

## **RAPPORT FRA FSI 18**

TIL: Sjøfartsdirektør, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene og regionledere.

FRA: Delegasjonen v/Haakon Storhaug

DATO: 15. juli 2010

### **KOMITÉ: IMOs underkomité on Flag State Implementation (FSI 18) 5.-9. juli 2010**

Den norske delegasjonen bestod av følgende: Funksjon:

Seniorrådgiver Haakon Storhaug, Sjøfartsdirektoratet (delegasjonsleder) Plenum

Avdelingsdirektør Bjørn E. Pedersen, Sjøfartsdirektoratet WG 1

Juridisk seniorrådgiver Linda Bruås, Sjøfartsdirektoratet WG 2/WG 3

Seniorrådgiver Anna Kari Rasmussen, Sjøfartsdirektoratet WG 1

Juridisk seniorrådgiver Arild Viddal, Sjøfartsdirektoratet WG 3

Overingeniør Lars Inge Særsten, Sjøfartsdirektoratet WG 1

Havariinspektør Morten Kveim, Statens Havarikommisjon for Transport WG 1

### **OPPFØLGING**

<b>Agendapunkt i rapport</b>	<b>Oppgave</b>	<b>Kommentarer</b>	<b>Ansvarlig S.Dir</b>
3.1	Informasjon til K-forum ISM		HST
3.6	Informere om utfallet av IMSBC-kontrollregime		HST
4	Obligatorisk MARPOL-rapport (MEPC/Circ.318) for 2009	Frist innen 30.9.10	HST
5	Brief til MEPC 61		HST
6	Delta i korrespondansegruppe Casualty Statistics and Analysis		BEP
7	Delta i korrespondansegruppen om harmonization of port State control activities		LBU/KOI
9	PSC guidelines BWM 2004		GHH

10	Delta i korrespondansegruppe		GHH
12	Scope of amendments		LBU
13		Legge inn IACS UI på F-området	HST
14	Delta i korrespondansegruppe om "making Code for the implementation of IMO mandatory instruments		LBU
15	Delta korrespondansegruppe om RO Kode		AVI

## 1. INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 30. juni 2010. Det var EU-koordinering før møtet 29. juni i Brussel men det var ikke mulig å delta på dette møtet. Første dagen deltok delegasjonsleder samt Linda Bruås og Arild Viddal på koordineringsmøte.

Under FSI 18 ble det opprettet følgende arbeidsgrupper:

WG 1 On casualty analysis under ledelse av Norge (Bjørn Pedersen) (item 6)

WG 2 On the review of the Survey Guidelines under the HSSC and the Code for the implementation of IMO mandatory instruments (items 12, 13 and 14) under ledelse av Frankrike.

WG 3 On Code for Recognized Organizations and making the Code for the implementation of mandatory instruments and the auditing mandatory under ledelse av Canada (items 14 and 15).

Under FSI 18 ble det opprettet følgende draftinggruppe:

DG 1 On the harmonization of port State control activities, development of guidelines on port State control under the BWM 2004 Convention and Review of the Guidelines for inspection of anti-fouling systems on ships (items 7, 9 and 10).

Norge hadde sendt inn følgende dokumenter til FSI 18:

FSI 18/6 Report of the Correspondence Group on Casualty Analysis

## 2. OPPSUMMERING

Det ble nedsatt følgende korrespondansegrupper under FSI 18:

1. Casualty Statistics and Investigations
2. Code for Recognized Organizations, Code for the implementation of mandatory IMO instruments, and Survey guidelines under the HSCC
3. Harmonization of port State control

## **De viktigste sakene under møtet var:**

### *Development of a Code for Recognized Organizations*

Det er i Norges interesse å ha en RO Kode som samler alle krav og anbefalinger som gjelder spesielt klasseselskap i ett dokument. Det vil gjøre vår jobb som flaggstatsadministrasjon noe enklere ved at vi kan styre våre delegeringer på en mer effektiv måte. I tillegg får vi mer transparenst internasjonalt, ved at vi vet hva andre flaggstater implementerer og hvordan de forvalter sine klasseavtaler.

### *Review of the Code for the implementation of mandatory instruments*

Oppfølging av resolusjon A.1018(26) om å gjøre flaggstatskoden bindende er en viktig sak for Norge, og noe vi har jobbet for i flere år. Dette vil gjøre flaggstater mer ansvarlige overfor det internasjonale samfunn, samt føre til mer transparenst.

## **3. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTENE PÅ AGENDAEN**

### **1. Adoption of the agenda**

Agendaen ble godkjent.

### **2. Decisions of other IMO bodies**

Sekretariatet informerte om beslutninger fattet av komiteene og andre underkomiteer der disse berører FSIs arbeid. Der FSI spesifikt bes om å gjøre noe, tas det opp under relevant agendapunktet.

### **3. Responsibilities of Governments and measures to encourage flag State compliance**

1. Dokumentet fra Canada FSI 18/3/11 fikk noe støtte, særlig fra USA, Norge og andre. Imidlertid var ICS, samt bekvemmelighetsflaggene opptatt av de juridiske konsekvensene, at det ikke var praktisk gjennomførbart, og at Canada må fremme det på riktig måte til MSC.

**Utfall: Canada bes om å fremme dette som et ”unplanned output”.**

### **Oppfølging: Informasjon til kompetanseforum ISM.**

#### Andre saker:

2. MSC 87/4/3 om Continuous Synopsis Record fra EU-land og Norge minus Kypros ble forsøkt diskutert, men ble hindret av Bahamas fordi de hevdet at de ikke visste at dette dokumentet skulle diskuteres denne gang. Sekretariatet hadde glemt å ta det med i J/2 som lister opp alle dokumentene. Kypros gjentok sine innvendinger (gjengitt i MSC 87/26) Saken ble derfor utsatt til FSI 19.

3. Non-convention ships (FSI 18/3/2 Iran). Ingen støtte til dette i plenum. Ikke-konvensjonsskip dekkes av nasjonal lovgivning, og må løses på bilateralt/regionalt nivå, eventuelt med hjelp av teknisk bistand fra IMO.

4. Studien om eventuell sammenheng mellom ulykkesdata og havnestatskontrolldata er lagt på is ettersom WMU ikke klarte å komme opp med en revidert prosjektplan.

### 5. Obligatorisk rapportering

Sekretariatet har laget en oversikt over rapporteringskravene i konvensjonene, som fremgår av FSI 18/INF.14. Enkelte land mener det er altfor mange rapporteringskrav, og viser til at dette er det største problemet identifisert i VIMSAS revisjonene. Bahamas sier da at kanskje man må

reduere rapporteringskravene. Andre sier, blant annet sekretariatet, at man må gå over til mer elektronisk rapportering ved GISIS. Beslutningen ble at sekretariatet skal prøve å dele opp kravene i to, dvs de som er obligatoriske, og de som gjelder unntak og fravik, til en fremtidig sesjon av FSI (ikke neste).

#### 6. Eventuelt inspeksjonsregime under IMSBC

IACS har påpekt et problem med at enkelte havnestater krever dokumentasjon om etterlevelse av IMSBC, selv om det ikke er noen krav om dette i IMSBC. Under DSC 14 var det ikke stemning for et obligatorisk system, men man kunne vurdere et frivillig system. Vårt standpunkt var at vi kunne støtte utviklingen av et slags sertifiseringssystem. IACS skal legge frem et forslag for DSC 15. Imidlertid var det ingen støtte til det. NL med støtte fra Tyskland og UK sa at dette ikke var aktuelt siden det ikke var noe krav om det, og det var forbundet med store praktiske problemer å sertifisere gitt de ulike lastetypenes karakteristikk. Siden det ikke er et krav har heller ikke havnestater anledning til å spørre om dokumentasjon.

**Oppfølging:** Delegasjonsleder BLG

#### 4. Mandatory reports under MARPOL

Fortsatt er rapporteringsprosenten lav, litt under 25%. Norge rapporterer i henhold til forpliktelsene. Vi ble minnet på at man ikke trenger å fylle inn del 3A og B i MEPC/Circ.318 fordi dette nå tas direkte fra GISIS.

Kommentar: Det er et problem at så mange ikke overholder sine forpliktelser mtp rapportering. Man begynner å spørre seg om hensikten med rapporteringen og hvordan dataene blir brukt, om i det hele tatt.

**Utfall: Medlemslandene som har ratifisert Marpol oppfordres til å overholde sine rapporteringsforpliktelser.**

**Oppfølging:** Rapportering for 2009 må gjøres innen 30. september 2010.

#### 5. Port reception facilities-related issues

I plenum var det liten støtte for dokumentet. UK mente at det ikke var nødvendig med noen endringer fordi Marpol allerede ivaretar det behovet som Iran identifiserer. Vi argumenterte at det ikke ville være heldig å endre Marpol-anneksene for et problem som reguleres av Skipsopphuggingskonvensjonen.

Kommentar:

Irans dokument var problematisk for oss, ikke minst i forhold til EU-koordineringen. Vårt standpunkt til dette dokumentet var negativt. Imidlertid hadde Norge ikke reservert seg i samme saken under MEPC 60, slik at representanten for EU Kommisjonen ikke var særlig begeistret for vårt standpunkt. Vi fikk imidlertid lov til å reservere oss, sannsynligvis fordi andre EU-land også gjorde det (NL, UK). Men dette bør ikke skje igjen, da EØS-avtalen er viktigere for oss enn tekniske spørsmål i enkeltsaker.

**Utfall: Port reception facilities-saken er avsluttet og tas av agendaen for FSI 19.**

**Irans dokument: Rapportere til MEPC 61 at FSI 18 mener at behovet som identifisert av Iran er dekket allerede.**

**Oppfølging:** Brief til MEPC 61 (HST)

## **6. Casualty statistics and investigations**

WG 1 ledes av Bjørn Pedersen.

I plenum nevnte Bahamas at hvis vi ønsker integrering av los i bridge-team, må vi se på losens rolle på nytt (SOLAS, voyage planning) Motstand fra los-representantene.

New category of stability accidents (FSI 18/6/2) Tyskland: ny type stabilitets-“failure”. Tre lignende ulykker fulgte. Høye Gm-verdier. NAV, SLF og STW bør også informeres. Utfallet av dette punktet ble til slutt at korrespondansegruppen skal se på dette. FSI 18 ble bedt om å informere/overføre saken til de relevante underkomiteene, men da vi ble informert om at Tyskland hadde sendt inn et dokument til DSC 15, ble det ikke nødvendig for FSI å gjøre noe mer overfor andre underkomiteer.

**Utfall:** Arbeidsgruppens rapport ble godkjent, og ny korrespondansegruppe godkjent for perioden til neste FSI 19. I tillegg skal FSI 19 fortsette med arbeidsgruppe under denne saken.

**Oppfølging:** Brief og deltakelse i korrespondansegruppe (BEP).

## **7. Harmonization of port State control activities**

FSI 18/WP.5 ble fremmet av sekretariatet som grunnlagsdokument for revisjon av prosedyrer for havnestatskontroll.

Sekimizu mente at plenum måtte ta stilling til to saker som MSC 87 hadde bedt FSI 18 om: Om PSC skal omfatte LRIT relatert utstyr, og om man trengte retningslinjer for det (Dok FSI 18/7/7) og pilot ladders, iom ny regel V/23 som skal vedtas av MSC 88. Ingen tekst tilgjengelig som grunnlag for retningslinjer.

Kommentar:

**Utfall: IMO trenger LRIT retningslinjer. Korrespondansegruppen skal se på dokumenter fra Paris og Tokyo MOU.**

**Retningslinjer om regel V/23 utsettes til FSI 19, og medlemsland bes om å sende inn dokumenter. Korrespondansegruppen kan også ta dette om bord.**

Andre saker:

Sekretariatet informerte om at IMO, Paris MOU og Tokyo MOU samarbeider om opplæring av PSCO'er fra andre MOU'er. Alle MOUene introduserte sine årsrapporter. Så presenterte de CIC-dokumenter.

Med referanse til 18/7/2 ber FSI om at årlige rapporter samt CIC (Concentrated Inspection Campaigns) fortsatt sendes inn til FSI. Rapportene notert.

### Port state control information exchange protocol FSI 18/7/3.

I prinsippet er PMOU enig, men PSCC (Port State Control Committee) var bekymret, slik at de ikke kan undertegne noen avtale med IMO om datautveksling riktig enda: Årsaken er 1. Rapporteringskravet er på basis av "interventions" uklar definisjon for PSCC. Noen sier at dette betyr alle inspeksjoner, mens andre mener det kun er tilbakeholdelser. 2 må ha klarhet i hvordan data vil brukes av IMO i fremtiden.

IMO sekretariatet kunne ikke gi noen tolkning av "intervention". SOLAS chapter I/19 "Intervention of any kind..." så kom resolusjon A.787(19) vedtatt i 1995. Hvordan kan sekretariatet håndtere tilsendt informasjon? Man prøvde å finne en praktisk løsning. Inspeksjoner er like viktige som tilbakeholdelser i forhold til monitoring blant annet av RO koden. WP.5 tar med teksten fra SOLAS (se ovenfor). IMO skal ikke gjøre noe annet enn å gjøre data tilgjengelig til medlemsstatene. Resolusjon A.787(19) er ingen tolkning av SOLAS; kun en praktisk løsning på en tid man ikke hadde særlig elektronisk kommunikasjon tilgjengelig.

Etter forklaring er ikke PMOU fornøyd enda. Indian Ocean MOU og Mediterranean MOU vil undertegne avtale med IMO i løpet av uken.

Bahamas stilte spørsmål ved verdien av denne informasjonen/dataene og kostnadene involvert. Formannen: FSI 18 kan ikke på dette tidspunkt komme opp med en tolkning av "intervention". Kan være noe for fremtiden.

Sekimizu: informasjon og transparens er meget viktig i PSC og i SOLAS- sammenheng. PSCO må rapportere under konvensjonene, til flaggstaten. Viktig for flaggstatene å vite hvilke tiltak som havnestatene har iverksatt. GISIS dekker slik informasjonsflyt. Viktig også å minne om rapporteringskravene i konvensjonene. Samlet rapportering fra MOU'ene er ressursbesparende, også for sekretariatet.

Schiferli fra Paris MOU stilte spørsmålsteget ved om CIC-rapportene ble brukt til noe som helst. Disse kampanjene avdekket mange alvorlige forhold men synes bare å bli tatt ad notam. Sekretariatet svarte at tvert imot at de var meget viktige.

**Oppfølging:** Deltakelse i korrespondansegruppe (Inspeksjonsavdelingen). HST informerer om at Indian Ocean MoU og Mediterranean MoU har undertegnet avtale med IMO.

### **8. PSC-guidelines on seafarers' working hours and PSC guidelines in relation to the Maritime Labour Convention, 2006**

Sekimizu informerte om utfallet av Manila-konferansen og mente at man hadde oppnådd en harmonisering mellom STCW og MLC. Neste STW skulle blant annet se på hvordan å lage en oppgave over sjøfolkens hviletid. Sekretariatet ved Mahapatra sa at nye retningslinjer bør fokusere på verifisering av compliance. Således burde man vente til STW hadde behandlet saken.

**Utfall: Saken utsettes til FSI 19**

**Oppfølging:** Delegasjonsleder STW (ingen spesielle tiltak nødvendig foreløpig)

### **9. Development of guidelines on port State control under the 2004 BWM Convention**

Det var ingen dokumenter under dette agendapunktet. Formannen ville at Drafting Group skulle se på dette men plenum gikk imot, inkludert EU. EU er i ferd med å lage et dokument som skal presenteres til BLG 15 og alle ville vente på dette før man gikk videre. Problemet synes å være selve sampling-prosessen som er vanskelig å få til i PSC-sammenheng. EU sa at dokumentet er på vei.

**Utfall: Saken utsatt til neste FSI i påvente av resultat fra BLG 15.**

**Oppfølging:** HST gjøre delegasjonsleder BLG oppmerksom på utfallet.

### **10. Review of the Guidelines for inspection of anti-fouling systems**

Her ønsker man å revidere eksisterende MEPC.105(49) GUIDELINES FOR INSPECTION OF ANTI-FOULING SYSTEMS ON SHIPS fra 2003. Man fikk en diskusjon om hvilket dokument som skulle være basisdokument; Paris MOU sendte inn et dokument til FSI 17, og Tokyo MOU hadde sendt inn INF-dokument til denne sesjonen. Drafting gruppen fikk da i oppdrag å kartlegge forskjellene mellom disse to dokumentene og MEPC.105(49) slik at plenum får en tekst å ta utgangspunkt i.

Drafting-gruppen fikk imidlertid ikke tid til å se på forskjellene mellom dokumentene fra de havnestatskontrollregionene og MEPC-resolusjonen.

Reviderte "Guidelines for Survey and Certification of Anti-Fouling Systems on Ships" (MEPC.102(48)) ble revidert av WG.2 (se annex 2, side 2).

**Utfall: Korrespondansegruppen om harmonization of port State control skal arbeide videre med dette.**

**Oppfølging:** Geir Høvik Hansen bør delta i korrespondansegruppen.

### **11. Comprehensive analysis of difficulties encountered in the implementation of IMO instruments**

Dette agendapunktet ble behandlet sammen med agendapunkt 14. Grunnen var at det eneste dokumentet under dette agendapunktet fra Iran hadde en konklusjon som sa at man først måtte løse noen problemer med revisjonsprosessen før man kunne gjøre flaggstatskoden bindende. Vi gikk imot det, med støtte fra en rekke andre land, men likevel tok man det til etterretning og forstod hva Iran mente.

**Utfall: Behandles under sak 14**

**Oppfølging: samme som sak 14, LBU i kontekst av saken for å gjøre flaggstatskoden bindende.**

### **12. Review of the Survey Guidelines under the HSSC**

Eneste dokument under denne saken var rapporten fra korrespondansegruppen under ledelse av M. Fauduet, som også ledet arbeidsgruppen WG 2. Rapporten fra arbeidsgruppen er FSI 18/WP.2.

**Utfall:** Arbeidsgruppens rapport WP.2 ble godkjent. Arbeidsgruppen vil ikke bli satt opp på FSI 19. Plenum vil behandle arbeidet, og eventuelt sette opp en drafting-gruppe.

Andre saker:

I FSI 18/2/2 gjengis MSC 87 sin instruks til FSI om **APPLICATION OF AMENDMENTS TO SOLAS CHAPTER III AND THE LSA CODE**. Det var noe uklart hva som mentes med dette, men intervensjonen fra ICS gjorde det helt klart. Dette var en meget viktig og potensielt kostbar sak for rederiene, som kunne risikere store kostnader ved utskiftning av utstyr som følge av strengere krav. Eksemplet som ble nevnt var de nye kravene til livbåter (82,5 kg). ICS fikk støtte av de vanlige statene.

WG 2 fikk i oppdrag å diskutere det. FSI 18 kunne imidlertid ikke komme frem til noe spesielt resultat denne gangen ettersom WG 2 egentlig hadde meget begrenset tid til rådighet. FSI 18 oppfordrer medlemsstater til å sende inn forslag. Arbeidsgruppens konklusjon ble at det er viktig at virkeområdet for foreslåtte endringer med hensyn til livredningsutstyr må klart spesifiseres med tanke på skipstype, konstruksjonsdato eller andre parametre og at dette bør bli en del av korrespondansegruppens arbeid (nå ble denne arbeidsgruppen nedlagt, og arbeidet overført til arbeidsgruppen for RO Koden). Sekimizu minnte oss på at MSC 87 hadde bedt FSI å se på dette på en mer generell og holistisk måte, ikke spesifikt knytte FSI's vurderinger til SOLAS kapittel III.

**Oppfølging: korrespondansegruppen for RO Koden, etc. tar over dette arbeidet, i prinsippet. I praksis vil arbeidet utføres i plenum under FSI 19.**

### **13. Consideration of IACS Unified Interpretations**

Ingen debatt om disse UI fra IACS. Ble oversendt til WG 2.

Kommentar: Norge støtter disse.

**Utfall: Arbeidsgruppens konklusjon om at IACS UI var ”verdifulle dokumenter for IACS egen bruk...og at medlemsstater til å ”take note”.**

**Oppfølging:** Legge disse inn på F-området.

### **14. Review of the Code for the implementation of mandatory IMO instruments**

Dette punktet består nå egentlig av to ulike saker. Det ene, er den bestående korrespondansegruppen som har som oppgave å oppdatere flaggstatskoden for å ta inn nye bestemmelser i konvensjoner som er trådt i kraft. Arbeidet består i å endre resolusjon A.996(25) som endret av resolusjon A1019(26). Delegasjonsrapporten vil ikke gå nærmere inn på resultatene av dette arbeidet.

Det andre er å gjøre flaggstatskoden bindende, som fremgår av resolusjon A.1020(26). UK hadde et dokument med en mulig vei videre, men det sentrale var eksplisitt aksept hvilket Sekimizu ikke ville ha.

Kina hadde et dokument som sa at man burde utvikle en mekanisme for å begrense antall endringer i konvensjonene fordi det var så tøft å følge opp. Norge gikk klart imot dette dokumentet og argumenterte for at stilltiende aksept var helt nødvendig for å vedlikeholde konvensjonene og at vi alle er bundet av samme regelsett. Kina mente de var blitt misforstått, og møtte forståelse hos de vanlige. Mistanken hos mange var at forslaget var ment å forsinke prosessen, men Kina bedyret at så ikke var tilfelle.

Japan hadde et dokument som prøvde å gå bort fra endring av konvensjonene fordi det var så vanskelig. Norge gikk imot dette dokumentet. Sekimizu minnte oss på at det var konvensjonene man skulle endre og at det skulle være stilltiende aksept. Eksplisitt aksept ville aldri oppnå målet om ikrafttredelse innen 2015. Arbeidsgruppen benyttet et forslag fra sekretariatet.

Debatten var i det hele tatt veldig preget av sammenblanding mellom behovet for å endre koden og det å gjøre den bindende.

Bahamas hadde en kommentar som møtte stor forståelse: med referanse til den lave rapporteringsprosenten måtte man kanskje endre disse kravene i konvensjonene. Moralene er at siden svært få overholder sine forpliktelser, bør man kutte disse forpliktelsene ut.

Hva gjelder saken om å gjøre flaggstatskoden bindende, ledet sekretariatet oss til slutt på den rette sti. Siden endringene skal være trådt i kraft innen 2015, må man forsøke å benytte seg av

stilltiende aksept der hvor det er mulig. Problemet oppstår med konvensjonene som er eldre enn SOLAS 1974, dvs LL 1966 og Tonnage 1969. Disse har ikke denne mekanismen innebygd da de stammer fra perioden før STCW 1974. Den andre utfordringen får man i forbindelse med STCW som jo nettopp har gjennomgått store endringer. Selv om man hadde bestemt seg for å fokusere på alle ti instrumentene i flaggstatskoden, valgte man bort SOLAS PROT 1978 (tankskipssikkerhet) fordi denne nå er helt innarbeidet i SOLAS 1974. Arbeidsgrupperapporten finnes i FSI 18/WP.3.

**Utfall: Arbeidsgruppens rapport ble vedtatt og arbeidet videreføres av korrespondansegruppen som også skal behandle RO Koden.**

Andre saker:

Korrespondansegruppen stilte spørsmål til FSI 18 om IMDG og IMSBC kodene burde tas ut av flaggstatskoden, pga de hyppige endringene. Sekimizu tok da ordet for å si at virkeområdet til flaggstatskoden hadde blitt grundig diskutert av Council i sin tid, så det måtte nok en mer omfattende prosess til for å ta en slik beslutning. Det ble påpekt at en utvidelse av flaggstatskoden må fremlegges for hovedkomiteene, og en tilsvarende begrensning måtte gjennom samme prosess.

**Oppfølging:** Saken å gjøre flaggstatskoden bindende følges opp av LBU i korrespondansegruppen.

## **15. Development of a Code for Recognized Organizations**

Dette var en av de mest sentrale sakene under møtet. Den har vært kontroversiell fordi mange land har reagert på EUs forordning 391/2009 artikkel 10, som blant annet USA og Panama kritiserer fordi de mener den undergraver deres suverenitet. Imidlertid har saken roet seg ned og ambisjonsnivået har senket seg.

EU landene og Norge fikk streng beskjed fra EU Kommisjonen at vi måtte gå imot alle forslag som hindret gjensidig anerkjennelse av *Marine Equipment Certificates*, da dette er nedfelt i den nevnte forordningen.

Det er flertall for en kode, men det er ulike ambisjonsnivåer. Panama mener at man må ta seg mer tid til å studere rapportene fra flaggstatsrevisjoner, og at sekretariatets oppstilling av eksisterende krav er tilstrekkelig (FSI 18/15/5). USA og Canada fremmet det mest omfattende forslaget (FSI 18/15/2) som Norge støtter. Det skulle nedsettes en arbeidsgruppe og det meste av diskusjonen gikk med til å se på TOR. Norge og andre hadde nok ønsket at det Canadiske dokumentet skulle utgjøre basis for diskusjonene i arbeidsgruppen men det var ikke mulig, blant annet på grunn av Panama, som mente forslaget gikk for langt. Bahamas nevnte tre nyttige punkter som man burde ta hensyn til: RO Koden må ikke være i konflikt med GBS; man må ta hensyn til at under byggestadiet har ikke flaggstaten noe ansvar; og man må hindre at det blir for mange revisjoner av classeselskapene.

Kina støtter RO Koden, og var for de ti punktene i J/4 dokumentet (TOR for arbeidsgruppene). Spesielt viktig var overvåking (monitoring). De vil imidlertid ikke ha noen supranasjonal prosess, dvs at IMO skal få en rolle i overvåking, et synspunkt som for øvrig mange stater deler. Kina ønsker en RO kode i to deler, en med krav og en guidance-del.

Panama støtter en RO kode i begrenset form. De ønsker ikke at det skal være uavhengige revisorer (og støtter således ikke Iran). De gikk også imot det canadisk-amerikanske dokumentet da dette gikk for langt og de var ikke begeistret for klassifiseringen av RO'er i dette dokumentet, som for øvrig Marshall Islands var opprinnelsen til. Panama var ikke enig i at det canadisk-

amerikanske dokumentet skulle være grunnlaget for RO Koden, og dermed ble det ikke noe konsensus om hvilket dokument som arbeidsgruppen kunne ha som utgangspunkt.

Direktør for Maritime Safety Division reddet formannens Terms of Reference (TOR) ved å si at arbeidsgruppen skulle lage et *rammeverk* for en RO Kode, slik at man ikke bare hadde de ti punktene å diskutere om, samtidig som det tok hensyn til at man ikke hadde særlig mye tid å komme frem til mer enn en mulig struktur. I tillegg ville man kunne oppnå et mål under FSI 18 ved at man kunne arbeide mer målbevisst gitt den begrensede tiden man hadde til rådighet.

Et problem er at man stort sett er enig i behovet for å begrense/effektivisere overvåkingen av classeselskapene siden det er akseptert at det er for mange revisjoner. Debatten betonet viktigheten av at RO Koden ikke måtte føre til flere revisjoner. Samtidig er man imot en overnasjonal kontroll/overvåking. Dette dilemmaet blir det ikke enkelt å finne en løsning på.

Arbeidsgruppen samlet seg til slutt opp om et såkalt "roadmap", en mulig struktur for en RO Kode, og at denne skulle bestå av en bindende del og en ikke-bindende del. Denne siste skulle tilsynsdelene ligge i. Arbeidsgruppens rapport (FSI 18/WP.3) ble vedtatt av plenum.

Kommentar: Det var ikke heldig at de to store sakene ble gitt til samme arbeidsgruppe; ikke nok med det, disse sakene skal behandles av samme korrespondansegruppe, også (men vi får se hva som blir vedtatt til slutt).

**Utfall: Arbeidet føres videre i korrespondansegruppen. Saken har foreløpig kun fått 2011 som "target completion year", men formannen forsikret at man skulle vurdere dette på nytt under FSI 19.**

**Oppfølging:** Følges opp av AVI i korrespondansegruppen.

## **16. Measures to protect the safety of persons rescued at sea**

Denne saken ble egentlig avgjort under COMSAR 14 i og med at generalsekretæren ble bedt av de involverte landene (Malta, Italia og Spania) om å bistå dem i å finne en løsning på konflikten. Denne konflikten er på grunn av alle båtflyktingene som Malta ikke vil/kan ta ansvar for, hvilket fører til at Italia og Spania må håndtere dem isteden. Konflikten kompliseres av at Malta ikke har akseptert endringene i SOLAS- og SAR-konvensjonene som kom etter Tampa-saken. Norge har således viktige interesser i denne saken, og vi gikk sterkt imot endringer i disse konvensjonene som ville ha ødelagt den interesse- og ansvarsfordelingen som ble oppnådd i 2006. Sekretariatet ga plenum en liten oppdatering om status i saken.

**Oppfølging:** Ingen.

## **17. Work programme and agenda for FSI 19**

Diskusjon om omorganisering av arbeidsgruppene som casualty investigation, for å frigjøre ressurser. Men det blir ikke noe av dette fordi flere av landene protesterer mot flere møter som man ikke har muligheter til å delta på flere. Bahamas, Panama, UK kom med sterke utfall mot forslaget. Council har tydeligvis hatt en diskusjon om det store antall møter.

Etter dette foreslo formannen at kanskje bare casualty gruppen blir organisert som en ekspert gruppe, etter forslag fra NL støttet av Japan. Kanskje korrespondansegruppe er tilfredsstillende. Sekimizu mente at siden det ikke er konsensus i komiteen tror det ikke er mulig for hovedkomiteene å godkjenne dette.

Work programme and agenda for FSI 19 (FSI 18/WP.6) vil heretter hete "Biennial and post-biennial agenda" etter den store reformen. Hovedsaken under dette punkt var hvilke arbeidsgrupper og hvilke korrespondansegrupper FSI skal ha fremover. Det var foreslått av formannen å ha fire korrespondansegrupper, men Bahamas gjorde det klart at de bare ville akseptere tre. Til slutt ble Bahamas forslag vedtatt. Korrespondansegruppen for HSSC og oppdatering av flaggstatskoden under ledelse av M. Fauduet forsvant. Arbeidet mht HSSC skal plenum ta seg av neste gang, med hjelp av en drafting gruppe. Når det gjelder oppdateringen av flaggstatskoden har FSI instruert sekretariatet om å ta seg av dette arbeidet, med bistand av M. Fauduet. Vi får følgende arbeidsgrupper:

- Casualty investigations
- PSC harmonization
- RO Code/Code on the implementation of mandatory instruments
- samt en, muligens to draftinggrupper

### **FSI 19 er tentativt satt opp til 21-25 februar 2011.**

Kommentar: Problemet er at formelt sett er arbeidet med oppdateringen av flaggstatskoden er overført til korrespondansegruppen som skal ta seg RO koden og arbeidet med å gjøre flaggstatskoden bindende. Denne gruppen er overlesset fra før av. Forslaget fra Bahamas fikk rask støtte fra en rekke land, deriblant Belgia som har formannskapet i EU. Dette ble ordnet på kammerset, uten at Norge ble rådspurt. Hovedmålene ble imidlertid ivaretatt i og med at RO koden og flaggstatskoden vil bli prioritert. Utkast til Assembly resolusjoner for flaggstatskoden og HSSC vil bli gjort av sekretariatet i samarbeid med lederen av den nå nedlagte korrespondansegruppen, Mr. J-F. Fauduet (Frankrike).

**Utfall: Forslaget i dokument FSI 18/17 om omorganisering av arbeidsgruppene falt.**

**Oppfølging: Under de relevante sakene.**

### **18. Election of Chairman and Vice-Chairman for 2011**

**Utfall: Dwain Hutchinson (Bahamas) ble valgt som formann og Julie Gascon (Canada) som nestformann.**

**Oppfølging:** Ingen

### **19. Any Other Business**

To dokumenter fremlagt om hhv GISIS og et nytt system for havgående fiskebåter for å bekjempe IUU-fiskeri. Nederland holdt et innlegg om at de hadde funnet asbest brukt om bord i nybygg, og ville rette alles oppmerksomhet mot dette.

**Utfall: Notert.**

**Oppfølging:** Ingen.

### **20. Report to the Committees**

WP.7 og WP.7/Add.1 ble gjennomgått uten store endringer.

Haakon Storhaug  
delegasjonsleder