

RAPPORT FRA MSC 82

TIL: Sjøfartsdirektør, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene, adressatene på MSC's sirkulasjonsliste, samt alle distriktssjefene.
FRA: Delegasjonen v/Turid Stemre
DATO: 29. januar 2007

KOMITÉ: IMO's Maritime Safety Committee 82. session (MSC 82);
29. november - 8. desember 2006

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Funksjon:

Sjøfartsdirektør Rune Teisrud, Sjøfartsdirektoratet (delegasjonsleder)	Plenum
Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/DG 1
Overingeniør Joacim Waglen Hansen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 2
Rådgiver Gro Isaksen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/DG 1
Seniorrådgiver Anna Kari Rasmussen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 3
Trygve Scheel, rådgiver for Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 1
Rådgiver Shaista Jabeen Abid, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum
Rådgiver Bente Michaelsen, Justis- og politidepartementet	Plenum
Ekspedisjonssjef Kirsten Ullbæk Selvig, Fiskeri- og Kystdepartementet	Plenum (agendapkt.11)
Seniorrådgiver Henriette Nesheim, Fiskeri- og Kystdepartementet	Plenum/WG 1
Rådgiver Annichen Printz, Fiskeri- og Kystdepartementet	Plenum/WG 1
Regiondirektør John Erik Hagen, Kystverket	Plenum/WG 1
Sjefsingeniør Bjørn Erik Krosness, Kystverket	Plenum/WG 1
Direktør Terje Gløersen, Norges Rederiforbund	Plenum/WG 1
Seksjonsleder Rune Einar Karlsen, Norges Rederiforbund	Plenum/DG 1
Senioringeniør Sille Grjotheim, Det Norske Veritas	Plenum/DG 1
Senioringeniør Kirsten Rognstad, Det Norske Veritas	Plenum/WG 3
Sjefsingeniør Knut Vågnes, Det Norske Veritas	Plenum/DG 1
Sjefsforsker Rolf Skjong, Det Norske Veritas	Plenum/WG 2
Rådgiver Stein Isaksen, Telenor Maritim Radio	Plenum

OPPFØLGING

Punkt i rapport	Oppgave	Kommentarer	Ansvarlig
III.1 (agendapkt. 3) Amendments	1) Vurdere hvorvidt norske forskrifter må endres som følge av de vedtatte endringene og evt. initiere arbeidet. 2) Informasjon til næringen om endringene	1) Ansvarlig for selve implementeringen: EHe 2) Rapporten fra MSC 82 gir opplysninger om endringene, men noe mer detaljert info til næringen er nødvendig	1) GIA 2) GIA
III.2.a (agendapkt. 4) Security	Delta i korrespondansegruppen	Arbeidet er begrenset til bedring av "security" forbundet med skip som ikke omfattes av ISPS	TBS
III.2.d)	Brief FAL/ Vurdere deltagelse av fagekspertise under FAL som anmodet av MSC	Begrenset til forbedring av security i samarbeid med WCO	TBS/SGU
III.3 (agendapkt. 5) GBS	1) Delta i korrespondansegruppen 2) Nominering av eksperter til "group of experts" i Pilot-prosjektet	2) SDir. har selv ingen eksperter å oppnevne. Dersom DNV har kandidater kan disse nomineres av IACS. Dialog med klassen	1) JWH 2) TBS
III.6 (agendapkt 8) COMSAR	1) Ratifisere endringer i IMSO-konvensjonen 2) Vurdere deltagelse i LRIT-WG under COMSAR 11	1) Norge bør ratifisere endringene ASAP, da vi gikk hardt inn for IMSO som LRIT-koordinator.	1) NHD 2) TBS/SGU
III.9 (agendapkt.11) NAV	Tilskrive utvalgte administrasjoner, NGOer og produsenter i forsøk på å reise midler til utvikling av "Radar Benchmark Target Simulator"		TBS
III.13 (agendapkt.15) Human element	1) Mulig uoffisiell korrespondansegruppe. 2) Deltagelse i joint WG på MEPC 56	Human element gruppen skal møte under MEPC 56	1) AKR 2) AKR
III.14 (agendapkt.16) FSA	Mulig dokument til MEPC 56	Vi bør påvirke MEPC til å ta en beslutning når det gjelder innføring av miljøkonsekvenser i FSA	TBS
III.19 (agendapkt.21) Work Programme	Mulig dokument til MSC 83 som oppfølging til vårt dokument til MSC 82 vedrørende skip som fører last med lavt flammepunkt.	Mulig at FP initierer nytt punkt på arbeidsprogrammet om dette basert på Japans FSA som er sendt til FP 51. Premissene for arbeidet blir nok ikke helt som vi ønsker slik de foreløpige resultatene fra FSAen ser	TBS

		ut..	
--	--	------	--

I. INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 21. november 2006 i Sjøfartsdirektoratet. EU avholdt foreberedende møte i Brussel 10. november der seniorrådgiver Turid Stemre fra Sjøfartsdirektoratet deltok. Under selve MSC 82 møtet hadde EU dessuten flere koordineringsmøter, der sjøfartsdirektør Teisrud og seniorrådgiver Stemre deltok.

Det ble opprettet følgende tre arbeidsgrupper:

- WG 1: "Working Group on Maritime Security"
- WG 2: "Working Group on Goal-Based New Ship Construction Standards"
- WG 3: "Working Group on Human Element"

Det ble også opprettet en "AdHoc Working Group on LRIT" som overtok etter at WG 1 hadde fullført sitt arbeid.

Det ble opprettet følgende "drafting group":

DG1: "Drafting Group on Amendments to Mandatory Instruments"

MSC formann Igor Ponomarev døde plutselig kort tid i forkant av MSC 82, og møtet ble derfor ledet av viseformann N. Ferrer fra Filippinene.

II. OPPSUMMERING

På bakgrunn av at MSC har avsluttet sitt arbeid med sikkerhet på passasjerskip, samt at DE/FP har avsluttet deler av sitt arbeid med tiltak for å begrense ulykker med livbåter, var det en rekke endringer i SOLAS og LSA-koden som var oppe for vedtak (adoption) på møtet. Norge hadde sendt inn flere dokumenter for å få klargjort tekst og rettet opp tekst vi mente var feil i de foreliggende endringene. Noen av feilene kunne fått til dels store konsekvenser. Norge fikk støtte for alle sine dokumenter under dette agendapunktet, se III.1.A) nedenfor.

Andre viktige saker på MSC 82 var fra Norges ståsted vedtakelse (adoption) av MSC resolusjon om "Adoption of the revised performance standards for ECDIS" og vedtakelse (adoption) av nye seilingsleder i Nord-Norge se III.9 nedenfor, samt vedtakelse (adoption) av "Performance standard for protective coating", se III.1.C) nedenfor.

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, LSA, IBC, IGC, 1994 HSC and 2000 HSC Codes (dok. MSC 82/3)

Det forelå forslag om en rekke endringer til følgende kapitler i SOLAS: II-1, II-2, III, samt mindre endringer i SOLAS kapittel XII. Videre forelå det forslag om å endre kapittel 4, 6, 7 og 9 i FSS-koden, forslag til endring av kapittel I, IV, V, VI og VII i LSA-koden, forslag til endringer i kapittel 11, 17, 18 og 19 i IBC-koden, forslag til endringer i kapittel 1, 3, 11, 12 og 19 i IGC-koden, forslag til endringer i kapittel 1, 8, 13, og 14, samt annex 7 i 1994 HSC-koden, forslag til endringer i kapittel 1, 2, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 14 og 18, samt annex 1, 6, 7, 8, 9, 10 samt forslag om et nytt annex 12 i 2000 HSC-koden.

Videre hadde USA et forslag til endringer i SOLAS kapittel IV som var sirkulert for vedtak (adoption) på MSC 82, relatert til GMDSS. Dette ble overført til agendapunkt 8.

Norsk posisjon

Norge har deltatt aktivt i utformingen av de fleste endringsforslagene og støtter disse med unntak av følgende endringsforslag som er kommentert i egne innsendelser fra Norge til møtet:

- ny SOLAS reg. II-1/8-1
- SOLAS reg. II-1/41.6
- SOLAS reg. III/19.3.3.4
- Diverse endringer i SOLAS kapittel III (trenger nærmere utredning)
- LSA-kodens paragraf 4.4.7.7

Norge støtter ikke USAs forslag til endringer i SOLAS kapittel IV.

Konklusjon:

Med unntak av Norges og Sveriges forslag til endring av ny SOLAS reg. II-1/8-1 som bare delvis ble tatt til følge, ble alle de norske kommentarene tatt til følge.

Dette medførte at de foreslåtte endringene i SOLAS kapittel III relatert til stuing av redningsfarkoster ble sendt tilbake til DE og SLF for videre arbeid og at den foreslåtte nye paragraf 4.4.7.7 i LSA-koden *ikke* ble vedtatt.

De øvrige endringsforslagene ble vedtatt med de endringene Norge hadde foreslått og andre mindre endringer.

USAs forslag til endringer i SOLAS kapittel IV ble ikke vedtatt, men overført til agendapunkt 8..

Ikrafttredelser

Endringen til SOLAS har ulike ikrafttredelsesdatoer.

Følgende endringer forventes å tre i kraft 1. juli 2008:

- SOLAS kapittel II-1, endringer i regel 3.2 (protective coating)
- Diverse endringer i kapittel II-2 relatert til brannbeskyttelse, deteksjon og slokking i balkongområder på passasjerskip.
- SOLAS kapittel III endringer i regel 6, 11, 14, 19, 20, 21, 26, 31 og 32.
- SOLAS kapittel XII regel 6, 12 og 13.
- Mindre endringer i sertifikat-malene i appendix til SOLAS og endringer i record of equipment i appendix til SOLAS for å inkludere nytt utstyr.

Følgende endringer forventes å tre i kraft 1. januar 2009:

- Ny SOLAS regel II-1/8-1 og II-1/22-1

Resten av "endringene" som trer i kraft 1. januar 2009 er kun en "re-adopsjon" av det reviderte kapittel II-1 som er adoptert tidligere. Dette var nødvendig for å kunne gjøre endringer i et kapittel som enda ikke er trådt i kraft.

Følgende endringer forventes å tre i kraft 1. juli 2010:

- SOLAS kapittel II-1, endringer i regel 41 og ny regel 55.
- SOLAS kapittel II-2, endringer i regel 3, 7, 8, 9, 10 og 13. Nye regler 21, 22 og 23.
- SOLAS kapittel III, endringer i regel 4 og ny regel 38.

Endringene av FSS-koden forventes å tre i kraft fra 1. juli 2008, med unntak om krav til adresserbart deteksjon og alarmsystem (kapittel 9 ny paragraf 2.1.4 og endringer i 2.4.1.4) som forventes å tre i kraft 1 juli 2010.

Endringene i LSA-koden forventes i sin helhet å tre i kraft 1. juli 2008.

Endringene i IBC-koden forventes å tre i kraft 1. januar 2009.

Endringene i IGC-koden forventes å tre i kraft 1. juli 2008.

Endringene i 1994 HSC-koden forventes å tre i kraft 1. juli 2008.

Endringene i 2000 HSC-koden forventes å tre i kraft 1. juli 2008.

B) Amendments to the 1988 SOLAS Protocol (dok. MSC 82/3/1)

Det forelå forslag til oppdatering av utstyrslistene i appendix til protokollen.

Norsk posisjon

Norge støtter dette.

Konklusjon:

Endringsforslaget ble vedtatt og forventes å tre i kraft 1. juli 2008.

C) Adoption of performance standard for protective coating (Dok. MSC 82/3/3)

Det forelå revidert utkast til standard. Under arbeidet i draftinggruppen, ble alle henvisninger til ISO-standarder flyttet fra tabellene og ned som fotnoter. Dette resulterte i en ny paragraf 4.4.5, som sier at standardene referert til i fotnotene er de som er akseptable for organisasjonen. Dette da fotnoter ikke er bindende. Denne nye paragrafen ble imidlertid strøket av plenum, noe som resulterer i en svekkelse av standarden.

Norsk posisjon:

Norge støttet standarden slike den forelå fra draftinggruppen, dvs. inkludert paragraf 4.4.5.

Konklusjon:

Standarden ble vedtatt uten paragraf 4.4.7 og skal gjelde fra (take effect on) 1. juli 2008 da kravene til protective coating i SOLAS treer i kraft.

D) Amendments to non-mandatory instruments (Dok. MSC 82/3/4)

Det forelå forslag til endring av DSC-koden, (innføring av krav om AIS og ECDIS) og GC-koden, (primært oppdateringer for å bringe den på linje med IGC-koden) samt reviderte anbefalinger for testing av redningsutstyr.

Norsk posisjon

Norge støtter forslagene.

Konklusjon:

Endringsforslagene og de reviderte anbefalingene for testing ble vedtatt og skal "be effective" fra 1. juli 2008.

E) Amendment-related MSC circulars (Dok. MSC 82/33/5)

Det forelå forslag til to sirkulære. Ett relatert til nye regler i SOLAS kapittel II-1 og III vedrørende alternativ design og ett relatert til anvendelse av ICG-koden for skip som fører flytende karbon dioksid i bulk.

Norsk posisjon:

Norge støtter utgivelsen av sirkulærene.

Konklusjon:

Begge sirkulærene ble godkjent, men DE skal se nærmere på intensjonen med de ulike reglene i SOLAS kapittel III for bedre å kunne vurdere om intensjonen bak SOLAS kravene er oppfylt gjennom dokumentasjonen som kreves for alternativ design.

2. Measures to enhance maritime security (agendapunkt 4)

De fleste saksområder/hovedspørsmål tilknyttet "maritime security" er blitt ferdigbehandlet i løpet av tidligere MSC-møter. Det gjenstår en rekke detaljer vedrørende "Long Range Identification and Tracking (LRIT)", men det er besluttet at LRIT heretter skal behandles som en COMSAR-sak, og ikke (kun) som en "security" sak. Behandling av LRIT på MSC 82 er derfor dekket i paragraf 6.A) i denne rapporten.

MSC 82 behandlet 8 "security-saker" som tidligere har vært diskutert i ulike komiteer og underkomiteer. I det følgende er disse sakene listet som sak a) til h), og omtales med de samme betegnelser under "norsk posisjon" og "konklusjon":

a) Forbedre "security" for de skip som ikke omfattes av ISPS-koden

Diskusjon av denne saken startet på MSC 81. USA, Japan og Storbritannia hadde sendt inn hvert sitt dokument til MSC 82 med synspunkter/forslag vedrørende "security" for de skip som ikke omfattes av ISPS-koden.

I sitt dokument gjorde USA det klart at siktemålet bør være *anbefalinger*; dvs. ikke krav. USA lister 7 forskjellige tiltak de selv har etablert på dette området. Disse tiltak rettes i hovedsak mot å beskytte mulige "targets" mot angrep, og ikke mot å stille spesifikke krav til ikke-SOLAS-skip. I tillegg listes 8 mulige tiltak som USA mener bør vurderes av MSC.

I sitt dokument peker Japans dokument på at for små skip/fartøy bør tiltak konsentreres om å forhindre at slike skip skal bli benyttet til terrorhandlinger. Japan foreslår at IMO lager en liste over "possible security measures and best practices" for ikke-SOLAS-skip. De antyder dessuten at det kan være fornuftig å etablere en korrespondansegruppe for å utarbeide en slik liste.

Storbritannias dokument kommenterer dokumentene fra USA og fra Japan vedrørende ikke-SOLAS-skip. Storbritannia peker på at tiltakene i ISPS-koden i første rekke sikter mot å forhindre angrep fra land, og ikke fra andre skip. Angrepene på Cole, Limburg og Seabourne Spirit viste imidlertid at særlig små skip/fartøy kan utgjøre en trussel mot SOLAS-skip. Storbritannia har satt i gang med å vurdere mulige redskaper eller teknikker for å beskytte skip i havn og skip underveis mot angrep fra andre skip/fartøy.

b) Utarbeide sjekkliste for gjennomføring av "Company and CSO self-assessment"

Iran hadde sendt inn to dokumenter med forslag om å utarbeide "a uniform and consistent self-assessment protocol" for implementering av ISPS-koden. Forslaget inneholdt utkast til en sjekkliste for bruk av "Companies". MSC anmodes om å ta stilling til forslaget.

Under møtet la Tyskland frem et alternativt forslag (utarbeidet av EU-kommisjonen) som var vesentlig mer detaljert enn forslaget fra Iran.

c) Revisjon av "Guidelines for the prevention and suppression of the smuggling of drugs ...(res. A.872(20) samt endringer til denne (A.985(24)/Rev.1)"

Assembly 24 hadde pålagt FAL i samarbeid med MSC å revurdere retningslinjene vedrørende narkotikasmugling etc. FAL 33 påbegynte dette arbeidet, og paragraf 2 i dokumentet lister 15 saker/forhold der FAL mener det bør gjøres endringer. Det komplette reviderte dokumentet forligger ikke som MSC-dokument, men foreligger som Annex 2 til FAL 33/19. MSC 82 oppfordres til å gjennomgå FALs forslag til endringer, og rapportere tilbake til FAL 34.

d) Forbedring av "security" i samarbeid med WCO.

FAL 33 hadde i oppgave å utarbeide en strategi for å forbedre "security" i henhold til WCOs såkalte "SAFE framework of standards". Saken dreier seg i første rekke å sikre integriteten til "closed cargo transport units (CTU)" samt containere gjennom hele transportkjeden fra pakking hos produsent til mottak hos kunde. Denne saken ble også diskutert på MSC 81, og flertallet der mente det ville være for tidlig å revidere SOLAS og ISPS på bakgrunn av anbefalingene fra WCO. Imidlertid var flertallet enig i at det burde lages "guidelines". FAL har utarbeidet forslag til "terms of reference (TOR)" for "The joint MSC/FAL WG on security and facilitation of the movement of closed cargo transport units and freight containers." MSC anmodes om å støtte disse TOR, og sette i gang arbeidet på MSC 82.

Japan hadde sendt inn et dokument som kommenterer forslagene fra FAL 33 og ga uttrykk for at den planlagte MSC/FAL WG bør konsentrere seg om å utarbeide "interim guidance" for security/transport av "closed CTUs" og containere. Paragraf 8 i dokumentet inneholdt mer konkrete forslag vedrørende innholdet i slike retningslinjer.

Også USA hadde sendt inn kommentarer til forslagene fra FAL 33 og ga uttrykk for synspunkter på det forestående arbeid i MSC/FAL WG og på "WCO SAFE framework". Særlig paragraf 3 i USAs dokument er viktig: "US recognizes the voluntary nature of "WCO SAFE framework" and, as such, notes that all IMO activities should maintain its voluntary nature."

Når det gjelder SOLAS og ISPS, sier USA dessuten at de ikke mener det er grunnlag for å vedta nye krav på det nåværende tidspunkt. Imidlertid er det viktig å ta hensyn til de erfaringer som er gjort med håndhevelse av gjeldende krav, og dessuten på ”best practice”. USA fokuserer på tre områder; dvs. håndtering av containere i havner, forseiling av containere og ”technical co-operation”.

I forhold til FAL-konvensjonen peker USA på nødvendigheten av å opprettholde rask og effektiv håndtering av containere. Som en del av WCOs ”SAFE Framework” er det bl.a. utarbeidet kriterier for ”Authorized Economic Operator (AEO)”, og USA anbefaler at havner og skip skaffer seg status som AEO. ”The Single Window Concept” er også del av WCOs SAFE Framework”. Det dreier seg om at all informasjon i forbindelse med containertransport av varer er standardisert, og at det kun er nødvendig å gi informasjonen på ett punkt i transportkjeden. Disse konseptene bør også tas hensyn til i forbindelse med FAL-konvensjonen.

e) Mulig integrering av skipenes systemer for sikkerhetsstyring (ISM) og security (ISPS):

Argentina hadde sendt inn et dokument til FSI 14, som foreslo at systemene for ISM og ISPS bør integreres. Dette er ikke nye tanker – saken ble også diskutert under utvikling av ISPS-koden. På FSI argumenterte flere land mot slik integrering, bl.a fordi det i en del land er forskjellige myndigheter som tar seg av henholdsvis ”safety” og ”security”. MSCs anmodes om å ta stilling til Argentinas forslag og eventuelt sende saken til Joint MSC/MEPC WG on the Human Element.

f) Besiktelse av SSAS-utstyr:

FSI 14 diskuterte krav til besiktelse av SSAS utstyr, og enkelte argumenterte for at slikt utstyr burde inkluderes i besiktelsen for skipets radiosertifikat. Imidlertid mente flertallet at dette ikke burde besluttes på det nåværende tidspunkt, bl.a. pga. ”confidentiality concerns”. MSC anmodes om å be ”Security WG” på MSC 82 om å drøfte saken nærmere.

g) Revisjon av MSC/Circ.675

Sirkulæret inneholder anbefalinger for transport av farlig gods i havneområder, og MSC har tidligere gitt DSC i oppgave å revidere sirkulæret. DSC11 utarbeidet et revidert utkast (DSC 11/19, Annex 4) som er sendt til MSC 82 for godkjenning. Det fremgår at Hellas mente at utkastet fra DSC 11 ikke var fullgodt, men flertallet mente at DSC nå har fullført den oppgave de ble pålagt av MSC. Forslaget legges frem for MSC for godkjenning. Videre forslås at ”security” da kan slettes fra DSCs arbeidsprogram.

h) Utkast til endring av MSC Circ.787:

Sirkulæret inneholder IMO/ILO/UNECE retningslinjer (UNESE står for ”United Nations Economic Commission for Europe”) for ”packing av cargo transport units”, og DSC har utarbeidet utkast til endringer (Annex 5 til DSC 11/19). Disse legges frem for MSC 82 for godkjenning, og vil deretter også bli godkjent av ILO og UNECE.

Norsk posisjon:

a) Forbedre ”security” for de skip som ikke omfattes av ISPS-koden

Det er ikke tvil om at ikke-SOLAS-skip både kan benyttes til terrorformål og dessuten kan bli mål for terror. Imidlertid er det vanskelig å forestille seg hvordan det kan være mulig å eliminere slike risikomomenter. Mange av de tiltak USA beskriver virker fornuftige som anbefalinger som kan vurderes av hvert lands myndigheter eller av rederier. Men noen tiltak – for eksempel utvikling av

utstyr som gir et SOLAS-skip beskyttelse mot angrep fra små skip – virker lite realistisk. Norge støtter imidlertid at IMO utarbeider *anbefalinger* vedrørende ”security” med hensyn til ikke-SOLAS-skip.

Forslagene fra Japan har mye til felles med USAs forslag. Som nevnt støtter Norge at det utarbeides anbefalinger om tiltak, men det er viktig at disse er praktiske og realistiske.

De systemene UK beskriver bør vurderes av IMO sammen med andre alternativ. Det er vanskelig å forestille seg at slike systemer kan gi beskyttelse mot alle tenkelige angrepsteknikker.

b) Utarbeide sjekklister for gjennomføring av ”Company and CSO self-assessment”

Ideen om å ha en enkel ”self-assessment tool” for bruk i rederier bør kunne støttes. Som nevnt ovenfor la Tyskland under møtet frem et alternativt forslag til det forslaget Iran hadde sendt inn.

Forslaget fra Tyskland anses å inneholde diverse forbedringer sammenlignet med Irans forslag. Imidlertid er det en svakhet ved Tysklands forslag at sjekkpunktene inneholder en blanding av referanser til del A i ISPS-koden som *er* bindende, og referanser til del B i ISPS-koden som *ikke* er bindende. Etter vårt syn gjør en slik sammenblanding at det ikke blir enkelt for rederier – som forutsettes å ville benytte sjekklister – å kunne benytte listen som grunnlag for konklusjon om rederiet oppfyller alle bindende krav eller ikke. Disse innvendinger ble tatt opp under møtet.

c) Revisjon av ”Guidelines for the prevention and suppression of the smuggling of drugs ... (res. A.872(20) samt endringer til denne (A.985(24)/Rev.1)”

Norge støtter utkastet til revidert sirkulære.

d) Forbedring av ”security” i samarbeid med WCO

Norge støtter utkastet til TOR, og støtter at arbeidet settes i gang på MSC 82.

USAs forslag til hva ”the Joint MSC/FAL WG” bør utarbeide, er ikke særlig klart. USA har en rekke henvisninger til WCOs forslag, men det IMO-dokument som beskriver WCSs forslag (dvs. MSC 81/5/4 fra forrige sesjon) inneholder for lite detaljer til å forstå hva IMO bør ta hensyn til i sine regler og anbefalinger. Mye av WCOs problemstillinger og forslag har dessuten intet med skip/havner å gjøre. Vi støtter USAs synspunkt om at det ikke skal utarbeides utkast til nye SOLAS/ISPS-krav i denne omgang.

På samme måte som USAs dokument inneholder Japans dokument uklare signaler om hva IMOs foreslåtte WG bør sikte mot. Vi bør imidlertid kunne støtte at man i første omgang sikter mot ”guidance” – dvs. ikke mot nye krav.

e) Mulig integrering av skipenes systemer for sikkerhetsstyring (ISM) og security (ISPS)

Norge støtter ikke at det stilles krav om å integrere ISM-krav og ISPS-krav.

f) Besiktelse av SSAS-utstyr

Norge støtter ikke at det stilles krav om t SSAS-utstyr skal besiktes som en del av radioinspeksjonen

g) Revisjon av MSC/Circ.675

Norge støtter at det reviderte sirkulæret godkjennes og at "security" kan slettes fra DSCs arbeidsprogram.

h) Utkast til endring av MSC Circ.787

Norge støtter at det reviderte sirkulæret godkjennes.

Konklusjon:

Samtlige saker omtalt under a) – h) ovenfor ble videresendt til arbeidsgruppen for security, med unntak av sak e) som ble avgjort i Plenum før arbeidsgruppen ble etablert. Konklusjonene på hver enkelt sak omtales i det følgende.

a) Forbedre "security" for de skip som ikke omfattes av ISPS-koden

Det var bred enighet om at IMO kun bør utarbeide anbefalinger og ikke krav til ikke-SOLAS skip. Dokumenter innsendt til MSC 82 inneholdt en rekke anbefalinger og synspunkter på innholdet i slike anbefalinger, men det var enighet om at det bør etableres en korrespondansegruppe for å utarbeide et konkret forslag. Security WG utarbeidet utkast til "Terms of Reference" for denne gruppen, og disse TOR ble godkjent av plenum.

Samtlige tre land som hadde sendt inn dokumenter på saken (USA, Japan og Storbritannia) ønsket alle å lede en slik korrespondansegruppe. Etter en del diskusjon ble det besluttet at Storbritannia blir kontaktpunktet for korrespondansegruppen, men at arbeidet skal skje i nært samarbeid med de øvrige. Norge meldte seg som deltaker i korrespondansegruppen.

b) Utarbeide sjekklister for gjennomføring av "Company and CSO self-assessment"

Som nevnt tidligere, forelå to alternative forslag til sjekklister. Som nevnt under "norsk posisjon" mente vi at Tysklands forslag var det beste utgangspunktet, men vi mente også at formatet med sammenblanding av krav og anbefalinger var uheldig. Saken ble diskutert, men det var for lite tid til å foreta en gjennomgripende omredigering. Konklusjonen ble at man vedtok Tysklands forslag (med små justeringer) som "interim guidelines". De erfaringer som gjøres med den foreløpige sjekklisten bør rapporteres til IMO og vil eventuelt gi grunnlag for å lage en revidert sjekklister på et senere tidspunkt.

c) Revisjon av "Guidelines for the prevention and suppression of the smuggling of drugs ... (res. A.872(20) samt endringer til denne (A.985(24)/Rev.1)"

Det reviderte utkast til sirkulære ble gjennomgått i "Security WG" og lagt frem for plenum, som vedtok det reviderte sirkulæret.

d) Forbedring av "security" i samarbeid med WCO.

Som besluttet i plenum ble denne saken lagt til "Security arbeidsgruppen", men som i denne saken opererte som "The joint MSC/FAL Working group". Saken ble drøftet i denne arbeidsgruppen og diskusjonene er oppsummert i MSC 82/WP.4 paragraf 33.1 til 33.16.

Imidlertid var det ikke forutsatt at MSC skulle ta beslutninger i saken på dette møtet. Saken, inkludert kommentarene fra "The joint MSC/FAL Working group", oversendes fra MSC 82 til FAL 34 for videre behandling. Medlemsland anmodes om å sørge for at de rette eksperter blir oppnevnt som delegater på det forestående FAL-møtet.

e) Mulig integrering av skipenes systemer for sikkerhetsstyring (ISM) og security (ISPS):

Plenum sluttbehandlet denne saken. Selv om det var ulike oppfatninger, var det klart flertall for at det *ikke* vil være hensiktsmessig å still krav om at ISM og ISPS skal integreres.

f) Besiktelse av SSAS-utstyr:

Enkelte land har foreslått at SSAS-utstyret bør besiktes som en del av skipets radioinstallasjon; dvs som en del av besiktelsen ved fornyelse av radiosikkerhets sertifikat. Imidlertid mente flertallet at bl.a. pga "confidentiality concerns" ville det ikke være hensiktsmessig å innføre et slikt krav på dette tidspunkt. Saken kan imidlertid tas opp senere basert på den erfaring medlemsland vil gjøre i tiden fremover.

g) Revisjon av MSC/Circ.675

Sirkulæret inneholder anbefalinger for transport av farlig gods i havneområder, og DSC har utarbeidet utkast til revidert sirkulære. Dette ble drøftet i Arbeidsgruppen som ga sin tilslutning. Det reviderte forslaget ble senere godkjent i Plenum, og gis ut som et nytt MSC.1-sirkulære.

h) Utkast til endring av MSC Circ.787:

Sirkulæret inneholder IMO/ILO/UNECE retningslinjer, og som nevnt har DSC utarbeidet utkast til endringer. Dette forslaget ble drøftet i Arbeidsgruppen og fikk tilslutning. Plenum ga senere forslaget "MSC godkjenning", og forslaget vil deretter også bli godkjent av ILO og UNECE.

3. Goal based new ship construction standards (agendapunkt 5)

I tråd med det som ble bestemt under MSC 81, og videreført i korrespondansegruppen mellom MSC 81 og MSC 82, ble diskusjonene inndelt i de to retningene av GBS (GBS for Bulk Carriers and Oil Tankers og GBS basert på "the Safety Level Approach").

A) GBS for Bulk Carriers and Oil Tankers

1) Videreutvikling av "Tier III information and documentation requirements".

Det ble ikke oppnådd enighet om en konsolidert utgave av Tier III. Bakgrunnen var at det var stor uenighet om hvorvidt Tier III skal inneholde "functional requirement" (Norge er av den oppfatning at disse hører hjemme i Tier II), samt om Tier III skal være så detaljert som mulig (for å veilede "Group of Experts") eller så bredt definert at den åpner for forskjellige måter å demonstrere samsvar mellom Tier IV (klasseregler i denne omgang) og Tier II (funksjonskrav). For å ikke miste noen kommentarer og innspill ble det bestemt å videresende alle disse til pilotprosjektets "Group of Experts" for deres vurdering.

2) Slutføring av arbeidet med "Ship Construction File (SCF)".

Arbeidsgruppen godkjente en revidert utgave av SCF og var enige om at denne burde implementeres i kapittel II-1 i SOLAS. Å utforme et forslag til SOLAS-tekst er et av punktene til "Terms of reference" for korrespondansegruppen frem til MSC 83. Videre viste det seg at nye regel II-1/3-7 allerede stiller krav til hvilke strukturtegninger som skal vedlikeholdes og oppbevares ombord.

3) Utarbeidelse av en plan for pilotprosjektet.

Pilotprosjektet skal "teste" ut Tier III med utgangspunkt det som allerede foreligger av forslag til Tier III (pilotprosjektet skal *ikke* teste IACS Common Structural Rules (CSR) opp mot GBS!). Det ble bestemt at pilotprosjektet skal starte opp i januar 2007 og skal ha en rapport ferdig til 1.

juli 2007. Pilotprosjektets "Group of Experts" skal bestå av maksimalt 15 personer ("eksperter"), som kan nomineres av alle IMO sine medlemsland, samt internasjonale organisasjoner med "consultative status" i IMO. Dette innebærer at IACS både kan nominere medlemmer til pilotprosjektets "Group of Experts", samt være en del av det. Dette førte til en relativt "het" debatt i plenum. Det var uenighet om IACS skulle få delta med i "Group of experts" og om hvem som skulle kunne nominere medlemmer. Beslutningen ble likevel stående.

4) Inkludering av prinsipper om "ergonomiske design" i Tier II.
Dette ble gjort.

5) Vurdering av IACS sitt forslag til en revidert versjon av "net scantlings".
Arbeidsgruppen bestemte å ikke gjøre noen endringer i definisjonen, men anbefalte at pilotprosjektet skal se på dette forholdet.

6) Vurdering av hvordan "Group of Experts" sitt arbeid med å teste IACS Common Structural Rules (CSR) opp mot GBS skal finansieres.
Dette ble tatt opp av Norge. Det ble bestemt at dette skulle diskuteres videre i MSC. Videre vil sekretariatet sende inn et dokument til MSC 83 med mulige forslag til hvordan dette arbeidet skal finansieres sammen med informasjon om hvordan lignende prosjekter tidligere har blitt finansiert.

7) Vurdering av hvordan GBS kan inkluderes i kapittel II-1 i SOLAS.
Det ble bestemt at dette skulle diskuteres videre i korrespondansegruppen. Japan vil sende inn et forslag til SOLAS-tekst til korrespondansegruppen.

8) Utarbeidelse av "terms of reference" for korrespondansegruppen som skal jobbe frem til MSC 83.
Dette har blitt gjort og gruppen er allerede i gang med arbeidet.

B) GBS basert på "the Safety Level Approach"

1) Utarbeidelse av en langtids arbeidsplan for GBS basert på "the Safety Level Approach".

Det ble utarbeidet en liste på 7 punkter som lister opp områder som anses viktige i det videre arbeidet med "the Safety Level Approach". Prioriterte punkter ble inkludert i "Terms of reference" for korrespondansegruppen som skal jobbe frem til MSC 83.

2) Vurdering av en felles terminologi for bruk i det videre arbeidet.
Det var enighet om å ikke redefinere allerede eksisterende brukt IMO-terminologi, spesielt når det gjelder "Formal Safety Assessment" (FSA). Videre ble det bestemt å inkludere en felles terminologi i retningslinjene (guidelines) for GBS. Danmark presenterte et utkast til et slikt forslag i arbeidsgruppen. Dette vil bli innsendt til korrespondansegruppen.

Utarbeidelse av "terms of reference" for korrespondansegruppen som skal jobbe frem til MSC 83.
Dette har blitt gjort og gruppen er allerede i gang med arbeidet.

C) Guidelines for GBS

I tillegg til ovennevnte ble retningslinjer (guidelines) for GBS diskutert. Dette med utgangspunkt i vedlegget til dokument 82/5/8 (Japan). Det var uklart for arbeidsgruppen som ble nedsatt hvorvidt retningslinjene skulle gjelde begge retninger, men flere hevdet at dette utkastet kun var rettet mot GBS basert på "the Safety Level Approach". Det ble derfor bestemt å inkludere utvikling av retningslinjer i arbeidsplanen for GBS basert på "the Safety Level Approach" og terms of reference" for korrespondansegruppen som skal jobbe frem til MSC 83.

4. Implementation of the revised STCW Convention (agendapunkt 6)

Singapore har oppnevnt to nye “competent persons”.

Norsk posisjon:

Støtter oppnevnelsen.

Konklusjon:

Komiteen godkjente de to nye “competent persons”.

5. Ship design and equipment (agendapunkt 7)

MSC 82 behandlet gjenstående punkter i rapporten fra DE 49, dvs de som ikke ble ansett å være ”urgent matters”. Saker som var ansett som ”urgent matters” ble behandlet under MSC 81. Videre ble et forslag fra IACS til fortolkning av SOLAS reg. II-1/3 diskutert.

Norsk posisjon:

Norge støttet en ”godkjenning” av de resterende punktene i rapporten fra DE 49. Norge støttet også IACS forslag til fortolkning.

Konklusjon:

MSC 82 godkjente rapporten fra DE 49 ”in general” og gjorde følgende i forhold til de utestående punktene i rapporten:

- Noterte framdrift i utvikling av retningslinjer for skip med gass som drivstoff.
- Noterte seg at DE hadde etablert en korrespondansegruppe for videre arbeid med revisjon av SPS-koden.
- Noterte seg at DE hadde etablert en korrespondansegruppe for videre arbeid med revisjon av MODU-koden.
- Noterte seg at DE 48 hadde oversendt kommentarer til SLF i forbindelse med revisjon av intaktkodens kapittel 4 i part B, og at disse var tatt til følge av SLF 49.
- Godjente SLS.14/Circ.115/Add.4 om utstedelse av fritakssertifikat.
- Sluttet seg til DE’s synspunkt at SOLAS regel II-1/3-6 ikke skal gjelde for enkeltskrogs tankskip som bygges om til dobbeltskrogs tankskip eller tankskip som bygges om til FPSO/FSU.

IACS forslag til fortolkning av regel II-1/3.1 fikk ikke tilstrekkelig støtte og ble oversendt til DE 51.

6. Radiocommunication and search and rescue (agendapunkt 8)

A) Saker som omhandler Long Range Identification and Tracking (LRIT)

Rollen som LRIT-koordinator:

På tidligere møter har man diskutert hvilke oppgaver som bør legges til LRIT-koordinator, og hvilke organisasjoner som kan gis denne rollen. De fleste har ansett IMSO for å være eneste realistiske kandidat, men særlig USA har gått sterkt i mot dette. I et dokument til dette møtet uttrykker USA sterk tvil om at IMSO eller en annen organisasjon vil være i stand til å utføre rollen som "LRIT Co-ordinator" fra begynnelsen av 2008. (Kravene gjøres ikke gjeldende før 31.12.08, men systemet må etableres og testes ut tidligere enn dette). USA mener derfor at IMO selv bør påta seg denne rollen; eventuelt få en annen "legal viable entity" til å ivareta rollen på IMOs vegne.

I sitt dokument tilbyr USA seg dessuten å etablere og operere – i hvert fall midlertidig – "the International LRIT Data Centre" og "the International LRIT Data Exchange".

IMSO hadde også sendt inn et dokument vedrørende rollen som LRIT-koordinator. IMSO har vært ansett som kandidat til denne rollen, men IMSOs konvensjon må endres dersom IMSO skal kunne påta seg en slik rolle. IMSOs dokument opplyste at Forsamlingen i IMSO som hadde møte i september 2006, *vedtok* at IMSO er villig til å påta seg rollen som LRIT-koordinator. IMSO anmoder på denne bakgrunn IMO om å vedta å gi IMSO rollen som koordinator.

Uavklarte tekniske spørsmål vedrørende LRIT

Som kjent vedtok MSC 81 nye SOLAS-krav til LRIT-utstyr om bord i skip, som vil tre i kraft 1. januar 2008. Samme møte vedtok "Performance Standards and functional requirements for LRIT", men erkjente samtidig at en rekke tekniske spørsmål av detaljert karakter ikke var tilstrekkelig utredet. MSC 81 vedtok derfor å etablere "AdHoc Working Group on Engineering Aspects of LRIT" som fikk i oppgave å utrede spesifikke saksområder, og legge frem anbefalinger for MSC 82. Denne gruppen ble ledet av Canada, og la frem et omfattende forslag i dokument MSC 82/8/1 med bl.a. følgende innhold:

- tekniske spesifikasjoner for the International LRIT Data Exchange
- tekniske spesifikasjoner for the International LRIT Data Centre
- tekniske spesifikasjoner for kommunikasjonen innen LRIT system-nettverket
- protokoller for utviklingstesting av LRIT-systemet og testing av hele systemet med nye LRIT data sentre.
- retningslinjer som vil kunne nyttiggjøres av IMO når "LRIT Data distribution Plan" skal etableres og vedlikeholdes.

Rapporten fra AdHoc-gruppen sier imidlertid at det må gjøres ytterligere arbeid for å få frem det underlag som er nødvendig for å kunne innhente tilbud for etablering og operasjon av "the International LRIT Data Centre" og the "International LRIT Data Exchange". AdHoc-gruppen foreslår at disse oppgavene overlates til "LRIT Co-ordinator" (som trolig blir IMSO) og til interesserte medlemsland.

I sitt dokument viser CIRM til arbeidet i AdHoc WG for LRIT og peker på at følgende tema ikke er utredet: "The issue of communications costs and their billing." Dette bekymrer CIRM som anbefaler at dette tema føyes til TOR for AdHoc WG for LRIT.

Et dokument fra EU etc.- gir kommentarer til MSC 82/8/1. Dokumentet sier bl.a. at det vurderes å etablere et europeisk LRIT Data Centre, som eventuelt integreres med "The European Community Vessel Traffic Monitoring system and Information Systems (VTMIS)." LRIT Datasenteret vil da kunne benyttes av skip fra alle EUs medlemsland.

Norsk posisjon:

Rollen som LRIT koordinator:

Rollen som LRIT koordinator er nær beslektet med IMSOs nåværende rolle som overvåker av maritim satellittkommunikasjon. Så vidt vi kjenner til er det ingen annen eksisterende organisasjon som egner seg til en slik rolle. Det er dessuten vanskelig å forestille seg at det er tilstrekkelig tid til å etablere en helt ny organisasjon som LRIT overvåker. Norge har derfor hele tiden støttet at IMSO gis rollen som LRIT-koordinator.

Uavklarte tekniske spørsmål vedrørende LRIT

De spesifikasjoner som AdHoc-gruppen hadde i oppgave å utarbeide forutsetter høy teknisk kompetanse innen data og kommunikasjon. Norske myndigheter har ikke deltatt i AdHoc-gruppen, men tekniske eksperter fra en rekke forskjellige land og organisasjoner har deltatt i arbeidet med å utarbeide de spesifikasjoner som legges frem. Fra norsk side har eksperter fra Telenor deltatt i arbeidet. Disse har gitt uttrykk for at de støtter de forslag som legges frem. Imidlertid gir Telenor også uttrykk for at ett viktig område ikke er dekket av det som legges frem; dvs. ”communication billing” (alt vedrørende flyt av penger i systemet). Dette tema var ikke nevnt i TOR fra MSC 81, og flertallet i WG var derfor ikke enig i at dette tema skulle dekkes. Som nevnt ovenfor har imidlertid CIRM sendt inn et dokument som også peker på at temaet ”communication billing” må utredes.

Sjøfartsdirektoratet har ikke gjort forsøk på å vurdere de tekniske detaljer i de 5 spesifikasjoner som legges frem. Vi har imidlertid ingen indikasjoner på at de fremlagte spesifikasjoner ikke holder mål, men AdHoc-gruppen påpeker selv at det må gjøres ytterligere arbeid for å få frem det nødvendige underlag for å kunne innhente tilbud for etablering og operasjon av ”the International LRIT Data Centre” og the ”International LRIT Data Exchange”. Tiden er knapp, så det er viktig at dette arbeidet videreføres så raskt som mulig. Dette tilsier at det vil være hensiktsmessig å gjenopprette AdHoc-gruppen, slik at fullstendige spesifikasjoner kan fremlegges for MSC 83 i oktober 2007.

Konklusjon:

Rollen som LRIT-koordinator:

Denne saken ble gjenstand for en lang og temmelig forvirret debatt i plenum. Mange støttet at IMSO var eneste realistiske alternativ til denne rollen. Flere land koblet denne saken til tilbudet fra USA om å etablere og operere ”the International LRIT Data Centre” og ”the International LRIT Data Exchange”. Dette førte til flere merkelig innlegg og stigende grad av forvirring, men etter hvert forsto de fleste at beslutningen om LRIT-koordinator ikke hadde direkte tilknytning til tilbudet fra USA. Konklusjonen ble da at alle land – med unntak av USA – støttet at IMSO blir oppnevnt som LRIT-koordinator. USA reserverte seg først mot denne beslutning, men på slutten av møtet holdt USA et innlegg som kan tolkes til at USA *ikke* vil videreføre sin motstand mot IMSO.

Det er nå viktig at de land som er medlem av IMSO tiltrer den konvensjonsendring som ble vedtatt av IMSOs forsamling i september 2006, som må tre i kraft for at ISMO skal kunne påta seg rollen som LRIT-koordinator. Dersom dette ikke skjer tidsnok, er det imidlertid mulig å vedta ”provisional application” av denne konvensjonsendring forutsatt at *ingen* medlemsland protesterer mot dette.

Når det gjaldt tilbudet fra USA om å etablere og operere ”the International LRIT Data Centre” og ”the International LRIT Data Exchange”, ble det besluttet å utsette saken til MSC 83.

Uavklarte spørsmål vedrørende LRIT:

Alle dokumenter vedrørende tekniske LRIT spørsmål ble først drøftet i Plenum, men debatten viste at det er mange detaljer vedrørende LRIT som ennå ikke er tilstrekkelig avklart. Det ble derfor besluttet å etablere en AdHoc working group on LRIT under møtet, som fikk i oppgave å kartlegge gjenstående arbeid med LRIT, samt foreslå en "road map" som beskriver hvordan – og av hvem - hvert enkelt gjenstående oppgave kan gjennomføres så raskt som mulig.

Gruppen utarbeidet en rapport (MSC 82/WP.10) med forslag som ble lagt frem og diskutert i plenum. Flertallet erkjenner at tidsplanen utarbeidet på MSC 81 ikke holder, men det faktum at IMO nå har besluttet at IMSO skal være LRIT-koordinator kan tilsi at LRIT-systemet ikke nødvendigvis vil bli forsinket. Imidlertid gjenstår mange oppgaver. Etter diskusjoner ble det besluttet at "AdHoc Working Group on Engineering Aspects of LRIT" skulle re-etableres. Det ble utarbeidet detaljerte "Terms of reference" for gruppen (Annex 1 til MSC 82/WP.10) og det ble besluttet at gruppen vil ha behov for 2 til 4 møter forut for MSC 83 i oktober 2007. Første møte i gruppen ble lagt til uken forut for COMSAR 11 (dvs. uke 7, 2007).

I tillegg til tekniske spørsmål gjenstår også flere saker av ikke-teknisk natur; bl.a. å klarlegge etter hvilke prinsipper kostnader og fakturering skal foregå (Anneks 2 til MSC 82/WP.10 lister en del av de spørsmål som må besvares). Det må dessuten utarbeides maler for de avtaler som må inngås mellom de parter som opererer hver enkelt del av LRIT-systemet og de land som skal delta i systemet. I tillegg må det utarbeides retningslinjer for at MSC skal kunne fatte beslutning om hvem som skal etablere og operere "the International LRIT Data Centre" og "the International LRIT Data Exchange", og hvor disse enheter skal plasseres fysisk. Det ble konkludert med at disse spørsmål ikke bør legges til den tekniske AdHoc-gruppen, men til en egen gruppe kalt "MSC Working Group on issues other than engineering".

Det ble også besluttet at sistnevnte gruppe bør ha sitt først møte under COMSAR 11; dvs 19. til 23. februar 2007. Tiden er knapp, og det ble besluttet å akseptere en forkortet tidsfrist for dokumenter på mindre enn 4 sider, som ble satt til 19. januar 2007. Medlemsland oppfordres til å sørge for at delegater med den nødvendige LRIT-ekspertise inkluderes i delegasjonene til COMSAR 11. Det ble også besluttet at den ikke-tekniske LRIT-gruppen vil trenge ett møte i tillegg før MSC 83, og mai/juni 2007 antydes som tidspunkt. En samlet oversikt over videre arbeid med LRIT – en såkalt "road map" – ble utarbeidet som Anneks 3 til MSC 82/WP.10.

B) Øvrige saker:

Utestående punkter på rapporten fra COMSAR 10

MSC 82 behandlet gjenstående saker i rapporten fra COMSAR 10, dvs. de som ikke ble ansett å være "urgent matters". Saker som var ansett som "urgent matters" ble behandlet under MSC 81.

Norsk posisjon:

Norge støttet "godkjenning" av rapporten og de konklusjonene COMSAR 10 la fram.

Konklusjon:

MSC 82 godkjente rapporten fra COMSAR 10 "in general" og gjorde følgende i forhold til de enkelte utestående punktene:

- Støttet COMSARs beslutning om å instruere sekretariatet i å utstede COMSAR/Circ.38 (List of Land and Earth Station (LES) operation co-ordinators in the Inmarsat system". Dette erstatter COMSAR/CIRC.11 og korrigerendium.

- Støttet at diverse "liaison statements" ble oversendt IEC, ITU og IALA for vurdering. Sekretariatet informerte at så var gjort, og resultatet blir lagt fram for COMSAR 11.
- Godkjente MSC.1/Circ. om "Guidance on exchange of medical information between telemedical assistance services involved in international SAR operations".
- Støttet at "liaison statement" med hensyn til supplering av medisjons utstyr og status på medisinsk utstyr om bord ble oversendt WHO og ILO for råd, noe som var gjort.

Revisjon av res. A.888(21) – IMSOs rolle

Komiteen tok opp hansken fra MSC 77 i forhold til beslutningen om å forespørre IMSO om de var i stand til å fungere som tilsynsorgan (oversight) for nye satellittilbydere. Avgjørelsen om dette er nødvendig for å kunne avslutte revisjonen av resolusjon A.888(21). USAs forslag til endringer i SOLAS kapittel IV ble også diskutert i denne forbindelsen.

IMSO informerte om at de har gjort nødvendige endringer i sin konvensjon, slik at de er i stand til å påta seg rollen som tilsynsorgan for nye satellittilbydere. Endringene er godkjent, men ikke ratifisert. Imidlertid har IMSO en prosedyre som gjør at de kan iverksette endringer før endringene er ratifisert dersom det er enstemmighet om dette blant medlemslandene. Her bør det neves at USA har motsatt seg dette i IMSO.

Det ble en ganske heftig debatt, selv om det bare var USA som motsatte seg IMSO som overvåkingsorgan. Generalsekretæren prøvde å få til et kompromiss, uten å lykkes. Det endte med at USA reservert seg, men antydte at de likevel ikke ville motsette seg at endringene i IMSOs konvensjon ble iverksatt, når dette skal behandles på ekstraordinært møte i IMSOs råd i mars 2007.

Norsk posisjon:

Støtter IMSO som tilsynsorgan (oversight) for nye satellittilbydere til GMDSS basert på revidert resolusjon A.888(21) når denne blir ferdig. Støtter ikke USAs forslag til SOLAS-endringer. Revisjonen av res. A.888(21) må ferdigstilles før det er hensiktsmessig å ta stilling til endring av SOLAS kapittel IV.

Konklusjon:

IMSO oppnevnes som tilsynsorgan og res. A 888(21) endres for å reflektere ansvarsområdene til henholdsvis IMO og IMSO. COMSAR 11 instrueres i å gjøre arbeidet ferdig under COMSAR 11, slik at revidert resolusjon kan legges fram for MSC 83 med henblikk på vedtak på Assembly 25.

USAs forslag til SOLAS-endringer fikk ikke støtte, men COMSAR ble instruert i å utarbeide endringer til SOLAS kapittel IV, dersom det er nødvendig som følge av revisjonen av res. A.888(21).

Diverse:

MSC 82 godkjente IMO's supplerende posisjonsdokument til WRC-07s agenda for oversendelse til relevante ITU-organisasjoner.

MSC 82 besluttet at World Maritime University skal igangsette en mellomliggende fase to i sitt arbeid med å samle inn informasjon om SAR forskning og å utvikle en informasjonsplattform.

7. Bulk liquid and gases (agendapunkt 9)

MSC 82 behandlet gjenstående saker i rapporten fra BLG 10, dvs. de som ikke ble ansett å være ”urgent matters”. Saker som var ansett som ”urgent matters” ble behandlet under MSC 81. MSC 82 behandlet videre ”urgent matters” fra ESPH 12.

Norsk posisjon:

Norge støttet ”godkjenning” av rapporten fra BLG 10 og støttet også forslagene fra ESPH 12 slik de var lagt fram.

Konklusjon:

MSC 82 godkjente rapporten fra BLG 10 ”in general” og gjorde følgende i forhold til de utestående punktene i rapporten:

- Merket seg at BLG hadde revidert sin tidligere avgjørelse om å utgi den reviderte IBC-koden som et løsbladssystem og blitt enige om å utgi neste versjon som bok der kapittel 17, 18 og 19 inkluderes som CD-rom.
- Merket seg at BLG 10 hadde besluttet å revidere MSC/Circ.1095.
- Tiltrådte MEPCs avgjørelse om å utgi følgende BLG sirkulære:
 - BLG/Circ.17 om bruk av riktig produktnavn i fraktdokumenter for flytende last.
 - BLG/Circ.18 om alternativt fraktdokument for MARPOL anneks II og IBC-koden.
 - BLG/Circ.19 om produkter som har blitt klassifisert eller re-klassifisert etter godkjenningen av revidert IBC-kode i 2004.
- Godkjente utkast til ny SOLAS regel VI/5-1 som gjør MSDS obligatorisk for MARPOL anneks I laster og marine brennstoff. Vil bli sirkulert for vedtakelse på MSC 83. Utkastet ble imidlertid også returnert til BLG for ytterligere vurdering av de innsigelser som er kommet mot reglen, slik at eventuelle endringer kan gjøres når den nye reglen vedtas på MSC 83.
- Godkjente MSC.1/Circ om frivillige strukturelle retningslinjer for nye skip som fører flytende last som inneholder benzen.
- Merket seg framgangen som er gjort i utviklingen av bestemmelser for skip som drives med gass og sa seg enig i at BLG skulle være koordinator for arbeidet.
- Vurderte utkast til MSC-sirkulære om fortolkning av SOLAS reg. II-2/4.5.1.1 og besluttet å sende det til FP 51 for vurdering før oversendelse til MSC 83 for godkjenning.

MSC 82 besluttet videre at dersom MEPC besluttet å avholde et mellomsesjonsmøte ESPH arbeidsgruppen i 2007, støtter MSC dette.

MSC 82 tiltrådte alle punktene under ”urgent matters” fra ESPH 12 (Dok.MSC 82/9/2) og IMOs sekretariat vil søke å få utgitt MEPC.2/Circ.12 ASAP.

8. Flag State Implementation (agendapunkt 10)

MSC behandlet rapporten fra FSI 14. Argentinas forslag om at implementering av ISM-koden skal integreres med implementeringen av ISPS-koden ble overført til arbeidsgruppen på Security (se pkt. III. 2.e) over). Det samme ble vurdering av hvorvidt radioinspektører skal besikte Ship Security Alert System (se pkt.III. 2. f) over). Dokument MSC 82/10/3 vedrørende eksplosjoner på tankskip ble overført til Human Element - gruppen (se III.13.a) under). Komiteen ble også bedt om å tiltre invitasjonen til medlemsland om å sende inn synspunkter på hvorvidt MSC.1/Circ.1206 skal gjøre obligatorisk. Denne saken ble realitetsbehandlet da det var kommet inn mange dokumenter.

Norsk posisjon:

Norge støttet konklusjonene i rapporten fra FSI. Med hensyn til vurderingene av integrering av implementering av ISM- og ISPS-koden støttet Norge ikke dette. Norge ønsker å gjøre MSC.1/Circ.1206 obligatorisk, men ser at det er enkelte problemer som bør løses og at det kan være greit med en felles internasjonal løsning.

Konklusjon:

MSC 82 godkjente rapporten fra FSI 14 "in general" og gjorde følgende i forhold til anmodningene fra FSI gitt i rapporten:

- Besluttet at MSC.1/Circ.1206 ikke skal gjøres obligatorisk enda, men det skal ses nærmere på problemområdene med tanke på å gjøre sirkulæret bindende i 2010.
- Godkjente Circular letter No.1886/Rev.3 om implementering av res.A.600(15) om IMO-nummer.
- Godkjente Circular letter No.2554/Rev.1 (Company and owner Id. Nummer).
- Utkast til PSC-guidelines on seafarers working hours ble IKKE godkjent, men sendt til FSI og STW for vurdering.
- Godkjent MSC.1/Circ. Om gyldighet av typegodkjenningssertifikat.
- Godkjente MSC.1/Circ vedrørende retningslinjer for årlig testing av VDR og forenklede VDR.
- Godkjente MSC.1/Circ. Vedrørende retningslinjer for forhåndsplanlegging av inspeksjoner i tørrdokk for skip som ikke omfattes av "Enhanced programme of inspections".
- Godkjente endringer i sertifikatmalen for passasjer-og lasteskip for å inkludere alternativ design.
- Besluttet at Argentina, Canada, Kina, Danmark, Norge, Korea, Tyrkia og muligens Liberia (har ikke bekreftet sin interesse) skal representere IMO i joint IMO/FAO W Gon IUU fishing and related matters, forutsatt at MEPC 56 støtter dette.
- Besluttet at vurdering av krav om opplæring i Bridge resource management skal vurderes i forbindelse med revisjon av STCW-konvensjonen.

Øvrige punkter i rapporten ble tiltrådt slik FSI ba om.

9. Safety of Navigation (agendapunkt 11)

MSC 82 behandlet rapporten fra NAV 52. Videre ble et forslag fra Japan med Australia, Storbritannia og US som medinnsendere om utgivelse av et MSC.1 sirkulære vedrørende navigasjonsvarsler behandlet. Videre hadde Norge et dokument som beskriver status for arbeidet med utvikling av IEC radarstandard. Grunnet manglende finansiell støtte, har utviklingen av en "Radar benchmark Target Simulator" stoppet opp, og Norge frykter at den midlertidige IEC-standard uten bruk av en slik simulator skal bli permanent. Da vil en ikke oppnå forventet effekt av den nye radar "performance standarden" som IMO har utviklet.

Med hensyn til godkjennelsen av revidert "performance standard" for ECDIS holdt godkjennelsen av denne på å gå i vasken p.g.a. et forslag fra Kypros om å innføre standard layout for kontroller, felles navn og symboler for kontroller og standard out-put på display i "performance standarden".

Norsk posisjon:

Norge har vært aktivt med i diskusjonene i NAV og støtter utfallet som gitt i rapporten. Norge støtter videre utgivelse av MSC.1 sirkulær vedrørende navigasjonsvarsler. Norge har ingen tro på

at det skal lykkes å bli enige om standard lay-out etc. slik Kypros foreslår og mener dette er bortkastet arbeid.

Konklusjon:

MSC 82 godkjente rapporten fra NAV 52 "in general" og gjorde følgende i forhold til anmodningene fra NAV gitt i rapporten:

- Vedtok diverse endringer av eksisterende og opprettelse av nye trafikk separasjonssystemer, herunder nytt separasjonssystem utenfor norskekysten fra Vardø til Røst. Endringene trer i kraft 1. juli 2007 kl.00.00 UTC.
- Ga sin tilslutning til det underkomiteen har kommet frem til vedrørende XML format for skipsrapporterings systemer til COMSAR 11.
- Vedtok "MSC resolution on Adoption of the revised performance standards for ECDIS", men instruerte NAV 53 i å vurdere mulighetene for at en standard layout for kontroller, felles navn og symboler for kontroller og standard out-put på display, slik at dette eventuelt kunne inkluderes i standarden.
- Ga sin tilslutning til sirkulære "SN.1/Circ.255 on Additional guidance on chart datums and the accuracy of position on charts".
- Ga sin tilslutning til underkomiteens forslag om å utstede "liaison statement" til ITU-R working Party 8B vedr. "Maintenance and Administration of AIS binary messages".
- Vedtok "draft MSC resolution on Adoption of Performance Standards for shipborne Galileo receiver equipment".
- Godkjente IKKE "draft MSC circular on Unified interpretations of COLREGs 1972, as amended (paragraph 14.5 and annex 9)". Denne ble sendt i retur til NAV for revurdering da en del medlemsland mente den gikk utover intensjonen i COLREG.
- Godkjente "draft MSC circular on Unified interpretations of SOLAS chapter V".
- Godkjente "draft SN circular on Emergency wreck marking buoy".
- Vedtok "draft Assembly resolution on Amendments to the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended" med forbehold om substansielle endringer fra COMSAR 11 som eventuelt vil bli vedtatt på MSC 83.

MSC 82 tiltrådte utgivelsen av et MSC.1/Circ om navigasjonsvarsler som foreslått av Japan m.fl.

Med hensyn til det norske dokumentet, oppfordret formannen medlemslandene til å stille midler til rådighet for utvikling av Radar Benchmark Target Simulator.

10. Stability Load Lines and Fishing Vessel Safety (agendapunkt 12)

MSC 82 behandlet rapporten fra SLF 49 og forslag til en mindre endring i utkast til MSC resolusjon om open-top containerskip.

SLFs forslag til nye punkter på eget arbeidsprogram ble overført til agendapunkt 21 "Work Programme". Utfallet av SLFs diskusjon rundt definisjon av "Unfavourable conditions of trim and list", forslagene til endringer av ny regel II-1/8-1 og II-1/22, forespørsel om re-adoptering av revidert kapittel II-1, samt godkjenning av MSC.1/Circ vedrørende "Performance standards for the systems and services to remain operable..." ble behandlet under agendapunkt 3.

Norsk posisjon:

Norge støttet utfallet av SLF 49 og Tysklands endringsforslag.

Konklusjon:

MSC 82 godkjente rapporten fra SLF 49 "in general" og gjorde følgende i forhold til de resterende punktene:

- Godkjente utkastet til MSC-sirkulære inneholdende explanatory notes til nytt kapittel II-1 i SOLAS som trer i kraft 1.januar 2009.
- Godkjente utkast til MSC-sirkulære om "Explanatory notes" til midlertidige retningslinjer for alternativ metode for å adressere værkriteriet i intakt koden.
- Merket seg at SLF er av den oppfatning at både SOLAS og Protokollen av 1988 til ILLC,66 bør inkludere krav som gjør intakt-koden obligatorisk.
- Godkjente utkast til MSC-sirkulære vedrørende retningslinjer for fører for å unngå farlige situasjoner under dårlig vær og vanskelig forhold.
- Godkjente utkast til retningslinjer for godkjennelse av stabilitetscomputere.
- Godkjente utkast til endringer i INF-koden.
- Adopterte utkast til MSC-resolusjon vedr. open-top containerskip inkludert Tysklands endringsforslag.
- Notere seg framgangen i arbeidet med revisjon av SPS-koden og spesielt overføringen av dokument SLF 49/11 (Norge) til DE.

Øvrige punkter ble "noted".

11. Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers (agendapunkt 13)

MSC 82 behandlet "urgent matters" fra rapporten til DSC 11 og DSC 12. Videre behandlet komiteen forslag om innføring av krav til IMDG-opplæring for havnepersonell og problemstillinger rundt frakt av radioaktive laster og ønske om spesialordninger for radioaktive laster som skal benyttes i produksjon av medisiner samt sekretariatets forslag til tidsramme for utvikling av den obligatoriske BC-koden, men tilhørende SOLAS-endringer. Sakene som omhandlet pakking av transportenheter og revisjon av MSC/Circ.675 ble overført til ISPS-gruppen (Se pkt III.2.g) over).

Norsk posisjon:

Norge støttet utfallet av DSC 11 og forslag til innføring av krav om obligatorisk IMDG-opplæring for havnepersonell. Med hensyn til mulige løsninger på problemene rundt føring av radioaktive laster, er Norge av den oppfatning at en ikke skal ha spesielløsninger basert på sluttproduktet av en last.

Konklusjon:

Komiteen sluttet seg til tidsplanen for gjennomføring av arbeidet med den obligatoriske BC-koden med tilhørende SOLAS-endringer og kom til at det ikke var andre "urgent matters" fra DSC 12.

Med hensyn til de resterende "urgent matters" fra DSC 11 gjorde komiteen følgende:

- Vedtok MSC resolusjon vedrørende vedtak av retningslinjer for design og konstruksjon av offshore supply vessels, 2006.
- Vedtok MSC resolusjon vedrørende vedtak av endringer i LHNS-guidelines og besluttet å inkludere to nye stoffer: "Sodium silicate solution" og "triethylene glycol".
- Vedtok MSC resolusjon vedrørende vedtak av endringer i OSV-koden.

- Vedtok MSC resolusjon vedrørende vedtak av endringer i BLU-koden.
- Godkjente MSC.1/Circ. vedrørende endringer i manual for lasting og lossing av bulklaster for terminalrepresentanter.

Med hensyn til forslag fra UK om krav til IMDG-opplæring for havnepersonell, ble DSC instruert i å vurdere dette nærmere.

Vedrørende problemer med transport av radioaktive laster, ble det besluttet at DSC skal vurdere dette nærmere og at det ses på for alle slike laster, altså ingen spesialordninger basert på sluttproduktet.

12. Technical assistance sub-programme in maritime safety and security (agendapunkt 14)

Sekretariatet orienterte om aktivitetene i 2006 og om de planlagte aktiviteter i 2007.

13. Role of the Human Element (agendapunkt 15)

Følgende saker kan nevnes:

- a) Rapport fra Inter-Industry Working Group (IIWG) om rapporterte hendelser på kjemikalie- og produkttankere
- b) Forslag om å lage en veiledning under ISM-koden om evakuering av skip i havn
- c) Rapport om ISM-kodens innvirkning på sjøsikkerheten
- d) Ergonomiske hensyn og vurderinger i IMO-instrumenter
- e) Code of safe practice for seafarers
- f) Forskningsrapporter fra UK
- g) Nestenulykker
- h) Lasteskip og spesialskip – implementering av ISM-koden

Sakene a) til g) ble alle akseptert i plenum uten særlig diskusjon. Sak h) ble avgjort ved avstemming.

Norsk posisjon:

Norge støttet konklusjonene med unntak av sak h) der Norge stemte for 1. juli 2008.

Konklusjon:

a) Rapport fra IIWG om rapporterte hendelser på kjemikalietanker og produkttankere:

Denne rapporten ble lagt fram på MSC81 (MSC 81/8/1 og MSC 81/INF.8) og ble sendt videre til Joint MSC/MEPC WG Human Element som ble samlet nå på MSC 82. Rapporten baserer seg på innrapporterte hendelser og konkluderer med at hendelsene i stor grad skyldes at operatører ikke har fulgt prosedyrene. Det ble en del diskusjon med hensyn til hovedkonklusjonen i rapporten da det var ting som tydet på at rapporteringsskjemaene og granskningene ikke i tilstrekkelig grad hadde tatt hensyn til det menneskelige element. Rapportenes konklusjoner er i stor grad avhengig av spørsmålsstillingene i skjemaene. Det ble likevel enighet om at STW Sub-Committee burde gå gjennom kravene til Dangerous Cargo Endorsements (DCEs) under agenda pkt. "Comprehensive review of the STW Convention and the STW Code" på STW 38, og at en ville fremme dette for plenum.

b) Forslag om å lage en veiledning under ISM-koden om evakuering av skip i havn:

Det var bred enighet om at ISM-koden allerede har et klart krav om beredskapsplaner som inkluderer evakueringsplaner.

c) Rapport om ISM-kodens innvirkning på sjøsikkerheten:

Denne rapporten er laget av en gruppe uavhengige eksperter og ble lagt fram på MSC 81 (MSC 81/17/1). En ønsket at arbeidet skulle videreføres med tanke på data fra PSC. En var enig i ekspertenes konklusjoner om å gjøre veiledningen til administrasjonene mer brukervennlige og effektive og at en skulle utvikle veiledning og opplæring for å støtte selskapene og sjøfolkene med hensyn til å bedre implementeringen av koden. En oppfordret alle til å publisere resultatene av arbeidet til hele den maritime industrien.

d) Ergonomiske hensyn og vurderinger i IMO-instrumenter:

Liberia foreslo med sitt innspill MSC 82/15/4 å gå igjennom sirkulærene *MSC/Circ.834 Guidelines for engine-room layout, design and arrangement* og *MSC/Circ.982 Guidelines on ergonomic criteria for bridge equipment and layout*. Når det gjaldt MSC/Circ.834 ble en enig om, at før en anbefalte MSC å instruere DE Sub-committee til å gå gjennom sirkulæret på nytt, måtte en samle mer informasjon og data knyttet til ulykker som grunnlag for det videre arbeidet. Administrasjoner og organisasjoner ble oppfordret om å sende inn relevant informasjon, statistikk og data til neste møte i WG.

I diskusjonen om MSC/Circ.982 mente Korea NAV52 allerede hadde vurdert dette gjennom MSC 78/11/4 vedrørende implementering av SOLAS reg. V/15 og MSC/Circ.982. En ble derfor enige om å la Liberias forslag gå ut på dette møtet. NAV Sub-Committee under sitt agendapunkt "Review of Performance Standards for INS og IBS" utvikler imidlertid reviderte standarder for INS og IBS med hensyn til MSC 78/11/4 og MSC/Circ.982. Det ble enighet om å oppfordre MSC 82 til å instruere NAV53 om å ta hensyn til ergonomiske kriterier fastsatt i MSC-MEPC.7/Circ.3 i sitt arbeid, og videre oppfordre administrasjoner og organisasjoner om å engasjere eksperter innen Human Element i revisjonsprosessen.

En kom frem til samme konklusjon med hensyn til vurderingen av *SOLAS V/23 – safety of pilot transfer arrangements*.

e) Code of safe practice for seafarers:

Denne saken gjaldt et forslag fra ICFTU om å vurdere behovet for en egen "Code of safe practice", som ble lagt fram under MSC 79 (MSC 79/14/5) og MEPC 53 (MEPC 53/19/4). ICFTU uttrykte selv i arbeidsgruppen på MSC 82 at en bør vurdere og sammenligne eksisterende veiledninger fra IMO, medlemslandene, ulike organisasjoner og industrien før en kan vurdere om det skal utvikles en kode. En ble dermed enig om å oppfordre medlemslandene og de ulike organisasjonen om å gi innspill til neste møte. Neste samling for gruppen er på MEPC 56.

f) Forskningsrapporter fra Storbritannia:

Det ble presentert ny forskning fra Storbritannia om organisasjonsstrukturers innvirkning på sikkerhetsstyring og ledelse samt problematikk knyttet til automatiserte systemer. Begge rapportene representerer interessant forskning og de resulterte begge i en oppfordring til MSC 82 om å instruere STW Sub-Committee om å ta særlig hensyn til resultatene av dette arbeidet. Norge støttet dette. Det ble videre slått fast at arbeidet knyttet til organisasjonsstrukturer hadde vist hvor viktig evnen til kommunikasjon er hos sjøfolkene og at kravene til implementering og

oppfølgingen av ISM-koden må styrkes. Det var derfor enighet om å sende dokument MSC 82/15/3 til FSI Sub-Committee og FSI 15.

g) Nestenulykker:

Liberias dokument MSC 82/15/5 angående rapportering av nestenulykker internt i selskapene ble diskutert. En kom fram til at en ville oppfordre alle medlemsland og organisasjoner til å komme med innspill til hvordan en skal stimulere til økt rapportering av hendelser og nestenulykker til neste møte (MEPC 56).

h) Lasteskip og spesialskip – implementering av ISM-koden:

Gruppen gjennomgikk to forslag fra henholdsvis Bahamas (MSC 82/15/8) og EU landene og kommisjonen (MSC 82/23/6) om å gjøre SOLAS kapittel IX og ISM-koden obligatorisk for de kategorier av skip som er spesifisert i MSC/Circ.1157 og MSC/Circ.1189. Fristen for overholdelse ble foreslått til 1.juli 2008. Forslaget til MSC/Circ.1189 ble drøftet, og en bestemte seg for å lage ett felles sirkulære, gjeldende for både lasteskip og spesialskip. Japan foreslo å utsette datoen for implementering til 1. juli 2010. Argumentet var at selskapene ville trenge denne tiden for å oppfylle kravene. Argumentene mot utsettelsen var at datoen for implementering av ISPS-koden for disse skipene er satt til 1. juli 2008, og at det derfor burde være samme dato for ISM. Norge gikk inn for 1. juli 2008. Avgjørelsen med hensyn til implementeringsdato ble tatt ved avstemming i plenum, der flertallet gikk inn for 1. juli 2010.

14. Formal safety assessment (agendapunkt 16)

Ingen kommentarer til utfallet av MSC 81 var mottatt, men det ble besluttet å beholde saken på agendaen bl.a. i påvente av tilbakemeldinger fra MEPC 56 på miljøbiten av retningslinjene.

15. Piracy and robbery against ships (agendapunkt 17)

Sekretariatet orienterte om arbeidet med å få ned antall angrep. Det er rapportert om 176 piratangrep de første 9 månedene i år.

16 Implementation of instruments and related matters (agendapunkt 18)

Grunnet tidsnød ble dokumentene under dette punktet overført til neste møte.

17. Relations with other organizations (agendapunkt 19)

MSC merket seg informasjonen fra Council som følger:

- International association of Airport and Seaport Police (IAASP) har *ikke* fått innvilget "Consultative status".
- Forkortelsen for International Ship Manager's Association er endret fra (ISMA til InterManager), men navnet og "Consultative Status" er uendret.
- Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA) har fått innvilget "Consultative Status".
- International Council of Cruise Liners (ICCL) har skiftet navn til Cruise Line International (CLIA) og får fortsette å representere cruiseindustrien under navnet CLIA.

Ny søknad om "Consultative Status" fra International Association of Maritime Universities (IAMU) ble behandlet og MSC anbefaler overfor Council at IAMU innvilges "Consultative Status".

18. Application of the Committees Guidelines (agendapunkt 20)

Sekretariatets utkast til konsoliderte og reviderte "Guidelines on the organization and method of work of the MSC, MEPC and their subsidiary bodies" ble godkjent og sekretariatet ble instruert i å utgi og sirkulere et nytt MSC.1/MEPC.1/Circ.1 som skal erstatte det eksisterende sirkulæret.

Forslag fra fem medlemsland om at alle komiteer og underkomiteer, når det utvikler nye regler eller endrer eksisterende, også skal utarbeide retningslinjer for implementering og identifisere mulig behov for støtte til de enkelte medlemslandene ved implementering av nye eller endrede regler. På grunn av tidsnød ble diskusjonen overført til og satt på agendaen for neste sesjon.

19. Work Programme (agendapunkt 21)

Det var sendt inn forslag om en rekke nye punkter på de ulike underkomiteenes arbeidsprogram.

Norsk posisjon:

Norge støttet de foreslåtte nye punktene, bortsett fra Italias forslag om endringer i COLREG, Japans forslag om "Code of conduct" for demonstrasjoner i sjøen og Egypts forslag om et globalt VDR system.

Forslag fra Norge om å inkludere revisjon av SOLAS II-2/4.5.5 og tilhørende regler i SOLAS og andre instrumenter møtte motstand, spesielt fra IPTA og Cook Islands. Ingen av disse har "stemmerett", men de fikk støtte fra Panama, Nederland, Korea, Hellas, Marshall Island, India, Malaysia og Tuvalo.

Frankrike, Kypros og Japan tok til orde for at det er nødvendig med et punkt på arbeidsprogrammet for å ta fatt i ulykker relatert til føring av laster med lavt flammepunkt uten at de direkte støttet vårt dokument.

Bahamas, Bulgaria, Sverige, Danmark, USA, ICS, ICFTU og Intertanko støttet vårt dokument.

Konklusjon:

- Norges dokument ble avvist. Avvisningen kan diskuteres ut fra diskusjonen.
- Egypts forslag om et globalt VDR system ble avvist.

Øvrige forslag ble tatt inn i arbeidsprogrammene til de respektive underkomiteer sammen med tillegg i arbeidsprogrammene som besluttet av MEPC som følger:

DSC:

- "Form and procedure for approval of Cargo Securing Manual"

FP:

- "Fixed hydrocarbon gas detection systems on double hull tankers"
- "Clarification of SOLAS requirements regarding interrelation between central control station and safety centre"

FSI:

- “Amendment to the ISM Code relating to requirements for seafarer safety representation”
- “Code of conduct during demonstrations/campaigns against ships in high seas”

STW:

- “Training for seafarer safety representatives”

NAV:

- “Amendments to general provisions on ships’ routing”
- “Review of COLREGs regarding the right of way of vessels over pleasure craft”
- “Code of conduct during demonstrations/campaigns against ships in high seas”
- “Measures to minimize incorrect data transmissions by AIS equipment”
- “Review of vague expressions in SOLAS regulation V/22”
- “Revision of Guidance on the application of AIS binary messages”
- “Improved safety of pilot transfer arrangements”

Grunnet kort tid mellom NAV 53 og MSC 83 ble det besluttet at følgende punkter skal behandles som ”urgent matters” fra NAV 53:

- Routing of ships, ship reporting and related matters
- Revision of the performance standards for INS and IBS
- Evaluation of the use of ECDIS and ENC development
- Amendments to COLREGs Annex I related to colour specification of lights
- ITU matters, including Radiocommunication ITU-R Study Group 8 matters
- Guidelines for the control of ships in an emergency
- Development of performance standards for navigation lights, navigation light controllers and associated equipment

DE:

- “Review of MEPC/Circ.511 and relevant MARPOL Annex I and Annex VI requirements”
- “Guidelines on equivalent methods to reduce on-board NO_x emission”
- “Guidance to ensure consistent policy for determining the need for watertight doors to remain open during navigation for new and existing ships”
- “Review of the SOLAS requirements on new installation of materials containing asbestos”
- “Development of a new framework of requirements for life-saving appliances”
- “Improved safety of pilot transfer arrangements”
- “Cargo oil tanks coating and corrosion protection”
- “Development of safety objectives and functional requirements of the Guidelines on alternative design and arrangements for SOLAS chapter II-1 and III”
- “Interpretation of SOLAS regulation II-1.3 and II-1/3-6”

SLF:

- “Interpretation of alteration and modifications of major character under the revised SOLAS chapter II-1”
- “Guidance on the impact of open watertight doors on existing and new ship survivability”

- “Stability and seakeeping characteristics of damaged passenger ships in a seaway when returning to port by own power or under tow”

Følgende “Intersessional meetings” ble godkjent:

- WG on Engineering aspects of LRIT, 2 to 4 sesjoner. Første sesjon i London 12-16 februar 2007-01-09
- MSC WG on LRIT matters
- WG on Evaluation of Safety and Pollution Hazards of Chemicals (ESPH)

Nytt punkt på MSCs agenda:

- General Cargo Ship Safety

Arbeidsgrupper under MSC 83: GBS, Maritime Security and LRIT-matters
“Draftinggruppe” under MC 83: Amendments to mandatory instruments

Dato for MSC 83: 3-12 oktober 2007.

Tentativ dato for MSC 84: mai 2008.

20. Election of chairman and vice-chairman for 2007 (agendapunkt 22)

Valg av formann utsettes til åpningen av MSC 83. N. Ferrer (Filippinene) ble gjenvalgt som nestformann for 2007, men sa fra at han vil trekke seg etter 2007.

21. Any other business (agendapunkt 23)

De av dokumentene under dette agendapunktet som kun informerte om møter, patruleringer o.l ble tatt til etterretning.

For øvrig ble følgende beslutninger tatt:

Etter en diskusjon rundt Japans dokument om frakt av hydratisert naturgass (innkapslet i vann), ble Japan oppfordret til å sende inn forslag til nytt punkt på arbeidsprogrammet i henhold til prosedyre.

EUs forslag til ny SOLAS regel om beskyttelse (coating) av lastetanker på nye oljetankskip ble ikke tatt til følge, men dokumentet ble ansett å inneholde nødvendige opplysninger til at det kunne settes opp et nytt punkt på DEs arbeidsprogram. Japans dokument som omhandler alternativ rustbeskyttelse ble besluttet tatt inn i diskusjonen i det nye agendapunktet.

Koreas dokument om oppdateringer i ”Code for the implementation of Mandatory Instruments” ble besluttet oversendt FSI. Med hensyn til å ha oppdateringer av koden som et fast agendapunkt på FSI, ble Korea oppfordret til å sende dette inn som forslag til nytt agendapunkt i henhold til prosedyre.

Haugesund, 30. januar 2007

Turid Stemre