



## RAPPORT

TIL: Avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene, adressatene på MSC's sirkulasjonsliste (se vedlegg), samt alle distriktssjefene.  
 FRA: Delegasjonen v/Rune Teisrud og Trygve Scheel.  
 DATO: 20. august 2003  
 KOMITE: **IMO's Sjøsikkerhetskomité MSC 77, 28. mai – 6. juni 2003.**

### I. INNLEDNING

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Funksjon:

➤ Sjøfartsdirektør Rune Teisrud (delegasjonsleder 28. mai – 4. juni)	Plenum
➤ Seniorrådgiver Trygve Scheel (delegasjonsleder 4. – 6. juni)	Plenum, WG 1, 3
➤ Avdelingsdirektør Sigurd Gude	Plenum
➤ Underdirektør Turid Stemre	Plenum, DG
➤ Senioringeniør Erlend Aamodt	Plenum, WG 2
➤ Senioringeniør John-Kaare Aune	Plenum, WG 1
➤ Rådgiver Bente Michaelsen	Plenum
➤ Førstekonsulent Shaista Abid, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum
➤ Rådgiver Ole-Johnny Selstad, Utenriksdepartementet	Plenum, WG 3
➤ Seniorrådgiver Jan Nerland, Kystverket	Plenum
➤ 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
➤ Ingeniør Mads Magnussen, Det norske Veritas	Plenum, WG 3
➤ Senioringeniør Finn-Erik Dahl, Det norske Veritas	Plenum, WG 3
➤ Direktør Terje C. Gløersen, Norges Rederiforbund	Plenum, WG 3
➤ Seksjonsleder Rune Karlsen, Norges Rederiforbund	Plenum, WG 2
➤ Sjefsingeniør Stein Isaksen, Telenor Nett	Plenum

WG 1: Working Group on Model Audit Scheme

WG 2: Working Group on Bulk Carrier Safety

WG 3: Working Group on Maritime Security

DG 1: Amendments to mandatory instruments

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

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 15. mai 2003 i Sjøfartsdirektoratet, samt et EU forberedende møte 20. mai 2003 hvor Trygve Scheel og Shaista Abid deltok. EU hadde ellers løpende møter under MSC hvor Rune Teisrud og Trygve Scheel deltok.

Ytterligere informasjon eller dokumentasjon kan fås ved henvendelse til Trygve Scheel tlf. 22 45 44 04, eller på e-mail: [trygve.scheel@sjofartsdir.dep.no](mailto:trygve.scheel@sjofartsdir.dep.no).

## II. OPPSUMMERING

### **Ilандsetting av nødstedte personer (Tampa-problematikk):**

Hendelsen med det norske skipet "MS Tampa" som reddet over 400 flyktninger i havsnød utenfor Christmas Island i august 2001, og hvor Australia deretter nektet skipet ilandsetting av de nødstedte, viste at de internasjonale reglene vedrørende dette temaet var mangelfulle. Som følge av dette satte IMO "Tampa-problematikk" på sitt arbeidsprogram.

Temaet har vært meget komplisert og kontroversielt, og saken er blitt behandlet på flere internasjonale møter. Til MSC 77 forelå forslag til endringer i SAR- og SOLAS-konvensjonene som beskriver nye krav og prosedyrer for behandling av slike saker. Norske myndigheter har stilt seg bak dette forslaget, men vi har imidlertid ment at det er behov for utfyllende bestemmelser for å sikre at et skip som har reddet personer i havsnød vil få tillatelse til å levere disse til et land i nærheten i enhver situasjon og uansett de reddede personers status. Norge hadde lagt frem forslag til slike tilleggskrav til dette møtet, men forslaget mottok sterk motstand bl.a. fra USA og Australia. Etter vanskelige drøftelser under møtet ble det enighet om en kompromissløsning, som ikke er basert på det norske tekstforslaget, men som ivaretar de prinsipper Norge foreslo. Denne løsningen ble støttet av en rekke sentrale land, deriblant USA, Australia og Norge.

De formelle vedtak i IMO av den forslåtte løsningen, vil imidlertid ikke finne sted før MSC 78 i mai 2004.

### **Ny retning for IMO's arbeid:**

Flertallet på MSC 77 var enige om at IMO i fremtiden skal utarbeide målbaserte minimumskrav til tekniske standarder for design og konstruksjon av skip. Vedtaket er basert på forslag fra Bahamas og Hellas, og har medført store diskusjoner i forkantet av møtet da det opprinnelige forslaget fra disse landene har blitt sett på som et angrep mot classeselskapene og den nåværende situasjonen. Det forslaget som Bahamas og Hellas la fram for Sjø sikkerhetskomiteen klargjorde imidlertid at IMO kun bør lage krav på "overordnet" nivå. Selv om IMO i fremtiden kommer til å ha en mer aktiv rolle på området, vil fortsatt detaljerte krav til design og konstruksjon utarbeides av classeselskapene. Det ble på møtet fremhevet at samspillet mellom IMO og IACS (som er paraplyorganisasjonen for de fleste classeselskaper) også i fremtiden vil være viktig, og at classeselskapenes bidrag til utvikling av tekniske standarder er uvurderlig for økt maritim sikkerhet. Begrunnelsen for vedtaket er bl.a. at konkurransen classeselskapene imellom kan medføre at enkelte nybygg er underdimensjonert styrkemessig, og ulykker har avslørt at skips konstruksjon i enkelte tilfeller har svake punkter hvor det oppstår sprekkdannelser etc. Det er også vanskelig å forsvare at et skip som f. eks. brenner i to, ikke er en sak for flaggstatens maritime administrasjon, men for classeselskapet. Saken vil sendes over til Council som møtes i juni for ytterligere diskusjoner.

### **Adgang til å gå til havn for skip i nød (places of refuge):**

IMO har arbeidet videre med utviklingen av retningslinjer for utpeking av nødhavner for skip i nød. Arbeidet er igangsatt som følge av flere hendelser hvor skip i nød har blitt nektet adgang til havn. Det siste eksemplet er tankskipet Prestige som ble nektet adgang til spansk havn og som til slutt forliste og forurenset store deler av Spanias kyst. Adgang til å gå til nødhavn vil i mange tilfelle være et bedre alternativ, med mindre forurensningsskader, enn å la skipet forlise utenfor kysten. I tilfelle skipet får anledning til å gå til nødhavn kan ofte skipet lenses for forurensende last, samt at en evt. forurensningsskade vil kunne begrenses til et mindre område. Under møtet kom Spania med en rekke kontroversielle forslag, bl.a. at kun "sikre skip" som oppfyller alle internasjonale sikkerhets- og miljøkrav får gå til nødhavn.

Forslaget ble nedstemt da det i praksis vil innebære en direkte avvisning av alle skip som virkelig har behov for nødhavn. Norge ønsker et mest mulig forpliktende regime for en kyststat til å la skip søke nødhavn, samtidig som den endelige avgjørelsen og ansvaret må være kyststatens. Det forventes at retningslinjene vedtas på Assembly 23. sesjon i november/desember 2003.

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

#### 1. Decisions of other IMO-bodies (inkludert IMO-strategic plan) (agendapunkt 2)

Bahamas og Hellas sendte inn dokument til Council 89 med forslag om at IMO bør involvere seg mer aktivt når det gjelder å stille strukturelle krav til konstruksjonen av skip. Etter deres oppfatning har classeselskapene i dag for stor frihet til å sette krav på dette området, noe som resulterer i at flere nybygg er mangelfulle styrkemessig. Forslaget møtt en god del motstand på Council, da det syntes som om forslaget innebar at IMO burde *overta* classeselskapenes rolle med å stille *detaljerte* krav til design og konstruksjon av skip. Imidlertid besluttet Council å oversende saken til MSC for videre diskusjoner.

Til MSC 77 hadde Bahamas og Hellas sendt inn et nytt dokument på saken, som syntes vesentlig mer moderat enn deres opprinnelige forslag, ved å presisere at IMO's rolle kun burde være å stille *overordnede* krav i form av "basic goal-based standards". Det ble videre presisert at IMO's krav burde formuleres "in functional terms, and not as prescriptive requirements".

Også IACS hadde sendt inn et dokument til MSC 77, som kommenterte det *opprinnelige* forslaget fra Bahamas og Hellas. IACS imøtegikk sterkt synspunktene fra Bahamas og Hellas, og kom med en rekke gode argumenter for at det ikke vil være fornuftig at IMO eventuelt overtar classeselskapenes oppgave mht å lage detaljerte krav til design og konstruksjon av skip. IACS pekte bl.a. på de meget store ressurser som classeselskapene bruker på slike oppgaver. Videre ble viktigheten av "feedback" fra besiktelse av skip til forskning og utvikling fremhevet som sterke argumenter for at klassen fremdeles bør beholde sin rolle på disse områdene. En svakhet ved IACS's dokument var at det i liten grad kommenterte det som fremstår som et vesentlig moderert forslag fra Bahamas og Hellas i deres siste dokument på saken. Imidlertid inneholdt IACS's dokument aksept for at IMO kunne påta seg en mer aktiv rolle og sette "overall safety objectives" samt definere "overall risk acceptance criteria" når det gjelder konstruksjon av skip.

INTERTANKO og OCIMF hadde også sendt inn hvert sitt dokument på saken der de påpekte mangler og svakheter i forbindelse med enkelte nybygg og med prosessene rundt konstruksjon og bygging av skip. Imidlertid mente de at hovedsvakheten *ikke* var at classeselskapenes krav var mangelfulle, men mente at *implementeringen* av disse kravene i flere tilfeller er for dårlig.

#### Norsk posisjon:

Vi mener at classeselskapene er – og vil være – bedre egnet enn IMO til å fastelegge detaljerte krav til konstruksjon av skip, og vi støttet derfor ikke det opprinnelige forslaget fra Bahamas og Hellas. Dokumentet fra IACS gir etter vår vurdering svært gode argumenter for at klassens rolle ikke kan overtas av IMO. Imidlertid ga vi uttrykk for at dokumentene fra INTERTANKO og OCIMF ga grunn til bekymring, og vi oppfordret derfor IACS sterkt til å

analysere de problemer som er påpekt i disse dokumentene og finne frem til løsninger som vil eliminere slike problemer i fremtiden.

Når det gjaldt dokumentet fra Bahamas og Hellas til *denne* sesjonen, uttrykte Norge prinsipiell støtte, og vi ga uttrykk for at vi oppfattet forslaget som vesentlig mer moderat enn deres opprinnelige forslag til Council. Vi støttet derfor at IMO bør ha en mer aktiv rolle enn hittil når det gjelder å fastsette overordnede krav til strukturell styrke. Imidlertid er det behov for å bli enig om en mer presis beskrivelse av IMO's fremtidige rolle på dette området.

#### Konklusjon:

Det ble en lang debatt i Plenum om IMO's "strategic plan" samt forslagene fra Bahamas og Hellas. Debatten må karakteriseres som konstruktiv, og det var klart flertall for de "modererte" forslagene fra Bahamas og Hellas som ble fremlagt for dennes sesjonen. Formannens oppsummering av konklusjonen var at flertallet støttet følgende: "IMO should commence a programme to devise basic goal-based standards for the design and construction of new ships continuing to draw on the experience, knowledge and expertise of IACS and others". På denne bakgrunn ble det også besluttet at saken tas opp som eget agendapunkt på MSC 78. Medlemmene ble anmodet om å sende inn forslag til definisjon av begrepet "goal-based standards" samt foreslå hvilken design-filosofi IMO bør sikte mot.

Det ble også en god del diskusjon rundt spørsmålet om MSC burde gi anbefalinger til Council mht om "goal-based standards" burde inkluderes i IMO's strategiske plan. Flertallet mente imidlertid at det var for tidlig ("premature") for MSC å gi uttalelse om dette spørsmål.

## **2. Amendments to mandatory instruments (agendapunkt 3)**

Følgende forslag til endringer forelå til vedtakelse av komiteen:

- a) **SOLAS Kap. V:**
  - a. Reg. V/2 – Definitions.
  - b. Reg. V/22 – Navigation bridge visibility.
  - c. Reg. V/28 – Record of navigational activities.
- b) **Res. A.744(18) Guidelines on the enhanced programme on inspections:**
  - a. Annex 12 section 2.
  - b. Annex 12, new appendix 3.
- c) **Protocol of 1988 relating to the international convention on load lines:**
  - a. Annex I to annex B. New consolidated text including amendments.

#### Norsk posisjon:

Endringene i SOLAS V/2 er norsk forslag. Endringene i SOLAS V/22 følger av endringene i V/2. Endringene i SOLAS V/28 er uproblematisk.

Under diskusjonen rundt det norske forslaget til endring av lengdedefinisjon i regel V/2, påpekte Japan at som en følge av dette fikk kravene i regel V/22 anvendelse for mindre fartøyer enn tidligere. Dette var ikke Norges intensjon med endringen, og grensen for anvendelse i regel V/22 ble endret fra 45 meter til 55 meter, noe Norge støttet.

Norge støttet endringene i Res. A.744.

Norge støttet endringene i vedlegget til protokollen, inkludert de endringene som ble foreslått av UK og innarbeidet i teksten.

Konklusjon:

- a) Vedtatt. Ikrafttredelsesdato 1. juli 2006, med protestfrist 1. januar 2006.
- b) Vedtatt. Ikrafttredelsesdato 1. januar 2005, med protestfrist 1. juli 2004.
- c) Vedtatt. Ikrafttredelsesdato 1. januar 2005, med protestfrist 1. juli 2004.

Oppfølging:

Endringene må implementeres i direktoratets regelverk.

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

Sekretariatet orienterte om utfallet av diskusjoner i COMSAR 7, FP 47, STW 34 og DE 46. I tillegg presenterte ICCL og UK sine dokumenter.

Det er fremdeles lite håndfast som foreligger fra de berørte underkomiteer. Primært er det oppramsing av forhold det skal ses nærmere på. Dokumentet fra UK prøver å få mer system og fortgang i arbeidet og fikk mye støtte.

Norsk posisjon:

Norge støttet UK på de fleste punkter.

Konklusjon:

UK fikk medhold i at "GAP" ikke var ensbetydende med at regulering var påkrevd samt at "industry best practice" ikke automatisk skulle inn i regelverket. Øvrige punkter i UKs dokument samt øvrige dokumenter ble referert til arbeidsgruppen som vil bli gjenopprettet under MSC 78.

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

Følgende saker ble behandlet av komiteen:

*Utfall av DE 46:*

- a) MSC-resolusjon om ytelsesstandard for vann nivå alarmer (nye og eksisterende skip) forelå til vedtakelse. Inkludert i behandlingen lå også et dokument fra IACS på agendapunkt 13 om reaktivisering av alarm.
- b) MSC/Circ. om fortolkning av ny SOLAS XII/13, at krav til pumpesystem i forskip vil gjelde for de samme tanker som der det forlanges vann nivå alarmer i ny SOLAS XII/12 forelå til godkjenning.
- c) MSC-resolusjon om anvendelse av IACS URs S26, S27, S30 og S31 (nye og eksisterende skip) forelå til vedtakelse. Inkludert i behandlingen lå også et dokument fra IACS på agendapunkt 13 som forsvarer UR S31 (forsterkning av spant).
- d) MSC/Circ. om standarder for skrogreparasjoner og nybyggingspraksis forelå til godkjenning.
- e) MSC/Circ. om standarder for lukningsmekanismer av luker (nye og eksisterende skip) forelå til godkjenning.

- f) Alternativ III fra DE 46 angående forbud mot å seile med ethvert rom tomt, gjeldende for enkelt skrog skip og etter en gitt alder (eksisterende skip) ble bearbeidet.
- g) Se på arbeidsdefinisjon for bulk skip i SOLAS XII/12 inkludert dobbel hud bredde (nybygg). Inkludert i behandlingen lå også et dokument fra IACS på agendapunkt 13 om tilstrekkelig bredde av dobbel hud for alle gjøremål (inspeksjoner, reparasjoner, mann på bære etc.)
- h) Se på UK's forslag om ytterligere forsterkning av skott på eksisterende skip.
- i) Se på innkomne positive prognoser om risikoreduksjon for nye bulk skip.

*FSA studie for bulkskip med lengde mindre enn 150m:*

- j) Vurdere forliggende FSA studie med utvidede tiltak.

Arbeidsgruppen på bulk vurderte også endringsforslag til Annex B til Lastelinjeprotokollen av 1988, se agendapunkt 3.

Norsk posisjon:

*Utfallet av DE 46:*

- a) Støttes.
- b) Støttes.
- c) Støttes.
- d) Støttes.
- e) Støttes.
- f) Støttes.
- g) Støttes.
- h) Støttet ikke uten videre UK's forslag, men fremmet forslag om å vurdere effekten av å forsterke skott nr. 2 (i tillegg til skott nr. 1).
- i) Til informasjon.

*FSA studie for bulk skip med lengde mindre enn 150m.*

- j) Skeptisk m.h.t. metodikk og omfang.

Konklusjon:

*Utfallet av DE 46:*

- a) Vedtatt. Med fare for at tilgjengelig utstyr ikke vil være å oppdrive innen fristen (juli 2004) kan næringen søke flaggstat om utsettelse.
- b) Godkjent.
- c) Vedtatt. Eventuell revidert utgave av UR S31 vil bli behandlet på DE 47.
- d) Godkjent.
- e) Godkjent. Viderebearbeides i DE 47 for relevant regelverksimplementering i SOLAS XII/12 og inkludering av relevante besiktelseskrav i IMO Res. A 744(18).
- f) Bearbeidet og sendes DE 47 for forslag til implementering i SOLAS XII/12.
- g) Enighet om definisjon og bredde. Bringes videre til DE 47 for vurdering av endringer i SOLAS XII/12.
- h) Ingen aksjon for videre tiltak nå.
- i) FSA korrespondansegruppe bes se på beregning for risikoreduksjon etter tiltak, for inkludering i retningslinjene.

*FSA studie for bulkskip med lengde mindre enn 150m:*

- j) Studien var ikke av en slik art at man kan ta beslutninger på bakgrunn av den. Fremtidige FSA studier av "rene" bulkskip bør heller konsentrere seg om skip i størrelsesorden 130 –

150 m. Slike studier kan fremlegges for MSC 78. Likeledes inviteres medlemmer til å komme med forslag/studier for skip med lengde mindre enn 130m, inkludert generelle lasteskip. En del pågående tiltak er også beregnet for bulkskip med lengde mindre enn 150m, som vil viderebehandles i underkomiteer.

## 5. Measures to enhance maritime security (agendapunkt 6)

Som kjent vedtok en Diplomatkonferanse arrangert av IMO i desember 2002 en rekke nye krav til anti-terrorisme ("security"). Kravene er gitt som endringer til SOLAS-konvensjonen (i kapittel XI-1 og XI-2) samt en ny kode "ISPS-koden", der del A inneholder krav, og del B inneholder anbefalinger.

Imidlertid er det fremdeles en rekke detaljer rundt håndhevelse og fortolkning av de nye kravene som ikke er avklart. MSC 77 etablerte derfor en arbeidsgruppe ledet av Frank Wall (UK) som fikk i oppgave å klarlegge flest mulig av disse sakene, som bl.a. omfatter følgende:

- a) Retningslinjer for revisjoner av skip og utstedelse av International Ship Security Certificates
- b) Trening av SSO'er, CSO'er samt modellkurs
- c) Trening i bruk av AIS
- d) Revurdering av bemanningskrav
- e) Implementering av resolusjonene fra Diplomatkonferansen
- f) Gjennomføring av havnestatskontroll
- g) Long range identification and tracking of ships
- h) Ship-port interface
- i) Retningslinjer for "Recognized Security Organizations (RSO)"
- j) Samarbeid med ILO om "Seafarers' identification"
- k) Samarbeid med World Customs Organization
- l) Revisjon av MSC/Circ.967 vedrørende piratvirksomhet
- m) Skjema og prosedyrer for "Continuous Synopsis Records"
- n) "Progress report" til Assembly 23.

### Norsk posisjon:

Norsk myndigheter stiller seg positive til at IMO har vedtatt nye krav til anti-terrorisme, men vi er bekymret for at tilgjengelig tid til implementering er svært kort for det store antall skip og havneanlegg som omfattes av kravene. Vi mener derfor det er svært viktig at de retningslinjer, prosedyrer etc. som trengs i forbindelse med implementering av de nye kravene ikke gjøres urealistisk strenge. Det er bl.a. viktig å unngå at MSC fatter beslutninger som i realiteten vil innebære *tilleggskrav* utover hva som ble vedtatt av Diplomatkonferansen i desember 2002.

Når det gjelder de mange uavklarte områder som er listet ovenfor, omtales i det følgende de saker som er viktigst i henhold til de ovennevnte generelle norske synspunkter.

Når det gjelder sak a) "Retningslinjer for revisjoner av skip og utstedelse av International Ship Security Certificates" mener vi at det er særdeles viktig å unngå at revisjon av skip blir gjennomført på en slik måte at "småpirk" skal føre til at sertifikat ikke blir utstedt. Tilgjengelig kapasitet for verifikasjon/sertifisering er begrenset og tiden er knapp, og det er

derfor viktig å unngå at ”småpirk” skal føre til at de fleste skip vil måtte gjennomgå *gjentatte* verifikasjoner i forbindelse med sertifisering.

Sak b) ”Trening av SSOer, CSO’er samt modellkurs” er ikke enkel, fordi svært mange personer skal ”kurses” og tiden er knapp. Vi mener derfor at det ikke er realistisk å vedta tilleggskrav vedrørende innhold, godkjennelse og dokumentasjon på å ha gjennomgått slike kurs.

Vi mener sak d) ”Revurdering av bemanningskrav”, bør gjøres ved en ”minimumsrevisjon” av resolusjon A.890(21).

Fra norsk side er vi tvilende til behov/nytteverdi av ”Long range identification and tracking of ships” (sak g), og det er spesielt viktig å forhindre at slike fasiliteter skal kunne utnyttes av terrorister til å ”tracke” aktuelle terrormål.

Når det gjelder sak i) ”Retningslinjer for Recognized Security Organizations (RSO)” er vi enig i at det er behov for retningslinjer, men – igjen av hensyn til tidsknapphet – er det viktig å forhindre at det blir stilt nye *krav* til RSOer utover vedtakene på Diplomatkonferansen.

Sak m) ”Skjema og prosedyrer for ”Continuous Synopsis Records (CSR)” er en viktig sak, og bør være vel gjennomtenkt for å forhindre unødvendig merarbeid for myndigheter og rederier.

#### Konklusjon:

Samtlige saksområder listet innledningsvis ble diskutert på møtet, og det ble gjort betydelige fremskritt. De viktigste vedtakene vil bli utgitt som et MSC-sirkulære, med retningslinjer for håndhevelse og fortolkning av IMO’s krav til anti-terrorisme.

På de fleste sakene nevnt under ”norsk posisjon” ovenfor ble det fattet beslutninger som Norge stiller seg bak. Et viktig unntak er imidlertid sak a) ”Retningslinjer for revisjoner av skip og utstedelse av International Ship Security Certificates”. Vi prøve å få aksept for retningslinjer som ville forhindre at ”småprikke” uten reell betydning for skipenes evne til å gjennomføre de anti-terroriltak som kreves, skal kunne føre til at skip blir nektet sertifikat. Imidlertid hadde flertallet det syn at ”hvert komma i skipets Security-plan” må være oppfylt ”til punkt og prikke” før sertifikatet kan utstedes. Rent prinsipielt kan et slikt syn utvilsomt forsvares, men i lys av de særdeles krevende (urealistiske?) tidsrammer som er satt, kan dette skape uløselige problemer for skipsfartsnæringen.

Når det gjelder sak m) ”Skjema og prosedyrer for ”Continuous Synopsis Records (CSR)” ble det utarbeidet et utkast. Imidlertid er saken komplisert og det var enighet om at det bør etableres en korrespondansegruppe for å bearbeide forslaget videre, med sikte på å kunne fatte vedtak på Assembly 23 i november/desember 2003.

## **6. IMO Model Audit Scheme (agendapunkt 7)**

Det ble opprettet en felles MSC/MEPC/TCC-arbeidsgruppe for å arbeide med utvikling av et frivillig revisjonssystem.

Det forelå to dokumenter 77/7/1 og 77/7/2 som ble benyttet som grunnlag for å etablere dette. Det var noen kontroversielle forslag fra Spania (77/7/4) om å gjøre revisjonssystemet



obligatorisk og at rapportene skal gjøres offentlig tilgjengelig. Spania hadde også foreslått at UNCLOS skulle holdes utenfor omfanget.

#### Norsk posisjon:

Norge var ko-sponsor til dokument MSC 77/7/2. Norge var skeptisk til Spanias forslag om å gjøre MAS obligatorisk. Et slikt system bør fungere på en frivillig basis en viss periode, slik at man kan høste erfaringer, før man eventuelt kan anbefale IMO og medlemslandene til å forplikte seg til revisjoner. Så lenge MAS skal være frivillig vil det ikke være hensiktsmessig å offentliggjøre hele rapporten fra en revisjon, da dette kan medføre at færre land vil melde seg frivillig for revisjon.

#### Konklusjon:

Arbeidsgruppen avklarte at den ikke hadde mandat til å vurdere om MAS skal være frivillig eller obligatorisk, da dette er opp til Council å bestemme. Det var en del diskusjon vedrørende om utviklingen av MAS skulle bindes opp mot utviklingen av implementeringskoden (draft Code for the implementation of [mandatory] IMO instruments). De fleste landene så at disse to vil ha en viss tilknytning, men det var et flertall som ønsket at selve tidsplanen for disse ikke sammenknyttet. Dette pga. at man ønsker å starte med et frivillig MAS uansett om implementeringskoden blir vedtatt eller ei innen den foreslåtte tidsplanen.

Med basis i dokumentene 77/7/1 og 77/7/2 utviklet man forslag til bl.a. formål, prinsipper, omfang og prosedyrer.

Det var en omfattende diskusjon vedrørende omfanget til MAS, og det ble konkludert med inklusjon av følgende: SOLAS med endringer, MARPOL (relevante annex), STCW med endringer, Lastelinjekonvensjonen med endringer, Tonnasjekonvensjonen og Colreg med endringer. Det ble tatt med en referanse til at UNCLOS er en slags "paraply-konvensjon" da flere av dens bestemmelser implementeres gjennom IMO-konvensjoner. Norge påpekte derimot i plenum at ikke alle bestemmelsene i UNCLOS er gjennomført i IMO-konvensjonene.

De foreslåtte prosedyrene for MAS (i dok. 77/7/1) ble debattert, og man konkluderte med at det er behov for ytterligere arbeid på dette. Deler av debatten gikk på språket som skal benyttes, det ble foreslått at et medlem av revisjonslaget bør beherske språket til det medlemslandet som skal revideres når dette er praktisk mulig. Det ble også identifisert at man ikke kan kreve at medlemslandenes nasjonale regelverk skal forefinnes på flere språk, men at medlemslandet og revisjonslederen skal avklare seg i mellom hvordan revisjonslaget skal få innsikt (mht. språk) i det nasjonale regelverket.

Ansvarsfordelingen ble diskutert, og man anbefalte at IMO's generalsekretær (med sekretariatet) skal ha ansvar for administrasjonen av systemet. Herunder trening av revisorer, opprette en liste over godkjente revisorer, oppnevning av revisorer (i samarbeid med det landet som skal revideres), utarbeidelse av hensiktserklæring (MoU) på revisjonsmandatet, distribuere anonymiserte oppsummeringsrapporter og arkivere relevant dokumentasjon fra revisjonene (i fortrolighet).

Sekretariatet skal trene og plukke ut aktuelle revisorer etter prosedyrer som skal utarbeides. Medlemslandene nominerer revisorkandidater til IMO.

Det var enighet om at det er viktig med kompetanseoppbygging i u-land for at MAS skal fungere. Vedrørende finansiering av MAS var det flere forskjellige forslag om hvordan det

kan gjennomføres, og man konkluderte med at man bør prøve å estimere de kostnadene det vil involvere, og vurdere alle muligheter for å få finansiert MAS. Det ble blant annet diskutert å opprette et eget fond.

Det ble foreslått (for Council) at en korrespondansegruppe opprettes for å arbeide videre med de praktiske sider av MAS frem til neste møte i den kombinerte arbeidsgruppen. En tidsplan ble foreslått hvor adoptering av MAS er satt til Assembly 24 (november 2005). Innen denne tid er det satt opp ytterligere to arbeidsgruppemøter og et pilotprosjekt (som skal starte høsten 2004).

Det ble foreslått tekst til en Assembly resolusjon som skal støtte de vedtak Council fatter vedrørende MAS.

#### Oppfølging:

Norge bør delta aktivt i en eventuell korrespondansegruppe. Referansen til UNCLOS i omfanget bør vurderes.

### **7. Places of refuge (agendapunkt 8)**

IMO's målsetning er å utarbeide retningslinjer for behandling av saker der skip er kommet i problemer og ønsker å få komme til "nødhavn" eller nøddested ("place of refuge"). Saken har allerede vært behandlet på en rekke møter. NAV 48 har tidligere utarbeidet utkast til slike retningslinjer i form av 2 utkast til resolusjoner. Det forelå en rekke dokumenter til MSC 77 med kommentarer til disse utkast.

Spania hadde sendt inn 4 dokumenter med til dels svært drastiske forslag til endringer av retningslinjene. Spanias forslag fremsto som åpenbare forsøk på å rettferdiggjøre Spanias handlemåte ovenfor tankskipet Prestige, som ble nektet nødhavn og som deretter forliste, noe som igjen førte til store forurensningsskader av spanske kystområder. Spania foreslo bl.a. at kun "sikre skip" skulle få adgang til nødhavn, noe som syntes å innebære at nødhavn kun kan gis til skip som *ikke* har behov for nødhavn(!)

#### Norsk posisjon

Norge er i hovedsak enig i forslaget til Guidelines utarbeidet av NAV 48, men dokumentene trenger flere språklige forbedringer. Vi mener det er ønskelig å få vedtatt slike retningslinjer på Assembly 23 i november 2003. Vi støtter derfor de foreliggende planer om at NAV 49 instrueres om å ferdigstille utkastet til retningslinjer, og autoriseres til å sende disse direkte til Assembly for vedtak.

De fleste forslagene fra Spania er helt uakseptable og vanskelig å ta på alvor. De fleste øvrige forslag tar opp detaljspørsmål som MSC 77 ikke bør ta stilling til, men oversende NAV 49 for grundig debatt.

#### Konklusjon

Det ble en langvarig debatt om saken i Plenum. Spania fikk lite støtte til sine drastiske forslag om endringer. MSC unnlot å ta stilling til detaljforslag uten prinsipiell betydning. Debatten

ble konkludert med at Plenum vedtok følgende retningslinjer for det videre arbeid med saken på NAV 49:

- Revidere de opprinnelige forslag til retningslinjer utarbeidet av NAV 48, og i denne prosessen ta hensyn til synspunktene uttrykt i en definert liste over dokumenter innsendt til MSC 77, samt til relevante dokumenter innsendt til NAV 49 *forutsatt* at samtlige forslag ikke er i konflikt med MSC's vedtak.
- Kun ta hensyn til en meget begrenset liste over forslag til endringer fremsatt i de spanske dokumentene til MSC 77.
- Ta inn følgende "statement" i retningslinjene (basert på forslag fra Legal Committee): "These Guidelines do not adress the issue of liability and compensation from damage resulting from a decision to grant or deny a ship a place of refuge".
- Ta inn en operativ paragraf i utkastet til resolusjon som oppfordrer Legal Committee om å vurdere utkastet til retningslinjer "fra sitt egen perspektiv ..."
- Sende det reviderte utkastet til retningslinjer til LEG 87 "for information and action as it may deem appropriate", og direkte til Assembly 23 sesjon for vedtak.

## 8. Dangerous goods, solid cargoes and containers (agendapunkt 9)

Følgende saker ble behandlet i komiteen:

- a) Rapporten fra DSC 7.
- b) Utkast til MSC/Circ. slik at unntaksbestemmelsen i IMDG-kodens kap. 7.9 skal kunne anvendes før revidert IMDG-kode trer i kraft (1. januar 2006).

### Norsk posisjon:

Støttes.

### Konklusjon:

Rapporten og utkastet til MSC/Circ. ble godkjent.

## 9. Radiocommunications and search and rescue (agendapunkt 10)

Det forelå en rekke forslag fra COMSAR 7 til vedtak på MSC 77. Den klart viktigste saken sett med norske øyne var "Tampa-problematikk", som omtales under a) nedenfor. Øvrige saker oppsummeres under b) nedenfor.

- a) Det norske skipet MS Tampa reddet over 400 flyktninger i havsnød utenfor Christmas Island i august 2001. Imidlertid nektet Australia skipet å sette de nødstedte i land. Hendelsen viste at de internasjonale reglene på området var mangelfulle, og IMO satte derfor temaet på sitt arbeidsprogram. Dette kompliserte og kontroversielle tema er deretter blitt behandlet på flere internasjonale møter. Til dette møtet i Sjøsikkerhetskomiteen forelå forslag fra COMSAR 7 til endringer i to internasjonale konvensjoner (SOLAS og SAR) som beskriver nye krav og prosedyrer for behandling av slike saker.
- b) Av de øvrige sakene fra COMSAR, nevnes kun forslag fra Danmark om at det bør etableres "intergovernmental oversight" for ethvert fremtidig satellittsystem som ønsker å bli del av det internasjonale radiosikkerhetssystemet GMDSS. IMSO – som i dag kun overvåker Inmarsat – ble foreslått som egnet organisasjon for dette formål.

Norsk posisjon:

- a) Også norske myndigheter har stilt seg bak forslaget til endring av SOLAS og SAR utarbeidet på COMSAR 7, og som legges frem for MSC 77 for godkjenning. Vi mener imidlertid at det er behov for utfyllende bestemmelser for å sikre at et skip som har reddet personer i havsnød, vil få tillatelse til å levere disse til et land i nærheten i enhver situasjon, og uansett de reddede personers status. Norge hadde lagt frem forslag til slike tilleggskrav til dette møtet, men forslaget møtte sterk motstand fra bl.a. USA, Australia og Spania.
- b) Norge støtter forslaget fra Danmark. Også de sakene som ble foreslått av COMSAR 7 støttes av Norge.

Konklusjon:

- a) Etter vanskelige drøftelser på MSC 77 ble det enighet om en kompromissløsning som ikke er basert på det norske tekstforslaget, men som ivaretar de prinsipper Norge foreslo. Det fastslås at det land som er SAR-koordinator for det området der de nødstedte ble plukket opp, også har ansvaret for å sikre at det skipet som utførte redningsaksjonen får tillatelse til å bringe i land de som er blitt reddet. Dvs; dersom intet annet land er villig til å gi slik tillatelse, er det land som er SAR-koordinator forpliktet til å gi slik tillatelse. Denne løsningen ble støttet av en rekke sentrale land, deriblant USA, Australia og Norge. Kun Malta reservert seg mht kompromissløsningen. Det er imidlertid viktig å være klar over at kompromissløsningen kun ble "approved" på denne seksjon. Det formelle vedtak – "adoption" - vil ikke skje før på neste møte i MSC som finner sted i mai 2004.
- b) Forslaget fra Danmark ble vedtatt. Også forslagene fra COMSAR 7 ble akseptert av MSC.

**10. Fire protection** (agendapunkt 11)

Komiteen behandlet disse aksjonspunktene:

- a) Rapporten fra FP 47 og enkeltdeler av rapporten.
- b) Utfasing av halon som slukkemiddel.
- c) Fortolkning av paragraf 3.22 i Res. A.800(19).

Norsk posisjon:

- a) Dokumentet ble støttet.
- b) Dokumentet ble tatt til etterretning.
- c) Dokumentet ble ikke støttet.

Konklusjon:

- a) Komiteen godkjente rapporten og vedtok/tiltrådte de handlinger som FP 47 hadde bedt om.  
Det ble også tatt stilling til forslag om fortolkning av SOLAS II-2, 2000 HSC, punktslukkesystem, prinsipp for hot-work, bruk av røkykkerapparat, grafiske symboler for brannkontrollplaner, atmosfæriske oljetåkedetektorer og delvis værtette luker i egne MSC Circ.
- b) Komiteen tok til etterretning innspillet fra EU-kommisjonen i saken. Komiteen merket seg at EU-kommisjonen ville sende krav til MSC 78 om at Organisasjonen starter slutføringen om utfasing av halon for skip bygget før 1. oktober 1994.

- c) Komiteen vurderte innspillet om fortolkning fra Danmark og Sverige, og besluttet å sende saken tilbake til FP 48 for videre behandling.

## 11. Training and watchkeeping (agendapunkt 12)

Følgende saker ble behandlet:

- a) Rapporten fra STW 34.
- b) Progresjonsrapport vedrørende evaluering av land i hht. STCW reg. I/7.
- c) Progresjonsrapport vedrørende evaluering av land i hht. STCW reg. I/8.
- d) Oppnevning av kompetente personer i hht. STCW reg. I/7.
- e) Utkast til MSC/Circ. "Issues to be considered when introducing new technology on board". Sirkulæret gjelder forhold som bør tas i betraktning ved bruk av ny teknologi om bord på skip og identifiserer særlige tiltak som bør iverksettes ved opplæring av personell.
- f) Forslag om å overføre ILO konvensjon av 1946 Nr. 74 om sertifisering av matroser til IMO og STCW-konvensjonen.

Norsk posisjon:

- a) Støttes.
- b) Tas til følge.
- c) Tas til følge.
- d) Dokumentet som sådan tas til følge. Norge har pr. i dag ingen utpekte personer for deltagelse i panel som evaluerer implementering av STCW-konvensjonen.
- e) Støttes.
- f) Støttes.

Konklusjon:

- a) Rapporten ble godkjent.
- b) Totalt er 108 land godkjent og på "whitelist" (av 144 parter til STCW-konvensjonen). I tillegg er 12 land under evaluering.
- c) 8 rapporter er innsendt til IMO, hvorav 3 så langt er godkjent.
- d) De kompetente personene ble godkjent, og inntas i MSC/Circ. 797/Rev.9.
- e) Et MSC/Circ. ble godkjent.
- f) Flertallet støttet ikke forslaget om å overføre ILO-konvensjon nr. 74 til STCW-konvensjonen. Det ble blant annet nevnt at dette ville medføre økte administrative byrder på STCW-konvensjonens parter, kompetente personer og Sekretariatet som følge av rapporteringskravene i STCW art. IV og reg. I/7. Det ble vedtatt å sende saken tilbake til STW for nærmere analyser.

Oppfølging:

Sjøfartsdirektoratet må sende inn forslag til oppnevning av norske kompetente personer innen MSC 77.

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

Komiteen behandlet disse aksjonspunktene:

- a) Rapporten fra DE 46 og enkeltdeler av rapporten.
- b) MSC Circ. om hurtiggående redningsfarkoster.

Norsk posisjon:

- a) Dokumentet ble støttet.
- b) Dokumentet ble tatt til etterretning.

Konklusjon:

- a, Komiteen godkjente rapporten og vedtok/tiltrådte de handlinger som DE 46 hadde bedt om. Det ble også tatt stilling til forslag om endringer til SOLAS III/19 og 20 om trening og inspeksjon av livbåter, og forelått endring til SOLAS III/32.3 om overlevelsesdrakter som skal vedtas på MSC 78. Videre ble det vedtatt et MSC Circ. om periodisk service og vedlikehold av livbåter, utsettingsarrangement og on-load utløsningsmekanismer.
- b) Etter diskusjon besluttet komiteen å nedsette en uformell ekspertgruppe som utarbeidet forslag til MSC Circ. til erstatning for MSC Circ.1016

**13. Bulk liquids and gases** (agendapunkt 14)

Hastesaker fra BLG 8 ble behandlet, herunder:

- Utkast til MSC/Circ. "Revised minimum safety standards for ships carrying liquids in bulk containing benzene.
- Utkast til MSC-resolusjon Recommendation for material safety data sheets for MARPOL Annex I cargoes and marine fuel oils.
- Forslag til plan for arbeidet med beskyttelse av personell som er involvert i transport av last inneholdende giftige stoffer.
- Intersessional møte for ESPH-arbeidsgruppen i 2004.

Norsk posisjon:

Norge støttet alle de fire punktene ovenfor.

Konklusjon:

Alle punktene ble godkjent av MSC 77.

**14. Flag State implementation** (agendapunkt 15)

Følgende saker ble behandlet av komiteen:

- a) Hastesaker fra FSI 11, herunder:
  - Forslag om å ta inn bestemmelser om flaggskifte i utkast til ny "kode for implementering av IMO konvensjoner"
  - Forslag om å innføre "unique ID" for selskaper og registrerte eiere.
  - Forslag om at relevante skipsdokumenter skal merkes med skipets IMO-nr.
  - Forslag vedrørende utkast til ny "kode for implementering av IMO konvensjoner"
  - Forslag om å godkjenne "draft revised Survey Guidelines under the HSSC" (res. A.746(18)). Dokumentet skal videre til MEPC, og deretter til Assembly 23 for endelig vedtak.
- b) Informasjon fra Australia om sammenheng mellom manglende implementering av ISM-koden og ulykker.

Norsk posisjon:

- a) Rapporten fra FSI 11 støttes.

- b) Det kan være grunn til å tro at Australias synspunkter er riktige i forhold til en god del skip, og vi er positive til tiltak som kan gjøre noe med saken.

#### Konklusjon:

- a) Hastesakene fra FSI 11 ble godkjent.
  - Det ble bestemt at koden for implementering av IMO-konvensjoner skal dekke alle aspekter, dvs.: krav til flaggstater, kyststater og havnestater.
- b) Medlemsland ble oppfordret til å sende inn informasjon til FSI 12 vedrørende evt. ulykker som involvering mangler i SMC. Australia ble samtidig invitert til å sende inn et utkast til MSC/MEPC-sirkulære på emnet til FSI 12.

### **15. Role of the human element** (agendapunkt 17)

Følgende saker ble behandlet:

- a) Forslag fra USA om revisjon av res. A.850(20) "Human Element Vision, Principles and Goals for the Organization.
- b) Forslag fra UK og USA vedrørende Human Element Vision and Strategy.
- c) Saker relatert til sikkerhetskultur, herunder forslag fra ICFTU om en sikkerhetsansvarlig om bord.

#### Norsk posisjon:

- a) Dokumentet tas til etterretning.
- b) Dokumentet bør vurderes nærmere i arbeidsgruppen på HE som skal etableres på MSC 78.
- c) Til etterretning. Forslaget fra ICFTU støttes i prinsippet, men de nærmere detaljer er etter vår mening i strid med prinsippene i ISM-koden om at hele skipets mannskap skal være fokusert på sikkerhet.

#### Konklusjon:

- a) Et utkast til Assembly-resolusjon ble godkjent.
- b) Det ble bestemt at Human Element Vision and Strategy skal tas opp i HE arbeidsgruppen på MSC 78.
- c) Det ble konkludert med at saker relatert til sikkerhetskultur skal tas opp i HE WG på MSC 78. ICFTU's forslag om en sikkerhetsansvarlig om bord ble ikke tatt til følge da forslaget var i strid med guidelines.

### **16. Formal safety assessment** (agendapunkt 18)

Følgende saker ble behandlet:

- a) Forslag fra UK om at FSA-metodikk (Step 1 og 2) bør brukes i forbindelse med analyse av ulykker.
- b) Forslag fra Liberia om endringer i FSA-guidelines.

#### Norsk posisjon:

- a) Nytteverdien er tvilsom, men vi vil ikke motsette oss forslaget.
- b) Forslagene virker lite dramatiske, men vi bør gå inn for at avgjørelse utsettes til arbeidsgruppen for FSA – som ikke skal møtes på denne sesjonen – møtes på en senere sesjon.

Konklusjon:

Det ble besluttet å etablere en korrespondansegruppe med følgende mandat:

- gjennomgå FSA-guidelines og lage utkast til endringer,
- vurdere bruk av FSA-metodikk i ulykkesanalyser,
- rapportere til MSC 78.

Oppfølging:

Norsk deltaker i korrespondansegruppen er Turid Stemre.

**17. Piracy and armed robbery against ships** (agendapunkt 19)

Følgende ble behandlet av komiteen:

- a) Statistisk informasjon om piratangrep for 2002, herunder kyststatenes rapportering av piratangrep. Det er en stadig økning i antall piratangrep. Videre forelå en oppfordring fra ICS og ISF til tidlig implementering av visse deler av SOLAS kap. XI-2 og ISPS-koden, samt til økt rapportering av piratangrep til IMO. Enkelte av tiltakene i ISPS-koden vil også være nyttige for høyrisikoland i en piratangrepssituasjon; det gjelder særlig:
  - kyststatens informasjon om "security-level",
  - veiledning for beskyttelse mot "security-hendelser", samt
  - kontaktpunkt for security-råd.
- b) Informasjon om implementering av anti-piratprosjektet, samt et forslag til en koordinert aksjonsplan for å forhindre piratvirksomhet ved å inngå regionale avtaler.
- c) Forslag fra Brasil om å endre retningslinjer for etterforskning av piratangrep.

Norsk posisjon:

- a) Tas til etterretning. Forslaget fra ICS/ISF støttes.
- b) Problemer knyttet til piratvirksomhet må først og fremst løses av de berørte kyststater, dvs. på regionalt plan. Vi er positive til tiltak som kan redusere antall piratangrep.
- c) Støttes ikke da endringen innebærer en innsnevring av retningslinjenes virkeområde. Retningslinjene er ment som å være en hjelp i en stats etterforskning av piratangrep og er ikke bindende. Brasils påstander om at retningslinjene er strid med nasjonal rett kan derfor ikke tas til følge.

Konklusjon:

- a) Saken ble tatt til etterretning, samt at høyrisikoland for piratangrep ble oppfordret til å følge forslaget fra ICS/ISF.
- b) Saken ble tatt til etterretning.
- c) Det brasilianske forslaget fikk overhodet ingen støtte i plenum.

**18. Application of the Committees guidelines** (agendapunkt 22)

Som instruert av MSC 76, hadde sekretariatet utarbeidet utkast til endrede retningslinjer som inkorporerte tidligere vedtatte endringer.



Norsk posisjon:

Utkastet var rotete og lite brukervennlig og Norge la fram forslag til "editorials" for sekretariatet.

Utfall:

Norges forslag var for omfattende til å bli tatt inn uten forutgående diskusjon. Vi ble anmodet om å legge fram forslagene senere. Det ble antydnet at MEPC muligens kunne ha tid til diskusjonen, men dokumentfristen er overskredet.

**19. Work programme** (agendapunkt 23)BLG/DSC:

Da både BLG og DSC antakeligvis har forholdsvis enkle agendaer for 2004, ble det foreslått at de to sesjoner kan dele en ukes møte. Forslaget er begrunnet i økonomiske hensyn, samt at DE som har en meget tung agenda på denne måten kan allokere flere møtedager. Forslaget vil behandles også på MEPC før en endelig avgjørelse fattes.

FP:

Nye agendapunkt inkludert i arbeidsprogrammet:

- Amendments to resolution A.754(18) relating to performance criteria for fire doors.
- Amendments to the procedure for the preparation of specimens of sealants and mastics (resolution A.653(16)).

FSI:

Nye agendapunkt inkludert i arbeidsprogrammet:

- Unique ID's for companies and registered owners.
- Marking the ship's plans, manuals and other documents with the IMO ship identification number.
- Review of reporting requirements for reception facilities (med forbehold om MEPC's godkjenning).

NAV:

Forslag fra IHO om forslag til revisjon av Resolution A.532(13) on Collecting and forwarding of hydrographic data ble oversendt til NAV for ferdigstilling, med direkte oversendelse til Assembly 23.

Nye agendapunkt inkludert i arbeidsprogrammet:

- Revision of the fishing vessel Safety Code and Voluntary Guidelines.

DE:

Nye agendapunkt inkludert i arbeidsprogrammet:

- Revision of resolution A.760(18).
- Inspection and survey requirements for accommodation ladders.
- Mandatory emergency towing systems (ETS) in ships other than tankers greater than 20,000 dwt.

**STW:**

Nye agendapunkt inkludert i arbeidsprogrammet:

- Developments of competences for ratings.

Det ble bestemt at agendapunktet Casualty analysis skal beholdes på agendaen for STW.

**20. Election of Chairman and Vice-Chairman for 2004** (agendapunkt 24)

Tom Allen fra Storbritannia ble gjenvalgt som formann, mens Admiral El Kady fra Egypt ble gjenvalgt til vise-formann.

Oslo, 20. august 2003

Rune Teisrud  
Delegasjonsleder  
(28.5.03 – 4.6.03)

Trygve Scheel  
Delegasjonsleder  
(4.6.03 – 6.6.03)