



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Directorate

RAPPORT FRA DE 54

TIL: Sjøfartsdirektøren, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, regionledere og delegasjonsmedlemmene.
FRA: Delegasjonen v/Sigurd Gude
DATO: 22. november 2010

KOMITÉ: IMO's Sub-Committee on Ship Design and Equipment (DE 54) 25.-29. oktober 2010

<u>Den norske delegasjonen:</u>	<u>Funksjon:</u>
Ass. sjøfartsdirektør Sigurd Gude, Sjøfartsdirektoratet (delegasjonsleder)	Plenum
Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 3
Seniorrådgiver Haakon Storhaug, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Seniorrådgiver Unn C. Lem, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Senioringeniør Bjørnstein Tobiassen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Overingeniør Cathrine Grimstvedt, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG1/DG2
Rådgiver Mona Kristensen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/DG 1
Rådgiver Magnar Selnes, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 2
Rådgiver Siv C. Gaalaas, NHD	Plenum/WG 3
Rådgiver Nini Pharo Halle, UD	Plenum/WG3
Seniorrådgiver Trine Solevågseide, Kystverket	Plenum/WG 3
Seksjonsleder Kjersti Høgestøl, Norges Rederiforbund	Plenum/WG 3
Overingeniør Håkon Hustad, DNV	Plenum/WG3
Adm. dir. Irene Mjelde, Regatta	Observatør 27-28.10

OPPFØLGING

Punkt i rapport	Oppgave	Kommentarer	Ansvarlig i S.dir
3.3	Støtte MSC Res. forslag under MSC 88	Ytterligere en god IACS-fortolkning	SGU
3.4	Støtte at MSC 88 sender saken til SLF 53. Hvis det blir gjort forberede et dokument/innlegg under SLF 53.	Forklare norsk posisjon	TBS/SGU
3.5	Godt forberedt innlegg til MSC 89, muligens Instruction to Class	Stikkordsmessig liste som forklarer norsk posisjon	MKR/SGU
3.6	Forberede innlegg under FSI 19	Om nødvendig	LKA
3.7	Sende inn dokument til DE 55 hvis nødvendig. NB! Fristene nevnt under pkt. 3 i rapporten	Eller forberede god gruppedeltagelse	BTO
3.8	Følge saken under SLF 53, STW 42 og FP 55	Kommer kanskje først opp igjen under DE 56 i 2012	TWI
3.10	Sende inn dokument til DE 55	Om nødvendig	BTO
3.12	Vurdere dokument innsendt til DE 56	Diskuteres i komp.forum før innsending	BTO
3.13	Rapportere om arbeidet som fortsatte torsdag 28.10.2010 til DE 55. Lede korrespondansegruppen, følge arbeidet i den uformelle gruppen samt utarbeide miljøkapittel for innsendelse til neste møte.	Dokumentfrist 17.12. 2010 eller 14.1.2011 avh. av sideantall	TBS
3.14	Delta i korrespondansegruppen mot DE 55	Dokumentfrist 14.1.2011	UCL
3.15	Sende inn dokument til DE 55	Forklare norsk posisjon	SGU
3.19	Vurdere dokument innsendt til MEPC 62	Bærequav eller ikke?	EAR

Om arbeids-, drafting- og korrespondansegrupper for DE 55

Det kan kun opprettes 5 arbeids- og draftinggrupper, og disse vil bli plukket fra listen under.

DEs formann vil, i samarbeid med sekretariatet, vurdere hvilke grupper som skal nedsettes avhengig av innsendte dokumenter til de ulike gruppeforslagene.

- Development of a new framework of requirements for life-saving appliances
- Development of a mandatory Code for ships operating in polar waters
- Protection against noise on board ships
- Supporting guidelines for cargo oil tank coating and corrosion protection
- Performance standards for recovery systems for all types of ships
- Life-saving appliances

DE 54 besluttet opprettet hhv. videreført disse korrespondansegruppene:

- Supporting guidelines for cargo oil tank coating and corrosion protection

- Development of a mandatory Code for ships operating in polar waters under ledelse av Norge
- Protection against noise on board ships under ledelse av Danmark

1. INNLEDNING

Det ble avholdt nasjonalt formøte i Haugesund 18. oktober 2010.

Det ble avholdt to EU-koordineringsmøter i London der Sigurd Gude deltok.

Under møtet DE 54-møtet i London deltok 60 medlemsstater, Hong Kong (Kina) som assosiert medlem, EU og MOWCA som observatørmedlemmer samt 28 NGO.

DE 54 besluttet å etablere disse arbeids- og draftinggrupper:

WG 1: Guidance on open watertight doors under ledelse av Sverige

WG 2: Pollution prevention under ledelse av USA

WG 3: Development of a mandatory Polar Code under ledelse av Norge

DG 1: Interpretation on application of SOLAS and MARPOL and LL requirements for major conversions of oil tankers under ledelse av UK

DG 2: Amendments to Res. A.744 (18) under ledelse av Tyskland

Norske dokumenter til møtet:

DE 54/13/3 Forslag til rammeverk for ny Polarkode, rapport fra korrespondansegruppen ledet av Norge (på vegne av Argentina, Australia, Bahamas, Canada, Chile, China, Danmark, Finland, Frankrike, Island, Japan, Nederland, New Zealand, Russland, Sør- Korea, Sverige, Storbritannia, Tyskland, USA, Vanuatu, EC, BIMCO, CESA, CLIA, CSC, FOEI, IACS, IADC, ICS, IFAW, INMARSAT, Interferry, INTERTANKO, ISO, OCIMF, Pacific Environment, RINA og WWF.

2. OPPSUMMERING

De viktigste sakene for Norge under denne sesjonen var fortsettelsen av arbeidet med å utvikle en bindende kode for skip som opererer i polområdene, retningslinjer hva gjelder åpne vanntette dører, ombygningskrav for oljetankskip og gjeninnføring av krav til redningsvester.

Med unntak av kravet til redningsvester ble disse sakene ytterligere behandlet i de respektive arbeids- og draftinggrupper som ble nedsatt.

Utfallet av dette arbeidet, med angivelse av punkt på dagsorden, kan oppsummeres slik:

4. Vanntette dører: Ikke tilfredsstillende, norsk reservasjon i rapporten til MSC. Mulig innsendelse av dokument til SLF hvis MSC 88 beslutter å sende saken dit.
5. Ombygningskrav: Ikke tilfredsstillende, norsk reservasjon i rapporten til MSC. Siden saken er avsluttet må det forberedes et innlegg under MSC 89 som underbygger hvorfor Norge har en reservasjon i rapporten fra DE 54..
13. Polar-koden: Tilfredsstillende med god fremdrift.

15. Redningsvester: Gjennomslag for arbeidsgruppe under DE 55 forutsatt at MSC 88 godtar dette.

Norge deltok ikke i DG2 om revisjon av A. Res.744(18) da dette lenge har vært en sak som DNV har håndtert på vegne av Norge, se ellers pkt. 3.11.

Valg

For 2011 valgte DE 54 Anneliese Jost fra Tyskland som formann hhv. Dr. Susumu Ota fra Japan som viseformann.

Neste møte i underkomiteen

Dato for DE 55 er foreløpig satt til 21-25.3.2011.

3. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTENE PÅ AGENDAEN

1. Adoption of the agenda

Agendaen ble godkjent uten endringer.

2. Decision of other IMO bodies

Sekretariatet informerte om beslutninger fattet av Komiteene og andre underkomiteer der disse berører DEs arbeid. Der DE hadde fått spesifikke instruksjoner, ble dette behandlet under det enkelte agendapunkt.

Norsk posisjon

Dokumentene tas som informasjon.

Utfall

Tatt til etterretning.

Oppfølging

Ingen.

3. Consideration of IACS unified interpretations

Norsk posisjon

Støtter begge dokumentene fra IACS.

Utfall

Dette er et fortløpende agendapunkt. Hva gjelder DE 54 skal sekretariatet utarbeide et forslag til MSC-sirkulær basert på DE 54/3 og DE 54/3/1.

Oppfølging

Støtte at det blir vedtatt et MSC-sirkulær under MSC 88.

4. Guidance to ensure a consistent policy for watertight doors to remain open during navigation

Under DE 53 skjedde dette:

Norge ba om at en måtte se nærmere på skille mellom type A og type B dører, samt gå gjennom henvisningene til SOLAS så vi ikke mister noe. Australia ønsker å diskutere påvirkning ut fra hvor dørene er plassert.

CLIA er bekymret for den deterministiske tilnærmingen fra SLF og mener den bør tilpasses den risikobaserte tilnærmingen fra DE dersom det skal være mulig å kombinere de to. Dette ble støttet av Bahamas og ICS som også mener at det er elementer i begge utkastene som må justeres når de to utkastene bringes sammen. Nederland støttet Norges kommentarer, men mener at det kun skulle være operasjonelle retningslinjer og ingen konstruksjonskrav.

Norsk posisjon

Norge støtter dokumentet som sekretariatet har utarbeidet.

Utfall

I plenumsdiskusjonen ble det dessverre flertall for CLIAs forslag.

Rapport fra WG1

Arbeidsgruppen fikk i oppgave av plenum å ferdigstille ”Guidance to ensure a consistent policy for watertight doors to remain open during navigation” med bakgrunn i dokumentet DE 54/4/Rev. 1, samt dokumentene DE 54/4/1 og DE 54/4/2 innsendt av henholdsvis CLIA og USA.

CLIA foreslo at det kun er nødvendig å utføre ”Risk assessment” når en søker om å få holde vanntette dører åpne, og at ”Floatability assessment” kun er nødvendig dersom dørene skal holdes åpne i risikoområder. Denne risikobaserte tilnærmingen fikk mye støtte, blant annet fra ICS og Bahamas. SOLAS sier imidlertid at skipets overlevelsessevne skal tas med i vurderingen til administrasjonen, når det søkes om å få holde vanntette dører åpne.

USA ønsket å øke skadeinntregningen til B/5 for ikke å ekskludere vanntette dører innenfor et B/10 vingskott fra å måtte vurderes. Her er de fleste enige i hvilke avdelinger som må fylles ved skade når en tar hensyn til åpne dører, men vil ikke endre teksten slik som USA foreslår. Kategorisering av dørene diskutertes mye. I og med at det kun er kategori A dører som det må søkes om å få holde åpne, er mange av den oppfatning at de andre kategoriene ikke behøver å være i rapporten. USA og Norge ville gjerne ha et klarere skille mellom A og B dører.

Konklusjon

Forslaget fra CLIA fikk mye støtte. I og med at SOLAS sier at skipets overlevelsessevne skal vurderes av administrasjonen når det søkes om å få holde vanntette dører åpne, ble majoriteten enige om at ”floatability assessment” skal være en del av ”risk assessment”, men at stabilitetskriteriene ikke nødvendigvis trenger å være tilfredsstillt. Det er opp til enhver administrasjon å avgjøre. Det er kun i risikoområder at disse kriteriene må være tilfredsstillt. England, støttet av Norge, er uenige i dette og har lagt inn reservasjon vedrørende dette i rapporten. Det ble ikke støtte for USAs forslag om å øke skadeinntregningen til B/5, men skissene i sirkulæret ble utbedret slik at hovedessensen i forslaget ble ivaretatt.

Kategoriseringen av dørene ble valgt beholdt for en så at det kunne være nyttig for administrasjoner og selskaper å skille mellom dem. USA og Norge fikk ikke støtte i å lage et klarere skille mellom A og B dører.

Oppfølging

Ettersom denne saken er ferdigbehandlet av DE-komiteen, og MSC 88 bes om å oversende utfallet til SLF 53, som møtes 10-14.1.2011, må norsk standpunkt ivaretas der med et godt forberedt innlegg eller dokument.

5. Interpretation on application of SOLAS, MARPOL and LL requirements for major conversions o foil tankers

Under DE 53 skjedde dette:

IACS hadde utarbeidet et forslag til fortolkninger som skulle ha gått til en arbeidsgruppe. Imidlertid var det ikke noen arbeidsgruppe tilgjengelig og IACS forslag gikk mer eller mindre uten kommentarer til en draftinggruppe, selv om EU, inkludert Norge, ikke var enig i forslagene. Den eneste kommentaren som ble tatt hensyn til kom fra Norge og rettet seg mot anvendelsesparagrafen som etter vår mening åpnet for å inngå kontrakt på et svært tidlig tidspunkt og derved omgå regler som eventuelt trer i kraft etter kontraktsinngåelse, men før påbegynnning av ombyggingen. Norge fikk støtte for å innføre en tidsbegrensning, men fortolkingene ble ikke godkjent slik de forelå fra draftinggruppen. Et EU-dokument vil bli utarbeidet for neste møte, et dokument Norge vil støtte.

Norsk posisjon

Norge var medinnsender på dokument 54/51. Enkelte punkt tatt opp av IACS i dokument 54/5/2+3 er sammenfallende med vårt syn, andre var det ikke.

Utfall

Etter en strukturert gjennomgang av dokumentene ble disse oversendt DG1 med klar instruks om særlig å se på de debatterte tekstene.

Rapport fra DG1

DG gikk igjennom utkastet til MSC-MEPC Circular og redigerte og gjorde korrigeringer basert på konklusjoner og kommentarer i plenum.

Det ble blant annet satt inn en anvendelsesdato for å gjøre det klart at tolkningene ikke skulle gjelde skip som allerede var ombygget eller var under ombygging i dag.

Når det gjaldt SOLA II-1/3-8 om towing and mooring equipment ble det konkludert med at dersom SWL for eksisterende utstyr ikke var kjent, skulle det sikres på andre måter at SWL var tilstrekkelig for normal drift.

Under diskusjonen av SOLAS regel III/31.1.8 ble det påpekt at plenum i prinsippet var enige om at kravet til frifall livbåt skulle gjelde når enkeltskrogs oljetankere ble bygget om til bulkskip. Det skulle imidlertid gjøres redaksjonelle endringer som tok hensyn til at det under MSC 76 ble konkludert med at det ikke var kostnadseffektivt å stille krav om frifall livbåt på eksisterende bulkskip. Det ble i tillegg bestemt at DG skulle ta hensyn til at henvisningen til at det skulle gjøres en vurdering av administrasjonene var uheldig.

Den opprinnelige teksten under SOLAS regel III/31.1.8 i rapporten fra DG inneholder en bestemmelse om at frifall livbåt skal monteres dersom det er plass. Ved mangel på plass vil skipets eksisterende livbåtarrangement aksepteres dersom dette er i samsvar med SOLAS III/1.4.2. (EU-kommisjonen ønsket at sistnevnte henvisning skulle med for å bringe inn et element av vurdering fra administrasjonens side.

Andre fokuserte på den delen av samme regel som sier at dersom skipet skifter ut livbåten uten å skifte ut utsetningsarrangementet kan ny livbåt være av samme modell som før. Av det siste ble det sluttet at det ville gå utover SOLAS å kreve nytt livbåtarrangement som oppfyller kravene som gjelder på tidspunktet for ombyggingen.)

Norge gav uttrykk for uenighet med hensyn til den delen av UI som ved plassmangel gir adgang til å beholde eksisterende livbåtarrangement og uttalte videre at man anså at MSC 76 omhandlet eksisterende bulkskip, og ikke tilfeller hvor andre skipstyper bygges om til bulkskip, slik som her, en enkeltskrog oljetanker. Videre ble det uttalt at SOLAS III/1.4.2, ved mangel på plass til frifall livbåt, ikke ble ansett å være til hinder for at administrasjonen satte som betingelse at hele livbåtarrangementet skulle oppfylle kravene for nye skip på tidspunktet for ombyggingen, noe som i praksis antas å bety at eksisterende arrangement vil måtte byttes ut.

Under gjennomgangen av rapporten i plenum oppsto en diskusjon vedrørende frifall livbåt. Noen land var bekymret for at UI skulle bli forstått som ”tilbakevirkende” på dette punktet. Så vidt jeg husker konkluderte ordstyrer med å endre teksten, i tillegg til å sette teksten i [tekst] frem til MSC 89.

Når det gjelder LL ble det enighet om et kompromiss, hvor teksten i IACS sitt utkast ble brukt som utgangspunkt. Denne ble imidlertid korrigert for å ta med det viktigste elementet i EU-kommisjonens utkast som var at kravet om baughøyde og reserveoppdrift i LL regel 39 skulle gjelde.

Norsk posisjon

Norge var medinnsender til EU-kommisjonens dokument som i hovedtrekk la til grunn at ved ombygging fra enkeltskrog oljetanker til bulkskip skal regelverket som gjelder nye bulkskip legges til grunn.

Utfall

Det var uenighet i DG om hvorvidt en enkeltskrogs oljetanker skulle sidestilles med et eksisterende bulkskip. En slik likestilling syntes å være utgangspunktet til IACS som laget det første utkastet til UI og utkastet til sirkulær er strukturert i henhold til dette. Hoveddelen av kommentarene i EU-kommisjonens dokument, som Norge var medinnsender til, er imidlertid tatt hensyn til.

Oppfølging

Dersom UI til SOLAS III/31.1.8 blir vedtatt på MSC 89 bør Norge utforme et Instruction to Class hvor vårt synspunkt angående livbåtarrangement fremgår. Det bør videre vurderes om Norge skal ta initiativet til å foreslå at problemstillinger knyttet til ombygginger til ny skipstype blir tatt standpunkt til av IMO på generell basis.

Ettersom denne saken er ferdigbehandlet av DE-komiteen, og MSC 89 vil se på dette i forbindelse med gjennomgang av rapporten fra DE 54, må norsk standpunkt ivaretas under gjennomgangen av rapporten under MSC 89.

6. Application of amendments to SOLAS chapter III and the LSA Code

Utfallet av DE 53 på dette punktet var:

Sekretariatet utarbeider en revidert utgave av forslag til anvendelse av de siste endringene i SOLAS kapittel III og LSA-koden. UK vil i samarbeid med sekretariatet adressere problemet bredere under MSC 88.

Norsk posisjon

Støtter de innsendte dokumentene, men ikke at det skal være ”standard” Terms of Reference (ToR) for arbeids- og korrespondansegrupper.

Utfall

DE 54 sluttet seg til begge dokumentene, men det ble påpekt at installasjonsdato og ToR ikke kunne støttes som foreslått. Derfor ble begge dokumentene vedtatt og MSC 88 oppfordret til å sende saken til FSI 19 som møtes 21-25. februar 2011.

Oppfølging

Følge saken på FSI 19.

7. Performance standards for recovery systems for all types of ships

Norsk posisjon

Støtter ikke krav om at særskilt utstyr skal være om bord for å ta personer opp fra vannet.

Utfall

Det var enighet om at DE skal utvikle funksjonelle, ikke bindende krav. Ettersom ferdigstilling blir forlenget til 2011 kan dokumenter innsendes til DE 55 (NB! Mer enn 6 sider: 17.12.2010, færre enn 6 sider 14.1.2011).

Oppfølging

Vurdere om det skal sendes inn et dokument til DE 55.

8. Safety provisions applicable for tenders operating from passenger ships

Norsk posisjon

Støtter forslaget forfattet av sekretariatet.

Utfall

I og med at SLF- og STW-komiteene ikke har fått anledning til å uttale seg om saken, ble den utsatt til DE 55. Beslutter DE 55 å sende saken til FP-komiteen i tillegg, kommer saken først opp i full bredde under DE 56 i 2012.

Oppfølging

Følge diskusjonen i de andre underkomiteene frem mot DE 55.

9. Guidelines for a visible element to general alarm systems on passenger ships

Norsk posisjon

Støtter forslaget som innsendt av USA.

Utfall

Enkelte punkter trenger noe mer bearbeidelse som skal diskuteres under DE 55 før FP-komiteen uttaler seg om forslaget med tanke på å ta saken videre under MSC 90.

Oppfølging

Ingen konkret handling, men følge diskusjonen under DE 55.

10. Development of a new framework of requirements for life-saving appliances

Norsk posisjon

Støtter at de innsendte dokumenter danner grunnlag for ytterligere arbeid og klargjøringer.

Utfall

I plenumsdiskusjonen var det støtte fra alle som tok ordet, og det var mange som hadde samme syn som Norge. Denne saken vil kunne bli en arbeidsgruppe under DE 55.

Oppfølging

Vurdere å innsende dokument til DE 55 og følge saken nøye og minst delta i arbeidsgruppen hvis den blir etablert under DE 55.

11. Amenments to resolution A.744 (18)

Norsk posisjon

Dette agendapunktet har i lang tid vært håndtert av DNV som også forfattet norsk posisjon til DE 54. Allikevel var det elementer i dokument DE 54/11/1+2 som ble nevnt i møtet.

Utfall

Norge hadde ingen innvendinger mot utfallet av draftinggruppens rapport. I og med at denne resolusjonen nå er endret på så mange punkter ber DE MSC om å forlenge ferdigstillelse til 2011 med tanke på å få utviklet en ny A.Res som erstatter A.744(18).

Oppfølging

Ingen konkret, men støtte utfallet fra DE 54 dersom dette blir diskutert under MSC 88.

12. Thermal performance of immersion suits

Norsk posisjon

Ønsker at dette skal tas inn i en korrespondansegruppe om det blir foreslått.

Utfall

Det var flertall i plenum for forslaget om å bruke en testdukke (manikin) for å teste de termiske egenskapene for disse draktene. I og med at det ikke forelå nok data blir MSC 88

bedt om å forlenge ferdigstillingen til 2012 og rapporten fra DE 54 ber interesserte om å sende inn dokumenter til DE 56.

Oppfølging

Kompetanseforum redning må se på denne saken og drøfte om det er nødvendig med et norsk dokument til DE 56.

13. Development of a mandatory Code for ships operating in polar waters

Norsk posisjon

Som leder å gjennomgå korrespondansegruppens rapport. De forskjellige innsendte dokumentene til dette punktet var i all hovedsak konstruktive innspill til den arbeidsgruppen som skulle nedsettes. Vanuatus forslag om å bruke ISM-koden, istedenfor å utvikle en kode, støttes ikke.

Rapport fra WG3

Arbeidsgruppen, som startet sitt arbeid mandag, tok med seg de innsendte dokumentene med unntak av DE 54/13/4 fra Vanuatu som plenum ikke støttet. Gruppen diskuterte geografisk avgrensning for anvendelse av koden samt en mulig struktur på koden basert på innspill fra korrespondansegruppen og et forslag fra Tyskland. Dokumentene som omhandlet miljøbeskyttelse ble ikke behandlet grunnet tidsnød, men gruppen tok positivt imot Norges tilbud om å utforme et miljøkapittel til neste DE. Gruppen utarbeidet også et utkast til matrise over tilleggsfarer i Polarområdene og mulig konsekvenser.

Utfall

Det ble enighet om at koden skulle ha samme virkeområde som de eksisterende retningslinjene (Arktis og Antarktis som definert i retningslinjene og MARPOL). Videre ble det enighet om struktur på koden. En liten uformell gruppe vil utarbeide utkast til den tekniske delen av koden for innsendelse til neste møte. Det ble nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av Norge som skal jobbe videre med matrisen.

Oppfølging

Lede korrespondansegruppen, følge arbeidet i den uformelle gruppen samt utarbeide miljøkapittel for innsendelse til neste møte.

14. Protection against noise on board ships

Norsk posisjon

Mange gode dokumenter er innsendt, men saken trenger ytterligere diskusjoner/behandling, særlig med referanse til Direktiv 2003/10 som trer i kraft 7. februar 2011.

Utfall

En rekke av de innsendte dokumentene fikk støtte under diskusjonen, men ytterligere behandling er nødvendig. Plenum besluttet å sette ned en korrespondansegruppe under ledelse av Danmark.

Oppfølging

Delta i korrespondansegruppen.

15. Amendments to the revised recommendation on testing of life-saving appliances

Norsk posisjon

Støtter forslagene fra sekretariatet hva gjelder endringer/rettelser som bestemt av DE 53. Videre støtter Norge aktivt en vei fremover ved å gjeninnføre fysiske krav til redningsvester.

Utfall

I plenumsdiskusjonen godtok plenum innholdet i DE 54/15/1 og at dette sendes til MSC 89 for godkjenning. Ellers gikk Norge inn for at de gamle testkravene skulle gjeninnføres; e. g. MSC Res. 81(70), mens USA forsvarte den testmetodikken som ble innført med MSC Res. 200(80). Ingen andre tok ordet, selv om flere land underhånden delte vårt syn. Siden plenumsdiskusjonen besto av to innlegg ble deler av disse innleggene tatt inn i rapporten til MSC.

Oppfølging

Innsendelse av et forklarende dokument til DE 55. Må også være forberedt dersom MSC 88 stiller spørsmål ved akkurat dette, noe som i så fall betyr at MSC 88 er interessert i saken.

16. Test standards for type approval on add-on equipments

Norsk posisjon

Støtte korrespondansegruppens rapport.

Utfall

Dokumentet ble sendt til WG2 og rapporten fra dette arbeidet ble tatt til etterretning.

Oppfølging

Ingen, MEPC blir gjort oppmerksom på saken er ferdigbehandlet

17. Measures to promote integrated bilge water treatment systems

Norsk posisjon

Støtter ikke at IMO skal "markedsføre" et spesielt utstyr eller anlegg.

Utfall

IACS foreslo en vei fremover som skulle kunne oppnå det som ble avertert i dokument 54/1/7. Flere innlegg viste til at bruk av IBTS ikke måtte bli snikinnført som noe som skulle sertifiseres. Dokumentet ble sendt til WG2, men da som et lavt prioritert tema.

Oppfølging

WG2-Gruppen klarte ikke å ferdigstille sitt arbeid, derfor tas saken opp under DE 55.

18. Guidelines for a shipboard oil waste pollution prevention plan

Norsk posisjon

Støtter at dokumentet sendes til WG2.

Utfall

Mange innlegg støttet ikke måten som var foreslått fordi det virket som enda ett nytt ”pålegg” fra IMO som ble vurdert som mer enn MARPOL-krav. Videre ble det stilt spørsmål hva gjelder havnestatskontroll, gjelder det hele skipet eller bare maskinrom. Dokumentet ble besluttet sendt til WG2 og rapporten fra dette arbeidet ble tatt til etterretning.

Oppfølging

Norge mener ikke noe spesielt under dette punktet, derfor sendes det ikke inn et dokument til DE 55.

19. Application of amendments to SOLAS chapter III and the LSA Code

Norsk posisjon

Støtter at document 54/19 sendes til WG2.

Utfall

I plenumsdiskusjonen kom det frem at det måtte avklares hvorvidt det var et krav om å ha reservedeler om bord eller ikke. Instruksjonen fra MEPC var uklar i så måte. WG2 utarbeidet forslag til MEPC-sirkulær, uten å ta stilling til ”carriage requirement”, som MEPC 62 må avgjøre.

Oppfølging

Vurdere innsending av dokument til MEPC 62.

20. Work programme and provisional agenda for DE 55

Norsk posisjon

Forslaget fra formannen tas til etterretning.

Utfall

I plenumsdiskusjonen ble det gjort enkelte mindre forandringer uten betydning for vårt videre arbeid i denne komiteen.

Oppfølging

Ingen spesiell.

21. Election of Chairman and Vice-chairman for 2011

Norsk posisjon

Vi foreslo at sittende formann ble gjenvalgt.

Utfall

Sittende formann og viseformann ble gjenvalgt.

22. Any other business**Norsk posisjon**

Støtter at det utarbeides et MSC-sirkulær angående forfalsket utstyr. Hva gjelder testing av frifalls livbåter kan vi leve med dagens regelverk hhv. at det kreves sjøsetting. Forslaget om at visse store tomme områder på malmskip ikke skal ha korrosjonsbeskyttende maling støtter vi ikke.

Utfall

Det blir utarbeidet et sirkulær som gjør oppmerksom på at forfalsket utstyr tilbys i markedet (DE 54/22). Hva gjelder testing av frifalls livbåter (DE 54/22/1) var det forskjellig syn i plenum. Skal dette tas videre krever det en SOLAS-endring via ett nytt punkt på agendaen. IACS vil trolig gjøre dette sammen med en flaggstat. Hva gjelder korrosjonsbeskyttelse (DE 54/22/2) noterte plenum seg dokumentet fra IACS.

Oppfølging

Ingen spesiell.

Haugesund 22. november 2010

Sigurd Gude
Delegasjonsleder