



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 27

(2005–2006)

Om samtykke til godkjenning av endringer av 20. mai 2004 i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1. november 1974 og Den internasjonale konvensjon om ettersøkning og redning til sjøs av 27. april 1979

Innhold

1	Innledning og bakgrunn	5	Forslag til vedtak	10	
1.1	Innledning	5			
1.2	Nærmere om bakgrunnen for endringene	6	Vedlegg		
2	Nærmere om endringene i SOLAS- og SAR-konvensjonene ...	6	1	Adoption of amendments to The international convention for the safety of life at sea, 1974, as amended.....	11
2.1	SOLAS-konvensjonen	6	1	Vedtak om endringer i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974, med endringer.....	11
2.2	SAR-konvensjonen	7	2	Adoption of amendments to The international convention on maritime search and rescue, 1979, as amended	15
3	Behovet for lovendringer	8	2	Vedtak om endringer i Den internasjonale konvensjon om ettersøking og redning til sjøs, 1979, med endringer.....	15
4	Høringen	8			
5	Økonomiske og administrative konsekvenser	9			
6	Vurdering	9			



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 27

(2005–2006)

Om samtykke til godkjenning av endringer av 20. mai 2004 i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1. november 1974 og Den internasjonale konvensjon om ettersøkning og redning til sjøs av 27. april 1979

*Tilråding fra Utenriksdepartementet av 2. desember 2005,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innledning og bakgrunn

1.1 Innledning

Norge er tilsluttet Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1. november 1974, med endringer (SOLAS 1974) og Den internasjonale konvensjon om ettersøkning og redning til sjøs av 27. april 1979, med endringer (SAR 1979).

SOLAS-konvensjonen ble ratifisert av Norge 17. februar 1977 og gjelder skip i internasjonal fart. Konvensjonen inneholder i hovedsak krav til skips konstruksjon, utstyr og drift av skipet. SOLAS-konvensjonen har per 31. august d.å. 155 kontraherende parter.

SAR-konvensjonen ble ratifisert av Norge 9. desember 1981 og retter seg i hovedsak mot myndighetene og redningstjenesten. SAR-konvensjonen har bestemmelser om organisering av redningstjenesten til sjøs, krav om samarbeid mellom kontraherende stater, samt operasjonelle prosedyrer og prosedyrer for skipsrapportering. SAR-konvensjonen har per 31. august d.å. 84 kontraherende parter.

FNs sjøfartsorganisasjons (IMO - International Maritime Organization) sjøsikkerhetskomité 78.

sesjon (MSC 78) vedtok 20. mai 2004 endringer i ovennevnte konvensjoner vedrørende plikten til å yte assistanse til personer i havsnød, samt myndighetenes plikt til å sørge for at de reddede personer blir brakt til et sikkert sted. Vedtaket av 20. mai 2004 innebærer at endringsreglene med virkning fra 1. juli 2006 vil inngå i hhv. SOLAS- og SAR-konvensjonen.

En part vil bli bundet av endringene i SOLAS-konvensjonen og SAR-konvensjonen med mindre vedkommende part meddeler IMO at de protesterer mot endringene innen 1. januar 2006. For SOLAS-konvensjonen er det en forutsetning for innlemmelse av de nye reglene at 1/3 av de kontraherende parter ikke protesterer mot endringene, eller parter med tonnasje som utgjør minst 50 pst. av verdensflåten, ikke protesterer mot endringene. For SAR-konvensjonen er det en forutsetning for innlemmelse av de nye reglene at 1/3 av de kontraherende parter ikke protesterer mot endringene. Det antas som lite sannsynlig at det vil innkomme mange protester.

Da norsk tilslutning til endringene av 20. mai 2004 i SOLAS-konvensjonen og SAR-konvensjonen nødvendigvis er lovendring, er Stortingets sam-

Om samtykke til godkjenning av endringer av 20. mai 2004 i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1. november 1974 og Den internasjonale konvensjon om ettersøkning og redning til sjøs av 27. april 1979

tykke til godkjenning av endringene nødvendig i medhold av Grl. § 26, annet ledd.

Endringen i SOLAS- og SAR-konvensjonene, samt Sjøsikkerhetskomiteens resolusjoner MSC.153(78) og MSC.155(78) i engelsk originaltekst med oversettelse til norsk følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

1.2 Nærmere om bakgrunnen for endringene

Bakgrunnen for endringene er hendelsen i august 2001 da det norske skipet «MS Tampa» reddet over 400 flyktninger i havsnød utenfor Christmas Island, og Australia nektet skipet å sette de nødstedte i land. Hendelsen viste at de internasjonale reglene på området var mangelfulle.

Formålet med de nye reglene er å forhindre hendelser som Tampa-saken i fremtiden, hvor de reddede personer ikke fikk tilgang til et annet trygt sted innen rimelig tid. Dette medførte også at skipet ble svært forsinket i forhold til sin planlagte reise.

De nye reglene retter seg først og fremst mot myndighetenes plikt i slike saker slik at det nå stilles krav til ansvarlige myndigheter om å bidra til en løsning når det gjelder hvor de reddede personer skal kunne avleveres. I tillegg er skipsførerens plikter blitt nærmere presisert og noe utvidet. Det stilles nå krav om å behandle de reddede personer med verdighet og omsorg, samt at plikten til å yte assistanse til personer i havsnød også har blitt utvidet til å omfatte personer som har strandet på f. eks. en øde øy. De vedtatte endringene innebærer ingen kritikk av kapteinen på «MS Tampa», som tvert imot gjennom sin handlemåte fremsto som et eksempel til etterfølgelse.

Norge hadde ønsket et klarere og mer forpliktende regime som ga skipsførere utvidede rettigheter til selv å bestemme hvor de reddede personer skal settes i land, men enighet om dette var ikke mulig å oppnå i IMO. Endringsreglene er derfor et kompromiss som Norge stemte for å vedta.

2 Nærmere om endringene i SOLAS- og SAR-konvensjonene

2.1 SOLAS-konvensjonen

Gjeldende SOLAS-konvensjon kapittel V regel 2 inneholder flere definisjoner av ord og uttrykk som brukes i SOLAS-konvensjonen kapittel V. Regel 2, nytt punkt 5 inntar definisjon av «søke- og redningstjeneste» da enkelte andre regler i

SOLAS-konvensjonen kapittel V benytter seg av dette uttrykket. Definisjonen er den samme som allerede finnes i SAR-konvensjonen kapittel 1 regel 1.3.3.

Gjeldende SOLAS-konvensjon kapittel V regel 33 nr. 1 pålegger ethvert seilende skip som mottar signal om at personer er i havsnød, å yte hjelp til disse. I regel 33 nr. 1, første punktum erstattes ordet «signal» med ordet «informasjon». Begrunnelsen for endringen er at et skip kan få informasjon om et skip i havsnød uten at dette nødvendigvis skjer via et nødsignal. Begrepet «informasjon» vil derfor omfatte flere situasjoner der skipet får kunnskap om nødsituasjonen, og plikten til å yte assistanse vil derfor være noe utvidet enn tidligere.

Som følge av endringen ovenfor er *tittelen* på SOLAS-konvensjonen kapittel V regel 33 foreslått endret fra «Nødmeldinger. Forpliktelser og fremgangsmåte» til «Nødsituasjoner. Forpliktelser og fremgangsmåte».

SOLAS-konvensjonen kapittel V regel 33 nr. 1, nytt 2. punktum klargjør at forpliktelsen til å hjelpe gjelder uansett de nødstedtes nasjonalitet, status eller omstendighetene de er funnet i. Endringen er begrunnet i de konsekvenser og praktiske implikasjoner som kan oppstå når det viser seg, eller det er mulighet for at de nødstedte f. eks. er asylsøkere, og at noen skip vil kunne være fristet til å unnlate å hjelpe for ikke å havne i slike situasjoner som skipet «MS Tampa» gjorde.

I SOLAS-konvensjonen kapittel V regel 33, nytt nr. 1-1 gis det pålegg og fullmakt til berørte redningssentraler om et operativt samarbeid i aktuelle hendelser for å finne den best egnede plass for ilandsetting av personer slik at kapteinen kan løses fra sine forpliktelser med et minimalt ytterligere avvik fra den planlagte reisen, forutsatt at en slik frigjøring av skipsføreren fra forpliktelsene ikke ytterligere øker faren for sikkerheten til menneskeliv til sjøs. Den stat som er ansvarlig for søk og redning i den regionen slik hjelp ytes skal ha det primære ansvaret for å sikre at et slikt samarbeid skjer.

Tilsvarende bestemmelse finnes ikke i gjeldende SOLAS-konvensjon. Bakgrunnen for endringen er de praktiske problemer som har oppstått når et skip ikke får gå til nærmeste eller neste planlagte havn for å avlevere de nødstedte. Under debattene i IMO argumenterte Norge for å innta nye bestemmelser som ga kapteiner utvidede rettigheter til selv å bestemme hvor reddede personer skal settes i land. Det var imidlertid ikke mulig å oppnå enighet om slike bestemmelser i IMO, og den vedtatte endringen er resultatet av et politisk kompromiss, som Norge stemte for å vedta.

Om samtykke til godkjenning av endringer av 20. mai 2004 i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1. november 1974 og Den internasjonale konvensjon om ettersøkning og redning til sjøs av 27. april 1979

SOLAS-konvensjonen *kapittel V regel 33 ny nr. 6* gjør det klart at skipsføreren har plikt til å behandle nødstedte personer som har kommet om bord med verdighet og omsorg. Begrunnelsen for regelen har ingen tilknytning til Tampa-saken, men det var enighet om ønskeligheten av å ta inn slike presiseringer når SOLAS-reglene på dette området likevel skulle endres.

Gjeldende SOLAS-konvensjon *kapittel V regel 34 nr. 1* omhandler sikker seilas og hindring av farlige situasjoner. Kapteinen skal påse at relevante sjøkart og nautiske publikasjoner benyttes i planleggingen av den påtenkte reise. *Nr. 2* setter krav til innholdet i en seilingsplan. *Nr. 3* påser at ingen, herunder eieren, befrakteren eller selskapet som driver skipet, hindrer skipsføreren i å ta de nødvendige beslutninger i relasjon til sikker seilas eller vern av det marine miljø. *Nr. 3* er slettet da tilsvarende bestemmelse med enkelte endringer er flyttet til SOLAS-konvensjon *kapittel V ny regel 34-1 «Skipsføreres beslutninger»*. Innholdet i denne nye bestemmelsen er endret slik at beslutninger «i relasjon til sikker seilas eller vern av det marine miljø» er erstattet med passusen «for å sikre menneskeliv til sjøs eller vern av det marine miljø».

Begrunnelsen for denne endringen er å fremheve skipsføreres rett til å fatte egne beslutninger vedrørende tiltak for å sikre menneskeliv til sjøs, herunder plikten til å yte hjelp i en nødsituasjon til sjøs. Det kan tenkes tilfeller hvor en skipsfører blir overstyrt av f. eks. rederiet til ikke å hjelpe personer i nød da dette kan medføre at skipet blir forsinket i sin planlagte reise. Den nye bestemmelsen gjør det klart at skipsføreren ikke på noen måte kan overstyres av andre i sin beslutning om å yte assistanse til personer i nød.

2.2 SAR-konvensjonen

Gjeldende SAR-konvensjon *regel 2.1* inneholder bestemmelser om etablering og koordinering av søke- og redningstjeneste til sjøs. Når det foreligger informasjon om at en person er eller synes å være i havsnød, skal det hurtig iverksettes hjelpe-tiltak. *Nytt 3. punktum* endrer bestemmelsen slik at også person som er strandet på en øde kyst i et sjøområde, uten å ha mulighet til å benytte seg av andre redningsfasiliteter enn de som er omhandlet i SAR-konvensjonen, omfattes av hjelpeplikten.

SAR-konvensjonen *kapittel 3* omhandler samarbeid mellom ulike lands søke- og redningstjenester.

Gjeldende *SAR-konvensjon regel nr. 3.1.6* oppfordrer til å gi følgende fullmakter til søke- og redningstjenester:

1. tillatelse til å anmode andre redningssentraler om assistanse fra ressurser som fartøy, luftfartøy, personell eller utstyr etter behov.
2. å gi nødvendige tillatelser til adgang for slike fartøy, luftfartøy, personell eller utstyr til territorialfarvann, luftrommet over territorialfarvannet eller landterritoriet.
3. å inngå nødvendige forberedelser sammen med toll-, immigrasjons-, helse- eller andre myndigheter for rask iverksettelse av slik adgang som nevnt ovenfor.

Nytt punkt 4 i 3.1.6 handler om å gi fullmakt til berørte redningssentraler om et operativt samarbeid ved aktuelle hendelser for å finne den best egnede plass for ilandsetting av personer, og det kan f. eks. være neste havn.

Ny regel nr. 3.1.9 i SAR-konvensjonen inneholder krav om at partene til SAR-konvensjonen skal koordinere og samarbeide slik at kapteinen løses fra sine plikter, og slik at overlevende får forlate skipet og blir levert til et sikkert sted (place of safety). Denne nye bestemmelsen pålegger den nasjon som har ansvaret for en søk- og redningsregion hvor nødstedte er plukket opp, å utøve et primæransvar som forsikrer at koordinering og samarbeid foregår med andre involverte nasjoner slik at skipbrudne blir levert til et sikkert sted raskest mulig. Bestemmelsen kopler nå ansvar for søk- og redningsregion opp mot et ansvar til å være initiativtaker for å løse saken i et koordinert samarbeid med andre involverte nasjoner. Alle har en lik forpliktelse til å yte sitt for å løse saken raskest mulig.

SAR-konvensjonens kapittel 4 inneholder bestemmelser om operative prosedyrer for søke- og redningstjenesten. *SAR-konvensjonen ny regel 4.8.5* pålegger den berørte redningssentralen å initiere prosessen med å identifisere de mest egnede steder for ilandsetting av personer i havsnød. Skipet/skipene og andre relevante berørte parter skal informeres.

Norske hovedredningssentralers praksis er at dersom en hendelse skjer innen egen søk- og redningsregion, vil ovennevnte prosedyre følges. Ved hendelser hvor Hovedredningssentralene yter internasjonal bistand er vanlig praksis at skipets fører, enten direkte eller gjennom agent eller rederi, avtaler ilandsettingssted i samarbeid med ansvarlig redningssentral, eller med myndigheter i nærmeste havn eller skipets neste destinasjon, og det trenger nødvendigvis ikke være noen interaksjon fra redningssentralene som er involvert. De

Om samtykke til godkjenning av endringer av 20. mai 2004 i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1. november 1974 og Den internasjonale konvensjon om ettersøkning og redning til sjøs av 27. april 1979

nye bestemmelsene pålegger nå redningssentralen et ansvar for å initiere prosessen med å identifisere de mest egnede steder for ilandsetting (disembarkation) av personer i havsnød.

3 Behovet for lovendringer

Lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) § 135 har bestemmelser som pålegger kapteinen å yte assistanse til andre i havsnød. SOLAS-konvensjonen for øvrig er gjennomført i forskrifter fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

Endringene i SOLAS-konvensjonen kapittel V regel 33 og 34 som presiserer kapteinens plikter og endringen i SAR-konvensjonen artikkel 2.1.1 krever lovendring. Forslag til endringer i sjøloven foreslås i en egen Odelstingsproposisjon som fremmes av Justisdepartementet, jf. Ot.prp. nr. 31 (2005-2006).

For øvrig anses sjøloven § 135 og dagens praksis å være i tråd med endringene i SOLAS- og SAR-konvensjonen.

4 Høringen

Sjøfartsdirektoratet sendte den 26. april 2005 ut et høringsbrev der det ble foreslått at Norge godtar endringene i SOLAS- og SAR-konvensjonene, samt at sjøloven 135 endres. Høringsbrevet ble sendt ut til følgende adressater med høringsfrist 1. august 2005:

Fiskeri- og kystdepartementet
 Justis- og politidepartementet
 Kommunal- og regionaldepartementet
 Nærings- og handelsdepartementet
 Utenriksdepartementet
 Hovedredningssentralen Sør-Norge
 Hovedredningssentralen Nord-Norge
 Kystdirektoratet
 Norsk havneforbund
 Havarikommisjonen
 Norges Rederiforbund
 Rederienes Landsforening
 Fraktesfartøyenes rederiforening
 Hurtigbåtenes Rederiforbund
 Nordisk Skipsrederforening
 Fiskebåtredernes Forbund
 Norges Fiskarlag
 Norges Kystfiskarlag
 Intertanko
 Høgskolen i Tromsø

Høgskolen i Vestfold
 Høgskolen i Ålesund
 Høgskolen Stord/Haugesund
 Norsk Sjøoffisersforbund
 Det norske Maskinistforbund
 Norsk Sjømannsforbund
 Sjøassurandørernes Centralforening
 Gard AS
 Assuranceforeningen Skuld
 Nordisk institutt for sjørett

Det har kommet inn svar fra følgende instanser når det gjelder konvensjonsendringene:

Fiskeri- og kystdepartementet
 Justis- og politidepartementet
 Utenriksdepartementet
 Hovedredningssentralen Nord-Norge
 Kystverket
 Norsk havneforbund
 Fiskebåtredernes Forbund
 Norges Fiskarlag
 Norsk Sjøoffisersforbund
 Det norske Maskinistforbund
 Norsk Sjømannsforbund
 Norges Rederiforbund
 Nordisk Skipsrederforening

Av disse har følgende instanser meddelt at de ikke har merknader til forslaget i høringsbrevet:

Justis- og politidepartementet
 Fiskeri- og kystdepartementet
 Hovedredningssentralen Nord-Norge
 Kystverket
 Norsk Havneforbund
 Fiskebåtredernes Forbund
 Norges Fiskarlag
 Norsk Sjøoffisersforbund
 Det norske Maskinistforbund
 Norsk Sjømannsforbund

Norges Rederiforbund har følgende kommentarer i saken:

«Fra forbundets side deler vi [Sjøfarts]direktoratets vurdering av resultat. Konklusjonen i IMO er et resultat av et politisk kompromiss, og viljen til å oppnå dette kompromisset satt langt inne.

Fra et rederisynspunkt skulle vi selvfølgelig gjerne sett at de nye bestemmelser gav kapteinen utvidede rettigheter til å bestemme hvor reddede personer skal settes i land. Vi har imidlertid forståelse for at dette ikke var mulig. Det synes derfor fortsatt mulig at en tilsvarende situasjon vil kunne oppstå selv med disse endringer, og ideelt sett kunne derfor reglene vært ytterligere klargjørende. Terskelen er imidlertid blitt vesentlig høy-

Om samtykke til godkjenning av endringer av 20. mai 2004 i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1. november 1974 og Den internasjonale konvensjon om ettersøkning og redning til sjøs av 27. april 1979

ere og regelverket vil peke ut hvilke ansvarlige myndigheter som – i strid med reglenes intensjon – ikke har gjort sitt for å bidra til løsning.

Alt i alt anser vi derfor at endringene er tilfredsstillende og vil bidra positivt med sikte på å unngå tilsvarende saker i tiden fremover.

Nordisk Skibsrederforening slutter seg til kommentarene fra Norges Rederiforbund.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Konvensjonsendringene vil ikke medføre vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

De nye bestemmelsene medfører en noe utvidet hjelpeplikt for skipsførere. Derimot antas det at slike nødsituasjoner vil være nokså sjeldent forekommende. Økonomiske konsekvenser antas derfor å være minimale.

Bestemmelsene skal gjøre det lettere for en skipsfører å få satt i land personer som er reddet i havsnød. De nye bestemmelsene som pålegger berørte redningssentraler å samarbeide om ilandsetting av de nødstedte er i overensstemmelse med norsk praksis.

6 Vurdering

Konvensjonsendringene innfører en klar forpliktelse om at stater som er parter i SOLAS- og/eller SAR-konvensjonen skal samarbeide slik at skipsførere som har reddet nødstedte skal kunne avlevere de personer som er reddet til et sikkert sted innen rimelig tid og med minst mulig forsinkelse for skipet.

Norge har støttet de vedtatte endringer. Under debattene i IMO argumenterte Norge for å innta nye bestemmelser som ga kapteiner utvidede rettigheter til selv å bestemme hvor reddede personer skal settes i land. Det var imidlertid ikke mulig å oppnå enighet om slike bestemmelser. Endringsreglene er derfor et kompromiss som Norge stemte for å vedta.

Nærings- og handelsdepartementet tilrår at Norge slutter seg til endringene ved ikke å protestere innen fristen. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Utenriksdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av endringer av 20. mai 2004 i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1. november 1974 og Den internasjonale konvensjon om ettersøkning og redning til sjøs av 27. april 1979.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

st a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til godkjenning av endringer av 20. mai 2004 i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1. november 1974 og Den internasjonale konvensjon om ettersøkning og redning til sjøs av 27. april 1979, i samsvar med et vedlagt forslag.

Om samtykke til godkjenning av endringer av 20. mai 2004 i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1. november 1974 og Den internasjonale konvensjon om ettersøkning og redning til sjøs av 27. april 1979

Forslag

til vedtak om samtykke til godkjenning av endringer av 20. mai 2004 i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1. november 1974 og Den internasjonale konvensjon om ettersøkning og redning til sjøs av 27. april 1979

I

Stortinget samtykker til godkjenning av endringer av 20. mai 2004 i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1.

november 1974 og Den internasjonale konvensjon om ettersøkning og redning til sjøs av 27. april 1979.

Vedlegg 1

Adoption of amendments to The international convention for the safety of life at sea, 1974, as amended

Resolution MSC.153(78)
(adopted on 20 May 2004)

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,
RECALLING Article 28(b) of the Convention on
the International Maritime Organization concern-
ing the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the
International Convention for the Safety of Life at
Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the
Convention") concerning the amendment proce-
dure applicable to the Annex to the Convention,
other than the provisions of chapter I thereof,

NOTING resolution A.920(22) entitled "Review
of safety measures and procedures for the treat-
ment of persons rescued at sea",

RECALLING ALSO the provisions of the Con-
vention relating to the obligation of:

- shipmasters to proceed with all speed to the as-
sistance of persons in distress at sea; and
- Contracting Governments to ensure arrange-
ments for coast watching and for the rescue of
persons in distress at sea round their coasts,

NOTING ALSO article 98 of the United Nations
Convention on the Law of the Sea, 1982, regarding
the duty to render assistance,

NOTING FURTHER the initiative taken by the
Secretary-General to involve competent United
Nations specialized agencies and programmes in
the consideration of the issues addressed in this
resolution, for the purpose of agreeing on a com-
mon approach which will resolve them in an effi-
cient and consistent manner,

REALIZING the need for clarification of exist-
ing procedures to guarantee that persons rescued
at sea will be provided a place of safety regardless
of their nationality, status or the circumstances in
which they are found,

REALIZING FURTHER that the intent of the
new paragraph 1-1 of SOLAS regulation V/33, as
adopted by this resolution, is to ensure that in

Vedtak om endringer i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974, med endringer

Resolusjon MSC.153(78)
(vedtatt 20. mai 2004)

SJØSIKKERHETSKOMITEEN,
SOM MINNES artikkel 28(b) i konvensjonen
om Den internasjonale sjøfartsorganisasjon vedrø-
rende komiteens funksjoner,

SOM VIDERE MINNES artikkel VIII(b) i Den
internasjonale konvensjon om sikkerhet for men-
neskeliv til sjøs (SOLAS), 1974, heretter omtalt
som "konvensjonen", vedrørende fremgangsmåten
ved endringer av vedlegget til konvensjonen unn-
tatt kapittel I,

SOM MERKER SEG resolusjon A.920(22) –
"Review of safety measures and procedures for the
treatment of persons rescued at sea",

SOM OGSÅ MINNES bestemmelsene i kon-
vensjonen vedrørende følgende forpliktelser:

- at skipsførere med største fart skal ile personer
i havsnød til unnsetning; og
- at konvensjonsparter skal sørge for kystvakt-
hold og andre ordninger for å redde personer i
havsnød langs vedkommende parts kyster,

SOM OGSÅ MERKER SEG artikkel 98 i De forente
staters havrettskonvensjon, 1982, vedrørende plik-
ten til å komme til unnsetning,

SOM VIDERE MERKER SEG initiativet som er
tatt av Generalsekretæren for å involvere De for-
ente nasjoners rette fagorganer og programmer i
behandlingen av spørsmålene som berøres i denne
resolusjonen, i den hensikt å bli enige om en felles
tilnæringsmåte som vil løse dem på en effektiv og
enhetlig måte,

SOM ERKJENNER behovet for å klargjøre
eksisterende fremgangsmåter for å garantere at
personer som reddes til sjøs, vil få tilgang til et trygt
sted uavhengig av deres nasjonalitet, status eller
omstendighetene de reddes under,

SOM VIDERE ERKJENNER at formålet med
det nye punkt 1-1 i regel V/33 i konvensjonen, slik
det er vedtatt ved denne resolusjonen, er å sikre til-

