulkskip skal utstyres med vann-nivå måler og alarm i alle lasterom. Et slikt krav ble foreslått av Norge og ICFTU som ett av flere effektive tiltak identifisert i en formell sikkerhetsanalyse (FSA) utført i Norge som ble sendt til IMO i 2001. Arbeidet med bedring av sikkerhet på bulkskip har i IMO pågått i flere år og vil bli avsluttet på MSC 76 i desember 2002.

GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTER PÅ AGENDAEN

1. Amendments to mandatory instruments (agendapunkt 3)

Følgende forslag til endringer forelå til vedtakelse av komiteen:

- a) SOLAS Reg. II-1/12-2 i SOLAS "Access to and within spaces in the cargo area of oil tankers and bulk carriers", samt bindende tekniske bestemmelser relatert til muligheter for adkomst for inspeksjon.
- b) SOLAS kap. IV som følge av at diverse overgangsbestemmelser ikke lenger er relevante, samt endringsforslag relatert til lyttevakt på VHF kanal 16.
- c) SOLAS kapittel V som innfører krav om at alle skip skal ha "IAMSAR-manualen" om bord.
- d) SOLAS kap. VI og VII for å gjøre IMDG-koden bindende pr. 1. januar 2004.

- e) Diverse utstyrslister som følge av endringer i kap. IV (SOLAS og SOLAS Prot. 88).
- f) Oppdatering av res. A.744(18) Guidelines on the enhanced programme of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers; til å inkludere IACS UR Z10.1 og Z10.2. IACS påpekte en feil i forslaget hva gjelder tidsvindu for tykkelsesmålinger og foreslo endringer.

Norsk posisjon:

- a) Dette er et av tilleggsforslagene i kjølvannet av Erika-ulykken, og ble fremsatt av Bahamas. De har fått bred støtte om ønskeligheten av mer konkrete krav på dette området. Støttes av Norge.
- b) Vi ønsket å beholde VHF-kanal 16 som skip-til-skip kanal. Norge foreslo (Comsar 6/9/3) at SOLAS burde endres, slik at SOLAS-fartøy vil bli avkrevet å ha sitt VHF-utstyr "parkert" på VHF-kanal 16, med volumet justert til et hørbart nivå, når utstyret ikke benyttes til andre formål. 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.
- c) Norge støtter at IAMSAR-manualen gjøres påbudt om bord i skip.
- d) IMDG-koden er allerede bindende i norsk regelverk. Forslaget støttes.
- e) Støttes.
- f) Norge har støttet forslaget i alle instanser (DE 44, MSC 74), og forslaget bør fortsatt støttes. I tillegg må Norge ta opp og forsøke å få endret ordlyd fra "substantial" til "significant". Endringsforslaget fra IACS støttes.

Konklusjon:

- a) Komiteen utsatte vedtakelse av endringsforslaget til MSC 76 da det ikke forelå enighet om de tekniske spesifikasjonene.
- b) Endringene i kap. IV ble vedtatt, men bestemmelsen i relasjon lyttevakt på VHF kanal 16 ble stående uforandret.
- c) Endringen i kap. V ble vedtatt.
- d) Endringene i kap. VI og VII ble vedtatt.
- e) Endringene i utstyrslistene ble vedtatt.
- f) Endringene i res. A.744(18), inkludert endringsforslaget fra IACS og de norske kommentarene vedrørende "significant corrosion", ble vedtatt.

Alle endringene forventes å tre i kraft 1. januar 2004. Protestfristen er satt til 1. juli 2003.

Oppfølging:

Endringene må implementeres i direktoratets regelverk.

2. Large passenger ship safety (agendapunkt 4)

Norge hadde ett dokument til dette agendapunktet. I tillegg til rapporten fra korrespondansegruppen var det også innspill fra Tyskland, UK, Nederland og RINA. Norge og Tyskland har mange felles synspunkter og begge har reservert seg med hensyn på arbeidsmetode (gap-analyser) og konklusjonene trukket i korrespondansegruppen. Norge informerte IMO om at vi er i gang med å finansiere en del-FSA på området navigasjon. Tyskland og UK hadde et felles innspill der de foreslo at retningsgivende lyd (directional sound system) skulle innføres som ekvivalent til lavtliggende ledelys.

Etter diskusjon i plenum ble det nedsatt en arbeidsgruppe som ble instruert i å diskutere definisjon av ”stor” samt å gi klart definerte oppgaver til underkomiteene.

Cruise Ship Safety Forum informerte i arbeidsgruppen om felles ”best practices”. I de store cruise rederiene er standarden generelt høyere enn det IMO krever og spørsmålet er i hvilken grad en skal bringe regelverket på høyde med praksis. Det er neppe alle rederier som er på høyde med de store cruise rederiene når det gjelder ”sikkerhetskultur”.

Norsk posisjon:

Vi mener at ”stor” i sammenhengen store passasjerskip ikke bør defineres da Norge går inn for differensierte krav avhengig av risiko. Videre må det fastsettes et akseptabelt risikonivå for å kunne evaluere effekten av fremtidige forslag til tiltak. Eventuelle tilleggskrav til store passasjerskip utover de krav som er i dagens IMO instrumenter må etter vår mening begrunnes gjennom risikoanalyser av områder som anses viktige i forbindelse med sikkerhet på store passasjerskip. IMO egne retningslinjer, den såkalt Formal Safety Assessment er det nå vedtatt at skal benyttes ved regelutvikling, og vi finner motviljen mot å gjøre dette noe underlig.

Vedrørende retningsgivende lyd er Norge positive til dette, da lavtliggende ledelys klart har sin begrensning f. eks. i røykfylte korridorer.

Konklusjon:

Norge fikk støtte for sitt syn på at ”stor” ikke skulle defineres foreløpig. De enkelte underkomiteene skal vurdere hvilke parametre som er følsomme for f. eks. størrelse (passasjerantall, volum, lengde osv), hastighet eller ytre påvirkninger. USA støttet i plenum Norges syn om differensierte krav avhengig av risiko. Sverige støttet det i arbeidsgruppen. I plenum fikk Norge og Tyskland støtte for sitt syn om at akseptabelt risikonivå må fastsettes fra Hellas, Russland og Japan. I arbeidsgruppen uttrykte Danmark sympati for å fastsette risikonivå, men mente det var vanskelig å kvantifisere.

Vårt forslag om del FSA fikk støtte i plenum av Kypros, Russland og Bahamas.

Da det ikke var flertall for å endre arbeidsmetoden, ble ”forbedrede” instruksjoner basert på korrespondansegruppens arbeid utferdiget for oversendelse til underkomiteene. Det er verdt å merke seg at flere delegater stilte spørsmål ved hvordan vi kan vite om forbedringer er nødvendig uten at de direkte støttet å definere et akseptabelt risikonivå.

Forslaget om retningsgivende lyd ble sendt tilbake til FP.

Da det ikke kan forventes at det foreligger resultater fra alle underkomiteene før neste møte i MSC i desember, ble det besluttet at det ikke skulle nedsettes arbeidsgruppe på store passasjerskip før under MSC 77. Agendapunktet blir imidlertid beholdt på programmet for MSC 76.

Oppfølging:

Vi har markert så pass sterkt at vi ikke støtter den kursen arbeidet har tatt at vi bør fortsette arbeidet med å få finansiert og gjennomført FSA på navigasjon. Stemre koordinerer arbeidet i korrespondansegruppene til SLF, FP og DE. COMSAR opprettet også en korrespondansegruppe. Det er per dato ikke bekreftet om Norge deltar i denne gruppen.

3. Bulk Carrier Safety (agendapunkt 5)

Det var tre hovedpunkter på møtet.

- 1) Forslag om vann-nivå indikator og alarm på alle bulkskip, samt krav til pumpekapasitet.

- 2) Oversendelse av lukedeksel-forskning til SLF.
- 3) Gjennomgang av FSA-studiene på bulkskipsikkerhet.

Diskusjon:

Det ble utarbeidet tekst til nye regler i SOLAS for vann nivå indikator og alarm, og krav til pumpekapasitet. Forslaget kom som en følge av oppfølgingen av Derbyshire, men hva gjelder indikator og alarm så var dette en av anbefalingene fra den norske FSA-studien på redningsmidler. Det var enighet om regeltekst, men diskusjon om implementeringsdato. I arbeidsgruppa var flertallet for den praktisk mulige løsningen knyttet til mellomliggende eller fornyelsesbesiktelse, mens store flaggstater hva gjelder bulkskip (Kypros og Hellas m.fl.) ønsket kravet gjennomført ved første årlige survey etter 1. juli 2004. Norge gikk ikke imot dette i plenum.

Resultatene fra modelltestene for undersøkelse av belastninger på lukedeksler ble bestemt oversendt SLF for behandling. UK understreket viktigheten av at delegasjonene til neste MSC hadde med seg ekspertise på lastelinjeforhold slik at revisjonen av protokoll 1988 kan godkjennes på neste MSC.

Hva gjelder FSA-studiene på bulkskip, så venter fortsatt MSC i spenning på utfallet fra den internasjonale studien. UK skal sende inn rapporten fra dette arbeidet til neste MSC. I mellomtiden gjennomgikk arbeidsgruppen de studiene som er fullført samt de foreløpige resultatene fra kost/nytte analysen fra den internasjonale studien, og satte opp tabeller for nye og eksisterende skip med de anbefalinger de respektive har identifisert. Disse tabellene blir grunnlag for diskusjonene på MSC 76. På MSC 76 er ambisjonen å bli enige om hvilke tiltak som er mest hensiktsmessige, og sende konklusjonene til de respektive underkomiteer for utarbeidelse av regeltekst.

Norsk posisjon:

De to første punktene er uproblematisk foruten implementeringsdatoen. Her er imidlertid toget gått (se over), så vi får innstille oss på det arbeidet som venter.

Hva gjelder FSA-ene, så har vi deltatt aktivt i prosjektstyringsgruppen for den internasjonale studien. Mye kan sies om det arbeidet UK har gjort, og vi vil måtte ta stilling til hvorvidt vi skal være co-sponsor til rapporten når utkastet foreligger i begynnelsen av juli. Siste møte i IPSB for diskusjon rundt endelige anbefalinger blir i London 20. juli.

Oppfølging:

Det er kun FSA-arbeidet som krever noen større oppfølging fra norsk hold. Her er det imidlertid svært viktig at vi gjør et meget grundig arbeid før neste møte i MSC, hvor bulk carrier safety blir et hovedtema. Vi bør fra norsk side forsøke å bli enige om hva vi anser som de mest hensiktsmessige tiltakene basert på de resultater som foreligger og de forslag som fremmes. Det kan forventes stor uenighet og heftige diskusjoner på neste møte (anbefalingene fra den japanske studien avviker vesentlig fra de øvrige studier). Det er å håpe at den gjennomgang IACS skal ha av alle FSAene vil være til hjelp i vårt arbeide. Hvorvidt vi skal være co-sponsor av den internasjonale studien må avklares når utkastet til rapport foreligger.

4. Safety of navigation (agendapunkt 6)

- a) Til behandling forelå rapporten fra NAV 47 med diverse "action items".
- b) Norge og IACS i samarbeid hadde sendt inn dokument med forslag om å endre definisjonen av "lengde" i kravet i SOLAS kapittel V til "navigation bridge visibility"

- c) Det var sendt inn 2 dokumenter vedrørende hvordan navigasjonsmessig informasjon skal presenteres, samt synspunkter på operasjonelle forhold. Det ene dokumentet var fra Tyskland alene og tok bl.a opp spørsmålet om regler for bruk av såkalte "AIS telegrams"; bl.a i forbindelse med mulige terroristangrep mot skip. Det andre dokumentet var fra 4 europeiske land inkludert Tyskland vedrørende presentasjon av navigasjonsmessig informasjon. Det var også et dokument på samme sak fra IHO og IALA.

Norsk posisjon:

- a) Norge støtter alle forslagene fra NAV 47
- b) Norsk forslag!
- c) Dette er viktige temaer som bør diskuteres i detalj på neste sesjon i NAV.

Konklusjon:

- a) Forslagene fra NAV 47 ble godtatt/vedtatt av MSC 75.
- b) Norge hadde håpet at MSC selv ville ta stilling til vårt forslag til konvensjonsendring, men flere land ga uttrykk for at saken burde sendes til NAV for nærmere behandling, før endelig avgjørelse. For å være føre var hadde Norge også sendt inn forslag til nytt agendapunkt på NAV, for å være forberedt på at dette kunne bli utfallet av diskusjonen på MSC 75. Konklusjonen ble at NAV får spørsmålet om definisjon av "lengde" som et nytt punkt på sitt arbeidsprogram.
- c) MSC 75 besluttet at alle sider i de dokumenter som dreier seg om denne saken, behandles på NAV 48.
- d) I forbindelse med item 17 - "antiterror" - ble det besluttet at NAV 48 også skulle arbeide videre med "long range identification systems", på bakgrunn av de funksjonskrav som ble utarbeidet under MSC 75.

Oppfølging:

- d) Når det gjelder "long range identification systems" har EU allerede bestemt seg for at systemet skal være AIS. Dette til tross for at det også finnes andre alternativ og til tross for at funksjonskrav ikke var besluttet før AIS ble valgt. Fra norsk side ser vi flere ulemper ved å benytte AIS, men pga EU's sterke syn, kan dette skape en vanskelig situasjon for Norge. Vi må "trå varsomt" i saken, men vi må bidra til at den mest fornuftige løsningen blir valgt.

5. Dangerous goods, cargoes and containers (agendapunkt 7)

Følgende saker ble behandlet av komiteen:

- a) Rapporten fra DSC 6.
- b) Forslag om å vedta en bindende IMDG-kode.
- c) Utkast til revidert EmS Guide (Emergency response procedures for ships carrying dangerous goods).
- d) Prosedyrer ved fravikelse av IMDG-koden.
- e) Forslag om at det skal dannes en korrespondansegruppe som skal utvikle en manual med standardiserte skadekriteria som kan benyttes ved kontroll av containere.

Norsk posisjon:

- a) Støttes.
- b) Norge støtter at IMDG-koden gjøres bindende. Koden er allerede bindende i vårt forskriftsverk.
- c) Støttes.

- d) Norge støtter forslaget prinsipielt. Teksten må imidlertid omarbeides slik at et kommunikasjonsregime ivaretas på samme måte som i SOLAS Ch. 1 / P. A / reg. 4(b)
- e) Norge støtter forslaget og vil vurdere å delta i CG.

Konklusjon:

- a) Rapporten ble godkjent.
- b) IMDG-koden ble vedtatt. Internasjonalt ikrafttredelse er forventet 1. januar 2004, men koden kan anvendes allerede fra 1. januar 2003. Nye endringer i koden vil tre i kraft 1. januar annet hvert år, men det oppfordres til å la endringene få anvendelse tidligere slik at dette samsvarer med tidspunktet for når endringer til andre instrumenter relatert til transport av farlig gods trer i kraft. For de deler av koden som ikke er bindende blir uttrykket "should" brukt, mens det for de bindende delene brukes "shall".
- c) Revidert EmS Guide ble vedtatt som MSC/Circ. 1025.
- d) Saken ble oversendt til DSC 7 for nærmere vurdering.
- e) Et nytt agendapunkt "Guidance on serious structural deficiencies in containers" ble satt opp på DSC 7's agenda.

Oppfølging:

Ny bindende IMDG-kode må implementeres i direktoratets regelverk.

6. Stability, loadlines and fishing vessel safety (agendapunkt 8)

Rapporten fra SLF 44 ble behandlet, herunder:

- a) utkast til to MSC-sirkulære,
- b) utkast til endringer i HSC 2000-koden og
- c) utkast til SOLAS-endering.

Norsk posisjon:

- a) Godkjenne utkastet. Utkastet til MSC-sirkulære omhandler hvordan man i praksis skal forholde seg med hensyn til hurtiggående fartøy og Lastelinjekonvensjonen. Utkastet er klarere enn eksisterende MSC/Circ.652 som dette er ment å erstatte.
- b) Vi støtter ikke den foreslåtte prosedyren, men ut fra det vi har signalisert i SLF bør Norge forholde seg avventende. Utkastet til MSC-sirkulære gjelder midlertidige retningslinjer for utførelse av modellforsøk på hurtiggående ro-ro fartøy som ønsker å unntas fra krav om innerbaugport. Norge har gått mot disse retningslinjene da vi mener de er dårlig egnet som retningslinjer da det foreligger altfor mange alternative måter å utføre forsøkene på. Vi mener videre at en har for lite erfaring med slike forsøk til å utarbeide retningslinjer på det nåværende tidspunkt. Dette har vi gitt uttrykk for i SLF, men ettersom vi fikk gjennomslag for at det er opp til administrasjonen å akseptere fravik på bakgrunn av slike forsøk, samt at retningslinjene er midlertidige og skal revideres når en har fått mer erfaring, valgte vi å ikke reservere oss i rapporten.
- c) Godkjenne utkastet. Utkast til endringer i HSC 2000-koden er norske post-Sleipner forslag.
- d) Godkjenne utkastet. Utkast til SOLAS endring gjelder regel II-1/18 om førstegangstesting av vanntette dører. Endringen går i hovedsak ut på at testing av hver enkelt dør i gitte tilfeller kan erstattes med prototypetesting. Utkastet er nok mer i tråd med gjeldende praksis enn den eksisterende teksten.

Konklusjon:

Rapporten ble godkjent.

7. Standards for training and watchkeeping (agendapunkt 9)

Under dette agendapunktet ble rapporten fra STW 33. Det ble ikke nedsatt arbeidsgruppe på saken og den ble derfor behandlet i plenum.

Diskusjon:

Komiteen hadde, til tross for at vi nå skal være inne i den absolutt siste fasen av implementeringen av den reviderte konvensjonen, fortsatt en del utestående saker. Dette er saker som i stor grad vil måtte ivaretas på STW og på MSC 76.

Konklusjon:

Komiteen godkjente rapporten fra STW 33 og støttet de vedtakene som ble fattet der. Dette gjelder både i forhold til sirkulærer og modellkurs.

Komiteen sa seg enig i at "White List" skal oppdateres med 5-årige intervaller og ber STW forberede de nødvendige prosedyrer, inkludert å vurdere behov for å revidere konvensjonen, for å få til dette. Dette arbeidet må gjøres ferdig i løpet av 2 sesjoner av STW.

Navnet på konvensjonen ble tatt opp som et problem. Det var enighet om at betegnelsen STCW-95 vil være misvisende, da konvensjonen også har vært revidert i 97 og 98. I tillegg ble reglene for godkjennelse av sertifikater under regel I/10 vurdert som byråkratiske og tungvinte. I komiteen var det enighet om at STW må se på begge disse tingene.

Medlemslandene ble oppfordret til å sørge for at alle aktuelle sjøfolk skal få utstedt de nødvendige sertifikater og dokumenter i henhold til den reviderte konvensjonen slik det ikke oppstår problemer ved havnestatskontroll etter fristen 31. juli 2002. Komiteen støttet også de forslag på rutiner og sirkulærer som STW 33 hadde foreslått i relasjon til havnestatskontroll på dette området.

Oppfølging:

Til STW 34 må vi forberedt på å diskutere:

- Oppdatering av "white list" (som vist over)
- Den offisielle betegnelsen på konvensjonen, for å unngå missforståelser
- Regler og prosedyrer for godkjennelse av sertifikater i henhold til regel I/10.
- Fra arbeidet med det Human Element ble en vurdering av krav til kompetanse vedrørende "fatigue" og utholdenhet oversendt STW for vurdering.

8. Fire protection (agendapunkt 10)

Følgende saker forelå til behandling:

- a) Rapport fra FP 46.
- b) Forslag til forord til retningslinjene for evakueringsanalyse for passasjerskip som ble utarbeidet på FP 46. Forordet er ikke å betrakte som fortolkninger, men inneholder forklarende og nyttig tekst.

- c) Fortolkninger av SOLAS' krav til fluktmasker basert på meningsutveksling etter FP 46 mellom Norge, Sverige, Danmark, Italia, Nederland og Frankrike, samt DNV. Disse fortolkningene ligger til grunn for en instruks vedrørende det samme som nå er utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet.
- d) Det har vært praksis at lufterør til smøreoljetanker ender i maskinrommet, noe som vanligvis ikke tillates for lufterør til drivstofftanker. I forbindelse med revidert kapittel II-2 har denne type rør blitt sidestilt med lufterør til drivstoff tanker, noe som beror på en misforståelse.

Norsk posisjon:

- a. Anbefales.
- b. Anbefales.
- c. Anbefales.
- d. Foreslås oversendt FP 47 med beskjed om å lage et tillegg (endringer) til revidert SOLAS kapittel II-2.

Konklusjon:

- a) Rapporten ble godkjent
- b) Godkjent med mindre justeringer
- c) Forslaget til fortolkning ble *ikke* godkjent, men sendt tilbake til FP 47 for nærmere drøftelser
- d) Det ble vedtatt å sende saken til FP 46, og behandle den under "Any other business".

9. COMSAR inkludert Tampa-oppfølging (agendapunkt 11 og delvis 2)

- a) Det forelå to dokumenter fra IMO's Sekretariat og ett fra Norge på "TAMPA-saken", og disse dokumentene var satt opp under agendapunkt 2. Det forelå dessuten ett dokument fra Frankrike og ett fra Tyskland på samme sak, og disse dokumentene var satt opp under agendapunkt 11. MSC besluttet å behandle saken under agendapunkt 11. Det var flere likhetspunkter mellom dokumentene fra Frankrike, Tyskland og Norge, men forslagene fra Norge var klarere m.h.t. rettigheter og forpliktelser.
- b) Til behandling forelå rapporten fra COMSAR 6 med til sammen 30 "action items". Hovedsaken sett med norske øyne var forslaget fra COMSAR 6 om å ikke endre kravet i SOLAS til lyttevakt på kanal 16. Dette forslaget var imidlertid kontroversielt, og innebar at COMSAR 6 denne gang inntok et helt annet synspunkt enn på sin forrige sesjon!

Norsk posisjon:

- a) I det norske dokumentet la vi frem synspunkter som klart underbygget at det er behov for å endre både SOLAS og SAR-konvensjonen for å forhindre fremtidige hendelser tilsvarende "TAMPA-saken" utenfor Christmas Island høsten 2001. Hovedsaken i vårt dokument var imidlertid å få MSC til å beslutte at saken umiddelbart behandles i detalj i COMSAR; dvs at dette skjer i parallell med det samarbeid om som er satt i gang mellom UNHCR, IMO og andre FN-organisasjoner vedrørende de sider av saken som faller *utenfor* IMO's mandat (dvs. asylsøkere etc).
- b) Av hensyn til de mange skip som er utstyrt med VHF-utstyr men som ikke har krav om DSC - og dette gjelder bl.a. flere tusen norske fiske- og lystfartøy - er det svært viktig for sikkerheten til slike skip at handelsfartøy fortsatt pålegges å holde manuell lyttevakt på VHF kanal 16.

Konklusjon:

a) Hovedpunkter fra debatten:

- USA med støtte fra Australia argumentere for at videre arbeid i COMSAR burde stilles i bero inntil det samarbeid som er satt i gang mellom UNHCR, IMO og andre FN-organisasjoner om de sider av saken som faller *utenfor* IMO's mandat (asylsøkere etc) er slutført. Norge advarte sterkt mot dette syn, fordi saken da vil ta unødvendig lang tid. Vi påpekte også at Assembly hadde gitt denne oppgaven høy prioritet, noe som må innebære at saken må videreføres så raskt som mulig. De aller fleste som deltok i debatten støttet det norske synet, og saken ble derfor satt på COMSAR's arbeidsprogram og på agendaen for neste møte.
- Tyskland - støttet av en del andre land - mente arbeidet burde forseres ytterligere ved at IMO arrangerer et "Intersessional" møte om saken i løpet av høsten. Sekretariatet gjorde det imidlertid klart at høsten var særdeles hektisk, bl.a. p.g.a. møter og konferanse i kjølvannet av 11 september.
- Det ble deretter etablert en AdHoc gruppe ledet av Sverige som bl.a. fikk i oppgave å utarbeide forslag til mandat for det videre arbeidet i COMSAR. Flere land inkludert USA, Australia, Tyskland, Frankrike, Italia, Canada, New Zealand og Norge deltok i gruppen som hadde flere møter. Under disse møtene tilbød Sverige seg å invitere til et møte om saken i løpet av høsten, og var villig til å ta i mot representanter fra alle land som var interessert i saken. Ingen hadde innsigelser mot dette, og møtetidspunkt ble tentativt satt til 2 til 6 september 2002.
- Når det gjaldt "Terms of reference (TOR)" for videre arbeid var instruksene fra Plenum å ta utgangspunkt i forslaget i det norske dokumentet. Under diskusjonene om utforming av TOR var det betydelig uenighet mellom USA og Australia på den ene siden, og de fleste øvrige land på den andre siden. Diskusjonen viste at flertallet var i favør at å "stramme opp" TOR ved å ta inn "with no undue delay" i tilknytning til "place of safety". USA og Australia var imidlertid sterkt imot å ta inn et slikt tillegg i selve mandatet. For å forhindre at USA og Australia eventuelt skulle velge å trekke seg fra videre samarbeid, bl.a. det møtet som Sverige har tatt initiativ til, valgte Norge å foreslå at "with no undue delay" allikevel ikke tas inn i TOR under forutsetning av at dette aspekt vil være ett av de temaer som må diskuteres som en viktig del av problemstillingen. Dette ble til slutt akseptert (men kun muntlig) av alle parter. [Inntil endelig rapport foreligger, kan opplyses at TOR er å finne følgende steder i utkastet til sluttrapport: MSC 75/WP.11/Add.1, side 40, paragraf 11.53 og 11.53.1. Underpunktene tilknyttet siste punkt finnes i MSC 75/WP.11/Add.2, side 22, paragraf (11).1.1 til .1.4.]
- Under hele MSC-møtet holdt den norske delegasjonen nær kontakt med delegasjonene fra USA og Australia vedrørende saken, for å forhindre at saken skulle "gå i stå" pga interne instruksjoner/forhold i noen av landene.

b) Særlig Storbritannia argumenterte sterkt mot forslaget om å oppretthold lyttevakt på kanal 16 etter 2005. Imidlertid var det klart flertallet for forslaget fra COMSAR 6, og det ble vedtatt en MSC-resolusjon som opplyser om dette vedtaket.

Oppfølging:

- a) Det forutsettes at Sverige vil sende ut offisiell invitasjon til det planlagte møte for å diskutere behandling av personer som redde fra skip i havsnød. Norge bør sannsynligvis sende in dokument til møtet som utfyller våre synspunkter gitt i dokumentet til MSC 75 (MSC 75/2/2/Add.2)

10. Ship design and equipment (agendapunkt 12)

- a) Til behandling forelå rapporten fra DE 44 med 9 gjenstående "action items" og rapporten fra DE 45 med 10 "urgent action items". Kun to av disse sakene er kontroversielle og behandles separat under pkt. b) og c) nedenfor.
- b) MSC 74 hadde godkjent for sirkulasjon med tanke på vedtak om konvensjonsendring et nytt SOLAS-krav II-1/12-2 om "means of access for inspection". Dette utkastet hadde også senere blitt diskutert på DE 45, som foreslo enkelte substansielle endringer. Videre hadde DE 45 utarbeidet utkast til "technical provisions" tilknyttet dette nye SOLAS-kravet, og disse "provisions" blir gjort bindende ved den henvisning som gjøres i det nye SOLAS-kravet. Opprinnelig var hensikten at MSC skulle vedta ("adopt") både det nye SOLAS-kravet og de tilhørende "technical provisions" på denne sesjonen. Imidlertid er saken blitt vanskeliggjort av flere forhold; bl.a. at Bahamas - som opprinnelig foreslo å lage et nytt slikt krav i SOLAS - mente at de endringene som DE 45 foreslo i forhold til det opprinnelige forslaget, ikke var akseptabelt. I tillegg hadde Intertanko sendt inn kommentarer som stilte flere kritiske spørsmål til "technical provisions", og mente saken ikke var moden for vedtak på denne sesjon.
- c) DE 45 hadde utarbeidet utkast til nytt krav i SOLAS kapittel III om krav om SART i redningsflåter på ro-ro passasjerskip. Forslaget fra DE gikk ut på at alle redningsflåter skal utstyres med SART.
- d) Australia hadde sendt in dokument som påpekte at enkelte nyere SOLAS-endringer som var ment å gjelde alle typer skip inkludert eksisterende HSC'er, ikke fullt ut er gjort bindende for de hurtigbåter som dekkes av HSC-koden av 1994 og DSC-koden. Australia foreslår derfor at disse kravene også gjøres gjeldende for slike hurtigbåter ved å vedta endring i disse kodene.

Norsk posisjon:

- a) De ukontroversielle sakene støttes av Norge
- b) I utgangspunkt ønsket Norge at forslagene fra DE skulle vedtas på dette møtet. Imidlertid var vi innstilt på å høre argumentene for utsettelse i løpet av møtet før vi besluttet norsk posisjon.
- c) De nordiske Sjøfartsdirektørene hadde for kort tid siden diskutert forslaget fra DE, og var kommet til at DE's forslag om å kreve en SART i hver redningsflåte, vil være å gå for langt.
- d) Norge støttet synspunkter og forslag fra Australia.

Konklusjon:

- a) De foreslåtte "action items" ble vedtatt/godkjent av MSC.
- b) Etter debatt i Plenum og etter at saken deretter var nærmere diskutert i en undergruppe, var de fleste enige om at vedtak i saken bør utsettes til MSC 76, slik at de enkelte delegasjoner får bedre mulighet for å studere forslaget, og eventuelt komme med skriftlige kommentarer før saken avgjøres.
- c) MSC vedtok å endre forslaget fra DE 45, til å kun kreve én SART for hver fjerde flåte. Dette resultat blir sirkulert som forslag til SOLAS-krav, som så kan formelt vedtas på MSC 76.
- d) Etter å ha diskutert Australias forslag, var det enighet om at saken bør vurderes nærmere før det kan fattes endelig vedtak. Saken koordineres av DE, men også COMSAR og NAV fikk i oppgave å vurdere forslagene før vedtak.

11. Flag State Implementation (agendapunkt 13)

- a) FSI 10 hadde utarbeidet utkast til MSC/MEPC-sirkulære vedrørende "major non-conformities" i forbindelse med ISM-sertifisering.
- b) Etter forslag fra Norge hadde FSI 10 gitt tilslutning til revidert sirkulære MSC/Circ.1013 vedrørende håndhevelse av reglene for bunnbesiktelse og fortolkning av "any five year periode". Hensikten med endringen er å etablere de samme regler for alle typer skip; dvs. lik de krav som gjelder for bulk- og tankskip i henhold til ESP-kravene. Dette prinsipp ble det oppnådd enighet om på et tidligere MSC-møte, men teksten i MSC/Circ.1013 var ikke riktig i henhold til hensikten. Saken ble lagt frem for MSC 75 for avgjørelse.
- c) Bahamas hadde foreslått å endre navnet på underkomiteen FSI til "Sub-Committee on Implementation of Instruments (IMP)". Begrunnelsen fra Bahamas var at underkomiteen konsentrerer seg for mye om Flaggstater og glemmer andre forhold - særlig Havnestatens forpliktelser til å underrette Flaggstaten om tilbakeholdelser.

Norsk posisjon:

- a) Det er ikke enkelt å lage fornuftige regler rundt behandling av "major non-conformities" fordi definisjonen av "major" er til forveksling lik "non-major". På sikt må dette ryddes opp i! Det kan stilles visse spørsmålstegn ved teksten i foreslått sirkulære, men dette er trolig det beste som kan oppnås på dette tidspunkt.
- b) Er norsk forslag.
- c) Etter norsk oppfatning må Flaggstatens forpliktelser være hovedsaken for FSI, og vi støtter derfor ikke forslaget om navneendring.

Konklusjon:

- a) Teksten fra FSI inneholdt hakeparenteser og det ble nedsatt en "informal group of experts" for å utarbeide revidert tekst. Gruppen la frem et forslag som ble godkjent. Forslaget skal også behandles på MEPC til høsten.
- b) Flertallet var enig i det norske forslaget som ble godkjent som nytt sirkulære.
- c) Det ble en lang debatt om eventuelt navneskifte. Da formannen avsluttet debatten var det et knapt flertall mot å endre navn. I utkastet til rapport var dette formulert på følgende måte: "Absent of a clear majority for the proposal, the Committee agreed...". Denne formulering "inviterer" til mistolkning, og ble endret etter norsk protest.

12. Human element (agendapunkt 15)

Under dette agendapunktet ble en gjennomgang av arbeidet med det menneskelige element startet.

Diskusjon:

Arbeidsgruppen brukte mye tid på å gå gjennom det arbeidet som til nå er gjort med det menneskelige element i IMO. Det var enighet om at dette er et område som det fortsatt må være fokus på, men som til nå ikke har funnet sin naturlige plass i IMO-arbeidet og at det var viktig for medlemslandene å gi de nødvendige styringssignalene på dette arbeidet.

Når det gjelder "fatigue" (utholdenhet); så var det enighet om at det er essensielt å skape kunnskap om dette. Utvikling og oppbygging av kompetanse på området må derfor sikres. Det

ble informert om at STW hadde sett på saken og vedtatt at dette ikke var aktuelt. STWs besvarelse av saken kom i relasjon til deres arbeid med en bestemt fartøytype, mens saken er av betydning for alle sjøfolk og må finne sin løsning i forhold til mennesket og er uavhengig av fartøytyper.

Når det gjelder det menneskelige element som er det satt fokus på "the International Convention on Tonnage Measurements of Ships 1969" og de konsekvenser som den har for sjøfolks oppholdsrom så ble den ikke diskutert og i og med at vi ikke hadde noe ønske om å endre denne så tok heller ikke vi saken opp.

Konklusjon:

Komiteen vedtok å gjenta sin instruks til underkomiteene om at de må ivareta det menneskelige element i sitt arbeid. Underkomiteene ble på MSC 74 pålagt å bruke HEAP i sitt arbeid – komiteen valgte nå å be underkomiteene rapportere om sin erfaring med bruken.

Utviklingen av en sikkerhetskultur er viktig slik at det til MSC 77 vil bli fremmet forslag til en "Assembly resolution".

Komiteen noterte seg arbeidet med å skape en oversikt over de tiltak som IMO har gjennomført på området og de ber medlemslandene komme med kommentarer og forslag i forhold til dette til MSC 77. Til det samme møtet er medlemslandene oppfordret til å komme med forslag og/eller kommentarer til målsetningene for arbeidet med det menneskelige element, som vis i resolusjon A. 850 (20) og til det uttalte behovet for å utvikle en strategisk plan for IMOs arbeid på dette området. Det ble også påpekt at det ikke var oversendt en eneste ulykkesrapport til arbeidsgruppen på det menneskelige element.

Komiteen sa seg enig i det uttrykte behovet for å utvikle utdanning og trening i forhold til "fatigue" og at slik trening er et ufravikelig steg i arbeidet med å sikre bevissthet og for å endre sikkerhetskulturen.

Arbeidsgruppen skal ikke møtes på MSC 76, men vil bli nedsatt på MSC 77 dersom det er behov for det. Med det uttalte fokus på det menneskelige element og med de oppfordringene som er kommet til medlemslandene om innspill så kan man trygt si at MSC 77 vil bli en viktig korsvei på dette området. Dersom ikke medlemslandene finner det viktig å fremme saker på dette området så vil det være sterke krefter som vil jobbe for en nedprioritering av dette arbeidet i IMO.

Oppfølging:

Komiteen har valgt å instruere alle underkomiteene slik at de skal ta det nødvendige hensyn til det menneskelige element i forbindelse med sitt arbeid og rapportere på bruken av HEAP – dette er noe våre representanter i underkomiteen må ta med seg.

Vi må til MSC 77 fremme forslag og kommentarer på:

- den oversikt over de tiltak som IMO har gjennomført vedrørende det menneskelige element
- målsetningene for arbeidet med det menneskelige element, som vis i resolusjon A. 850 (20)
- det uttalte behovet for å utvikle en strategisk plan for IMOs arbeid med det menneskelige element

Vi må i tillegg være forberedt på å diskutere utviklingen av en sikkerhetskultur slik at det til MSC 77 vil kunne bli fremmet forslag til en "Assembly resolution" og at vi på det nevnte møtet kan ivareta diskusjonen.

13. Prevention and suppression of acts of terrorism against shipping (agendapunkt 17)

Assembly vedtok enstemmig Res. A924(22) som en direkte følge av terrorangrepene mot USA 11 september 2001. IMO pålegges å vurdere/innføre tiltak for å forhindre at skipsfarten skal bli utsatt for fremtidige terroristangrep.

Arbeidet startet i februar i år med et ukelangt "Intersessional Working Group (ISWG)" møte i London. Til møtet i februar hadde USA lagt frem mange forslag til tiltak som både omfattet skip, plattformer og havner. De fleste av USAs forslag ble akseptert på møtet i februar, som la frem forslag til endring av SOLAS-kapittel XI, samt foreløpig utkast til "International Maritime Security Code (ISC)". Det har vært enighet om at målsetningen skal være å få vedtatt nye internasjonale regler på en konferanse som arrangeres samtidig med MSC 76 i desember i år. I henhold til planen skulle MSC 75 "approve" de aktuelle forslag til konvensjons- og kodetekst, for endelig vedtak i desember.

Til MSC 75 forelå hele 45 nye offisielle dokumenter, pluss en rekke INF-dokumenter samt alle de ISWG-dokumentene som var behandlet på ISWG-møtet. Særlig "utmerket" dokumentene fra USA seg med et voldsomt volum og detaljnivå. Mange av USAs nye forslag gikk vesentlig lenger enn hva USA hadde foreslått i februar.

Norsk posisjon:

Det kan stilles spørsmålsteget ved i hvor stor grad skipsfart generelt (eventuelt med spesifikke unntak) kan anses å være sannsynlige mål for terrorisme, og det kan også stilles spørsmålsteget ved i hvilken grad det vil være mulig for skipsfarten å iverksette tiltak som vil kunne forhindre angrep dersom terrorister skulle finne dette formålstjenlig. Fra norsk side har man imidlertid funnet det riktig å støtte tiltak av slike typer og av et slikt omfang at kostnader/oppgaver ikke blir urimelig i forhold til forventet virkning/nytteverdi. Ut fra slike vurderinger fant man fra norsk side å kunne støtte de fleste av USAs forslag som ble fremlagt for ISWG i februar i år.

Når det gjelder USAs nye forslag til dette møtet, stiller saken seg imidlertid annerledes. I likhet med bl.a. samtlige EU-land mener vi at mange av de nye forslagene fra amerikansk side vil være å gå urimelig langt å vedta som krav til alle deler av internasjonal skipsfart, slik USA foreslår.

Norge har hele tiden vært motstander av at de nye kravene i SOLAS skal gjøres gjeldende for faste og flyttbare plattformer. På siste møte fikk dette syn også støtte av EU.

Konklusjon:

På grunn av de mange nye detaljerte forslag som var sendt inn, var møtet i konstant tidsnød. Det ble tidlig klart at det ikke var støtte for de fleste nye krav foreslått fra USA's side. Imidlertid fikk USA aksept for at flere av deres forslag til økte krav til skip og havner ble tatt inn i den bindende delen av koden ("Del A"); ikke som detaljerte tekniske krav men i form av funksjonskrav. USA argumenterte da for at de detaljerte kravene foreslått i deres dokumenter burde plasseres i "Del B" som inneholder anbefalinger. Mange var skeptiske til dette, og p.g.a. tidsnød ble det minimal tid til å diskutere "Del B".

Det viste seg nødvendig å (om)formulere mye tekst og det ble derfor etablert et stort antall "Drafting grupper", som jobbet med ulike deler av teksten. Møtet ble "enig" om et utkast som inneholder et komplett tekstforslag til endringer i SOLAS kapittel 11, samt komplett forslag til "Part A" av "Security-koden". Det er mange hakeparenteser i teksten, og dessuten alternative formuleringer mange steder. Det var imidlertid svært dårlig tid/anledning til å studere de nye tekstforslagene i detalj, så det er sannsynligvis også en god del tekst som ikke er plassert i hakeparentes, som må forventes å ikke bli akseptert.

Etter en dog del debatt ble det oppnådd enighet om at de nye kravene i SOLAS ikke skal gjøres gjeldende for faste og flyttbare plattformer.

Selv om arbeidet kom et godt stykke videre, er det klart for alle at mye arbeid gjenstår før en konferanse kan fatte vedtak om et helt nytt regelverk. På denne bakgrunn var det full enighet om at det er nødvendig å arrangere enda ett "Intersessional-møte" med én ukes varighet; denne gang 8 - 13 september d.å.

Oppfølging:

EU-kommisjonen tok flere initiativ til å samordne EU-landenes (pluss Norges) synspunkter forut for MSC 75, og forventes å gjøre det samme før neste "Intersessional-møte". Vi vet ennå ikke hvordan/når slik koordinering vil finne sted, men det vil være viktig med aktivt engasjement fra norsk side, slik at våre synspunkter blir ivaretatt, slik det i stor grad skjedde i forrige runde.

Av viktige gjenstående spørsmål, kan nevnes følgende (referansene viser til utkast til plassering i SOLAS /kode, som foreslått i dokument MSC 75/WP.18/Add.1):

- a) *SOLAS, Reg. V/19: Tidsplan for AIS-krav*: EU-landenes forslag til dette møtet anses som realistisk. Dette forslag bør fremsettes på nytt (med en justering for å forhindre en utilsiktet forsinkelse for en liten gruppe skip, som ble oppdaget på MSC 75).
- b) *SOLAS Reg. 11-2/ 3 og "Security-kode", del A, par. 19*: Bør det innføres et nytt "Security-sertifikat" for skip?: Fra norsk side er vi skeptisk til å innføre et nytt slikt sertifikat; bl.a. av administrative årsaker. De forhold som skal sertifiseres bør kunne dekkes av eksisterende sertifikater. Imidlertid kan det bli vanskelig å etablere slike ordninger i tide; dvs, det kan ikke utelukkes at det blir nødvendig/ønskelig å innføre "Security-sertifikat" for skip på *kort sikt*, som senere kan oppheves. Fordelen med et slikt sertifikat vil være at skip da kan dokumentere på en enkel måte at "noen" har sjekket at relevante krav oppfylles.
- c) *SOLAS Reg. 11-2/3*: Det er foreslått innført en ny type organisasjoner - "Recognized security organizations" - i utkast til nye regler. Signalene fra IACS har hittil vært at IACS-selskapene ikke kan forventes å påta seg denne type nye oppgaver. Imidlertid vil det være helt umulig for hvert enkelt flaggland å godkjenne "Recognized security organizations" rundt om i verdens land, slik utkastet til nye bestemmelser indikerer. Vi må diskutere nærmere hvordan dette problemet kan løses. Norge reservert seg mot dette kravet.
- d) *SOLAS Reg. 11-2/ 3 og "Security-kode", del A, par. 7, 8, 9,10, 12 og 13*: Hvor vidtrekkende krav skal aksepteres for skip?
- e) *SOLAS Reg. 11-2/6, og "Security-kode", del A, par. 2, 14, 15, 16, 17, 18*: Hvilke havner skal måtte oppfylle de kommende SOLAS-kravene, og hvor vidtrekkende krav skal aksepteres? Avgrensning ble diskutert, men man kom ikke frem til enighet. Fra norsk side

mener vi det kun bør være de havner som jevnlig har internasjonal trafikk med "SOLAS-skip" som bør omfattes.

- f) *SOLAS Reg. 11-2/8*: Hvilken informasjon bør hver enkelt stat pålegges å sende inn til IMO?
- g) *SOLAS Reg. 11-2/9*: Det er laget utkast til vidtrekkende regler for havnestatskontroll - riktignok i doble(!) hakeparenteser. Hvilke deler bør strykes/endes?

14. Piracy and armed robbery (agendapunkt 18)

Følgende saker ble behandlet:

- a) Statistisk informasjon om rapporterte piratangrep.
- b) Rapport fra IMOs anti-pirat prosjekt i Guayaquil, Ecuador i september 2001, samt i Accra, Ghana i mars 2002 som en del av IMOs virksomhet for å forebygge piratvirksomhet i disse regioner.
- c) Utfallet av 2. møte i UNICPOLOS (United Nations Open-ended Informal Consultative Process on Oceans and Law of the Sea). Arbeidet i UNICPOLOS vedrørende piratvirksomhet er av direkte relevans for lignende arbeid i IMO.
- d) Utfallet av FNs generalforsamling 56. sesjon. Arbeidet med å bekjempe piratvirksomhet har direkte relevans for IMO.
- e) Forslag fra Brasil om å endre koden for etterretning for etterforskning av piratvirksomhet.

Norsk posisjon:

- a) Rapporten tas til etterretning.
- b) Vi støtter forslagene fra sekretariatet. Når det gjelder bruken av retningslinjene på dette området i kampen mot terrorisme så forutsettes det ivaretatt under agendapunkt 17.
- c) Rapporten tas til etterretning.
- d) Vi tar rapporten til etterretning.
- e) Norge bør ikke støtte en slik innsnevring av virkeområdet for retningslinjene.

Konklusjon:

- a) Selv om antall piratangrep i 2001 har sunket i forhold til tallene for 2000, er det fortsatt nødvendig med stor innsats på dette området.
- b) Regionalt samarbeid og koordinering må effektiviseres i relevante regioner. Videre ble det oppfordret til å rapportere alle piratangrep, samt forsøk til nærmeste RCC, kyst- og flaggstaten iht. til prosedyrer fastsatt i MSC/Circ. 622/Rev.1. IMO vil være behjelpelig med bistand til land som trenger det.
- c) Informasjonen fra UNICPOLOS ble notert.
- d) Informasjonen fra FNs generalforsamling ble notert. IMOs sekretariat ble instruert til nøye å følge utviklingen i FN på dette viktige området.
- e) Komiteen fattet vedtak om at Sekretariatet i sine rapporter om piratvirksomhet (MSC.4/Circ.) skal skille mellom tilfeller av piratvirksomhet som skjer til sjøs og i havn. I tillegg skal det klargjøres om det kun dreier seg om forsøk på piratvirksomhet. Diskusjon rundt de øvrige forslag fra Brasil ble utsatt til MSC 77.

15. Relations with other organizations (agendapunkt 19)

Eneste sak av betydning som var oppe på dette møtet var hvordan IMO skal forholde seg til Unified Interpretations fra IACS (IACS UI). Etter forslag fra DK hadde IACS sendt inn de av sine IACS UI de anså for relevante i forhold til havnestatskontroll. Ikke færre enn 15 slike UI'er var sendt inn til dette møtet.

Etter en del diskusjon ble det bestemt å sende dokumentet til diverse underkomiteer for mer nøye vurdering, og eventuell utarbeidelse av relevante IMO fortolkninger for godkjenning av MSC evt. MEPC.

Dette var i overensstemmelse med Norges syn i saken.

16. Application of the Committees guidelines (agendapunkt 21)

På de siste møtene har "review of the sub-committee structure" vært hovedsak under dette agendapunkt. Det var sendt inn fire dokumenter til MSC 75 på saken, men kun to var nye; ett felles fra formennene i MSC og MEPC, og ett dokument fra Brasil. Det var ikke lagt opp til å fatte beslutninger på dette møtet.

Dokumentet fra formennene i MSC og MEPC er ment som input til debatten, og de presiserer at de ikke nødvendigvis selv er 100 % enig i alle tanker som fremsettes. Blant de ideer som fremsettes kan følgende nevnes:

- Fjern begrensningen på antall "Drafting Groups" i løpet av møtene
- La *forrige* møte vedta hvilke arbeidsgrupper som skal etableres på neste møte, og dessuten vedta TOR på forrige møte, slik at Arbeidsgruppen kan settes i gang helt fra starten av møtet.
- Aksepter at selve rapportene fra Arbeidsgrupper ikke oversettes før behandling i Plenum; dvs. at kun "Actions requested" blir oversatt
- Fjern begrensningene på antall Korrespondansegrupper mellom møtene

Formennene fremsatte også en del tanker rundt organisering av underkomiteene, inkludert mulige løsninger for å bli mer fleksibel mht. å få bedre ballanse mellom tilgjengelig møtetid og arbeidsvolum i den enkelte underkomité.

Brasil kom med diverse forslag til omorganisering av IMO's arbeid. De foreslår at underkomiteene avskaffes, og at man i stedet etablerer "Permanent Technical Groups (PTGs)". Slike PTGs skal bestå av en "Co-ordination Sector", en "Executive Sector" og en "Technical Sector". De to førstnevnte "sectors" skal møtes en til to ganger pr måned(!) og skal bestå av Medlemslandenes faste representanter. (Hva med alle de medlemsland som ikke har faste representanter?) Det ser ut til at "Technical sector" ikke skal møtes - kun forholde seg til hverandre pr. korrespondanse. Det ser også ut som at Brasil legger opp til at Council skal gis mer makt på bekostning av MSC og MEPC.

Norsk posisjon

De tidligere dokumentene på saken fra de to formennene har vært litt skuffende, og det er derfor positivt at man nå presenterer nye tanker. Flere av de ideer som fremsettes er positive, og bør støttes.

Det kan sikkert være behov for nytenkning, men Brasils forslag synes i overkant! TOR for denne vurderingen er gitt i dokument MSC 75/21 og Brasils forslag går vesentlig lenger enn mandatet gir anledning til. Dessuten inneholder Brasils dokument en rekke påstander både om

svakheter/problemer ved nåværende organisatoriske løsninger om fordeler ved Brasils forslag som i liten grad dokumenteres. Det er mye synsing og lite fakta.

Konklusjon:

Nederland holdt tidlig under debatten et innlegg som ikke kommenterte de innsendte dokumenter, men som koplet det aktuelle tema til et tema som skal behandles på kommende møter i Council: "Consideration of the strategy and policy of the Organization". Nederland mente at disse sakene må ses i sammenheng, og mente det var lite hensiktsmessig å revurdere "structure of the sub-committees" før "strategy and policy" var avklart.

Flere land uttrykte støtte til Nederland, men det var også enighet om at det planlagte møte mellom formennene i komiteer og underkomiteer 15 juni d.å. bør gjennomføres som planlagt, og at dokumentene fra formennene og fra Brasil burde diskuteres nærmere der. I realiteten kan saken ikke anses å ha blitt kommet særlig lenger i løpet av MSC 75, men tidsnød var utvilsomt en medvirkende årsak til dette.

17. Work programme (agendapunkt 22)

DSC

Forslag fra Norge om at revisjon av Guidelines for the preparation of the Cargo Securing Manual skal behandles av DSC ble godkjent av MSC. Arbeidet skal skje under agendapunktet "Cargo Securing Manual".

Nytt agendapunkt:

- Guidance on serious structural deficiencies in containers.

Oppfølging:

Norge vil presentere et forslag til MSC 76 for å få inn et nytt agendapunkt på arbeidsprogrammet til DSC og adressere de gjenstående forhold/detaljer i forbindelse med stuing og sikring i lastenheter. Dokumentet bør sendes inn før 1. juli.

FP

Nye agendapunkter:

- Review of the OSV Guidelines.
- Use of directional sound for passenger evacuation.
- Guidelines for the manufacture and installation of oil mist detectors.
- Revision of gas concentration limit of sulphur dioxide for floor coverings.

Følgende tema ble inkludert under item 1 "Analysis of fire casualty records":

- Use of smoke helmet type breathing apparatus.
- Revision of the fire casualty records.

FSI

Nytt agendapunkt:

- Development of provisions on transfer of class.

Videre skal FSI i relasjon til res. A.912(22) Self assessment of flag State performance; vurdere tiltak som sikrer ensartet implementering av IMO-instrumenter. FSI skal også i relasjon til res. A.914(22) Measures to further strengthen flag State implementation; vurdere

tiltak som videre kan styrke flaggstatsimplementering som en del av utviklingen av en sikkerhetskultur og miljøbevissthet i IMOs aktiviteter. FSI skal også fremme forslag til tiltak som kan gjøres for å fremme ikrafttredelse av 1993 Torremolinos Protokollen og 1995 STCW-F konvensjonen. Dette skal skje i relasjon til res. A.925(22).

COMSAR

Nye agendapunkter:

- Review of the OSV Guidelines.
- Revision of the forms of nuclear ship safety certificates.
- Amendments to the DSC Code and 1994 HSC Code.
- Measures to enhance maritime security.
- Medical assistance in SAR services.
- Review of the SOLAS and SAR Convention provisions regarding the treatment of persons rescued at sea.
- Review of the FAL and SALVAGE Convention provisions to address the treatment of persons at sea.
- Review of performance standards provisions (resolution A.809(19)) to require means of attachment of radiotelephone apparatus to its user.

NAV

Nye agendapunkter:

- Review of the OSV Guidelines.
- Revision of the forms of nuclear ship safety certificates.
- Amendments to the DSC Code and 1994 HSC Code.
- Measures to enhance maritime security.
- Review of performance standards for radar equipment.
- Requirements for the display and use of AIS information on shipborne navigational displays.

Forslag fra Norge om å endre SOLAS reg. V/2 vedrørende definisjonen av "lengde" ble oversendt til NAV og skal behandles under agendapunktet "Any other business".

Bakgrunnen for at "Performance standards (PS) for radar equipment" blir tatt opp som nytt agendapunkt er snever, og vi mener det er ønskelig med fullstendig revurdering av denne PS. Norge ba derfor om avklaring, og fikk - overraskende nok - bekreftet at alle temaer tilknyttet denne PS kan tas opp under det nye agendapunktet. På vår anmodning ble dette også skrevet klart i rapporten.

DE

Nye agendapunkter:

- Review of the OSV Guidelines.
- Revision of the forms of nuclear ship safety certificates.
- Amendments to the DSC Code and 1994 HSC Code.
- Protection of pump-rooms of tankers and access to shore-based computer programmes for salvage operations.

SLF

Agendapunkt "Improved stability criteria and systematic model tests" ble gjeninnsatt på SLF's agenda.

STW

Nye agendapunkter:

- Measures to enhance maritime security.
- Prevention/suppression of acts of terrorism against shipping

Under agendapunktet "Follow-up action to the 1995 STCW Conferences" ble følgende underpunkter inkludert:

- Preparation of procedures for regular updating of the so-called "white-list" and consideration of the need for amending the STCW Convention and the STCW Code.
- Watchkeeping at anchor.
- Preparations of amendments to the STCW Code to clarify the title of certificates and endorsements relating to the revised STCW Convention.
- Review of the STCW Convention requirements and procedures relating to the recognition of certificates under STCW regulation I/10.
- Mandatory education and training requirements for fatigue prevention, mitigation and management.

Intersessionale møter:

- ISWG on Maritime Security: 9. – 13. september 2002.
- Joint ICAO/IMO Working Group on Harmonization of Aeronautical and Maritime SAR Procedures: 30. september – 4. oktober 2002.
- To en-ukers møter for E&T-group i 2003.

Oslo, 5. juli 2002

Trygve Scheel
Delegasjonsleder
