

RAPPORT

TIL: Sjøfartsdirektør, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene, adressatene på MSC's sirkulasjonsliste (se vedlegg), samt alle distriktssjefene.

FRA: Delegasjonen v/Trygve Scheel.

DATO: 14. februar 2005

KOMITE: **IMO's Sjøsikkerhetskomité MSC 79, 1. – 10. desember 2004.**

I. INNLEDNING

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Funksjon:

➤ Seniorrådgiver Trygve Scheel (delegasjonsleder)	Plenum
➤ Avdelingsdirektør Turid Stemre	Plenum, WG 1
➤ Underdirektør Eivind Vågslid	Plenum, DG 1
➤ Senioringeniør Jon Strengenhagen	Plenum, WG 2
➤ Senioringeniør Tor Gunnar Eide	Plenum, WG 3
➤ Overingeniør Thomas A. Johansen	Plenum, WG 2
➤ Rådgiver Bente Michaelsen	Plenum
➤ Rådgiver Tonje Sund, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum
➤ Rådgiver Henriette Nesheim, Fiskeridepartementet	Plenum, WG 3
➤ Rådgiver Andreas Breivik, Kystverket	Plenum, WG 3
➤ Sjefsingeniør Knut Vågnes, Det norske Veritas	Plenum, WG 2, DG 1
➤ Sjefsingeniør Rolf Skjong, Det norske Veritas	Plenum, WG 2
➤ Senioringeniør Finn-Erik Dahl, Det norske Veritas	Plenum, WG 3
➤ Sjefsingeniør Sigmund Rusås, Det norske Veritas	Plenum
➤ Direktør Terje C. Gløersen, Norges Rederiforbund	Plenum, WG 3
➤ Seksjonsleder Rune Karlsen, Norges Rederiforbund	Plenum, WG 2

WG 1: Working group on Large passenger ship safety

WG 2: Working group on Goal-based new ship construction standards

WG 3: Working Group on Maritime Security

DG 1: Drafting Group on Amendments to mandatory instruments

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 16. november 2004 i Sjøfartsdirektoratet, samt et EU forberedende møte 23. november 2004 hvor Trygve Scheel deltok. EU hadde ellers løpende møter under MSC hvor Trygve Scheel og Henriette Nesheim deltok.

Ytterligere informasjon eller dokumentasjon kan fås ved henvendelse til Bente Michaelsen tlf. 22 45 47 11, eller på e-mail: bente.michaelsen@sjofartsdir.no. Distriktssjefene bes kontakte ovennevnte for distribusjon av offisiell rapport.

II. OPPSUMMERING

Ny internasjonal radarstandard

Som følge av "Sleipner"-ulykken i 1999 fremmet Norge i IMO forslag til revisjon og utvikling av flere standarder for navigasjonsutstyr. MSC vedtok nå revidert standard for navigasjonsradar. Radarstandarden skjerper kravene for detektering av små gjenstander og innfører for første gang krav til deteksjon under vanskelige meteorologiske forhold, som kraftig nedbør og høy sjø. Videre innføres det nye krav om et harmonisert brukergrensesnitt for å bidra til færre ulykker som følge av feilbetjening. Standarden for presentasjon av navigasjonsdata vil få følger for alle navigasjonssystemer og alt navigasjonsutstyr, både med hensyn til symbolbruk og presentasjonsform.

Bulkskip

MSC 78 omgjorde en tidligere beslutning om å innføre obligatoriske krav til dobbelskrog på bulkskip. Vedtaket var kontroversielt, for IMO hadde arbeidet mot et slikt mål i flere år. Etter dette vedtaket så man behov for å forbedre den strukturelle sikkerheten for enkeltskrogs bulkskip. Derfor vedtok MSC 79 nå ny regel 6.5 i SOLAS kap. XII med strengere krav til styrke i enkeltskrogs bulkskip generelt, med spesiell vekt på skutesiden i lasteområdet, som har vist seg å være spesielt sårbar.

Den reviderte utgaven av SOLAS kap. XII vil bidra til å øke sikkerheten både for nye og eksisterende bulkskip.

Kjemikalieskip

Hovedelementet i de vedtatte endringene som gjelder kjemikalieskip, er innføring av et system for klassifisering av kjemikalier i tre kategorier med en fjerde uregulert kategori som erstatter dagens system med fem kategorier. Dette medfører at data for alle kjemikalier som skal fraktes med skip, må evalueres av IMO og kategoriseres med hensyn til forurensningsfare, og kategorien bestemmer hvilke skipstyper som kan anvendes. En konsekvens av de nye reglene er at vegetabiliske oljer i fremtiden skal fraktes på skip med doble skrog. Det har vært mye uenighet rundt prosessen, og diskusjonen har i stor grad dreid seg om det vil bli knapphet på tonnasje. En konsekvens er også at fiskeolje som fraktes langs kysten av Norge må over på mer sofistikert tonnasje med dobbelt skrog.

III. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTER PÅ AGENDAEN

1. Amendments to mandatory instruments (agendapunkt 3)

Følgende instrumenter var foreslått endret:

a) *SOLAS kap. II-2*

- a. Ny SOLAS reg. II-1/2.14 vedrørende definisjon av bulkskip.
- b. SOLAS reg. II-1/18 vedrørende prototypetesting av dører om bord.
- c. SOLAS reg. II-1/45 vedrørende tiltak for å unngå elektriske installasjoner i rom hvor brennbare ting oppbevares, eller sikre kvaliteten på alle elektriske installasjoner i slike rom, slik at antennelse unngås.

b) *SOLAS reg. III/31* Krav til fritt fall livbåt på bulkskip.

c) *SOLAS kap. V*

- a. SOLAS reg. V/19 vedrørende gyrokompass ved styreposisjonen som uteglemt i revisjon av SOLAS V
- b. SOLAS reg. V/20 vedrørende innføring av krav om S-VDR på eksisterende lasteskip over 3.000 GT.

d) *SOLAS kap. VII* Stryking av deler av; paragraph 1 i Regulation 10 – Requirements for chemical tankers, idet koden er gjort bindende.

- e) *SOLAS kap. XI-1*
 - a. SOLAS reg. XI-1/3-1 for å innta krav om IMO-nummer for selskap i skipssertifikater.
 - b. SOLAS reg. XI-1/5 for å innta krav om IMO-nummer for selskap i CSR.
- f) *SOLAS kap. XII*
 - a. SOLAS reg. XII/1.2 vedrørende definisjonen av bulkskip. Definisjonen endret slik at bulkskip er entydig definert basert på type last. Dette medfører at definisjonen nå dekker alle fartøy som operer som bulkskip.
 - b. SOLAS reg. XII/1.2 vedrørende definisjon av bulkskip med enkeltskrog. Definisjonen av bulkskip med enkeltskrog er utformet slik at alle bulkskip som ikke tilfredsstiller kravene til dobbeltskrog defineres som enkeltskrogsskip.
 - c. SOLAS reg. XII/4.2 Klargjøring av definisjonen av lagskipsskott i B/5 avstand med henblikk på skadestabilitet. Definisjonen fra lastelinjekonvensjonen innført.
 - d. SOLAS reg. XII/5.2 Klargjøring av definisjonen av lagskipsskott i B/5 avstand med henblikk på skadestabilitet. Definisjonen fra lastelinjekonvensjonen innført.
 - e. SOLAS reg. XII/6.2 Teksten gjort klarere på en del punkter med henblikk på krav til bulkskip med dobbelt skrog.
 - f. SOLAS reg. XII/6.3 vedrørende korrosjonsbeskyttelse av rom i dobbelthud i bulkskip. I tillegg til rom i dobbelthud, skal alle dedikerte vannballastanker inkludert toppside- og hoppertanker behandles i henhold til SOLAS regel II-1/3.2 i samsvar med kommende "Performance Standard for coating".
 - g. SOLAS reg. XII/6.5 Styrkekrav til sidepanelene i lasterommene i bulkskip med enkelt skrog er presisert med henblikk på kontinuitet i overgangene mellom sidepanel og øvrig struktur og med krav om at svikt i ett styrkeelement ikke skal føre til umiddelbar konsekvensskade på tilstøtende styrkeelementer som kan føre til kollaps av sidepanelet. Strukturen i sidepanelet skal i tillegg utformes slik at det ikke oppstår skader på strukturen ved bruk av vanlig losseutstyr.
- g) *SOLAS Appendix*
 - a. Sertifikatmaler for atomdrevne laste- og passasjerskip.
 - b. Utstyrslister for ovennevnte skip.
- h) *FTP Code I* forbindelser med godkjennelse av dekkbelegg i innredning skal belegget underkastes branntester, hvor bl.a konsentrasjonen av SO₂ skal måles. Grenseverdien av SO₂ økes fra 120 ppm til 200 ppm.
- i) *1994 HSC Code* vedrørende endringer i sertifikatformular for å innta dato for avslutning av inspeksjon.
- j) *2000 HSC Code* vedrørende endringer som er foreslått av Norge i forbindelse med Sleipner-oppfølging, samt endringer i sertifikatene for å innta dato for avslutning av besiktelse.
- k) *IBC-koden*. Ny revidert tekst som erstatter hele IBC-koden.
- l) *IGC-koden* vedrørende krav til elektrisk utstyr installert i *hazardous location*, samt endringer i sertifikatene for å innta dato for avslutning av besiktelse.
- m) *INF-koden* vedrørende endringer i sertifikatene for å innta dato for avslutning av besiktelse.
- n) *ISM-koden* vedrørende endringer i sertifikatene for å innta dato for avslutning av besiktelse, samt nytt IMO-nr. for "company" i DOC og SMC.
- o) *ISPS-koden* vedrørende endringer i sertifikatene for å innta nytt IMO-nr. for selskap
- p) *STCW-Koden avsnitt A-VI/2-1* vedrørende ytterligere spesifisering av minstekrav til kompetanse for redningsfarkoster og mann-overbord-båter unntatt hurtiggående mann-overbord-båter.
- q) *SOLAS 1988 Protokollen Appendix* vedrørende endringer i diverse sertifikater for å innta dato for ferdigstillelse av besiktelser, samt endringer i utstyrsliste.
- r) *1988 LL Protokollen Annex B* vedrørende endringer i diverse sertifikatmaler som å innta dato for ferdigstillelse av besiktelser.
- s) *1966 LL, Annex III* vedrørende endringer i diverse sertifikatmaler som å innta dato for ferdigstillelse av besiktelser.

- t) Følgende ikke-bindende instrumenter var foreslått endret for å innta dato for ferdigstillelse av inspeksjon:
- a. *BCH-koden*
 - b. *GC-koden*
 - c. *SPS-koden*
 - d. *Guidelines for the transport and handling of limited amounts of hazardous and noxious liquid substances in bulk on offshore support vessels (LHNS Guidelines)*
 - e. *Code of Safety for Diving Systems*
 - f. *DSC-koden*
 - g. *MODU-koden*
 - h. *Guidelines for the design, construction and operation of passenger submersible craft*
 - i. *Interim Guidelines for wing-in-ground (WIG) craft*
- u) Forslag til endringer i bindende standarder
- a. *Standards and criteria for side structures of bulk carriers of single-side skin construction.* Forslag om å gjøre standarden bindende under SOLAS kap. XII.
 - b. *Standards for owners' inspections and maintenance of bulk-carrier hatch covers.* Forslag om å gjøre standarden bindende under SOLAS kap. XII.

Norsk posisjon:

Norge kan støtte/akseptere alle de foreslåtte endringene.

Konklusjon:

- a) Endringer i *SOLAS kap. II-2* ble vedtatt. Internasjonal ikrafttredelsesdato: 1. juli 2006. Protestfrist 1. januar 2006.
- b) Endringer i *SOLAS reg. III/31* ble vedtatt. Internasjonal ikrafttredelsesdato: 1. juli 2006. Protestfrist 1. januar 2006.
- c) Endringer i *SOLAS kap. V* ble vedtatt. Internasjonal ikrafttredelsesdato: 1. juli 2006. Protestfrist 1. januar 2006.
- d) Endringer i *SOLAS kap. VII* ble vedtatt. Internasjonal ikrafttredelsesdato: 1. juli 2006. Protestfrist 1. januar 2006.
- e) Endringer i *SOLAS kap. XI-1* ble ikke vedtatt da en indikativ avstemning viste at det ikke var 2/3 flertall for endringen. Det var de store flaggstater som Bahamas, Marshall Islands, Panama, Liberia etc som gikk i mot vedtakelse av endringer på dette tidspunkt med begrunnelse at prøveordningen ikke har vært utprøvd i tilstrekkelig grad. Evt. vedtakelse er utsatt til MSC 80.
- f) Endringer i *SOLAS kap. XII* ble vedtatt. Internasjonal ikrafttredelsesdato: 1. juli 2006. Protestfrist 1. januar 2006.
- g) Endringer i *SOLAS Appendix* ble vedtatt. Internasjonal ikrafttredelsesdato: 1. juli 2006. Protestfrist 1. januar 2006.
- h) Endringer i *FTP Code* ble vedtatt. Internasjonal ikrafttredelsesdato: 1. juli 2006. Protestfrist 1. januar 2006.
- i) Endringer i *1994 HSC Code* ble vedtatt. Internasjonal ikrafttredelsesdato: 1. juli 2006. Protestfrist 1. januar 2006.
- j) Endringer i *2000 HSC Code* ble vedtatt. Internasjonal ikrafttredelsesdato: 1. juli 2006. Protestfrist 1. januar 2006.
- k) Ny revidert *IBC-koden* ble vedtatt. Internasjonal ikrafttredelsesdato: 1. januar 2007. Protestfrist 1. juli 2006.
- l) Endringer i *IGC-koden* ble vedtatt. Internasjonal ikrafttredelsesdato: 1. juli 2006. Protestfrist 1. januar 2006.
- m) Endringer i *INF-koden* ble vedtatt. Internasjonal ikrafttredelsesdato: 1. juli 2006. Protestfrist 1. januar 2006.
- n) Endringer i *ISM-koden* vedrørende endringer i sertifikatene for å innta dato for avslutning av besiktelse ble vedtatt. Internasjonal ikrafttredelsesdato: 1. juli 2006. Protestfrist 1. januar

2006. Endringer vedrørende nytt IMO-nr. for ”company” i DOC og SMC ble ikke vedtatt. Se punkt e) ovenfor. Evt. vedtakelse utsatt til MSC 80.
- o) Endringer i *ISPS-koden* ble ikke vedtatt. Se punkt e) ovenfor. Evt. vedtakelse utsatt til MSC 80.
 - p) Endringer i *STCW-Koden avsnitt A-VI/2-1* ble vedtatt. Internasjonal ikrafttredelsesdato: 1. juli 2006. Protestfrist 1. januar 2006.
 - q) Endringer i *SOLAS 1988 Protokollen Appendix* ble vedtatt. Internasjonal ikrafttredelsesdato: 1. juli 2006. Protestfrist 1. januar 2006.
 - r) Endringer i *1988 LL Protokollen Annex B* ble vedtatt. Internasjonal ikrafttredelsesdato: 1. juli 2006. Protestfrist 1. januar 2006.
 - s) Endringer i *1966 LL, Annex III* ble vedtatt. Endringene forventes vedtatt på A24 i november 2005.
 - t) Følgende ikke-bindende instrumenter ble vedtatt endret for å innta dato for ferdigstilling av inspeksjon:
 - a. *BCH-koden*
 - b. *GC-koden*
 - c. *SPS-koden*
 - d. *Guidelines for the transport and handling of limited amounts of hazardous and noxious liquid substances in bulk on offshore support vessels (LHNS Guidelines)*
 - e. *Code of Safety for Diving Systems*
 - f. *DSC-koden*
 - g. *MODU-koden*
 - h. *Guidelines for the design, construction and operation of passenger submersible craft*
 - i. *Interim Guidelines for wing-in-ground (WIG) craft*
 - u) Følgende nye bindende (under SOLAS kap. XII) standarder ble vedtatt:
 - a. *Standards and criteria for side structures of bulk carriers of single-side skin construction.*
 - b. *Standards for owners’ inspection and maintenance of bulk-carrier hatch covers.*

Oppfølging:

Implementering av regelendringene i norsk regelverk, samt endring av diverse sertifikatmaler og utstyrslister.

2. Large passenger ships safety (agendapunkt 4)

Plenum:

Sekretariatet orienterte om utfallet av diskusjoner i MSC 78, NAV 50 og SLF 47 og presenterte et utkast til MSC-sirkulære i forbindelse med diskusjoner under MSC 78 rundt håndtering av medisinske og hygieniske problemer. I tillegg presenterte UK og Frankrike sine dokumenter. Av disse var det kun Frankrikes dokument som ble diskutert. Frankrike foreslo i sitt dokument en definisjon av ”large”. Forslaget var sendt inn som en oppfølging av diskusjonene under MSC 78 om å fjerne ”large” fra tittelen på agendapunktet.

Norsk posisjon:

Støttet arbeidsgruppens forslag fra MSC 78 om å fjerne ”large”.

Arbeidsgruppen ble nedsatt og instruert i å vurdere de innsendte dokumentene, samt å oppdatere instruksene til underkomiteene, også med tanke på eventuelle konsekvenser av at ”large” nå er tatt ut av tittelen. Norge v/Stemre deltok.

Arbeidsgruppen ble nedsatt og instruert i å vurdere de innsendte dokumentene, samt å oppdatere instruksene til underkomiteene, også med tanke på eventuelle konsekvenser av at "large" nå er tatt ut av tittelen. Norge v/Stemre deltok.

Konklusjon

Plenum konkluderte med at "large" skulle fjernes fra tittelen på agendapunktet, men at "one size fits all" tilnærming skal unngås, dvs det er ikke alle tiltak som er relevant eller mulig å innføre for alle størrelser av passasjerskip.

Arbeidsgruppen anbefalte:

- 1 At prinsippet om at skipet primært skal overleve skader slik at det kan gå til havn for egen maskin skal opprettholdes. Der dette ikke er mulig skal det i hvert fall overleve i 3 timer for å gi tid til evakuering. På bakgrunn av anbefaling fra SLF åpnes det imidlertid også for slep. SLFs begrunnelse var at slep er å foretrekke framfor evakuering, dersom dette er mulig. Arbeidsgruppen mente at slep i tillegg kan være aktuelt for mindre skip. Underkomiteene må vurdere parametere for anvendelse.
- 2 At oppholdstiden i redningsfarkoster bør begrenses til 5 døgn, av humanitære grunner. DE skal benytte dette ved gjennomgang av regler for redningsfarkoster med tanke på beskyttelse, mat, drikke etc. Også operasjonsområde skal vurderes. COMSAR skal se på i hvilken grad dette er forenelig med dagens dekning av SAR. I den forbindelse vil UKs resultater fra GIS-prosjektet bli vurdert når disse foreligger.
- 3 Et revidert utkast til MSC-sirkulære om "medical and sanitation programmes".

Ut fra dette ble instruksjonene til underkomiteene oppdatert.

Det reviderte MSC-sirkulæret og arbeidsgruppens rapport ble godkjent.

3. Measures to enhance maritime security (agendapunkt 5)

Som på forrige møte etablerte MSC 79 en arbeidsgruppe knyttet til dette agendapunktet. Eide, Gløersen, Dahl, Breivik og Nesheim deltok og arbeidsgruppen ble (for siste gang) ledet av Frank Wall. I tillegg ble det nedsatt to undergrupper hvor den ene arbeidet med en standard for hvilke opplysninger et skip skal sende til havnestat minimum 24 timer før ankomst (Eide, Gløersen og Dahl). Den andre undergruppen arbeidet med forslag til sjekklister for implementering av endringer i SOLAS og ISPS-koden i havneanlegg (Breivik og Nesheim). I denne undergruppen ble det også nedsatt en drafting-gruppe hvor Breivik deltok. Blant andre forelå følgende saker til behandling:

- a) Progresjonsrapport for implementering av SOLAS XI-2 og ISPS-koden.
- b) Checklist for use in Conducting Port Facility Security Self-Assessments for ISPS Code Compliance, forslag til MSC-sirkulære, samt to dokumenter med kommentarer til den foreslåtte sjekklisten.
- c) Adgang til skip for offentlige tjenestemenn (Herunder los og tollvesen).
- d) Pre-arrival security related information related to ships. To dokumenter var spilt inn til dette punktet; Outcome of FAL 31:Provision of security related information by ships prior to entry into port (UK) og Pre-arrival security related information required from ships (BIMCO et al).
- e) Freely available AIS generated ship data and the attendant security risks.
- f) Issues arising following the introduction of SOLAS chapter XI-2 and of the ISPS Code – The Legal status of a ship's security level (Bimco et al), Comments on the use of DoS and on change in ship security level (Colombia).

Norsk posisjon:

- a) Tas til etterretning
- b) Prosessen med å gjøre sjekklisten til et IMO-sirkulære foreslås utsatt til et senere MSC. Formålet med dokumentet er ikke tilstrekkelig klargjort fra USA og Japans side. Selv om man fra norsk side ser behovet for likebehandling og et ensartet system for å implementere ISPS-koden i havneanlegg, så er det viktig å beholde dagens fleksibilitet i implementering av koden siden havner varierer betydelig hva gjelder sårbarhet, lokalisering, størrelse og trafikkvolum. Del 1 av sjekklisten kan leses som en innføring i nasjonal implementering og nasjonalt regelverk. Det er imidlertid innarbeidet i selve ISPS-koden hvordan reglene skal implementeres, gjennom sårbarhetsvurderinger og sikkerhetsplaner, så vel som Kystverkets oppgaver knyttet til godkjenning og verifisering. Den foreslåtte sjekklisten vil derfor pålegge involverte aktører merarbeid uten praktisk nytte. Videre bør ikke en sjekkliste til bruk for alle medlemsstater stille krav ut over de som er obligatoriske i det felles regelverket (SOLAS XI-2 og del A i ISPS koden). I del 2 og del 3 i den foreslåtte sjekklisten forutsettes det at medlemsstatene stiller en rekke funksjonskrav til havneterminalene fra del B i ISPS-koden, både i forhold til nasjonale myndigheter og til den enkelte havneterminal. Del 2 og 3 i sjekklisten er et kvantitativt spørreskjema, uten et alternativt svaralternativ. Sjekklisten kan misbrukes som et redskap for en medlemsstat til å foreta risikorangeringer mellom andre land/havner, til bruk i bilaterale forhandlinger mellom medlemsstaters implementering på myndighetsnivå. Dette er lite ønskelig, fordi det er nedfelt i koden at det er "contracting governments" som skal fastsette det til en hver tids gjeldende beredskapsnivå. Transparency er en viktig faktor for at det internasjonale arbeidet for sikkerhet og terrorberedskap skal lykkes.
- c) Vanskelig spørsmål, grunnet store forskjeller mellom land. Frankrike foreslår at verifikasjon av ektheten til ID kun skal gjøres når det er gode grunner til å mistenke en persons identitet. Skip må imidlertid gis rimelig grad av beskyttelse når de anløper vanskelige land.
- d) Tvil om behovet for et eget skjema for security, men vil være en fordel for skip at det blir et standard formular som ble brukt ved innmelding før ankomst til havn. I tillegg til generell info om "security" skulle en også sende inn navneliste for mannskap og passasjer mens vi gikk inn for antall.
- e) Støtter de betenkeligheter ICS et al. gir uttrykk for
- f) Skipet er kun forpliktet til å innføre *tiltak* for et høyere nivå, men vil allikevel – formelt sett- kunne ha det sikkerhetsnivå som er satt av flaggstaten selv om det er lavere enn det som er satt i havneanlegget. Her ble avklart at både flaggstat og havnestat kunne sette sikkerhetsnivå for skip. Flaggstat for alle skip under sitt flagg og havnestat for sine havner og for skip på vei til havn eller skip i havn på deres territorium.

Konklusjon:

- a) Tatt til etterretning
- b) Et vesentlig endret document - "Port facility security interim guidance on voluntary self-assessment by SOLAS contracting governments and by port facilities" - ble vedtatt som et midlertidig IMO-sirkulære. Spørsmål knyttet til del B av ISPS-koden kommer kun til anvendelse i henhold til nasjonal lovgivning og som veiledning. Spørreskjemaet består nå av 1) "Voluntary self-assessment questionnaire for contracting governments" og 2) "Voluntary self-assessment for port facility security". Bekymringen for at skjemaet skal være et redskap for andre lands myndigheter er derfor noe dempet. På spørsmål knyttet til 2) er det for hvert spørsmål lagt inn et tredje svaralternativ (annet), med mulighet til utfyllende kommentarer for hvorfor spørsmålet ikke er relevant for angjeldende havneanlegg.
- c) Arbeidsgruppen kom ikke i mål på dette området, på grunn av tidspress og meningsmotsetninger. Arbeidet frem mot MSC 80 videreføres gjennom en correspondance group, ledet av Frankrike. Første runde med kommentarer er gjennomført og venter nå på nytt utkast.

- d) Det ble vedtatt et IMO-sirkulære om veiledning av skipsførere, rederier og offentlige myndigheter om krav til skip knyttet til å formidle informasjon om security-forhold før havneanløp. De mest fremtredende kravene i SOLAS XI-2/9 og veiledning i ISPS-kodens B/4.37-B/4.40 er angitt som vedlegg til sirkulæret. I vedlegget angis et standard sett med security-opplysninger et skip må forvente å kunne sende 24 timer før havneanløp, dersom det blir bedt om dette. MSC ber medlemsstater, internasjonale organisasjoner og NGO'er om tilbakemelding om erfaringer med bruk av datasettet.
- e) MSC ber medlemsstatene om å søke å begrense at AIS-informasjon spres til uvedkommende.
- f) Det er *havnestaten* som fastsetter beredskapsnivået for skip i havn og i territorialfarvannet. Et skip kan aldri gå inn til et havneanlegg med et lavere beredskapsnivå enn det som er satt for havneanlegget. Dersom flaggstaten har satt et høyere beredskapsnivå for skipet enn det havneanlegget operer med i havner eller havneanlegg, så skal det informeres om dette og havneanlegget bør da iverksette sikkerhetstiltak for å imøtekomme skipets behov. Fortsatt er ikke de norske prosedyrene for å fastsette sikkerhetsnivå og formidling av de på plass.

Oppfølging:

- a)
- b) Del 1 blir et verktøy for myndighetene for å vurdere om de har oppfylt sine forpliktelser i henhold til SOLAS XI-2 og del B for havneanlegg. Det anbefales at myndighetene gjennomgår en egenvurdering hvert femte år. Det anbefales å oversette del 2 til norsk, for distribusjon til norske havneanlegg som er omfattet av ISPS-koden. Dokumentet anbefales brukt som et årlig verktøy for havneanleggene til å vurdere om de er i overensstemmelse med ISPS-koden.
- c) Norsk deltakelse koordineres av Sjøfartsdirektoratet v/Eide. Saken har også betydning for loser og i noen grad for havneanlegg, og FKD ber derfor om å holdes orientert om arbeidet i korrespondansegruppen.
- d) Kystverkets trafikksentraler vil være første hånds mottaker av security-informasjonen som utbes i ovennevnte IMO-sirkulære, minimum 24 timer før anløp. Kystdirektoratet vil bli bedt om å vurdere om det i Norge er behov for de tilleggsopplysninger som utbes i vedlegget til veiledningen, i forhold til de opplysninger som mottas i dag. I henhold til artikkel 6 i forordning 2004/725, skal den kompetente maritime sikkerhetsmyndigheten, i den grad det er nødvendig, analysere denne informasjonen. Kystverket har i dag ikke kompetanse til å analysere informasjon fra skip med henblikk på sikkerhet og terrorberedskap. Det bør derfor vurderes å etablere et system for å rutinemessig kanalisere security-informasjon fra skip til trafikksentralene, inn til de rette instanser innenfor politiet eller PST eller annen myndighet. Sjøfartsdirektoratet når skipet ikke oppfyller ISPS koden.
- e) Kystverket samarbeider med de øvrige medlemslandene i HELCOM om løsninger på problemet med spredning av AIS.
- f) Kystverket og havnene må informeres om den tolkningen IMO har lagt til grunn. MSC-sirkulære om dette bør oversettes og distribueres. Til nå har bare norske skip blitt varslet om norske havners beredskapsnivå. Kystverkets trafikksentraler må framover formidle norske havners beredskapsnivå til *alle skip* omfattet av SOLAS og ISPS-koden som entrer norsk territorialfarvann. Fortsatt er ikke de norske prosedyrene for å fastsette sikkerhetsnivå og formidling av de på plass.

4. Goal-based new ship construction standards (agendapunkt 6)

Goal Based Standards (GBS) ble introdusert på MSC 78 basert blant annet på dokument MSC 78/6/2 "Goal based new ship construction standards". Dette dokumentet ble også tatt som utgangspunkt for arbeidet på MSC 79.

Utgangspunktet for at dette er kommet på dagsordenen er dagens SOLAS krav til konstruksjon og bygging av skip som refererer til at skip skal bygges til standarden til "recognised organisations" (klasseselskaper). Forslagsstillerne (Bahamas og Hellas) foreslo derfor at IMO skulle utvikle grunnleggende standarder slik at man sikrer at klasseselskapenes regler gir det ønskede minimumsnivået hva gjelder sikkerhet og kvalitet på skip. Bahamas/Hellas foreslo å kalle denne standarden for "Goal Based Standards".

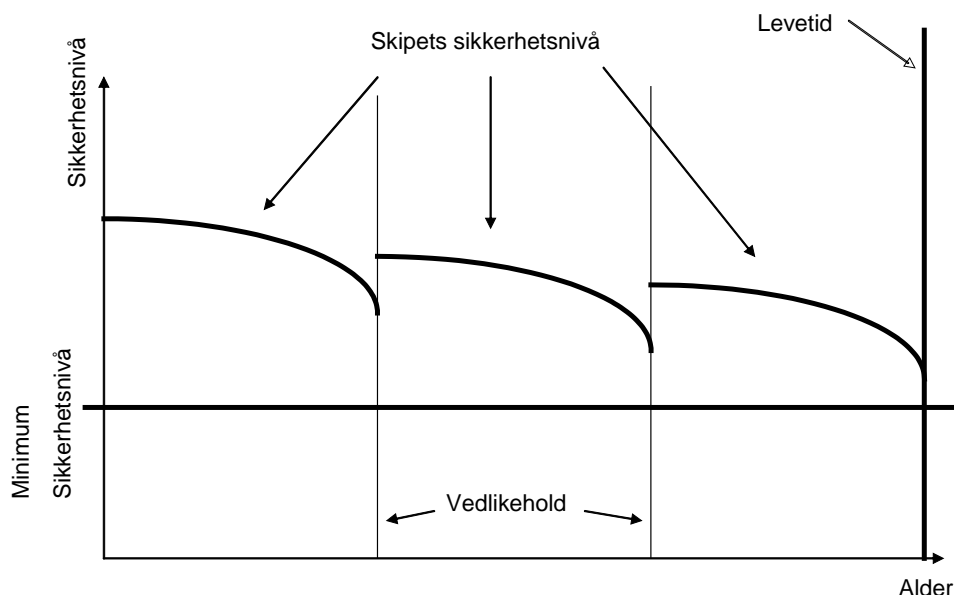
Goal Based Standards er et nytt konsept for skipsindustrien, men er kjent i en del andre industrier. Prinsippet er at man i stedet for å utarbeide detaljerte krav til hvordan en konstruksjon skal se ut og hvordan den skal dimensjoneres, formulerer overordnede målsetninger og funksjonskrav til konstruksjonen. Hvordan man oppfyller disse målsetningene er i prinsippet likegyldig, men det må være klare og utvetydige metoder for å verifisere at målsetningene er oppfylt. Hensikten er at standarden skal være mest mulig uavhengig av teknologi slik at nyvinninger raskere skal kunne settes ut i livet.

Dokument 78/6/2 introduserte et system som er basert på fem nivåer.

- 1 Målsetninger for standarden
- 2 Funksjonskrav basert på målsetningene
- 3 Verifikasjon av samsvar med målsetninger og funksjonskrav
- 4 Tekniske prosedyrer, retningslinjer, klasseregler og industristandarder.
- 5 Praktiske retningslinjer, sikkerhets- og kvalitetssystemer for skipsbygging, operasjon, bemanning og vedlikehold av skip.

Nivå 1 – 3 er tenkt utviklet i IMO, mens nivå 4 og 5 er tenkt utviklet av klasseselskapene og industrien forøvrig.

Til MSC 79 var det totalt innsendt 26 bidrag som i stor utstrekning svarte på ti spørsmål som var utformet av MSCs formann, Tom Allan/UK. Konklusjonen man kunne trekke på bakgrunn av bidragene er at det er store forskjeller i oppfatning av hva GBS er/skal være og hva man eventuelt ønsker å oppnå. Forskjellene gikk på så grunnleggende ting som; er GBS en standard for utvikling av et regelverk for prosjektering, bygging og operasjon av skip eller er det en standard for bygging av skip. Det var også uklart om hvilke prinsipper som standarden skal baseres på. Skal man basere seg på en risikovurdering og et tilhørende minimum sikkerhetsnivå, eller skal man basere seg på å definere en levetid for skipet. Figuren nedenfor forsøker å illustrere denne problemstillingen.



Man har grovt sett to angrepsmåter. Man kan definere en levetid og ut fra erfaring utvikle regler og kriterier slik at man kan forvente at den forutsatte levetiden oppnås med normalt vedlikehold. Det vil si man fastsetter levetiden som den grunnleggende parameteren, den vertikale linjen til høyre i figuren. Den andre angrepsmåten er å fastsette et minimum sikkerhetsnivå, som indikert på figuren, og utvikle risikobaserte prosjekterings- og oppfølgingsverktøy slik at man kan sikre at skipets sikkerhetsnivå holder seg over et gitt minimum gjennom levetiden. Forutsetningen for dette er at det er mulig å definere akseptable og anerkjente risikonivåer for de risiki som er aktuelle. I denne prosessen er det klart at FSA (Formal Safety Assessment) vil måtte spille en vesentlig rolle. Et, viktig prinsippsspørsmål vil være om IMO skal fastsette et minimum sikkerhetsnivå eller en minimum levetid. Det normale for GBS er å benytte risikobaserte tilnæringsmetoder, det vil si å definere minimum sikkerhetsnivå.

Arbeidsgruppens mandat inkluderte blant annet følgende punkter:

- 1 "Lage en beskrivelse av de grunnleggende prinsippene for GBS"
- 2 "Utvikle et rammeverk for et system med fem nivåer for konstruksjonsstandarder for nye skip med det nevnte dokument 78/6/2 som basis."

Formannen i arbeidsgruppen la, etter vår mening, for mye vekt på 78/6/2 noe som gjorde at det ble en restriksjon og ikke et grunnlag for diskusjon. Blant annet ble de grunnleggende problemstillingene som er forsøkt skissert ovenfor ikke diskutert til tross for gjentagende forsøk fra flere delegasjoner.

Arbeidsgruppen konsentrerte seg om å prøve å utarbeide nivå 1 og 2 som nevnt ovenfor samt en overordnet definisjon av Goal Based Standards. Resultatet er vist nedenfor.

Sitat:

"BASIC PRINCIPLES OF GOAL-BASED STANDARDS

IMO goal-based standards are:

- broad, over-arching safety, environmental and/or security standards, that ships are required to meet during their lifecycle;
- the required level to be achieved by the requirements applied by class societies and other recognized organizations, Administrations and IMO;
- clear, demonstrable, verifiable, long standing, implementable and achievable irrespective of ship design and technology; and
- specific enough in order not to be open to differing interpretations.

FRAMEWORK OF A FIVE-TIER SYSTEM FOR GOAL-BASED NEW SHIP CONSTRUCTION STANDARDS

Goals (Tier I)

(Applicable to all ships)

Ships are to be designed and constructed for a specified design life to be safe and environmentally friendly, when properly operated and maintained under the envisaged operating and environmental conditions, in intact and foreseeable damage conditions throughout their life.

- .1 Safe and environmentally friendly means the ship will have adequate strength, integrity and stability to minimise the risk of loss of the ship or pollution to the marine environment due to structural failure, including collapse, flooding or loss of watertight integrity.
- .2 Environmentally friendly also includes the ship being constructed of materials for environmentally acceptable dismantling and recycling.
- .3 Safety also includes the ship's structure being arranged to provide for safe access, inspection and proper maintenance.
- .4 Envisaged operating and environmental conditions are defined by the operating area for the ship throughout its life and cover the conditions, including intermediate conditions, arising from cargo operations and ship transit in all foreseeable sea-going and port conditions.
- .5 Specified design life is the nominal period that the ship is assumed to be exposed to operating and/or environmental conditions and/or the corrosive environment and is used for selecting appropriate ship design parameters. However, the ship's actual service life may be longer or shorter depending on the actual operating conditions and maintenance of the ship throughout its life cycle."

Sitat slutt.

Det ovenstående kan ses på som et brukbart utgangspunkt for videre diskusjoner, men må sannsynligvis endres på vesentlige punkter etter at man har tatt den grunnleggende prinsippdebatten som manglet denne gang. Nivå 1 er tenkt å omfatte alle skipstyper, mens man ble enige om at nivå 2 og nedover skal utvikles med henblikk på tank- og bulkskip i første omgang.

Det ble også utviklet tekst for nivå 2, men den vil med stor sikkerhet måtte omarbeides helt etter prinsippdebatten.

Man diskuterte også kort nivå 3. Det er gjennomgående enighet om at nivå 3 vil være det viktigste og mest krevende for å sikre at de definerte mål og sikkerhetsstandarder oppfylles.

Den siste dagen ble det også utarbeidet et forslag til arbeidsprogram for neste sesjon. Etter en del tautrekking mellom formannen og noen av delegasjonene ble man "enige" om det arbeidsprogrammet som står nedenfor:

Sitat:

“Work plan for the development of goal-based new ship construction standards

Further develop, taking into account the report of the working group on goal-based standards (MSC 80/6) and relevant submissions to MSC 79, the following, keeping in mind the iterative nature of the process:

- .1 the basic principles of goal-based standards, including:
 - .1.1 methodology;

- .1.2 establishment of definitions [common terminology];
- .1.3 concept to extend to a holistic approach at a later stage;
- .2 the exploration of the possibility of a linkage between FSA and GBS;**
- .3 the Tier I – Goals;
- .4 the Tier II - Functional requirements;
- .5 the Tier III – Verification of compliance criteria, and in particular:
 - .5.1 the need for the development of guidelines for verification; and
 - .5.2 how verification will be carried out and by whom, i.e. Administrations, IMO, any other bodies;
- .6 the implementation of GBS;
- .7 the incorporation of GBS into IMO instruments; and
- .8 the need for a Ship Construction File and a Ship Inspection and Maintenance File.

Sitat slutt

Dette arbeidsprogrammet tilfredsstiller i alt vesentlig de behovene som vi mener er til stede for å få avklart:

- Hva mener vi med ”Goal Based Standards”
- Hva skal standarden dekke
- Hvilket grunnlag skal den utvikles på, risiko eller levetidsbetraktninger
- Definere en felles terminologi

Norsk posisjon:

Vi støtter utviklingen av GBS og arbeider for at man skal basere standarden på risiko- og sikkerhetsvurderinger. Når det gjelder IMOs og flaggstatenes rolle i denne prosessen er det for tidlig å ha klare standpunkter.

Konklusjon:

Arbeidet med GBS har begynt, men man trenger neste sesjon for å få etablert et grunnlag som kan gi enhetlig forståelse av konseptet og derved grunnlag for en videre utvikling.

Oppfølging:

Norge bør delta aktivt i utviklingen av GBS. En vellykket standard vil sannsynligvis kunne bedre konkurransevnen til norsk skipsindustri da man vil få større spillerom til å utnytte teknologiske fortrinn. Konkret bør Norge prøve å følge opp de kontakter som ble etablert i arbeidsgruppen på MSC 79 og forsøke å koordinere innspill til MSC 80 med Danmark, Nederland, Tyskland og Storbritannia. Initiativ til dette vil bli tatt umiddelbart over nyttår.

5. Implementation of the revised STCW Convention (agendapunkt 7)

Følgende saker ble behandlet av komiteen:

- a) Generalsekretærens rapport i hht. STCW reg. I/7.2 ("whitelist").
- b) Generalsekretærens rapport i hht. STCW reg. I/8 (kvalitetsstandardsystem/opdatert "whitelist").
- c) Godkjennelse av "competent persons".
- d) Spørsmål om kompetansekrav for matroser i ILO konvensjonen nr. 74 bør overføres til STCW-konvensjonen, og at IMO utvikler kvalifikasjonskrav til matroser. ILO-konvensjonen krever at man skal ha tatt en eksamen i sjømannskap for å kunne bli matros, samt testes i evner til å utføre de plikter som en matros skal kunne utføre.

Norsk posisjon:

- a) Til etterretning.
- b) Til etterretning.
- c) Helge Eiks navn bør rettes opp i listen. For øvrig tas informasjonen til følge.
- d) Norge har ikke ratifisert ILO 74, og følgelig er det ikke noe sertifikat for matroser i Norge. Kvalifikasjonsforskriften har de samme krav til fartstid som ILO 74, men det er ikke krav til noen eksamen slik det er i ILO 74. Det er derimot mulig i Norge å få et fagbrev som matros, og kravene for å oppnå det, er høyere enn ILO 74. Vi er således positive til at STCW-konvensjonen skal omhandle matroser. Derimot er vi ikke for at det innføres sertifiseringskrav til matroser på det nåværende tidspunkt. Det må være tilstrekkelig med "documentary evidence".

Konklusjon:

- a) Så langt har 113 av 147 konvensjonsparter til STCW-konvensjonen blitt evaluert, godkjent og satt på "whitelist". Videre ble Qatar godkjent på denne sesjonen, samt at Antigua og Barbuda ble godkjent i forhold til reg. I/10.
- b) Norge var blant de landene som ble godkjent av komiteen. En oppdatert "whitelist" utstedes etter MSC 80.
- c) Flere "competent persons" ble godkjent, deriblant Helge Eik fra Sjøfartsdirektoratet. Oppdatert MSC/Circ. 797/Rev.11 utstedes.
- d) STW 36 ble instruert i å vurdere saken og mulige implikasjoner av at kvalifikasjonskrav til matroser skal reguleres av IMO, samt å foreslå den beste løsningen på saken. STW 36 bes om å rapportere til MSC 80.

6. Ship design and equipment (agendapunkt 8)

Følgende hovedsaker ble behandlet:

- a) DE 47 la frem en rekke forslag til konvensjonsendringer, endring av Res. A.744(18), MSC-sirkulærer etc for godkjennelse.
- b) Forslag fra IACS om å endre teksten i forslaget fra DE 47 om ny regel II-1/3-8 i SOLAS.
- c) Forslag fra Tyskland om "unified interpretation" av SOLAS reg.II-1/42 og /43.
- d) Forslag fra UK om å rette den åpenbare feil som ble gjort ved formulering av SOLAS reg. II-1/31.2.10 (Machinery control), som trådte i kraft 1 juli 2002. Kravet var kun ment å gjelde for nye skip, men ble formulert/plassert slik at kravet gjøres gjeldende for skip kjølstrukket etter 1. juli 1986. UK foreslo dessuten å utgi et MSC-sirkulære for å minimalisere problemer som følge av tekstfeilen, før opprettet tekst trer i kraft.

Norsk posisjon:

- a) - d): Støttes av Norge

Konklusjon:

- a) Alle forslag fra DE 47 ble godkjent, men med aksept av IACS endringsforslag til SOLAS Reg. II-1/3-8 (pkt b).

- b) IACS forslag ble vedtatt.
- c) Tyskland fikk prinsipiell støtte for sitt forslag, men enkelte påpekte behov for endringer i forslaget til tekst i MSC-sirkulæret. Saken ble derfor oversendt til DE for ”review” før saken sendes tilbake til MSC for endelig vedtak.
- d) UKs forslag til endring av SOLAS-tekst samt forslag til MSC-sirkulære ble vedtatt.

7. Flag State implementation (agendapunkt 9)

Følgende hovedsaker foreslått av FSI 12 ble behandlet:

- a) Forslag om igjen å minne medlemsstater om nødvendigheten av å sende inn informasjon vedrørende ulykker til IMO
- b) Forslag om å instruere Sekretariatet om å skrive brev til nasjonale administrasjoner med ansvar for RCCer der man gjenntar oppfordringen om raskt å sende IMO preliminær informasjon om de ulykker som skjer. Bakgrunnen for forslaget er at slik rapportering ikke gjøres av alle RCCer i dag.
- c) Forslag om å instruere Sekretariatet om å foreta mer inngående analyser av forslaget fra Lloyd’s Register-Fairplay om tilgang til database vedrørende verdensflåten
- d) Forslag til MSC-sirkulære om ”Transfer of ships between States”
- e) Forslag om å endre ”Guidelines for Authorization of Organizations acting on behalf of Administration” (Res. A.739(18))
- f) Forslag til MSC-sirkulære med fortolkning av begrepet ”first survey”
- g) Forslag til MSC-sirkulære vedrørende merking av skip’s planer, manualer og andre dokumenter med skipets IMO-nummer.

Norsk posisjon:

Pkt a) til g) støttes av Norge.

Konklusjon:

Alle forslag a) til g) ble godkjent av MSC.

Oppfølging:

Når det gjelder pkt. b) er de norske Hovedredningssentralene blant de RCCer som ikke sender inn foreløpige ulykkesrapporter til IMO. IMOs Sekretariat er svært interessert i å motta slike rapporter. Sjøfartsdirektoratet bør derfor igjen kontakte HRSene, å anmode dem om å rapportere til IMO.

8. Safety of navigation (agendapunkt 10)

Følgende saker ble behandlet:

- a) Rapport fra NAV 50.
- b) Endringer til Res A.572(14) ble vedtatt.
- c) Forslaget fra Australia og Papua New Guinea om losplikt i Torres-stredet har vært diskutert på en rekke møter i IMOs komiteer og underkomiteer. Det har hittil vært stor uenighet om sakens ulike sider, bl.a:
 - Vil slik losplikt være i strid med UNCLOS?
 - Kan slik losplikt forsvares som et ”rimelig” tiltak i Torres?
 - Kan det innføres slik losplikt uten å endre SOLAS (eller annen konvensjon)?

For mange land har spørsmålet om eventuell losplikt i Torres blitt oppfattet som svært viktig, fordi avgjørelsen kan danne presedens for andre internasjonale streder.

Under MSC 79 tok saken en overraskende vending da Australia muntlig introduserte et forslag som avvek i betydelig grad fra Australias tidligere forslag: Australias siste forslag gikk ut på å kun endre resolusjon MEPC.45(30) som hittil kun gjelder Great Barrier Reef, til også å inkludere Torres Strait. Den operative paragraf i den reviderte resolusjonen er åpenbart kun en anbefaling ("RECOMMENDS that Governments recognize ...") om at skip skal benytte los i farvannet.

- d) Godkjenning av Performance standard for presentation of navigational related information.
- e) Godkjenning av Performance standard for shipborne navigational radar equipment.
- f) Oversendelse av utkast til revidert kapittel X (navigasjon) i frivillige retningslinjer for fiske fartøy til SLF 47.
- g) Gjennnføre krav til gyrokompass v/styreposisjon, som ble utelatt i nytt SOLAS V, vedtatt (adopted).
- h) Carriage requirements av S-VDR vedtatt (adopted) for eksisterende lasteskip over 300 BT i tråd med NAVs innstilling.
- i) Oversende av uttalelse til ITU vedr frekvensbruk for skipsradar, resultat av revisjonen av PS.
- j) Large passenger Ship Safety, oppgaver gitt NAV i forbindelse med dette arbeidet.
- k) Sikkerhet på bulkskip.
- l) Tolking av Sjøveisregel 1(e), MSC/Circ vedtatt for enhetlig tolkning.
- m) Bruk av UN/LOCODE i AIS.
- n) Endring i sertifikatformularer for atomdrevne skip.
- o) Endring i installasjonsguidelines for AIS.
- p) TSS i Singapore Strait.
- q) Siktkrav under ballastoperasjoner.

Norsk posisjon:

- a) Tas til følge.
- b) Støttes, norsk initiativ.
- c) På en rekke møter har Norge argumentert mot at det innføres tvungen losplikt i Torres-stredet. EU har hittil ikke hatt koordinert holdning til saken, men til dette møtet hadde Kommissjonen forslått følgende felles holdning: "Member States shall not oppose mandatory pilotage as an APM for the Great Barrier Reef PSSA. IMO Guidelines related to the compulsory pilotage shall be developed at the earliest opportunity. Therefore, MSC should instruct NAV 51 to develop such guidelines."
Både på det forberedende motet i Brussel forut for MSC 79 og på EU-møtet under første dag av MSC 79, uttrykte Norge uenighet i forslått felles holdning. Imidlertid uttrykte de få øvrige land som sa noe om saken, støtte til Kommissjonens forslag.
Etter sistnevnte møte tok Norges delegasjonsleder (Scheel) kontakt med en representant for EU-kommisjonen på tomannshånd og ga uttrykk for at siden Norge hadde uttalt et klart syn på saken i en rekke tidligere møter som avvek klart fra "koordinert posisjon", så ville det neppe bli forstått om Norge unnlot å uttrykke samme syn på dette møtet. Til dette uttrykte EU-kommisjonens representant at dersom Norge uttrykte synspunkter som avvek fra EUs "koordinerte posisjon" i denne saken, så ville det sannsynligvis føre til at Norge heretter ikke ville få anledning til å delta i EUs koordineringsmøter.
- d) Støttes, norsk initiativ.
- e) Støttes, norsk initiativ.
- f) Støtter arbeidet.
- g) Støttes, norsk forslag.
- h) Støttes.
- i) Støttes, konsekvens av revisjon som ble foretatt etter norsk initiativ.
- j) Støttes.
- k) Støttes.
- l) Støttes.
- m) Støttes, Norge medinnsender til opprinnelig dokument til NAV.

- n) Støttes.
- o) Støttes.
- p) Tas til etterretning.
- q) Ser behovet.

Konklusjon:

- a) Rapport fra NAV 50 ble godkjent. Alle nye TSS, endringer av TSS og andre routeing tiltak ble vedtatt som anbefalt av NAV 50.
- b) Innføring av WGS 84 (kartdatum) for alle posisjoner i roueting- og reporting systems, initiert av Norge, også enkelte redaksjonell endringer initiert av Sekretariat.
SN Circ vedr "AIS Binary Messages" ble godkjent og IMO vil gjøre ITU og IALA oppmerksom på at IMO vil ta fullt ansvar for "AIS Binary Messages" slik at enhetlig global standard oppnås.
- c) Som nevnt innledningsvis tok saken en uventet vending etter Australias muntlige innlegg med forslag om (kun) å endre en gjeldende resolusjon vedrørende bruk av los i Great Barrier Reef og i Torres Strait. Etter at forslaget var fremsatt var det en del forvirring om hva forslaget reelt sett innebar, men det syntes klart – slik teksten var utformet – at dette kun var en anbefaling. Ingen land motsatte seg dette forslag som senere vil gå videre til MEPC, da det gjelder endring av en MEPC-resolusjon.
Etter dette ble det konstatert at det ikke lenger var grunnlag for at NAV 51 skulle utvikle "Guidelines and criteria" for bruk av los i streder for internasjonal navigasjon.
- d) Godkjent etter kort debatt.
- e) MSC 79/J 4 ble lagt frem av sekretariatet, kun redaksjonelle endringer, redegjort for av Kim Fisher, chairman i technical working group, Sekretariatet ble pålagt å innarbeide endringene, Performance Standard endelig vedtatt (adopted).
- f) Norge V/ Sdir/Fisk har deltatt i arbeidet i NAV, har vært av de aktive partene og fått gjennomslag for en rekke synspunkter, og vil følge opp i SLF.
- g) Ingen debatt, vedtatt (adopted), norsk initiativ.
- h) Krav om S-VDR på eksisterende lasteskip over 3.000 BT vedtatt (adopted), i tråd med NAVs innstilling og norsk holdning. NAV har nedlagt et betydelig arbeid i diverse studier og korrespondansegrupper over flere sesjoner, Norge har deltatt aktivt.
- i) En del av forberedelsene til ITUs opprydding og tildeling av nye frekvenser i 2008 - 2010.
- j) NAV behandlet navigasjonsdelen av norsk FSA om Large Passenger Ship Safety, anbefalinger må følges opp av DE og oversendes MSC for vedtagelse når arbeidet er avsluttet.
- k) MSC/Circ ang "early assessment of hull damage and possible need for abandonment", som har vært til behandling i flere underkomiteer, deriblant NAV, ble vedtatt.
- l) MSC/Circ vedtatt for enhetlig tolkning av Sjøveisregel 1(e), hvor administrasjoner gis adgang til å fravike Sjøveisreglen vedr lanterneplassering, svensk initiativ, støttet av Norge.
- m) Bruk av UN/LOCODE i destinasjonsfeltet i AIS for enklere overvåking av trafikk for kyststasjoner og andre, felles nordisk dokument til NAV 50.
- n) Endring i sertifikatformularer for atomdrevne skip for å bringe dem på linje med andre formularer, del av harmoniseringsarbeidet vedr surveys og formularer.
- o) Endring i installasjonsguidelines for AIS etter anbefalinger fra COMSAR og NAV, Norge har deltatt i arbeidet.
- p) TSS i Singapore Strait utsatt fordi de involverte statene ikke har fått avklart innvendinger fra rederiorganisasjonene fremsatt på MSC 78, ikrafttredelse utsatt til 1. juli 2007 med forutsetning om kontakt mellom partene for å rydde uenigheten av veien.
- q) UK tatt opp problemet med sikt under ballastoperasjoner, hvor skipet kan få trim som gjør at siktkrav i SOLAS V/22 ikke oppfylles, UK ønsker endring av V/22, teksten ble noe omarbeidet av en "Innformal Group" deretter behandlet i Plenum og approved. Et Precautionary advice ble utarbeidet i eget MSC Circ, ref WP 11, saken også oversendt NAV.

Oppfølging:

- a) Ingen spesiell oppfølging for Sdir, endringer i TSS meddeles Sjøkartverket via IHO.
- b) Ingen spesiell oppfølging.
- c) Ingen spesiell oppfølging.
- d) Ingen spesiell oppfølging, innarbeides i navigasjonsforskrift innen 2008.
- e) Ingen spesiell oppfølging (bortsett fra feiring), innarbeides i navigasjonsforskrift innen 2008.
- f) Følges opp ved videre behandling i SLF.
- g) Må implementeres i "Navigasjonsforskrift".
- h) Må implementeres i "Navigasjonsforskrift".
- i) Dialog med Post & Teletilsynet som representerer Norge i ITU i gang, de vil målbære samme syn som kommer fra IMO.
- j) Kortversjon av FSA, sendes NAV 51. Følges opp ved videre behandling i DE og MSC.
- k) Næringen bør informeres, Last følger opp.
- l) Må følges i fremtidig saksbehandling.
- m) Næringen må informeres, følges opp av Kompetansesenteret for navigasjon og radio (NAVRAD).
- n) Ingen spesiell oppfølging.
- o) Næringen må informeres, følges opp av NAVRAD.
- p) Ingen spesiell oppfølging, ref a).
- q) Bør inngå i info til næringen om nye ballastregler, følges opp av Last v/ "kompetansesenter for miljø og farlig last".

9. Stability, load lines and fishing vessel safety (agendapunkt 11)

Til behandling forelå "urgent matters" fra SLF 47 samt kommentarer til disse fra Norge, Italia Frankrike og Sverige samt Finland.

Det viktigste momentet fra rapporten fra SLF var:

- a) godkjenning av revidert tekst til SOLAS kapittel II-1. Samtlige dokumenter utover rapporten fra SLF dreide seg om dette. Norge hadde to dokumenter som underlag for hvorfor SLFs forslag burde godkjennes. Det ene redegjorde for det omfattende arbeidet som ligger bak SLFs forslag og det andre tilbakeviste Italias påstander og konklusjoner fra SLF 47. Italia hadde imidlertid gjort lekse si noe bedre til MSC 79 enn til SLF 47 og presenterte uformelt nye forslag til regel 7-1 på møtet med påfølgende "reception". Norge foreslo endringer i teksten som følge av Rocknesrapporten. Sverige, Frankrike og Finland påpekte punkter i det reviderte utkastet, der andre underkomiteer bør konsulteres. Dette gjelder redusert livbåtkapasitet i kort internasjonal reise samt plassering av dører in vannrette skott, der B/5 tidligere var begrensning.
- b) Godkjenning av ny revidert tekst til kode og retningslinjer for fiskefartøy.
- c) Innføring av et nytt agendapunkt "sikkerhet for fiskefartøy med lengde mindre enn 12 meter".
- d) Inkludering av revisjon av MSC Circ.650 på SLFs arbeidsprogram.

Norsk posisjon:

- a) Støttet godkjenning av forslaget til revidert tekst som framlagt av SLF samt forslagene fra Sverige, Frankrike og Finland.
- b) Støttet godkjenning av revidert tekst til kode og retningslinjer for fiskefartøy.
- c) Støtte innføring av nytt agendapunkt.
- d) Støtte innføring av nytt agendapunkt.

Konklusjon:

- a) Revidert tekst ble godkjent, men det skal avholdes et intersessionalt møte over 3 dager for å gjennomgå Italias forslag til revidert tekst til regel 7-1. Eventuelle endringer skal være "fully validated". Forslagene fra Sverige, Frankrike og Finland ble støttet. Norge fikk gjennomslag for sine endringsforslag i forbindelse med krav til dobbeltbunn, men ikke krav om beregning av overlevelsessevne til ugunstigste side.
- b) Som norsk posisjon. Vil bli døpt 2005 Fishing Vessel safety code/ Voluntary guidelines
- c) Som norsk posisjon.
- d) Som norsk posisjon.

Oppfølging:

Norge må delta på det intersessionale møtet om kapittel II-1. Vi bør ha med oss Rusås fra DNV som rådgiver. Målet er at SLFs tekst ikke endres med mindre det foreligger et fullstendig validert nytt utkast. SLF har jobbet med det som nå ligger på bordet i 14 år, og det er et godt gjennomarbeidet forslag. Det vil selvfølgelig alltid være mulig å perfeksjonere, men et sted må vi si stopp. Som SLFs formann sa det: "Perfekt er fienden til god". Italias forslag og konklusjoner kun baserer seg på antatte "problemer" for større passasjerskip. Kapittel II-1 gjelder alle skip uansett type og størrelse, og de resultatene som ligger på bordet er validert for alle typer skip. Å trekke en skipstype og størrelse ut fra sammenhengen blir feil og kan få innvirkning på andre skipstyper/størrelser. Kravene til overlevelsessevne for passasjerskip ble justert under siste møte i SLF basert på innspill fra ICCL. ICCL, som er cruiseredernes representant støttet ikke Italia på MSC 79.

10. Dangerous goods, solid cargoes and containers (agendapunkt 12)

Følgende saker ble behandlet av komiteen:

- a) Hastesaker fra DSC 9, herunder vedtakelse av revidert BC-kode, 2004.
- b) Foreløpig ulykkesrapport vedrørende eksplosjon med påfølgende tap av skipet MV "Ythan". Skipet, et bulkskip på 35.000 tonn, førte en last med Hot Briquetted Iron/Direct Reduced Iron (HBR/DRI) Fines. Da DRI Fines ikke er tilstrekkelig definert i verken BC Koden eller i IMDG-koden, ønsker Marshall Islands at så blir gjort.

Norsk posisjon:

Vi støttet begge punkter.

Konklusjon:

- a) Hastesakene fra DSC 9 ble godkjent.
- b) Dokumentet vedrørende ulykken ble oversendt til DSC 10 for nærmere vurderinger. Land ble oppfordret til å sende inn dokumenter på saken til DSC 10. I mellomtiden ble det utstedt et MSC/Circ. "Accidents involving bulk cargoes not specifically listed in the Code of safe practice for solid bulk cargoes (BC Code) for å gjøre oppmerksom på faren ved transport av ovennevnte stoffer.

11. Technical assistance sub-programme in maritime safety and security (agendapunkt 13)

Det viktigst under dette agendapunktet var at Norge ønsket å fremme et forslag om utvikling av et modelkurs for verne- og arbeidsmiljø om bord i skip (Model Course for Safety an Environmental work on board vessels in order to improve Working Environment, Safety and Health among Seafarers).

Oppfølging:

Etter å ha konferert med IMO's sekretariat ble det foreslått følgende oppfølging: Sjøfartsdirektoratet fremmer et forslag til modellkurs til MEPC 53 da arbeidsgruppen for Human element skal møtes der. Det antas at saken da diskuteres i arbeidsgruppen og at det så foreslås at Norge sender inn modellkurset for validering til STW 37.

12. Role of the human element (agendapunkt 14)

Følgende punkter ble diskutert av komiteen:

- a) Dokumenter i relasjon til utviklingen av IMO's strategiske plan; her vedrørende det menneskelige element.
- b) Utkast til "Guidelines on the basic elements of a shipboard occupational health and safety program" (BLG 8/WP.4).
- c) Informasjon om IMOs studie for å vurdere effekten av ISM kodens betydning for sikkerheten.

Norsk posisjon:

a og b) Agendapunktene bør ikke bli gjenstand for omfattende diskusjon under MSC 79. Den nærmere vurdering bør overlates til arbeidsgruppen som skal møtes under MEPC i juli 2005.
c) Dokumentet tas til etterretning.

Konklusjon:

a og b) Det ble bestemt at arbeidsgruppen under Human element møtes under MEPC 53. Alle dokumentene overføres til denne sesjonen i MEPC.
c) Det skal bli gitt en foreløpig rapport på gruppens aktiviteter til MSC 80.

13. Formal safety assessment (agendapunkt 15)

På forrige møte ble alle dokumentene på FSA overført til denne sesjonen. Følgende hovedsaker vedrørende FSA ble behandlet:

- a) IACS hadde sendt inn 3 dokumenter til forrige sesjon som påpekte erfaringer med bruk av FSA, og som inneholdt en rekke anbefalinger til endring og utvidelse av FSA metodikk.
- b) En korrespondansegruppe ledet av Japan hadde begrenset mandat til å foreta visse endringer/utvidelser av FSA-metodikken hadde arbeidet frem til MSC 79. Enkelte forslag ble lagt frem, men Korrespondansegruppen hadde ikke vært i stand til å fullføre alle oppgavene.

Norsk posisjon:

Etter vårt syn er erfaringene i IMO med bruk av FSA er ikke udelt positive. Vi mener dokumentene fra IACS inneholder en rekke interessante synspunkter og forslag, og disse bør nøye gjennomgås, og bør resultere i at FSA guidelines blir endret. Det er spesielt viktig å etablere en "FSA review process" slik at alle FSA-studier kan bli kvalitetssikret av en uavhengig gruppe før MSC blir bedt om å ta stilling til regelendringer basert på slike FSA-studier.

Vi mener det er behov for å etablere en arbeidsgruppe på MSC 80 og/eller en Korrespondansegruppe frem til MSC 80, som må få et utvidet mandat sammenlignet med den gruppen som har arbeidet frem til dette møtet.

Vi mener det vil være behov for å samkjøre arbeidet med FSA med arbeidet med "Goal based Standards". Tiden er imidlertid neppe moden for å få dette gjennomført på denne sesjonen (og kanskje heller ikke på neste).

Konklusjon:

Det var bred enighet om behovet for å forbedre retningslinjene for FSA. MSC besluttet både å nedsette en korrespondansegruppe frem til MSC 80, og å ha en egen arbeidsgruppe på FSA på MSC 80. Et av de viktigste spørsmål å utrede er hvordan en "Ekspertgruppe" for kvalitessikring av FSA-studier kan etableres, og hvordan den skal arbeide og finansieres.

14. Piracy and armed robbery against ships (agendapunkt 16)

Følgende saker ble behandlet av komiteen:

- a) Statistisk informasjon om utviklingen rundt piratvirksomhet. De ni første måneder av 2004 ble det rapportert 252 angrep mot 351 i samme periode i 2003. Dette er en nedgang på 28%. Det er en nedgang i antall tilfeller i de fleste områder, med unntak av Malaccastredet hvor det økte fra 30 til 39. 30 sjømenn er drept, 36 er savnet, 94 ble skadet og 113 ble tatt som gisler. 2 skip havarerte, 6 ble kapret og 7 skip har skuddskader.
- b) Informasjon om det 5. møte i United Nations Open-ended Informal Consultative Process on the Oceans and the Law of the Sea in relation to piracy and armed robbery. Det ble lagt vekt på betydningen av regionalt samarbeide for å bekjempe problemet og særlig betydningen av at det oppnås en effektiv jurisdiksjon i de områder hvor risikoen for piratvirksomhet er stor.
- c) Informasjon om status i arbeidet med å utvikle IMO Global Intergrated Shipping Information System vedrørende piratvirksomhet. Systemet er ikke ferdig utviklet, men det er lagret en stor mengde data som vil bli lagt inn i en søkbar database når systemet er ferdig. Når systemet er ferdig vil det være mulig å søke på opplysninger om hendelser og kommentarene som er gitt fra de respektive kyststater.

Norsk posisjon:

Alle sakene tas til etterretning.

Konklusjon:

Alle sakene ble notert. Det ble særlig fremhevet at skip ikke bør ha våpen om bord da dette vil kunne føre til en økning i vold og piratangrep.

15. Application of the Committees Guidelines (agendapunkt 19)

De viktigste sakene under dette agendapunktet var følgende:

- a) Prøveordning for nye rapporteringsrutiner for underkomiteene.
- b) Council 92 godkjente retningslinjer for medias adgang til IMO's komiteer og underkomiteer. Retningslinjene går ut på at media skal ha adgang til plenumsbehandlingen ved møter i IMO, men ikke til arbeidsgrupper etc. Videre er det opprettet et akkrediteringssystem som gjør at journalister fra store shippingaviser etc. automatisk gis adgang til IMO. Komiteene ble instruert i evt. å endre deres Rules of Procedures.

Norsk posisjon:

- a) Dette er en prøveordning hvor formålet er å tillate mer tid brukt under underkomiteenes sesjoner til arbeidet i arbeids- og draftinggrupper. For å få mer arbeidstid blir det utarbeidet en rapport som kun inneholder "summary of decisions", evt. vedlegg og "action requested of the Committees". Dette medfører også at oversetterne får mindre å gjøre under selve møtet. Full rapport utarbeides etter møtet og legges frem på neste sesjons første dag til godkjenning. Alle arbeidsdokumenter (WP) legges ut på nettet. Kommentarer fra underkomiteene går generelt på at tiden til arbeidet i arbeidsgruppene er noe utvidet, men fortsatt begrenset. Dette har sammenheng med at dokumenter må presenteres og diskuteres først i plenum slik at

arbeidsgruppen kan få et skikkelig mandat å jobbe ut i fra. I etterkant må rapporten fra arbeidsgruppen oversettes til fransk/spansk, noe som også er svært tidkrevende. Generelt er det uttrykt bekymring over at rapporter laget i henhold til prøveordningen mangler bakgrunnsinformasjon og oppsummering av diskusjonen i plenum. Dette vanskeliggjør forberedelser til neste møte, samt briefing av nye delegater til andre møter. Basert på dette, ønsker vi å gå tilbake til den opprinnelige rapporteringsordningen. Rapportene kan gjerne være mer konsise enn tidligere, men vi har behov for mer enn "summary of decisions". Det er tydelig at mye av tiden går med til oversettelse av arbeidsdokumentene. Imidlertid er det neppe støtte for å utelate oversettelse til 3 arbeidsspråk.

b) Norge er positive til medias tilstedeværelse på IMO-møter og er positive til nye retningslinjer.

Konklusjon:

- a) Det ble konkludert med å gå tilbake til den opprinnelige rapporteringsordningen. Imidlertid ble det uttrykt behov for å finne løsninger for å forbedre/effektivisere rapporteringsordningen. Det ble også bestemt at alle WPs fortsatt skal finnes elektronisk i IMOs dokumentdatabase.
- b) Komiteen endret sine Rules of Procedure rule 8 (Publicity) slik at den ble sammenfallende med endringen i MEPCs Rules of Procedure.

16. Work programme (agendapunkt 20)

- DSC:

Nye agendapunkter:

- Amendments to the Guidelines for partially weathertight hatchway covers on board containerships. Target completion date: 2005.
- Extension of the BLU Code to include grain. Target completion date: 2006.
- Revision of the LHNS and OSV Guidelines. Target completion date: 2006.

- FP:

Nytt agendapunkt:

- Measures to prevent fires in engine-rooms and cargo pump-rooms. 4 sesjoner er avsatt til å behandle saken.

- FSI:

Nytt agendapunkt:

- Review of the Code for the investigation of marine casualties and incidents. Target completion date: 2007.

- NAV:

Nytt agendapunkt:

- Revision of the performance standards for VDRs and S-VDRs. Target completion date: 2006.

- DE:

Nytt agendapunkt:

- Revision of the Code on alarms and indicators. To sesjoner er avsatt til å behandle saken.

- SLF:

Nye agendapunkter:

- Safety of small fishing vessels. Target completion date: 2009.
- Revision of MSC/Circ. 650. Target completion date: 2006.

Nytt sub-item (under Analysis of damage cards):

- Revision of IMO damage card. Target completion date: 2006.

17. Election of the Chairman and Vice-Chairman (agendapunkt 21)

Tom Allan (UK) ble gjenvalgt til formann. Tom Allan gjorde det klart at MSC 80 vil bli hans siste som formann i Sjøsikkerhetskomiteen. N. F. Ferrer (Filippinene) ble valgt som nestformann.

18. Any other business (agendapunkt 22)

Følgende hovedsaker ble behandlet:

- a) Forslag til revidert liste over sertifikater og dokumenter som det kreves at skip har om bord.
- b) Kommentarer vedrørende det tyrkiske VTS-systemet i Strait of Istanbul, Strait of Canakkale og Marmara Sea.
- c) Forslag om å avslutte tjenesten med L-bånd satellitt nødpeilesendere i GMDSS: L-bånd tjenesten for nødpeilesender har kun litt over 1.000 bruker totalt, og er uforholdsmessig kostbar for Inmarsat. Det foreslås derfor at tjenesten skal opphøre fra 1.12.2006.
- d) Informasjon vedrørende det andre møtet i "UN Interagency group on the Treatment of persons rescued at sea"

Norsk posisjon:

Pkt. a) og c) støttes.

Problemene med det tyrkiske VTS-systemet (pkt. b) berører også norske interesser, men vi holder lav profil i saken.

Pkt. d) tas til etterretning.

Konklusjon:

- a) Den reviderte listen ble godkjent og vil bli utgitt som FAL/MEPC/MSC-sirkulærer.
- b) Særlig Russland og Ukraina uttrykte misnøye med det tyrkiske VTS-systemet i Bosporus, og hevdet at systemet er lite effektivt og skaper store forsinkelser for skipstrafikken. Kritikken ble imøtegått av Tyrkia. Det fremkom imidlertid at partene har kommunikasjon gående om saken. Det var mindre fiendtlig holdning mellom partene enn ved tidligere behandling av saken i MSC.
- c) Alle eiere av L-bånd nødpeilesendere vil få tilbud om gratis COSPAS-SARSAT nødpeilesender som erstatning. Det er særlig tyske interesser involvert i L-bånd, og Tyskland var ikke enig i at L-bånd tjenesten opphører. Et stort flertall aksepterte imidlertid at tjenesten opphører på de betingelser som er angitt.
- d) Det ble redegjort for det andre møtet i "UN Interagency group on the Treatment of persons rescued at sea" som ble arrangert i IMOs hovedkvarter i juli 2004. Gruppen sa seg tilfreds med de resultater som var oppnådd i IMO ved de vedtatte endringer av SOLAS- og SAR-konvensjonen. Det var enighet om at det er ønskelig at gruppen fortsatte sitt samarbeid, og i fellesskap utarbeidet nærmere retningslinjer for "the post-rescue phase".

Oslo 14. februar 2005

Trygve Scheel
delegasjonsleder