

RAPPORT FRA MSC 81

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

FRA: Delegasjonen v/Trygve Scheel

DATO: 14. september 2006

KOMITE: IMO's Maritime Safety Committee 81. session (MSC 81); 10. - 19. mai 2006

I. INNLEDNING

<u>Den norske delegasjonen bestod av følgende:</u>	<u>Funksjon:</u>
Seniorrådgiver Trygve Scheel, Sjøfartsdirektoratet (delegasjonsleder)	Plenum/WG 3
Avdelingsdirektør Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 1
Underdirektør Einar Arnesen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Overingeniør Joacim Waglen Hansen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 2
Rådgiver Gro Isaksen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Rådgiver Line Grønland, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Rådgiver Shaista Jabeen Abid, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum
Rådgiver Christian Wadahl Uhlen, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum/WG 3
Rådgiver Bente Michaelsen, Justis- og politidepartementet	Plenum/WG 1
Rådgiver Ragnhild Aursnes Dammen, Fiskeridepartementet	Plenum/WG 3
Rådgiver Andreas Breivik, Kystdirektoratet	Plenum/ WG 3
Leder for juridisk seksjon Gunnar Stolsvik, Kystvakten	Plenum
Seksjonsleder Rune Einar Karlsen, Norges Rederiforbund	Plenum
Senioringeniør Sille Grjotheim, Det Norske Veritas	Plenum
Seniorkonsulent Benedikte Wentworth, Det Norske Veritas	Plenum
Senior overingeniør Knut Vågnes, Det Norske Veritas	Plenum
Senior overingeniør Arve Myklebust, Det Norske Veritas	Plenum/WG 2
Chief scientist Rolf Skjong, Det Norske Veritas	Plenum/WG 2
Rådgiver Stein Isaksen, Telenor Maritim Radio	Plenum

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 2. mai 2006 i Sjøfartsdirektoratet. EU avholdt foreberedende møte i Brussel 27. april vedrørende "Security" der assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude og seniorrådgiver Trygve Scheel fra Sjøfartsdirektoratet og Andreas Breivik fra Kystdirektoratet deltok. EU hadde foreberedende møte 28. april vedrørende øvrige MSC-saker, der Scheel deltok. Under selve MSC 81 møtet hadde EU dessuten flere koordineringsmøter, der Scheel deltok.

Det ble opprettet følgende tre arbeidsgrupper:

- WG 1: "Working Group on Passenger Ship Safety"
- WG 2: "Working Group on Goal-Based Standards"
- WG 3: "Working Group on Maritime Security"

Det ble opprettet følgende "drafting groups":

1. "Drafting Group on Amendments to Mandatory Instruments"
2. "Drafting Group on Formal Safety Assessment"

Trygve Scheel var norsk delegasjonsleder på MSC 81, men deltok store deler av møtet i arbeidsgruppen for "Security" som bl.a. behandlet "Long Range Identification and Tracking of ships". Ansvar i plenum var derfor delt mellom Trygve Scheel, avdelingsdirektør Turid Stemre og underdirektør Einar Arnesen.

II. OPPSUMMERING

En av de viktigste sakene på MSC 81 var fra Norges ståsted "Long Range Identification and Tracking of ships". Norge anser etter forholdene kompromisset som ble oppnådd på møtet for det maksimale som kan oppnås, se nedenfor under III, 1.

Videre var "Passenger Ship Safety" et viktig agendapunkt på dette møtet. Norge anser ikke konklusjonene på dette punkt for å være helt optimale, men det er en del viktige punkter som vi må se oss fornøyd med, se nedenfor under III, 2.

For øvrig var "Goal based new ship construction standards" et viktig agendapunkt, se nedenfor under punkt III, 5.

III. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTER PÅ AGENDAEN

1. Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments (agendapunkt 3)

A) Amendments to the 1974 SOLAS Convention, The FSS and LSA Codes and the Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administrations (resolution A.739(18)). (dok. MSC 81/3 og MSC 81/3/6)

Det forelå forslag om mindre endringer til følgende kapitler i SOLAS: II-2, III, IV og V. Dessuten forslag om å endre kapittel 5 i FSS-koden, og forslag til endring av kapittel I og II i LSA-koden. Det var dessuten forslag om mindre endringer i resolusjon A.739(18).

Norsk posisjon

Norge har deltatt i utarbeidelsen av samtlige endringsforslag, og støtter disse.

Konklusjoner:

Alle endringsforslag ble vedtatt.

Endringen til SOLAS trer i kraft 1. juli 2010 såfremt de aksepteres (ingen innvendinger reises) innen 1. januar 2010.

Endringene av FSS-koden og LSA-koden trer i kraft fra 1. juli 2010, såfremt de aksepteres (ingen innvendinger reises) innen 1. januar 2010.

Endringene av retningslinjene for organisasjoner som opptrer på vegne av en administrasjon trer i kraft 1. juli 2010 såfremt de aksepteres (ingen innvendinger reises) innen 1. januar 2010.

B) Amendments to the STWC Code (doc MSC 81/3/1 og MSC 81(3/4)).

Det foreslås endringer i STCW som innfører krav til "Ship Security Officer".

Norsk posisjon:

Norge har støttet arbeidet med nye tillegg til STCW.

Konklusjoner:

Kravene ble vedtatt og trer i kraft fra 1. januar 2008 såfremt de aksepteres (ingen innvendinger reises) innen 1. juli 2007.

C) Amendments to the 1988 SOLAS Protocol (dok. MSC 81/3/2)

Det forelå forslag til endring av kravene til bunnbesiktelse.

Norsk posisjon

Norge har deltatt i utarbeidelsen av endringsforslaget, og støtter dette.

Konklusjoner:

Endringsforslaget ble vedtatt.

D) Amendments to the IMDG Code (Dok. MSC 81/3/3)

Det forelå forslag til endring av IMDG-koden.

Norsk posisjon

Norge har deltatt i utarbeidelsen av endringsforslaget, og støtter dette.

Konklusjoner:

Endringsforslaget ble vedtatt.

E) "Long range identification and tracking of ships": Forslag til nytt SOLAS-krav (Dok. MSC 81/3/5, MSC 81/3/7 og MSC 81/3/8) (Nedenstående omhandler både deler av agendapunkt 3 og deler av agendapunkt 5)

LRIT var trolig den sak på MSC 81 som det var knyttet størst interesse til, og som var mest usikker. Saken har tidligere vært behandlet på en rekke møter i MSC, MEPC, COMSAR og NAV, og saken har vist seg å være vesentlig mer komplisert enn opprinnelig antatt. Komplikasjonene har delvis dreiet seg om politiske spørsmål og delvis om tekniske spørsmål.

Vanskeligste politisk sak har vært spørsmålet om hvilke rettigheter hvert enkelt land skal ha mht. å kunne spore skip. Det har ikke vært uenighet om at en flaggstat skal kunne spore skip under eget flagg uansett hvor slik skip befinner seg, og det har heller ikke vært uenighet om at en havnestat – dvs. den stat et gitt skip skal anløpe – har rett til å spore ethvert skip fra det melder om anløp. Uenigheten har dreiet seg om kyststatenes rettigheter til å spore skip i transitt utenfor egen kystlinje. De fleste har vært enige om at kyststater bør kunne spore skip utenfor kystlinjen, men når det gjelder avstand fra kystlinjen har forslagene variert fra 200 til 2.000 nautiske mil. Det har også vært stor uenighet om skipets flaggstat skal ha rett til å reservere seg mht. sporing fra navngitte kyststater.

I oktober 2005 ble det arrangert et ”Intersessional-møte” med hovedformål å komme frem til et kompromiss mht. kyststatenes rettigheter til sporing. Dette møtet ble en fiasko, og endte med at Storbritannia – på vegne av møtet – sendte inn et forslag til nytt SOLAS-krav om LRIT som ikke gir kyststater rett til sporing. Dette utkast ble lagt frem for endelig behandling med vedtak (”adoption”) på MSC 81.

For å avklare de tekniske spørsmål knyttet til LRIT var det et 2-ukers møte i mars 2006 i tilknytning til COMSAR. Det ble der gjort store fremskritt, og møtet fremla et gjennomarbeidet forslag til ”Performance standards for LRIT” for MSC 81. Under MSC-møtet ble det gjort noen endringer i dokumentet, og dette ble til slutt godkjent av MSC 81. Enkelte tekniske detaljspørsmål gjenstår, og det ble opprettet en egen arbeidsgruppe for å arbeide med slike spørsmål frem til MSC 82.

Spørsmålet om kostnader i forbindelse med en redningsssentrals sporing av skip i tilknytning til en redningsaksjon (on-demand reports/polling) var også uavklart i forkant av MSC 81.

Norsk posisjon:

For Norge og svært mange andre land, inkludert de fleste EU-land, er interessen for LRIT-systemet helt avhengig av at kyststater gis rett til å spore skip. I samråd med EU-kommisjonen og EUs medlemsland utarbeidet Norge et dokument til MSC 81 med et tilleggsforslag til forslaget fra Storbritannia, som vil gi kyststater rett til å spore skip som er inntil 1.200 nautiske mil fra kystlinjen. Dette er vesenlig større avstand enn Norge selv har behov for, men 1.200 ble valgt for å få støtte fra bl.a. USA, Australia og New Zealand. Det norske forslaget vil også gi flaggstater rett til å kunne nekte navngitte kyststater å spore skip. Også dette ble ansett nødvendig for å oppnå støtte fra flere viktige land.

Også Brasil sendte inn forslag til MSC 81 om tillegg til Storbritannias forslag med LRIT-rettigheter for kyststater. Men Brasils forslag innebar kun 200 nautiske mil, men med mulighet for at flaggstater individuelt vil kunne gi kyststater rettigheter til sporing på lengre avstand.

Norge ønsket kostnadsfrihet for redningssentraler i forbindelse med sporing av skip i en redningsaksjon.

Konklusjon:

Som ventet ble drøftelsene på MSC 81 vedrørende LRIT vanskelige. Diskusjonene i plenum ga ingen avklaring. I arbeidsgruppen var det svært mange deltakere, og når det gjaldt LRIT ble kun ett spørsmål diskutert i detalj: Ut til hvilken avstand skal kyststater ha rett til sporing? Etter en lang debatt var det helt klart at Norges forslag om 1.200 nautiske mil hadde vesentlig større tilslutning enn Brasils forslag om 200. Etter denne avklaringen, tok arbeidsgruppens formann en meget omstridt avgjørelse: Han etablerte en liten undergruppe bestående av 7 land (USA, Storbritannia, Kina, Russland, Brasil, Indonesia og Norge) som skulle arbeide videre med saken, og selve arbeidsgruppen ”ble satt på vent”. Etter at denne lille gruppen hadde hatt flere møter var det fremdeles liten fremgang. Generalsekretæren innkalte da 4 land (USA, Storbritannia, Kina og Norge) til uformelt møte om saken, der han gjorde det klart at det måtte bli enighet om et kompromiss på dette møtet. Etter dette møtet foregikk mye ”i kulissene”, og 16. mai fikk vi vite at USA og Kina hadde hatt møter, og var blitt enig om et nytt forslag til kompromiss. Dette kompromiss gikk ut på sporing til 1.000 nautiske mil, men var formulert slik at det nærmest ”inviterte” flaggstater til å nekte alle kyststater rett til sporing, og ga dessuten skipets kaptein rett til å slå av LRIT-utstyret etter eget forgodtbefinnende. Slik USAs/Kinas kompromiss var utformet, var det ikke krav om at en flaggstat behøver oppgi *begrunnelse* for å nekte sporing, og

det var heller intet som tilsa at en flaggstat som nektet sporing, hadde gjort noe negativt eller kritikkverdig.

EU-landene arrangerte koordineringsmøte med Norge til stede for å drøfte USAs/Kinas kompromissforslag. Mange var svært overrasket over at USA hadde akseptert kompromisset slik det forelå. Alle følte seg presset til å godta et kompromiss, men det var enighet om at forslaget fra USA/Kina måtte endres på visse punkter. Morgenen 17. mai ble det arrangert et uformelt møte mellom USA, Storbritannia, Kina og Norge. Fra norsk side pekte vi på 5 substansforskjeller mellom USAs/Kinas kompromissforslag og det norske forslaget innsendt til MSC 81. Vi uttrykte vilje til kompromiss, men ga samtidig uttrykk for at noen av disse punktene i forslaget måtte justeres før vi kunne godta det. Storbritannia støttet vårt syn, og samtlige substanspunkter ble deretter drøftet i detalj. Konklusjonen ble at forslaget ble endret på flere punkter, og alle 4 land sa seg til slutt enige i det reviderte forslaget. Etter vår vurdering er teksten ikke like klar som i det opprinnelige norske forslaget, men kompromisset anses å være det maksimale som kan oppnås. Eventuell utsettelse av saken var heller ikke ønskelig, og intet tilsa at mulighetene for å finne et bedre kompromiss ville bli større på MSC 82.

Det siste kompromissforslaget ble først langt frem for arbeidsgruppen og enstemmig akseptert, og ble deretter vedtatt ("adopted") uten innsigelser i "Expanded MSC". Kravene forventes å tre i kraft 01.01.2008, og blir i så fall gjort gjeldende fra 31.12.2008.

Når det gjaldt spørsmålet om kostnader i forbindelse med sporing av skip i en redningsaksjon ble det vedtatt at dette skal være kostnadsfritt for redningssentraler (også inkludert on-demand report/polling).

2. Passenger ship safety (agendapunkt 4)

Generelt:

Arbeidet med sikkerhet på passasjerskip har nå pågått i 5 år og det var tydelig at det var forhåndsbestemt at saken skulle avsluttes på møtet, selv om SLF og STW ikke har avsluttet sitt arbeid. Norge ønsket alt fra underkomiteene på bordet før endelige utkast til endringer i SOLAS og andre instrumenter ble ferdigstilt fra MSCs side. Dette var vi imidlertid alene om å si offentlig, selv om en del uttrykte forståelse for vårt synspunkt "under bordet".

I tillegg til de dokumentene som var framlagt i "rett tid" ble det enighet om også å behandle et dokument fra UK som ble innsendt som følge av brann i balkongområdet på Star Princess 23.mars i år. Dokumentet omhandlet forslag til MSC-sirkulære, samt forslag til videre arbeid med å sikre balkongområder på passasjerskip mot brann.

Av de innsendte dokumentene, var det kun virkeområdet for krav om "safe return to port" og "safe area", samt COMSARs forslag til krav om "recovery systems", som reiste diskusjon i plenum. Øvrige dokumenter ble oversendt arbeidsgruppen uten diskusjon. Arbeidsgruppen ble instruert. Fra Norge deltok Turid Stemre (Sjøfartsdirektoratet) og Bente Michaelsen (Justis- og politidepartementet, COMSAR-saker).

Arbeidsgruppen gjennomgikk forslagene fra NAV 51, FP 50 og DE 49 og deres forslag til SOLAS endringer og utkast til Assembly resolusjon gikk gjennom med mindre endringer. Eneste substansielle endring var at virkeområdet for krav til "safe return to port" og "safe area" ble endret til å omfatte passasjerskip med 3 eller mer "Main vertical zones (MVZ)" (ikke *mer enn* 3 som foreslått i utkast fra FP) som opererer i internasjonal fart (unntak for kort internasjonal reise ble slettet). Krav om "safety center" for alle passasjerskip i internasjonal fart uavhengig av størrelse,

ble opprettholdt. USA og ICCL ønsket også dette kravet begrenset til skip med 3 eller mer MVZ, men nådde ikke frem.

COMSARs forslag til SOLAS-endringer ble heftig debattert i arbeidsgruppen. Striden sto primært om rekkefølgen i arbeidet mot å oppnå at alle skip skal utstyres med et "recovery"-system, men også hvilke skip som skal omfattes av et slikt krav. Norge ønsket opprinnelig at kravet skal omfatte alle skip, nye og eksisterende, lasteskip og passasjerskip, men vi mente at det måtte utarbeides en "performance standard" før SOLAS-endringer blir vedtatt. Storbritannia m.fl. mente at SOLAS-endringene måtte vedtas "ASAP" for å få fortgang i arbeidet, men med en ikrafttredelse fram i tid slik at "performance standard" ville være på plass før ikrafttredelse. Dette siste var koordinert EU-posisjon, men det var ikke alle EU-landene som fulgte denne posisjonen. Arbeidsgruppen utarbeidet forslag til SOLAS-endringer basert på COMSARs forslag og forslag til SOLAS-tekst ble kraftig forbedret sammenlignet med det som var foreslått fra COMSAR. (Den ble imidlertid ikke vedtatt, se utfall).

Når det gjaldt oppfølging etter brannen på Star Princess, ble Norge (og andre) tatt på sengen. Vi var forberedt på å støtte utkast til MSC-sirkulære og at SOLAS-endringer skulle utarbeides, men antok at FP skulle gjøre dette. Arbeidsgruppens formann hadde utarbeidet forslag til SOLAS-endringer for godkjenning under sesjonen og vedtakelse på MSC 82.

Norsk posisjon:

Vi støtter forslagene til endringer i SOLAS, FSS-koden, sirkulære, utkast til "assembly"-resolusjon og øvrige forslag fra arbeidsgruppen gitt i anneksene til MSC 81/WP.6 bortsett fra:

1. at SOLAS endringer relatert til brannen på Star Princess skal godkjennes og vedtas **før** FP har sett på de foreslåtte nye kravene og
2. de foreslåtte SOLAS endringer relatert til "3-timers" scenariet,

Utfall:

Bortsett fra utkast til SOLAS-endringer relatert til "recovery system", som ble "nedstemt" (ved "indicative vote" der Hellas stemte mot EUs koordinerte posisjon og Danmark og Nederland avsto!), ble alle forslagene fra arbeidsgruppen godkjent eller tatt til følge.

DE får i oppdrag å utarbeide "performance standard" for "recovery systems" i løpet av 2 sesjoner, og skal videre utarbeide retningslinjer for godkjenning av "novel" bærbart utstyr og enkeltkomponenter der de nye retningslinjene for alternativ design ikke er relevante.

FP skal se på mulige krav til brannbegrensning/integritet på åpne dekkflater.

SLF skal i juli avslutte sitt arbeid med "return to port"-kriterier og krav til vanddeteksjon og overvåking av vannivå og vil måtte endre de foreslåtte endringene til kapittel II-1 når arbeidet er avsluttet.

Konklusjon:

Nå som arbeidet er avsluttet fra MSCs side og kun vedtak av de foreslåtte SOLAS-endringene gjenstår, kan vi kort oppsummere:

Norge er ikke helt fornøyd med utfallet av arbeidet med sikkerhet på passasjerskip, men vi får si oss fornøyd med at det er blitt krav til "safe return to port" etter en gitt skade, noe som vil

medføre krav om to separate maskinrom og en viss systemredundans. Vi er også fornøyde med at retningslinjene for alternativ design i kapittel III åpner for reell nytenkning. At utvendig dekk og balkongområder der det til nå har vært "fritt fram" blir regulert, er vi også fornøyde med, selv om vi mener at kravene til balkongområdene burde vært bedre gjennomarbeidet.

Oppfølging:

Det må utarbeides brief til DE, FP og SLF. Videre må de godkjente SOLAS-endingene gjennomgås i detalj sammen med våre "eksperter" for å se om de er klare og entydige. I motsatt fall må man vurdere innspill til MSC 82.

3. Measures to enhance maritime security (utenom LRIT) (agendapunkt 5)

(Se også agendapunkt 3 (punkt III, 1, E) som relaterer seg til deler av agendapunkt 5.)

Også på dette møtet ble det behandlet en rekke enkeltsaker under agendapunktet "Security". Dette inkluderte bl.a. følgende:

- a) Oppfølging av "WCO Framework of Standards"
- b) "Security"-trening for personell i skip
- c) Tillatelse til å fungere som "Ship Security Officer"
- d) "Security"-krav til "Special Purpose Ships"
- e) Sikker identifikasjon av skip som sendt "ship security alert"
- f) Plikt til å informere flaggstater når skip holdes tilbake pga. "security"-forhold i havnestatskontroller
- g) Retningslinjer for "self-assessment" vedrørende "security"
- h) Retningslinjer for "training and certification of port facility officers"

Norsk posisjon:

Norge støtter at det utarbeides retningslinjer på de "security"-sakene som er listet ovenfor.

Konklusjon:

- a) *Oppfølging av "WCO Framework of Standards"*: Det ble besluttet å etablere en "joint MSC/FAL Working Group on carriage of closed cargo transport units and of freight containers transported by ships". Gruppen skal følge opp de "WCO Frameworks of Standards" som er relevante for skipsfarten. "Terms of reference" for denne gruppen ble også vedtatt, og det ble besluttet at det skal arrangeres et "Intersessional"-møte på saken.
- b) *"Security-trening for personell i skip"*: MSC besluttet i prinsippet at alle om bord skal få "adequate security familiarization training". STW fikk i oppgave å utarbeide utkast til endringer i STCW-konvensjonen og koden med krav til slik trening.
- c) *Tillatelse til å fungere som "Ship Security Officer"*: Enkelte flaggstater har erfart at det i enkelte tilfeller kan være vanskelig/umulig å få kvalifiserte personer til slike stillinger. Det var enighet om at det bør gjelde spesifikke restriksjoner i slike tilfeller, og prinsipper for slike restriksjoner ble vedtatt. Det ble også vedtatt at slike forhold skal klargjøres i Del B i STCW-koden. Slik tekst ble også vedtatt.
- d) *"Security"-krav til "Special Purpose Ships"*: Det har hittil vært uklart om ISPS-koden gjelder for "Special Purpose Ships". Det var enighet om at koden også bør gjelde for slike skip, og det ble vedtatt et "Interim Scheme for Special Purpose Ships". Dette blir sendt ut som et MSC.1/Circular.
- e) *Sikker identifikasjon av skip som sendt "ship security alert"*: Erfaring har vist at det i enkelte tilfeller har vært vanskelig å få fastslått med sikkerhet hvilket skip som har sendt ut "security alert". For å avhjelpe problemet ble det utarbeidet et MSC.1/Circular på saken.

- f) *Plikt til å informere flaggstater når skip holdes tilbake pga. security-forhold:* Kravene er klare når det gjelder slike saker, men ikke alle havnestater følger opp sine forpliktelser. I den forbindelse ble det utarbeidet et MSC.1/Circular som igjen minner om saken.
- g) *Retningslinjer for "self-assessment" vedrørende security:* Det er laget "self-assessment tool for ship security", og enkelte havnestater har bedt om å få kopi av slike dokumenter fra skip. Det var imidlertid enighet om at havnestater ikke skal ha rett til slik informasjon. Det ble vedtatt et MSC.1/Circular som klargjør slike forhold.

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

Prinsipiell diskusjon i plenum:

Som ventet gikk diskusjonen i plenum på hvordan arbeidet skulle videreføres. I et forsøk på å konkludere, la formannen fram 4 alternative muligheter:

1. Kun arbeide videre med "safety level approach" og se bort fra det arbeidet som er gjort basert på "prescriptive approach";
2. Kun fortsette arbeidet basert på "prescriptive approach" og utelukke "safety level approach";
3. Fortsette arbeidet med begge metodene parallelt, eller
4. Utsette hele arbeidet til det foreligger retningslinjer for metodologien er utarbeidet.

Ut fra de forhåndsutarbeidede "terms of reference" for arbeidsgruppen kunne det se ut som formannen og sekretariatet hadde forhåndskonkludert med at alternativ 2 var valget. Dette medførte en del møtevirkosomhet blant de land som har vært mest aktive i "safety level approach"-arbeidet, herunder en del EU land, Japan og Norge. Blant disse igjen var det litt delte meninger om hvorvidt alternativ 1 eller 3 var best. Noen mente Hellas måtte "få noe", mens andre igjen, herunder Norge og Sverige, mente at alternativ 1 var det alternativet som ville gi oss det vi er ute etter; en metode som på sikt gir oss mulighet til å evaluere alt regelverk opp mot gitte "mål".

Flertallet støttet (som ventet) alternativ 3.

Norsk posisjon:

Norge støttet alternativ 1

Konklusjon:

Arbeidsgruppen ble følgelig instruert i, basert på "prescriptive approach", å ferdigstille tier I (mål) og tier II (funksjonskrav), samt å fortsette arbeidet med tier III (metode for evaluering) og å se på hvordan arbeidet kan inkorporeres i IMOs rammeverk. Videre ble gruppen instruert i å sette opp en arbeidsplan for videre arbeid med "safety level approach". Norge deltok i arbeidsgruppen med J.W. Hansen (Sjøfartsdirektoratet), Skjong (DNV) og Myklebust (DNV).

Det var enighet om at:

- Tier I skal inn i SOLAS
- Tier II skal inn i obligatorisk kode
- Tier III inn i guidelines som blir referert i kode

Utover dette kom gruppen ikke særlig lenger med sitt arbeid knyttet til "prescriptive approach", og arbeidet vil gå videre i korrespondansegruppe ledet av USA. Utvikling av GBS basert på "safety level approach" vil fortsette i korrespondansegruppe ledet av Sverige og Tyskland.

Oppfølging:

Norge v/ J.W. Hansen deltar i korrespondansegruppene med støtte fra Skjong (DNV).

5. Ship design and equipment (agendapunkt 7)

MSC 81 behandlet en rekke forslag fra DE 48 og DE 49.

Norsk posisjon:

Norge støttet alle punktene slik de fremkom.

Konklusjon:

MSC 81 vedtok følgende tiltak for alle utestående agendapunkter på rapporten fra underkomite DE 48:

- Notert at sikkerhet vedrørende behandling av ballastvann er flyttet fra DE 49 til agenda for BLG 10.
- Inviterte internasjonale organisasjoner til å gi relevante innspill på forslag fra DE 49 på obligatoriske krav til gass drevne skip.
- anbefalte medlemsstater til å instruere de som er involvert i uttesting av redningsutstyr til kun å godkjenne produkter som etterkommer relevante test prosedyrer og kriterier, spesielt kravene i LSA-koden.
- Komiteen godkjente forslaget fra DE 48 om at medlemsstater bør utgi treningsmanualer for redningsutstyr i overensstemmelse med S1 i AS regel III/35.

MSC 81 vurderte utestående viktige saker fra DE 49:

- DE 49 opprettet en korrespondansegruppe som skulle behandle nye tillegg til ESP-retningslinjene (Res. A.744(18)), og komiteen instruerte denne til å komme med konkrete forslag til behandling i DE 50.
- Komiteen godkjente forslag til tillegg til S1 i AS regel III/21.1.4 som klarlegger tiden som er nødvendig for å borde og sjøsette redningsbåter om bord i passasjerskip.
- Komiteen godkjente MSC.1/Circ.1195 for retningslinjer for å utføre modelltester av hurtigbåter.
- Forslag til tillegg til 2000 HSC-koden (ref. annex. 16) og til 1994 HSC-koden (ref. annex. 17) ble godkjent.
- Forslag til tillegg til DSC-koden (ref. annex. 18) ble godkjent, og siden de fleste forslagene følger forslagene til 2000 HSC-koden, vedtok at disse skal innføres samtidig med forslagene for 2000 og 1994 HSC-kodene.
- Det ble notert at DE 49 opprettet en korrespondansegruppe for nødtauing system på skip over 20000 dwt som ikke er tankskip, og at dette vil bli videre diskutert i DE 50.
- Komiteen godkjente MSC.1/Circ.1196 som omhandler måter å for å embarkere og disembarkere skip, og gjorde medlemsstater oppmerksomme på nødvendigheten av vedlikehold og inspeksjon av gangveier og losledere.
- Komiteen godkjente forslag til tillegg til SOLAS reg. XII/12.1.2 og XII/13.1 og formular for sikkerhetsattest for atomdrevne skip og ba sekretariatet å sirkulere disse.

- Etter diskusjoner vedrørende resultatene av behandling av ”Performance standard for protective coatings” i DE, ble det besluttet å godkjenne forslagene fra ekspertgruppen som fremlagt i MSC 81/WP.13 paragraf 7 til 23 for ”Performance standard for protective coatings for dedicated seawater ballast tanks in all types of ships and of double-side skin spaces of bulk carriers for innføring i MSC 82.
- Komiteen ble enig om at DE bør vurdere innføring av krav til korrosjonsbeskyttelse av permanente innretninger for adkomst til tanker.

6. Flag State Implementation (agendapunkt 8)

Såkalte ”urgent matters” fra FSI 13 ble behandlet av MSC 80. Av ”non-urgent” matters behandlet på MSC 81 kan følgende nevnes:

- a) Ulykker med Kjemikalie- og produkttankskip
- b) Påminnelse om innsendelse av ”casualty related data”
- c) ”Comprehensive index of IMO instruments”
- d) Krav til dokumentasjon ombord i skip
- e) Definisjon av ”bulkskip”
- f) Inspeksjon av Voyage data recorders

Konklusjon:

- a) *Ulykker med kjemikalie- og produkttankskip*: Denne saken er omtalt etter pkt. f) nedenfor.
- b) *Påminnelse om innsendelse av ”casualty related data”*: FSI 13 hadde laget en 6-punkts liste over ulike typer ulykkesinformasjon som medlemsland anmodes om å sende til IMOs Sekretariat. MSC 81 støttet at medlemsland minnes om disse forpliktelsene.
- c) *”Comprehensive index of IMO instruments”*: På FSI 13 var det enighet om at det vil være nyttig å ha tilgang til fullstendige oversikter over alle IMOs ”instrumenter” (konvensjoner etc). Det var dessuten enighet om at slik informasjon bør gjøres lett tilgjengelig på IMOs webside. Dette ble vedtatt av MSC 81.
- d) *Krav til dokumentasjon ombord i skip*: FSI 13 hadde laget en oversikt over all dokumentasjon som skip er pålagt å ha om bord. MSC 81 besluttet at denne listen sendes ut som et MSC-MEPC.2/Circular.
- e) *Definisjon av ”bulkskip”*: Gjeldende definisjon av begrepet ”bulkskip” er definert i forhold til skipets konstruksjon i tverrsnitt. Imidlertid vil det bli innført en ny og endret definisjon av ”bulkskip” når nye SOLAS krav (”2004 amendments”) trer i kraft 1. juli 2006. IACS har påpekt at den nye definisjonen inneholder flere begreper som kan tolkes på ulik måte, og dette kan føre til problemer under havnestatskontroller. MSC 81 besluttet at forslaget fra FSI 13 skal legges frem for DE 50 til gjennomgang, og DE skal melde tilbake til MSC 83.
- f) *Inspeksjon av Voyage Data Recorders*: Storbritannia la frem et dokument som påpekte at VDR-utstyr skal inspiseres årlig, men det er hittil ikke tatt med slike krav i HSSC Guidelines (Res. A.948(23), as amended). MSC 81 besluttet at FSI 14 og NAV 52 skal utarbeide relevante krav.

Ulykker med kjemikalie- og produkttankskip

De senere årene har det skjedd flere alvorlige ulykker med kjemikalie- og produkttankskip, bl.a. det norske skipet NCC MEKKA der 2 personer omkom, og det norskeide, men Singapore-registrerte, skipet BOW MARINER der hele 21 personer omkom.

Saken har vært tatt opp på flere IMO-møter. Til sammen 8 organisasjoner med interesser i slike skip (bl.a. INTERTANKO, ICS og IACS) har etablert en egen ”Inter-Industry Working Group (IIWG)” for å forsøke å kartlegge årsakene til slike ulykker, og foreslå tiltak. IMO har avventet rapport fra denne gruppen, og den ble fremlagt på dette møtet. En av konklusjonene er at

menneskelig svikt – bl.a. brudd på prosedyrer – har vært medvirkende i de fleste av de til sammen 35 ulykker som har vært analysert. Industrien har selv satt ned en ”Task group on human factors” for å finne tiltak som bidrar til at prosedyrene følges i større grad enn hittil.

Det knyttet seg spenning til hva ”Inter-Industry Working Group” ville si om krav til inertgass-anlegg. Gruppen kom med et konkret forslag når det gjelder nye kjemikalie- og produkttankskip: Nye kjemikalieskip og dessuten nye oljetankskip mindre enn 20.000 DWT forslås å måtte ha inert-anlegg. Når det gjelder eksisterende tankskip, ble det ikke fremsatt konkret forslag, men dokumentet uttrykte at dersom MSC mente at også eksisterende skip bør få krav om inertgass-anlegg, bør det først utføres en ”Formal Safety Analysis (FSA)” med kost/nytte analyse.

Norsk posisjon:

Etter at rapporten var introdusert i plenum holdt Norge et innlegg om saken. Vi uttrykte takknemmelighet til ”Inter-Industry Working Group”, og sa oss enige i mange av konklusjonene. Vi mente imidlertid at det ikke ville være akseptabelt å *la være* å innføre nye tiltak som også omfattet eksisterende skip. Det er (selvfølgelig) eksisterende skip som har eksplodert, og mange eksisterende skip vil fortsatt seile i 20 år eller mer. Man kan selvfølgelig ikke forhindre fremtidige ulykker med slike skip ved å innføre nye krav som kun gjelder nye skip.

Men vi antydte også at det kan være behov for nytenkning når det gjelder de prinsipper som gjelder sikring av transport av kjemikalier og oljeprodukter. Gjeldende regler er kompliserte, og gir dessuten nye/sikre skip operative og økonomiske ulemper sammenlignet med eldre skip. Regelsystematikken bør derfor revurderes. Norge planlegger å sende inn et forslag til nytt punkt på arbeidsprogrammet for BLG og eventuelt andre underkomiteer, for å jobbe videre med denne saken. For å få fortgang i arbeidet, foreslo vi dessuten at det etableres en korrespondansegruppe på saken allerede på denne sesjonen.

Konklusjon:

Etter Norges innlegg uttalte flere land seg om saken. Flere uttrykte støtte til et fremtidig norsk initiativ, men de fleste var negative til å etablere en Korrespondansegruppe allerede på dette møtet. Det var enighet om at resultatene fra IIWG bør drøftes nærmere på de kommende møter i underkomiteene BLG, DE, FP, FSI og STW.

7. Bulk liquid and gases (agendapunkt 9)

MSC 81 behandlet rapporten fra BLG 9.

Norsk posisjon:

Norge støttet forslagene fra BLG 9.

Konklusjon:

Komiteen ga en generell godkjenning av rapporten fra det BLG 9 og besluttet bl.a. følgende tiltak:

- Opprette en arbeidsgruppe for utvikling av et forslag til sirkulære for nye skip som frakter væsker som inneholder benzen i bulk, for behandling i BLG 10.
- Å utvikle krav for bruk av ”marine safety data sheets” (MSDS) for skip som frakter MARPOL annex I type laster og marine brennstoff.

- Godkjente MSC-MEPC.2/Circ.3 for retningslinjer for basis elementer for et ombord helse og sikkerhets program.
- Forslag til MSC sirkulære for innføring av IGC-koden for skip som frakter karbondioksid i væskeform i bulk, som fremlagt i dok. BLG 9/17, sendes til MSC 82 for formell innføring.
- Forslag til tillegg i BCH-koden ble godkjent av MEPC 54 og innført av MSC 81 gjennom res. MSC.212(81).
- Forslag til tillegg til krav om brannbeskyttelse under IBC-koden ble godkjent og sirkuleres til MSC 82 for formell innføring.

8. Safety of Navigation (agendapunkt 10)

Rapporten fra NAV 51 ble lagt frem og ble godkjent. Følgende saker kan nevnes:

- a) Godkjennelse av "Routing Measures", "mandatory ship reporting systems" og "Associated protective measures"
- b) Krav til ECDIS for hurtigbåter
- c) Revisjon av "performance standards" for VDR og S-VDR

Konklusjon:

- a) *Godkjennelse av "Routing Measures", "mandatory ship reporting systems" og "Associated protective measures":* NAV 51 hadde behandlet en rekke slike saker som ble lagt frem for MSC 81 for godkjennelse. Samtlige foreslåtte "Routing Measures", "mandatory ship reporting systems" og "Associated protective measures" ble godkjent.
- b) *Krav til ECDIS for hurtigbåter:* Forslag til nye krav om ECDIS i hurtigbåter har vært drøftet både i DE og i NAV. Anbefaling om slike krav både i 2000 HSC Code og i 1994 HSC Code, samt i DSC-koden, ble lagt frem for, og vedtatt av, MSC 81.
- c) *Revisjon av "performance standards" for VDR og S-VDR:* NAV 51 hadde utarbeidet utkast til reviderte performance standards for VDR og S-VDR. Forslagene ble vedtatt, og utgis som en ny MSC-resolusjon fra 81. sesjon.

9. Stability, Load Lines and Fishing Vessel safety (agendapunkt 11)

MSC 81 behandlet rapporten fra SLF 48.

Norsk posisjon:

Norge støttet forslagene fra SLF 48.

Konklusjon:

MSC godkjente rapporten fra SLF 48 generelt og spesielt følgende:

1. Merket seg at SLF hadde besluttet å ferdigstille "Explanatory notes" til nytt kapittel II-1 i SOLAS (trer i kraft 1. januar 2009), men vil ha mulighet til å foreta løpende revisjoner av "Explanatory notes" fram til ikrafttredelse av det nye SOLAS kapittel II-1.
2. Godkjente MSC.1Circ... om midlertidige retningslinjer for alternativ metode for å tilfredsstille værkriteriet i intaktkoden.
3. Merket seg at SLF var ferdig med sin del av arbeidet med OSV- og LHNS-guidelines og oversendte disse til DSC for ferdigstillelse.
4. Godkjente foreslåtte endringer til Annex B i Lastelinjeprotokollen, 1988.

5. Støttet SLFs forslag om at forslag til endringer i Lastelinjeprotokollen spesielt for ”self-elevating MODUs ” ikke var å anbefale, men at forslaget til endringer skulle oversendes DE for eventuell innarbeidelse i arbeidet med revisjon av MODU-koden.
6. Merket seg at SLF ber DE se på anvendelsen av SOLAS reg.II-1/3-6 for tankskip ved ombygging fra enkeltskrog til dobbeltskrog.

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

MSC 81 behandlet rapporten fra DSC 10.

Norsk posisjon:

Norge støttet forslagene fra DSC 10.

Konklusjon:

Komiteen ga en generell godkjenning av rapporten fra DSC 10 og vedtok bl.a. følgende tiltak:

- Underkomiteen FP ble instruert til å utvikle tillegg til SOLAS II-2/19 (II-2/54) som følge av endring av flammepunkt fra 61 gr. C til 60 gr. C i IMDG-koden.
- Paragraf 7 i resolusjon A.948(24) ber sekretariatet om å se på muligheten av å opprette en *ad hoc* mekanisme innen organisasjonen for å koordinere anstrengelser for løse problemer ved frakt av klasse 7 radioaktive materialer, i samarbeide med IAEA. Sekretariatet har intensjon å utgi et dokument til FAL 33 (FAL 33/12/2) og DSC 11 for videre behandling.

11. Fire protection (agendapunkt 13)

MSC 81 behandlet rapporten fra FP 50.

Norsk posisjon:

Norge støttet forslagene fra FP 50.

Konklusjon:

Komiteen ga en generell godkjenning av rapporten til FP 50 (FP 50/21 og MSC 81/13) og vedtok blant annet følgende tiltak:

- Målet for ferdigstilling av evakuerings analyser for nye og eksisterende passasjerskip ble besluttet utsatt til 2008.
- Komiteen godkjente MSC.1/Circ.1205 som omhandler retningslinjer for operasjon og vedlikehold for livbåtsystemer.
- Komiteen godkjente MSC.1/Circ.1206 som omhandler metoder for å forebygge uhell med livbåter. Dette fastsetter og oppdaterer tidligere sirkulærer som omhandler det samme tema.
- I lys av at MSC/Circ.1115 som adresserer fritt fall utsetting fra store høyder utgår 25. mai 2006 inviterte komiteen medlemsland til å tidlig innføre utkast til SOLAS regel III/19.3.3.4, som erstatter MSC/Circ.1115, tatt i betraktning tiden som vil gå før utkastet trer i kraft. Komiteen godkjente utkast til tillegg til SOLAS kapittel III, LSA-koden og revidert krav til testing av livredningsutstyr

og anmodet sekretariatet til å sirkulere det foreslåtte tillegg med henblikk på innføring i MSC 82.

12. Training and watchkeeping (agendapunkt 14)

Rapporten fra STW 37 ble godkjent. Følgende saker kan nevnes:

- a) Falske operatørsertifikater
- b) Revalidering av GMDSS-sertifikater
- c) Generalsekretærens rapport i henhold til STCW reg. I/8

Konklusjon:

- a) *Falske operatørsertifikater:* Falske operatørsertifikater utgjør alvorlig sikkerhetsrisiko, og STW har drøftet ulike tiltak for å redusere/eliminere slike problemer. Et mulig tiltak var å offentliggjøre nasjonaliteten til personer med falske sertifikater. IMOs Legal Division hadde blitt bedt om å vurdere et mulig slikt tiltak, men konkluderte at dette kunne skape problemer og derfor ikke var fornuftig.
- b) *Revalidering av GMDSS-sertifikater:* Denne saken har Norge tatt opp ved flere anledninger, men det har ikke vært mulig å få full støtte for våre synspunkter. På STW 37 ble det – som et kompromiss mellom ulike syn – laget et utkast til MSC-sirkulære ”Promoting and verifying continued familiarization of GMDSS operators on board ships”. Dette ble godkjent av MSC 81.
- c) *Generalsekretærens rapport i henhold til STCW reg. I/8:* I henhold til prosedyrene la Generalsekretæren frem for MSC 81 et dokument som vurderte hvilke land som hadde gitt ”full and complete effect to the provisions of the STCW Convention.” MSCs oppgave er å bekrefte at prosedyrene har blitt fulgt, og dette ble gjort for de 24 land som var omfattet av den foreliggende rapporten. På denne bakgrunn ble det besluttet å revidere MSC/Circ.1164, som vil bli sendt ut som MSC/Circ.1164/Rev.1.

13. Radiocommunications and search and rescue (agendapunkt 15)

MSC 81 behandlet rapporten fra COMSAR 10.

Norsk posisjon:

Norge støttet forslagene fra COMSAR 10.

Konklusjon:

Komiteen besluttet bl.a. som følger:

- Å reetablere den felles IMO/ITU ekspertgruppen for maritim radiokommunikasjon og autoriserte et mellommøte i gruppen fra 5. til 7. juli 2006 i IMO's hovedkontor med mål å utgi rapport direkte til MSC 82.
- Komiteen godkjente MSC. Circ.1210 for den internasjonale COSPAS-SARSAT 406 MHz registrering database.
- Komiteen var enig i forslaget fra koordinatoren for korrespondanse gruppen for revisjon av resolusjon A.888(21) for å fjerne COSPAS-SARSAT EPIRB systemet fra listen over systemer som ville bli omfattet av IMSO oversikten, og vil revurdere den reviderte tekste i resolusjonen i MSC 82 på basis av videre kommentarer og forslag fra medlemsstater.

- Komiteen godkjente sammenkallingen av det 13. mellommøtet i IACO/IMO JWG for harmonisering av "Aeronautical and Maritime SAR", som er planlagt for tidsrommet 28. august til 1. september 2006.

14. Technical Assistance Sub-programme in maritime safety and security (agendapunkt 16)

Komiteen bemerket at IMO sekretariatet er direkte involvert i og assisterer statene som er involvert i det Maritime Elektroniske Highway (MEH) prosjektet for identifikasjon av det rette utstyr og at de bestemte områder langs kysten av Sumatra i Malacca stredet og Singapore blir identifisert.

15. Role of the human element (agendapunkt 17)

Etter å ha mottatt en foreløpig rapport på aktivitetene til den uavhengige ekspert-arbeidsgruppen for implementering av ISM koden, anmodet MSC 80 Sekretariatet om å utarbeide en sluttrapport for MSC 81.

Ekspert-arbeidsgruppen har arbeidet med fire spørreskjemaer, et for ombord personell, et for landbasert personell, et for rederier og et for administrasjoner. Data fra skjemaene er analysert og evaluert.

Basert på innkommende data konkluderer arbeidsgruppen med at ISM-koden kan forenkles ved å redusere administrative prosesser som:

- Redusere papirarbeidet som skal underbygge samsvarighet med ISM-koden, spesielt SMS delen, ved å benytte IT teknologi.
- Redusere mengden av dokumentasjon som er felles for ISM- og ISPS-kodene.
- Gjøre retningslinjer fra administrasjoner mer brukervennlige.
- Utvikle nye retningslinjer for å hjelpe industrien med implementering av koden.

Konklusjon:

Arbeidsgruppen fikk takk for arbeidet og MSC besluttet at forslagene skulle behandles i detalj på "Joint MSC/MEPC Working Group on Human Element" på MSC 82.

16. Formal Safety Assessment (agendapunkt 18)

Generelt:

MSC støttet utfallet og forslagene i korrespondansegruppens rapport. Spesielt er det hyggelig å merke seg at MSC bekreftet at IMO er en sikkerhetsorganisasjon og at kostnadene ved innføring av ulike risikoreducerende tiltak skal ses på totalt, ikke fordeles på de ulike interessentene. Dette er i tråd med norsk posisjon.

MSC diskuterte videre sammensetningen av ekspertgruppen som skal gjennomgå utførte FSA før behandling i MSC og ble enige om at gruppen skulle være åpen for alle medlemsland og internasjonale organisasjoner og at disse kunne nominere ETT medlem til en slik gruppe. Dette siste står i utkast til hovedrapport, men ble ikke diskutert spesielt verken i plenum eller i arbeidsgruppen. Siden ingen har protestert må vi likevel anta at dette er et vedtak. Nærmere retningslinjer ble det overlatt til "drafting"-gruppen som ble nedsatt å se på når ekspertgrupper skal nedsettes. "Drafting"-gruppen ble instruert. Fra Norge deltok Wentworth (DNV).

”Drafting”-gruppen ferdigstilte endringene i MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392 (FSA Guidelines). Gruppen, Av endringer i forhold til rapporten fra korrespondansegruppen (som Norge støttet) kan nevnes:

- Tittel på nytt appendix 5 som omhandler akseptkriterier, ble endret til eksempler på kriterier.
- Foreslått ny paragraf 3.3 (”expert judgement”) ble endret. Paragrafen var foreslått av Norge og krevde rapportering av uenighet blant ekspertene. Kravet ble omgjort til en anbefaling, men man beholdt appendikset som inneholder en mulig måte å vurdere grad av enighet.
- Japan fikk ikke støtte til forslag om at Bayesian network skulle benyttes i risikoanalyser, men det blir nevnt som en mulig metode i de reviderte retningslinjene.

Draftinggruppen ferdigstilte også endringer til MSC/Circ.1022-MEPC/Circ.391 (Guidance on the use of human element analysing process (HEAP) and formal safety assessment (FSA) in the rule making process of IMO). Den mest materielle endringen er mulig bruk av ekspertgrupper for evaluering av utvalgte FSA. Det var enighet om at ikke alle FSA trengte en slik evaluering og at ekspertgrupper skulle nedsettes om nødvendig. Det vil altså ikke være en fast gruppe, men en gruppe som oppnevnes i hvert enkelt tilfelle.

Norsk posisjon:

I alt vesentlig i tråd med utfallet.

Konklusjon:

- ”Drafting”-gruppens forslag til endringer til de nevnte sirkulærene ble godkjent.
- Utarbeidelse av akseptkriterier for skade på miljø oversendes MEPC.
- Medlemsland oppfordres til å komme med innspill på akseptkriterier for skade på miljø, sammenheng mellom GBS og FSA og på informasjon fra SAFEDOR.

Oppfølging:

Agendapunktet opprettholdes i påvente av innspill. Vurdere eventuelle innspill til neste møte.

17. Piracy and armed robbery against ships (agendapunkt 19)

IMO har ført statistikk over piratangrep fra 1984, og frem til 2005 er det registrert 4.081 slike angrep mot skip. Tallet for 2005 var 266 slike angrep som innebærer en reduksjon på 19 % fra året før. Imidlertid virker det som piratangrepene blir stadig mer brutale, og det meldes om økende antall hendelser som involverer kidnapping. De fleste hendelser skjer nå i territorialfarvann ovenfor skip som ligger oppankret.

Konklusjon:

Igjen uttrykte MSC bekymring over utviklingen, selv om tallene var noe bedre enn foregående år. En konklusjon som ble trukket var at innføringen av ISPS-koden fra juli 2004, syntes å ha hatt en positiv innvirkning særlig når det gjaldt reduksjon av slike hendelser i havneområder.

18. Implementation of instruments and related matters (agendapunkt 20)

Sakene som ble drøftet under dette agendapunktet var primært forslag fra EU-landene og Kommisjonen vedrørende implementering av krav til indre baugport på RO-RO-/passasjerskip.

Det ble foreslått en fortolkning av eksisterende regel i kapittel II-1 og en endring i tilsvarende regel i det nye kapittel II-1 som trer i kraft 1. januar 2009. De samme innsenderne hadde også et dokument der de påpeker at en del tankskip har problemer med å verifisere tilfredsstillelse av krav til intakt/skade stabilitet til en hver tid.

Norsk posisjon:

Støtte forslagene fra EU og kommisjonen vedrørende fortolkning av krav til indre baugport (Forslaget er i overensstemmelse med vår praksis). Støtte at det ses videre på problemstillingen reist rundt tankskip.

Konklusjon:

Det ble utarbeidet fortolkninger til både eksisterende og nytt kapittel II-1 i SOLAS vedrørende krav til indre baugport. Interesserte land ble bedt om å ta opp igjen en eventuell SOLAS-endring i nytt kapittel II-1 i henhold til IMOs prosedyrer. Flere innspill om tankskip og verifisering av stabilitet er ønsket til neste møte.

19. Application of the Committees Guidelines (agendapunkt 22)

Følgende saker ble behandlet under dette agendapunkt:

- a) Tidsfrist for innsendelse av forslag om nye agendapunkter
- b) Forslag om endring av "The Committees Guidelines"
- c) Tiltak for å øke effektiviteten av møter

Konklusjon:

- a) *Tidsfrist for innsendelse av forslag om nye agendapunkter:* I henhold til gjeldende "Guidelines", må forslag til nye agendapunkter sendes inn 20 uker før angjeldende komitemøte. UK og Tyskland hadde sendt inn forslag om å redusere denne fristen til 13 uker; dvs samme frist som for "lange dokumenter". Etter debatt ble forslaget vedtatt.
- b) *Forslag om endring av "The Committees Guidelines":* Assembly 24 vedtok resolusjon A.971(24) "High level action plan and priorities for the 2006-2007 biennium." Assembly påla også komiteene å endre retningslinjene slik at forslag om nye agendapunkter også blir vurdert i forhold til om hvert enkelt forslag er i tråd med nevnte resolusjon. Det ble utarbeidet utkast til nye bestemmelser i "guidelines" i henhold til dette. Samtidig ble Sekretariatet pålagt å gå gjennom dokumentet som oppsummerer "The Chairmen's meeting" (MSC 81/WP.11) som fant sted 12. mai 2006, og utarbeide utkast til endring av "Guidelines" i henhold til anbefalingene fra møtet. Sekretariatets forslag legges frem for MEPC 55 og MSC 82 for vedtak.
- c) *Tiltak for å øke effektiviteten av møter:* For å få mest mulig ut av møtetiden har enkelte møter tillatt arbeidsgrupper å starte sitt arbeid på møtets første dag i henhold til utkast til "Terms of Reference". Dette hadde både gitt positive og negative erfaringer. Saken var drøftet på "The Chairmen's meeting", som anbefalte at ordingen skal videreføres, men "with caution." Om mulig bør "Terms of reference" besluttes på foregående møte. Spørsmålet om "splinter groups" – devs undergrupper under arbeidsgrupper – hadde også vært drøftet på "The Chairmen's meeting". De besluttet at det ikke skal etableres "official splinter groups". Men når det er nødvendig for å få fullført arbeidet kan "splinter groups" allikevel etableres forutsatt at det er enstemmighet i arbeidsgruppen.

20. Work Programme (agendapunkt 23)

BLG:

Erfaring har vist at underkomiteen DE har for mange saker på sin agenda. På denne bakgrunn besluttet MEPC 53 å overføre "Guidelines on other technological methods verifiable or enforceable to limit SO_x emissions" til BLGs arbeidsprogram.

DSC:

Følgende nye poster ble vedtatt på arbeidsprogrammet:

- a) Review of the recommendations on the safe use of pesticides in ships
- b) Guidance on protective clothing
- c) Application of requirements for dangerous goods in packaged form in SOLAS and 2000 HSC Code

FP:

Følgende nye poster ble vedtatt på arbeidsprogrammet:

- a) Fire resistance of ventilation ducts
- b) Application of requirements for dangerous goods in packaged form in SOLAS and 2000 HSC Code
- c) Unified interpretation on the number and arrangement of portable fire extinguishers in accommodation spaces, service spaces, control stations, etc
- d) Review of fire safety of external areas of passenger ships
- e) Performance standards for fixed water-spraying, fire detection and fire alarm systems for cabin balconies

FSI:

Ingen nye poster på arbeidsprogrammet til FSI ble vedtatt.

COMSAR:

Følgende nye poster ble vedtatt på arbeidsprogrammet:

- a) Guidelines for the control of ships in an emergency
- b) Replacement for use of NBDP for maritime distress and safety communications in the MF/HF bands
- c) Amendments to COLREGs Annex IV relating to distress signals

NAV:

Følgende nye poster ble vedtatt på arbeidsprogrammet:

- a) Carriage requirements for bridge navigational watch alarm systems
- b) Guidelines for the control of ships in an emergency
- c) Performance standards for Galileo receiver equipment
- d) Development of an e-navigation strategy
- e) Amendments to COLREGs Annex IV relating to distress signals
- f) Development of carriage requirements for ECDIS. *Denne saken er omtalt nærmere etter denne opplisting*
- g) Guidelines on the lay-out and ergonomic design of safety centres on passenger ships

Development of carriage requirements for ECDIS

Utstyr for elektroniske kart (ECDIS) har vært på markedet i flere år, og dekningen av ENC-kart (dvs. hel-elektroniske kart laget spesielt for ECDIS) blir stadig bedre. Hittil har bruk av ECDIS/ENC vært helt frivillig, og dette har begrenset anvendelsen. Det synes å være bred enighet om at ECDIS med ENC-kart vil bidra til økt sikkerhet.

På møtet i NAV for ca. ett år siden (NAV 51) ble spørsmålet om å påby ECDIS/ENC for visse typer skip diskutert. Mange støttet et slikt forslag, men det var også mange som gikk i mot. Konklusjonen ble at det må gjennomføres en FSA som beviser at ECDIS/ENC vil være kostnadseffektivt før det kan utarbeides forslag om SOLAS-krav om ECDIS.

Allerede på NAV 51 tok Norge (Sjøfartsdirektoratet/Det Norske Veritas) kontakt med enkelte andre land om eventuelle muligheter for å samarbeide om en slik FSA-studie. Kort tid etter NAV 51 utarbeidet DNV et tilbud og å utføre en slik FSA-studie, og Sjøfartsdirektoratet fikk tilsagn fra Sverige, Danmark, Storbritannia og Sjøkartverket i Norge om å dele utgiftene til en slik studie. FSA-studien måtte foreligge allerede ved årsskiftet 2005/2006 for å komme tidsnok til MSC 81, og dette ble oppnådd. FSA-studien dokumenterer at ECDIS/ENC vil være kostnadseffektivt for alle skipstyper, men det vil være en nedre størrelsesgrense hvor kostnadseffektiviteten ikke vil gjelde. NAV bør gis i oppgave å komme med konkret forslag i så måte. Sjøfartsdirektoratet utarbeidet i tillegg et eget dokument som henviste til resultatene fra FSA-studien og som fremsatte formelt forslag om eget agendapunkt for NAV med utarbeidelse av SOLAS-krav til ECDIS/ENC, samt forslag om at STW burde få i oppgave å se på krav/anbefalinger vedrørende opplæring i bruk av ECDIS/ENC. I samråd med de øvrige land som hadde deltatt i finansiering og drøftelse av FSA-studien, ble Danmark "co-sponsor" på Norges dokument.

I lys av de kraftige innvendinger flere land hadde mot å ta inn ECDIS-krav i SOLAS da saken var oppe på NAV 51, var vi forberedt på at det kunne komme motforestillinger også på MSC 81. Dette skjedde ikke, og vi fikk bred støtte for forslaget. Det ble satt av to sesjoner både på NAV og STW til å utarbeide forslag som så fremlegges for MSC.

DE:

Følgende nye poster ble vedtatt på arbeidsprogrammet:

- a) Guidelines for uniform operating limitations of high-speed craft
- b) Guidelines for maintenance and repair of protective coatings
- c) Mandatory requirements and standard for corrosion protection of permanent means of access arrangements
- d) Performance standards for recovery systems
- e) Guidelines for the approval of novel life-saving appliances

SLF:

Følgende nye poster ble vedtatt på arbeidsprogrammet:

- a) Development of options to improve effect on ship design and safety of the 1969 TM Convention
- b) Time dependant survivability of passenger ships in damaged conditions

STW:

Følgende nye poster ble vedtatt på arbeidsprogrammet:

- a) Identification of areas in chapter VI of the STCW Code where training cannot be conducted on board. *Denne saken er omtalt nærmere etter denne opplisting.*
- b) Comprehensive review of the STCW Convention and the STCW Code.
- c) Review of the principles for establishing the safe manning levels of ships
- d) Development of training standards for recovery systems
- e) ECDIS familiarisation and training (NB: Skal inkluderes som del av pkt. b) "Comprehensive review...")
- f) International LNG competency and training standards (NB: Skal inkluderes som del av pkt. b) "Comprehensive review...")
- g) Introduction of mandatory alcohol limits during watchkeeping and other shipboard duties (NB: Skal inkluderes som del av pkt. b) "Comprehensive review...")

Identification of areas in chapter VI of the STCW Code where training cannot be conducted on board.

På flere møter i MSC og STW har Norge påpekt at slik kravene i kapittel VI i STCW-koden er utformet, er det ikke mulig å gjennomføre alle typer trening om bord i et skip. Vi har derfor tolket kravene dit hen at personell som omfattes av kravene må ta gjenoppfriskingskurs som dekker disse treningsområdene hvert 5te år. Utenom selve IMO-møtene har vi møtt stor forståelse for våre vurderinger, men støtten har vært begrenset ”når mikrofonene er slått på”. Motargumentene mot vårt syn har imidlertid vært lite overbevisende.

Hittil har saken gått frem og tilbake mellom STW og MSC noen runder med lite fremgang. På siste møte i STW (STW 37) i januar i år fikk vi imidlertid en god del støtte – ikke minst takket være et dokument fra Filippinene. Konklusjonen ble at STW anmodet MSC om å sette opp følgende nye punkt på STWs arbeidsprogram: ”Identification of areas in Chapter VI of the STCW Code where training can not be conducted on board.” Dette forslaget ble akseptert av MSC, og saken blir tatt opp på STW 38. Etter vår vurdering må MSCs aksept av dette nye ”item” tolkes som aksept for at visse deler av den trening som kreves i kapittel VI, vil måtte gjennomføres utenfor skipet.

21. Any other business (agendapunkt 24)

Bl.a. følgende saker ble behandlet:

Elektronisk tilgang til sertifikater etc:

FAL komiteen har undersøkt hvordan tilkomst til skipssertifikater kan forenkles ved bruk av moderne teknologi. FAL 32 konkluderte med at det må nøye vurderes hvem som skal ha tilgang til slike elektroniske dokumenter, og var enig i at denne vurderingen er en oppgave for MSC og MEPC. FAL 32 har anmodet de to komiteene om å antyde hvilke sertifikater som bør være tilgjengelige i et elektronisk system, og hvordan det elektroniske systemet bør bygges opp. Saken vil bli videre diskutert i MEPC 55.

GISIS:

Komiteen har notert seg hvilke opplysninger som er gjort tilgjengelige for medlemsstater og allmenheten gjennom GISIS:

- ISPS koder
- Ulykker
- Anerkjente organisasjoner
- Havneanlegg
- CAS Statements of Compliance
- Sjørøveri og væpnete ran mot skip

Andre opplysninger er under utvikling, som:

- Havnestats kontroller
- Blindpassasjerer
- Illegal immigrasjon
- Kjemikalieprodukter

ILO 94:

ILO 94 som ble avholdt i Geneve fra 7 til 23 februar 2006 samlet og oppdaterte 68 eksisterende ILO konvensjoner som er innførte siden 1920, og har innført disse i ”Maritime Labour Convention 2006”.

Bulkskipulykker:

INTERCARGO's årlige rapport for bulkskipulykker i 2005 viser at det var registrert totalt tap av seks bulkskip over 10000 dwt, ulykker som involverte tap av åtte menneskeliv.

Oslo 14. september 2006

Trygve Scheel
Delegasjonsleder