

RAPPORT FRA MSC 83

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

FRA: Delegasjonen ved Teisrud/Stemre

DATO: 23. november 2007

KOMITÉ: IMO`s Maritime Safety Committee 83rd session (MSC 83);
2. - 12. oktober 2007

<u>Den norske delegasjonen bestod av følgende:</u>	<u>Funksjon:</u>
Sjøfartsdirektør Rune Teisrud, Sjøfartsdirektoratet (delegasjonsleder)	Plenum
Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Seniorrådgiver Einar Arnesen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Avdelingsdirektør Nora Olsen-Sund, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Teknisk direktør Lasse Karlsen	Plenum/WG 2 (GBS)
Rådgiver Gro Isadora Isaksen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/DG 1
Seniorrådgiver Ingunn Hestnes, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum/ WG 3 (LRIT)
Seniorrådgiver Elin Rønningen, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum/WG 1 (SEC)
Rådgiver Bente Michaelsen, Justis- og politidepartementet	Plenum
Rådgiver Annichen Kiernan, Fiskeri- og kystdepartementet	Plenum/WG 1 (SEC)
Rådgiver Torgeir Bruborg, Fiskeri- og kystdepartementet	Plenum/WG 3 (LRIT)
Rådgiver Birger Veum, Fiskeri- og kystdepartementet	Plenum
Regiondirektør John Erik Hagen, Kystverket	Plenum/WG 3 (LRIT)
Avdelingsdirektør Stein Solberg, Hovedredningssentralen i Sør-Norge	Plenum
Fagforeningsleder Bjørn Erik Kristoffersen, Norsk Sjømannsforbund	Plenum/
Direktør Terje Gløersen, Norges Rederiforbund	Plenum/WG LRIT
Seksjonsleder Rune Einar Karlsen, Norges Rederiforbund	Plenum/WG 2 (GBS)
Sjefsingeniør Knut Vågnes, Det Norske Veritas	Plenum/DG 1
Rådgiver Kjellaug Oppedal Hurlen, Det Norske Veritas	Plenum
Sjefsforsker Rolf Skjong, Det Norske Veritas	Plenum/WG 2 (GBS)
Rådgiver Stein Isaksen, Telenor Maritim Radio	Plenum
Leder for juridisk seksjon Gunnar Agathon Stølsvik, Kystvakten	Plenum/WG 1 (SEC)
Ekspedisjonssjef Kirsten Ullbæk Selvig, Fiskeri- og kystdepartementet	Plenum(torsdag 11/10)

OPPFØLGING

Punkt i rapport	Oppgave	Kommentarer	Ansvarlig
III.3	1) Identifisere endringer. Vurdere hvorvidt norske forskrifter må endres som følge av de vedtatte endringene og evt. initiere arbeidet. 2) Informasjon til næringen om endringene/artikkel i Navigare 3) Brief til MSC 84 ift. "decision etc.	1) Ansvarlig for selve implementeringen: EHE 2) Rapporten fra MSC 83 gir opplysninger om endringene, men noe mer detaljert info til næringen er nødvendig	1) GIA 2) GIA
III.4	Delta i korrespondansegruppen		MAL/TBS
III.5	Delta i korrespondansegruppen	I samarbeid med DNV	LKA
III.6	Vurdere deltagelse i Ad hoc Working Group on Engineering aspects of LRIT (mai 2008).	I samarbeid med FKD	MAL/SAAB
III.7	Brief FAL	I samarbeid med NHD	TBS
III.8.1	Dokument til FP 52	I samarbeid med rederiforbundet	TBS
III.9.A)	Vurdere dokument til DE 51 basert på info fra Schat Harding		TBS
III.15.A)	Følge utviklingen fram mot MSC 84	Avhengig av utviklingen kan det bli aktuelt å sende inn kommentardokumenter til MSC 84	TBS/JD
III.15.B)	Brief MSC 84		TBS
III.15.D)	Norge deltar i FSIs korrespondansegruppe på revisjon av retningslinjer for HSSC og vil følge opp forslaget der.		TBS/INSP
III.22.A) og B)	Brief SLF		TBS
III.25	Brief til de ulike underkomiteene		TBS

I. INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 17. september i Sjøfartsdirektoratet. EU avholdt foreberedende møte i Brussel 20. september der seniorrådgiver Turid Stemre fra Sjøfartsdirektoratet deltok. Under selve møtet i Maritime Safety Committee (MSC) 83 i København fra 2. – 12. oktober ble det også avholdt flere EU koordineringsmøter, der sjøfartsdirektør Rune Teisrud og seniorrådgiver Turid Stemre deltok.

Det ble opprettet følgende arbeids- og draftinggrupper:

- WG 1: "Working Group on Maritime Security"
- WG 2: "Working Group on Goal-Based New Ship Construction Standards"
- WG 3: "Working Group on LRIT-related matters"
- DG 1: "Drafting Group on Amendments to Mandatory Instruments"

II. OPPSUMMERING

Generalsekretærens innledningstale ble etterfulgt av valg av formann for 2007. Generalsekretæren informerte om at Neil Ferrer fra Filippinene stilte seg til disposisjon. Det var ingen motkandidater og Ferrer ble valgt ved akklamasjon.

Av viktige saker under møtet kan nevnes:

Endringer i IMO-instrumenter: Endringer som ble vedtatt med forventet ikrafttredelsesdato er listet under III.3. Spesielt kan nevnes at det nå er åpnet for andre satellitt-tilbydere enn Inmarsat.

Brann- og eksplosjonsulykker på tank- og kjemikalieskip: Komiteen vedtok å sette et nytt punkt på FPs arbeidsprogram og foreløpig agenda for FP 52: "Measures to prevent explosions on oil and chemical tankers transporting low flash cargo". FP skal først se på tiltak for nye skip. Tiltak på eksisterende skip er ikke utelukket, men må dokumenteres med FSA (se III.8 og III.9).

LRIT: Her har en nå kommet fram til en midlertidig løsning som gjør at ikrafttredelsen av krav til LRIT, sending av LRIT-informasjon og utveksling av LRIT-data følger opprinnelig plan (se III.6).

GBS: Det er enighet om at neste MSC skal konsentrere seg om safety level approach og at det må settes opp en strategi for arbeidet.

Kode for etterforskning av sjøulykker: Koden med tilhørende SOLAS-endringer som gjør koden bindende, ble godkjent og vil bli sirkulert for endelig vedtakelse på MSC 84 (se III.15.A).

Kode for Intakt Stabilitet: Revidert kode med tilhørende endringer i SOLAS og Lastelinjeprotokollen, 1988 som gjør koden bindende, ble godkjent og vil bli sirkulert for endelig vedtakelse på MSC 84 (se III.11).

ECDIS: Komiteen tok til etterretning beslutningen i NAV 53 at det er prematurt å revidere ECDIS-standarden med tanke på å inkludere krav til ensartet lay-out på kontroller, felles navn og merking av kontroller og felles output på display (se III.14)

III. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTER PÅ AGENDAEN

1. Adoption of the agenda

Utfall:

Agenda for MSC 83 ble godkjent.

2. Decisions of other IMO bodies

Komiteen ble orientert om ufallet av FAL 34, TCC 57, Council 98, MEPC 56 og konferanse om fjerning av skipsvrak. Der noen av de øvrige komiteene ønsket spesifikk handling fra MSCs side ble dette tatt opp under relevant agendapunkt.

3. Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments.

A) Adoption of amendments to the 1974 SOLAS Convention (MSC 83/3)

Innhold:

Det forelå forslag til vedtakelse av endringer i SOLAS kapittel IV "Radiocommunications" (Part A General, ny regel 4-1 "GMDSS satellite providers") og kapittel VI "Carriage of cargoes" (ny regel 5-1 "Material safety data sheet") som ble godkjent på MSC 82.

Norsk posisjon/EU-posisjon:

Støttes.

Utfall:

Endringene ble vedtatt som de forelå, bortsett fra at "as may be amended" ble satt inn i fotnoten til regel VI/5-1, som refererer til res. MSC.150(77) som er under endring.

Ikrafttredelse:

Endringene følger "tacit acceptance procedure" og protestfristen er satt til 1. januar 2009. Endringene forventes å tre i kraft 1. juli 2009.

B) Adoption of amendments to the INF Code (MSC 83/3)

Innhold:

Det forelå forslag til vedtakelse av endringer i INF-koden kapittel 2 "Damage Stability" (2.2.1, 2.2.2 og 2.3.2) som ble godkjent på MSC 82.

Norsk posisjon/EU-posisjon:

Støttes.

Utfall:

Endringene ble vedtatt som de forelå.

Ikrafttredelse:

Endringene følger "tacit acceptance procedure" og protestfristen er satt til 1. januar 2009. Endringene forventes å tre i kraft 1. juli 2009.

C) Adoption of amendments to the 1988 SOLAS Protocol (MSC 83/3/1)

Innhold:

Det forelå forslag til vedtakelse av endringer i SOLAS-protokollen av 1988 (vedlegg, appendiks "Modifications and additions to the appendix to the annex to the International Convention for the Safety of Life at sea", "Form of Safety Certificate for Passenger Ships" og "Form of Safety Certificate for Cargo Ships") som ble godkjent på MSC 82.

Norsk Posisjon:

Støttes.

Diskusjon:

I DG 1 ble det enighet om at også "Safety Construction and Equipment Certificates for Cargo Ships" burde endres, av hensyn til samsvar med SOLAS regel II-2/17 ("Alternative design and arrangements"). Dette fordi disse sertifikatene er alternativer til "Cargo Ship Safety Certificate".

Det ble i DG 1 også enighet om å endre "Nuclear Passenger Ship Safety Certificate" og "Nuclear Cargo Ship Safety Certificate" som en konsekvens av de endringer som foreslått i her i MSC 83/3/1.

Videre ble det enighet om at tabellene i "Safety Certificate for Passenger Ships" og "Nuclear Passenger Ships Safety Certificate" skal endres av hensyn til endret SOLAS kapittel II-1. Endringen består i å erstatte "C.1, C.2 og C. 3" med "P.1, P.2 og P.3 for å være i samsvar med ny regel II-1/18. I den forbindelse var det også enighet om å innta i fotnote for skip bygd før 1. januar 2009. For disse gjelder relevant "utgave" av SOLAS kapittel II-1.

Utfall:

Endringene ble vedtatt som de forelå, inkludert endringer som foreslått av DG 1.

Eksisterende sertifikater skal erstattes ved første fornyelsesinspeksjon etter 1. juli 2009.

For øvrig fikk sekretariatet instruks om å forberede nødvendige endringer til SOLAS-protokollen for de relevante sertifikater som følge av at det, i forbindelse med arbeidet for sikkerhet på passasjerskip, har blitt vedtatt liknende regler for alternativ design i SOLAS kapittel II-1 og III (Res. MSC.216(82)).

Ikrafttredelse:

Endringene følger "tacit acceptance procedure" og protestfristen er satt til 1. januar 2009. Endringene forventes å tre i kraft 1. juli 2009.

D) Approval of amendments related to drainage in closed vehicle and ro-ro spaces and special category spaces (MSC 83/3/2)

Innhold:

Dokumentet inneholder forslag til ny regel 35-1 I det nye kapittel II-1 I SOLAS som trer i kraft 1. januar 2009. Ettersom det nye kapittel i SOLAS ikke er trådt i kraft enda, kan endringene tidligst vedtas på MSC 85.

Merknad [TS1]: I plenum var en enig om at denne "metoden" var brukt tidligere og en så ingen grunn til å be FSI se på dette. Ble bestemt i plenum på MSC

Norsk posisjon:

Norge var medinnsender.

EU-posisjon:

Støtte en vurdering av forslagene snarest mulig og bidra til å finne måter å løse eventuelle prosedyremessige begrensninger for vedtakelse.

Diskusjon:

På bakgrunn av diskusjonen i plenum var det ikke aktuelt å foreslå detaljerte preskriptive regler. Det ble utarbeidet utkast til mer generelle regler i SOLAS kapittel II-1 regel 35-1 og kapittel II-2 regel 20 inneholdende en henvisning til retningslinjer som skal utarbeides. Det ble videre utarbeidet et utkast til sirkulære. I DG 1 og i plenum ble det påpekt av Norge at "measures shall be taken to.." bør erstattes av "devices shall be fitted to.." for å være i tråd med det innsendte forslaget. Det ble imidlertid ikke enighet om dette. I plenum ble det også en diskusjon rundt ordlyden "to the satisfaction of the administration", uten at noen avgjørelse falt.

Utfall:

Endringene som utarbeidet i DG 1 på bakgrunn av det felles dansk/norsk/svenske forslaget og kommentarer i plenum ble godkjent og skal gjelde både nye og eksisterende skip. Uttrykkene "measures shall be taken to" og "to the satisfaction of the administration" blir stående i hakeparentes for revurdering på MSC 84.

4. Measures to enhance maritime security

A) Outcome of STW 38

Komiteen behandlet forslag fra STW 38 relatert til security.

Det foreslås endringer i STCW-konvensjonenes regel VI/1 og kodens del A-VI/1 og B-VI/1. De innebærer krav til at personell uten sikkerhetsrelaterte plikter i henhold til ISPS-koden/security plan skal gjøre seg kjent med sikkerhetsrelaterte forhold.

Det foreslås ny regel VI/6 og nytt avsnitt A-VI/1 og B-VI/1, inneholdende standarder for kompetanse og sikkerhetsrelatert opplæring for mannskap med sikkerhetsrelaterte plikter i henhold til ISPS-koden/security plan.

MSC bes videre om å avgjøre om sjømenn som tjenestegjør på skip som ikke faller inn under SOLAS kapittel XI-2 og ISPS-koden må gjennomgå grunnleggende sikkerhetsrelatert opplæring og dermed endre den opprinnelige teksten i utkastet til endringer.

MSC.1 sirkulære "Guidelines on security-related training and familiarization training for shipboard personnel" bes godkjent.

Norsk posisjon:

Norge støttet de nevnte endringene i STCW, samt at det stilles krav til grunnleggende sikkerhetsrelatert opplæring også for sjømenn som tjenestegjør på skip som ikke faller inn under SOLAS kapittel XI-2 og ISPS-koden. Norge ønsker videre at de foreslåtte endringene skal tre i kraft snarest mulig og ikke avvente revisjonen av STCW-konvensjonen og koden før godkjenning og ikrafttredelse. Det er tidligere understreket at gjennomgangen og revisjonen *ikke* skal forsinke eller hindre annet arbeid, og her er det snakk om nye krav.

Norge har ingen innvendinger til sirkulæret.

Utfall:

Komiteen ga sin tilslutning til foreslåtte endringer i STCW reg. IV/1, A-VI/1 og B-VI/1 og ny regel VI/6 og nye A-VI/6 og B-VI-6, men, i motsetning til Norges holdning, ble det forutsatt at endringene skal revurderes av STW i forbindelse med den omfattende gjennomgangen av STCW-konvensjonen og STCW-koden *før* godkjenning av MSC og sirkulering *før* vedtakelse.

Komiteen besluttet at det også for sjømenn som tjenestegjør på skip som ikke faller inn under SOLAS kapittel XI-2 og ISPS-koden, skal stilles krav om grunnleggende sikkerhetsrelatert opplæring.

MSC.1 sirkulæret ble godkjent.

B) Outcome of FAL 34

Omhandler hvilke vedtak FAL 34 har gjort i forhold til godkjenning av reviderte retningslinjer for “the prevention and suppression of smuggling of drugs, psychotropic substances and precursor chemicals on ships engaged in international maritime traffic”.

Norsk posisjon:

Norge var positive til vedtaket i FAL 34, forutsatt at disse vil styrke arbeidet med å forhindre disse handlinger.

Utfall:

Komiteen noterte seg at FAL 34 vedtok resolusjon FAL.9(34) ”Revised guidelines for the prevention and suppression of smuggling of drugs, psychotropic substances and precursor chemicals etter at MSC 82 vedtok MSC.228(82), samt at FAL sa seg enig i at revisjonen av modellkurset “the prevention and control of illicit drug trafficking on board” må garanteres. Komiteen noterte seg også at de reviderte retningslinjer har fått virkning fra 1. april 2007. Det rapporteres til A 25 om at res. A.872(20) er opphevet.

C) Report by the joint MSC/FAL Working Group on security and facilitation of the movement of closed cargo transport units and of freight containers transported by ships.

Omhandler utfallet av FAL 34 relatert til saker om tiltak for å forbedre maritime sikkerhet.

Norsk posisjon:

Norge har ikke innvendinger til utfallet i rapporten.

Utfall:

Arbeidsgruppens rapport ble godkjent.

D) Enhancement of the security of ships other than those already covered by SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code

Det er vedtatt i komiteen at det skal utarbeides ikke-bindende retningslinjer.

Det vil være opp til medlemsstatene om, og i hvilken grad, man skal anvende retningslinjene, etter at det er utført en risikovurdering.

Security på non-SOLAS skip har vært diskutert i en korrespondansegruppe fram mot MSC 83. Norge v/SDir. deltok i denne korrespondansegruppen. Det ble imidlertid ikke noe spesifikt resultat av korrespondansegruppens arbeid. Diskusjonene har hovedsakelig gått på omfanget av retningslinjene og hvilke typer skip som skal omfattes av slike retningslinjer. Dette siste var det spesielt stor uenighet om.

Det ble nedsatt en arbeidsgruppe under ledelse av Australia for å diskutere problemstillingen videre, primært med tanke på å utarbeide nye T.o.R. for korrespondansegruppen, som ble

retablert. Gruppen ble videre instruert i å vurdere mulige løsninger på bekymringer reist i dokument fra CLIA vedrørende manglende identifisering fra havnestatskontrollører. Norge v/ Rønningen (NHD), Kiernan (FKD) og Stølsvik (Kystvakten) deltok i arbeidsgruppen.

Norsk posisjon:

Norge har støttet at arbeidet igangsettes, men mener retningslinjene må ligge på et nivå som er gjennomførbart i praksis. Flertallet av EU-landene og Norge mente de nye terms of references var for omfattende, spesielt fordi fritidsfartøyer er foreslått omfattet av retningslinjene. Imidlertid ble det sagt at det kan spesifiseres nærmere i korrespondansegruppen for eksempel størrelse eller underkategorier på fartøy som skal omfattes.

Utfall:

Det ble utarbeidet nye "terms of reference" for korrespondansegruppen som skal arbeide videre med spørsmål knyttet til forbedret sikkerhet om bord på skip som ikke er omfattet av SOLAS kapittel XI-2 og ISPS-koden. Korrespondansegruppen skal ledes av UK, og rapport skal leveres til MSC 85.

E) Access of public authorities, emergency response services and pilots on board ships to which SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code apply

Problemet med at havnestatskontrollører og andre offentlige personer nekter å vise identifikasjon når de går om bord ble tatt opp under dette punkt.

Norsk posisjon:

Alle offentlige tjenestepersoner bør kunne gi tilfredsstillende identifikasjon på oppfordring. IMO bør oppfordre rederier som opplever problemer i forhold til dette til å rapportere til flaggstat/IMO. Norge støtter oppfordringen.

Utfall:

Komiteen delte bekymringene relatert til at offentlige tjenestemenn ikke identifiserer seg på tilstrekkelig vis når de går om bord skip. Komiteen gjentok viktigheten av å gjøre dette og inviterte observatører fra MoU til å understreke dette overfor sine inspektører. CLIA og andre aktører ble oppfordret til å rapportere manglende identifisering til relevante myndigheter.

5. Goal-based new ship construction standards

Arbeidet med GBS går fortsatt fremover i små skritt. Det er uenighet vedrørende graden av satsing på den preskriptive modell, som Bahamas og Grekerne fronter, kontra "safety level" modellen som flertallet av delegasjonene ser ut til å støtte.

Der er også divergerende syn på en rekke detaljer både kriterier og funksjonskrav for den preskriptive modell og detaljer i "safety level" modellen som slavisk bruk av FSA for å få inn nye regler.

Skipsbyggerne er opptatt av å få IMO til å ta med bestemmelser om åndsverksrettigheter, noe som virker misforstått i forhold til IMO's rolle.

Diskusjon:

A) Dokument MSC 83/5 fra sekretariatet som beskrev historisk arbeidet med GBS.

Bahamas bemerket at dokument 83/5 inneholdt faktiske feil, spesielt med hensyn til at den preskriptive GBS approach ikke var ment å skulle begrenses til bulk og tank. Noen delegasjoner (4) støttet Bahamas, mens mange andre, blant andre Norge, bekreftet at den preskriptive modellen skulle begrenses til bulk og tank.

Av de som ikke støttet Bahamas tok noen til ordet for en grei teknisk, men noe uavklarende, formulering om at de to modellene utfylte hverandre og skulle utvikles videre.

B) Rapport MSC 83/5/2 fra CG på GBS for bulk carriers and oil tankers.

Utkast til SOLAS tillegg, målbasert ny skips konstruksjon standard og utkast til MSC resolusjoner ble sammen med kommentarene fra Korea, MSC83/5/17, sendt videre til GBS arbeidsgruppen for videre detalj vurdering og utvikling.

Tilsvarende ble utkast til MSC sirkulær om retningslinjer for skip konstruksjon file (SCF) med kommentarer fra Korea sent til arbeidsgruppen for avsluttende drøfting, ut fra at MSC82 hadde gitt prinsipiell tilslutning til innhold.

C) Rapport (MSC 83/5/1) fra Pilot Panel som skulle teste TierIII.

Rapporten fra den innledende verifikasjon av IACS felles struktur regler (CSR) sammen med kommentarer fra Tyskland-MSC83/5/14, Korea-MSC83/5/15, Japan-MSC83/5/11, IACS - MSC83/5/12 og Argentina og Spania-MSC83/5/13, ledet til diskusjon på:

- Åndsverksrettigheter og ansvar kontra åpenhet i designdetaljer.
- ”Net scantlings”, kontinuerlig ytelsesmåling og krav til ekspertgruppe må vurderes videre.
- Industrien må få tilstrekkelig innfasingstid i forhold til at endringer endrer klasseregler.
- Vurdering av klassereglers ytelse må ta høyde for konstruksjonsfeil og mangler i vedlikehold og reparasjon.
- Av de foreslåtte evalueringskriterier er flertallet nye funksjonskrav som er mer avhengig av vedlikehold av fartøy enn klasseregler.
- Det bør vurderes om ytelsesmåling skal nevnes i SOLAS tillegg istedenfor forslaget om ny Tier II.
- Innføring av et krav som stipulerer nivå for akseptabel risiko for overskridelse av ”design loads”

Design loads

Arbeidsgruppen fikk i oppgave å drøfte de innsendte forslagene videre og komme med råd til MSC om ytelsesmåling og beregning av risiko for overskridelse av ”design loads” skal inkluderes i Tier II.

Residual strength

MSC noterte at Pilot Panel ikke mente å ha tilstrekkelig informasjon for å kunne utvikle evalueringskriterier for Tier III.5 residual strength og at det isteden pålegges klassen (den som leverer reglene) å demonstrere at reglene gir tilfredsstillende residual strength j.f eksisterende IMO krav er.

Modifisering av Tier II

Arbeidsgruppen ble videre bedt om å vurdere Pilot Panels forslag til modifisering av Tier II.3 Structural strength, Tier II.7 Structural redundancy og Tier II.13 Survey and maintenance.

Net scantling

MSC83 drøftet ”net scantling” ut fra at definisjon var bestemt på MSC82, men at det kunne komme innspill fra Pilot Panel. Arbeidsgruppen ble bedt om å vurdere kommentarene fra Pilot Panel og innspillene fra IACS (MSC83/5/12) og Korea (MSC83/5/15) og komme med råd.

Second trial application

MSC83 ba arbeidsgruppen om å gi råd i forhold til forslaget fra Pilot Panel om å gjennomføre en 2dre mer dyptgående testing mot CSR før retningslinjene for verifisering ble fastsatt.

D) Dokument MSC 83/5/4 fra sekretariatet om finansiering av ekspertgruppe.

Dokumentet viser forskjellige finansieringsmodeller som er benyttet i andre IMO ekspert grupper. Vurdering av finansiering ble vedtatt utsatt til etter at ukast til SOLAS tillegg er ferdigstilt.

E) Rapport MSC83/5/3 fra CG for GBS basert på safety level approach.

MSC83 godkjente rapporten generelt og noterte dokument MSC83/INF.4 fra Nederland om resultater fra "goal-based regulations" for redningsutstyr, innspill fra Japan MSC 83/5/9 med forslag om å benytte Lloyds Register Fairplay i vurdering av sikkerhetsnivå. Innspill fra Tyskland MSC 83/5/10 med forslag om mer detaljert beskrivelse av sikkerhetsnivå og hvordan de relaterer seg til eksisterende risikonivå og kommentarer fra Korea MSC 83/5/16 om skips kategorier, tidsperioder for historiske data og gjennomgang av tilgjengelige data.

MSC83 ba arbeidsgruppen om å vurdere innholdet dokumentene videre.

F) Helse, miljø og sikkerhet for sjøfolk

MSC noterte dokument MSC 83/16 om resultatet fra MEPC 56 hvor det fremkom at en "Safe Working Environmental Standard" burde vurderes i GBS arbeidsgruppen. MSC82 inkluderte et nytt funksjonskrav Tier II.9 om det menneskelige element. I dokument fra Danmark MSC83/5/7 foreslås, ut fra studie, at helse, miljø og sikkerhet bør tas med i Tier I slik at det blir tatt hensyn til allerede i design fasen.

MSC83 instruerte arbeidsgruppen om å vurdere helse, miljø og sikkerhet for sjøfolkene i den hensikt å inkludere det i Tier-systemet.

G) Videre utvikling av GBS

MSC vurderte dokument MSC 83/5/5 fra Sverige om behov for å utvikle strategi og retningslinjer for GBS arbeidet og dokument MSC 83/5/6 fra Nederland om behov for å sikre at hensikten med nye regler blir dokumentert. Forslagene mottok generell støtte, med noen bekymringer knyttet til forslag om at nye saker skulle følges av en tilhørende FSA og ønske om at prosessen med GBS for bulk og tank ikke måtte forstyrres.

MSC83 instruerte arbeidsgruppen i å vurdere forslagene, spesielt den foreslåtte strategiske langtidspan for GBS, videre og komme med råd.

Arbeidsgruppen ble instruert i henhold til forannevnte. Norge deltok i gruppen v/ Karlsen (SDir), Skjong (DNV) og Karlsen (rederiforbundet).

Utfall:

Komiteen tiltrådte arbeidsgruppens konklusjoner som i store trekk var i tråd med norsk posisjon ved at:

- Pilot Panel skal gjennomgå verifiseringsprosessen en gang til.
- Forslag til SOLAS tillegg utsettes til etter at Pilot Panel er ferdige med den nye gjennomgangen.
- Forslag til Ship Construction File utsettes til etter at Pilot Panel er ferdige med den nye gjennomgangen.
- Pilot Panel får i oppgave å utvikle retningslinjene for verifikasjon iht. innspill fra MSC83.
- Resultatet av den nye gjennomgangen av Tier III, som Pilot Panel utfører skal legges frem på MSC85.
- Det tas inn bedre formuleringer om: Helse, miljø og sikkerhet for sjøfolk i Tier i, II og III.
- Det skal utarbeides en strategisk langtidspan for det videre arbeid med GBS til MSC84.
- MSC84 dedikeres til "safety level" modellen og tidligere innspill skal sammenfattes og drøftes.
- Definisjon av net scantling ble omgjort etter råd fra IACS. (Det kan være behov for å utdype de forskjellige scenarioene som legges til grunn.)

Oppfølging:

Delta i korrespondansegruppen

6. LRIT-related matters

Også under dette agendapunktet ble det nedsatt en arbeidsgruppe. Norge var representert ved Hestnes (NHD), Bruborg (FKD), Hagen (Kystverket) og Gløersen (Rederiforbundet).

Agendapunktet ble delt inn i følgende hovedtema:

A) Bruk av LRIT informasjon til sjøsikkerhets- og miljøformål.

Norsk posisjon:

Norge er en av forslagsstillerne og stiller seg bak forslaget.

Utfall:

En draft resolusjon for å tillate at LRIT meldingene også brukes til sjøsikkerhetsformål og miljøformål ble utarbeidet og fremlagt for plenum (og vedtatt).

B) Sending av LRIT informasjon i opplag eller reparasjon.

Norsk posisjon:

Man må være oppmerksom på at GMDSS utstyret om bord også har andre funksjoner utover å sende LRIT meldinger. Norge mener allikevel forslaget er relevant, og vil kunne støtte forslaget gitt at IMO endrer reglene for når og hvor man kan skru av LRIT sendingen.

Utfall:

Det var enighet i at skip som undergår reparasjoner i tørrdokk eller havn eller er i opplag kan skru av LRIT sendingene. Meldinger skal sendes flaggstater, havnestat og det skal føres i loggen. Arbeidsgruppen ad hoc LRIT group ble satt til å arbeide videre med dette.

Oppfølging:

Vurdere deltagelse i Ad hoc Working Group on Engineering aspects of LRIT.

C) Fremgangsmåte for å sikre en rettidig etablering av et økonomisk levedyktig LRIT system.

Norsk posisjon:

Norge vil bidra til at IMSO fortsetter arbeidet som forutsatt av IMO.

Utfall:

Det ble ikke konkludert i arbeidsgruppen på endringer i antall meldinger. Men EU/Norge støttet opprinnelig plan med 4 meldinger om dagen. Mange flaggstater mener at kravene medfører en uforholdsmessig byrde på dem, og det var enighet om at spørsmålet bør gjenopptas etter at systemet har virket en stund og man har mer erfaringer om meldingsvolum.

Besluttet opprettelse av en arbeidsgruppe (ad hoc LRIT Group) med spesielt mandat for å se på en rekke forhold knyttet til rettidig implementering av systemet mellom MSC 83 og MSC 84 (i mai 2008).

D) Avklare ytterligere milepæler i prosjektet.

Utfall:

En ny fremdriftplan for implementering av LRIT ble laget og fremlagt for plenum og godtatt. Det ble også fremhevet at SAR var viktig i dette arbeidet. IDE testfase starter 1. juli 2008. Systemet er operativt fra 2009.

E) Forberedelser som må gjøres i perioden mellom MSC 83 og MSC 84

Utfall:

Arbeidsgruppen ad hoc LRIT Group skal også arbeide med dette (ref 2).

F) IMSO som LRIT-coordinator

Norsk posisjon:

Norge vil bidra til at IMSO fortsetter arbeidet som forutsatt av IMO.

Utfall:

IMSOs rolle som LRIT koordinator og deres budsjetter ble diskutert. IMSO vil inngå public service kontrakter med de ulike enhetene i systemet de skal gjennomføre revisjon eller tilsyn med, mot betaling. USA vil ikke motsette seg at IMSO får gjennomføre de oppgaver de er pålagt av MSC (til tross for at USA har reservert seg med hensyn til valg av IMSO som koordinator).

G) Overveielse av anbefalingene fra Intersessional Working Group on LRIT

Norsk posisjon:

Norge støtter anbefalingene.

Utfall:

Anbefalingene fra ISWG/LRIT 2 (MSC 83/6/2) ble godtatt av gruppen etter noe diskusjon (med unntak av de som altså var knyttet til systemet økonomiske levedyktighet, som ble behandlet i punkt 3 over), mange var allerede i prinsippet vedtatt av plenum.

H) Utfallet av Ad hoc Working Group on Engineering aspects of LRIT

Norsk posisjon:

Norge støtter de anbefalingene som fremkommer i arbeidet til Ad Hoc Working Group on Engineering Aspects of LRIT.

Utfall:

Behandlingen av anbefalingene fra ISWG munnet ut i MSC sirkulære med nye retningslinjer på LRIT, og endringer i "performance standards and functional requirements".

I) Forslag om back-up IDE

Norsk posisjon:

Norge erkjenner at IDE vil være et "single point of failure" i et fremtidig LRIT nettverk. Dette bør kunne løses igjennom redundans i IDE senteret. Flere IDE'er vil kunne gi et mer komplekst nettverk. Norge bør påse å sette krav til sikkerhet og redundans i den internasjonale IDE.

Utfall:

Forslaget fra Russland om å opprette en back-up IDE fikk ikke støtte.

J) Etablering og drift av IDC og IDE

Norsk posisjon:

Norge støtter IMSOs holdning til forslaget, jfr. MSC 83/6/11.

Utfall:

Forslagene fra Marshall Islands på vegne av konsortiet, opprinnelig presentert i MSC 83/6/6, ble ikke god tatt av gruppen. Heller ikke de alternative modellene som ble presentert i arbeidsgruppen.

Bare noen få Contracting Governments viste interesse for en "IDE only" modell. Begrunnelsen knyttet seg særlig til at mange var skeptiske/usikre på kostnadene, hvilken fortjeneste konsortiet ville ta og at de nye modellene presentert under MSC ikke var gjennomgått av IMSO og vurdert i forhold til kravene til IDE/IDC. Viktigere var det vel likevel at USA hadde tilbudt seg å etablere en IDE uten kostnader for Contracting Governments på en interim basis.

Ingen av Contracting Governments som ikke allerede hadde tilkjennegitt at de skulle etablere en eller delta i en NDC, RDC eller CDC, ønsket å slutte seg til en mini IDC, basert på Marshall Islands eksisterende National Vessel Tracking System.

K) Etablering av IDE

Norsk posisjon:

Norge tar dette til orientering. Norge støtter opprettelsen av et felleseuropeisk regional LRIT data senter (RDC). Norsk standpunkt til USA's forslag må gjøres i samarbeid med EU. Norge bemerker også at USA ikke har produsert et tilbud i henhold til prosedyren i 83/6/Add.1.

Utfall:

Det ble besluttet å anbefale USAs tilbud om en interim IDE etter en "polling" i gruppen. USA garanterte at selv om deres interim tilbud ikke var evaluert av IMSO, ville IDEen bygges i tråd med alle krav som er fastsatt.

Ingen av Contracting Governments som ikke skulle opprette eller delta i en NDC, RDC eller CDC, viste interesse for USAs forslag om et interim IDC. Situasjonen var følgelig at det ikke var oppnådd noen anbefaling på en IDC, men derimot på flere RDC eller CDC. Contracting Governments uten noen DC tilknytning ble derfor sterkt oppfordret om å gå i dialog med aktuelle NDC, RDCer og CDCer om mulig tilknytning. Hvis ikke vil deres fartøy ikke kunne opptre i samsvar med systemets krav om å sende meldinger, med de uheldige virkninger det kan få.

Oppfølging:

Vurdere deltagelse i Ad hoc Working Group on Engineering aspects of LRIT.

7. Dangerous goods, solid cargoes and containers

Innhold:

MSC 83 behandlet de gjenværende punkter i rapporten fra DSC 11, da MSC 82 hadde behandlet de deler av rapporten som ble ansett som hastesaker.

Norsk posisjon:

Norge støtter rapporten fra DSC.

Utfall:

- Komiteen støttet DSC 11 sitt syn på en ”ad hoc” mekanisme innenfor organisasjonen for å løse vanskeligheter forbundet med frakt av klasse 7 materialer. Medlemsstatene inviteres til å sende rapporter til det nå etablerte kontaktpunktet for klasse 7 radioaktive stoffer. Komiteen noterte seg at sekretariatet kun skal holde oversikt over de notifikasjoner vedrørende nektelse av å føre andre farlige laster enn klasse 7 laster for så vidt de gjøres kjent for sekretariatet.
- Komiteen noterte seg at DSC 11 vurderte en eventuell tilføyelse i transportdokumenter og/eller ”farlig gods” - manifest (FAL skjema no.7) på forespørsel fra FAL. Slik tilføyelse vil sørge for at forsendelser av Kobolt 60 som er spesielt produsert for øyeblikkelig bruk til medisinske formål, forbrukerformål, helseformål eller jordbruksformål blir deklartert som dette. DSC 11 konkluderte med at en slik tilføyelse vil skape tekniske problemer. MSC vurderte dette og sendte saken til FAL 34.
- Komiteen noterte seg, som forespurt av FAL 33, at DSC 11 vurderte avsnitt G i IMO FAL kompendiet og forberedte avsnittet for tillegg (paragraf 3.8 og annex 1) for oversendelse til FAL 34
- Komiteen godkjente rapporten i sin helhet.

Oppfølging:

Brief FAL

8. Fire protection

Innhold:

Omhandler tema MSC behandlet på bakgrunn av rapporten fra FP 51.

Norsk posisjon:

Norge støtter utfallet av FP 51 med unntak av følgende:

1 Vedrørende tiltak mot eksplosjonsulykker på tank og kjemikalieskip er Norge fornøyd med at FP anbefaler at dette settes på arbeidsprogrammet. Vi opprettholder imidlertid vår mening om at krav til inerting av tanker skal baseres på lastens flammepunkt og vi støtter ikke begrensninger i arbeidet i forhold til eksisterende skip. Norge mener fremdeles at BLG er rette under-komité for arbeidet.

2 Norge støtter funksjonskrav til deteksjon og sprinklersystemer i balkongområdene. Basert på informasjon mottatt i etterkant av FP 51, ønsker vi imidlertid at testprosedyren returneres til FP for revurdering da erfaringer fra Finland viser at den beskrevne testen ikke er gjennomførbar. (se pkt.13 under).

Utfall:

Komiteen ga sin tilslutning til anmodningene fra FP 51 med unntak som følger:

1. Komiteen besluttet å ta endelig stilling til diskusjonen rundt tiltak mot eksplosjonsulykker på tank- og kjemikalieskip under agandapunkt 9(DE), da saken også ble diskutert på DE 50.
- 2 Komiteen tok Finlands erfaringer til etterretning, og ba FP 52 om å utarbeide nødvendige endringer for oversendelse med tanke på godkjenning på MSC 84. Komiteen sluttet seg til at godkjennelse av slike systemer installert på passasjerskip før 1. juli 2008 skal være overlatt til den enkelte flaggstat.

Oppfølging:

Innsendelse av dokument vedr. eksplosjonsulykker til FP 52 (se også punkt 9 under)

9. Ship Design end Equipment

Innhold:

Omhandler tema MSC behandlet på bakgrunn av rapporten fra DE 50. Spesielt kan nevnes:

A) Measures to prevent accidents with lifeboats (MSC.1/Circ.1206)

Produsentenes manglende verdensomspennende nettverk ble igjen tatt opp, basert på innspill fra Bahamas, den Dominikanske republikk, Finland og diverse rederorganisasjoner.

Norsk posisjon:

Problemstillingene som reises i forhold til sirkulæret er diskutert i detalj under DE 50 og det er utidig med nye innspill før DE har gjort seg ferdig med retningslinjene for godkjenning av personer kvalifisert for kontroll og ettersyn av redningsredskaper.

Utfall:

Dokumentet oversendes korrespondansegruppen som ble nedsatt under DE 50 og skal diskuteres videre under DE 51.

Oppfølging:

Vurdere dokument til DE 51 basert på info fra Schat Harding.

B) Definition of the term bulk carrier

I forbindelse med arbeidet med sikkerhet på bulkskip, har IMO forsøkt å komme opp med en definisjon av bulk carriers som dekker den type skip reglene er tenkt anvendt på.

Norsk posisjon:

Støtter at det utarbeides en definisjon som dekker "riktige" skipstyper. Ønsker dette på DE 51s agenda.

Utfall:

Definition of the term bulk carrier inkluderes i foreløpig agenda for DE 51. (EU v/UK indikerte at de ville sende inn et forslag.)

C) Safety of oil and chemical tankers

Dette ble også diskutert under agendapunkt 8, men endelig beslutning ble utsatt til diskusjonen rundt DEs rapport var ferdig.

Norsk posisjon:

Norge er fornøyd med at FP anbefaler at dette settes på arbeidsprogrammet. Vi opprettholder imidlertid vår mening om at krav til inerting av tanker skal baseres på lastens flammepunkt og vi støtter ikke begrensninger i arbeidet i forhold til eksisterende skip. Norge mener fremdeles at BLG er rette under-komité for arbeidet.

Utfall:

Komiteen besluttet å sette "Measures to prevent explosions on oil and chemical tankers transporting low flash cargo" på FPs arbeidsprogram og foreløpige agenda for FP 51.

Utover dette tok komiteen "actions requested" av DE til følge og godkjente rapporten.

Oppfølging:

Se punkt III.8.1 over.

10. Bulk Liquids and gases

Innhold:

Omhandler tema MSC behandlet på bakgrunn av rapporten fra BLG 11 samt problemstilling fra Danmark vedrørende passasje av ild til tanker. Danmark påpeker at FP og BLG kom til ulike konklusjoner da spørsmål om testing var oppe.

Norsk posisjon:

Norge hadde ikke innvendinger til konklusjonene fattet på BLG 11, og støttet følgelig ikke Danmarks synspunkt. EU har imidlertid et annet syn, og her må vi ikke mosi EU.

EU posisjon:

Støtter utfallet av BLG, med unntak av poenget påpekt av Danmark.

Utfall:

Vurdering av nytt punkt i arbeidsprogrammet for BLG vedrørende "Review of Recommendations for material safety data sheets for MARPOL annex I cargo and marine fuels" ble besluttet å behandle under agendapunkt 25 (Work programme)

Etter omfattende diskusjon ble det enighet om at en klargjøring er nødvendig etter at de to underkomiteene, FP og BLG har uttrykt i forbindelse med innretninger for å hindre passasje av ild til lastetanker, og sendte dokumenter som innsendt av Danmark og CESA til BLG 12 for vurdering med sikte på å endre MSC/Circ.667 under hensyn til beslutningen på FP 51.

Komiteen godkjente MSC-MEPC sirkulære om "Provision of information in respect of products carried in accordance with the requirements of MARPOL Annex II and the IBC Code". Komiteen konkluderte med at det ikke vil bli foretatt noen endringer i datoene for når endringer i henholdsvis BCH-koden og IBC-koden kapittel 11 kommer til anvendelse som følge av forslag fra India.

Videre noterte komiteen seg den omfattende debatten på MEPC vedrørende MARPOL vedlegg II, reg. 4.1.3 og at MEPC ber innstendig om å ta hensyn til utfallet av denne.

Utover dette tok komiteen "actions requested" av BLG til følge og godkjente rapporten.

11. Stability Load Lines and Fishing Vessel Safety

Innhold:

Omhandler tema MSC behandlet på bakgrunn av rapporten fra SLF 50. Spesielt kan nevnes at SLF nå har ferdigstilt arbeidet med revisjonen av intaktkoden. Denne legges fram for godkjenning av komiteen sammen med utkast til endringer i SOLAS og Lastelinjeprotokollen, 1988 som gjør koden obligatorisk. Slf har også, på bakgrunn av norske innspill utarbeidet retningslinjer for kryssfylling og retningslinjer for anvendelse av skadestabilitetskravene i SOLAS kapittel II-1, del B-1 (lasteskip) ved større ombygginger/forlengelser.

Norsk posisjon:

Norge støttet utfallet av arbeidet i SLF 50 og rapporten.

EU posisjon:

Støtter rapporten "in general".

Utfall:

- Komiteen godkjente MSC.1/Circ.... "Guidelines for damage control plan and information to the master
- Komiteen godkjent den reviderte intaktkoden med tilhørende endringer i SOLAS og Lastelinjeprotokollen, 1988. Koden og endringene vil bli sirkulert med tanke på endelig vedtakelse på MSC 84
- Komiteen godkjente i prinsippet utkast til MSC-sirkulære "Explanatory notes to the IS-code", men avventer formell godkjenning til MSC 84 samtidig som IS-koden og regelendringene forventes vedtatt
- Komiteen vedtok Res MSC....(83) "Recommendation on a standard method for evaluating cross-flooding arrangements"
- Komiteen godkjente MSC.1/Circ.... "Interpretation of alterations and modifications of a major character"
- SLFs forespørsel om å utvide mandatet for arbeidet med sikkerhet på små fiskefartøy til også å omfatte utvikling av retningslinjer for implementering ble behandlet under agendapunkt 25.

12. Training and Watchkeeping

Omhandler tema MSC behandlet på bakgrunn av rapporten fra STW 38.

Norsk posisjon:

Støtter rapporten, bortsett fra at vi støtter at endringer til STCW-konvensjonen som innfører krav til opplæring i security godkjennes under MSC 83, slik at de kan implementeres så fort som mulig.

EU posisjon:

Støtter rapporten "in general".

Utfall:

- Komiteen godkjente revidert rapporteringsformular i forbindelse med falske serifikater.
- Komiteen godkjente i prinsippet de foreslåtte endringene i STCW- Konvensjonen og Koden, men forutsetter at disse gjennomgås i "comprehensive review" av Konvensjonen og Koden. Vedtakelse utsettes derved til dette arbeidet er avsluttet.
- Komiteen støttet NAV i at områder der trening ikke kan foretas om bord skal identifiseres i forbindelse med "comprehensive review".
- Komiteen godkjente listen over områder i STCW-Konvensjonen og Koden som skal være gjenstand for "comprehensive review".
- Forslag om krav til trainees om bord ble ikke tatt til følge, men dokumentet som foreslår dette ble sendt STW for vurdering av tiltak for å bedre opplæring om bord.

Øvrige anmodninger til Komiteen i rapporten fra STW 38 ble også tatt til følge.

13. Radiocommunication and Search and Rescue

Omhandler tema MSC behandlet på bakgrunn av rapporten fra COMSAR 11.

Norsk posisjon:

Støtter rapporten fra COMSAR 11, men foreslår mindre endringer i utkast til ny Assembly resolusjon "Criteria for the Provision of Mobile Satellite Communication Systems in the GMDSS" for å sikre at det ikke blir forsinkelser i nødmeldinger.

EU posisjon:

Støtter rapporten "in general".

Utfall:

- Komiteen godkjente opprettelsen av 5 nye NAVAREA i de nordlige havområder. Canada (NAVAREA XVII og XVIII), Norge (NAVAREA XIX) og Russland (NAVAREA XX og XXI) blir koordinatorene.
- Komiteen godkjente ny Assembly resolusjon "Criteria for the Provision of Mobile Satellite Communication Systems in the GMDSS" inkludert endringene foreslått av Norge. Resolusjonen erstatter resolusjon A.888(21) og MSC/Circ.1077. Resolusjonen sendes Assembly 25 for vedtakelse.
- Komiteen godkjente MSC.1/Circ.... "Minimizing delays in search and rescue response to distress alarms".
- Komiteen vedtok endringer i IAMSAR Manualen. *Endringene trer i kraft 1. juni 2008.*
- Komiteen vedtok resolusjon MSC....(83) "Performance standards for AIS Search and Rescue Transmitters (AIS-SART) for use in Search and Rescue operations".
- Komiteen vedtok resolusjon MSC....(83) "Adoption of amendments to resolution A.802(19) on Performance standards for Survival Craft Radar transponders for use in Search and Rescue operations".
- Komiteen godkjente utkast til endringer i SOLAS regel III/6.2.2, III/26.2.5 and IV/7.1.3, utkast til konsekvensendringer i SOLAS protokollen av 1988, utkast til konsekvensendringer i 1994 HSC-koden samt utkast til konsekvensendringer i HSC 2000-koden. Endringene vil bli sirkulert og forventes vedtatt på MSC 84.
- Med hensyn til endringer i COLREG annekse VI relatert til nødssignaler, ble disse godkjent på MSC 82 og skal vedtas på Assembly 25. Komiteen godkjente likevel Norges forslag om å endre RMSSP tilbake til Inmarsat, da RMSSP ikke er en del av eller er definert i noe IMO-instrument.

Komiteen tok også øvrige anmodninger i rapporten fra COMSAR 11 til følge.

14. Safety of Navigation

Innhold:

Komiteen behandlet kun "urgent matters" i rapporten fra NAV 53. "Urgent matters" var saker relatert til trafikkseparasjon, routing, ship reporting systems, resolusjoner og sirkulærer samt utfall av diskusjon rundt mulig revisjon av standard for ECDIS.

Norsk posisjon:

Norge støttet utfallet av arbeidet i NAV 53.

EU posisjon:

Støtter rapporten "in general".

Utfall:

Komiteen godkjente alle de foreslåtte nye TSS og de foreslåtte endringene i eksisterende TSS.

Komiteen godkjente alle de foreslåtte øvrige ”routing measures” samt nye og endrede skipsrapporteringsystemer.

Ny trafikkseparasjon utenfor sydvestkysten av Island, ny toveis rute utenfor sydvestkysten av Island og nytt ”area to be avoided” utenfor sydvestkysten av Island implementeres *1.juli 2008 kl.0000 UTC*.

Det samme gjelder tiltakene utenfor Hook of Holland og North Hinder samt i Doverstredet. Øvrige nye og endrede tiltak trer i kraft *1. may kl.0000 UTC*. For detaljert beskrivelse av tiltakene, se rapporten fra NAV 53.

Komiteen godkjente videre:

- Res MSC....(83) “Adoption of the Revised performance standards for Intergrated navigation Systems (INS)”
- Res. MSC(83) “Adoption of Performance standards for navigation lights, navigation controllers and associated equipment”
- SN.1/Circ... on “Guidelines on the application of SOLAS regulation V715 to INS, IBS and bridge design”
- Revised SN.1/Circ.207/Rev.1 “Differences between RCDS and ECDIS”
- SN.1/Circ.... ”Maintenance of ECDIS software”
- MSC.1/Circ.... “Safety margins to protect radar systems”
- MSC.1/Circ.... “Guidelines on the control of ships in an emergency

Med hensyn til mulig revisjon av standard for ECDIS for å inkludere krav til ensartet lay-out på kontroller, felles navn og marking av kontroller og output på display, tok komiteen til etterretning at NAV 53 var av den oppfatning at det var prematurt å endre standarden nå.

15. Flag State Implementation

Innhold:

Omhandler tema MSC behandlet på bakgrunn av rapporten fra FSI 15. Spesielt kan nevnes:

A) Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident.

Diskusjon:

FSI 15 avsluttet dette arbeidet og koden ble sendt MSC 83 for godkjenning sammen med endringer i SOLAS kapittel XI-1 som gjør koden bindende. Norge ved JD har vært aktive i arbeidet med utformingen av koden. USA reserverte seg med hensyn til godkjennelse av koden som helhet og UK er ikke fornøyd med bestemmelsene i koden om sjøfolkenes rettigheter. Det vil derfor bli en ny runde under MSC 84 på dette området.

Norsk posisjon:

Støtter at koden godkjennes slik den foreligger, men kan akseptere endring som foreslått av Brasil, China med flere.

Utfall:

Koden med tilhørende SOLAS-endringer ble godkjent og vil bli sirkulert for endelig vedtagelse på MSC 84. Komiteen godkjente (forutsatt godkjennelse fra MEPC) utkast til MSC-MEPC.3/Circ.... som tillater at koden implementeres på frivillig basis tidligere enn offisiell ikrafttredelsesdato. Komiteen ga videre sin tilslutning til at det skal vurderes om de i framtiden

skal inkluderes et annex til koden som gir assistanse til etterforskere om implementeringen av koden.

Oppfølging:

Følge med på mulige innsendelser av dokumenter til MSC 84 og jobbe aktivt for at det ikke gjøres "last minute" endringer som er i konflikt med måten Norge jobber på i dag.

B) Diskusjon rundt hvilket "forum" i IMO som skal ha ansvaret for revisjon av retningslinjer for implementering av ISM-koden (Res.A913(22))

Innhold:

Diskusjonen kom opp etter initiativ fra EU/Kommisjonen. De er av den oppfatning at framtidige revisjoner av retningslinjer for implementering av ISM-koden bør ligge i felles MSC/MEPC arbeidsgruppe på human element.

Norsk posisjon/EU posisjon:

Støttes (EU-forslag).

Utfall:

Arbeidet overføres til felles MSC/MEPC arbeidsgruppe på human element og fjernes fra arbeidsprogrammet og agendaen for neste FSI.

Oppfølging:

Brief MSC 84

C) Draft Revised Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments

Innhold:

Koden er revidert og inkluderer SOLAS endringer opp til og med 2005-endringene Res.MSC.194(80). Det reises spørsmål ved om krav til LRIT skal inkluderes i koden. Dette er tidligere avvist, men diskusjonen kom opp i og med at det ble støtte til forslag om også å benytte LRIT på "safety" relaterte områder.

Norsk posisjon:

Norge støttet utfallet av FSI 15.

Utfall:

Den reviderte koden ble tilhørende utkast til Assembly-resolusjon ble godkjent for oversendelse til Assembly 25 for endelig vedtakelse. Det ble besluttet *ikke* å inkludere LRIT på det nåværende tidspunkt.

D) Draft Revised Survey Guidelines under HSSC

Innhold:

FSI har lagt fram reviderte retningslinjer med tilhørende utkast til Assembly-resolusjon. I den forbindelse er dokkingsintervaller for passasjerskip blitt diskutert. FSI konkluderte i tråd med norsk praksis i forhold til dokkingsintervaller. Imidlertid ble det til MSC 83 fremmet forslag om å lempe på kravene til dokkingsintervaller for "cruiseskip" under en del forutsetninger.

Norsk posisjon:

Norge støttet utfallet av FSI. Alternativt bør DE vurdere forslaget.

Utfall:

Komiteen godkjente de reviderte retningslinjene med tilhørende Assembly-resolusjon, uten endringen foreslått av Malta for oversendelse til Assembly 25 for vedtakelse. Maltas dokument ble likevel oversendt til korrespondansegruppen etablert på FSI 15. Denne skal gi råd til FSI 16.

Oppfølging:

Norge deltar i FSIs korrespondansegruppe på revisjon av retningslinjer for HSSC og vil følge opp forslaget der.

E) Report of the second joint FAO/IMO *ad hoc* working group on IUU Fishing and Related matters

Innhold:

Rapporten fra møtet ble gjennomgått. Av spesiell interesse for SDir er forslagene relatert til Torremolinosprotokollen. Det foreslås ulike opsjoner for å håndtere årsakene til manglende ratifisering av Protokollen.

Norsk posisjon:

Vi er forpliktet gjennom EU-direktiv til å følge protokollen og ønsker ikke at denne skal vannes ut.

Utfall:

Komiteen sluttet seg til anbefalingen fra arbeidsgruppen om at FAO og IMO skulle konsultere interesserte administrasjoner for å få identifisert de områdene som vanskeliggjorde ratifiseringen og eventuelt måtte revideres for å sikre tilstrekkelig ratifisering til at Protokollen kan tre i kraft.. Rapporten oversendes FSI 16 for detaljgjennomgang.

Oppfølging:

Norge ved FKD har deltatt i arbeidsgruppen. Dersom revisjon og implementering av Torremolinos protokollen blir en viktig del av arbeidet må også SDir. representeres i eventuelle framtidige møter.

F) Annual testing of AIS

Utfall:

Komiteen godkjente MSC.1/Circ... "Annual testing of AIS". Det ble videre besluttet å be FSI se på nødvendigheten av å innføre obligatoriske krav til årlig testing av elektronisk utstyr.

16. Human element (se også III.15.B) over)

Innhold:

Omhandler saker behandlet av felles MSC/MEPC arbeidsgruppe på human element og rapportert i MEPC 56/WP.8.

Norsk posisjon/EU posisjon:

Støtter utfallet av arbeidet.

Utfall:

- Komiteen godkjente den oppdaterte strategiplanen.
- Komiteen godkjente MSC-MAPC.7/Circ.5 "Guidelines for operational implementation of the ISM-Code by Companies".

- Komiteen godkjente MSC-MEPC.7/Circ.6 “Qualification, training and experience necessary for undertaking the role of designated person under the provision of the ISM-Code”.
- Komiteen tok ikke ILOs forslag om å nedsette en permanent felles ILO/IMO arbeidsgruppe til følge.
- Komiteen noterte seg at arbeidsgruppen skal møtes under MSC 84.

Komiteen tok øvrige anmodninger fra arbeidsgruppen til følge.

17. Technical assistance

Innhold:

Informasjon om tekniske samarbeidsaktiviteter relatert til sikkerhet og tilretteleggelse av maritime trafikk, oversikt over utført arbeid i forbindelse med modellkursprosjektet, informasjon om ny MoU mellom IMO og INTERFERRY for å formalisere de to organisasjonenes intensjon om å arbeide sammen for sikkerhet på innenriks ferger samt informasjon om Abuja MoU og dets program for utvikling i perioden 2007-2010.

Utfall:

Komiteen noterte seg informasjonen.

18. Capacity-building for the implementation of new measures

Komiteen behandlet forslag fra Sør-Afrika relatert til kompetansebygging for implementering av nytt internasjonalt regelverk. Forslag gikk bl.a. på kriterier for vurdering av nødvendigheten av kompetansebygging i forbindelse med utvikling av nye og endrede regler. Sør-Afrika la fram forslag til en Assembly resolusjon om dette, som komiteen støttet i prinsippet. Et litt omarbeidet utkast til resolusjon vil bli oversendt Assembly 25 av sekretariatet.

19. Piracy and robbery against ships

Komiteen ble informert om omfanget av piratvirksomhet og om arbeid og tiltak som er blitt gjennomført i kampen mot denne virksomheten. Volden blir stadig grovere og piratene har også begynt å operere ut fra moderfartøy, slik at de har større rekkevidde. Komiteen uttrykte sin bekymring over vanskelighetene med å få bukt med piratvirksomheten og Generalsekretæren fikk bred støtte for sine initiativ.

20. General cargo ship safety

Innhold

Komiteen behandlet forslag om hvordan arbeidet skal gjennomføres det var også en del spesifikke forslag til tiltak.

Norsk posisjon:

Det må settes opp en plan for arbeidet og nødvendige analyser må gjennomføres før en begynner å komme med konkrete forslag. I analysene må det tas hensyn til at ”general cargo ships” omfatter en rekke ulike skipstyper og størrelser. Dette for å sikre at rett tiltak kommer på rett plass..

Utfall:

Komiteen er enig om at det er viktig å få plass tiltak som kan bedre sikkerhetsnivået for disse skipstypene så raskt som mulig, men det er nødvendig med analyser for å identifisere problemområdene. Analysene må ta hensyn til variasjoner i skipstyper og størrelser. Det vil bli nedsatt en arbeidsgruppe på MSC 84 som skal gjennomgå de analyser som er tilgjengelige, lage en definisjon for "general cargo ship", identifisere hvilke skipstyper som skal inngå i arbeidet, utarbeide en strategi for arbeidet og til slutt utarbeide forslag til tiltak.

21. Formal Safety Assessment

Det var ingen spesifikke forslag under dette agendapunktet, men Danmark hadde sendt in rapporter fra to FSA-studier. Disse ble ikke realitetsbehandlet, da intensjonen til Danmark ikke var å fremme forslag om regelendringer, men å bygge opp en "FSA-bank" for framtidig arbeid. Komiteen tok inn over seg at det vil være nødvendig å nedsette en ekspertgruppe som kan gjennomgå slike analyser i tråd med retningslinjene i MSC-MEPC.2/Circ.6 og var enige om å diskutere saken på et framtidig møte.

22. Implementation of instruments and related matters

Komiteen tok informasjonen om status for IMO-instrumenter til etterretning.

A) Draft MSC.1/Circ...."Shipboard technical operating and maintenance manuals (MSC 83/22/4)".

Innhold:

Sirkulære for "operating and maintenance manuals" foreslås på bakgrunn av at manualene varierer svært i innhold og kvalitet.

Norsk posisjon/EU-posisjon:

Støttes.

Konklusjon:

Sirkulæret ble godkjent med visse modifikasjoner, herunder at IACS Recommendation No. 71 bør brukes som modell, anbefalinger ift. språk, samt at det oppfordres til å gi beskrivelser av operasjoner m.m.

B) Sikkerhetsgap mellom Lastelinjekonvensjonen, 1966 og Lastelinjeprotokollen, 1988

Innhold:

Sikkerhetsgapet mellom de to instrumentene ble påpekt og mulige løsninger lagt fram.

Norsk posisjon:

Dette er et problem som bør løses, men krever at flere stater tiltrer protokollen.

Utfall:

Komiteen besluttet å oversende saken til SLF for vurdering.

C) Tvedydigheter i regel 24(4) i lastelinjeprotokollen, 1988 relatert til beregning av minimum lenseportareal.

Utfall:

Oversendes SLF.

Oppfølging:

Brief SLF på punkt B) og C).

23. Relations with other organizations

Komiteen noterte seg at Council hadde besluttet å endre den midlertidige rådgivende status for INTERFERRY til full rådgivende status, å holde på den midlertidige rådgivende status til IHMA og å komme tilbake til dette på 24extraordinary session, å minne IBA og IIDM om nødvendigheten av å oppfylle sine forpliktelser i samsvar med retningslinjene for innvilgelse av rådgivende status og å opprettholde den rådgivende status av de øvrige organisasjoner og å sende anbefaling til Assembly.

Komiteen noterte seg også at Council hadde overført ICFTU sin rådgivende status til ITF, samt at ILF fortsatt har rådgivende status, men under endret navn; IMRF.

MSC 83 vurderte videre søknader fra IPPIC (International Paint and Printing Ink Council, IFAW (International Fund for Animal Welfare og GlobalMET (Global Maritime Training Association) om rådgivende status og anbefalte til Council at disse søknadene innvilges.

24. Application of the Committee's Guidelines

Igjen ble problemstillingen rundt antall arbeidsgrupper, draftinggrupper og splintergrupper reist. Det ble understreket at selv om komiteens retningslinjer skal følges, må det i spesielle tilfeller være rom for noe fleksibilitet. Det var enighet om at:

- "Intersessional" arbeidsgrupper og tekniske grupper ikke skal møtes samtidig med møter i komiteer eller underkomiteer.
- Splintergrupper under arbeidsgrupper skal møtes utenfor ordinær arbeidstid.

Komiteen besluttet videre å endre fristen for innsendelse av "bulky" dokumenter fra 13 uker til 9 uker dersom de ble sendt elektronisk.

De ulike komiteene ble bedt om å samordne sine retningslinjer for arbeid i komiteene.

Komiteen ble informert om at Council's *ad hoc* working group var i gang med for å utvikle retningslinjer for hvordan de ulike komiteene skal forholde seg til IMOs strategiplan og "high-level action plan" i sitt arbeid. Komiteen var positiv til initiativet og besluttet at alle komiteformennene måtte involveres i arbeidet.

25. Work Programme

Følgende nye punkter på underkomiteenes arbeidsprogram ble godkjent:

BLG:

- Development of international measures for minimizing the translocation of invasive aquatic species through bio-fuelling of ships (ferdigstilles 2010)
- Safety requirements for natural gas hydrate pellet carriers (3 sesjoner)
- Revision of the IGC-Code (På agenda for BLG 12, ferdigstilles 2010)

- Review of the Recommendation for material safety data sheets for MARPOL Annex I cargoes and marine fuels (På agenda for BLG 12, ferdigstilles 2008)

DSC:

- Stowage of water reactive materials (På agenda for DSC 13, ferdigstilles 2009)
- Amendments to the International Convention for Safe Containers, 1972 (På agenda for DSC 13, ferdigstilles 2009)
- Review of the Guidelines for packing of cargo transport units (På agenda for DSC 13, ferdigstilles 2009)

FP:

- Measures to prevent explosions on oil and chemical tankers transporting low flash cargo (I samarbeid med DE og BLG, ferdigstilles 2009)
- Guidelines for drainage systems in closed vehicle and ro-ro spaces and special category spaces (Ferdigstilles 2009, I samarbeid med SLF)
- Review of fire protection requirements for on-deck cargo areas (3 sesjoner)
- Eksisterende "Fire resistance in ventilation ducts" skal utvides til en "comprehensive review" alle ventilasjonskravene i SOLAS (ferdigstilles 2009)
- Means of escape from machinery spaces (2 sesjoner)
- Amendments to SOLAS chapter II-2 related to the releasing controls and means of escape for spaces protected by fixed carbon dioxide systems (2 sesjoner)
- Harmonization of the requirements for the location of entrances, air inlets and openings in the superstructure of tankers (2 sesjoner)

FSI:

- Review of the Code for the Implementation of Mandatory IMO Instruments (kontinuerlig)

COMSAR:

- Development of procedures for updating shipborne navigation and communication equipment (NAV koordinerer, 2 sesjoner)

NAV:

- Development of procedures for updating shipborne navigation and communication equipment (i samarbeid med COMSAR, 2 sesjoner)
- Amendments to the Performance standards for VDR and S-VDR (2 sesjoner)

DE:

- Protection against noise on board ships (2 sesjoner)
- Revision of Resolution A.744(18) utvides til også å dekke endringer i ESP guidelines.

Kun "urgent matters" fra DE 51 vil bli behandlet på MSC 84.

SLF:

- Guidelines for drainage systems in closed vehicle and ro-ro spaces and special category spaces (på agenda for SLF 51, ferdigstilles 2009 i samarbeid med FP)
- Guidelines for verifications of damage stability requirements for tankers and bulk carriers (På agenda for SLF 51, ferdigstilles 2009 I samarbeid med DE og STW)
- Safety of small fishing vessels utvides til også å dekke utarbeidelse av retningslinjer for implementering av tidligere revidert kode, retningslinjer samt utfall av det pågående arbeidet.

Oppfølging:

Brief til de ulike underkomiteene.

Planlagte ”intersessional” møter:

- ESPH working group (slutten av 2008)
- Joint ICAO/IMO working group (22.-26. September 2008)
- *Ad hoc* LRIT working group (tidlig 2008)

Planlagte arbeidsgrupper under MSC 84:

- GBS
- LRIT
- General Cargo Ships Safety

Planlagte draftinggrupper under MSC 84:

- Amendments to mandatory instruments
- Maritime security

Dato for MSC 83 er satt til 7.-16. mai 2008

Dato for MSC 85 er tentativt satt til november 2008

26. Election of Chairman and Vice-Chairman for 2008

Mr. Neil Ferrer fra Filippinene ble gjenvalgt til formann for 2008. Mr. Christian Breinholt fra Danmark ble valgt til viseformann for 2008.

27. Any other Business

A) GISIS

Komiteen ble informert om status for GISIS. P.t. er det 19 moduler i GISIS og flere er under arbeid.

B) IMO/IACS Co-operation on the IACS QSCS

Komiteen ble informert om samarbeidet mellom IMO og IACS om IACS “Quality System Certification Scheme”. IMOs rådgiver/observatør har rapportert regelmessig på utviklingen og systemet anses å være modent og implementert på en skikkelig måte. Samarbeidsordningen ble besluttet utvidet og sekretariatet ble bedt om å rapportere på videre utvikling til MSC 85.

C) OCIMF Recommendations for equipment employed in the bow mooring of conventional tankers at single point moorings

OCIMF informerte om at de har utgitt en revidert 4. utgave av ” Recommendations for equipment employed in the bow mooring of conventional tankers at single point moorings”. De understreket at det er viktig at brukerne er klar over endringene.

D) Unified interpretation of unforeseen delay in delivery of ships

Innhold:

På lik linje med problemer som ble forutsett ved implementering v MARPOL Annex I i tilfelle uforutsigbare forsinkelser ved levering av skip, forutser IACS at problemer kan oppstå ved implementering av SOLAS regel II-1/3-2. Implementering er bl.a. knyttet til leveringsdato.

Utfall:

Komiteen besluttet å utgi MSC.7/Circ... ”Unified interpretation of ”unforeseen delay in delivery of ships” etter mønster av sirkulæret utgitt i forbindelse med implementering av MARPOL Annex I.

E) Lifejackets not compliant with the requirements of the LSA Code

Innhold:

Basert på egne og andres erfaring, informerte Norge om at mange av redningsvestene som er godkjent etter resolusjon MSC.81(70), ikke tilfredsstillter kravene i LSA-koden. Dette da testmetoden er utilfredsstillende og ikke repeterbar. Ny testmetode godkjent ved resolusjon MSC.200(80) sikrer tilfredsstillelse av LSA-koden og Norge foreslo at vester testet etter ”gammel” metode enten skulle byttes ut eller re-testes.

Utfall:

Norge fikk lite støtte for sitt synspunkt og Komiteen besluttet at det ikke var ”compelling need” for å følge Norges råd.

F) Persons rescued at sea

Innhold:

Spania rapporterte om problemer med et stort antall immigranter og uttalte at 2004 endringene til SOLAS og SAR-Konvensjonen ikke hadde hatt den forventede virkning. De foreslo der å gjøre retningslinjene godkjent ved resolusjon MSC 167(78) obligatoriske.

Norsk/EU posisjon:

Ikke negativ til å sette saken på agendaen, men retningslinjene er ikke egnet som obligatoriske slik de foreligger i dag. Det er bl.a. en del juridiske og menneskerettighets spørsmål som må løses.

Utfall:

Under møtet gjorde Spania det klart at de ønsker å fremme saken på neste møte i Sjø sikkerhetskomiteen (MSC 84) som forslag til et nytt arbeidsprogram. Det ble derfor ingen realitetsdiskusjon på møtet, men en del land uttalte seg prinsipielt om saken. Malta som pga. deres plassering i Middelhavet er sterk motstander av å legge forpliktelser på den staten som har ansvaret for søk- og redningsregionen (SRR) hvor en hendelse skjer, gjorde det klart at de ikke kunne støtte at retningslinjene ble gjort bindende. Italia derimot støttet det spanske initiativet. Videre støttet en del EU-land og andre at diskusjonen ble initiert, men gjorde det også klart at en del av problemstillingen faller utenfor IMOs mandat, f. eks. flyktningaspekter. Norge gjorde det klart at retningslinjene som sådan ikke var egnet som bindende regelverk, men at vi støtter en videre prosess mot et enda bedre regelverk. Videre ble det politiske aspektet fremhevet av mange stater, samt det skjøre kompromisset som ble vedtatt sist saken var åpne til diskusjon.

G) Singapore-Barelang ENC

Indonesia og Singapore informerte om utviklingen i arbeidet med ENC-dekning. Dokumentet ble besluttet oversendt NAV.

H) Applicability of IMO Conventions to FPSOs and FSUs

ITF påpeker at selv om FPSOer og FSUer kommer innunder definisjonen av skip i MARPOL, er det etter deres mening nødvendig med egne sikkerhetsregler for disse skipstypene. Selv om synspunktet fikk bred støtte, er det viktig at rettighetene til kyststatene opprettholdes. Dokumentet oversendes FSI og STW for vurdering.

J) Bulk carrier casualty report

INTERCARGO rapporterte at det i 2006 har vært 7 ulykker med bulkskip over 10.000 tdw som har resultert i totalhavari med tap av 37 menneskeliv, 26 bare i den ene ulykken. På tross av dette er statistikken på rett vei.

Komiteen tok informasjonen til etterretning.

J) Immediate measures introduced after the "Bourbon Dolphin" casualty

Norge informerte om strakstiltakene etter ulykken med Bourbon Dolphin. Videre oppfølging avventer rapporten fra undersøkelseskommissjonen.

Haugesund, 23.11.2007

Rune Teisrud
Delegasjonsleder