

RAPPORT

TIL: Sjøfartsdirektør, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene, adressatene på MSC's sirkulasjonsliste (se vedlegg), samt alle distriktssjefene.

FRA: Delegasjonen v/Trygve Scheel.

DATO: 13. juni 2005

KOMITE: **IMO's Sjøsikkerhetskomité MSC 80, 11. – 20. mai 2005.**

I. INNLEDNING

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Funksjon:

- | | |
|---|--------------------|
| ➤ Sjøfartsdirektør Rune Teisrud (delegasjonsleder 11-12 og 18-29 mai) | Plenum, WG 2 |
| ➤ Seniorrådgiver Trygve Scheel (delegasjonsleder 13-17 mai) | Plenum, WG 2 |
| ➤ Avdelingsdirektør Turid Stemre | Plenum, DG 1 og 2 |
| ➤ Underdirektør Eivind Vågslid | Plenum |
| ➤ Senioringeniør Jon Strengenhagen | Plenum, WG 1 |
| ➤ Senioringeniør Tor Gunnar Eide | Plenum, WG 2 |
| ➤ Overingeniør Thomas A. Johansen | Plenum, WG 1 |
| ➤ Rådgiver Bente Michaelsen | Plenum |
| ➤ Rådgiver Tonje Sund, Nærings- og handelsdepartementet | Plenum |
| ➤ Rådgiver Henriette Nesheim, Fiskeridepartementet | Plenum, WG 2 |
| ➤ Rådgiver Andreas Breivik, Kystverket | Plenum, WG 2 |
| ➤ Rådgiver Gunnar Stølsvik, Kystvakten | Plenum, WG 2 |
| ➤ Sjefsingeniør Knut Vågnes, Det norske Veritas | Plenum, WG 1, DG 1 |
| ➤ Sjefsingeniør Rolf Skjong, Det norske Veritas | Plenum, WG 1 og 2 |
| ➤ Sjefsingeniør Arve Myklebust, Det norske Veritas | Plenum, WG 1 |
| ➤ Overingeniør Mads Magnussen, Det norske Veritas | Plenum, WG 2 |
| ➤ Direktør Terje C. Gløersen, Norges Rederiforbund | Plenum, WG 2 |
| ➤ Seksjonsleder Rune Karlsen, Norges Rederiforbund | Plenum, WG 1 og 2 |
| ➤ Seksjonsleder Arne K. Jørgensen, Norges Rederiforbund | Plenum |
| ➤ Forbundssekretær Harald Særsten, Norsk sjømannsforbund | Plenum |

WG 1: Working group on Goal-based new ship construction standards

WG 2: Working Group on Maritime Security

WG 3: Working group on Formal Safety Assessment

DG 1: Drafting Group on Amendments to mandatory instruments

DG 2: Drafting Group on Passenger ship safety

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 3. mai 2005 i Sjøfartsdirektoratet. EU avholdt et forberedende møte 29. april 2005 hvor Norge for første gang ikke var invitert. De forberedende EU-møtene er nå lagt til en transportarbeidsgruppe under Rådet hvor Norge ikke har tilgang. EU hadde ellers løpende møter under MSC hvor Norge ble invitert til å delta. Norge valgte her å avstå fra å delta, med unntak av ett møte som utelukkende dreide seg om LRIT.

Ytterligere informasjon eller dokumentasjon kan fås ved henvendelse til Bente Michaelsen tlf. 22 45 47 11, eller på e-mail: bente.michaelsen@sjofartsdir.no. Distriktssjefene bes kontakte ovennevnte for distribusjon av offisiell rapport.

II. OPPSUMMERING

Nytt kapittel II-1 i SOLAS-konvensjonen

MSC vedtok revidert SOLAS kapittel II-I. Dette kapittel stiller krav til passasjer- og lasteskip beskyttelse mot vanninntregning og stabilitet etter skade. Det reviderte kapitlet er basert på et probabilistisk rammeverk for vurdering av skips overlevelsessevne etter skade. Dette rammeverket har vært benyttet for lasteskip i flere år, mens stabiliteten til passasjerskip etter skade til nå har blitt vurdert på et deterministisk rammeverk. Reglene for passasjer- og lasteskip er nå harmonisert. Det har tatt 15 år å utvikle det nye regelverket. Flere forskningsprosjekter har vært gjennomført og Norge har deltatt aktivt i arbeidet. Det er nå etablert et regelsett som gir god fleksibilitet i design, samtidig som sikkerheten ivaretas.

Tankeplosjoner

I 2004 var det åtte eksplosjoner om bord på mindre olje- og kjemikalietankskip, som til sammen krevde nesten 30 menneskeliv.

Blant disse skipene var det norskregistrerte NCC Mekka, hvor en eksplosjon utenfor kysten av Brasil krevde to menneskeliv. Bow Mariner, som er norskeid, men registrert i Singapore, eksploderte og sank utenfor USAs østkyst. Her gikk 24 menneskeliv tapt.

Felles for disse ulykkene er transport av laster med meget lavt flammepunkt og vasking av tanker. Ingen av skipene benyttet nøytralgass da det ikke var krav om dette, enten grunnet skipets størrelse eller at lasten ikke var definert som petroleumsprodukt.

Siden 1983 er det avdekket 33 slike hendelser og en arbeidsgruppe bestående av berørte næringsorganisasjoner er nedsatt. IMO har tidligere debattert saken, men har avventet arbeidsgruppens rapport før evt. tiltak i IMO. Etter påtrykk fra Sjøfartsdirektoratet på MSC 80 har IMO nå besluttet å sette saken på dagsorden for flere underkomiteer.

Tekniske forhold som innføring av krav til nøytralgassanlegg på alle skip som fører laster med flammepunkt under 60 grader, uansett skipets størrelse, vil bli vurdert. Prosedyrer ved tankvasking vil bli gjennomgått og behovet for regler blir gjenstand for drøftelser. Videre vil opplæringskravene til offiserer som er ansvarlig for tankvasking og andre kritiske operasjoner på denne type skip bli gjennomgått.

Sjøfartsdirektoratet har vært bekymret over utviklingen, men er tilfreds med det foreløpige utfallet, og vil fortsette å følge saken til ulykkestrenden er snudd.

III. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTER PÅ AGENDAEN

1. Amendments to mandatory instruments (agendapunkt 3)

Følgende saker ble behandlet:

A. Forslag til endringer i følgende instrumenter:

- a) *Revidert kapittel II-1 til SOLAS*. Relaterte dokumenter: MSC 80/3, MSC 80/3/1, MSC 80/3/2, MSC 80/3/4, MSC 80/3/5, MSC 80/3/11, MSC 80/3/9 og MSC 80/3/10. De 3 første dokumentene inneholdt Italias forslag til endringer i det forliggende utkast til nytt kapittel II-1

i SOLAS. Disse forslagene ble behandlet på et ekstra møte i januar i år. Rapporten fra dette møtet samt påfølgende konklusjoner fra evalueringsarbeidet i etterkant av januarmøtet forelå til behandling. Videre hadde sekretariatet utarbeidet redaksjonelle endringer i krav til lensepumper som følge av endringene i SOLAS kapittel II-1. Utover dette var det kun ett dokument med forslag til substansielle endringer i utkast til revidert kapittel (MSC 80/3/9). Norsk dokument vedrørende reg. II-1/3-8 Towing and mooring equipment – krav om at det skal utarbeides en samlet plan som skal godkjennes. Hensikten med en spesifisert liste over tillat belastning for fortøyningsutstyr i forskjellige tauekondisjoner samlet på en egen plan, spesielt for den som skal utføre taueoperasjonen, er å unngå risiko for overbelastning på fortøyningsutstyret.

- b) *SOLAS kap. II-2*. Konsekvensendringer som følge av revidert SOLAS kap. II-1.
- c) *SOLAS reg. V/1*. Ny bestemmelse om at AIS-informasjon skal presenteres til OOW. UK foreslår at saken skrinlegges da bestemmelsen ikke er klar nok.
- d) *SOLAS kap. VI*. Konsekvensendringer som følge av revidert SOLAS kap. II-1.
- e) *SOLAS kap. IX*. Konsekvensendringer som følge av revidert SOLAS kap. II-1.
- f) *SOLAS reg. XI-1/3-1 og XI-1/5* for å innta krav om IMO-nummer for selskap og eier, samt konsekvensendringer som følge av revidert SOLAS kap. II-1.
- g) *Ny SOLAS reg. XI-2/14 Long-range identification and tracking of ships* samt konsekvensendringer som følge av revidert SOLAS kap. II-1. På MSC 78 forsøkte USA å få fremskyndet vedtak om LRIT-krav ved å sende inn eget forslag for ”adoption” med henvisning til Artikkel VIII. USA gjorde det samme til MSC 80 (dokument MSC 80/3/3). USA sendte dessuten inn et dokument (MSC 80/5/8) som argumenterte hvorfor de mente det var forsvarlig å vedta SOLAS-krav på dette møtet, til tross for at COMSAR 9 uttrykkelig hadde gjort oppmerksom på at mye arbeid gjenstår.
- h) *Sikkerhetsattest for passasjerskip. Malen er endret som en konsekvens av revidert SOLAS kap. II-1*.
- i) *ISM-koden* for å innta krav om IMO-nummer for selskap og eier
- j) *ISPS-koden* for å innta krav om IMO-nummer for selskap og eier
- k) *res. A.744(18)*. Forslag til reviderte retningslinjer for inspeksjoner ved besiktigelse av bulkskip, oljetankskip med dobbelt og enkeltskrog.

Norsk posisjon:

- a) Støtte det framlagte reviderte kapittel med de endringer som ble anbefalt etter møtet i januar, samt de redaksjonelle endringene fra sekretariatet. CESAs endringsforslag støttes ikke. Ikrafttredelse så raskt som mulig, senest 1. januar 2008. Det norske forslaget vedrørende reg. II-1/3-8 støttes.
- b) Støttes.
- c) Teksten slik den forligger for vedtakelse er ikke klar nok. En samlet maritim verden er helt enig i at AIS-informasjon må presenteres grafisk for å gi full nytte for navigatøren og at MKD (Minimum Keyboard and Display) er nesten uten verdi. UKs forslag om at endringen ikke vedtas da den egentlig er uten verdi kan støttes hvis ikke den foreliggende teksten endres.
- d) Støttes.
- e) Støttes.
- f) Støttes.
- g) Vi mener at LRIT-saken ikke er moden for vedtak på denne sesjonen. Vi antok imidlertid at USA kunne ha drevet betydelig lobby-virksomhet for sitt syn, og vi kunne derfor ikke utelukke at USA kunne få flertall for å fatte vedtak på dette møtet. Vi hadde derfor som ”fall-back” posisjon at i så fall bør mest mulig substans fjernes fra SOLAS-kravet, og heller tas inn i ”Performance Standards for LRIT” som uansett ikke vil bli vedtatt på dette møte.
- h) Støttes.
- i) Støttes.
- j) Støttes.
- k) Støttes.

Konklusjon:

- a) Det reviderte kapittel II-1 ble vedtatt i tråd med norsk posisjon. Det ble også besluttet at SLF skulle se på hvorvidt det må utarbeides retningslinjer for informasjon til fører basert på de nye reglene. Norsk forslag til endring av reg. II-1/3-8 fikk overraskende ikke støtte og ble ikke vedtatt. Det kan synes som om mange delegasjoner ikke var godt nok briefet fra sine kollegaer i DE da dette kun skulle være en oppretting av et uteglemt moment. Delene A, B og B-1: Ikrafttredelse internasjonalt: 1. januar 2009, med protestfrist 1. juli 2008. Delene A-1 og C: Ikrafttredelse internasjonalt: 1. januar 2007, med protestfrist 1. juli 2006.
- b) Endringene ble vedtatt. Ikrafttredelse internasjonalt: 1. januar 2009, med protestfrist 1. juli 2008.
- c) Endringsforslaget til reg. V/19 ble ikke vedtatt. Tyskland, Danmark, Sverige og Norge fikk et statement inn i rapporten som gjør klart at vi ikke er enige i beslutningen som ble tatt i MSC.
- d) Endringene ble vedtatt. Ikrafttredelse internasjonalt: 1. januar 2009, med protestfrist 1. juli 2008.
- e) Endringene ble vedtatt. Ikrafttredelse internasjonalt: 1. januar 2009, med protestfrist 1. juli 2008.
- f) Endringene ble vedtatt. Ikrafttredelse internasjonalt: 1. januar 2009, med protestfrist 1. juli 2008.
- g) MSCs formann foreslo – og fikk støtte for – at USAs forslag skulle behandles under agendapunkt 5 ”Security”. Under debatten på dette agendapunkt, gikk et klart flertall mot USAs forslag om å vedta SOLAS-krav på dette møtet. Intet tydet på at USA hadde bedrevet lobby-virksomhet i særlig grad. Det syntes imidlertid å være bred enighet om at MSC 81 (trolig i mai 2006) bør kunne fatte vedtak om LRIT-krav i SOLAS.
- h) Endringene ble vedtatt. Ikrafttredelse internasjonalt: 1. januar 2009, med protestfrist 1. juli 2008.
- i) Endringene ble vedtatt. Ikrafttredelse internasjonalt: 1. januar 2009, med protestfrist 1. juli 2008.
- j) Endringene ble vedtatt. Ikrafttredelse internasjonalt: 1. januar 2009, med protestfrist 1. juli 2008.
- k) Endringene ble vedtatt uten vesentlige endringer, noen redaksjonelle endringer/presiseringer ble gjort av DG 2. Ikrafttredelse internasjonalt: 1. januar 2007, med protestfrist 1. juli 2006.

Oppfølging

Alle endringene må innarbeides i Sjøfartsdirektoratets regelverk, i instruksjer til klasseselskap og direktoratets inspektører.

B. Informasjon vedrørende ikrafttredelsesprosedyre for endringer i 1966 LL-konvensjonen.

MSC 79 vedtok endringer til LL-konvensjonen Annex III basert på endringsreglene i konvensjonens art. 29(3), dvs. at endringene først må vedtas i MSC med 2/3 flertall, og så vedtas i Assembly med 2/3 flertall. For at endringene skal tre i kraft må 2/3 av IMO's medlemmer akseptere dem og meddele IMO dette (explicit acceptance procedure), se art. 29(7). Dvs. at disse endringene neppe trer i kraft noen gang.

Formannen gjorde rede for mulighetene i LL art. 29(2) til å vedta endringer ved enstemmig aksept. En slik fremgangsmåte vil medføre at endringene kan tre i kraft relativt raskt uten at konvensjonspartene må meddele IMO at de aksepterer endringene. For å benytte denne fremgangsmåten for vedtakelse av endringene, kreves at en administrasjon ber om å få sirkulert endringene for enstemmig aksept til A 24.

Norsk posisjon:

Støtter en slik fremgangsmåte.

Konklusjon:

Sekretariatet oversender informasjon til Assembly 24 for vurdering.

2. Passenger ships safety (agendapunkt 4)

Det ble nedsatt en draftinggruppe som fikk i oppdrag, basert på input fra de ulike underkomiteene å oppdatere arbeidsplanen for sikkerhet på passasjerskip. Norge ved Stemre deltok i gruppen.

Norsk posisjon:

Arbeidsplanen oppdateres i tråd med input fra underkomiteene.

Konklusjon:

Som norsk posisjon med tillegg av utfallet fra diskusjonene i den uformelle gruppen.

Det ble videre nedsatt en uformell gruppe som skulle arbeide utenom arbeidstid for å definere nærmere hva som var ment med krav om at skipet skal overleve i 3 timer dersom det ble utsatt for en skade større enn den såkalte "skadeterskelen". Norge ved Stemre deltok i gruppen.

Det ble lange diskusjoner rundt denne problemstillingen. I utgangspunktet dreiet diskusjonen seg om når de 3 timene skulle begynne å løpe. Var det når skaden skjedde eller når den utviklet seg slik at den på et tidspunkt ble større enn skadeterskelen? Det var enighet om at det en ønsket å oppnå var tid nok til evakuering dersom skipet fikk en stor skade. 3 timer er tidligere antatt å være tilstrekkelig tid til å vurdere skaden, sette inn skadereduserende tiltak og evakuere skipet.

Klargjøring for evakuering kan gjøres parallelt med skadebekjempelse. Etter mye fram og tilbake, ble det enighet om at de 3 timene måtte være et designkriterium og at "worse case" er når skaden umiddelbart er større enn skadeterskelen. En mindre skade som utvikler seg over tid, vil gi tid nok til å gjøre de nødvendige forsøk på bekjempelse samt klargjøring for eventuell evakuering.

Det var også enighet om at det viktigste prinsippet var å designe for retur til havn ved skader mindre enn skadeterskelen og at det kun var for skader over skadeterskelen at det aksepteres at det ikke kan nå havn. Det var også enighet om at det er viktig at kapteinen utstyres med verktøy og informasjon som gjør ham/henne kjent med skipets begrensninger.

Konklusjon:

Skadeterskel ble definert som den maksimale skade et skip skal designes for tåle og likevel returnere trygt til havn. Underkomiteene skal definere skadeterskel samt den maksimale skade et skip skal designes for å tåle og likevel overleve i 3 timer for gjennomføring av evakuering.

3. Measures to enhance maritime security (agendapunkt 5)

Følgende saker ble behandlet av komiteen:

- a) Guidelines on the training and certification of Company Security Officers
- b) Guidance on message priority and testing of ship security alert systems
- c) Findings of the Paris and Tokyo port State control MoUs following the entry into force of SOLAS chapter XI-2 and ISPS Code
- d) Access of public authorities, emergency response services and pilots to ships.
- e) Guidance on the term "500 gross tonnage". Enkelte nasjoner har unntatt lasteskip fra å oppfylle SOLAS chapter XI-2 og del A av ISPS koden ved å tillate skipene å bruke deres sikkerhetstonnasje etter nasjonale regler.
- f) Standard wording of Continuous Synopsis Record

- g) Interim Guidance on voluntary self-assessment by SOLAS Contracting Governments and by port facilities – erfaringsmaterieell og oppfordring om å sende inn nye erfaringer ved bruk av retningslinjene.
- h) Long Range Identification and Tracking of ships (LRIT). LRIT har vært diskutert på flere møter både i MSC, COMSAR og NAV. Saken har imidlertid vist seg å være betydelig mer komplisert enn opprinnelig antatt, og det er fremdeles mange uløste spørsmål. Som nevnt under agendapunkt 3, forsøkte USA å få fremskyndet vedtak om LRIT-krav ved å sende inn eget forslag for ”adoption” med henvisning til Artikkel VIII. Forslaget ble behandlet under agendapunkt 5, og et stort flertall avviste at forslaget kunne behandles på denne sesjonen. Etter diskusjon i Plenum av saken, ble det besluttet at videre diskusjon skal skje i Security-arbeidsgruppen som bl.a. skal se på følgende saker vedrørende LRIT:
 - Hvilket SOLAS kapittel skal LRIT-kravet tas inn i?
 - Overvåkingsorgan for LRIT (”LRIT Co-ordinator”)?
 - LRIT ”system architecture”
 - Informasjonsinnhold i LRIT-meldinger
 - Hvilke LRIT-meldinger skal en kyststat ha rett til å motta?

Norsk posisjon:

- a) Vi hadde ingen merknader til forslagene.
- b) Vi hadde ingen merknader til forslaget.
- c) Vi anser det som viktig at avvik i forhold til ISPS koden blir rapportert. Vi rapporterer gjennom Paris MoU norsk observasjoner og tiltak, slik at vi oppfyller informasjonskravet.
- d) Vi støttet utkastet fra korrespondansegruppen, men ønsket også at adgang til havner var med. Kystvakten hadde også forslag til visse endringer i retningslinjenes pkt. 3.6: "Inhibiting access of public authorities on board may be construed as obstructing them from executing their duties or obstructing judicial or other statutory proceedings or the administration of justice, when public authorities are lawfully seeking to board a ship. In such a case, the public authority should inform the master of the ship of the laws, regulations, decrees or orders which gives the public authority the legal right to access the ship in accordance with international or national law. In accordance with the paragraphs 4.5 and 9.1.5 the public authority should present an identity document when seeking to board a ship and the ship may seek to verify its authenticity."
- e) Vi støttet at gross tonn skulle brukes for ISPS, men at det også burde vurderes for ISM og andre oppgradering som er gitt med grense 500 gross tonn og at det burde være en overgangsperiode.
- f) Forslaget er en presisering og forbedring av CSR.
- g) Vi tok de mottatte rapportene med endringsforslag til etterretning. Vår oppfatning var at systemet var brukt for lite til at det kunne foreta endringer nå. Vi ønsket at flere brukere av systemet skulle rapportere inn sine resultater.
- h) Som nevnt under agendapunkt 3, mener vi at LRIT-saken ikke er moden for vedtak på denne sesjonen. Vi mener imidlertid at det bør være mulig å vedta et LRIT-krav i SOLAS på 81. sesjon i mai 2006.

Vi mener LRIT vil få minst like stor betydning for sikkerhet (”safety”) og bekjempelse av forensning som for anti-terror (”security”). Ut i fra dette syn, vil det være mest naturlig å plassere LRIT-kravet i kapittel V i SOLAS, og ikke i XI-2 som USA har foreslått.

Vi mener det er helt nødvendig å opprette et overvåkingsorgan for IMO's LRIT-system som kontrollerer at forutsetninger og ”spilleregler” blir fulgt i praksis. IMSO har i dag en lignende rolle når det gjelder satellitt-kommunikasjon, og det må være en vesentlig bedre løsning å overlate overvåking av LRIT til IMSO, fremfor å etablere et helt nytt organ.

Når det gjelder "LRIT system architecture" mener vi det bør legges opp til et fleksibelt system med mulighet for mange ulike tilbydere, slik at det blir reell konkurranse og dermed lavest mulig priser. Forutsatt at det opprettes et effektivt kontrollorgan, vil sikkerhet/pålitelighet kunne holdes på et høyt nivå.

Når det gjelder informasjonsinnhold i LRIT-meldinger kan vi forstå argumentene for et "minimumssystem" (dvs. kun ID, posisjon, tid for posisjon) – som flertallet hittil har argumentert for – da skipet i så fall ikke behøver foreta manuelle input av informasjon. Men vi har også forståelse for at tilleggsinformasjon som "neste havn" pluss ETA kan bidra til lavere meldingshyppighet og derved lavere total kostnad. Uansett må IMO komme tilbake til dette spørsmål når det kan fremskaffes nærmere opplysninger om kostnadene for de ulike alternativ.

Kystvakten har den oppfatning at LRIT meldingene skal inneholde en seilingsplan (planlagt neste havn) slik at det blir mulig å legge opp et "track" og overvåke eventuelle større avvik fra den planlagte ruten.

Spørsmålet om hvilke meldinger en kyststat skal ha rett til å motta, har vært det mest kontroversielle hittil. De fleste land har argumentert for at kyststater skal ha rett til å "track" skip som er maksimalt 200 NM fra kysten, mens USA med støtte fra bl.a. Australia og Canada har gått inn for 2.000 NM. Etter diskusjoner mellom interesserte etater i Norge, er vi kommet til at 200 NM er i miste laget for oss, og vi har foreslo 400 NM (eventuelt noe lenger) på dette møtet.

Konklusjon:

- a) Komiteen godkjente utkastet til retningslinjene for trening og sertifisering for "Company security officer" utarbeidet av STW undergruppe. Retningslinjene vil bli utgitt som MSC/Circ 1154. Komiteen instruerte STW undergruppe til å utarbeide retningslinjer på trening og sertifisering av "Port Facility Security Officer".
- b) Komiteen godkjente MSC/Circ 1155 retningslinjer for prioritet og testing av skip security alarm system.
- c) Komiteen påpekte at myndighetene etter MSC/Circ 1133 skulle rapportere til IMO avvik og tiltak mot skip som ikke tilfredsstilte koden. Det var registrert at dette ikke ble fulgt opp skikkelig. Komiteen oppfordret nasjonene på ny å rapportere inn til IMO uregelmessigheter og tiltak etter ISPS koden.
- d) Utkastet ble bearbeidet og Norge fikk inn enkelte endringer som forbedret resultatet, herunder adgang til havner og endringsforslagene fra Kystvakten. Komiteen godkjente MSC/Circ 1156 med retningslinjer for adgang for myndigheter, redningspersonell og losere om bord på skip som omfattes av SOLAS chapter XI-2 og ISPS koden.
- e) Komiteen bestemte at "gross tonnage" skulle brukes uansett når kjølen ble strukket. Tonnasjen skulle bestemmes etter "TONNAGE 69". Det skal ikke brukes nasjonal tonnasje og det skal sees på om samme feilvurdering på tonnasje også er gjort i relasjon til ISM. Det gis en overgangstid på 3 år. Resultatet er i henhold til norsk posisjon.

Komiteen kom med følgende tiltak:

- Godkjent MSC/Circ 1157 "on Interim scheme for compliance of certain cargo ships with the special measures to enhance maritime security".
 - påpekte at samme tolkning også kunne vært gjort for ISM koden og at det burde undersøkes nærmere. (*Norge har også brukt sikkerhetstonnasje for implementering av ISM*)
 - at problemet tas opp i "Assembly".
 - å invitere myndigheter og organisasjoner til å komme med forslag på hvordan en skulle behandle spesialskip i forhold til koden.
- f) Komiteen hadde registrert at det kunne være problem med å utstede nytt CSR ved skifte av flagg fordi den staten som mistet flagget ikke sendt CSR videre innen 3 måneder. Her ble det foreslått at CSR fikk en merknadsrubrikk. I tillegg vil både "Registered owner and Company

Identification Number” bli ført på CSR. Endringen forventes vedtatt av Assembly 24 i november/desember 2005.

- g) Komiteen merket seg erfaringene fra de innsendte resultatene vedrørende bruk av de midlertidige retningslinjene og anbefalinger, men det ble ansett for tidlig å endre de midlertidige retningslinjene på det nåværende tidspunkt. MSC oppfordret alle til å sende inn erfaringer ved bruk av retningslinjene.

h) Hvilket SOLAS kapittel skal LRIT-kravet tas inn i?

Spørsmålet ble diskutert i arbeidsgruppen og flertallet foretrakk kapittel V fremfor XI-2.

Imidlertid mente de fleste at tidspunktet ikke er riktig for å fatt en endelig avgjørelse i saken alle den stund SOLAS-kravet tidligst kan bli vedtatt på neste sesjon.

Overvåkingsorgan for LRIT ("LRIT Co-ordinator")?

Det var bred enighet om behovet for å etablere et overvåkingsorgan for det internasjonale LRIT-systemet, og dette bør være operativt fra første dag systemet er i operasjon. Det store flertall støttet at IMSO bør anmodes om å påta seg denne rollen. USA og enkelte andre land argumenterte mot IMSO, men flere kommenterte at dersom IMSO ikke fikk rollen kunne etablering av et nytt organ føre til at hele systemet vil bli forsinket.

LRIT "system architecture"

Det ble vedtatt regler for "LRIT system architecture" i 5 punkter som oversendes COMSAR 10 som ramme for videre arbeid. Norge er enig i beslutningen.

Informasjonsinnhold i LRIT-meldinger

Flertallet fastholdt synet fra tidligere møter om at informasjonsinnholdet kun skal være minimum; dvs. ID, posisjon og tid for posisjon. Som nevnt under "norsk posisjon" vil IMO uansett måtte komme tilbake til dette spørsmål når det kan fremskaffes nærmere opplysninger om kostnadene for de ulike alternativ.

Hvilke LRIT-meldinger skal en kyststat ha rett til å motta?

Dette spørsmål tok mesteparten av tiden i arbeidsgruppen, og det var mye uenighet og sterke uttalelser fra de ulike fløyer. De tydeligste motpoler denne gang var USA og Kina. USA sa gjentatte ganger at spørsmålet hadde lite eller ingenting med UNCLOS å gjøre. Kina – på den annen side – viste gjentatte ganger til UNCLOS, og påpekte bl.a. at det kun er flaggstaten som har jurisdiksjon over skip som befinner seg på det åpne hav ("the high seas"), og dette forhold vil bli endret dersom en kyststat får rett til å *kreve* å kunne motta LRIT-informasjon fra skip under annet flagg som befinner seg inntil 2.000 NM fra sin kyst.

Norge med støtte fra flere andre land arbeidet iherdig under hele møtet med å utarbeide et kompromiss som vi håpet kunne være akseptabelt for alle parter. Det kompromiss som ble fremlagt har følgende hovedelementer:

- En kyststat står fritt til å velge hvilken avstand fra egen kyst som Staten ønsker å motta LRIT-meldinger fra, når det gjelder skip som Staten har forhold til som *kyststat* (dvs. skip som ikke fører landets flagg og som ikke skal til havn i vedkommende land). Både 2.000 NM som maksimumsgrense, og *ingen* maksimumsgrense ble diskutert i forhold til kompromissforslaget.
- En *flaggstat* har rett til å innføre en begrensing for skip under eget flagg når det gjelder den enkelte kyststats rett til å "tracke".
- Kyststat og flaggstat skal informere IMO om hvilke grenser statene har besluttet, og flaggstatens grense skal gjelde når det er forskjellig syn.

Da kompromisset først ble fremlagt, ga flere land uttrykk for at flaggstatene i det fremlagte kompromissforslag fikk for store rettigheter i forhold til kyststatene. Fra norsk side fremførte vi følgende argumentasjon *mot* denne innvending/bekymring:

- En Stat som i forhold til et gitt skip er *kyststat* på én reise, vil normalt kunne bli *havnestat* på en senere reise. Dersom skipets *flaggstat* har nektet en Stat som *kyststaten* å ”tracke” skipet ut til den avstand kyststaten ønsker, kan sistnevnte Stat anse dette som en uvennlig/fiendtlig handling fra flaggstatens side, da saken dreier seg om Statens behov for ”security”. Dersom/når den Stat som ble nektet ”tracking” senere får rollen som *havnestat* vil da Staten kunne gjennomføre represalier mot skipet. Følgelig kan Staten (som havnestat) nekte angjeldende skipet å komme til havn, *eller* la skipet komme til havn men da ”ta hevn” på annen måte; for eksempel ved en svært grundig havnestatskontroll av skipet.
- Eksemplet ovenfor gjelder enkeltskip, men i rollen som *havnestat* kan en Stat også velge å gi *alle* skip under angjeldende flagg samme behandling: Enten nekte anløp eller innføre en form for represalier mot alle skip under dette flagg.
- For flaggstater kan derved ”prisen” for å innføre begrensinger i ”tracking” av egne skip i praksis bli så høy, at denne rettighet vil få liten eller ingen *praktisk* betydning. Men diskusjonene i IMO viser at å innføre slike rettigheter for flaggstater kan ha stor *politisk* betydning.
- Det er derfor overveiende sannsynlig at det foreslåtte kompromiss *i praksis* vil gi kyststater nøyaktig det de ønsker mht. ”tracking” av skip.

I løpet av møtet, synes det som motstanden mot kompromissforslaget ble mindre. Også enkelte delegater fra USA, som i utgangspunkt klart avviste forslaget, syntes å ”være på glid”. Men endelig konklusjon fra USAs side på dette møtet, var å avvise forslaget til kompromiss. Kina indikerte at de kunne godta kompromissforslaget, og gjorde det klart at for dem var det essensielt at flaggstaten fikk de rettigheter som var foreslått.

I løpet av møtet ble det etablert flere ad-hoc grupper som utarbeidet ulike forslag til formulering av kompromiss basert på de ovennevnte prinsipper. Siste forslag ble utarbeidet av arbeidsgruppens formann (John Grubb, UK) i samarbeid med IMOs Sekretariat (Nick Charalambous), og ble referert til som ”Chairman’s summary”, og som består av 11 punkter. Utkast til dette dokument ble forelagt visse delegasjoner én etter én (bl.a. Norge), og ble justert en rekke ganger før det ble forelagt Arbeidsgruppen.

Som forventet var det ikke mulig å bli enig om forslaget i arbeidsgruppen, og det ble vedtatt å ta inn to hakeparenteser i teksten; én parentes rundt flaggstatens rett til å sette begrensning og en annen parentes rundt maksimumsverdien for kyststater på 2000 NM.

Da rapporten fra Arbeidsgruppen ble forelagt Plenum, startet diskusjonene på nytt om innholdet i kompromissforslaget (dvs. ”Chairman’s summary”). De fleste som der uttalte seg argumenterte for å *fjerne* hakeparentesene rundt flaggstatens rettigheter, og noen argumenterte for å erstatte 2.000 NM med 200 NM. Et stykke ut i debatten begynte MSCs formann å snakke om mulig avstemning, men dette ble heldigvis avverget med henvisning til at Plenum ikke var bedt om å ta stilling til forslaget, men kun ”to note” dette.

Debatten om ”kyststaters rettigheter til tracking” viste tydelig at IMO trenger mer tid, og på denne bakgrunn ble det foreslått to ”Intersessional” møter forut for MSC 81. Først et møte 17. – 19. oktober 2005, og så et møte uken før COMSAR 10, som har tentativ dato 6. – 10. mars 2006. (COMSARs formann argumenterte for å fremskynde dette møte for å få mer tid mellom COMSAR 10 og MSC 81, men avgjørelse om dette ble ikke fattet). MSC 80 besluttet at det skal arrangeres to ”Intersessional” møter vedrørende LRIT.

Det første av disse Intersessional-møter finner sted ca. 7 måneder før MSC 81. Tidspunktet ble valgt for å kunne sende inn forslag til endring av SOLAS i henhold til bestemmelsene i Artikkel VIII, som krever innsendelse minst 6 måneder før "adoption". UK påtok seg å sende inn forslag i henhold til resultatene fra Intersessional-møtet.

Oppfølging:

- a) Oversende MSC/Circ til SU- avdelingen for videre oppfølging.
- b) Oversende dokumentet til Hovedredningssentralen.
- c) Ingen oppfølging.
- d) Direktoratet må sende kopi av MSC/Circ. 1157 til alle berørte myndigheter og organisasjoner og informere om retningslinjene og til kravene til identifikasjonspapir og hvordan en må kunne verifisere de.
- e) Følgende oppfølging foreslås:
 - a. Endre 4 ISPS forskrifter slik at "gross tonnage" blir korrekt tonnasje i forskriftene, (2 Sjøfartsdirektoratet og 2 Kystverket)
 - b. Klarlegge om det er nødvendig med endringer i nasjonalt regelverk i forhold til ISM.
 - c. Informere rederier om endringen.
 - d. Trekke tilbake skriv hvor vi har skrevet at skip på grunn av sikkerhetstonnasje er unntatt ISPS koden.
- f) Informere skipsregistrert om endring når den blir vedtatt.
- g) Vi må samle inn erfaringer fra myndighetenes og havnenes bruk av retningslinjene, herunder også forslag til forbedringer. Resultatene må oversendes IMO.

4. Goal-based new ship construction standards (agendapunkt 6)

(Målbaserte konstruksjonsstandarder for bygging av nye skip)

Plenum:

Det var i alt innsendt 13 bidrag til MSC 80 som ble kort presentert i plenum. Debatten var preget av de underliggende prinsipielle skillelinjene som har vært og er til stede i dette prosjektet. Hovedhensikten er det generell enighet om. IMO skal utvikle et instrument for i første omgang å regulere design og nybygg av skip på en bedre måte enn i dag. Det er imidlertid to prinsipielle forskjeller:

1. En gruppering først og fremst bestående av Hellas og Bahamas, men også med støtte fra blant andre USA ønsker raskest mulig å justere dagens regelverk. Mens Norge sammen med en del andre delegasjoner blant andre Danmark, Tyskland og Nederland ønsker å bygge opp en ny standard som kan danne grunnlag for mye av fremtidens regelutvikling i IMO og heller bruke den nødvendige tid.
2. Det er uenighet om metodikk, noen ønsker et tradisjonelt preskriptivt regelverk mens andre ønsker å bygge det nye regelverket på sannsynlighets- eller risikobaserte metoder for å kunne uttrykke IMOs regler med grunnlag i et sikkerhetsnivå som kan relateres til omverden og å kunne ta med alle relevante forhold på en konsistent måte.

Debatten i plenum ga ingen klare konklusjoner på det ovenstående, men indikerte at man skulle se på muligheten av to parallelle løp, et kortsiktig basert på preskriptive metoder med kortere tidshorisont, og et basert på risikobaserte metoder og sikkerhetsnivå på lengre sikt. Det ble også oppfordret til at interesserte parter skulle komme med bidrag om risikobaserte metoder til MSC 81.

Et annet problem er at det i enkelte delegasjoner er liten bevissthet om hva man egentlig lager et regelverk for. Opplegget som ble presentert på MSC 79 tar sikte på å utvikle en standard som skal danne grunnlag for klaseselskapenes og andres utvikling av regler og tekniske standarder, mens en del delegasjoner prøver å lage regler for bygging av skip, hvilket vil si at man kan risikere å overta klaseselskapenes rolle.

Det er også bred støtte for at det nye regelverket etter hvert skal utvides til å gjelde alle skipstyper gjennom hele skipets livsløp (for nærværende konsentrerer man arbeidet om nybygging av tank- og bulkskip).

Norsk posisjon:

Norges posisjon er at man ønsker å utvikle GBS som et nytt verktøy for regelutvikling i IMO basert på sannsynlighetsbaserte metoder. For å oppnå dette har man akseptert at det er hensiktsmessig å begrense arbeidet i første omgang til nybygging av tank og bulkskip fra nivå 2 og nedover for å få en gjennomgang av metodikken. Hensikten er at man senere skal utvide til alle typer skip og hele skipets levetid.

Arbeidsgruppen:

Arbeidet i arbeidsgruppen bar preg av de motsetninger som er nevnt ovenfor. Danmark og Norge presenterte sine bidrag om risikobasert tilnærming i et lunsjmøte og fikk god respons der. Presentasjonen førte til en halvannens times debatt omkring risikobasert metodikk i arbeidsgruppen, hvor responsen var positiv. Det øvrige arbeidet i gruppen fulgte likevel det sporet som var gått opp fra MSC 79.

Gruppens mandat var å ferdiggjøre de grunnleggende prinsippene for ”målbaserte standarder”, arbeide videre med og om mulig ferdigstille nivå 1 ”mål” og nivå 2 ”funksjonskrav” samt begynne å utvikle nivå 3 ”verifikasjon”.

De grunnleggende prinsippene ble gjennomgått, men det var bred enighet å beholde dem slik de ble utformet på MSC 79. De grunnleggende prinsippene omfatter alle skipstyper og hele livsløpet.

Nivå 1 mål: Dette nivået er gjeldende for alle nye skip. Det ble en omfattende debatt om utformingen av dette nivået. Resultatet ble imidlertid at man i alt vesentlig beholdt teksten fra MSC 79 med enkelte presiseringer.

Nivå 2 ”funksjonskrav”. Dette nivået er primært basert på nye tank- og bulkskip. Diskusjonen rundt de forskjellige funksjonskravene var langvarig og preget av divergerende prinsipielle holdninger. Det var blant annet uenighet i hvilken grad man skulle uttrykke kravene kvantitativt. Slik som nivå 2 er utformet lar det seg gjøre for enkelte parametere, men det kan være lite hensiktsmessig å fastsette sikkerhetsfaktorer på enkelte designparametere da det kan gi uønskede føringer for detalj utvikling av byggeregler uten at man har oversikt over hvilke utslag det konkret får. I dette bildet ligger også det faktum at mange av dagens design og byggeregler er utarbeidet på et sannsynlighetsbasert grunnlag hvor usikkerhetene i de enkelte inngående parametere inngår. Dette medfører at det å fastsette sikkerhetsfaktorer for enkeltparametere kan være uheldig.

Nivå 2 er delt inn i tre hovedgrupper design, konstruksjon og operasjonsvurderinger. Av resultatene slik de står i dag kan nevnes at man baserer seg på en designlevetid på 25 år og Nord Atlanter belastninger for skip som har ubegrenset fartsområdet. Når det gjelder kravene til korrosjonskontroll/beskyttelse var/er det uenighet om hvordan de skal utformes. Noen delegasjoner mener at man skal sette kvantitative minimumsstandarder for visse grunnleggende tiltak, mens andre mener at man bør utforme reglene slik at kombinasjonen av ulike tiltak gir en minimum akseptabel standard også med henblikk på at fremtidig teknologi skal kunne inkluderes

uten problemer. Det ble imidlertid akseptert at det ikke ble satt kvantitative krav på det nåværende tidspunkt.

Et viktig punkt som det prinsipielt er enighet om er gjennomsynlighet (transparency) i design og konstruksjonsprosessene. Formålet med dette er at alle viktige designforutsetninger og forhold som kan ha betydning for båtens senere operasjon og vedlikehold skal være lett tilgjengelige under design og byggeprosessene og følge båten gjennom dens levetid. Uenigheten bestod i hvor i regelverket dette skal detaljeres. Det ble imidlertid akseptert av de fleste delegasjoner at dette kan vente til man får et klarere bilde av hva som ligger i nivå 3 "verifikasjon".

Nivå 2 slik det fremstår i dag gir et grunnlag for videre arbeid og det er allment akseptert at forandringer på dette nivået kan bli nødvendige når man kommer lengre i prosessen. Det ble i tillegg understreket at hele utviklingen av systemet med "nivåer" er og må være en iterativ prosess.

Nivå 3 "verifikasjon": Dette nivået ble det ikke tid til å arbeide med.

Generell diskusjon: Arbeidsgruppen ble avsluttet med en generell diskusjon om forholdet preskriptivt kontra risikobasert grunnlag for standarden. Debatten viste at de fleste ser nødvendigheten av en sannsynlighetsbasert tilnærming for å kunne favne alle skipstyper gjennom skipets levetid. Uenigheten går mer på om man skal lage en interimsløsning nå for å tilfredsstille det noen delegasjoner ser på som et behov for tank og bulkskip på kort sikt.

Konklusjon:

Debatten i plenum og arbeidet i arbeidsgruppen ga ingen klare konklusjoner. Majoriteten ønsket at man inntil videre skal følge det sporet man har startet på d.v.s tradisjonelle metoder, samtidig som man inviterte til at interesserte parter skal komme med innspill om sannsynlighetsbaserte metoder til MSC 81.

Fremdriften i arbeidet ble mindre enn forventet. I et forsøk på bøte på dette ble vedtatt å opprette en korrespondansegruppe som skal rapportere til MSC 81. Det er videre en gryende forståelse av at GBS vil ta tid uansett hvilken tilnærming man bruker.

Oppfølging:

Det vil bli opprettet en arbeidsgruppe på MSC 81.

Den vedtatte korrespondansegruppen ledes av formannen i arbeidsgruppen og skal prøve å komme i gang med nivå 3 "verifikasjon".

Sjøfartsdirektoratet bør delta i denne gruppen sammen med blant andre DnV. Et problem er imidlertid at det ikke foreligger noen arbeidsdokumenter for gruppen slik at man må begynne med blanke ark. Det er derfor berettiget tvil om en korrespondansegruppe er egnet på dette tidspunkt.

I tillegg ble det enighet om en uformell arbeidsgruppe bestående av Danmark, Japan, Nederland, Sverige, Tyskland og Norge samt at man gjerne ser at Storbritannia og muligens arbeidsgruppens formann vil delta. Hensikten er å lage et samordnet grunnlag for utvikling av en risikobasert tilnærming til standarden. Et problem i denne sammenheng er at risikobaserte metoder er lite kjent i mange administrasjoner og derfor er vanskeligere å forholde seg til enn tradisjonelle metoder. Det bør derfor vurderes å samarbeide om å lage en serie med bidrag som gir en videre innføring i metodikken, viser hvordan risikobaserte metoder kan inkorporeres i "nivåsystemet" og ikke minst i dette vise hvordan man kan oppnå en konsistent verifikasjon av det enkelte regelverk. Man bør også gi et grunnlag for vurdering av nåværende risikonivå og hvordan akseptable risikonivåer for

menneskeliv, miljø og eiendom i samfunnet eller industrien for øvrig kan benyttes i etablering av et minimum akseptabelt sikkerhetsnivå som standarden og resulterende regelverk kan måles mot.

Første punkt på arbeidsplanen som ble vedtatt for MSC 81 inneholder, i motsetning til planen for MSC 80, et eget punkt om vurdering av risikobasert tilnærming i utviklingen av GBS.

Sjøfartsdirektoratet bør være med å påvirke det arbeidet som gjøres her i Norge og ute og prøve å få til en fordeling av oppgaver slik at man kan presentere et helhetlig grunnlag etter de linjer som er nevnt ovenfor for det videre arbeidet med risikobaserte metoder for standarden på MSC 81.

”Goal Based Standards (GBS)” eller ”Målbaserte standarder” er et konsept som kan gi IMO et rasjonelt verktøy til fremtidig regelutvikling basert på sikkerhetsnivåer som kan sammenlignes og måles mot verden for øvrig og som metodemessig er på høyde med sammenlignbare industrier. Forutsetningen for å lykkes er at det gjøres et grundig arbeid fra starten. Norge har internasjonalt anerkjent ekspertise på området og bør ha gode forutsetninger for å være med å lede utformingen.

5. Formal safety assessment (agendapunkt 7)

Det ble nedsatt en arbeidsgruppe som skulle se på mandat, kompetanse og sammensetning av en ekspertgruppe for uhildet gjennomgang av FSA utført av et eller flere medlemsland, utarbeide endringer til retningslinjer for FSA (MSC/Circ.1023/MEPC/Circ.392), undersøke nødvendigheten av endringer i MSC/Circ.1022 og vurdere eventuelle linker mellom Goal Based Standards og FSA. Norge v/Skjong (DNV) deltok delvis i gruppen.

Konklusjon:

Det ble ikke fattet noen endelige beslutninger i arbeidsgruppen, men det ble utarbeidet et dokument med forslag og alternativer for videre bearbeidelse i en korrespondansegruppe fram mot MSC 81. Med hensyn til de 3 alternative sammensetninger av ekspertgruppe som gjengis i dokumentet, bes den enkelte administrasjoner om å sende inn synspunkter til MSC 81.

Oppfølging:

Norge bør delta i korrespondansegruppen og vurdere innsendelse av dokument i favør av opsjon 2 med hensyn til sammensetning av ekspertgruppe.

6. Voluntary IMO member State audit scheme (agendapunkt 8)

Følgende saker ble behandlet av komiteen:

- a) Utkast til rammeverk og prosedyrer for revisjon av medlemsland (Member State Audit Scheme (MAS)).
- b) Utkast til kode (Draft Code for the implementation of mandatory IMO instruments) som skal fungere som en revisjonsstandard, samt som retningslinje til medlemsland for implementering av bindende IMO-instrumenter.

Norsk posisjon:

Norge har vært positive til å utvikle et revisjonssystem og tilhørende kode og støtter godkjenning av disse. Det gjenstår å beslutte hvorvidt ”security” og ”recognized security organization” skal med i utkastet til kode og MAS eller ikke. De fleste land, inkludert Norge, går inn for å utelate ”security”-aspektet inntil man har fått mer erfaring fra området.

Konklusjon:

Både rammeverk for revisjon av medlemsland (MAS) og utkastet til kode for implementering av bindende IMO-instrumenter ble godkjent for vedtakelse på A 24. "Security" ble ikke inntatt på dette tidspunkt, men kan evt. inntas på et senere stadium. Det ble foreslått at det utarbeides en egen Assembly-resolusjon som vil adressere dette. Kodens vedlegg som inneholder konvensjonskrav (som man skal revideres mot) er ikke uttømmende, og kan oppdateres av Assembly for å innta nye krav.

7. Stability, load lines and fishing vessel safety (agendapunkt 9)

MSC sluttet seg til SLFs forslag om å inkludere et nytt punkt på DE og STWs arbeidsprogram: "Revisjon av relevante deler av intaktkoden".

MSC godkjente de framlagte MSC og LL-sirkulærene som går på felles fortolkninger av henholdsvis SOLAS kapittel II-1 og ILLC1966 og 1988 protokollen.

MSC godkjente videre MSC-sirkulære om retningslinjer for stabilitetsinformasjon om bord i bulkskip.

8. Dangerous goods, solid cargoes and containers (agendapunkt 10)

Følgende saker ble behandlet av komiteen:

- a) Rapporten fra DSC 9.
- b) Forslag fra IBTA om å utsette godkjennelse av MSC/Circ. "Manual on loading and unloading of solid bulk cargoes for terminal representatives" inntil BLU-koden også dekker terminaler som driver med korn og andre jordbruksprodukter i bulk.

Norsk posisjon:

- a) Norge er representert i underkomiteen og det denne kommer frem til bør støttes av Norge i MSC.
- b) Norge bør støtte IBTA i dette.

Konklusjon:

- a) Rapporten fra DSC 9 ble godkjent.
- b) Forslaget fra IPTA fikk ikke støtte og det ble påpekt at forslaget lå utenfor ordlyden til agendapunktet. IPTA ble oppfordret til evt. å sende inn et nytt dokument (co-sponset av et medlemsland) som foreslår et nytt agendapunkt (ihht. retningslinjene).

9. Training and watchkeeping (agendapunkt 11)

Følgende saker ble behandlet av komiteen:

1. Rapport fra STW 36 (spørsmålet om demonstrasjon av sikkerhetskompetanse ble behandlet under Work programme), herunder spørsmålet om kompetansekrav for matroser.
2. Rapporter i hht. STCW reg. I/7.2.
3. Rapporter i hht. STCW reg. I/8.
4. Godkjennelse av "competent persons".

Norsk posisjon:

- a) Vi støtter rapporten fra STW 36.
- b) Til orientering.
- c) Til orientering.

- d) Tas til etterretning.

Konklusjon:

- a) Rapporten fra STW 36 ble godkjent, herunder:
 - a. Det har blitt opprettet en korrespondansegruppe vedrørende utvikling av kompetansekrav for matroser under ledelse av UK.
 - b. MSC godkjente underkomiteens beslutning om at det ikke var nødvendig å ettersende informasjon i hht. reg. I/7 hver gang STCW-konvensjonen endres. Dette fanges opp av rapportene som sendes inn ihht. reg. I/8.
 - c. Informasjon om godkjennelsesarrangementer "recognition arrangements" for STCW-parter vil bli lagt ut på IMO's webside.
- b) Kambodsja ble godkjent og inkludert på "white-list". Et nytt MSC/Circ. som inkluderer alle land som er godkjent vil utstedes.
- c) 14 land ble godkjent og et MSC/Circ. som inkluderer alle de land (som også tidligere har blitt godkjent, herunder Norge) vil bli utstedt.
- d) "Competent persons" fra UK og Singapore ble godkjent og MSC/Circ. 797 vil bli revidert.

10. Fire protection (agendapunkt 12)

Rapporten fra FP 49 ble behandlet av komiteen, herunder:

- a) Forslag fra Norge på hvordan godkjennelse av alternativ design i hht. regel II-2/17 skal dokumenteres. Dokumentet inneholder et forslag fra Norge på hvordan godkjennelse av alternativ design ihht. regel II-2/17 skal dokumenteres.
- b) Kommentarer fra IACS vedrørende vinduer i overbygg som fronter lasteområdene. Det er uklarheter angående krav til A-60 vinduer i styrehus på tankere, som det ikke var tidligere (*A-60 up to the underside of the navigation bridge*).

Norsk posisjon:

Norge har vært aktiv i korrespondansegruppene og de påfølgende arbeidsgruppene under FP 49 og støtter de forslag som legges frem for MSC.

- a) Når det gjelder dokumentasjon av godkjennelse vedrørende alternativ design har det blitt avdekket uklarheter i MSC/Circ. 1002 m.h.t påtegning av SOLAS-sertifikat. Norge foreslår derfor å endre MSC/Circ. 1002 slik at denne tilpasses den prosedyre vi har måttet følge. Dette innebærer at ingen sertifikater påtegnes, men at et eget godkjennelsesbrev (som det er krav til) oppbevares sammen med skipets hovedsertifikat.
- b) I arbeidet med revisjon av kapittel II-2 er nok ovennevnte av en eller annen grunn blitt utelatt. Imidlertid støtter Norge IACS på dette området.

Konklusjon:

Rapporten ble godkjent.

- a) Det vil utarbeides et corrigendum til MSC/Circ. 1002 hvor punkt 7.4 strykes. Problemet med alternativ design og informasjon på relevante sertifikater er gjeldende på flere områder, og det ble derfor bestemt at saken oversendes FSI for vurdering og forslag til løsning.
- b) Når det gjelder forslaget fra IACS ble dette bestemt oversendt til FP 50. Det ble imidlertid gjort klart at hvis dette i realiteten er en endring til SOLAS, så må retningslinjene for å fremme forslag til konvensjonsendringer følges.

11. Radiocommunications and search and rescue (agendapunkt 13)

Følgende saker ble behandlet av komiteen:

- a) MSC 80 ble forelagt rapporten fra COMSAR 9 med til sammen 20 "action points". 3 av disse gjaldt LRIT, og ble behandlet i forbindelse med agendapunkt 5 "Security".
- b) I tillegg hadde Russland sendt inn et dokument med forslag om å etablere 2 nye NAVAREAS i Arktis, som kun dekket *deler* av dette området.

Norsk posisjon

- a) Norge støtter samtlige "action points" fra COMSAR 9.
- b) Når det gjelder det russiske forslaget om nye NAVAREAS i Arktis, kan Norge ikke støtte det forslaget som er fremlagt; bl.a. fordi det ene området som foreslås har en grenselinje som er omstridt mellom Norge og Russland, og som representerer det russiske syn. Vi mener dessuten at COMSAR bør gis i oppgave å etablere nye NAVAREAS som dekker *hele* Arktis.

Konklusjon

- a) MSC 80 sa seg enig i samtlige "action points" fra COMSAR 9.
- b) Vi kontaktet den russiske delegasjonen før forslaget fra Russland ble fremlagt i Plenum, og orienterte om de kommentarer vi ville fremføre. Den russiske delegasjonen ga inntrykk av at det viktigste for dem var å få saken tatt opp i COMSAR, og vi klarla at Norge også ønsket dette, men mente mandatet burde justeres i forhold til forslaget fra Russland. I Plenum fremførte Norge våre innvendinger til det russiske forslaget om nye NAVAREAS i Arktis, og vi fikk støtte for at disse synspunkter skal tas hensyn til når COMSAR utarbeider et forslag som skal oversendes til MSC 81.

12. Ship design and equipment (agendapunkt 14)

Følgende saker ble behandlet av komiteen:

- a) MSC 80 ble forelagt "urgent matters" fra DE 48 i form av 13 "action points".
- b) I tillegg hadde Japan sendt inn et dokument vedrørende "coating standards" som kommenterte diskusjonen av dette tema på DE 48, og som dreide seg om "action point" nr. 10 fra DE 48. Japan støtter synspunktene fra DE 48 om at mandatet bør utvides til også å gjelde "void spaces", men mener at det bør være forskjellige standarder for disse to typer tanker.

Norsk posisjon

- a) Norge støtter "action points" fra DE 48. Når det gjelder "action point" nr. 5 ("towing and mooring equipment") dreier saken seg om retningslinjer med tilknytning til SOLAS-tekst som er lagt frem for vedtak under agendapunkt 3. I forståelse med flere andre delegasjoner hadde Norge sendt inn dokument som foreslo et tillegg til SOLAS-kravet, der det foreslås krevet at slike arrangementer skal være beskrevet i en godkjent plan.
- b) Vi støtter Japans synspunkter på å utvide mandatet for "coating standards" til å også gjelde "void spaces".

Konklusjon

- a) Under behandlingen av SOLAS-endring tilknyttet "action point" nr. 5, fikk Norge ikke tilstrekkelig støtte, så forslaget om tillegg ble ikke vedtatt. Retningslinjene ble vedtatt. Øvrige "action points" fra DE 48 ble godkjent.
- b) Det var en del uenighet om å utvide mandatet for "coating standards", men flertallet støttet dette syn. Flertallet støttet dessuten Japans syn at det skal siktes mot forskjellige standarder for ballasttanker sammenlignet med "void spaces".

13. Flag State implementation (agendapunkt 15)

På agendaen sto ”urgent matters” fra FSI 13, med i alt 14 saker. De viktigste omtales under ”norsk posisjon”

Norsk posisjon:

Eksplosjoner i kjemikalieskip

De senere årene har det vært en rekke eksplosjoner med et stort antall omkomne i kjemikalieskip mindre enn 20.000 DWT. Dette er grensen for krav om inertgass-anlegg. Også et norsk skip ”NCC MEKKA” hadde en slik ulykke i 2004, og 2 personer omkom. Flere berørte rederiorganisasjoner plus IACS har gått sammen om å etablere en Arbeidsgruppe (”IIWG”) som skal gjennomgå disse ulykkene og foreslå tiltak.

Saken ble også diskutert på MSC 79, og det var avtalt at Frankrike skulle sende inn dokument med forslag om at dette problemområdet ble satt opp på agendaen til relevante underkomiteer. Dette har imidlertid ikke skjedd, og fra norsk side er vi bekymret for at dette kan føre til at saken blir unødig forsinket i IMO. Vi holdt derfor et omfattende innlegg på MSC 80 som forklarte vår bekymring, og som argumenterte for at problemområdet (eksplosjoner i mindre kjemikalieskip) bør tas opp i flere underkomiteer så snart som mulig, til tross for at prosedyrene for å ta opp nye saker ikke er fulgt i dette tilfellet.

Kode for undersøkelse av ulykker

FSI 13 hadde en innledende diskusjon om revisjon av koden, som er besluttet av MSC. Etter diskusjonen i FSI kom man frem til visse prinsipper som ble forelagt MSC for godkjenning. Dette gjaldt bl.a. at flertallet mente koden bør gjøres bindende (hele koden eller deler av denne) men endelig avgjørelse bør avvete revisjon av koden. Dette støttes av Norge. Videre ble det foreslått at behandling av skyldspørsmål ikke skal dekkes av den reviderte koden. Også dette støttes av Norge.

Revisjon av ISM-koden

Bakgrunnen for saken er at IACS hadde sendt inn et dokument med forslag til endring av ISM-koden til FSI 13. Imidlertid er denne saken ikke satt opp som eget punkt på FSIs arbeidsprogram, hvilket skulle ha skjedd i henhold til MSCs ”Guidelines”. På den annen side støtter Norge og flere andre land de forslag som IACS fremsetter. FSI forslår å utsette saken til den uavhengige gruppen som er etablert for å utrede virkningene av ISM, har lagt frem sin innstilling. Dette støttes av Norge.

Fortolkning av ”any five-year periode”

På FSI 13 foreslo India nok en gang å endre gjeldende fortolkning, men fikk ingen støtte. Norge støtter flertallets syn, og denne saken bør nå legges død. Det foreslås dessuten å lage et MSC-sirkulære med anbefalinger vedrørende tørrdokking av de skip som ikke er underlagt ESP-regimet. Dette støttes av Norge.

Anbefalinger vedrørende forlengelse av sertifikaters gyldighet

Bestemmelsene i SOLAS er ikke tilstrekkelig klare, og FSI har utarbeidet forslag til retningslinjer. Disse støttes av Norge.

Retningslinjer for skifte av klasseselskap

Forslaget er kompatibelt med IACS’ ”Transfer Of Class Agreement (TOCA)” og støttes av Norge.

Konklusjon:

Eksplosjoner i kjemikalieskip

Flere land støttet det norske forslaget om at saken må tas opp i IMOs underkomiteer så snart som mulig, men enkelte mente det ikke foreligger nok informasjon om årsaksforhold. I den forbindelse

ble det navngitt 6 slik ulykker i perioden 2001 – 2004, der flaggstatene sterkt ble anmodet om å ferdigstille ulykkesrapportene og sende til IMO og til industriens arbeidsgruppe etablert på saken. Det norske skipet NCC MEKKA var blant disse skipene (Sjøfartsinspektørens rapport forlås 2 uker etter MSC-møtet, og vil snart bli oversendt IMO).

Etter debatten ble det konkludert at problemområdet skal tas opp på de neste møtene i FP, STW, DE og BLG under agendapunktet ”analysis of casualties”. Industriens arbeidsgruppe IIWG ble anmodet om å sende inn interimrapport om sitt arbeid til disse møtene.

Kode for undersøkelse av ulykker

De prinsipper for revisjon av Koden som var foreslått av FSI 13 ble godkjent av MSC 80, og legges til grunn for videre arbeid i FSI.

Revisjon av ISM-koden

MSC vedtok at revisjon av koden utsettes til den uavhengige gruppen som er etablert for å utrede virkningene av ISM, har lagt frem sin innstilling.

Fortolkning av ”any five-year periode”

MSC 80 vedtok den definisjon av ”any five year periode” som Norge har argumentert for. På denne bakgrunn foreslås en tilsvarende endring til 1988-protokollen, som sirkuleres med tanke på ”adoption” på MSC 81.

Anbefalinger vedrørende forlengelse av sertifikaters gyldighet

Forslaget til retningslinjer ble vedtatt av MSC 80.

Retningslinjer for skifte av klasseselskap

Forslaget til retningslinjer ble vedtatt av MSC 80.

14. Piracy and armed robbery against ships (agendapunkt 17)

Følgende saker ble behandlet av komiteen:

- a) Statistisk informasjon. Rapporterte hendelser til IMO var i 2004 322, en reduksjon på 130 (29%) i forhold til tallene for 2003. Det er fortsatt deler av Asia, Øst-Afrika og Sør-Amerika som er mest utsatt. Det har vært en viss reduksjon de fleste, med unntak av Malacca-stredet hvor det har vært en økning fra 34 til 55. De fleste angrep skjer i havne eller på red. I perioden har antallet drepte økt fra 13 til 32. Antallet skadde har økt fra 45 til 65, og antallet savnede på rapporteringstiden økte fra 54 til 56.
- b) UK informerte om deres strategi for å bekjempe piratvirksomhet. Følgende ble fremhevet: revisjon av flaggstatens egne retningslinjer for bekjempelse av piratvirksomhet pga. ny utvikling under ISPS-koden, benytte og bidra til teknologisk utvikling som AIS og påse at dette også brukes mot pirater, samt å bidra gjennom EU og IMO til å trene opp og utvikle kyststatenes evne til å bekjempe piratvirksomhet. UK vil videre markerer betydningen av dette arbeidet i internasjonale fora. MSC inviteres til å oppfordre alle flaggstater og havnestater til å oppdatere og utvikle seg for å bekjempe piratvirksomhet. Bilaterale og multilaterale avtaler må etterspørres.

Norsk posisjon:

- a) Tendensen er noe færre piratanslag, men alvorret for de angrepne og viljen til å bruke vold ser ut til å øke. Utviklingen er bekymringsfull og enhver flaggstat må ta denne utviklingen alvorlig.

- b) UK tar tak i problemet og binger det til torgs med tyngde. Dette kan være et ønske om å motvirke den noe rutinemessige og lite engasjerte holdningen som har blitt piratvirksomhet til del i MSC den senere tid. Dokumentet støttes av Norge.

Konklusjon:

- a) MSC uttrykte bekymring for utviklingen av piratvirksomhet og oppfordret kyst- og havnestater til å rapportere til IMO om deres tiltak i etterkant av et piratangrep. IMO har ikke mottatt noen slik kyst/havnestats rapporter etter MSC 78 (mai 2004).
- b) Forslagene fra UK ble støttet. MSC oppfordret alle stater, både flagg-, kyst og havnestater, til å utvikle, gjennomgå og oppdatere nasjonale strategier for å bekjempe piratvirksomhet.

15. Implementation of instruments and related matters (agendapunkt 18)

Etter at SOLAS kapittel XII ble revidert på MSC 79 var det sendt inn flere bidrag med krav om at regel 4.2, 5.2 og 6.5 måtte klargjøres gjennom en "Unified Interpretation" eller et IMO sirkulære.

Plenum:

Det var enighet i debatten om at særlig regel 6.5 var for uklar og kunne medføre varierende tolkninger. Det ble foreslått at tolkningene skulle overlates til den enkelte administrasjon, men det ønsket ikke majoriteten. Det ble også foreslått at saken skulle overføres til DE 49 for utarbeidelse av tolkning for behandling på MSC 81. Dette forslaget fikk en del sympati, men det ble understreket at MSC 81 blir svært sent da det da vil være under to måneder til regelen trer i kraft. På denne bakgrunn ble det foreslått et intersesjonal arbeidsgruppe-møte mellom sesjonene slik at saken kan vedtas på Assembly 24 i desember. Ut fra dette ble det nedsatt en ad-hoc gruppe som skulle se på mandatet til dette møtet.

Norsk posisjon:

Norge støttet behovet for en avklaring av regel 6.5 og så behovet for behandling i DE, men understreket behovet for rask behandling. Vedrørende regel 4.2 og 5.2 var Norge av den oppfatning at reglene var klare nok, men registrerte at det hadde forekommet misforståelser.

Konklusjon:

Det var bred enighet om at regel 6.5 trengte en tolkning.

Det ble vedtatt et intersesjonal arbeidsgruppe-møte for å utforme tolkningen. Ad hoc gruppens forslag til mandat for dette møtet ble godkjent.

Ad-hoc gruppens forslag til klargjøring av teksten i regel 4.2 og 5.2 for vedtak på MSC 80 ble godkjent da dette kun ble ansett som en presisering og ingen tolkning eller endring av reglenes innhold og regel 4.2 og 5.2 ble vedtatt.

Oppfølging:

Det intersesjonal arbeidsgruppe-møte ble lagt til 12. – 13. september 2005 (de to første dagene av SLF) med rapportering til teknisk komité i Assembly for vedtak i desember 2005.

16. Application of the Committees Guidelines (agendapunkt 20)

Under dette agendapunktet ble utfallet av "Chairmen's Meeting" (formennene i MSC og MEPC, samt en del av formennene i underkomiteene) avholdet 14. mai 2005 diskutert. 4 hovedsaker ble drøftet:

- a) økt møteeffektivitet

- b) forslag til nye agendapunkter
- c) dokumentmengde
- d) revidert mandat for underkomiteene
- e) arbeidsmengden for underkomiteene
- f) ekspertdeltakelse i komiteer/underkomiteer

Konklusjon:

- a) MSC konkluderte med at:
 - a. arbeidsgrupper kunne begynne sitt arbeid på mandager.
 - b. arbeidsgrupper nedsatt under underkomiteer kan sende rapporter direkte til komiteene.
- b) MSC oppfordret medlemsland til ikke å sende inn forslag til nye agendapunkter på arbeidsprogrammet under spesifikke agendapunkter. Alle slike forslag vil bli avvist. Forslag til nye agendapunkter skal sendes inn under "Work programme" i henhold til reglene i MSCs/MEPCs "Guidelines".
- c) Pga. store dokumentmengder sliter IMO's sekretariat med bl.a. oversettelse i tide. Det ble bestemt at arbeidsgruppe-rapporter kan distribueres som møtedokumenter til neste møte.
- d) MSC godkjente reviderte mandat for underkomiteene. Alle disse skal inneholde en referanse til maritime miljø saker. Det ble også anbefalt at MEPC burde overlate enkelte av IMO's miljøkonvensjoner til BLG pga. underkomiteens manglende saker.
- e) Det bør kunne holdes "back-to-back"-sesjoner for 2 underkomiteer, men dette skal vurderes nærmere. Videre skulle det også vurderes nærmere om muligheten for at enkelte agendapunkt overføres (ikke permanent) til enkelte underkomiteer som har lite på eget arbeidsprogram.
- f) Ekspertter kan inviteres til å delta på spesifikke sesjoner eller deler av disse. Betingelsen er at de gir skriftlig råd eller ekspertise gjennom sekretariatet. Videre kan de ikke delta i debatter eller stemme. "Rules of Procedure" vil endres for å reflektere dette.

17. Work programme (agendapunkt 21)

BLG:

Pga. stor arbeidsmengde for DE, og desto mindre arbeidsmengde for BLG, ble det bestemt at følgende saker flyttes fra DE 49 til BLG 10 på en ad-hoc basis for 2006:

- Safety aspects of ballast water management.
- Guidelines on equivalent methods to reduce on-board NO_x emission.

Som følge av de mange tanker-eksplosjoner ble følgende agendapunkt satt på planen for BLG 10:

- Casualty analysis.

DSC:

Nytt arbeidsprogram og på agenda for DSC 10:

- Guidance on providing safe working conditions for securing of containers. Arbeidet skal ha høy prioritet og antas ferdigstilt i 2006.

FP:

Nytt arbeidsprogram og på agenda for FP 50:

- Comprehensive review on the Fire Test Procedures Code. Arbeidet skal ha høy prioritet og antas ferdigstilt i 2006.

Følgende saker ble strøket av arbeidsprogrammet for FP:

- Amendments to resolution A.653(16) relating to the preparation of specimens for sealants and mastics.

Pga. stor arbeidsmengde for DE, og desto mindre arbeidsmengde for FP, ble det bestemt at følgende saker flyttes fra DE 49 til FP 50 på en ad-hoc basis for 2006:

- Measures to prevent accidents with lifeboats
- Compatibility of life-saving appliances

- Inconsistencies in IMO instruments regarding requirements for lifesaving appliances
- Test standards for extended service intervals of inflatable liferafts
- Amendments to resolution A.761(18)

FSI:

Endret tittel på agendapunktene "Regional co-operation on port State control" og "Reporting procedures on port State control detentions and analysis and evaluation of reports" til "Harmonization of port State control activities".

NAV:

Nytt arbeidsprogram og på agenda for NAV 52:

- Amendments to the ECDIS performance standards. Saken har fått høy prioritet og to sesjoner er avsatt til å behandle saken.
- Development of guidelines for the installation of shipborne radar equipment. Saken har fått høy prioritet og tre sesjoner er avsatt til å behandle saken.
- Amendments to Colreg Annex I related to colour specification of lights. Saken har fått høy prioritet og to sesjoner er avsatt til å behandle saken.
- Development of performance standards for navigation lights, navigation lights controllers and associated equipment. Saken har fått høy prioritet og to sesjoner er avsatt til å behandle saken.

DE:

Nytt arbeidsprogram og på agenda for DE 49:

- Review of requirements on relevant equipment for the revision of the Intact Stability Code. Arbeidet skal ha høy prioritet og antas ferdigstilt i 2006.

Følgende saker ble strøket av arbeidsprogrammet:

- Review of the OSV Guidelines.

Pga. stor arbeidsmengde for DE, og desto mindre arbeidsmengde for FP og BLG, ble det bestemt at følgende saker flyttes fra DE 49 til FP 50 og BLG 10 på en ad-hoc basis for 2006:

- Measures to prevent accidents with lifeboats
- Compatibility of life-saving appliances
- Inconsistencies in IMO instruments regarding requirements for lifesaving appliances
- Test standards for extended service intervals of inflatable liferafts
- Amendments to resolution A.761(18)
- Safety aspects of ballast water management.
- Guidelines on equivalent methods to reduce on-board NO_x emission.

STW:

Nytt arbeidsprogram og på agenda for STW 37:

- Revalidation of GMDSS operator's certificate. Arbeidet skal ha høy prioritet og antas ferdigstilt i 2007.
- Review of operational and training requirements for the revision of the Intact Stability Code. Arbeidet skal ha høy prioritet og antas ferdigstilt i 2006.
- Amendment to the STCW Convention chapter III. Arbeidet skal ha høy prioritet og antas ferdigstilt i 2007.

Vedrørende "Review of the STCW requirements for demonstration of competence":

Saken er meget omstridt, men på STW 36 oppnådde vi å få tilslutning til at STW anbefaler MSC å akseptere at saken tas opp i sin fulle bredde på STW 37.

Norsk posisjon:

Før STW 36 tok vi det *ikke* for gitt at vi ville få tilslutning fra STW om å anmode MSC 80 om å akseptere at "Review of the STCW requirements for demonstration of competence", tas opp i sin

fulle bredde på STW 37. Vi sendte derfor inn eget forslag om dette til MSC 80. Som nevnt ovenfor, fikk vi imidlertid støtte fra STW 36 og vi antok derfor at saken ville bli "lett match" på MSC 80 og at det norske dokumentet egentlig var unødvendig.

Før behandling av saken på MSC 80 ble vi imidlertid oppmerksom på at "Chairman's preliminary assessments" av forslag til nye saker etter vår oppfatning ga en feilaktig anbefaling i sitt første alternativ, i forhold til det som hadde skjedd på STW 36. Dette tok vi opp med flere, og det resulterte i at det ble arrangert et uformelt møte mellom MSCs formann, STW's formann, 3 personer fra IMOs Sekretariat og den norske delegasjonen. På dette møtet fremkom det at MSC's formann – på bakgrunn av tidligere kritikk mot hans beslutninger i liknende saker – ville *avvise* anbefalingen fra STW 36 om å ta opp "Review of the STCW requirements for demonstration of competence", med begrunnelse i at STW ikke samtidig hadde utarbeidet "full justification in accordance with the MSC/MEPC Guidelines". Til dette ga den norske delegasjon uttrykk for slike krav ikke ble nevnt da saken forrige gang ble behandlet i MSC og oversendt til STW 36 for å (kun) vurdere "the need for review". Hvis imidlertid "full justification" allikevel kreves, så forelå denne i det norske dokumentet til MSC 80; dvs. saken burde allikevel føre til aksept av det som STW foreslo for MSC 80. Dette synspunkt møtte forståelse på det uformelle møtet, men saken måtte selvfølgelig avgjøres i Plenum.

Konklusjon:

Under behandling i Plenum ble det først redegjort for hva som hadde skjedd på STW 36. Deretter introduserte Norge vårt dokument med tilsvarende forslag, og fra vår side presiserte vi at vi kunne akseptere tittelforslaget fra STW til nytt agendapunkt ("Review of ...") som avvek noe forslaget i det norske dokumentet.

Deretter ble det en noe uryddig debatt med sterke og delvis usakelige innlegg fra motstanderne av at saken blir tatt opp. Imidlertid fikk vi også en god del støtte for "review" (men også motstand mot "amendment"), og på slutten av debatten viste vår opptelling av innlegg at 13 land hadde støttet Norges syn om at saken tas opp på STW 37, mens 8 land hadde gått i mot.

Til vår overraskelse konkluderte formannen deretter med at det *ikke* var tilstrekkelig støtte for Norges forslag, og at STW 37 derfor kun skulle diskutere "the need for review" (dvs nøyaktig det samme som var tema på STW 36). Norge tok igjen ordet og redegjorde for vår opptelling av innlegg for/mot, og anmodet om eventuelle avvikende synspunkter. Dette skjedde ikke, og saken ble "hengende i luften", mens Formannen i sin siste oppsummering *ikke* ga uttrykk for at Norges protest ble tatt til følge.

Etter dette tok den norske delegasjonen kontakt med Formannen i førstkomende pause, og gjorde oppmerksom på at vi mente han hadde tatt en feilaktig avgjørelse. Det fremkom da at Formannen hadde tolket Nederland – som etter vårt syn hadde støttet at saken tas opp på STW 37 – til å støtte at saken bør behandles en gang i fremtiden, men ikke på førstkomende møte i STW 37. Flere land hadde støttet Nederland, og formannen hadde talt disse som egen gruppe (dvs. tre ulike synspunkter totalt). Vi mente dette ikke stemte, og fikk senere bekreftelse fra Nederland på at de hadde støttet at saken tas opp på STW 37.

Formannen spurte deretter Norge om vi ville ta opp saken på nytt under møtet. Dette ville i så fall sannsynligvis føre til avstemning, og vi anså det *tvilsomt* om vi ville vinne en eventuell avstemning. Vi valgte bl.a. derfor å ikke ta saken opp på nytt i Plenum.

Dette noe spesielle hendelsesforløpet førte imidlertid til at rapporten langt på vei gjengir Norges oppfatning av hva som skjedde under debatten, men *konklusjonen* er allikevel den som Formannen hadde gitt uttrykk for på slutten av debatten (paragraf 21.40 i MSC 80/WP.6/add.2):

“Following the discussion, in the course of which some delegations expressed the opinion that there was no compelling need to review or amend STCW chapter VI requirements, while a number of other delegations were of the opinion that they could support the proposal to review the requirements regarding the demonstration of competence, but did not support any amendments to the STCW Code, the Committee instructed STW 37 to consider the need for the review of the STCW Code chapter VI requirements and advise MSC 81, as appropriate and invited Member Governments and international organizations to submit their comments and proposals on the matter to STW 37.”

18. Election of the Chairman and Vice-Chairman for 2006 (agendapunkt 22)

Igor Ponomarev (Russland) ble valgt til formann. N. F. Ferrer (Filippinene) ble gjenvalgt som nestformann.

19. Any other business (agendapunkt 23)

De viktigste sakene var som følger:

- a) Avbøtende tiltak i farvann rundt Galapagos i forbindelse med at havområdet har fått status som PSSA (Particularly Sensitive Sea Area) hvor Ecuador foreslo at MSC bemyndiger NAV til å sende sin anbefaling om forslaget ”Areas to be avoided” direkte til Assembly 24 for endelig godkjenning.
- b) Informasjon om skip som i havnestatskontroll er blitt pålagt å utlevere til havnestatskontrollmyndighetene skipets originale dokumenter, slik som loggbøker, sjøfolks identifikasjons- og rekordbøker, oljedagbøker, lastedagbøker osv. i forbindelse med etterforskning av eventuelle ulovlige forhold. Årsaken til beslagleggelsen av dokumentene er at skipet da frigis for å seile videre mens etterforskningen fortsetter.

Norsk posisjon:

- a) På grunn av Galapagos sin særskilte betydning, var det bred støtte til Ecuadors PSSA forslag (inkl. fra Norge) i MEPC. De foreslår nå, uten begrunnelse, en helt uvanlig prosedyre for å få godkjent avbøtende tiltak og en uvanlig prosedyre for å få endelig godkjent PSSA-forslaget. Det er i strid med gjeldende PSSA-retningslinjer (para 8.3.3), og er også på generelt grunnlag en feil bruk av organisasjonens organer. Det var derfor forslått som norsk posisjon at vi ikke bør støtte dokumentet, men vi bør fremlegge vårt synspunkt slik at vi selvsagt fortsatt står ved vår prinsipielle støtte til Galapagos som PSSA.
- b) Det fremgår av SOLAS reg. V/28, MARPOL 73/78 Annex I reg. 15 (3)a) og reg. 20(6), Annex II reg. 9, STCW reg. I/4, ILO no. 108 art. 3 og ILO 185 art. 7 at anføres i skipets dokumenter et viktig krav i forbindelse med skipets operasjon. De er en del av skipets utstyr og kan ikke fjernes. I Norge reguleres dette også av sjølovens § 471 som sier at enhver som påviser at de har ”rettslig interesse” av å se skipets dokumenter kan ta avskrift av disse. Det er norsk oppfatning at skipets dokumenter ikke må fjernes fra skip som er i fart.

Konklusjon:

- a) Ecuador fikk bred støtte for forslaget. Det ble ikke reist noen prosedyreinnevinger og vi valgte å holde lav profil da vi støtter opprettelsen av PSSA for Galapagos-øygruppen. Vi hadde på forhånd fått vite at Sverige ønsker å benytte seg av samme fremgangsmåte når det gjelder avbøtende tiltak i forbindelse med PSSA i Østersjøen, men saken var her kun oversendt til NAV og ikke til MSC. I denne forbindelse hadde Russland innvevinger, men fremgangsmåten ble akseptert da Sverige fikk bred støtte for forslaget.

- b) Det ble utarbeidet et utkast til MSC/MEPC/Circ. "Retention of original records/documents on board ships" som opplyser om at slike dokumenter ikke uten gyldig grunn må fjernes fra skipet.

Oppfølging:

- b) Klargjøre for direktoratets inspektører at originaldokumenter ikke skal fjernes fra skipet.

Oslo, 13. juni 2005

Trygve Scheel
delegasjonsleder