



RAPPORT

TIL: Avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene, adressatene på MSC's sirkulasjonsliste (se vedlegg), samt alle distriktssjefene.
 FRA: Delegasjonen v/Rune Teisrud og Trygve Scheel.
 DATO: 29. juni 2004
 KOMITE: **IMO's Sjøsikkerhetskomité MSC 78, 12. – 21. mai 2004.**

I. INNLEDNING

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Funksjon:

➤ Sjøfartsdirektør Rune Teisrud (delegasjonsleder)	Plenum
➤ Seniorrådgiver Trygve Scheel (delegasjonsleder 17. mai)	Plenum, WG 2
➤ Underdirektør Turid Stemre	Plenum, WG 1
➤ Underdirektør Eivind Vågslid	Plenum
➤ Senioringeniør Jon Strengehagen	Plenum, DG 2
➤ Rådgiver Anders Østre	Plenum, WG 3
➤ Rådgiver Espen Sending	Plenum
➤ Rådgiver Bente Michaelsen	Plenum
➤ Rådgiver Tonje Sund, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum
➤ Førstekonsulent Shaista Abid, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum, WG 2
➤ Rådgiver Henriette Nesheim, Fiskeridepartementet	Plenum, WG 2
➤ Sjefsingeniør Knut Vågnes, Det norske Veritas	Plenum, DG 1
➤ Sjefsingeniør Arve Myklebust, Det norske Veritas	Plenum, DG 2
➤ Senioringeniør Finn-Erik Dahl, Det norske Veritas	Plenum, WG 2
➤ Direktør Terje C. Gløersen, Norges Rederiforbund	Plenum, WG 2
➤ Seksjonsleder Arne Jørgensen, Norges Rederiforbund	Plenum, WG 1, 3
➤ Seksjonsleder Rune Karlsen, Norges Rederiforbund	Plenum, WG 1, 2

WG 1: Working group on Large passenger ship safety

WG 2: Working Group on Maritime Security

WG 3: Working Group on Human Element

DG 1: Amendments to mandatory instruments

DG 2: Bulk Carrier Safety

Informal groups: Det ble avholdt diverse informal groups vedrørende diverse emner, bl.a. på Unique ID's for companies and registrered owners.

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 30. april 2004 i Sjøfartsdirektoratet, samt et EU forberedende møte 5. mai 2004 hvor Trygve Scheel og Turid Stemre deltok. EU hadde ellers løpende møter under MSC hvor Rune Teisrud og 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

Internasjonal enighet om ilandsetting av personer i havsnød

I august 2001, da det norske skipet "MS Tampa" reddet over 400 flyktninger i havsnød utenfor Christmas Island, nektet Australia skipet å sette de nødstedte i land. Hendelsen viste at de internasjonale reglene på området var mangelfulle. IMO satte derfor temaet på sitt arbeidsprogram. Det meget kompliserte og kontroversielle temaet er blitt behandlet på flere internasjonale møter.

Til dette møtet i Sjøsikkerhetskomiteen forelå forslag til formelt vedtak om endringer i det internasjonale regelverket knyttet til behandling av personer reddet i havsnød. Sett med norske øyne kunne forslagene til vedtak vært enda klarere, men forslagene var en kompromissløsning basert på lange og vanskelige forhandlinger. Kompromissforslaget, slik det forelå, hadde dessuten støtte fra et stort flertall, inkludert Norge og Australia.

Under sluttbehandlingen av saken fremmet Malta forslag til endringer i kompromissforslaget som i praksis gjorde reglene mindre klare. Etter en svært opphetet diskusjon, som endte med flere avstemninger, noe som er svært uvanlig i IMO-sammenheng, ble reglene vedtatt uten de endringene som Malta foreslo. Reglene ble vedtatt i tråd med norske synspunkter.

Dobbelt skrog for bulkskip - IMO snur på tampen av vedtakelse

Flertallet i komiteen overrasket ved å nekte å godkjenne et forslag om å kreve dobbelt skrog på bulkskip. IMO har i flere år arbeidet med det formål å innføre krav om dobbelt skrog på bulkskip pga. de mange forlisene med denne skipstypen. Debatten i Sjøsikkerhetskomiteen ble meget opphetet etter at et gresk forslag om å reversere prosessen vant støtte. Storbritannia tilbakeviste de greske argumentene, men en avstemning var nødvendig for å avgjøre saken.

Norge og de fleste land i Europa, samt USA, Japan og Marshall Islands, var blant landene som var for en innføring av krav til dobbelt skrog. Store flaggstater som Hellas, Panama, Liberia, Malta og Kypros gikk imot vedtakelse av dobbelt skrog. Det samme gjorde Irland, Australia og Kina. Regelen ble avvist med 32 stemmer mot 22. 15 land avstod fra å stemme.

Krav til antiterroriltak på skip og i havneanlegg

Nye internasjonale krav til antiterroriltak på skip og i havneanlegg trer i kraft allerede 1. juli 2004. Skipsfarten har hatt svært kort tid til rådighet for å iverksette de nye kravene. Det er frykt for at et betydelig antall skip og havner ikke vil klare å få alt på plass innen den fastsatte datoen, som ikke kan endres.

Et hovedtema på MSC 78 var krav til havnestatskontroll mht. antiterroriltak på skip. Det har vært svært ulike synspunkter på hvor langt slik havnestatskontroll skal kunne gå, og det forelå en rekke forskjellige forslag til møtet. Norge hadde foreslått en middelvei som fikk bred støtte. Saken måtte imidlertid behandles under stort tidspress, og det ble besluttet at retningslinjene som ble vedtatt, skal være en interimløsning.

III. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTER PÅ AGENDAEN

1. Amendments to mandatory instruments (agendapunkt 3)

Følgende endringer i konvensjoner/koder forelå til vedtakelse:

- a) SOLAS Reg. II-1/3-6 vedrørende tilkomstmuligheter i lasteområdet på oljetankere og bulkskip ved inspeksjon. Bakgrunnen for å endre den opprinnelige teksten som ble vedtatt ved res. MSC.133(76) var at denne ble funnet å gi uønskede utslag kostnads- og vedlikeholdsmessig. I tillegg var det foreslått endringer i de tilhørende tekniske bestemmelsene.
- b) SOLAS Kap. III:
 - a. Reg. III/19.3.3.3 Emergency training and drills
 - b. Reg. III/20.2 Maintenance
 - c. Reg. III/20.6 Weekly inspection
 - d. Reg. III/20.11 Periodic servicing
 - e. Reg. III/32.3 Personal life-saving appliances
- c) SOLAS reg. VI/15 Maintenance requirements. Endringen gjelder periodisk kontroll av fri-flyt nødradiopeilesender.
- d) SOLAS-konvensjonens kap. V og SAR-konvensjonen i relasjon til nødstedte personer som blir reddet til havs (Tampaproblematikk). MSC 77 godkjente endringer i SOLAS- og SAR-konvensjonene. Disse utkastene til endringer inneholder nye krav og prosedyrer for behandling av reddede personer i sjøs. Teksten i utkastet til Resolusjon som vedtar endringene er også viktig ved å inneholde en "klargjørende fortolkning", som også har vært omstridt. Spania hadde sendt inn forslag til endring av teksten i SAR til møtet. På forrige møte, uttrykte Malta at de ikke var enig i forslaget til nye bestemmelsene, men de hadde ikke sendt inn endringsforslag. Malta fikk imidlertid utgi et WP under møtet (WP.5 senere erstattet av WP.5/Rev.1), som foreslo endringer i de retningslinjer for behandling av nødstedte som behandles under agendapunkt 16, som også var planlagt vedtatt under møtet. Imidlertid ble behandlingen av konvensjonsendringer og behandlingen av disse retningslinjene blandet sammen under møtet, så Maltas WP fikk også innvirkning på diskusjon og beslutning når det gjaldt konvensjonsendringene.
- e) SOLAS reg. XI-2/14 Long-range identification and tracking of ships.
- f) SOLAS: Utstyrslister i relasjon til Sikkerhets sertifikat for utstyr (Form E), Sikkerhets sertifikat for lasteskip (Form C).
- g) 1988 SOLAS-protokollen: Utstyrslister i relasjon til Sikkerhets sertifikat for utstyr (Form E), Sikkerhets sertifikat for lasteskip (Form C) .
- h) STCW-koden: Endringer i A-koden angående bruk av referansen til endringene i 1995. Endringsforslaget medfører at man ikke lenger skal bruke ordlyden "as amended in 1995", men kun "as amended".
- i) IMDG-koden.

Norsk posisjon:

- a) Betinget støtte idet vi ønsket noen endringer i det fremlagte forslaget til Technical Provisions.
- b) Norge har vært aktivt med i utformingen av de fleste endringene i SOLAS III. Støttes.
- c) Norge støtter ikke forslaget slik det foreligger til vedtakelse, men har i samarbeid med andre land sendt inn nytt forslag til tekst. Teksten i vårt forslag harmoniserer kontroll med fri-flyt nødradiopeilesender med bestemmelsene i SOLAS kapittel I del B, dvs. at fri-flyt EPIRB underlegges de samme besiktelsesintervallene som det øvrige radioutstyret om bord (dvs. 3 måneder før, eller 3 måneder etter årsdatoen for årlig radiokontroll og 3 måneder før gyldighetsdato ved fornyelse).
- d) Etter vanskelige drøftelser på MSC 77 ble det enighet om en kompromissløsning som også Norge besluttet å støtte, selv om vi hadde ønsket en klarere og mer forpliktende tekst. I utkastet til resolusjon fastslås at det landet 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, og kun Malta reserverte seg mht kompromissløsningen på forrige møte. Spanias forslag til endringer i SAR-konvensjonen gjør bestemmelsen vesentlig mindre klar, og avvises av Norge. Forslagene fra Malta i WP.5 og WP.5/Rev.1 fjerner forpliktelsene på SAR-koordinator i betydelig grad, og er helt uakseptable.

- e) Se under punktet om Security.
- f) Disse sertifikatene har ikke lenger relevans for norske skip.
- g) Støttes.
- h) Støttes.
- i) Støttes.

Konklusjon:

- a) Vedtatt med en endring foreslått av Norge som gikk på begrensninger i bruk av vertikale ledere i tanker. Norges øvrige forbehold ble ikke tatt til følge. Ikrafttredelsesdato 1. januar 2006, med protestfrist 1. juli 2005. Da den tidligere endringen som vedtatt ved res. MSC.133(76) trer i kraft 1. januar 2005, ble det vedtatt av det skulle utarbeides en MSC-resolusjon som gjør det klart at de seneste endringene kan anvendes fra og med 1. januar 2005. Det vil også bli utarbeidet et MSC/Circ. som informerer om dette.
- b) Vedtatt. Ikrafttredelsesdato 1. juli 2006, med protestfrist 1. januar 2006.
- c) Det reviderte forslaget fra Norge og andre land ble vedtatt. Ikrafttredelsesdato 1. juli 2006, med protestfrist 1. januar 2006.
- d) På grunn av sammenblandingen av konvensjonsendringer og retningslinjene knyttet til disse (agendapunkt 16), var det i perioder betydelig forvirring under behandling av disse sakene. Det ble gjort en rekke forsøk på å komme frem til enighet, men dette lyktes ikke. Malta bedrev også "lobbyvirksomhet" i stor grad, og fikk støtte av en del land som i sin argumentasjon viste at de forsto lite av hva saken dreiet seg om(!) Spanias forslag til endring i SAR ble forkastet. Når det gjaldt teksten i de resolusjoner som skulle vedta endringene i SOLAS og SAR, var Norge med på et nytt forslag til kompromiss som Malta hadde deltatt i utarbeidelsen av, men der Norge, Australia og USA fikk inn enkelte tekstendringer i det dokument som ble fremlagt for Plenum. Disse siste endringene ble avvist av Malta, som forlangte avstemning. Det var en god del forvirring under avstemningen, men opprinnelig resolusjonstekst ble vedtatt med 2/3 flertall (så vidt det var). Malta serverte seg. Ikrafttredelsesdato 1. januar 2006, med protestfrist 1. juli 2005.
- e) Se under punktet om Security (pkt 5 i rapporten).
- f) Endringer i Utstyrliste for Sikkerhetssertifikatet for Utstyr (Form E) ble vedtatt. Ikrafttredelsesdato 1. juli 2006, med protestfrist 1. januar 2006. Utstyrliste for Sikkerhetssertifikat for lasteskip (Form C) ble ikke vedtatt da dette hører under 1988 SOLAS-protokollen.
- g) Endringer i Utstyrslister i relasjon til Sikkerhetssertifikat for utstyr (Form E) og Sikkerhetssertifikat for lasteskip (Form C) ble vedtatt. Ikrafttredelsesdato 1. juli 2006, med protestfrist 1. januar 2006.
- h) Endringene ble vedtatt. Ikrafttredelsesdato 1. juli 2006, med protestfrist 1. januar 2006.
- i) Endringene ble vedtatt. Ikrafttredelsesdato 1. januar 2006, med protestfrist 1. juli 2005. Medlemsland er imidlertid oppfordret til å anvende de nye reglene ett år før deres ikrafttredelse, dvs. fra 1. januar 2005.

Oppfølging:

Konvensjonsendringene må implementeres i direktoratets regelverk.

2. Large passenger ships safety (agendapunkt 4)

Norge informerte om at FSA navigasjon store passasjerskip nå er ferdig og vil bli oversendt NAV 50 for detaljbehandling.

Sekretariatet orienterte om utfallet av diskusjoner i NAV 49, SLF 46, COMSAR 8, FP 48, STW 35 og DE 47. I tillegg presenterte UK, USA, Korea, Japan og ICCL sine dokumenter. Av disse var det primært USAs dokument som ble diskutert. De mener at den største bremseklossen i arbeidet med sikkerhet på store passasjerskip er mangel på definerte skadescenarier og tidsrammer for overlevelse.

Det er fremdeles lite håndfast som foreligger fra de berørte underkomiteer. Primært er det opprømsing av forhold det skal ses nærmere på. Det er stor treneringsvilje, noe USA prøver å gripe fatt i. Det ble en del diskusjon i plenum rundt manglende framdrift i arbeidet og definisjon av stor. Bl.a. hadde Sverige et krast innlegg der de framhevet mangel på vektlegging av preventiv tiltak.

Arbeidsgruppen ble instruert i å vurdere de innsendte dokumentene, samt diskutere "large" og se på skadescenarier og tidsrammer for overlevelse. Norge v/Stemre deltok i arbeidsgruppen. Karlsen og Jørgensen (Norges Rederiforbund) deltok delvis.

Norsk posisjon:

Norge støttet å fjerne "large" i agendapunktets tittel. Vi ønsker ikke en definisjon av large, da dette vil føre til to sett sikkerhetsnivåer og trolig flere paragrafskip. Vi mener fjerningen av large ikke vil få innvirkning på resultatet av arbeidet, da underkomiteene uansett vil måtte utarbeide parametere for anvendelse av eventuelle forslag til endringer i IMO-instrumenter.

Konklusjon:

Arbeidsgruppen anbefalte:

- 1 Å stryke "large" fra tittelen. Kun Nederland og Japan var mot.
- 2 At primært skal skipet overleve skader slik at det kan gå til havn for egen maskin. Der dette ikke er mulig skal det i hvert fall overleve i 3 timer for å gi tid til evakuering.
- 3 Et definert brannscenario for videre arbeid i FP.
- 4 Å instruere SLF i å se på en tidsakse for overlevelse slik at skader som bidrar til overlevelsesindeks kan kontrolleres mot tid nok til å gå til havn eller 3 timer.

Det ble ikke enighet om punkt 1 i plenum, så diskusjonen rundt dette skal tas opp igjen på MSC 79. Utover dette ble rapporten fra arbeidsgruppe godkjent.

Oppfølging:

Norge bør utarbeide et dokument til støtte for fjerning av "large".

3. Bulk carrier safety (agendapunkt 5)

Følgende saker forelå til behandling:

- a) Resultat av NAV 49, SLF 46 og DSC 8, STW 35, DE 47 og FSI 12. Underkomiteene har fått i oppdrag å identifisere forslag til regelendringer etc. basert på utfallet av de ulike FSA-studier på bulkskip.
- b) Spørsmål om å innføre dobbelt skrog for nye bulkskip på 150 meter og derover.

Norsk posisjon:

- a) Støttes da dette stort sett er ukontroversielle referatsaker.
- b) Norge sto fast på de vedtak som var fattet på MSC 76 om å innføre krav til dobbelt skrog på bulkskip. Forslaget fra Hellas om å omstøte vedtaket fra MSC 76 er kontroversielt.

Konklusjon:

- a) MSC vedtok kun å realitetsbehandle, under dette agendapunktet, bidrag fra underkomiteene som krevde tekniske vedtak. Dette innbar at kun resultatene fra SLF 46 og DE 47 ble behandlet. Resultatene fra de øvrige underkomiteene ble tatt til etterretning for videre behandling i de respektive underkomiteer.
 - a. **SLF**
Det ble vedtatt at arbeidet med stabilitet/lastefordeling på bulkbåter skulle fortsette. Dette innebærer å utarbeide nødvendige detaljer og retningslinjer for lasteinstrumenter samt forberede nødvendige endringer i SOLAS. Det ble også vedtatt å videreføre arbeidet med endringer i SOLAS med henblikk på å innføre krav til lasteinstrument for bulkskip lengde mindre enn 150m.
 - b. **DE**
 - Det ble besluttet at de forslag vedrørende standarder og kriterier for skrogsider på bulkskip skulle gjøres obligatoriske.
 - På grunn av ny definisjon i SOLAS Kap.XII, uttrykte DE bekymring for at skip som ikke var tenkt å falle under denne definisjonen likevel blir ansett som bulkskip ved havnestatskontroller. Komiteen instruerte FSI 13 om å utvikle entydige retningslinjer for identifikasjon av bulkskip.
 - Forslag vedrørende eierens inspeksjon og vedlikehold av luker på bulkskip skal gjøres obligatorisk.
 - Forslag vedrørende bulkskips langskipsstyrke under lasting og lossing og skifte av ballastvann ble vedtatt og vil bli tatt inn i SLFs arbeid med lasteinstrumenter.
 - Det ble vedtatt å endre SOLAS Regel III/31 slik at frittfallivbåter blir obligatoriske på bulkskip. Samtidig ble det vedtatt at kravet om friflytegenskaper blir stilt i bero inntil tilfredsstillende teknologi er utviklet.

Det ble nedsatt en drafting-gruppe hvor Strengenhagen og Myklebust deltok.

- b) Med bakgrunn i vedtak gjort på MSC 76 om å gjøre dobbelthud på bulkskip obligatorisk hadde Hellas utarbeidet en FSA med henblikk på å påvise at dobbelthud ikke var kostnadseffektivt for å bedre sikkerheten. Det greske arbeidet ble sterkt imøtegått av Storbritannia som påviste flere faktiske feil både i metode og bruk av data. Etter en omfattende debatt der det blant annet kom forslag om å bruke dobbelthud for bulkskip som eksempel i det nye arbeidet med "Goalbased ship construction standards" ble det klart at det ikke var grunnlag for noe konsensus og spørsmålet om å kreve dobbelthud måtte gå til avstemning. Resultatet ble at punktet om krav til dobbelthud på bulkskip ble tatt ut av den reviderte teksten til SOLAS kapittel XII og teksten rettet opp tilsvarende. Det vil si at alle tekniske krav til skip med enkel og dobbelt hud beholdes med den endring at anvendelse av dobbelt hud nå er frivillig, ikke obligatorisk. Det er en viss mulighet for at forslaget om å videreføre arbeidet med dobbelthud i "Målbaserte regler"

påvirket avstemningen i den forstand at delegasjoner som ikke hadde et klart standpunkt ikke nødvendigvis la saken død ved å stemme nei. Det vil bli nedsatt en arbeidsgruppe på MSC 79 på denne saken.

4. Goal based ship construction standards (agendapunkt 6)

Det forelå spesifikke forslag til hva som bør inkluderes i dette arbeidet. Forslagene var bl.a.:

- a) Fokus på skipets struktur.
- b) Effekten av fatigue på kritiske deler av oljetankeres struktur.
- c) IMO skal godkjenne klasseselskapene.

Norsk posisjon:

Vi støtter arbeidet prinsipielt sett. Vi støtter ikke forslaget om at IMO skal godkjenne klasseselskapene.

Konklusjon:

Mange hadde innvendinger mot enkelte av de foreslåtte elementer, men støttet arbeidet prinsipielt sett. Forslaget om at IMO skal godkjenne klasseselskapene vant ikke støtte. Sverige, som ble støttet av mange, holdt et innlegg hvor de fremholdt at man ikke burde utvikle preskriptive standarder, og at risikonivået burde holdes på det nåværende nivå, og heller økes etter hvert. Mange land gikk inn for at vedlikehold og operasjon skal inkluderes, samt at det ble minnet om at andre materialer enn stål blir stadig mer utbredt og må inkluderes.. Medlemsland ble invitert til å sende inn dokumenter til MSC 79, hvor det også vil bli nedsatt en arbeidsgruppe. Dokument MSC 78/6/2 fra Bahamas, Hellas og IACS vil bli brukt som basis i arbeidsgruppen. Øvrige dokumenter, samt kommentarer i plenum vil også bli en del av arbeidsmaterialet.

Oppfølging:

Norge bør delta aktivt under dette agendapunkt da det kan være førende for den standarden skipene skal bygges til i fremtiden.

5. Measures to enhance maritime security (agendapunkt 7)

Som kjent vedtok en Diplomatsk konferanse arrangert av IMO i desember 2002 en rekke nye krav til terrorberedskap ("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.

På MSC 77 ble det utarbeidet MSC-sirkulærer med en rekke presiseringer og fortolkninger av de nye reglene. Imidlertid er det fremdeles en rekke detaljer rundt håndhevelse og fortolkning av de nye kravene som ikke er avklart. Som på forrige møte etablerte MSC 78 derfor en arbeidsgruppe hvor Scheel, Abid, Nesheim, Gløersen, Karlsen og Dahl deltok. Arbeidsgruppen ble ledet av Frank Wall som fikk i oppgave å klarlegge disse sakene, som bl.a. omfatter følgende:

- a) Retningslinjer for havnestatskontroll vedr. "security"
- b) Long range identification and tracking of ships
- c) Revurdering av SOLAS-kravene til "Continuous Synopsis Records"
- d) Behandling av falske security-alarmer og av "doble safety/security alerts"

- e) Retningslinjer for tiltak/prosedyrer når enten skipet eller havnen ikke oppfyller security-kravene i ISPS-koden
- f) Håndhevelse av kravene i forhold til skipsverft
- g) Håndhevelse av kravene i forhold til PFSOer og FSUer
- h) Eventuell utstedelse av Interim ISSC før 1. juli 2004
- i) Retningslinjer for "Shore leave and access to ships"
- j) Fra hvilket tidspunkt gjelder kravet i Reg. XI-2/9.2.3 om at et skip skal ha dokumentasjon på sine siste 10 havneanløp?

Norsk posisjon:

Norske myndigheter stiller seg positiv til at IMO har vedtatt nye krav til terrorberedskap, men 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, fortolkninger etc. som trengs i forbindelse med implementering av de nye kravene ikke gjøres urealistisk strenge. Det er spesielt viktig å unngå at MSC fatter beslutninger som i realiteten vil innebære *tilleggskrav* utover hva som ble vedtatt av den diplomatiske konferansen i desember 2002.

I det følgende omtales norsk posisjon på de saker som er listet innledningsvis:

- a) Når det gjelder sak a) – "retningslinjer for havnestatskontroll vedrørende "security"" – hadde FSI 12 utarbeidet et utkast som etter vår oppfatning gikk for langt, og som på enkelte punkter var i konflikt med de bindende bestemmelsene i SOLAS. Norge hadde sendt inn et dokument (MSC 78/7/15) med en rekke forslag til endringer.
- b) "Long range identification and tracking of ships (LRIT)" har tidligere vært drøftet i NAV og COMSAR. COMSAR 8 hadde i oppgave å sluttbehandle saken og utarbeide et forslag til SOLAS-tekst for MSC 78 for godkjennelse, med tanke på vedtak på MSC 79. Imidlertid konkluderte COMSAR 8 med at det er flere vanskelige spørsmål som må avklares før oppgaven kan slutføres, og ba derfor om at saken tas opp på nytt på COMSAR 9. Som en ytterligere kompliserende faktor hadde USA sendt inn forslag til SOLAS-krav til LRIT under agendapunkt 3, og anmodet om vedtak ("adoption") allerede på dette møte. Fra norsk side mener vi saken er langt fra moden; dvs den bør sendes tilbake til COMSAR for nærmere behandling. For oss er det spesielt viktig å forhindre at LRIT skal kunne utnyttes av terrorister til å "tracke" aktuelle terrormål.
- c) Når det gjelder sak c) "Revurdering av SOLAS-kravene til "Continuous Synopsis Records (CSR)" er bakgrunnen at de nye kravene ikke følger normale IMO-normer for utforming; bl.a. når det gjelder beslutning om fremtidige endringer. Dessuten er kravet uklart mht. om det CSR-skjema som ble vedtatt av Assembly er bindende, og de fleste land inklusiv Norge mener det er viktig at samtlige land benytter samme skjema.
- d) Når det gjelder falske og "doble" alarmer hadde Frankrike sendt inn et dokument, men dette inneholdt i liten grad konkrete forslag. Fra norsk side har vi tatt inn egne bestemmelser vedrørende behandling av "security alerts" i den norske forskriften for å kunne avdekke om disse er falske. Imidlertid anser vi det ikke hensiktsmessig at IMO vedtar enhetlige regler på et så sensitivt område.
- e) Retningslinjer for tiltak/prosedyrer når enten skipet eller havnen ikke oppfyller security-kravene i ISPS-koden: Dette anses dessverre å kunne bli et svært aktuell problemstilling – særlig i perioden like etter 1. juli 2004. I den norske forskriften for skip, har vi tatt inn et nasjonalt særkrav som har til hensikt å minimalisere problemene for skip som anløper ikke-ISPS-godkjente havner.

- f) Håndhevelse av kravene i forhold til skipsverft har vært diskutert i flere land. Norge er enig i at IMO bør gi anbefalinger.
- g) Håndhevelse av kravene i forhold til PFSOer og FSUer har også vært diskutert i flere land. Norge er enig i at IMO bør gi anbefalinger.
- h) SOLAS-kravene sier at Interim-sertifikater tidligst kan utstedes 1. juli 2004. Marshall Island hadde sendt inn et dokument som påpeker at behovet for slike Interimsertifikater særlig gjelder flaggskifte og skifte av "ISM-selskap", og dette er selvfølgelig også aktuelt i månedene før 1. juli 2004. De forslår derfor at reglene endres. Fra norsk side er vi enig i at Interimsertifikater vil være aktuelle for hendelser som skjer før 1. juli, men reglene lar seg ikke endre på dette tidspunkt. Men det bør ikke være noe i veien for at skipene får utstedt et interim sertifikat datert 1. juli 2004, også i slike tilfeller, og problemet bør således kunne unngås.
- i) Det er stor bekymring for at de nye security-kravene skal vanskeliggjøre "Shore leave and access to ships", og arbeidstakerorganisasjonen foreslår derfor at IMO bør utarbeide retningslinjer. Dette støttes av Norge.
- j) Helt på slutten av møtet ble følgende spørsmål tatt opp i Plenum: Fra hvilket tidspunkt gjelder kravet i Reg. XI-2/9.2.3 om at et skip skal ha dokumentasjon på sine siste 10 havneanløp? Fra norsk side mener vi kravet ikke kan gjelde før 1. juli 2004, selv om et skip har fått utstedt ISSC før denne dato.

Konklusjon:

Samtlige saksområder listet ovenfor ble diskutert på møtet, og det ble gjort betydelige fremskritt. De viktigste vedtakene vil bli utgitt enten som MSC-resolusjon eller som et MSC-sirkulære.

- a) "Retningslinjer for havnestatskontroll" var utvilsomt vanskeligste sak i Arbeidsgruppen. Under behandlingen i Plenum fikk Norge bred støtte for våre synspunkter, og de fleste norske forslag ble innarbeidet i teksten av Arbeidsgruppen. Imidlertid må vi konstatere at dokumentet er blitt svært omfattende, og inneholder unødvendig mange detaljer. Under arbeidet ble det også klart at den terminologi som brukes i SOLAS Reg. XI-2/9 ikke er konsistent med terminologien i Ass. Res. A.787(19) om havnestatskontroll. Til tross for lange arbeidsdager i Arbeidsgruppen ble tiden for knapp, og det var svært kort tid fra det endelige utkast forelå til det måtte sluttbehandles i Plenum. Det kan derfor ikke utelukkes at den godkjente teksten kan inneholde feil, sammenlignet med beslutningene i Arbeidsgruppen.
- b) Når det gjaldt "Long range identification and tracking of ships (LRIT)", ble det en del diskusjon i Arbeidsgruppen, men flertallet var enig om at saken ikke er moden. USA aksepterte til slutt at deres forslag til SOLAS-tekst ikke kunne behandles på dette møtet. Saken sendes tilbake til COMSAR for videre behandling.
- c) Når det gjelder "Revurdering av SOLAS-kravene til "Continuous Synopsis Records (CSR)" var det bred enighet om at SOLAS-kravene bør endres av flere årsaker. Imidlertid var det også enighet om denne prosessen nødvendigvis må ta tid, og bør utsettes inntil videre. Medlemslandene oppfordres sterkt til å anse Assembly Res. A.959(23) som bindende i forhold til CSR, inntil SOLAS er blitt endret.
- d) Problemet med falske og dessuten med "doble" (security + safety) alarmer ble drøftet, men det var enighet om at saken vanskelig kan løses på det nåværende tidspunkt. Saken tas opp på nytt på MSC 79, da man vil ha fått mer erfaring mht. slike problemområder. Det ble utarbeidet 2 MSC-sirkulærer som redegjør for ulike sider av saken.
- e) Retningslinjer for tiltak/prosedyrer når enten skipet eller havnen ikke oppfyller security-kravene i ISPS-koden ble diskutert. Fra norsk side redegjorde vi for at vi har innført et

nasjonalt særkrav basert på paragraf 9.51 i del B av ISPS-koden. Det ble enighet om retningslinjer som ligger svært nær opptil vårt nasjonale krav.

- f) Det ble også vedtatt retningslinjer for håndhevelse av kravene i forhold til skipsverft. Saken har imidlertid ulike sider, og retningslinjene er derfor gjort "runde" slik at lokale omstendigheter kan tas i betraktning.
- g) PFSOer og FSUer faller ikke inn under security-kravene til skip. Det ble enighet om "runde" retningslinjer, som bl.a. henviser til Part B av ISPS-koden, paragraf 9.51 (som omtalt under pkt. e).
- h) Saken vedrørende Interim-sertifikater ble sluttbehandlet i Plenum. Det var enighet om at kravene ikke kan endres på det nåværende tidspunkt. Debatten viste dessuten at enkelte land har stor bekymring med hensyn til mulig *misbruk* av Interim-sertifikater.
- i) Det ble vedtatt retningslinjer for "Shore leave and access to ships", som forhåpentligvis vil minimalisere slike problemer.
- j) Som nevnt ovenfor ble følgende spørsmål tatt opp i Plenum helt på slutten av møtet: Fra hvilket tidspunkt gjelder kravet i Reg. XI-2/9.2.3 om at et skip skal ha dokumentasjon på sine siste 10 havneanløp? Innlegg i Plenum viste raskt at det var motstridende synspunkter, da enkelte mente kravet må gjelde fra det tidspunkt skipet har fått utstedt ISSC. Arbeidsgruppen ble igjen sammenkalt, og etter en ganske heftig debatt ble det enighet om det norske synet; dvs. kravet gjelder fra 1. juli også for skip som har fått utstedt ISSC før denne dato. Det var enighet om at denne fortolkning skal tas inn i et MSC-sirkulære, og dessuten som fotnote til retningslinjene for havnestatskontroll.

6. Design and equipment (agendapunkt 8)

Følgende saker ble behandlet av komiteen:

- a) Rapport fra DE 46.
- b) Hastesaker fra DE 47.

Norsk posisjon:

Støttes.

Konklusjon:

Rapportene fra både DE 46 og DE 47 ble godkjent.

7. Bulk liquids and gases (agendapunkt 9)

Følgende saker ble behandlet av komiteen:

- a) Rapporten fra BLG 8, herunder:
- b) Godkjennelse av revidert IBC-kode.

Norsk posisjon:

- a) Rapporten til BLG 8 foreslås godkjent.
- b) Det foreslås at MSC vedtar approval av revidert IBC-kode. Vedrørende godkjennelse av revidert IBC-kode er det spørsmål om kapittel 6 i koden skal endres slik som ESPH-gruppen foreslår, eller om kapitlet skal beholdes slik som det er i den eksisterende koden. MEPC drøftet dette spørsmålet, og sendte det til MSC da det er et sikkerhetsspørsmål. Frem til MSC 78 blir det arbeidet med å finne en kompromissløsning slik at MSC vil være i stand til å ta en beslutning. I denne saken

må man være oppmerksom på at veg.oil-industrien arbeider svært hardt for å hindre at revidert Annex II til MARPOL 73/78 og revidert IBC-kode blir vedtatt av IMO.

Konklusjon:

- a) Rapporten fra BLG 8 ble godkjent.
- b) Revidert IBC-kode ble godkjent. Kodens kapittel 6 basert på kompromissforslag ble godkjent etter justering foretatt av en informal group. Oppdaterte kryssreferanser til SOLAS kap. II-2 vil bli sendt inn som endringsforslag til MSC 79 og MEPC 52 for vedtakelse.

8. Flag State implementation (agendapunkt 10)

Følgende saker ble behandlet:

- a) Rapport fra FSI 11
- b) Forslag om standardisert format for angivelse av dato for fullføring av besiktelse (dd/mm/yyyy). Forslaget gjelder alle IMO-sertifikater som inneholder slik informasjon.
- c) Hastesaker fra FSI 12.
- d) IMO-nr. for selskaper og rederier.
- e) Utfallet av møtet i Joint MSC/MEPC/TCC WG on the Voluntary IMO Member State Audit Scheme (JWGMSA).

Norsk posisjon:

Støttes/tas til etterretning.

Konklusjon:

- a) Rapporten fra FSI 11 ble godkjent. India reiste igjen innvendinger mot vedtaket fra FSI 11 om å endre 1988 SOLAS-protokollen vedrørende begrepet "any five-year period". India ønsker å endre Annex A og B i res. A.744(18) i stedet. Norge gikk imot Indias innvendinger, og India vant ikke støtte for sitt syn. FSI 13 ble instruert om å se på de juridiske og praktiske sider av saken da endringer i 1988 SOLAS-protokollen krever "explicit acceptance", for videre rapportering til MSC 80.
- b) Komiteen godkjente endringer i en rekke konvensjoner og koder for å innta angivelse av dato for fullføring av besiktelse (dd/mm/yyyy). Vedtakelse forventes på MSC 79, samt Assembly 24 vedrørende LL 1966.
- c) Godkjent.
- d) Det ble store diskusjoner om Lloyds Register Fairplay skal være ansvarlige for å utgi IMO-nummer til selskap. Systemet ble godkjent uten at Lloyds Register Fairplay nevnes i de relevante resolusjoner, slik at andre kan tildeles oppgaven i fremtiden. Endringer til SOLAS-konvensjonen, ISM- og ISPS-koden, samt res. A959(23) ble godkjent. Vedtakelse forventes på MSC 79.
- e) Mandatet for arbeidet med IMO's kode for implementering av IMO-instrumenter ble endret slik at det er klart at koden skal danne basis for IMO Model Audit Scheme (IMO MAS).

9. Safety of navigation (agendapunkt 11)

Følgende saker ble behandlet:

- a) Rapport fra NAV 49.
- b) Godkjennelse av Performance Standard for Simplified Voyage Data Recorder (S-VDR), utsettelse av implementering.
- c) Oppheving av overflødig Performance Standard.
- d) Forslag til nytt MSC/Circ. vedrørende hydrografiske tjenester.
- e) Håndhevelse/tolkning av SOLAS V/15. Vanskelig implementering/oppfølging av MSC/Circ.982.
- f) Galileos rolle i World Wide Radio Navigation Systems.
- g) Gyro-kompass v/styreposisjon utelatt i nytt SOLAS V.
- h) Europeisk værvarslings- og vær-informasjon i sann tid.

Norsk posisjon:

- a) Støttes.
- b) Følge diskusjonen, evt. gå inn for en noe kortere utsettelse, men tok ikke ordet i saken.
- c) Støttes.
- d) Støttes.
- e) Oversendes NAV etter behandling i WG for HE.
- f) Støtter arbeidet, oversendes NAV for behandling der.
- g) Norsk forslag.
- h) Tas til etterretning, oversendes NAV til info.

Konklusjon:

- a) Rapport fra NAV 49 ble godkjent. Alle nye TSS, endringer av TSS og andre routeing tiltak ble vedtatt som anbefalt av NAV, diskusjon omkring TSS i Singapore Strait; Panama og Norge støttet næringsorganisasjonene og ba om ny vurdering i NAV, evt. utsettelse av ikrafttreden, i stedet vedtok Komiteen at de berørte stater skulle utarbeide og sende IMO nye prosedyrer/retningslinjer innen 1.des 2004 for ikrafttredelse 1. jan 2005.
- b) SN Circ vedr "AIS Binary Messages" ble godkjent og IMO vil gjøre ITU og IALA oppmerksom på at IMO vil ta fullt ansvar for "AIS Binary Messages" slik at enhetlig global standard oppnås.
- c) Performance Standard for S-VDR ble godkjent og det var enighet om utvidelse/utsettelse av implementeringsperiode for S-VDR etter forslag fra Japan, adoption på MSC 79, i tråd med EUs holdning.
- d) Godkjent etter kort debatt, vesentlig omkring eksisterende utstyr som kan beholdes så lenge det oppfyller kravene på godkjenningstidspunktet.
- e) Forslag til nytt MSC/Circ fra IHO ble gjennomgått av Drafting Group og godkjent.
- f) Oversendt WG for Human Element (HE) etter en del debatt, enkelte land deriblant UK og Tyskland mente IACS UI ikke tar tilstrekkelig hensyn til HE. Tyskland mente MSC/Circ. 982 ikke behøver revisjon eller bør erstattes, presiseringer kan gjøres i SN/Circ, UK mener ATOMOS har vist at risikovurdering kontra standardisering er mest effektivt for oppnåelse av "målene" i SOLAS V/15, UK mener 982 bør erstattes, mange land tok ordet i debatten, enighet om oversendelse til NAV etter behandling i WG for HE, dette var i tråd med norsk posisjon.
- g) Ingen debatt. Oversendes NAV, i tråd med norsk posisjon.
- h) Norges forslag ble godkjent uten særlig debatt.
- i) Oversendt NAV.

Oppfølging:

- a) Ingen spesiell oppfølging for Sdir, endringer i TSS meddeles Sjøkartverket via IHO.
- b) Må implementeres i "Navigasjonsforskrift" etter vedtakelse av MSC 79.

- c) Ingen spesiell oppfølging.
- d) Ingen spesiell oppfølging.
- e) Følges opp ved videre behandling i NAV og STW.
- f) Følges opp ved videre behandling i NAV.
- g) Må implementeres i "Navigasjonsforskrift" etter vedtakelse av MSC 79.
- h) Følges opp ved videre behandling i NAV.

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

For behandling forelå rapporten fra SLF 46 samt kommentarer til denne fra Norge, USA, Japan; Italia, ICCL og ILO. ILO trakk sitt dokument.

I rapporten fra SLF ber underkomiteen om råd fra MSC om hvordan de skal gå videre i arbeidet med revisjonen av kapittel II-1 i SOLAS. Problemet ligger i at det arbeidet som har vært gjort til nå, viser at dagens sikkerhetsnivå med hensyn til skadestabilitet varierer. Ro-ro lasteskip og bilskip har langt lavere overlevelsesindeks enn andre lasteskip. Større passasjerskip har langt lavere overlevelsesindeks enn mindre. SLFs forståelse av mandatet for arbeidet er å beholde eksisterende sikkerhetsnivå. Flertallet i SLF ønsket en endring i mandatet for å kunne øke dagens sikkerhetsnivå på de skip der dette er aktuelt; store passasjerskip, ro-ro lasteskip og bilskip.

Samtlige dokumenter utover rapporten fra SLF gjaldt dette spørsmålet. Norges dokument støttet SLFs flertall. USA støttet SLFs flertall m.h.t. passasjerskip. Italia vil ha lenger tid. Japan er mot å høyne nivået på ro-ro og bilskip og RCCL mener det for tidlig å innføre probabelistisk skadestabilitet på passasjerskip.

Norsk posisjon:

Støttet forslaget fra SLFs flertall

Konklusjon:

Som norsk posisjon

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

Følgende saker forelå til behandling:

- a) Utfallet av DSC 8, herunder forslag om å gjøre BC-koden bindende.
- b) Forslag fra Russland om et formular for stuing av ikkestandardisert last (saken ble behandlet under agendapunkt 24 – Work programme).

Norsk posisjon:

- a) Støttes.
- b) Norge er skeptiske til et regime som vil skape enda mer papir. Vi arbeider for at de som pakker en lastenhet skal utstede en deklarasjon som forteller at lasten er forsvarlig sikret inni lastenheten.

Konklusjon:

- a) Rapporten fra DSC 8 ble godkjent. Når det gjelder bindende BC-koden, ble DSC instruert i å forberede revidert BC-kode og utkast til endringer i SOLAS kap. VI og VII.
- b) Et nytt punkt på DSC's agenda ble inkludert: "Amendment to the CSS Code". Dokumentet skal vurderes på DSC 9.

12. Fire protection (agendapunkt 14)

Følgende saker ble behandlet:

- a) Rapporten fra FP 48, herunder
- b) Fortolkninger av revidert SOLAS kap. II-2 og relaterte koder.

Norsk posisjon:

Støttes.

Konklusjon:

- a) Rapporten ble godkjent.
- b) Fortolkning av begrepet "first survey" i SOLAS reg. II-2/1.2.2.2 ble ikke godkjent. Fortolkningen skal utsettes til denne er godkjent av MSC 79. Dato for anvendelse av sirkulæret ble satt til 1. juli 2004.

13. Standards for training and watchkeeping (agendapunkt 15)

Følgende saker ble behandlet:

- a) Rapporten fra STW 35.
- b) Rapporter ihht. STCW reg. I/7.2, samt progresjonsrapporter (whitelist)
- c) Rapporter ihht. STCW reg. I/8.
- d) Godkjennelse av kompetente personer.

Norsk posisjon:

For alle punkter: Tas til følge.

Konklusjon:

- a) Rapporten ble godkjent.
- b) 111 land (av 142 STCW-konvensjonsparter) godkjent og på whitelist. 3 nye land ble godkjent på denne sesjonen.
- c) 17 land ble godkjent. Oppdatert whiteliste vil bli utgitt på eller etter MSC 80.
- d) Nye kompetent persons ble godkjent. Helge Eik var blitt nominert fra Norge, men informasjonen kom for sent og vil bli lagt frem for godkjennelse på MSC 79.

14. Radiocommunication, search and rescue (agendapunkt 16)

Viktigste sak var retningslinjer for behandling av personer reddet fra havsnød, som skal være utfyllende i forhold til de endringer i SOLAS og SAR som er omtalt under agendapunkt 3.

Som det fremgår av referatet fra punkt 3, ble behandling av disse sakene blandet sammen i betydelig grad – ikke minst på bakgrunn av at Malta fikk anledning til å legge frem 2 ulike sett med forslag til endringer under møtet.

Norsk posisjon:

Norge har deltatt aktivt i prosessen med å utarbeide retningslinjene, og vi støtter teksten i sin helhet, inkludert resolusjonsteksten. Maltas ulike forslag til endringer er helt uakseptable, og er dessuten (eller ville være) i konflikt med vedtak av konvensjonsendringene. Ved sin lobbyvirksomhet klarte imidlertid Malta å vinne støtte fra flere land. Sakene ble dessuten behandlet på en slik måte at det i perioder var stor forvirring, og usikkerhet om hva utfallet ville bli.

Konklusjon:

Etter en lang debatt om retningslinjene og resolusjonen var det klart flertall for forslaget fra COMSAR – dvs. flertallet avviste Maltas endringsforslag. Malta forlagte imidlertid avstemning, men tapte klart (22 mot 46; 12 avsto).

15. Role of the human element (agendapunkt 18)

Følgende saker ble behandlet:

Det forelå 5 dokumenter til behandling og det ble redegjort for disse under plenumsbehandlingen.

Under plenumsdebatten ble det bestemt at dokument MSC 78/18/2 som var utarbeidet av Storbritannia og USA skulle danne basis for utarbeidelse av strategisk plan og de øvrige dokumenter skulle tas med i betraktning. Arbeidsgruppen ble gitt følgende mandat:

- a) Utarbeide IMO's strategiske plan for å adressere HE. Planen skal:
 - Benytte seg av en risikobasert metode
 - Involvere alle aktører i rekken av ansvarssubjekter
 - Ta tilstrekkelig hensyn til behovet for styring i forhold til det marine miljø
 - Bestrebe seg på å imøtekomme alle brukerkrav
- b) Utvikle et passende instrument for å dokumentere overensstemmelse med SOLAS Regulation V/15. Relevante dokumenter her var MSC 78/18/3 (UK), MSC 78/11/3 (IACS) og MSC 71/11/4 (Sør-Korea).

Norsk posisjon:

- a) Norge støtter at det bør utvikles en strategisk plan og ønsker at denne skal knyttes opp mot ISM-koden. I tråd med Norges dokument MSC 78/18/4 ønsker Norge at risikovurderinger blir et grunnleggende element i en slik plan.
- b) Norge støtter dokumentet fra IACS (MSC 78/11/3) som er designet for å dokumentere overensstemmelse med SOLAS V/15. Dokument MSC 78/18/3 fra UK vil ha sin verdi når man skal ta hensyn til human element i videre omfang og bør derfor følges opp nærmere.

Konklusjon:

- a) Arbeidsgruppen har innledet arbeidet med en strategisk plan, men klarte ikke å ferdigstille arbeidet. Den foreløpige planen ble derfor forelagt plenum som et arbeidsdokument. Som et vedlegg til planen er det utviklet forslag til handlingspunkter av en mer konkret natur. I forhold til handlingspunktene bør det vurderes å komme med innspill til arbeidsgruppens neste møte. Arbeidsgruppen ønsket å møtes under

MSC 79 for å ferdigstille den strategiske planen, men dette fikk ikke tilsutning. Neste møte i arbeidsgruppen vil antakelig bli under MSC 80.

- b) IACS hadde utarbeidet et dokument 78/11/3 som hadde til hensikt å innfri de 7 målene i nevnte regel V/15. Gruppen anså dokumentet som et godt produkt som var egnet for å støtte tilsyn og sertifisering frem til levering av skipet. Dokumentet fra IACS ble også ansett for å besvare mange av de forhold som reises i dokument 78/11/4 fra Sør-Korea. Gruppen mente det var behov for å utvikle et nytt instrument for å dokumentere innfrielse av regel V/15 og dokumentene foreslås sendt NAV 50. Dokumentet 78/18/3 fra Storbritannia inneholdt også et forslag til metode som skulle benyttes for å dokumentere at man innfrir målene i SOLAS regel V/15. Dette tar utgangspunkt i en risikobasert tilnærming og ble ansett som et alternativt hjelpemiddel for å dokumentere overholdelse av kravene samtidig som man tar hensyn til HE i videre omfang.

16. Piracy and armed robbery (agendapunkt 20)

Følgende saker ble behandlet:

- a) Statistisk informasjon om piratvirksomhet.
- b) Rapportering fra regionale møter som utgjør en del av IMOs "Anti Piracy Project". Denne gangen ble det rapportert på møter fra Vest-Afrika, Kariben og Sør-Amerika og et møte fra Asia som Japan har initiert.
- c) Sekretariatets rapportering på status i forhold til implementering av IMOs "Anti Piracy Project" og behovet for teknisk assistanse til piratutsatte områder.
- d) Resultatet av FNs Generalforsamlings behandling av forhold som knytter seg til utviklingen på havet. FN oppfordrer her til at alle nødvendige tiltak benyttes for å bekjempe piratvirksomhet og oppfordrer til ratifisering og implementering av SUA 1988 med protokoll.

Norsk posisjon:

- a) Tas til etterretning.
- b) Informasjonen tas til etterretning og arbeid som kan redusere den negative utviklingen innen piratvirksomhet støttes.
- c) IMOs videre engasjement for bekjempelse av piratvirksomhet støttes.
- d) Tas til etterretning.

Konklusjon:

- a) Tatt til etterretning
- b) Arbeidet støttes og det ble fra flere bemerket at arbeidet til bekjempelse av terrorisme vil kunne bidra til å bekjempe piratvirksomhet, og særlig de anslagene som skjer mot skip i havn.
- c) IMOs videre engasjement gis støtte.
- d) Tatt til etterretning.

17. Relations with other organizations (agendapunkt 22)

Følgende saker ble behandlet:

- a) Søknader om konsultativ status i IMO.

- b) 19 IACS Unified Interpretations som det skulle tas stilling til hvor vidt skal vedtas som IMO-fortolkninger. De forskjellige fortolkningene skal distribueres til de relevante underkomiteene for diskusjon.

Norsk posisjon:

- a) Lav profil.
b) Støttes.

Konklusjon:

- a) MSC vil foreslå overfor Council at *International Maritime Health Association (IMHA)* innvilges konsultativ status, men foreløpig for 4 år. MSC anså det som nødvendig med klargjørende informasjon for *International Bunker Industry Association (IBIA)* før en beslutning tas.
- b) IACS UI ble distribuert til relevante underkomiteer. Det ble besluttet at fra nå av skal IACS sende UI direkte til de relevante underkomiteene. Agendapunktet "Consideration of IACS unified interpretations" vil bli gjort løpende for BLG, DE, FP, FSI, NAV og SLF.

18. Work programme (agendapunkt 24)

Pga. tidsnød ble kun forslag til nye tema behandlet i Plenum. Følgende nye saker ble satt på agendaen for følgende underkomiteer:

- **DSC**
 - Review of the SPS Code.
 - Document of compliance required by SOLAS regulation II-2/19.
 - Amendment to the CSS Code.
- **FP**
 - Review of the SPS Code.
 - Development of provisions for gas-filled ships.
- **BLG**
 - Revision of the fire protection requirements of the IBC, IGC, BCH and GS Codes – utsatt target completion dato til 2005.
 - Consideration of IACS unified interpretations - utsatt target completion dato til 2005.
 - Development of provisions for gas-filled ships.
 - Review of the OSV Guidelines.
- **SLF**
 - Revision of the Intact Stability Code.
 - Tonnage measurement of open-top containerships.
 - Review of the SPS Code.
 - Norsk forslag om revisjon av MSC/Circ. 650 som nytt punkt på SLF's arbeidsprogram fikk ikke støtte av MSC. Det ble imidlertid besluttet at SLF 47 skal se på saken under agendapunkt "Development of the revised SOLAS chapter II-1 parts A, B and B-1, for så å informere MSC 79 om man bør revidere MSC/Circ. 650 eller ikke.

- **NAV**
 - Revision of the Performance Standards for INS and IBS.
 - Evaluation of the use of ECDIS and ENC development.
 - Review of the SPS Code.

- **COMSAR**
 - Revision of the Performance standard for SART.
 - Review of the SPS Code.

- **STW**
 - Norsk forslag om nytt agendapunkt "Review of the demonstration of competence requirements of the STCW Code" ble imøtegått av en rekke delegasjoner. STW 36 fikk i oppgave å kun vurdere behovet for å revidere STCW kap. VI, samt å informere MSC 80.

- **DE**
 - Review of the SPS Code (koordinator).
 - Development of provisions for gas-fuelled ships.
 - Compatibility of life-saving appliances.
 - Inconsistencies in IMO instruments regarding requirements for life-saving appliances.
 - Amendments to resolution A.761(18).
 - Test standards for extended service intervals of inflatable liferafts.

Det ble under plenumsbehandlingen påpekt at enkelte dokumenter som støttet andre lands innsendte dokumenter vedrørende nye agendapunkter utvidet omfanget av det opprinnelige forslaget, uten å ha oppfylt formkravene i retningslinjene. Dette gjaldt også dokumenter fra Norge. Det ble bestemt at slike dokumenter i fremtiden også må oppfylle de relevante retningslinjer for å bli tatt i betraktning.

Oslo, 29. juni 2004

Trygve Scheel
