



RAPPORT

TIL: Sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene, adressatene på MSC's sirkulasjonsliste (se vedlegg), samt alle distriktssjefene.
 FRA: Delegasjonen v/Rune Teisrud og Trygve Scheel.
 DATO: 29. januar 2003
 KOMITE: **IMO's Sjøsikkerhetskomité MSC 76, 2. – 13. desember 2002.**

I. INNLEDNING

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Funksjon:

➤ Sjøfartsdirektør Rune Teisrud (delegasjonsleder 2. – 3. desember og 11. – 13. desember)	Plenum, WG 1
➤ Seniorrådgiver Trygve Scheel (delegasjonsleder 4. – 10. desember)	Plenum, WG 1
➤ Underdirektør Odd-Ketil Jørgensen	Plenum, WG 2
➤ Underdirektør Turid Stemre	Plenum
➤ Rådgiver Bente Michaelsen	Plenum
➤ Rådgiver Espen Sending	Plenum
➤ Rådgiver Elin Rønningen, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum, WG 1
➤ Rådgiver Johan Eggen, Fiskeridepartementet	Plenum, WG 1
➤ Rådgiver Erik Hellgren, Kystdirektoratet	Plenum, WG 1
➤ Rådgiver Ole-Johnny Selstad, Utenriksdepartementet	Plenum, WG 1
➤ Sjefsingeniør Knut Vågnes, Det norske Veritas	Plenum, WG 2
➤ Sjefsforsker Rolf Skjong, Det norske Veritas	Plenum, WG 2
➤ Sjefsingeniør Arve Myklebust, Det norske Veritas	Plenum, WG 2
➤ Mads Magnussen, Det norske Veritas	Plenum, WG 1
➤ Direktør Terje C. Gløersen, Norges Rederiforbund	Plenum, WG 1
➤ Seksjonsleder Rune Karlsen, Norges Rederiforbund	Plenum, WG 2
➤ Tariffsekretær Harald Særsten, Norsk Sjømannsforbund	Plenum

WG 1: Working Group on Maritime Security

WG 2: Working Group on Bulk Carrier Safety

DG 1: Amendments to mandatory instruments

Informal groups: Det ble avholdt diverse informal groups vedrørende diverse emner.

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 20. november 2002 i Sjøfartsdirektoratet, samt et EU forberedende møte 26. november 2002 hvor Trygve Scheel og Elin Rønningen deltok. EU hadde ellers løpende møter under MSC hvor Rune Teisrud, Trygve Scheel og Elin Rønningen 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

• Sikkerhet på bulkskip

MSC avsluttet sitt arbeid med FSA-studiene rundt sikkerhet på bulkskip på dette møtet, og følgende hovedpunkter ble det oppnådd enighet om:

- Dobbelt skrog (nybygg)
- coating standarder (nybygg)
- SOLAS XII/5 om styrke i skott skal gjelde for skip med dobbelt skrog (nybygg)
- Fritt fall livbåt (med free-float mode) (nybygg)
- Diverse endringer av de tekniske reglene i lastelinjekonvensjonen, spesielt hva gjelder lukedekslar og oppdrift i forskipet. (nybygg)
- Implementering av IACS URS31 om styrking av spant i IMO's regler (eksisterende skip).
- Vurdering av forbud mot alternate hold loading etter en gitt alder* (eksisterende skip)
- Sikring av luker mot horisontale belastninger (lukningsmidler) (eksisterende skip)
- Redningsdrakter for hele mannskapet (både nye og eksisterende skip)
- Ship/terminal interface forbedringer (nye og eksisterende skip)
- Forbedret laste-/stabilitetsinformasjon (nybygg)
- Bindende BC-kode (skal vurderes videre)
- Retningslinjer for early abandonment (nye og eksisterende skip)
- Opplæring av havnestatsinspektører
- Performance standard for vann nivå indikatorer (nye og eksisterende skip)
- Standarder for skrogreparasjoner og nybyggingspraksis

* Dette vil vurderes også for fremtidige nybygg, når skipet har nådd en viss alder.

For å sikre en raskest mulig oppfølging av dette arbeidet skal alle disse sakene opp på møtet i DE i mars 2003. Dette møtet vil muligens bli forlenget med 3 ekstra dager, og vil ha en egen arbeidsgruppe på bulkskip. Det er ikke ventet at kravene til nye skip vil kunne tre i kraft før tidligst 2006. Videre ble det også enighet om at nåværende SOLAS definisjon på bulk skip må oppdateres blant annet på bakgrunn av kommende krav om dobbelt skrog.

• Means of access

Ny SOLAS regel II-1/3-6 vedrørende tilkomst i lasteromsområde på tank- og bulkskip for inspeksjoner ble vedtatt på dette møtet, og vil tre i kraft for skip bygget etter 1. januar 2005. Etter betydelig diskusjon ble også de tilhørende tekniske spesifikasjoner godkjent. Disse inneholder detaljkravene for de permanente tilkomstene. For tankskip over 500 bruttotonn hvor høyden av en tank er over 6 m, skal det være permanente tilkomster til all vertikal struktur, og til struktur under dekk. Rafting (flåteinspeksjoner) vil ikke bli tillatt som erstatning for permanente tilkomstmidler. Spesifikasjonen inneholder også detaljkrav for tilkomster på bulkskip over 20000 bruttotonn. Spesielt kan nevnes at tilkomst for inspeksjoner av spantene i lasterom vil bli vesentlig forbedret i forhold til eksisterende skip.

• 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. Saken vil bli drøftet på COMSAR 7 i januar 2003.

III. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTER PÅ AGENDAEN

1. Amendments to mandatory instruments (agendapunkt 3)

Følgende forslag til endringer forelå til vedtakelse av komiteen:

- a) **Kap. II-1.**
 - a. Reg. II-1/36 – Machinery controls. Ny para. 6 vedrørende automasjonssystem og forvarsel til bro ved nedstengning av fremdriftsmaskineri.
- b) **Kap. II-2.**
 - a. Reg. II-2/3 – Definitions.
 - b. Reg. II-2/19 – Carriage of dangerous goods.
- c) **Kap. III.**
 - a. Reg. III/26 – Additional requirements for ro-ro passenger ships.
- d) **Kap. XII.**
 - a. Ny Reg. XII/12 – Hold, ballast and dry space water ingress alarms (for alle bulkskip).
 - b. Ny Reg. XII/13 – Availability of pumping systems (for alle bulkskip).
- e) **INF-koden:**
 - a. Reg. 1.1. Definitions
 - b. Reg. 1.2. Application
- f) **SOLAS II-1**
 - a. Ny Reg. II-1/3-6 – Access to spaces in the cargo area of oil tankers and bulk carriers
 - b. ”technical provisions for means of access for inspections”. I disse tekniske bestemmelsene inneholder tabell 2/1.3 to alternative tekstforslag

Norsk posisjon:

Endringene i regel II-1/36, II-2/3, II-2/19, III/26 og INF-koden var helt uproblematiske.

Når det gjaldt regel XII/12 og XII/13 så var disse basert på utfallet av blant annet FSA-studien gjennomført av Norge og ICFTU. Diskusjonen på dette møtet gjaldt implementeringsdato, der valget sto mellom enten første mellomliggende/fornyelsesbesiktelse etter 1. juli 2004, eller første årlige besiktelse etter 1. juli 2004.

Norge støttet forslaget til ny reg. II-1/3-6 og tilhørende tekniske spesifikasjoner. Forut for møtet var det kun sendt inn ubetydelige forslag til endringer av de tekniske retningslinjene, men under plenumsbehandlingen kom Bahamas med forslag som medførte betydelige innskjerpinger i forhold til utgangspunktet. Disse forslagene kom overraskende på øvrige delegasjoner da det ikke forelå noe skriftlig fra Bahamas på saken, noe de begrunnet med tidsnød.

Konklusjon:

- a) Vedtatt. Ikrafttredelsesdato 1. juli 2004, med protestfrist 1. januar 2004.
- b) Vedtatt. Ikrafttredelsesdato 1. juli 2004, med protestfrist 1. januar 2004.
- c) Vedtatt. Ikrafttredelsesdato 1. juli 2004, med protestfrist 1. januar 2004.

- d) Vedtatt. Ikrafttredelsesdato 1. juli 2004, med protestfrist 1. januar 2004. Siste frist for implementering om bord ble satt til første besiktelse etter 1. juli 2004.
- e) Vedtatt. Ikrafttredelsesdato 1. juli 2004, med protestfrist 1. januar 2004.
- f) Vedtatt gjeldende for skip bygget etter 1. januar 2005. Protestfrist ble satt til 1. juli 2004. For detaljer se oppsummeringen først i rapporten. Det ble også fattet vedtak om at muntlige forslag til konvensjonsendringer etc. som skal vedtas på en sesjon ikke kan settes fram under selve møtet. Endringsforslag til konvensjonsendringer som forventes vedtatt på vedkommende sesjon vil kun bli vurdert hvis de foreligger i dokumentform, dvs. skriftlig. Dette vedtaket vil bli innarbeidet i komiteens retningslinjer.

Oppfølging:

Endringene må implementeres i direktoratets regelverk.

2. Measures to enhance maritime security (agendapunkt 4)

Det vises til egen rapport fra konferansen på Maritime Security.

3. Bulk Carrier Safety (agendapunkt 5)

Det vises til sammendraget ovenfor. For nærmere detaljer vises det til arbeidsgruppens rapport i MSC 76/WP.16.

4. Large passenger ship safety (agendapunkt 6)

Det var kun sekretariatets dokument om resultatene av arbeidet så lagt i MSC, NAV og SLF som forelå til behandling. Sekretariatet orienterte.

Diskusjon:

Det er foreløpig lite håndfast som foreligger fra de berørte underkomiteer, og enkelte av underkomiteene vil ikke møtes i tide til å rapportere til MSC 77.

Konklusjon:

Det vil ikke bli nedsatt arbeidsgruppe på sikkerhet for store passasjerskip under MSC 77. Arbeidsgruppen vil bli gjenopprettet under MSC 78.

5. Implementation of the revised STCW Convention (agendapunkt 7)

Følgende saker forelå til behandling:

- a) Progresjonsrapport vedrørende antall land som er på "white-list", samt komiteens godkjenning av Generalsekretærens rapport for inkludering av nye land på "white-list".
- b) Godkjenning av nye kompetente personer.
- c) Dokument fra Frankrike om "sailing boat skipper certificate".
- d) Informasjon fra Frankrike om harmonisering av militær og sivil maritim utdanning.

Norsk posisjon:

- a) Tas til etterretning.
- b) Tas til etterretning.
- c) Avklare om forslaget til Frankrike fullt ut oppfylder kravene i STCW-konvensjonen.
- d) Frankrikes opplysninger om harmonisering av utdanninger støttes.

Konklusjon:

- a) Følgende land ble godkjent av komiteen for inkludering på "white-list": Bahrain, United Arab Emirates og Vanuatu. Det vil bli utgitt et nytt MSC/Circ. hvor disse landene er inkludert på "white-list".
- b) Komiteen godkjent nye kompetente personer fra Tyrkia og Singapore i henhold til STCW regel I/7. Et nytt MSC/Circ. 797/Rev.8 vil bli utgitt. Sekretariatet oppfordret alle parter om å sende inn informasjon om endringer i personalia. Det er pr. i dag oppnevnt og godkjent 176 personer.
- c) Frankrike presenterte dokumentet angående innføring av et "Sailing boat skipper STCW-95 certificate". Det ble her noe diskusjon om det i realiteten rettet seg mot fritidsfartøy, samt i hvilken grad sertifikatet fullt ut tilfredsstilte kravene i STCW-konvensjonen. Det ble for det første avklart at det dreier seg om et kommersielt sertifikat slik at det omfattes av artikkel III i konvensjonen. For det andre bekreftet Frankrike at sertifikatet fullt ut oppfylder kravene i STCW-konvensjonen, men at dokumentet var noe mangelfullt når det gjaldt referanse til relevante bestemmelser.
- d) Frankrike redegjorde for dokumentet om innføring av harmonisering av militær og sivil maritim utdanning. Dokumentet fikk støtte av flere representanter.

Oppfølging:

b) Sjøfartsdirektoratet bør snarest (til MSC 77 i mai/juni 2003) vurdere om vi kan foreslå kandidater som kompetente personer i hht. STCW-konvensjonen.

6. Ship design and equipment (agendapunkt 8)

Etter en gjennomgang av de delene av rapporten fra DE 45 som ikke ble behandlet under MSC 75, tok komiteen for seg de gjenstående aksjonspunktene:

- a) Standarder for skips manøvrerbarhet.
- b) Foreløpige retningslinjer for WIG.
- c) Retningslinjer for tykkelsesmålinger, endringer i res. A.744(18).
- d) Endringer i res. A.744(18).
- e) Forslag til endringer i DSC- og 1994 HSC-kodene. Norge er medinnsender på forslagene som går ut på å bringe disse kodene på linje med SOLAS og 2000 HSC-koden med hensyn til krav om navigasjonsutstyr og testing av redningsutstyr. Forslagene var innsendt som et utkast til MSC-sirkulære i påvente av arbeidet i DE, COMSAR og NAV med revisjon av disse kodene.

Norsk posisjon:

- a) Norge støttet EUs synspunkt om å sende forslagene tilbake til DE for behandling.
- b) Støttes.
- c) Støttes.
- d) Norge ønsket forslaget avvist da det kan føre til at et skip må dokke 3 ganger i løpet av en 5-års sertifikatperiode. Norges delegasjon til FSI må briefes på dette.
- e) Støttes.

Konklusjon:

- a) Komiteen adopterte den foreslåtte standarden med mindre endringer. Et utkast til MSC-sirkulære med forklaringer til standarden ble diskutert bl.a. på bakgrunn av forslag fra Japan og Korea. Revidert utkast til vedlegg 3 i sirkulæret sendes tilbake til DE for behandling.
- b) Komiteen godkjente DE's utkast til MSC-sirkulære med retningslinjer for WIG.
- c) Komiteen godkjente DE's forslag til retningslinjer for tykkelsesmålinger ved stikkprøver i forbindelse med reparasjoner og evaluering av langskips styrke i henhold til vedlegg 12 til vedlegg B i resolusjon A.744(18) med mindre endringer. Retningslinjene vil bli gitt ut i form av et MSC-sirkulære forutsatt at DE ikke har kommentarer til endringene.
- d) Komiteen godkjente de foreslåtte endringene fra DE. Med hensyn til Indias forslag til ytterligere endringer i fortolkning av "any five year periode", ble det besluttet å sende forslaget til FSI for videre diskusjon.
- e) Sirkulæret ble godkjent med mindre modifikasjoner.

7. Flag State implementation (agendapunkt 9)

Følgende saker ble behandlet av komiteen:

- a) Rapporten fra FSI 10, herunder forslag fra Danmark vedrørende fremdriftsplan for revidering av Res. A.847(20) "Guidelines to assist Flag States in the implementation of IMO instruments", samt utviklingen av denne til en kode.
- b) Utkast til MSC/MEPC-sirkulære vedrørende ISM-koden og verifikasjonsprosedyrer hvis et selskaps DOC har blitt tilbaketrasket basert på en major non-conformity.
- c) Forslag om publisering av flaggstatskommentarer i Equasis i relasjon til havnestatskontroll.
- d) Forslag om IMO Model Audit Scheme.

Norsk posisjon:

- a) Alle aksjonspunktene kan støttes av Norge.
- b) Forslaget støttes av Norge.
- c) Særlig på grunn at registeret nå skal være full offentlig tilgjengelig må vi gå inn for at flaggstatene må få anledning til å kommentere. Det vil også være en fordel sett ut fra muligheten av at endringer skal foretas i enten regelverk eller vedtak. Videre er Norge en stor flaggstat som bør bistå dersom feilaktige opplysninger fremkommer, og sist men ikke minst ut fra alminnelige rettsprinsipper bør begge sider fremkomme når slike opplysninger offentliggjøres.
- d) Norge støttet forslaget i "joint submission" hvor vi var co-sponsor. Forslagene fra Belize, India og Vanuatu støttes ikke.

Konklusjon:

- a) Rapporten ble godkjent. Forslaget fra Danmark medførte en del diskusjon, ledet an av Kypros og Bahamas, om koden bør rettes kun mot flaggstat eller medlemsstater generelt. Diskusjonen endte med at man ble enige om fremdriftsplanen og at man trenger en full debatt på MSC 77 om koden kun skal rettes mot flaggstater eller alle medlemsstater.
- b) Utkastet ble godkjent etter endringer basert på en del diskusjon og runder i en informal group.
- c) Komiteen var enig i at flaggstatskommentarer i relasjon til havnestatskontroll også skal kunne legges ut på Equasis hjemmeside.

- d) MSC (og MEPC) var enig i at forslaget i "joint submission" dannet et godt grunnlag for utviklingen av en IMO Model Audit Scheme (MAS). MAS skal i utgangspunktet implementeres på frivillig basis. Det ble besluttet at det skal nedsettes en joint MSC/MEPC/TCC WG på MSC 77 for å bringe saken videre.

8. Bulk liquids and gases (agendapunkt 10)

Følgende saker ble behandlet av komiteen:

- a) Rapporten fra BLG 7.
- b) Forslag om produktinformasjon for MARPOL Annex I laster gjennom et Marine Safety Data Sheet.

Norsk posisjon:

- a) Støttes.
- b) Problemstillingen dokumentet tar opp er svært viktig, og bør være en del av BLGs arbeid med beskyttelse av mannskap. Dokumentet ble støttet.

Konklusjon:

- a) Rapporten ble godkjent.
- b) Saken ble satt på arbeidsprogrammet for BLG.

9. Safety of navigation (agendapunkt 11)

Følgende saker ble behandlet av komiteen:

- a) Diverse trafikkregulerende tiltak.
- b) Diverse rapporteringssystemer.
- c) Diverse MSC/Circ.
- d) Places of refuge.
- e) Endringer i SOLAS reg. V/2 og V/22.

Norsk posisjon:

- a) Støttes.
- b) Støttes.
- c) Støttes.
- d) Norge ønsker at det fokuseres mer på skipperens rett til nødhavn. Det foreliggende utkast legger for stor vekt på kyststatens rett til å avvise skip i nød.
- e) Støttes.

Konklusjon:

- a) De forskjellige forslagene fra NAV vedrørende trafikkregulerende tiltak ble adoptert og ikrafttredelse ble satt til kl. 0000 UTC 1. juli 2003. Endrede retningslinjer for navigasjon inn i det Baltiske hav vil bli implementert 1. desember 2003.
- b) De forskjellige forslagene fra NAV vedrørende rapporteringssystemer ble adoptert og ikrafttredelsesdato for Adriaterhavet ble satt til kl. 0000 UTC 1. juli 2003, mens systemene for Gulf of Finland implementeres 1. juli 2004.
- c) De forskjellige utkast til MSC-sirkulære i NAVs rapport til MSC ble godkjent, herunder IBS der MSC instruerte STW i å utvikle modellkurs. I tillegg til NAVs utkast til

sirkulærer utarbeidet MSC et sirkulære basert på forslag fra UK med tittel ”Standards for the provisions of weather routing services”.

- d) Diskusjonene rundt dette ble sterkt preget av Spania og Bahamas som en følge av omstendighetene rundt ”Prestige”. Bahamas mener det haster å få dette på plass og at skikkelig behandling av sjøfolk involvert i hendelser må sikres, mens Spania med støtte fra andre administrasjoner har sterke meninger om rett til å beskytte egne farvann. I tillegg til potensiell forurensningsfaren, er Spania av den oppfatning at alle nødstedte enten er illegale immigranter eller terrorister. Diskusjonen var lite matnyttig. Utkastet til resolusjon skal legges fram for COMSAR, MEPC og LEG. Deretter skal NAV 49 under hensyntagen til kommentarer fra MSC og de forannevnte komiteer og underkomité, legge fram endelig forslag til resolusjon direkte til Assembly.
- e) MSC godkjente forslagene til endringer i SOLAS reg. V/2 og V/22.1 som vil bli sirkulert med tanke på vedtakelse på MSC 77. Videre fikk UK støtte for sitt forslag om obligatorisk posisjonsrapportering og det ble nedsatt en draftinggruppe for å utarbeide forslag til endringer i SOLAS reg. V/28. Teksten ble godkjent og vil bli sirkulert med tanke på vedtakelse på MSC 77.

10. Stability and load lines and fishing vessel safety (agendapunkt 12)

Følgende saker ble behandlet av komiteen:

- a) Den store saken under dette agendapunktet var godkjenning av SLFs utkast til revidert del B i Lastelinjeprotokollen av 1988. Det gjensto 2 punkter i utkastet der SLF ikke var kommet til enighet. Krav om reserveoppdrift i forskipet og hvilke belastninger som skal legges til grunn ved dimensjonering av luker. Disse to punktene ble overført til arbeidsgruppen som ble nedsatt for bulkskip. Denne arbeidsgruppen ble igjen delt i to, der lastelinjespørsmålene ble behandlet i den ene. Norge v/ K. Vågnes deltok i denne gruppen.
- b) Revisjon av SOLAS, herunder norsk forslag til nytt agendapunkt, revisjon av res. A.266(VIII) og fiskefartøykode og retningslinjer.
- c) Revisjon av intakt-koden.

Norsk posisjon:

- a) Norge støtter SLFs utkast til revidert tekst samt at krav til reserveoppdrift i forskipet skal inntas. Vedr. lukebelastninger er Norge på linje med UKs forslag.
- b) Til etterretning.
- c) SLFs plan for videre arbeid støttes.

Konklusjon:

- a) Gruppen konkluderte i tråd med norsk posisjon, og MSC godkjente hele den reviderte teksten som forventes vedtatt på MSC 77.
- b) MSC noterte seg framgangen med revisjonsarbeidet og godkjente at revisjon av res. A.299(VIII) blir satt på SLFs arbeidsprogram.
- c) SLF ble instruert i å komme med en mer spesifikk plan for ”long term” arbeidet med revisjon av intakt-koden.

11. Dangerous goods, cargoes and containers (agendapunkt 13)

Hastesaker fra DSC 7 ble behandlet, herunder:

- a) Fraviksbestemmelse i IMDG-koden.

- b) Cargo securing manual og lasteinformasjon.
- c) Rapportering av hendelser som involverer farlig gods.
- d) Spørsmål om arbeidet med utvikling av ”Manual on loading and unloading of solid bulk cargoes for terminal representatives” skal fortsette eller opphøre.
- e) Forslag om å utvide anvendelsesområdet for BLU-koden til å omfatte korn.

Norsk posisjon:

- a) Vi støtter forslaget til fraviksbestemmelse i koden.
- b) Norsk/svensk forslag om krav til å dokumentere at lasten (ikke bare farlig last som i dag) er forsvarlig sikret inne i lastenheter førte ikke frem på DSC 7. Det var imidlertid enighet om at dette er et problem. Avventer diskusjon i MSC før vi evt. sender inn dokument til DSC 8.
- c) Hvorvidt rapporter i forbindelse med hendelser relatert til farlig gods skal gå til FSI eller DSC vil vi avvente argumentasjonen i plenum.
- d) Lav posisjon da vi ikke har vært særlig involvert i dette.
- e) Avvente diskusjonen i plenum.

Konklusjon:

- a) E&T group ble bedt om å lage et utkast til MSC/Circ. som skal godkjennes av MSC 77.
- b) Sekretariatet skal vurdere muligheten for å organisere seminarer/workshops og rapportere til DSC 8.
- c) Det ble konkludert med at hendelser som involverer farlig gods skal gå til DSC, mens ulykkesrapporten skal gå til FSI. Hvis ulykkesrapportene inneholder farlig gods-elementer skal også DSC involveres.
- d) Man avventer utfallet av WG på Bulkskip før konklusjon fattes.
- e) Det ble besluttet at DSC 8 skal vurdere forslaget under agendapunktet ”Any other business” og rapportere til MSC 78. Videre må forslagsstillerne sende inn forslaget på nytt til MSC i henhold til retningslinjene (med en medlemsstat som forslagsstiller).

12. Human element (agendapunkt 15)

Følgende saker forelå til behandling:

- a) Rapport fra møtet i arbeidsgruppen på det menneskelige element under MSC 75.
- b) Informasjon om ”Quality Shipping Conference” avholdt i København i juli 2002.

Norsk posisjon:

- a) Arbeid med det menneskelige element er en prioritert oppgave for norske myndigheter og det er svært viktig at arbeidet videreføres i arbeidsgruppen under MSC 77, samt at alle relevante underkomiteer blir involvert i arbeidet.
- b) Dokumentet fra konferansen i Danmark inneholder en rekke anbefalinger og det anbefales at dokumentet blir diskutert under MSC 77.

Konklusjon:

- a) Sekretariatet presenterte dokumentet som inneholder en rekke punkter fra arbeidsgruppen under MSC 75 med anbefalinger om videreføring av arbeidet under MSC 77. Det vil antakelig ikke bli nedsatt en arbeidsgruppe på det menneskelige element under MSC 77. Underkomiteen STW ble instruert til å utarbeide forslag til opplæring innen ”fatigue prevention, mitigation and management”.

- b) Dokumentet ble presentert av Danmark som anbefalte at ”konferanseresolusjonen” skulle tas i betraktning når komiteen behandlet saker relatert til det menneskelige element. Det ble her en diskusjon om hvordan dokumenter fra seminarer, konferanser og andre møter skal presenteres. Det ble konkludert med at det av slike dokumenter klart bør gå fram at de kun er til informasjon slik at unødig tidsbruk kan unngås. Det ble besluttet at dokumentet behandles i felles MSC/MEPC/TCC WG vedrørende IMO Model Audit Scheme som skal nedsettes på MSC 77.

13. Piracy and armed robbery (agendapunkt 16)

Følgende saker forelå til behandling:

- a) Rapporten om piratangrep og hvor de forekommer.
- b) Kyststaters rapporter til IMO om piratangrep.
- c) IMO's anti-pirat prosjekt, fase 2. Rapport fra ”Evaluation and assessment mission” i Accra, Ghana i mars 2002 om piratvirksomhet i vest- og sentral Afrika.

Norsk posisjon:

- a) Rapporten tas til etterretning
- b) Dokumentet tas til etterretning
- c) Rapporten fra møtet tas til etterretning

Konklusjon:

- a) Rapporten ble presentert av sekretariatet og viser en fortsatt skremmende utvikling når det gjelder piratangrep. Det ble bemerket fra flere representanter at arbeidet med forebyggende tiltak må gis høy prioritet i IMO.
- b) IMO hadde ikke mottatt en eneste rapport fra kyststater om piratangrep. Alle medlemsland ble oppfordret til å rapportere til IMO i tilfelle av piratangrep.
- c) Rapporten Accra ble godkjent av komiteen, og det ble kommentert at anbefalingene i rapporten bør følges opp gjennom alle relevante IMO-instrumenter, herunder en oppfordring om rapportering av piratvirksomhet fra berørte skip i henhold til MSC/Circ. 622/Rev.1. Det ble også bestemt at IMO's sekretariat vil presentere et forslag til MSC 77 hvordan IMO videre vil motarbeid piratvirksomhet.

14. Application of the Committees guidelines (agendapunkt 19)

Under dette agendapunktet ble det presentert en oppsummering av møtet i juni 2002 mellom formennene for MSC, MEPC, FAL og TC samt formennene for alle underkomiteene. Saken er en oppfølging av vedtak på Assembly 22, som bl.a. ba om at nåværende underkomitéstruktur ble revurdert. Det ble forslått flere forbedringer/forenklinger av komiteens nåværende retningslinjer. Sekretariatet vil utarbeide utkast til endringer til retningslinjene for vurdering på MSC 77.

15. Work programme (agendapunkt 20)

BLG:

- Nye agendapunkt:
 - ”Consideration of IACS unified interpretations”

- “Ship recycling-related matters”

DSC:

- Nye agendapunkt:
 - “Ship/terminal interface improvement.
 - Alternative hold loading ban.
- Endring av tittel på agendapunkt:
 - Fra ”Implementation of Annex III of MARPOL 73/78” til ”Review of Annex III of MARPOL 73/78”
- Arbeidet vedrørende “Development of a Manual on loading and unloading of solid bulk cargoes for terminal representatives” skal fortsettes.
- DSC skal når DE ber om det gir råd vedrørende “Operational aspects of water ingress alarms”.
- Vurdere om BC-koden skal gjøres bindende (under agendapunktet ”Review of the BC Code”).

FP:

- Nye agendapunkt:
 - ”Consideration of IACS unified interpretations”.
- Endring av tittel på agendapunkt:
 - Fra ”Amendments to the DSC Code and the 1994 HSC Code” til “Review of the 2000 HSC Code and amendments to the DSC Code and the 1994 HSC Code”.

FSI:

- Nye agendapunkt:
 - ”Consideration of IACS unified interpretations”.
 - “PSC officer training”.

DE:

- Nye agendapunkt:
 - ”Consideration of IACS unified interpretations”.
 - “Protection of pump-rooms of tankers and access to shore-based computer programs for salvage operations”.
 - “Fitting of water ingress alarms in new, single hold cargo ships”.
 - “Revision of the Explanatory notes to the standards of ship manoeuvrability”.
 - “Performance standards for water ingress alarms on bulk carriers”.
 - “Guidance on early abandonment of bulk carriers”.
 - “Application of IACS URs S26, S27 and S31 to bulk carriers”.
 - “Steel repair standards and shipbuilding practices”.
 - “Standards for hatch cover securing mechanisms on bulk carriers”.
 - “Alternate hold loading ban for bulk carriers”.
 - “Double side skin construction of bulk carriers”.
 - “Application of structural standards in SOLAS chapter XII”.
 - “Improved loading/stability information for bulk carriers”.
 - “Performance standards for protective coatings”
 - “Free-fall lifeboats with float-free capability”.
- Endring av tittel på agendapunkt:
 - Fra ”Amendments to the DSC Code and the 1994 HSC Code” til “Review of the 2000 HSC Code and amendments to the DSC Code and the 1994 HSC Code”.

- DE skal vurdere eventuelle endringer i SOLAS kap. III og LSA-koden med tanke på bindende krav om føring av redningsdrakter på nye og eksisterende bulkskip. Dette skal vurderes under agendapunktet ”Carriage and stowage of immersion suits”.
- DE 46 vil antagelig bli utvidet med 3 dager i etterkant av den første uken (tilsammen 10 dagers sesjon). Informasjon om en slik beslutning vil bli utgitt i form av Circular letter.
- Hvis DE 46 ikke blir utvidet med 3 dager vil følgende agendapunkter bli strøket av DE 46’s agenda:
 - ”Safety aspects of water ballast management”.
 - “Interpretations of the 2000 HSC Code”.
 - “Performance testing and approval standards for SOLAS personal life-saving appliances”.
- Da DE har en mengde tunge saker på sin agenda, ble det besluttet at formannen for DE i samarbeid med formannen for MSC setter opp en prioritert liste, så får DE ta det de rekker.

SLF:

- Nye agendapunkt:
 - ”Consideration of IACS unified interpretations”.
 - “Revision of resolution A.266(VIII).
 - “Improved loading/stability information”
- Endring av tittel på agendapunkt:
 - Fra ”Amendments to the DSC Code and the 1994 HSC Code” til “Review of the 2000 HSC Code and amendments to the DSC Code and the 1994 HSC Code”.
- Det ble bestemt at agendapunktet “Revision of technical regulations of the 1966 LL Convention” skulle beholdes på SLF’s agenda.

COMSAR:

- Endring av tittel på agendapunkt:
 - Fra ”Amendments to the DSC Code and the 1994 HSC Code” til “Review of the 2000 HSC Code and amendments to the DSC Code and the 1994 HSC Code”.
- Nye agendapunkt:
 - “Recommendations on high-risk oceanic crossings by adventure craft”
- Norsk forslag om revurdering av kravene til teleks ombord på skip i havområde A3 og A4 behandles under agendapunktet “Any other business”.

NAV:

- Endring av tittel på agendapunkt:
 - Fra ”Amendments to the DSC Code and the 1994 HSC Code” til “Review of the 2000 HSC Code and amendments to the DSC Code and the 1994 HSC Code”.
- Nye underagendapunkt under agendapunktet “World-wide radionavigation system (WWRNS)”:
 - “New developments in the field of GNSS, especially Galileo”
 - “Review and amendment of IMO policy for GNSS (resolution A.915(22))”.
 - “Recognition of radionavigation systems as components of the WWRNS (resolution A.815(19))”.
- Nye agendapunkt:
 - “Recommendations on high-risk oceanic crossings by adventure craft”.
 - “Guidance on early abandonment”.

STW:

- Nye agendapunkt:
 - “Requirements for knowledge, skills and training for officers on WIG craft”.

16. Any other business (agendapunkt 22)

Det viktigste temaet under dette agendapunktet var Tampa-oppfølging (Treatment of persons rescued at sea). Et svensk og et spansk dokument var å anse som de viktigste dokumentene i saken.

- a) Dokumentet fra Sverige ga en oppsummering av saker som ble diskutert på det utformelle møtet i Norrköping. Det fremkom klart at særlig Australia og USA ikke vil kunne akseptere de norske forslagene som gir kapteiner klare rettigheter og kyststater tilsvarende plikter. Det ble diskutert forskjellige kompromissforslag som ikke går så langt som de norske forslagene, men som er klarere enn någjeldende bestemmelser. Et forslag som flertallet støttet, pålegger det landet som har ansvar for SAR-området der ulykken har skjedd et hovedansvar for å koordinere at det skip som har reddet nødstedte, får anledning til å levere disse på ”a place of safety” så snart som mulig. Men svakheten ved en slik bestemmelse er at for mange havområder eksisterer ikke en fungerende SAR-tjeneste. Dessuten vil en fungerende SAR-tjeneste ikke ha myndighet til å kreve at et annet land (f.eks det som er nærmest det område der aksjonen finner sted) tar i mot nødstedte.
- b) Dokumentet fra Spania uttrykker stor bekymring over illegal innvandring bl.a. til Spania, og de uttrykker bekymring for at de endringer som foreslås av Norge kan bli misbrukt. Spania går i mot forslagene fra Norge og Frankrike, og mener skip som plukker opp nødstedte skal måtte innhente kyststatens tillatelse før de reddede eventuelt kan i landsettes. Kun dersom menneskeliv står i fare skal skipet ha rett til å levere de nødstedte til kyststaten. Spania antyder dessuten at skip kan pålegges å tegne forsikring slik hjemsendelse av nødstedte flyktninger dekkes av forsikringen. Som siste punkt foreslår Spania at i landsetting av reddede personer skal skje i det land personene kom fra, ”whenever reasonably possible”.

Norsk posisjon:

- a) Under møtet i Sverige fikk vi, som ventet, motbør på våre konkrete forslag, men det var konstruktive debatter under møtet. Fra norsk side var vi selvfølgelig med på å diskutere kompromissforslag men vi gjorde det klart at vi ikke ønsket å trekke tilbake våre forslag til MSC 75. Rapporten fra Norrköping-møtet, kan mistolkes på dette punkt – særlig pkt. 3.10, og dette kommenterte vi på MSC 76. Fra norsk side bør vi akseptere at dokumentet fra Sverige blir basisdokument for COMSAR 7, men vi mener teksten er ufullstendig og bør gis et tillegg som sikrer at de reddede kan leveres til sikker sted uansett omstendigheter.
- b) Det er forståelig at Spania og andre land med stor flyktningstrøm er bekymret mht. at klarere bestemmelser i SOLAS og SAR kan bli utnyttet av menneskesmuglere. Men noen av Spanias forslag går svært langt med hensyn til å lage hindringer for at kapteiner som blir oppmerksom på personer i nød, skal tørre å plukke opp disse. Norge vil fortsatt argumentere sterkt for at forholdene legges til rette for at skip ikke vil nøle med å plukke opp nødstedte personer, uten å bekymre seg med de nødstedtes ”status” (dvs om de eventuelt er flyktninger etc.) Kyststatene i nærheten bør gis klar plikt til å akseptere at slike skip får avlevert de som er reddet, så raskt som mulig.

Konklusjon:

Enkelte land la stor vekt på immigrasjonsproblemer (f. eks. Spania, Australia, USA), men flertallet var for å la det svenske dokumentet danne basis for den videre diskusjon på COMSAR. Det forventes at COMSAR 7 slutfører utkast til endringer i SOLAS- og SAR-konvensjonene. Endringene forventes så godkjent av MSC 77, med vedtakelse på MSC 78.

Oslo, 29. januar 2003

Rune Teisrud
Delegasjonsleder
