



RAPPORT

TIL: Sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene, adressatene på FSI's sirkulasjonsliste
 FRA: Delegasjonen v/Trygve Scheel
 DATO: 3. juni 2004
 KOMITE: **IMO's underkomité on Flag State Implementation FSI 12,**
 15. – 19. mars 2004

I. INNLEDNING

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Funksjon:

➤ Seniorrådgiver Trygve Scheel, delegasjonsleder	Plenum
➤ Senioringeniør Tor Gunnar Eide	Plenum, WG 3
➤ Rådgiver Jens Henning Koefoed	Plenum, WG 2
➤ Rådgiver Else Heldre	Plenum, WG 3
➤ Rådgiver Bente Michaelsen	Plenum
➤ Førstekonsulent Shaista Abid, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum, WG 3
➤ Overingeniør Johan Vedeler, Det norske Veritas	Plenum
➤ Direktør Terje C. Gløersen, Norges Rederiforbund	Plenum
➤ Saksbehandler Arvid Dale, Norsk Sjømannsforbund	Plenum, WG 1

WG 1: Working Group on Casualty analysis

WG 2: Working Group on Responsibilities of Governments and measures to encourage flag State compliance

WG 3: Measures to enhance maritime security

DG 1: Unique ID's for companies and registered owners

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 9. mars 2004 i Sjøfartsdirektoratet, samt et EU forberedende møte i Brussel 10. mars 2004 hvor Trygve Scheel og Shaista Abid, NHD deltok. 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:

- Utvikling av kode for implementering av IMO-instrumenter.
- Security i relasjon til havnestatskontroll.

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 2002.
- b) Rapporter i hht. MEPC/Circ. 349 vedrørende påstått utilstrekkelige mottaksanlegg i havn for 2002 og 2003.

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) Det er kun 4 land som har stått for 19 rapporter. Norge er blant innsenderne, men det er kun ett rederi som rapporterer til Sjøfartsdirektoratet. Miljørådgiver har holdt foredrag i Rederiforbundet om rapportering av utilstrekkelige mottaksanlegg, og forhåpentligvis vil dette medføre at flere rederier foretar slik rapportering.

Konklusjon:

- a) Problemet med den lave rapporteringsgraden ble notert. For å forsøke å avhjelpe denne situasjonen ble det bestemt at MARPOL's rapporteringskrav som nedfelt i MEPC/Circ. 318 skal innlemmes i koden for flaggstatsimplementering. Videre vil det bli utarbeidet et utkast til FSI/Circ. som oppfordrer medlemsstater til å rapportere.
- b) Det ble i møtet påpekt at det er et MARPOL krav å installere adekvate mottaksordninger for avfall fra skip, og at den eneste måten å sjekke systemets godhet er at skipene rapporterer når de opplever at mottaksordninger mangler. Det ble derfor stilt spørsmål om hvilken konklusjon som kan trekkes av at det i løpet av 2 år (og svært mange havneanløp) bare rapporteres om 19 tilfeller av manglende mottaksordninger, hvorav ca. halvparten av rapportene avvises av havnestaten etter utsjekking. Underkomiteen så det ikke som sin sak å konkludere på spørsmålet, men vil rapportere funnene til MEPC.

2. Casualty statistics and investigations (agendapunkt 4)

Følgende saker ble behandlet:

- a) Rapporten fra arbeidsgruppen for ulykkesanalyser.
- b) Status for IMO's ulykkesdatabase.
- c) Ulykker som involverer livredningsutstyr.

Norsk posisjon:

Kommentarer til foreslåtte "action points":

1. Disse dokumentene vil bli vurdert i detalj i Arbeidsgruppen på FSI 11, som vil gi sine anbefalinger til Plenum.
2. FSI 11 påla Korrespondansegruppen å revurdere sin arbeidsmåte og legge frem anbefalinger for FSI 12. Det foreliggende forslag ser fornuftig ut, og bør i hovedsak støttes av Norge. Imidlertid bør forslaget gås gjennom i detalj i Arbeidsgruppen, og om nødvendig justeres.

3. Korrespondansegruppen har også hatt i oppgave å vurdere "IMO's website", og kommer med enkelte konkrete forslag; bl.a. om å etablere en egen "tab" der man samler informasjon spesielt beregnet på sjøfarende. Dette kan synes hensiktsmessig da det etter hvert er blitt svært mye informasjon på IMO's hjemmeside.
4. Det er vanskelig å ha klar oppfatning om saken ("high technology navigational aids") før den er nærmere belyst. Dette vil trolig skje i Plenum på FSI 12, og "norsk posisjon" avventer hva som skjer der.
5. Saken som tas opp – ulykker ved øvelser med redningssklier (vertical chute emergency escape systems) – tas også opp i dokument FSI 12/4/2 fra UK. Norsk posisjon angis der.
6. Igjen er det vanskelig å ha klar oppfatning om saken ("accommodation ladders") før den er nærmere belyst. Dette vil trolig skje i Plenum på FSI 12, og "norsk posisjon" avventer hva som skjer der.

Konklusjon:

Der ble nedsatt en arbeidsgruppe hvor Dale deltok for å gå gjennom alle anbefalingene fra arbeidsgruppen. Rapporten ble relativt raskt gjennomgått for så vidt gjaldt ulykkestatistikken.

Der ble imidlertid brukt noe tid på ulykke vedrørende redningsstrømpe samt "accommodation ladder". Selv om begge saker hver for selv var alvorlig nok fant gruppen at det var for lite statistikk på tilvarende ulykker til å kunne foreslå videre oppfølging.

"Lessons learned" ble foreslått tatt inn på IMO's website – dog anførte gruppe at det burde være en egen "knapp" slik at sjøfolk lettere kan finne frem.

3. Regional Co-operation on Port State Control (agenda punkt 5), Reporting Procedures on Port State Control detentions and Analysis and Evaluation of Reports (agenda punkt 6) og PSC Officer Training for bulk carriers (agenda punkt 14)

Følgende saker forelå til behandling:

a) *Rapport fra det 2. arbeidsmøte i Port State Control MoU for sekretærer og ledere av informasjonsentre som ble avholdt 3-5 juli 2002*

Rapporten var forelagt for MSC 77 som hadde instruert sekretariatet om å følge opp flere punkter, herunder

- å vurdere om LR-Fairplay verdens flåte database skal på IMO's internettside slik at alle regionale Port State organisasjoner kan anvende disse data. Videre skulle kostnadene forbundet med dette vurderes. Det var imidlertid tvil om nytten av dataene og videre hvordan det skulle betales. Dette skal tas opp igjen på neste sesjon. Sekretariatet vil kontakte de forskjellige MoU's. Videre kan 3. arbeidsmøte i Port State Control MoU vurdere dette.

Denne workshop skal være fra 9- 11. juni 2004.

- å foreta analyser på bakgrunn av de årlige rapporter utarbeidet av de forskjellige MoU regioner. Paris MoU skal nedsette en Task Force gruppe som skal vurdere og analysere PSC tekniske data. Sekretariatet vil til neste sesjon sende inn et dokument som beskriver denne prosess.
- å beslutte avholdelsen av fremtidige workshops, hvilket ble besluttet å være ett hvert annet år.

- å se på anmodningen fra Organisasjonen om å assistere de regionale PSC organisasjoner med treningsprogrammer. Paris MoU har utarbeidet et fjernlærings-program for inspektører som de kan stille til rådighet. Videre ble det notert at det trengtes trening innen for de nye Annexes i MARPOL Annex IV og VI, samt kontroll i relasjon til AFS konvensjonen.
- b) *Progresjonsrapporter fra de ulike havnestatskontrollregimer.*
I dag er det 8 regionale avtaler om havnestatskontroll, og én ny er under etablering i Den persiske Gulf.
Det var detaljerte aktivitetsrapporter fra Paris MoU, the Indian Ocean MoU, US Coast Guard, the Black Sea MoU, the Asia-Pacific MoU and the Latin America Agreement for 2002, som inneholder antall tilbakeholdelser og inspeksjonsrater. Etter presentasjonen ga flere stater uttrykk for at det jobbet med å forbedre inspeksjonsaktiviteten for å øke sikkerheten for skipsfarten, dette både med hensyn til nasjonale kontrollsystemer, godkjenning av classeselskaper mv. Croatia forsøker å komme på white list. Russia er kommet opp på grå list. Cyprus har - selv om de stadig er på svartelisten - sett betydelig bedring. Tyrkia er på svartelisten, men har etablert et nytt prosjekt hvor det bl. a. er etablert et "Port Clearance" team. Det er tilsatt 81 nye inspektører og det arrangeres flere treningskurs.
- c) *Rapporteringsprosedyrer*
Her kom informasjon vedrørende STCW kampanje. Man var enig i at det var viktig informasjon, men at den måtte være mer detaljert og i en form for analyse.
EU påpekte at det ikke var kommet noen informasjon om kampanjen på dette området innenfor Paris MOU. Årsaken var at Norge som "ledeland" ikke hadde sendt informasjonen i tide til FSI.
- d) *Trening av inspektører for kontroll av bulkskip*
Her kom spørsmålet opp om veiledningsdokumentet skulle sendes videre til MSC. Det ble her påpekt at det kun omfattet inspeksjon av enkeltskrogskip. Norge med flere andre land mente at det burde videresendes, og så kunne man se på dobbeltskrogskip senere. Det ble diskutert om dokumentet også kunne anvendes for dobbeltskrogskip, hvilket det var delte meninger om. Imidlertid ble konklusjonen at saken ble videresendt til MSC.

Norsk posisjon:

- a) Norge var enig under disse punktene
- b) Utviklingen innen havnestatsregimene er forskjellige på grunn av at flere av regimene er nyetablerte og har lite erfaring. I henhold til IMO res. A. 682 (17) skal det tilstrebes et samarbeide innen de forskjellige regimer. Imidlertid ønsker EU ikke noen harmonisering.
- c) Rapporteringer vedrørende kampanjer er viktig og det er uheldig at informasjon om STCW-kampanjen innen Paris MOU ikke ble sendt inn til FSI av Norge som forutsatt. I ettertid synes det som årsaken er misforståelser mht til ansvaret for denne oppgaven.
- d) Trening av inspektører for kontroll av bulkskip. Norge er enig i dette sendes til MSC som en viktig sak

Konklusjon:

Samarbeidet mellom flaggstat og havnestat skal styrkes. Dette er viktig med sikte øking av sikkerheten og hindring av forurensning.

4. Responsibilities of Governments and measures to encourage flag State compliance (agendapunkt 7)

Følgende saker ble behandlet:

- a) Utkast til kode for implementering av (bindende) IMO instrumenter, herunder overføring av skip mellom flaggstater.
- b) Endringer i retningslinjene for autorisasjon av classeselskaper (ROs) (res. A.739(18)).
- c) Revisjon av ISM-guidelines, res. A. 913(22).

Det ble nedsatt en arbeidsgruppe hvor Jens Henning Koefoed deltok. Arbeidsgruppen behandlet punktene a – b.

Norsk posisjon:

- a) Norge har sterke interesser både som flaggstat, havnestat og kyststat i dette arbeidet. Det bør være i vår interesse at flaggstatsforpliktelsene blir stående sterkt. Norge har vært en pådriverne for å utarbeide regelverk for skifte av flagg (ref. rapporten fra Leros Strength-forliset).
- b) Støttes, med unntak av radiobesiktelser som må kunne utføres av andre enn classeselskapene.
- c) Støttes.

Konklusjon:

- a) Danmark som leder av korrespondansegruppen hadde utarbeidet utkast til kode for implementering av IMO instrumenter. Denne ble gjennomgått og diskutert i arbeidsgruppen, med vekt på kyststatsforpliktelsene. Det ble underveis påpekt at havnestatsforpliktelsene til etablering av mottaksordninger og rapporteringsforpliktelsene i henhold til konvensjonene, i sær MARPOL og de nye miljøkonvensjonene måtte frem bedre. I diskusjonene ble mye tid brukt på kvalifikasjonskravene til inspektører og delegasjon av myndighet. Det var enighet om å fortsette denne diskusjonen. Resultatet av arbeidet er vedlagt FSI 12/WP3. Gruppen diskuterte flaggskifte i lys av FSI 9/5/1 og resolusjon A.923(22) og identifiserte et grunnleggende jurisdiksjonsproblem i at avgiende stat, etter flaggoverføring ikke kan føre kontroll med skipet (tilhørende ett annet flagg). Arbeidsgruppen utarbeidet derfor et svært enkelt utkast til MSC/MEPC sirkulære (vedlagt WP 6 som Annex 2). Her oppfordres til kontakt mellom statene etter flaggskifte. Korrespondansegruppen fortsetter sitt arbeid.
- b) Sekretariatets forslag til endring i retningslinjen for autorisering av ROer ble godtatt med følgende tillegg: Radiobesiktelser må kunne utføres av andre enn besiktelsesmenn fra classeselskapene, forutsatt at en slik besiktelse utføres under oppsyn av en RO. Utkast til endrede retningslinjer er vedlagt WP 3 som Annex 3.
- c) Det ble konkludert med at det nå foreligger nok materiale for å starte en revisjon av ISM-guidelines. Underkomiteen vil foreslå overfor MSC at arbeidet kan starte opp. Medlemsland oppfordres til å sende inn dokumenter til FSI 13 slik at en revisjon kan starte på dette møtet.

Oppfølging:

- c) Koefoed deltar i korrespondansegruppen og følger opp arbeidet med koden for implementering av IMO-instrumenter.

5. Comprehensive analysis of difficulties encountered in the implementation of IMO instruments (agendapunkt 8)

Følgende saker ble behandlet:

- a) Utkast til MSC/Circ. om hvilke regelpublikasjoner som kreves om bord i et skip.
- b) Forslag fra Vanuatu om å publisere informasjon om verdensflåtens prosentvise årlige skipsforlis og tonnasje som et skritt i retning av opprettelsen av en SAF-database. En slik oversikt bør utarbeides årlig og kan brukes av flaggstater til å sammenligne egen flåte med verdensflåten.

Norsk posisjon:

- a) Støttes. I hht. sjødyktighetslovens § 109 skal relevante publikasjoner forefinnes om bord i norske skip.
- b) Støttes.

Konklusjon:

- a) Forslaget ble støttet med noen kommentarer. Korea skal rette opp dokumentet og sende et nytt revidert forslag til FSI 13.
- b) Det ble konkludert med at slik statistikk utarbeidet av IMO er ønskelig.

6. Illegal, unregulated and unreported (IUU) fishing and implementation of resolution A.925(22) (agendapunkt 11)

Det forelå et dokument vedr. IUU-fiske utarbeidet av FAO som gir oversikt over arbeidet som pågår på den internasjonale arena for å bekjempe IUU-fiske. Problemene knyttet til IUU-fiske var sentrale også under diskusjonene om fiskeriresolusjonen under FN's generalforsamling i høst. Norge deltok aktivt i utformingen av FN-resolusjonen og i arbeidet med å enes om FAO Conference resolusjonen som var vedlagt dokumentet. Resolusjonene er relativt lite konkrete, og det er opp til de relevante organisasjoner selv å komme med løsninger.

Det er særlig på to områder IMO kan spille en mer aktiv rolle i forholdet til IUU-fiske; flaggstatskontroll og havnestatskontroll. Når det gjelder flaggstatskontroll er det særlig spørsmålet knyttet til "genuine link" det fokuseres på (Se bl.a. FAO-resolusjonens punkt 10). Der slik forbindelse mangler, snakkes det gjerne om "åpne" registre eller "Flag of Convenience" (FOC) også i fiskerisammenheng. Hovedproblemet er flagghopping mellom "åpne og uansvarlige" registre, så Norge bør støtte ethvert arbeid som bidrar til at stater tar ansvar for fartøy under deres flagg. På fjorårets møte fikk Norge støtte fra flere vedrørende viktigheten av at fiskefartøy (i likhet med andre fartøy) tildeles et unikt identifikasjonsnummer som forblir uforandret ved omflagging og blir innført i skipssertifikatet. Dette blir stadig viktigere ettersom flere og flere regionale fiskeriforvaltningsorganisasjoner etablerer regimer for svartelisting av IUU-fartøy.

Når det gjelder havnestatskontroll er dette et tema som i fiskerisammenheng skal diskuteres på en teknisk konsultasjon (drøfting mellom statsparter) i FAO i høst. Norge har hatt en sentral rolle i utarbeidelsen av bakgrunnsdokumentasjonen og hovedpoenget er å adoptere IMO's system med regionale MOU'er også for fiskerikontroll. IMO bør således assistere FAO under det kommende møtet.

Dokumentet fra FAO refererer også til implementering av IMO-resolusjonen A.925(22) "Entry into force and implementation of the 1993 Torremolinos Protocol and the 1995 STCW-F Convention" uten at dokumentet fra FAO omhandler dette spesielt.

Norsk posisjon:

Norge ga uttrykk for tilfredshet med de initiativ som er tatt av FAO i denne sammenheng og understreket også den viktige rolle IMO kan spille ved evaluering og utarbeidelse av spesielle tiltak. Norge viste i den sammenheng til Torremolinos-protokollen og uttrykte skuffelse over at denne ennå ikke har trådt i kraft til tross for at den ble vedtatt for mer enn 10 år siden. Når protokollen trer i kraft vil den kunne bidra til en bedret harmonisering av havnestatskontroll og eventuelt også mulige måter som "IUU-fartøy" kan identifiseres på. På denne bakgrunn uttrykte vi en strek oppfordring til berørte land om å tiltre protokollen så snart som mulig.

Konklusjon:

Diskusjonen i plenum ble relativt kortfattet, men underkomiteen uttrykte også denne gang generell støtte til FAO i sitt arbeid i forhold til IUU-problemet.

Flertallet støttet også at "IUU fishing" bør behandles i IMO-sammenheng også i fremtiden. Det er flere skjæringspunkter mellom de forvaltningsmekanismer som gjelder i forhold til skipsfarten generelt og fiskeflåten spesielt, særlig i forhold til havnestatskontroll og flaggstatsansvar.

7. Development of provisions on transfer of class (agendapunkt 12)

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.

Korea hadde utarbeidet et utkast til dette møtet. Dokumentet var noe uklart mht om forslaget også var ment å gjelde for classeskifte innen IACS.

Norsk posisjon:

Som nevnt ovenfor, støtter Norge at IMO lager regler for skifte av classeselskap. Når det gjelder forslaget fra Korea, er vi imidlertid bekymret for at dette på en del områder er "svakere" enn IACS-reglene. 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.

Konklusjon:

Det ble en lang og noe forvirret diskusjon om dette tema. Flere ga uttrykk for at IMO burde "kopiere" IACS-reglene slik at disse også gjelder når klasse skiftes til/fra et ikke-IACS selskap. Til dette forslag sa imidlertid IACS at dette ikke vil være hensiktsmessig fordi IACS-reglene er basert på tilnærmet likeverdig standard innen samtlige IACS-selskaper, og slik likeverdig standard kan ikke forutsettes når det gjelder ikke-IACS.

Etter en lang diskusjon ble det enighet om følgende: IMO bør utvikle regler som kun skal dekke skifte av klasse mellom ikke-IACS selskaper, samt skifte fra et IACS-selskap til et

ikke-IACS selskap. Etter denne beslutning var det enighet om at saken må behandles igjen på neste sesjon, og det inviteres innspill til FSI 13.

8. Consideration of IACS unified interpretations (agendapunkt 13)

Til dette møtet forelå en UI fra IACS på begrepet "first survey".

Norsk posisjon

I utgangspunkt så vi ingen problemer med IACS' forslag, og kunne derfor støtte dette.

Konklusjon

Innledningsvis fikk forslaget fra IACS bred støtte. Imidlertid ble det mot slutten av møtet vist til at begrepet "first survey" også hadde blitt diskutert på den diplomatiske konferansen i desember 2002, som vedtok nye SOLAS-krav vedrørende "security". En definisjon ble besluttet der, som avviker noe fra IACS' UI. Etter dette var det enighet om å fastholde definisjonen fra SOLAS-konferansen i 2002 av "first survey". Dette ble inntatt i dokument FSI 12/J/8, som erstatning for FSI 12/WP.4.

9. Measures to enhance maritime security (agendapunkt 15)

Hovedsaken på dette møtet var "Retningslinjer for security PSC". Det forelå to forslag til møtet; ett fra USA basert på en Korrespondansegruppe ledet av USA. I tillegg et dokument fra Storbritannia med et forslag utarbeidet innen Paris MOU.

Forslaget fra USA stilte svært strenge krav til kvalifikasjoner for enhver person som skal utføre "Security PSC". Storbritannias forslag var mer realistisk i så måte, og opererte med to nivåer når det gjelder slike kvalifikasjoner: Laveste nivå er basert på gi vanlige PSC-kontrollører en begrenset tilleggskurs til å kunne utføre førstehåndskontroll av "security". Mer detaljerte kontroller vil kreve mer omfattende kvalifikasjoner, men hver Stat behøver kun å ha et begrenset antall personer på dette nivå.

Det ble nedsatt en arbeidsgruppe som fikk i oppgave å utarbeide utkast til retningslinjer for "Security PSC" basert på de to foreliggende forslag. Forslaget skal sendes til MSC 78 for endelig godkjenning.

Et annet spørsmål som også kom opp under debatten var følgende: Er det forbud mot at skipets kaptein samtidig vil kunne være skipets "Security Officer" (SSO)?

Norsk posisjon:

Fra norsk side foretrekkes UKs forslag fremfor USAs. Dersom USAs forslag til kvalifikasjonskrav skulle bli vedtatt, vil dette trolig medføre uløselige problemer for Norge (og for andre EU-land).

Etter norsk syn er det helt klart at SOLAS ikke forbyr at kapteinen på et skip også kan være skipets SSO.

Konklusjon

Diskusjon av spørsmålet Kaptein vs. SSO klargjorde at det vil skape store (ekstra) problemer, dersom IMO skulle forby at kapteiner også kan ha rollen som SSO. Etter en debatt ble det enighet om å akseptere at kapteinen må kunne inneha en slik rolle.

Forslaget fra Arbeidsgruppen til Retningslinjer for "Security PSC" var meget omfattende. Problemet med kvalifikasjonskrav var unngått, men på flere andre områder mente vi fra norsk side at dokumentet måtte endres. Det var bl.a. tatt inn bestemmelser som "forvrengte" enkelte SOLAS-krav. Videre fremsto en rekke bestemmelser fra den ikke-bindende del B av ISPS-koden som kriterier for oppfyllelse av bindende krav. I tillegg hadde deler av dokumentet form som en sjekklister, som virket urimelig omfattende i forhold til "initial inspection" – dvs. det som havnestaten kan kontrollere uten at det foreligger "clear grounds".

Norge tok opp – og fikk aksept for – en del endringsforslag, men møtet var da i stor tidsnød, så det var ikke mulig å få tatt opp alle problemområder. Også andre land hadde innvendinger, og det ble derfor besluttet å forslå at IMOs medlemsland skal kunne sende inn kommentarer til MSC 78 med forkortet tidsfrist. Dette ble akseptert av formannen i MSC, og tidsfristen for kommentarer ble satt til 16. april 2004. Norge laget utkast til dokument på saken som ble sendt til uttalelse til samtlige EU-land, og basert på kommentarer primært fra UK sendte vi inn et noe endret dokument til MSC innen fristen.

10. Unique IDs for companies and registered owners (agendapunkt 16)

Det forelå forslag om å introdusere et krav til IMO-nummer/ID-nummer for selskaper på linje med det systemet man har for skip. Som en konsekvens forelå da forslag om å endre SOLAS kap. IX (ISM), kap. XI-1 (Security - CSR) og ISPS-koden for å innta ID-nummeret på relevante sertifikater.

Norsk posisjon:

Ideen om et IMO-nummer for selskap vil bidra til å øke gjennomsiktigheten i næringen, og er som sådan positivt. Det viser seg videre at LRF (Lloyd's Register Fairplay) som administrerer ordningen med IMO-nummer på skip, allerede har etablert en slik koding for selskap. ID-nummeret vil referere til selskapsnavn, adresse og registreringsland for selskapet. Det understrekes at det raskt vil være mulig å få et system med offentliggjøring av et slikt ID system for selskaper tilgjengelig, men at det vil være et mål på lang sikt å kunne kreve dette nummeret inntatt i sertifikater og ved transaksjoner av skip mellom forskjellige selskaper. Siden systemet praktisk talt er tilgjengelig allerede bør dette forslaget støttes.

Konklusjon:

Det ble utarbeidet et utkast til MSC-resolusjon vedrørende frivillig implementering av IMO-nummer for selskap, samt et Circular letter om diverse informasjon rundt ID-nummeret og praktiske opplysninger om hvordan man oppnår et slikt ID-nummer. Videre ble det utarbeidet utkast til endringer i SOLAS kap. XI-1, ISM-koden, ISPS-koden og CSR (res. A.959(23)).

11. Marking the ship's plans, manuals and other documents with the IMO ship identification number (agendapunkt 17)

Under dette agendapunktet forelå et forslag om å innta et skips IMO-nummer på alle skipets planer, manualer og dokumenter for lettere å kunne identifisere om dokumentene hører til det aktuelle skipet. Forslaget er begrunnet i at havnestatskontrollører ofte bruker mye tid på å forsikre seg om at en oversikt/plan om bord i et skip virkelig hører til det aktuelle skipet. IMO-nummersystemet er foreslått anvendt for alle planer/oversikter, manualer og øvrig dokumentasjon på nybygg etter en viss dato og på alle reviderte planer, manualer/dokumentasjon på eksisterende skip. Utsteder av dokumentet bør være ansvarlig for at IMO-nummeret påføres dokumentet før det godkjennes av Sjøfartsadministrasjonen eller klaseselskapene.

Norsk posisjon:

Forslaget synes fornuftig og bør kunne støttes.

Konklusjon:

Det ble utarbeidet et utkast til MSC/MEPC-sirkulære "Marking the ship's plans manuals and other documents with the IMO ship identification number". Det ble fremhevet at dette vil være et frivillig system som kun bør gjelde for nye skip. FAL-komiteen bes om å informere om hvilke planer, manualer og dokumenter som bør inntas i ordningen.

12. Review of reporting requirements for reception facilities (agendapunkt 18)

Sekretariatet gjennomgikk de forskjellige rapporteringskravene i forbindelse med mottaksordninger: at havnestater skal opplyse om tilgjengelige mottaksordninger under Anneks I og II til organisasjonen, samt avviksrapportering fra skip via flaggadministrasjoner til IMO og tilbakerapportering fra havnestater via administrasjoner til IMO.

Norsk posisjon:

Norge har oppfylt sine rapporteringsplikter, men det er bare ett rederi som rapporterer om manglende mottaksordninger. Ytterligere er det atskillig tvil om kvaliteten av vår oversikt over norske mottaksordninger, selv om vi ikke har mottatt rapporter om manglende mottaksordninger i Norge i de siste årene.

Det er liten tvil om at manglende/dårlig rapportering utgjør et problem i form av at vi ikke får signaler om tingenes tilstand og derfor ikke kan gjøre avbøtende tiltak dersom slike trengs. Oversikten over de land som rapporterer under MARPOL sier egentlig lite om problemene, og noe mer om hvilke land som har arbeidet i sekretariatet i de siste årene, samt noe om store flaggstater.

Konklusjon:

Underkomiteen konkluderte med at rapporteringssystemet for MARPOL-rapporter nå egentlig er ganske enkelt. Det som mangler er aktivt bruk av det, altså incentiver for å faktisk rapportere. Dersom man skal forbedre rapporteringssystemene radikalt må mangel på rapportering bli straffet på en eller annen måte. Mangel på oppdatering av mottaksordninger må inn som avvik i SAF, og krav om oppdatering må tas inn i i Kodene for flagg/havne/kyststater. Det bør dessuten etableres incentiver for å få skip som opplever manglende mottaksordninger, til å rapportere dette. I tillegg konkluderte underkomiteen med

at rapporteringsskjemaene for manglende mottaksordninger må oppdateres i henhold til MARPOL vedlegg IV og VI.

Vår rapportering av mottaksordninger vil bedres gjennom implementering av EU direktivet om mottaksordninger, men det er antagelig ikke EU/Europa som har de største problemene, men resten av verden.

13. Work programme and agenda for FSI 13 (agendapunkt 19)

De viktigste sakene til behandling var følgende:

- a. Revidert mandat for underkomiteen.
- b. FSI 13's arbeids- og draftinggrupper:
 - a) Casualty statistics and investigations
 - b) Responsibilities of Governments and measures to encourage flag State compliance
 - c) Comprehensive analysis of difficulties encountered in the implementation of IMO instruments
 - d) Review of resolution A.948(23)
 - e) Transfer of class
- c. Eksisterende korrespondansegrupper:
 - a) Casualty analysis
 - b) Draft Code for the implementation of (mandatory) IMO instruments.
- d. FSI 13: tentativt 4. – 8 april 2005.

Norsk posisjon:

Etter vår oppfatning er det ikke grunnlag for å endre FSIs mandate. Pkt. b) til d) støttes.

Konklusjon:

- a) Det ble ikke foretatt endringer i revidert mandatet for underkomiteen.

14. Election of Chairman and Vice-Chairman for 2005 (agendapunkt 20)

Mr. Ki-tack Lim (Korea) ble gjenvalgt til formann, mens Captain Esteban Pacha Vicente (Spania) ble gjenvalgt som viseformann.

15. Any other business (agendapunkt 21)

Følgende saker ble behandlet:

- a) Diverse informasjon om Equasis.
- b) Utkast til retningslinjer for systematisk tilnærming til helse, miljø og sikkerhet for sjøfolk (HMS) (BLG 8/WP.4).

Norsk posisjon:

- a) Til orientering.
- b) Støttes.

Konklusjon:

- a) Informasjonen ble notert.

- b) Sekretariatet la frem dokumentet som fikk positiv respons. Norge uttrykte i et innlegg at BLG 8/WP.4 inneholder fornuftige prinsipper som må støttes. Da dokumentet i det vesentlig er bygd på samme mal som ISM-koden bør det på sikt sikres en formell forankring mellom disse. For å sikre en enhetlig tilnærming av det menneskelige element synes det på det nåværende tidspunkt fornuftig at dokumentet blir behandlet i Joint MEPC/MSC working group on the human element. FSI 12 støttet ikke eksplisitt ideen om joint working group, men rapporterte tilbake til BLG blant annet at grenselinjene mot ILO måtte strekes opp, selv om det var enighet om å fortsette dette arbeidet i IMO.

Oslo, 3. juni 2004

Trygve Scheel
delegasjonsleder