



## RAPPORT

TIL: Sjøfartsdirektør, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene, adressatene på FSI's sirkulasjonsliste  
 FRA: Delegasjonen v/Trygve Scheel  
 DATO: 14. april 2005  
 KOMITE: **IMO's underkomité on Flag State Implementation FSI 13,**  
 7. – 11. mars 2005

### I. INNLEDNING

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Funksjon:

➤ Seniorrådgiver Trygve Scheel, delegasjonsleder	Plenum
➤ Rådgiver Jens Henning Koefoed	Plenum, WG 2
➤ Seniorrådgiver Else Heldre	Plenum, DG 2
➤ Rådgiver Bente Michaelsen	Plenum
➤ Seniorrådgiver Randi Birkelund, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum
➤ Senioringeniør Knut Vågnes, Det norske Veritas	Plenum, WG 3, DG 1
➤ Senioringeniør Arve Myklebust; Det norske Veritas	Plenum, WG 3, DG 1
➤ Direktør Terje C. Gløersen, Norges Rederiforbund	Plenum, WG 1, WG 3

WG 1: Working Group on Casualty analysis

WG 2: Working Group on the Draft Code for the implementations of [mandatory] IMO instruments

WG 3: Review of resolution A.948(23) (Survey guidelines under the HSSC)

DG 1: Transfer of class

DG 2: Port State Control Guidelines

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 24. februar 2005 i Sjøfartsdirektoratet. Norge deltok ikke på det EU-forberedende møtet som ble avholdt i Brussel 25. februar 2005. EU hadde ellers løpende møter under FSI hvor Trygve Scheel deltok.

Offisiell rapport fra møtet vil bli distribuert så snart denne foreligger fra IMO.

### II. OPPSUMMERING

Hovedsakene på denne sesjonen, anses å være følgende:

- Koden for etterforskning av maritime ulykker.
- Koden for implementering av IMO-instrumenter.
- IMO Model Audit Scheme.

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

#### 1. Mandatory reports under MARPOL 73/78 (agendapunkt 3)

Følgende saker ble behandlet av underkomiteen:

- a) Analyse og evaluering av MEPC/Circ. 318-rapporter for 2003, samt for de 4 foregående år. Kun 29 land (dvs 24 % av "Parties") hadde sendt inn rapport for 2003.
- b) Utkast til FSI-sirkulære som oppfordrer landene til å sende inn MEPC/Circ.318 hvert år, slik de er forpliktet til.

#### Norsk posisjon:

- a) EU og mange medlemsland påpekte at det alltid er de samme statene som ikke rapporterer i hht. MARPOL-kravene, og ytret ønske om å forbedre situasjonen knyttet til rapportering. Norge har rapportert i hht. til MEPC/Circ. 318.
- b) Bra med en slik påminnelse, men effekten er tvilsom.

#### Konklusjon:

- a) Problemet med den lave rapporteringsgraden ble notert. For å forsøke å avhjelpe denne situasjonen bestemte FSI 12 at MARPOL's rapporteringskrav som nedfelt i MEPC/Circ. 318, skal innlemmes i koden for flaggstatsimplementering.
- b) Utkastet til FSI/Circ. som oppfordrer medlemsstater til å rapportere, ble godkjent. Sekretariatet sender sirkulæret til samtlige land som er parter til MARPOL 73/78.

#### 2. Casualty statistics and investigations (agendapunkt 4)

Følgende hovedsaker ble forelagt en arbeidsgruppe etablert på FSI 13, og deretter behandlet i plenum:

- a) Bekreft (eller juster) anbefalinger og konklusjoner fra korrespondansegruppen for ulykkesanalyser.
- b) Bekreft (eller juster) teksten utarbeidet av korrespondansegruppen for "lessons learned for presentation to seafarers"
- c) Vurder behovet for å endre FSI-sirkulærer om "Very serious and serious casualties"
- d) Vurder status for IMO's ulykkesdatabase GISIS, og gi kommentarer til Sekretariatet.
- e) Gi råd mht eventuell re-etablering av korrespondansegruppen for ulykkesanalyser.
- f) Gi råd til korrespondansegruppen for ulykkesanalyser, inkludert synspunkter på hvordan analyser av de 3 rapportene fra ulykken med det Bahamas-registrerte tankskipet PRESTIGE bør gjennomføres.
- g) Vurder forslag til endring av skjemaet for ulykkesrapportering (MSC/Circ.953 – MEPC/Circ.372) inkludert "Casualty Analysis Procedure".
- h) Revurder gjeldende prosedyre for "Casualty analysis" (FSI 12/22, Annex 2)

#### Norsk posisjon:

Kommentarer til foreslåtte hovedsaker:

- a) Vi har ikke oppdaget noe å utsette på korrespondansegruppens vurderinger. Anbefalingene vil bli vurdert i detalj i Arbeidsgruppen på FSI 13, som vil gi sine anbefalinger til Plenum.
- b) Forslagene fra Korrespondansegruppen gir et godt inntrykk, og presenteres på en slik måte at budskapene er klare og kortfattet. Støttes av Norge.
- c) Disse detaljene vil bli gjennomgått i Arbeidsgruppen.

- d) Sekretariatet presenterte siste versjon av GISIS under møtet. Systemet ser ut til å være svært fleksibelt, og bør kunne dekke de behov Sekretariatet og medlemslandene har. Detaljspørsmål vil bli vurdert i Arbeidsgruppen.
- e) Korrespondansegruppen for ulykkesanalyse gjøre masse arbeid mellom FSI-sesjonene, og bør reetableres.
- f) Vi holder lav profil i denne kontroversielle saken!
- g) Det er foreslått å ta inn ulykker med redningsredskaper som egen ulykkeskategori i "Casualty Analysis Procedure". Dette støttes av Norge, men dette bør også følges opp med tilsvarende endringer i rapporteringsskjemaet for ulykker. Vi foreslo dette under møtet.
- h) Hovedtrekkene i gjeldende forslag til "Casualty Analysis Procedure" virker hensiktsmessige og støttes av Norge. Arbeidsgruppen vil gjennomgå utkastet i detalj.

#### Konklusjon:

Som nevnt, ble det nedsatt en arbeidsgruppe for å gå gjennom alle ovennevnte saker.

Anbefalingene ble lagt frem for plenum som besluttet følgende:

- a) Arbeidsgruppen foretok enkelte mindre endringer i rapporten fra korrespondansegruppen. Plenum godkjente resultatene av ulykkesanalyser, og disse vil bli lagt ut på IMO website.
- b) "Lessons learned for presentation to seafarers" ble også godkjent av Plenum. Resultatene vil bli gjennomgått av Sekretariatet i samarbeid med formennene for de relevante underkomiteer, og vil deretter bli lagt ut på IMOs website.
- c) Plenum godkjente de foreliggende FSI-sirkulærer om "Very serious and serious casualties", og ga tillatelse til at disse gjøres tilgjengelig på IMOs website.
- d) Arbeidsgruppen vurderte status for IMOs ulykkesdatabase GISIS, og ga en rekke konstruktive kommentarer til Sekretariatet (annex 6 til FSI 13/WP.2).
- e) I tråd med rådet fra Arbeidsgruppen, besluttet Plenum å re-etablere korrespondansegruppen for ulykkesanalyser. Forslaget til "Terms of Reference" ble godkjent.
- f) Arbeidsgruppen uttrykte synspunkter på hvordan analyser av de 3 rapportene fra ulykken med det Bahamas-registrerte tankskipet PRESTIGE bør gjennomføres. I Plenum ble det en ganske heftig diskusjon mellom Spania og Bahamas om saken, med gjensidig kritikk av hverandres rapporter og handlemåte. Det fremkom at Spania er i gang med å lage et tillegg til sin opprinnelige rapport. Begge land fikk inn egne "statements" som vedlegg til rapporten fra FSI 13.
- g) Forslag til endring av skjemaet for ulykkesrapportering (MSC/Circ.953 – MEPC/Circ.372) inkludert "Casualty analysis Procedure" ble godkjent med de tillegg Norge foreslo.
- h) Arbeidsgruppen utarbeidet et revidert forslag til prosedyre for "Casualty analysis", og dette ble godkjent av Plenum.

#### Oppfølging:

Sjøfartsdirektoratet må frem mot MEPC vurdere om det bør reageres i MEPC og eventuelt foreslås igangsatt et arbeid på rapporteringsskjema (revidert MSC/Circ. 953/MEPC/Circ. 372) vedrørende forurensningstilfeller. Teksten her tar ikke hensyn til de nye versjonene av Vedlegg I og II til MARPOL 73/78 og ser også på andre måter utdatert ut.

### 3. Review of the Code for the investigation of marine casualties and incidents (agendapunkt 5)

Det forelå kun ett dokument på saken til dette møtet - fra Australia, Canada og Vanuatu. Dokumentet inneholder en oppsummering av forhistorien for, og behandling av saken på MSC 79. Australia, Canada og Vanuatu foreslo der at IMOs Kode for "Casualty Investigation" burde revideres og deretter gjøres bindende ved å vedtas som et Anneks til SOLAS-konvensjonen. Dokumentet redegjør også for at Norge sendte inn dokument til MSC 79 som uttrykte prinsipiell støtte til forslaget fra Australia, Canada og Vanuatu om å revidere Koden, men som redegjorde for betenkeligheter med å allerede nå ta stilling til om den reviderte koden burde gjøres bindende. Norge ga dessuten uttrykk for at den foreslåtte metode for (eventuelt) å gjøre Koden bindende ikke var hensiktsmessig, og vi foreslo alternative metoder som ville være bedre dersom/når MSC skal ta stilling til dette spørsmål.

I sitt dokument til FSI 13 gir Australia, Canada og Vanuatu prinsipiell støtte til Norges synspunkter (i dokument MSC 79/20/8) på hvordan Koden *eventuelt* kan gjøres bindende. Dokumentet inneholder også to alternative forslag til SOLAS-tekst som vil gjøre den reviderte koden bindende.

#### Norsk posisjon:

Før FSI-møtet mottok Sjøfartsdirektoratet brev fra Justis- og Politidepartementet (JPD) vedrørende denne saken. JPD uttrykte synspunkter som Sjøfartsdirektoratet kommenterte i telefaks datert 28. februar 2005. Det ble arrangert et møte 2. mars 2005 mellom JPD, NHD og Sjøfartsdirektoratet der de ulike sider av saken ble drøftet. Dette var et konstruktivt møte, men det er fremdeles divergerende synspunkter på en del viktige sider av saken. Innenfor den tid som var til rådighet før FSI 13, var det ikke mulig å få en avklaring mht. "norsk posisjon". Den norske delegasjonen unnlot følgelig å uttale seg på FSI 13 om de spørsmål det ikke er enighet om; dvs:

- Bør koden (hele koden, eller deler) gjøres bindende eller ikke?
- Hvis koden skal gjøres bindende, hva er foretrukne "legale mekanisme"?
- Hvilke typer ulykker mht. alvorlighetsgrad skal dekkes av Koden?

#### Konklusjon:

Et av de spørsmål som ble drøftet på FSI 13, var om den reviderte koden burde gjøres bindende eller ikke. Mange delegater (men ikke Norges) uttalte seg om saken, som ble oppsummert som følger i rapporten fra møtet: "In this respect, the Sub-Committee expressed overwhelming support for the idea of making the Code mandatory, whether in full or in part ...". Samtlige EU-land som uttalte seg, støttet dette syn. Under møtet var det kun ett land – Bangladesh – som uttalte seg klart mot å gjøre Koden bindende.

Det var imidlertid enighet om at revisjon av koden måtte være første skritt, og kun deretter kan FSI ta stilling til om hele koden, eller visse deler av denne, bør gjøres bindende. Til slutt kan man ta stilling til valg av "metode" for å gjøre Koden bindende.

Det ble også en del diskusjon om prinsipper/metoder for å gjøre Koden bindende, samt fordeler og ulemper ved hvert alternativ. Diskusjonen endte opp med følgende liste av muligheter (alternativ 2 ble forslått av Norge i dokument MSC 79/20/8, og alternativ 4 ble forslått av Norge under debatten på FSI 13):

1. Innta en ny regel i SOLAS kapittel XI-1
2. Vedta et nytt kapittel XIII i SOLAS

3. Endre eksisterende SOLAS regel I/21 ved "explicit acceptance"
4. Vedta en ny Konvensjon vedrørende ulykkesundersøkelser.

Under debatten ble det påpekt at selv om SOLAS kun dekker "safety" og "security" og ikke "pollution prevention" så var dette ikke nødvendigvis et vesentlig argument mot alternativ 1 til 3. Samme problemstilling ble diskutert i forbindelse med "International Safety Management (ISM) Code", som skulle gjelde både "safety", "security" og "pollution prevention". Det ble imidlertid den gang enighet om å gjøre ISM-koden bindende kun under SOLAS (nytt kapittel IX). Dette kan eventuelt anses å danne presedens for tilsvarende løsning for Koden for ulykkesundersøkelser.

En del land (ikke Norge) uttalte seg om hvilket av de 4 ovennevnte alternativ som vil være best, og flertallet foretrakk alternativ 1. Men i tråd med de refererte synspunkter på hensiktsmessig sekvens for beslutninger, er dette kun et *foreløpig* synspunkt fra FSIs side.

Under debatten påpekte flere at revisjon av Koden er en omfattende oppgave, og i henhold til MSCs beslutning skal den gjennomføres i løpet av kun 2 sesjoner (i tillegg til FSI 13). Det er dessuten usikkert om det kan etableres en arbeidsgruppe på saken på FSI 14 (pga. regelen om at antall arbeidsgrupper ikke skal overstige 3). Flertallet mente derfor at det burde etableres en Korrespondansegruppe på saken. Australia påtok seg å være koordinator for gruppen, som skal legge frem anbefalinger for FSI 14, som skal finne sted 5. – 9. juni 2006 (tentativt).

#### Oppfølging:

Norge bør delta i Korrespondansegruppen. Før vi kan gi innspill må "norsk posisjon" avklares. Vi må også regne med at EU-kommisjonen vil ønske å koordinere innspill fra EU/EØS-landene.

#### **4. Regional Co-operation Port State Control** (agendapunkt 6)

Det var 18 dokumenter under agenda punkt 6 og det ble derfor besluttet å behandle dokumentene som følgende:

1. Interregionale forhold
2. Årlige rapporter fra PSC aktiviteter
3. Analyser, harmonisering og koordinering av PSC aktiviteter og
4. PSC i forbindelse med CAS og ISPS

##### a) **Interregionale forhold**

#### ***Den 3. globale gruppe innen PSC***

Den 3. globale arbeidsgruppe for PSC MOU/Agreement sekretariater og Informasjonssentre hadde møte i IMO i juni 2000, juli 2002 og senest i tiden fra 9-11 juni 2004. De har utarbeidet atskillige anbefalinger til FSI 13 innen følgende områder:

- dyptgående analyse av PSC data foretatt av IMO
- PSC revisjonsmekanisme i forbindelse med frivillig revisjonssystem for IMO medlemsland
- utkast til PSC veiledning for implementering av IMO konvensjoner
- harmonisert verifikasjons program for security utviklet av Paris MoU, samt spørreskjema
- PSC av illegal, uregulert og ikke rapportert fiske

- PSC som anmodes om å besikte og sertifisere på vegne av flaggstat
- mulig implikasjoner vedr. regelverk for ikke-konvensjonsskip i forbindelse med PSC
- utvikling av regelverk vedr. fritidsbåter i Middelhavsregionen
- kode for utførelse av PSC
- se på MSC/Circ. 1010-MEPC/Circ. 382 angående data for autorisasjon til godkjente organisasjoner, særlig operasjonelle krav når det gjelder PSCO
- vurdere IMO's internet-based servers
- harmonisere kodesystemet
- breakdown av PSC data
- prinsipper for utveksling av data mellom regionene
- informasjon om PSC treningsaktiviteter som foregår og som er planlagt og utvikling av en harmonisert kurs for database bestyrere
- deltakelse av andre PSC regimer i Paris og Tokyo MoUs, særlig innen ISPS- og ISM-koder
- PSC inspeksjons gebyrer
- IMO sekretariats rolle i forbindelse med å assistere PSC regimer vedrørende nye krav og referanser til konvensjoner
- arbeidet til inter-sessional gruppe vedrørende informasjonsutveksling og infrastruktur vedrørende database for verdensflåten

### ***Ministerkonferanse mellom Paris og Tokyo MOU på PSC***

Det ble orientert om ministerkonferansen hvor man har til hensikt å harmonisere og øke inspeksjonsrutinene innen de 2 områdene. FSI anmodet om å bli orientert om implementering av aksjonsplanene og regionene ble oppfordret til å holde IMO orientert.

#### Norsk posisjon:

Det er ikke ønske om harmonisering i forbindelse med PSC innen IMO's regionale PSC dersom de på noen måter forringer Paris MOU's PSC. Man skal derfor ikke støtte en PSC Assembly resolution. Harmonisering skal foregå gjennom samarbeid innen de regionale MOU.

Videre må det bli husket på at i mars 2004 da den 2. workshop ble diskutert, ble en 4 workshop ikke støttet av EU-kommisjonen med mindre det ble bevist at denne var strengt nødvendig. Vi skal støtte elementer som ligger i 2nd. Vancouver declaration.

#### Konklusjon:

FSI 13 så nødvendigheten av å etablere en arbeidsgruppe på FSI 14. Sekretariatet utarbeider mandat. Det vil da bli besluttet som det første av agendabehandlingen om gruppen skal etableres.

### **b) Årlige rapporter fra PSC aktiviteter**

#### ***Progresjonsrapporter fra de ulike havnestatskontrollregimer.***

I dag er det 9 regionale avtaler om havnestatskontroll. Det var detaljerte aktivitetsrapporter fra Paris MoU, the Black Sea MoU, the Indian Ocean MoU, Tokyo MoU, Abuja MoU, US Coast Guard, the Latin America Agreement og Caribbean MoU for 2003, inneholdende antall tilbakeholdelser, inspeksjonsrater og konsentrerte inspeksjons kampanjer. Sekretariatet hadde utarbeidet et nytt skjema med oppsett for sammenlikning som de ble bedt om å holde oppdatert.

### c) **Analyser, harmonisering og koordinering av PSC aktiviteter**

#### ***Dyptgående analyse av de årlige PSC rapporter.***

FSI 12 hadde anbefalt at det ble utført en dyptgående analyse av de årlige rapporter. På MSC 79 ble det foreslått at IMO sekretariatet skulle samarbeide med Paris MoU task force som behandlet PSC statistiske data. Dette var også tidligere anbefalt av den 3. PSC arbeidsgruppe at disse data skulle bli brukt som standard. Arbeidsgruppen som skal etableres på FSI 14 skal se på detaljer, formål og prinsipper for den praktiske bruk av analysen, med sikte på økt harmonisering, koordinering og rapportering av PSC aktiviteter.

#### ***Harmonisering og koordinering***

Når det gjelder IMO workshops har MSC 79 besluttet at de skal finne sted annet hvert år. Dette er et viktig forum på veien mot global harmonisering og koordinering. Støtte til dette skal besluttes av Technical Co-operation Committee (TCC) og Council. Et samarbeid skal ikke bare foregå innenfor 2 eller flere regioner, som for eksempel innen Paris og Tokyo MoUs, men bli utvidet til å gjelde alle PSC regioner. Det bør imidlertid være et klart mandat for IMO workshops, slik at man unngår dobbeltarbeid. Sekretariatet skal sende et dokument til FSI 14.

#### ***Database for verdensflåte***

Utvikling av IMO Global Integrated Shipping Information System (GISIS) har resultert i at medlemsstater og sekretariatet også må ha relevant og nøyaktig informasjon fra en database om verdensflåten. Når det gjaldt Lloyd's Register-Fairplay (LR-F) måtte nytten og finansiering vurderes. Sekretariatet må se ytterligere på dette og trenger i den forbindelse informasjon fra PSC-regimer og medlemsland. Analysen skal da sendes til FSI 14.

#### ***Equasis***

Det ble informert om den stadig økende bruk av Equasis med stor geografisk spredning, med unntak av Asia-Pacific regionen.

### d) **PSC i forbindelse med CAS og ISPS**

#### ***CAS***

MEPC 48 hadde sørget for en database fra 1. sept. 2002 med opplysninger om Statements of Compliance (SOC) med mer. Informasjon kan finnes på Equasis med unntak av SOC suspension/withdrawal detaljer og SOC nektelse. CAS trer i kraft 5. april 2005.

#### **Konklusjon:**

Det ble utarbeidet forslag til guidelines for PSC av CAS som skal forelegges og evt. godkjennes av MEPC 53.

#### **Oppfølging:**

Sjøfartsdirektoratet må sørge for at skip som skal ha CAS rapporteres til IMO i hht. prosedyrer nedfelt i MEPC/Circ. 395.

#### ***ISPS***

MSC 78 vedtok res. MSC.159(78) vedr. kontroll av security. Videre godkjente de MSC/Circ. 1113 vedr. ikke-relaterte security endring av SOLAS 2002. Det skal settes opp en arbeidsgruppe på security under MSC 80.

## 5. Reporting procedures on Port State Control detentions and analysis and evaluation of reports (agendapunkt 7)

Det var ingen dokumenter under agenda pkt. 7, men det ble muntlig informert om elektronisk rapportering og at GISIS modul for PSC ville være operativ i løpet av 2005.

## 6. Development of Guidelines for Port State Control under the 2004 BWM Convention (agendapunkt 8)

MEPC 52 hadde instruert underkomiteen til at det skulle utarbeides Guidelines for PSC under Ballastkonvensjonen spesielt på prøvetaking. Det ventes på bidrag fra DE 48 og BLG 9 for kommentarer og vurdering av FSI 14.

## 7. Development of Guidelines for Port State Control for MARPOL Annex VI (agendapunkt 9)

MARPOL Annex VI trer i kraft den 19. mai 2005. MEPC 52 hadde derfor instruert underkomiteen om å utarbeide guidelines innen utgangen av 2006. Artiklene om havnestatskontroll og reg. 10 og 11 i Annex VI krever at havnestatskontroll skal utføres av konvensjonsparter til MARPOL protokoll 1997.

### Konklusjon:

Det ble utarbeidet et forslag til guidelines for PSC av Annex VI. Det ble først diskutert om det skulle være en del av res. A. 787(19) eller et selvstendig dokument. Man ble enig om i første omgang å utarbeide et selvstendig dokument for evt. senere innarbeidelse i res. A.787(19). Forslaget skal sendes til MEPC 53 for godkjenning.

## 8. Responsibilities of Governments and measures to encourage flag State compliance (agendapunkt 10)

Følgende saker ble behandlet under dette agendapunktet:

- a) Development of a draft Code for the Implementation of [Mandatory] IMO Instruments
- b) Proposed revision of the ISM Code
- c) Arrangements of flag States on ship registration, survey and certification

### Norsk posisjon:

- a) Vi har hele tiden støttet og deltatt i arbeidet med å utarbeide kode for implementering av IMO instrumenter.
- b) Selv om Norge støttet forslagene om endringer utarbeidet av IACS er endringer i ISM koden å betrakte som konvensjonsendringer som må endres i samsvar med SOLAS art. 8. Vi forventer derfor drøftinger under møtet før vi tok endelig stilling til norske holdninger.

### Konklusjon:

- a) Arbeidsgruppen møttes fra 7. til 9. mars under ledelse av Johan Franson (Sverige). 40 land, Hongkong Kina, EU og 5 skipsfartsorganisasjoner deltok i arbeidet. Koden ble



gjort ferdig sammen med et utkast til Assembly-resolusjon. Det gjenstår parentes rundt security-aspektet da møtet ikke hadde i oppdrag å diskutere hvorvidt security skulle inkluderes i koden på det nåværende tidspunkt. Sekretariatet fikk i oppdrag å fylle ut en del detaljer vedrørende sikkerhets- og miljøvedlegg til koden sammen med Danmark (på sikkerhet) og Norge (på miljø). Koden og resolusjonsforslaget kommer nå til MSC og MEPC på høring på vei til Assembly.

- b) FSI vedtok å ikke revidere ISM-koden på det nåværende tidspunkt selv om forslaget i og for seg fikk mye støtte. Underkomiteen inviterte MSC og MEPC til å instruere seg vedrørende hvorvidt koden skal endres, og oppfordret land som gikk inn for dette om å sende dokumenter om dette til MSC og MEPC. Dersom denne saken kommer tilbake til FSI foreslo komiteen at den kommer under samme agendapunkt (Responsibilities of Governments and measures to encourage flag state compliance).
- c) Dette punktet dreide seg først og fremst om skifte av klaseselskap for eksempel etter flaggskifte. New Zealand og Russland tok opp dette i et dokument som inneholdt mange komplekse problemstillinger på området. FSI inviterte i denne sammenheng landene om innspill til neste sesjon.

#### Oppfølging:

b) Norge bør sende inn et dokument til MSC 81 som foreslår å utvide agendapunktet slik at IACS' forslag om revisjon av ISM-koden kan realitetsbehandles.

### **9. Comprehensive analysis of difficulties encountered in the implementations of IMO instruments** (agendapunkt 11)

Følgende saker ble behandlet av underkomiteen:

- a) Utkast til MSC/MEPC/Circ. som viser gjeldende krav om hvilke IMO-publikasjoner som skal forefinnes om bord skip.
- b) Informasjon om status på SAF.

#### Norsk posisjon:

- a) Støttes. Ihht. sjødyktighetslovens § 109 skal relevante publikasjoner forefinnes om bord i norske skip. Når det gjelder publikasjoner på evt. norsk, vil dette ikke være mulig å gjennomføre en norsk oversettelse for alle IMOs instrumenter.
- b) Til informasjon.

#### Konklusjon:

- a) Det ble nedsatt en uformell arbeidsgruppe hvor Bente Michaelsen deltok. I det endelige utkastet til sirkulære ble tabell 2 vedrørende anbefalinger strøket da denne delen kunne misforstås og dermed urettmessig skape inntrykk av bindende krav. Når det gjaldt publikasjonenes språk ble også dette punktet strøket. Begrunnelsen er at det ikke finnes klare IMO-krav om hvilket språk publikasjonen skal være på og at de ulike administrasjonene praktiserer ulike krav. Utkastet til sirkulære skal godkjennes av MEPC 53 og MSC 80.
- b) Pga. tidsnød ble saken utsatt til FSI 14.

### **10. Review of the Survey Guidelines under HSSC** (agendapunkt 12)

Følgende hovedsaker ble behandlet under dette agendapunktet:

- a) Endringer/tillegg til resolusjon A.948(23), primært med hensyn til å oppdatere retningslinjene mht den senere tids endringer i MARPOL; bl.a nytt Annex VI og endring i Annex I, Reg. 13G og 13H. UK hadde sendt inn dokument med forslag til krav vedrørende Annex VI, og Norge hadde sendt inn dokument med forslag til krav vedrørende Annex I, Reg. 13G og 13H.
- b) Identifikasjon av hvilke skip som er "bulk carrier", og eventuelle krav til skip som ikke er "bulk carrier" når de periodevis frakter bulk-laster.
- c) Fortolkning av begrepet "any five year period".

Det ble etablert en arbeidsgruppe som utredet detaljene i disse sakene.

#### Norsk posisjon:

- a) Vi støtter hovedtrekkene i UKs forslag til retningslinjer for Annex VI. Forslaget vedrørende Annex I, Reg. 13G og 13H er utarbeidet av Norge.
- b) MSC 79 vedtok ny definisjon av begrepet "bulkskip" i kapittel XII som i betydelig grad avviker fra gjeldende definisjon. Det er viktig å forhindre at definisjonene av "bulk carrier" skal skape problemer i forhold til havnestatskontroller. Den gamle definisjonen av "bulk carrier" står i SOLAS kapittel IX, og vi frykter at det kan skape forvirring om definisjonene ikke blir harmonisert.
- c) Fortolkning av begrepet "any five year period" har vært diskutert på en rekke møter, og gjeldende IMO-fortolkning er basert på forslag fra Norge. Imidlertid har særlig India nektet å godta denne fortolkning, og har tatt opp saken igjen og igjen. I realiteten forslår India at fortolkningen i ESP (Res. A.744 as amended") endres til å tilsvare HSSC-ordlyden, og ikke omvendt. Dette vil eventuelt ha store negative konsekvenser for ESP-skip (oljetankskip og bulkskip), og Norge kan ikke akseptere et slikt forslag.

#### Konklusjon:

- a) UKs forslag ble gjennomgått i arbeidsgruppen og noe justert, og ble godkjent av Plenum for oversendelse til MEPC 53. Når det gjaldt det norske forslaget vedrørende 13G og 13H oppsto det misforståelser kombinert med tidsnød i arbeidsgruppen, slik at denne ikke fikk ferdigbehandlet saken. Imidlertid ble det besluttet å etablere en korrespondansegruppe frem til neste sesjon i FSI, for å ferdigbehandle denne saken pluss retningslinjer for "survey guidelines" i forbindelse med "2004 BWM Convention".
- b) Det ble en noe forvirret diskusjon om disse spørsmål, og FSI var ikke i stand til å gi klare råd til MSC. Det påpekes at saken må drøftes nærmere før det kan konkluderes.
- c) Da saken kom opp i Plenum viste det seg at ingen representant fra India var til stede. Det ble en viss debatt om saken, men ingen land uttrykte støtte for Indias synspunkter. Mange ga uttrykk for støtte til Norges syn, så vi må håpe at saken nå legges endelig "død" av MSC 80. Imidlertid var Sekretariatet svært opptatt av at gjeldende fortolkning er i konflikt med ordlyden i 1988-protokollen vedrørende HSSC, som er svært vanskelig (eller umulig) å endre, fordi bestemmelsene er gitt i kapittel I som krever "explicit acceptance" av endringsforslag fra 2/3 av de land som har tiltrådt Protokollen. Etter nærmere diskusjoner synes det å være enighet om at det neppe er andre muligheter enn å fremme forslag om å endre disse bestemmelser i Protokollen. Det kan ta lang tid (uendelig?) før endringen trer i kraft, men problemene kan minimaliseres ved for eksempel å vedta en MSC-resolusjon som anbefaler at gjeldende fortolkning av "any five year period" aksepteres inntil den formelle endringen (eventuelt) trer i kraft. Dette er ingen perfekt løsning, men det er vanskelig å finne noe som er bedre.

## 11. Development of survey guidelines required by regulation E-1 of the 2004 BWM Convention (agendapunkt 13)

Det ble opplyst at 4 land har hittil tiltrådt BWM-konvensjonen. Til dette møtet hadde UK sendt inn "a first draft text" til retningslinjer for besiktelse. Dette forslaget ble lagt frem for HSSC-arbeidsgruppen for nærmere behandling.

### Norsk posisjon:

Vi støtter at UKs forslag kan være et egnet utgangspunkt for videre behandling av saken.

### Konklusjon:

Arbeidsgruppen hadde kort tid til rådighet, og fikk kun gått gjennom deler av utkastet fra UK. Som nevnt under forrige punkt, ble det vedtatt å etablere en korrespondansegruppe frem til neste sesjon i FSI, for å ferdigbehandle bl.a. denne saken.

## 12. PSC on Seafarers' working hours (agendapunkt 14)

MSC 69 hadde instruert havnestatskontroll myndigheter om at det skulle utarbeides prosedyrer for kontroll av sjøfolks arbeids- og hviletid. Paris MoU har utarbeidet et forslag. Det ble enighet om at siden fristen var 2006 kunne det tas opp for viderevurdering på FSI 14.

## 13. Illegal, unregulated and unreported (IUU) fishing and implementation of resolution A.925(22) (agendapunkt 15)

Følgende saker ble behandlet av underkomiteen:

- a) Oppsummering av FAO-aktiviteter for bekjempelse av IUU-fiske som har foregått i 2004. Dokumentet tar for seg oppfølgingsaktiviteter mellom FAO og IMO i relasjon til "genuine link" og 2nd Joint IMO/FAO Working Group on IUU Fishing and Related Matters.
- b) Implementering av res. A.925(22) vedrørende tiltredelse av Torremolinos-protokollen fra 1993 og STCW-F-konvensjonen.

### Norsk posisjon:

- a) Norge mener arbeidet med IUU fiske er svært viktig og innser at en del norsk eid fiskeritonnasje kan være involvert. Norge ba om en avklaring i plenum om IUU fiske omfattet det som kalles spøkelsesfiske (fiske av mistet, stående eller drivende redskap).
- b) Norge har ratifisert Torremolinos protokollen og håper å ha ratifisert STCW-F innen førte halvdel av 2006.

### Konklusjon:

- a) Rapporten vil etter norsk forespørsel spesifisere at IUU fishing ikke omfatter "ghost fishing". I tillegg ble man enige om å fortsette samarbeidet med FAO om IUU-fiske og å avholde et nytt felles arbeidsgruppemøte i felles IMO/FAO Working group on IUU fishing i 2006.
- b) Tiltredelse av Torremolinos og STCW-F er langsom.

#### 14. Development of provisions on transfer of class (agendapunkt 16)

Forslaget om at IMO bør utarbeide regler for skifte av classeselskap ble fremsatt av Norge i forbindelse med oppfølging av ulykken med Leros Strength. IACS har utviklet stadig mer omfattende regler for skifte av klasse mellom IACS-medlemmer ("TOCA"), men tilsvarende krav gjelder ikke ved skifte av klasse mellom ikke-IACS selskapet, og ved skifte fra IACS til ikke-IACS.

Til forrige møte hadde Korea utarbeidet et utkast. Dokumentet var noe uklart mht om forslaget også var ment å gjelde for classeskifte innen IACS. På forrige sesjon mente flertallet at IMO burde utarbeide krav som ikke inkluderte skifte av klasse mellom IACS-selskaper. Imidlertid kunne saken ikke ferdigbehandles forrige gang, og ble derfor tatt opp på nytt på FSI 13. Denne gang tok diskusjonene en *annen retning*: Flertallet mente at IMOs regler også burde dekke skifte av klasse mellom IACS-selskaper, men IMO-reglene må utformes slik at de ikke kommer i konflikt med IACSs "TOCA prosedyre". Det ble etablert en "Drafting Gruppe" for å utarbeide et forslag.

Under dette agendapunkt ble det også diskutert fortolkning av SOLAS reg. I/14e vedrørende forlengelse av sertifikaters gyldighet. Disse bestemmelser "tøyes" stadig, og IMO bør derfor vedta en fortolkning som gir klare restriksjoner. IACS har laget sin egen fortolkning, som ble utgangspunktet for diskusjonene på FSI 13.

##### Norsk posisjon:

Som nevnt ovenfor, støtter Norge at IMO lager regler for skifte av classeselskap. Det er viktig å unngå at IMO-regler på dette området fører til at IACS-reglene – som stadig er blitt bedre – skal bli svekket. Vi ga derfor uttrykk for at IMO-reglene ikke nødvendigvis behøver å dekke skifte av klasse innen IACS. Imidlertid kan vi akseptere at også dette tema dekkes, forutsatt at IACS-reglene ikke svekkes.

Norge støtter at IMO lager en "restriktiv" fortolkning av SOLAS reg. I/14e vedrørende forlengelse av sertifikaters gyldighet.

##### Konklusjon:

Drafting-gruppen tok hensyn til Koreas forslag til forrige møte, men valgte isteden IACS-reglene som utgangspunkt for å unngå konflikt mellom IMOs regler av IACS' TOCA. Under debatten i Plenum var enkelte land kritisk til at IMOs regler i for stor grad kopierer TOCA, men flertallet var enig i forslaget. Dette legges frem for MSC og MEPC for godkjenning.

Drafting-gruppen utarbeidet dessuten et utkast til sirkulære med fortolkning av SOLAS reg. I/14e vedrørende forlengelse av sertifikaters gyldighet. Også dette ble godkjent av Plenum og legges frem for MSC og MEPC for godkjenning.

#### 15. Measures to enhance maritime security (agendapunkt 17)

Når det gjaldt "security" diskuterte FSI 13 om det var behov for å gjøre endringer i noen av de "instrumenter" som hører inn under FSI, for å eliminere konflikter/mangler i forhold til IMOs krav til "security" i SOLAS kapittel XI-2 og ISPS-koden.

Norsk posisjon:

Vi var ikke kjent med behov for slike endringer.

Konklusjon

Det var enighet om at det ikke var behov for å gjøre endringer i noen av de ”instrumenter” som hører inn under FSI, for å eliminere konflikter/mangler i forhold til IMOs krav til ”security”.

**16. Consideration of IACS unified interpretations** (agendapunkt 18)

Til dette møtet forelå en UI fra IACS på begrepet ”completion date of a survey”.

Norsk posisjon

Vi ser ingen problemer med IACS’ forslag, og kunne derfor støtte dette.

Konklusjon

Drafting-gruppen for ”transfer of class” fikk i oppgave å vurdere også denne saken, og utarbeidet et utkast til sirkulære basert på IACS’ unified interpretation”. Dette ble godkjent av Plenum og legges frem for MSC og MEPC for godkjenning.

**17. Review of reporting requirements for reception facilities** (agendapunkt 19)

Følgende saker ble behandlet av underkomiteen:

- a) Studie vedrørende mangel på rapporter om manglende mottaksordninger.
- b) Utkast til MEPC/Circ. som konsoliderer og forenkler rapporteringsskjemaene for mottaksordninger (fra skip til land).
- c) Opprettelse av database for mottaksordninger (GISIS).
- d) Oversikt over rapporteringsforpliktelsene i tilknytning til mottaksordninger under MARPOL-konvensjonen.

Norsk posisjon:

- a) Norge mener at med dagens kontroll av at konvensjonen fungerer, nemlig at skipene skal rapportere manglende eller ikke tilfredsstillende mottaksordninger, sammenholdt med det faktum at skipene ikke rapporterer om manglende ordninger, kan man ikke slutte at det er vesentlige mangler ved mottaksordningene i verden. Snarere virker det som det er mottaksordninger nok.
- b) Norge er for en hver forenkling av rapporteringsskjema og derfor var vi for denne endringen.
- c) Norge støttet ideen om å få utviklet en database over mottaksordninger som er søkbar og plassert på IMO sin hjemmeside.
- d) Vi stilte oss nøytrale til å utvikle et MEPC sirkulære med liste over rapporteringsforpliktelsene vedrørende mottaksordninger

Konklusjon:

- a) Møtet delte ikke Norges syn på at situasjonen antyder at det er mottaksordninger nok. FSI sa seg imidlertid ferdig med temaet og overlot til MEPC å diskutere realitetene siden underkomiteen diskuterte mottaksordninger på oppdrag fra MEPC likevel.

- b) Møtet gjorde ferdig et revidert MEPC-sirkulære om konsolidert format for rapportering av påstått manglende mottaksordninger.
- c) Møtet støttet opprettelsen av en database for mottaksordninger (PRFD-basen), med tilhørende internettprosedyrer for vedlikehold og oppdatering.
- d) Møtet sluttet seg til et utkast til MEPC-sirkulære om rapporteringsplikten i forbindelse med mottaksordninger generelt,

## 18. Work programme and agenda for FSI 13 (agendapunkt 20)

Følgende saker ble diskutert:

- a) Forslag til FSI 14's arbeids/drafting-grupper:
  - i Casualty analysis
  - ii Review of resolution A.948(23)
  - iii Port State Control
- b) Korrespondansegrupper frem til neste møte:
  - i Casualty analysis
  - ii Review of the survey guidelines under HSSC (resolution A.948(23))
  - iii Review of the Code for the investigation of marine casualties and incidents.
- c) Tidspunkt for FSI 14: tentativt 5. – 9. juni 2006.

### Norsk posisjon:

Vi mener det kan bli behov for å etablere en arbeidsgruppe på "Review of the Code for the investigation of marine casualties and incidents" på FSI 14.

### Konklusjon:

Forslagene akseptert, men det var enighet om at beslutning om arbeidsgrupper etc ikke kunne avgjøres endelig på det nåværende tidspunkt.

## 19. Election of Chairman and Vice-Chairman for 2006 (agendapunkt 21)

FSIs forrige formann Ki-tack Lim (Korea) har opplyst at han ikke kan stille til gjenvalg. Sekretariatet opplyste at de ikke har avsluttet prosessen med å finne nye kandidater. Valget ble derfor utsatt til neste møte.

Oslo, 14. april 2005

Trygve Scheel  
delegasjonsleder