

RAPPORT FRA MSC 84

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

FRA: Delegasjonen ved Stemre

DATO: 7. juli 2008

KOMITÉ: IMO's Maritime Sjøikkerhetskomité 84. sesjon (MSC 84);
7.-14. mai 2008

<u>Den norske delegasjonen bestod av følgende:</u>	<u>Funksjon:</u>
Sjøfartsdirektør Rune Teisrud, Sjøfartsdirektoratet (delegasjonsleder)	Plenum
Assisterende Sjøfartsdirektør Sigurd Gude, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Seniorrådgiver Einar Arnesen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Teknisk direktør Lasse Karlsen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 1
Seniorrådgiver Anna Kari Rasmussen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 3
Seniorrådgiver Morten Alsaker Lossius, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/DG 2
Rådgiver Gro Isadora Isaksen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/DG 1
Kommunikasjonsdirektør Eilif Fjon, Sjøfartsdirektoratet	Observatør
Seniorrådgiver Ingunn Hestnes, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum
Seniorrådgiver Anita Christoffersen, Fiskeri- og kystdepartementet	Plenum
Rådgiver Birger Veum, Fiskeri- og kystdepartementet	Plenum/WG 2
Regiondirektør John Erik Hagen, Kystverket	Plenum/WG 2
Trine Beate Solevaagseide, Kystverket	Plenum/WG 2
Direktør Terje Gløersen, Norges Rederiforbund	Plenum/WG 2
Seksjonsleder Rune Einar Karlsen, Norges Rederiforbund	Plenum/WG 2
Sjefsingeniør Knut Vågnes, Det Norske Veritas	Plenum/DG 1
Sjefsforsker Rolf Skjong, Det Norske Veritas	Plenum/WG 1
Ingeniør Kirsten Rognstad, Det norske Veritas	Plenum/WG 3

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	1) Ansvarlig for selve implementeringen: EHE 2) Rapporten fra MSC 84 gir opplysninger om endringene, men noe mer detaljert info til næringen er nødvendig	1) GIA 2) GIA
III.4	Vurdere eventuelle innspill til neste sesjon.		MAL
III.5.C)	Deltakelse i korrespondansegruppe og følge opp tiltak for å sikre at Safety Level Approach har formell forankring i IMO.	I samarbeid med DNV	LKa
III.6.A)	Sjekke status for norsk LRIT spørreskjema		TBS
III.6.G)	Deltagelse i Ad Hoc LRIT WG	Kystverket er oppnevnt	TBS
III.11.6	6. Deltagelse i <i>ad hoc</i> arbeidsgruppen "Definisjon av bulkskip" 24.-25.nov. 2008.	I samarbeid med NR og DNV	LKa
III.12.3	Innsendelse av dokument til STW 40	Kritisk gjennomgang av listen og identifisering områder der retrening må gjennomføres.	TBS/RVk
III.14	Korrespondansegruppe nedsatt.	Vi har ikke kapasitet til å delta i korrespondansegruppen, men rapporten må vurderes nøye når den foreligger slik at kommentarer kan sendes inn/innlegg forberedes.	TBS
III.15.C)	Brief SLF		TBS
III.15:D)	Brief MEPC		TBS
III.15.E)	Korrespondansegruppe nedsatt	Norge var skeptiske til denne korrespondansegruppen, da en del av mandatet egentlig er STWs bord. Vi velger derfor ikke å delta, men ev. sende inn kommentardokument til MEPC 59	TBS
III.16	Vurdere mulige norske eksperter for nominasjon til gruppen.	Sjekke om IACS har oppnevnt noen eksperter	TBS
III.17	Delta i korrespondansegruppen.		MAL/TBS

I INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 16. april i Sjøfartsdirektoratet. EU avholdt foreberedende møte i Brussel 21. april der seniorrådgiver Turid Stemre fra Sjøfartsdirektoratet deltok. Under selve møtet i Maritime Safety Committee (MSC) 84 i London fra 7. -16. mai ble det også avholdt flere EU koordineringsmøter, der Rune Teisrud, Turid Stemre og John Erik Hagen (kun LRIT) deltok.

Det ble opprettet følgende arbeids- og draftinggrupper:

- WG 1: "Working Group on Goal-Based Standards"
- WG 2: "Working Group on " LRIT-related matters"
- WG 3: "Working Group on "Human Element"
- DG 1: "Drafting Group on Amendments to Mandatory Instruments"
- DG 2: "Drafting Group on Piracy and armed robbery against ships"

Planlagt "Drafting Group on Maritime Security" ble ikke nedsatt, da arbeidet ikke er kommet så langt at draftinggruppe var aktuelt.

II OPPSUMMERING

Av viktige saker under møtet kan nevnes:

Endringer i IMO-instrumenter:

Endringer som ble vedtatt med forventet ikrafttredelsesdato er listet under III.3, herunder endringer i SOLAS som gjør koden for etterforskning av ulykker til sjøs bindende fra 1. januar 2010.

Revidert SPS-kode:

Den reviderte SPS-koden ble godkjent slik den forelå fra DE 51. Norge har ledet arbeidet med revisjonen og støttet utkastet slik det forelå. Norge mener at en ved den reviderte SPS-koden har lukket smutthullene som muliggjorde "misbruk" av koden for skip som skulle vært behandlet som passasjerskip. Den reviderte koden vil også gjelde for seilskip som driver opplæring av mannskap med tanke på en karriere til sjøs.

Godkjenning av tilbydere av service på livbåter med tilhørende daviter og utsettingsarrangement:

De foreløpige retningslinjene utarbeidet av DE ble godkjent med modifikasjon i paragraf 4. Selv om retningslinjene ikke helt er i tråd med det Norge opprinnelig ønsket å oppnå når dette arbeidet ble initiert, er det et langt skritt i riktig retning og vi må si oss fornøyd med utfallet.

Opprettholdelse av kompetanse på områder der trening ikke kan foretas om bord (STW):

Dette er også en av Norges babyer. Det er nå i prinsippet enighet om hvilke områder dette gjelder, og Norge fikk medhold i sitt forslag om å instruere STW i å vurdere passende tiltak for å sikre at kompetanse opprettholdes også på de områder der trening ikke kan gjøres om bord. Det er imidlertid lite støtte å hente for re-trening, så jobben er ikke gjort enda.

Long Range Identification and Tracking (LRIT):

Det er nå klart at EU ikke vil få ferdig sitt LRIT datasenter i tide. Det er likevel ikke ønsket fra EU-side å utsette ikrafttredelse av overvåkingen. EU ønsker en smidig overgang slik at sentrene kommer på plass før en rigid PSC på området innføres. Dette vil bli diskutert videre på MSC 85 i

nov./des. 2008. De ulike endringsforslagene bl.a. med hensyn til hyppighet av meldinger ble ikke tatt til følge. Dette var i tråd med norsk holdning.

Goal Based Standards (GBS):

Her er det fremdeles to leirer, men den nordeuropeiske tankegangen får stadig mer støtte. Det ble underhånden enighet om å sende inn et dokument til MSC 85 som spesifikt tar for seg "safety level approach (SLA)" slik at dette også formelt kommer på agendaen. Litt framgang ble det likevel. Det ble utarbeidet utkast til retningslinjer for GBS som beskriver formål, grunnleggende prinsipper, funksjonskrav, verifisering av regler og bruk av industripraksis og -standarder. Disse retningslinjene gjelder både for SLA og den mer preskriptive Bahamas- tilnærmingen.

Human Element:

Mye av arbeidet i "Human element gruppen" var relatert til endringer i ISM-koden. Forslag om at krav til verneombud og verneombudets rolle nedfelles i ISM-koden ble ikke ferdigbehandlet på møtet, men øvrige forslag til endringer ble behandlet og et sett endringer til ISM-koden ble godkjent for vedtak på neste møte. Gruppen utarbeidet også retningslinjer for rapportering av nestenulykker. Slik rapportering er svært verdifull, da den både kan virke som mål på effektivitet av regler og initiere nye regler. Håpet er at disse retningslinjene kan bidra til å øke rapportering av nestenulykker.

III GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTER PÅ AGENDAEN

1. Adoption of the agenda

Utfall:

Agenda for MSC 84 ble godkjent.

2. Decisions of other IMO bodies

Komiteen ble orientert om ufallet av møter i øvrige komiteer. 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 84/3)

Innhold:

Det forelå forslag til vedtakelse av endringer som følger:

SOLAS kapittel II-1

Eksisterende regel 3-4 ble erstattet av ny (nødslep). Tilhørende retningslinjer ble også behandlet.

Ny regel 3-9 (gangveier ledere etc.).

Ny paragraf i regel 35-1 med henvisning til regler for drenering av bildekk i kapittel II-2.

SOLAS kapittel II-2

Ny paragraf i regel 10 (Krav til faste karbondioksid slukkesystemer i FSS-koden gjøre obligatorisk).

Endringer i regel 19 (farlig gods).

Nye underpunkter til regel 20.6 (beskyttelse av dreneringssåpninger).

SOLAS Kapittel III

Eksisterende regel 6.2.2 erstattes av ny (radar transponder erstattes med search and rescue devices).

Eksisterende regel 26.2.5 erstattes av ny (radar transponder erstattes med search and rescue devices).

SOLAS Kapittel IV

Eksisterende regel 7.1.3 erstattes av ny (AIS sender kan nå benyttes som "radar transponder")

SOLAS Kapittel XI-1

Ny regel 6 (Gjør koden for etterforskning av ulykker bindende (se også III.3.G under)

SOLAS Appendix (sertifikater)

Endringer i utstyrslisten for atomdrevne skip.

Norsk posisjon:

Støttes med unntak av regel II-2/20.6 der vi mener det må gå klarere fram at det ikke er tilstrekkelig med operasjonelle tiltak for å hindre blokkering av dreneringsåpninger.

EU posisjon:

Støtte alle foreslåtte endringer under agendapunkt 3 "in principal", men spesiell støtte til at kode for etterforskning av ulykker til sjøs gjøres bindende gjennom SOLAS. Nederland hadde spesifikke kommentarer til MSDS, se III.3.I).

Utfall:

Endringene ble vedtatt som de forelå, bortsett fra at ”measures shall be taken” ble erstattet med ”means shall be provided ”i regel II-2/20.6. Litt bedre, men ikke helt det vi ønsket. USA la inn reservasjon på ny regel XI-1/6. De vil ikke implementere koden for etterforskning av ulykker.

Sekretariatets forslag til endringer i regel II-1/35-1 med tilleggsforslag fra Nederland, ble av prosedyremessige årsaker ikke vedtatt på dette møtet.

Ikrafttredelse:

Endringene følger ”tacit acceptance procedure” og protestfristen er satt til 1. juli 2009. Endringene forventes å tre i kraft *1. januar 2010*.

B) Adoption of amendments to the 1988 SOLAS Protocol

Innhold:

Det forelå forslag til vedtakelse av endringer i appendiks til SOLAS-protokollen av 1988. Endringene gjelder ”record of equipment”

Norsk Posisjon:

Støttes.

Utfall:

Endringene ble vedtatt som de forelå.

Ikrafttredelse:

Endringene følger ”tacit acceptance procedure” og protestfristen er satt til 1. juli 2009. Endringene forventes å tre i kraft 1. januar 2010.

C) Adoption of amendments to the 1994 HSC Code

Innhold:

Det forelå forslag til vedtakelse av endringer i kapittel 8 i 1994 hurtigbåtkoden. Endringene er identiske med de som ble gjort i SOLAS kapittel III der ”radar transponder” ble byttet ut med ”search and rescue devices”.

Norsk posisjon:

Støttes.

Utfall:

Endringene ble vedtatt som de forelå.

Ikrafttredelse:

Endringene følger ”tacit acceptance procedure” og protestfristen er satt til 1. juli 2009. Endringene forventes å tre i kraft 1. januar 2010.

D) Adoption of amendments to the 2000 HSC Code

Innhold:

Det forelå forslag til vedtakelse av endringer i kapittel 8 i 1994 hurtigbåtkoden. Endringene er identiske med de som ble gjort i SOLAS kapittel III der ”radar transponder” ble byttet ut med ”search and rescue devices”.

Norsk posisjon:

Støttes

Utfall:

Endringene ble vedtatt som de forelå.

Ikrafttredelse:

Endringene følger ”tacit acceptance procedure” og protestfristen er satt til 1. juli 2009. Endringene forventes å tre i kraft 1. januar 2010.

E) Adoption of amendments to Res. A.744(18) Guidelines on the enhanced programme of inspections during survey of bulk carriers and oil tankers

Innhold:

Det forelå forslag til endringer utarbeidet av DE 50 og godkjent på MSC 83. IACS foreslo endringer i paragraf 5.6.2 i resolusjonen for å tillate at representanter oppnevnt av kaptein eller reder kan erstatte kapteinen i planleggingsmøtene.

Norsk posisjon:

Støttes inklusive forslaget fra IACS.

Utfall:

Endringene ble vedtatt inklusivt forslaget fra IACS noe modifisert.

Ikrafttredelse:

Protestfristen er satt til 1. juli 2009. Endringene forventes å tre i kraft 1. januar 2010.

F) Adoption of amendments to the IMDG Code

Innhold:

Det forelå forslag om endringer utarbeidet av DSC 12. Dette er primært standard oppdateringer som gjøres hvert annet år.

Norsk posisjon:

Støttes

Utfall:

Endringene ble vedtatt slik de forelå med unntak av at ”company” ble byttet ut med ”entity”.

Ikrafttredelse:

Protestfristen er satt til 1. juli 2009. Endringene forventes å tre i kraft 1. januar 2010. Det åpnes for frivillig implementering fra 1. januar 2009.

G) Adoption of the Casualty Investigation Code

Innhold:

Det forelå forslag om vedtakelse av kode for etterforskning av ulykker. Koden er utarbeidet av FSI og ble godkjent på MSC 83.

Norsk posisjon:

Støttes

Utfall:

Koden ble vedtatt slik den forelå, men med en fotnote endring med hensyn til regelverkshenvisninger (se også III.3.A over).

USA reserverte seg og kommer ikke til å implementere koden.

Ikrafttredelse:

Koden gjelder fra 1. januar 2010 som er samme dato som ikrafttredelse av ny SOLAS regel XI-1/6.

H) Godkjennelse av retningslinjer relatert til regelendringer

Innhold:

Det forelå forslag til godkjennelse av ulike retningslinjer utarbeidet i forbindelse med utarbeidelse av regelendringer. Disse var:

1. "Guidelines for construction, maintenance and inspection of accommodation ladders and gangways".
2. "Guidelines for owners/operators on preparing for emergency towing procedures".

Norsk posisjon

Støtter godkjennelse av begge retningslinjene.

Utfall:

1. Basert på innsendt dokument fra Australia, Korea og IACS som foreslo vesentlige endringer, ble det besluttet å sende retningslinjene tilbake til DE for ny behandling. Revidert utkast forventes godkjent på MSC 86.
2. Retningslinjene ble godkjent og utgis som MSC.1/Circ.1255.

I) Material Safety Data Sheet (MSDS)

Innhold:

På MSC 84 ble ny SOLAS regel VI/5-1 som krever MSDS vedtatt. I ettertid har sekretariatet oppdaget feil i teksten og hadde utarbeidet et dokument som foreslo å rette dette samtidig som de redegjorde for prosedyren for dette.

Diskusjon:

Nederland med støtte fra Norge foreslo at dersom teksten skulle endres burde det samtidig foretas endringer som klargjør at det er meningen at MSDS også skal benyttes for bunkers, ikke bare når fuel føres som last. Dette ble møtt med stor motstand. Det ble også stilt spørsmålstegn ved sekretariatets utredning om prosedyren. Normalt kan en ikke endre regler som ikke har trådt i kraft.

Norsk posisjon:

Støtter sekretariatets forslag og tilleggsforslagene fra Nederland.

Utfall:

Ettersom sekretariatets forslag ikke ble enstemmig vedtatt, kunne den foreslåtte prosedyren for endringer ikke benyttes. Sekretariatet ble derfor instruert i å utarbeide endringsforslag til regel VI/5-1 samt retningslinjer for anvendelse for behandling på MSC 86. Kommentarene fra Nederland skulle inkorporeres i forslaget.

Oppfølging pkt.III.3:

Initiere nødvendige endringer i norsk regelverk som følge av vedtatt endringer.

4. Measures to enhance maritime security

Det var mye informasjon og lite matnyttig som kom ut av diskusjonene.

1. Canadas forslag om å utvikle retningslinjer for revisjon av havner fikk noe støtte, men deres forslag om en korrespondansegruppe ble ikke tatt til følge.
2. EUs forslag om å utvikle en modell for regelverk på maritim "security" fikk en del støtte, men heller ikke her ble forslag om korrespondansegruppe tatt til følge.
3. IACS forslag om revisjon av MSC/Circ.1097 i forhold til hvordan avvik skulle behandles fikk ingen støtte.

Norsk/EU posisjon:

1. Norge er positiv til utvikling av retningslinjer for revisjon av havner.
2. Norge støtter utvikling av retningslinjer og opprettelse av korrespondansegruppe.
3. Norge er positiv til revisjon av MSC/Circ.1097, men ikke alle IACS forslag.

Utfall:

1. Medlemmene ble invitert til å sende innspill til neste sesjon.
2. Medlemmene ble invitert til å sende innspill til neste sesjon.
3. Om nødvendig tas diskusjonen opp igjen under MSC 85, der det er planlagt en arbeidsgruppe på "maritime security".

Oppfølging:

Vurdere mulige innspill til neste sesjon.

5. Goal-based new ship construction standards

MSC84 skulle konsentrere seg om forhold knyttet til "Safety Level approach". Lange drøftinger i plenum med Bahamas i spissen ledet til at TOR ble utformet for å fokusere på den "Preskriptive approach". Dette på tross av beslutninger fattet på MSC 83. Ettersom arbeidet med "generic GBS guidelines/framework" vil være likt for begge modeller valgte flere land å avstå fra en spisset debatt.

Bahamas kjører imidlertid sterkt på at den "preskriptive approach" bør utvikles ferdig for bulk&tank og etterpå også for andre fartøysgrupper. De mener "Safety Level approach" er synonymt med "Risk Based approach" og at denne metode har innebygget for mange usikre faktorer, blant annet fordi god statistikk mangler.

Bahamas styrer utviklingen ved å vise til at formelle vedtak kun dekker den preskriptive modellen. Det er en viss ironi i Bahamas sitt utrettelige fokus på den preskriptive modell, samtidig

som de fremstår som flaggstat for verdens største passasjerskip der alternativ design til SOLAS preskriptive regler, rettferdiggjort gjennom FSA'er, er benyttet i meget stor grad.

Norge med flere møttes separat for å vurdere tiltak som kan sikre at formelle mangler hindrer en videre utvikling av Safety Level modellen. Det ble enighet om å sende inn et formelt forslag til nytt punkt på MSCs arbeidsprogram "GBS - Safety Level Approach". Sverige tilbød seg å lede dette arbeidet.

A) Utvikling av generic GBS guidelines inkl. generic GBS framework

Det var enighet om at utvikling av "generic GBS guidelines" ville være til fordel både for den preskriptive modell og safety level modellen.

Utfall:

Det ble utarbeidet utkast til retningslinjer for GBS som beskriver:

Formål

- Formål med retningslinjene i forhold til å være utgangspunkt for systematisk og konsistent utvikling av nytt regelverk.
- At uttrykket "required level of safety" i retningslinjene ikke gir preferanse til safety level Modellen.
- At Goal Based Standards – GBS er high level standarder og prosedyrer som skal innfris gjennom forskrifter, regler og standarder for skip, altså regler for regler.
- At goal-based standards framework består av goal-based standards og tilhørende detaljkraav i forskrifter og regler for skip.

Grunnleggende prinsipper

- GBS er bred og overbyggende safety-, miljø- og securitystandarder som skip skal imøtekomme.
- Kravene skal oppnås gjennom å tilfredsstille krav fra klasse (ro's?), andre anerkjente organisasjoner administrasjoner og IMO.
- GBS er klare, demonstrerbare, vurderbare, langsiktige, implementerbare og oppnåelige uavhengig av skipsdesign og teknologi.
- Så spesifikke at de ikke gir rom for forskjellige tolkninger.

Mål (Nivå 1)

- Mål er høynivå målsettinger som skal innfris. Gitte mål skal adressere formålet og angi det sikkerhetsnivå som kreves.

Funksjonskrav (Nivå 2)

- Funksjonskrav skal gi kriterier som skal innfris for å nå målene gitt i nivå 1. Funksjonskravene skal dekke alle de funksjoner og områder som er nødvendige for å oppnå målene. De skal være utviklet ut fra erfaring, vurdering av eksisterende regler og eller ut fra systematisk analyse av farer.
- 2 figurer illustrerer nivåene og hvordan et skip kan brytes ned i relevante systemer.

Verifisering av oppfyllelse

- Verifikasjon av oppfyllelse er instrumentet for å demonstrere at regler og reguleringer er i tråd med de overordnede mål og funksjonskrav.
- Verifisering må omfatte metode og kriterier som skal benyttes, og omfatte:
 - i) Identifisering av funksjonskrav som regler og reguleringer adresserer
 - ii) I hvilken grad regler og reguleringer dekker funksjonskravene og bidrar til å oppfylle målene.

- iii) Nødvendig teknisk dokumentering som forklaring av hvordan regler og regulering imøtekommer krav og mål, forklaring av hvordan regler og reguleringer er utformet samt metode for å utlede regler og reguleringer.
- Kvalitetssikringsprosedyrer
- Metode for å måle effekten av regler og reguleringer.

Regler og reguleringer for skip (Nivå 4)

- Regler og reguleringer er detaljkrav utviklet av IMO, nasjonale administrasjoner og eller classeselskaper (hva med andre ro's) som opptrer som anerkjente organisasjoner i forhold til design og bygging av skip. Detaljkravene blir en del av GBS når de er verifisert og funnet å være i tråd med høynivå mål og funksjonskrav.

Industri praksis og standarder

- Industristandarder, koder for praksis og sikkerhet, kvalitetssystemer for skipsbygging, skipsoperasjon, vedlikehold, trening, bemanning etc. kan refereres eller tas inn som del av regler og reguleringer. Ansvar for at de tilfredsstillt høynivåmål og funksjonskrav tillegges den som har utviklet regel eller regulering og en begrunnelse bør foreligge i forbindelse med verifisering på nivå 3.

B) Prioritert plan for å fullføre utvikling av GBS retningslinjer

Utfall:

Det var enighet om følgende tiltak for å fullføre arbeidet med GBS retningslinjer:

- Utvikle videre seksjonen for "Verification of compliance" for å adressere prosess, metode og kriterier.
- Utvikle prosess for å måle effekten av GBS.
- Forbedre det generiske rammeverk for GBS.
- Utvikle definisjoner og terminologi
- Innarbeide eventuelle erfaringer fra pilot trail application av IACS CSR for bulk og tank.

C) Arbeidsplan for videre utvikling av GBS

Det ble påpekt at MSC 82 gav DE i oppgave å utvikle et nytt rammeverk av krav til redningsutstyr og at DE 51 ville starte dette arbeidet i 2009 basert på goal-based prinsipper. Noen mente det kunne være nyttig å følge utviklingen som et eksempel på bruk av goal-based metode, mens andre mente arbeidet ikke var like viktig å følge ut fra at det ville resultere i regler for skip og ikke regler for regler.

Utfall:

Revidert arbeidsplan for utvikling av GBS ble godkjent.

Korrespondansegruppen ble gjenopprettet under ledelse av Tyskland

Oppfølging:

Deltakelse i korrespondansegruppe og følge opp tiltak for å sikre at Safety Level Approach har formell forankring i IMO.

6. LRIT-related matters

A) Spørreskjema om LRIT saker

Utfall:

Det ble etterlyst respons fra Contracting Governments (CG). Dette er et tillegg til skjema Norge leverte inn i fjor. EU-landene ble bedt om å avvente innlevering, da det ikke ser ut til at EUs LRIT datasenter vil være oppe å gå i tide. Kommisjonen ønsket en samordning av dato på skjemaene da dette ble diskutert på EUs formøte.

Oppfølging:

Sjekke status for Norge vedrørende spørreskjema.

B) Generelle kommentarer - oppfølging av utestående sakspunkter etter MSC 83

Norsk posisjon:

Norge har gjennom ad hoc LRIT WG bidratt i arbeidet og stilt seg bak forslagene, som i hovedsak dreier seg om tekniske spesifikasjoner, hvorav en del kan integreres i "Performance Standards and Functional Requirements".

Utfall:

Selv om diskusjonen i utgangspunktet fikk et generelt preg hvor det finansielle element, inkludert antall meldinger pr. døgn, IMSO's rolle og tidsplanen for implementering av LRIT kom i fokus, ble de tekniske forslagene fra ad hoc LRIT WG tatt til etterretning. Det ble for øvrig fra EUs side opplyst at EU, inkludert Norge og Island ikke vil kunne ha et operativt LRIT-datasenter før tidligst 1. august neste år, og at de ville komme tilbake med mer detaljer på MSC 85. Saken ble ikke fulgt opp videre fra noe hold. Implementering 1. januar 2009 står fast.

C) Rapport fra første og andre sesjoner i ad hoc LRIT WG

Norsk posisjon:

Gruppen har konsentrert seg om tekniske forhold og har ikke tatt noen beslutninger eller flagget noen sterke synspunkter i sine kommentarer til relevante spørsmål. Rapporten tas til etterretning.

Utfall:

En rekke tekniske spørsmål har blitt diskutert i gruppen som datadistribusjon(DDP), stenging av systemet, prioritering av meldinger, SAR- relaterte meldinger, språk, kommunikasjon mellom LRIT datasentere (DC) og LRIT data exchange sentere (IDE) etc.

Gruppen har diskutert en del om XML strukturen på meldinger, samt sett på en rekke uløste oppgaver angående implementeringen av skipsutstyr. Rapporten etter første sesjon ble tatt til etterretning.

Det ble presentert en handlingsplan som inkluderer integrering og testing av DC-er med IDE og DDP, utstedelse av en LRIT serviceplan, finansielle spørsmål, retningslinjer for vurdering av søknader som godkjenning som ASP-er og saker som LRIT-WG ikke enda har fullført. Rapporten etter andre sesjon ble notert.

D) Informasjon om tilgang på eksisterende LRIT datasenter infrastruktur og ressurser for stater som ennå ikke har etablert et LRIT data senter.

IMSO understreket under denne diskusjonen at det minisystemet som ble lagt fram som et mulig system for administrasjoner som ikke hadde nasjonalt datasenter eller adgang til regionalt

datasenter, ikke var det samme systemet som tidligere hadde blitt lagt fram slik at evalueringen under MSC 83 ikke var relevant for dette systemet.

Norsk posisjon:

Informasjonsdokumentet tas til etterretning

Utfall:

Dokumentet, som er til informasjon om systemet og mulighetene for samarbeid med Marshall Islands, ble tatt til etterretning sammen med IMSOs kommentar.

E) Tilgjengelighet og levedyktighet for LRIT

Norsk posisjon:

Dagens krav bør opprettholdes og utprøves før en tar endelig stilling til andre standpunkter. Norge støtter ikke forslaget om å øke LRIT-rapporteringsintervall fra 6 til 12 timer, eller at rapporteringsintervallet i innkjøringsperioden blir satt til 24 timer. Selv om rapportering viser at det ikke vil være så stort behov for informasjon som først antatt, så er 6 timers intervall satt ut fra et operativt behov innenfor sjøsikkerhet, miljø og ”security”

Utfall:

Forslaget er kontroversielt og skapte stor diskusjon både i plenum og i arbeidsgruppen. I plenum stilte 28 land seg bak forslaget, mens 23 land gikk imot. I hovedsak ble det I-land mot U-land, selv om USA mente forslaget burde vurderes. I arbeidsgruppen ble kostnadene ved 4 meldinger pr. døgn og 2 meldinger pr. døgn presentert, og det viste seg å være marginale forskjeller. Forslaget ble ikke støttet.

F) Gjennomgang og revisjon av LRIT systemet

Norsk posisjon

IMSO har som LRIT-koordinator vurdert forhold angående implementering av LRIT - systemet. De forslår også tiltak for klargjøring av rollen og funksjonen til LRIT-koordinatoren. USA mener at IMSO forsøker å tilrive seg en rolle som i dag ivaretas av Ad hoc LRIT WG. Synspunktene fra USA støttes, mens IMSO's forslag tilsluttes ikke.

Utfall:

Tilnærminger ble gjort både i forhold til IMSO og USA. IMSO får rollen som koordinator for tester som gjøres selv av DC'er, og IMSO får rollen for operativ interim sertifisering frem til neste MSC. Betaling på forskudd til IMSO faller bort. Klargjøringer og justeringer av rollen innarbeides i “Performance Standards and Functional Requirements”.

G) Informasjon om pågående arbeid i EU ifm. utarbeidelse av en EU master plan for landbasert AIS nettverk.

Norsk posisjon:

Norge støtter EUs standpunkt i at mer arbeid må gjøres i IMO for å få på plass en avtalt prosedyre som dekker landbasert AIS nettverk basert på virkelig dekning og ikke basert på definisjonen av område A1. Norge støtter også Tyrkia som mener at IMO bør arbeide videre for å få på plass nødvendige praktiske prosedyrer og guidelines for å kunne utnytte AIS dekningen innenfor rammene til LRIT.

Utfall:

Synspunktene ble tatt til etterretning.

Det var ellers enighet om å etablere en *ad hoc* arbeidsgruppe for LRIT forut for neste MSC.

Oppfølging:

Norge ved Kystverket deltar i *ad hoc* arbeidsgruppen.

7. Safety of Navigation

Komiteen gav sin tilslutning til rapporten fra utfallet av diskusjonene under NAV 53.

Norsk posisjon:

Støtter utfallet fra NAV 53 og utgivelse av de foreslåtte sirkulærene.

Utfall:

MSC.1/Circ.1260 med fortolkninger til anvendelsen av COLREG på skip bygget på eller etter 1. januar 2009 ble godkjent.

MSC.1/Circ.1261 som understreker skips plikt til å rapportere om flytende gjenstander, herunder drivved, ble godkjent.

8. Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers

Komiteen gav sin tilslutning til rapporten som sådan, men det ble en lengre diskusjon rundt forslaget om å gjøre IMDG-koden gratis tilgjengelig på nettet. Argumentene mot går på at inntektene fra salg av publikasjoner går til finansiering av prosjekter på teknisk samarbeid, dvs. støtte til land som sliter med implementering av ulike instrumenter. Argumentene for går på at det vil være en sikkerhetsmessig gevinst ved hele tiden å ha tilgang til siste versjon av koden. Det ble også lansert muligheten for å gjøre alle bindende instrumenter gratis tilgjengelig på nett. Etter en lang diskusjon, brøt Generalsekretæren inn og sa at MSC må vurdere sikkerhetsgevinsten, så er det opp til teknisk komité, Rådet og Forsamlingen å se på konsekvensene av og muligheten for å gjøre instrumenter gratis tilgjengelig på nett.

Norsk posisjon:

Støtter utfallet av DSC. Støtter fra et sikkermessig ståsted at IMO-instrumenter gjøres gratis tilgjengelig på nett. Sekretariatet redegjorde for rapporter mottatt om skip som har blitt nektet adgang til havner når de har ført radioaktivt materiale.

Utfall:

1. Komiteen godkjente de foreslåtte endringene til SOLAS som bl.a. innebærer en endring av navnet på BC-koden. Se underpkt.5. Endringene forventes vedtatt på MSC 85.
2. Komiteen godkjente utkastet til International Maritime Solid Bulk Cargo (IMSBC) tidligere BC-koden.
3. Forslagene fra Japan om endringer i utkastet til kode, ble oversendt DSC 13.
4. Forslag om frivillig implementering av koden fra 1. januar 2009 ble vedtatt.
5. Øvrige utkast til MSC.1/sirkulærer og DSC.1/sirkulærer ble godkjent.
6. Technical co-operation Committee ble anmodet om å vurdere konsekvensene av å legge IMDG-koden gratis ut på nett.
7. Sekretariatet ble anmodet om å fortsette sitt arbeid for å prøve å løse problemene med frakt av radioaktivt materiale.

9. Fire Protection

Komiteen ga sin tilslutning til rapporten fra FP 52.

Norsk posisjon:

Støtter utfallet av FP 52 og spesielt utgivelsen av de ulike sirkulærene med testprosedyrer der Norge har bidratt aktivt og vært pådriverer for utgivelse.

Utfall:

1. Komiteen godkjente de foreslåtte endringene til SOLAS regel II-2/9, II-2/9.7 og II-2/10. Komiteen godkjent også endringer i SOLAS kapittel II-2 og HSC-koden med hensyn til anvendelse av krav for føring av farlig gods. Forslagene oversendes DSC slik at de kan kommentere direkte til MSC 85. Endringene vil bli sirkulert og forventes vedtatt på MSC 85.
2. MSC.1/Cirk.1267 med endringer til reviderte retningslinjer for godkjenning av ekvivalente faste gass slokkesystemer ble godkjent. Sverige informerte om at de vil sende inn forslag til MSC 85 om et nytt punkt på FPs arbeidsprogram om utvikling av retningslinjer for bestemmelse av "No observed adverse effect level (NOAEL) og Lowest observed adverse effect level (LOAEL).
3. Res. MSC.265(84) "Amendments to the revised guidelines for approval of sprinkler systems equivalent to that referred to in SOLAS regulation II-2/12 (Res.A.800(19) ble vedtatt. Nåværende retningslinjer forblir gyldige fra til 6 år etter 1. juli 2009, da den nye resolusjonen trer i kraft.
4. Alle de øvrige utkast til MSC.1/sirkulære ble godkjent med de av FP anbefalte datoer de skal gjelde fra.
5. Det ble nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av Norge. Gruppen skal se på de delene av utkast til retningslinjer for skip som drives med gass som ligger under FPs ansvarsområde.

10. Bulk Liquid and Gases

Komiteen behandlet de punktene på BLG 12 sin agenda som ikke ble diskutert som "urgent matters" under MSC 83 og ga sin tilslutning til rapporten fra BLG 12.

Norsk posisjon:

Norge støttet utfallet av BLG 12.

Utfall:

1. Komiteen godkjente avholdelse av et møte i ESPH arbeidsgruppen i 2009.
2. Forøvrig noterte komiteen seg utfallet av BLGs diskusjoner.

11. Ship Design and Equipment

Komiteen behandlet kun hastesaker i rapporten fra DE 51.

Norge hadde tre saker av spesiell interesse. Det ene var godkjenning av den reviderte SPS-koden. Norge har ledet dette arbeidet, og det ble ferdigstilt på DE 51. Nederland og Italia ønsket endringer i den reviderte koden som etter Norges mening ville svekke koden.

Den andre saken av spesiell interesse var definisjonen av bulkskip. Basert på utfallet av diskusjonene under DE 51 sendte Norge inn et dokument til MSC 84 med utkast til definisjon for videre diskusjon og forhåpentligvis avgjørelse på MSC 84.

Den tredje saken var utkast til foreløpige retningslinjer for godkjenning av tilbydere av vedlikehold på livbåter, daviter og utsetningsarrangement.

Norsk posisjon:

Norge støttet utfallet av diskusjonene på DE 51.

Norge støttet godkjenning av revidert SPS-kode slik den forelå fra DE 51 uten endringer.

Norge ønsket primært å få vedtatt definisjon av bulkskip under møtet, sekundært en korrespondansegruppe fram mot MSC 85.

Norge støttet utkastet til foreløpige retningslinjer for godkjenning av tilbydere av vedlikehold på livbåter, daviter og utsettingsarrangement.

EU posisjon:

Støtte at det norske dokumentet brukes som basis for videre diskusjon.

Utfall:

1. Komiteen vedtok res. MSC.266(84) revidert SPS-kode, slik den forelå fra DE 51. Endringsforslag ble ikke tatt til følge. Imidlertid oppfordret MSC 84 interesserte delegasjoner om å fremme forslag til nytt punkt på DEs arbeidsprogram vedrørende kode for skip som frakter arbeidere til og fra plattformer "Offshore Support Vessels".
2. Komiteen godkjente MSC.1/Circ.1277 - foreløpige retningslinjer for godkjenning av personer som skal gjøre vedlikehold på livbåter og tilhørende utstyr. Paragraf 4 i utkastet fra DE 51 ble revidert.
3. Komiteen godkjente forslag til endringer i LSA-koden vedrørende gjennomsnittsvekt på personer med tilhørende endringer i testprosedyren. Endringene forventes vedtatt på MSC 85 og endringene i testprosedyren trer i kraft samtidig med endringene i LSA-koden.
4. MSC.1/Circ.1278 om retningslinjer for bruk av redningsdrakter i lukkede livbåter ble godkjent.
5. MSC.1/Circ.1278 om rustbeskyttelse av permanente tilkomstarrangementer ble godkjent.
6. For å ferdigstille arbeidet med definisjon av bulkskip, ble det besluttet å nedsette en *ad hoc* arbeidsgruppe som skal møtes 24. og 25 november 2008.

Oppfølging:

6. Delta i *ad hoc* arbeidsgruppe på definisjon av bulkskip.

12. Training and Watchkeeping

Komiteen behandlet kun hastesaker i rapporten fra STW 39. Norge hadde sendt inn et dokument på dette agendapunktet med forslag til hvordan vedlikehold av kompetanse skal sikres på områder der trening ikke kan foregå om bord.

Norsk posisjon:

Støtter generelt listen over trening som ikke kan foretas om bord og ber om at MSC instruerer STW i å vurdere hvordan kompetansevedlikehold på disse områdene kan sikres.

EU posisjon:

Støtter at STW skal vurdere passende tiltak for å sikre opprettholdelse av kompetanse.

Utfall:

1. STW instrueres i å vurdere passende tiltak for å sikre opprettholdelse av kompetanse på områder der trening ikke kan foretas om bord.
2. MSC 84 støttet avholdelse av konferanse i 2010 for å beslutte endringer i STCW Konvensjonen og koden.

Oppfølging:

1. Innsendelse av dokument til STW 40

13. General Cargo Ship Safety

Det var ingen dokumenter til dette agendapunktet. Litt underlig da dette var gjenstand for stor bekymring hos flere medlemsland da det ble satt på arbeidsprogrammet.

Utfall:

MSC oppfordret medlemmer til innsendelse av forslag til videre arbeid med sikkerhet på lasteskip.

14. Capacity-building for the implementation of new measures

Til dette agendapunktet hadde sekretariatet på oppdrag fra MSC 83 utarbeidet forslag til endringer i komiteens arbeidsprosedyre. Det forslås bl.a. at et forslag til nytt punkt på et arbeidsprogram skal innholde en analyse av hva forslaget vil kreve av kompetanseoppbygging i ulike land.

Diskusjon:

Det ble en ganske opphetet diskusjon der frontene primært var delt i I-land og U-land. Ingen er mot at nødvendigheten av kompetanseoppbygging skal være gjenstand for vurdering, men som Sverige, med støtte av Norge og andre uttrykte: "Vi er ikke i stand til å vurdere hvilken kompetanseoppbygging som er nødvendig i ulike land når vi foreslår nye punkt på arbeidsprogram". Følgelig kan ikke forslaget fra sekretariatet støttes. Sverige, Norge og andre mente derfor at det ikke kunne være land som kom med forslag til nye punkter på arbeidsprogram som måtte vurdere behovet. Det kunne for eksempel vurderes av MSC. Det var ikke mulig å komme til enighet i denne saken.

Norsk posisjon:

Støtter at retningslinje inntar noe om kompetanseoppbygging.

Utfall:

Det ble nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av Sør-Afrika som skal revurdere og videreutvikle sekretariatets forslag til endringer i arbeidsprosedyren for MSC/MEPC.

Oppfølging:

Vi har ikke kapasitet til å delta i korrespondansegruppen, men rapporten må vurderes nøye når den foreligger. Ref. diskusjon over.

15. Role of the Human Element

FSI 12 vedtok at revisjoner av "*The Revised Guidelines on the Implementation of the International Management (ISM) Code by Administrations (resolution A. 913(22))*" skulle gjøres av arbeidsgruppen for Human Element. Relevante dokumenter ble derfor overført fra FSI til arbeidsgruppen på MSC 84. I tillegg fikk gruppen i oppgave å lage et forslag til tekst knyttet til krav til verneombud i ISM-koden.

A) Endringer i ISM-koden

1) Det forelå forslag om endringer i ISM-koden for å sikre at mannskapet blir involvert i helse og sikkerhetsrelaterte spørsmål om bord ved å innføre et krav til verneombud og det ble utarbeidet konkrete forslag til endringer (MAC 84/WP.6, Annex 1).

- 2) Det forelå videre forslag om endring av ISM-koden for å harmonisere tidsvinduet for sertifikatfornyelse med øvrige SOLAS sertifikater samt International Ship Security Certificate (ISSC). Videre lå det fra FSI 13 forslag fra IACS til endringer i ISM-koden.

Norsk posisjon:

- 1) Norge er positive til at verneombud og verneombudets rolle nedfelles i ISM-koden.
- 2) Norge hadde ingen sterke innvendinger mot harmonisering av tidsvindu for sertifikatfornyelse. Norge støttet også i prinsippet forslagen fra IACS.

Utfall:

- 1) Flere delegasjoner uttrykte bekymring over forslaget. Det ble besluttet overført til felles MSC/MEPC arbeidsgruppe på human element som skal møtes igjen under MEPC 59.
- 2) Forslaget om harmonisering ble godkjent. Basert på forslaget fra IACS, ble ytterligere endringer til ISM-koden utarbeidet og godkjent. Endringene forventes vedtatt på MSC 85.

B) Endringer i "Revised Guidelines on implementation of the ISM Code by Administrations (resolution A.913 (22))

- 1) Det forelå forslag til endringer i retningslinjene for implementering av ISM-koden for administrasjoner (Resolusjon A.913 (22)). Forslagstillerne hadde vurdert problemstillinger knyttet til administrasjonens revisjoner og håndheving av ISM-koden, og foreslo to nye punkt (2.1.5 og 3.16.1) i retningslinjene.
- 2) I forbindelse med etterforskning av ulykker er det avdekket en rekke problemområder knyttet til selskapenes implementering av ISM-koden. Det ble etterlyst klarere retningslinjer, men ingen konkrete forslag
- 3) Det forelå forslag til revisjon av retningslinjene for administrasjoner (resolution A.913(22)). Forslaget ble opprinnelig stilt på FSI 12.

Norsk posisjon:

- 1) EU-forslag, støttes i prinsippet.
- 2) Notert
- 3)

Utfall:

- 1) Forslagene ble ikke vedtatt.
- 2) Notert.
- 3) Endringene av resolusjon A.913 (22) skal vedtas på Assembly (A 26) i november/desember 2009. Det ble utarbeidet utkast til endringer som skal ferdigstilles neste gang human element gruppen møtes under MEPC 59, se MSC 84/WP.6, annex 2.

C) Sikkerhetsanbefalinger for fiskefartøy på mindre enn 12 meter

SLF 50 har oversendt, via MSC 83, relevante kapitler av utkastet til sikkerhetsanbefalinger for dekkede fiskefartøy under 12 meter og udekkede fiskefartøy for gjennomgang i human element gruppen.

Norsk posisjon:

Norge støttet utfallet av SLF 50.

Utfall:

Human element gruppen gjennomgikk utkastet og gjorde enkelte endringer. Revidert utkast sendes SLF for inkorporering i de endelige retningslinjene.

Oppfølging:

Brief SLF.

D) IMOs strategiplan for Human Element

Det ble foreslått å lage retningslinjer for rapportering av nestenulykker. Informasjon om nestenulykker er viktig for sikkerhets- og miljøarbeid og en ønsker å oppmuntre redere og sjøfolk til å foreta slik innrapportering.

Norsk posisjon:

Norge er positive til tiltak som kan fremme rapportering av nestenulykker.

Utfall:

Utkast til MSC-MEPC.7/sirkulære ble utarbeidet og godkjent av MSC. Oversendes MEPC 58 for godkjenning.

Oppfølging:

Brief MEPC.

E) Arbeid i the Human Factors Task Group (HFTG) (industrien)

Saken ble etter ønske fra industrien overført fra STW 39 til human element gruppen. Dette skyldtes nok at det var lite støtte å hente i STW. HFTG ønsker å innføre et opplæringsprogram for sjøfolk som er tenkt å være sertifikatgivende. HFTG hevder at sjøfolks kompetanse i for liten grad evner å kompensere for de ulike sikkerhetskulturene de møter når de forflytter seg fra skip til skip, og at de derfor trenger mer opplæring relatert til dette.

Forslaget omfatter også personell som arbeider i land. Det var enighet om at landsiden må behandles uavhengig av STCW-konvensjonen og at dette er dekket under pkt. 6.5 i ISM-koden i dag.

Selv om det var mange motforestillinger til dokumentet, ønsket man ikke å avvise det da innspill fra industrien er viktig å ta med seg. Etter mye diskusjon ble det foreslått å nedsette en korrespondansegruppe. Et forsøk fra EU og kommisjonen på å begrense instruksjonene til gruppen slik at den kun skulle se på landsiden vant ikke fram. ICS nektet å påta seg arbeidet dersom instruksjonene ble endret (!).

Norsk posisjon:

Norge er skeptisk til korrespondansegruppen da mye av det den skal behandle er saker som ligger under STWs ansvarsområde.

Utfall:

Korrespondansegruppe ble nedsatt. Den skal rapportere til en *ad hoc STW intersessional working group* som møtes i september.

Oppfølging:

Norge var skeptiske til nedsettelsen av korrespondansegruppen og vil ikke delta, da vi står friere til å kommentere utfallet i ettertid hvis vi ikke har deltatt.

F) Oppdatert aksjonsplan for arbeidsgruppen

Revidert utgave av annekst til MSC-MEPC.7/Circ.4 ble vedtatt.

Neste møte i gruppen er satt til MEPC 59.

16. Formal Safety Assessment

Det har til de siste sesjonene av MSC blitt sendt inn FSA på ulike områder. Disse er ikke realitetsbehandlet da de har vært sendt inn som informasjon og ikke som endringsforslag. Det ble diskutert om en nå skulle benytte prosedyren for nedsettelse av en ekspertgruppe som kunne gjennomgå mottatte analyser. Til denne sesjonen var det ingen dokumenter.

Norsk posisjon

Beholde FSA på agendaen i påvente av utfall fra diskusjoner i MEPC om miljøfaktor i analysene.

Utfall:

Det ble besluttet å nedsette ekspertgruppen under MSC 86, samt å beholde FSA på agendaen for MSC 85.

Oppfølging:

Vurdere mulige norske eksperter for nominasjon til gruppen.

17. Piracy and armed robbery against ships

Som vanlig under dette agendapunktet var det mye informasjon om tiltak fra ulike hold for å forsøke å få bukt med piratangrep mot skip.

Angriperne blir stadig mer utspekulerte og voldelige. Det er blitt svært vanlig å ta gisler.

Generalsekretæren og Sekretariatet fikk mye ros for sitt engasjement i denne saken.

I et forsøk fra IMOs side på å bedre situasjonen, er komiteen er blitt bedt av forsamlingen om å foreta en omfattende gjennomgang av IMOs retningslinjer for å forhindre piratvirksomhet mot skip og å begrense konsekvensene når en blir utsatt for slike angrep. Saken omhandles i ulike sirkulærer og resolusjoner.

Norsk posisjon/EU posisjon:

Norge støtter en gjennomgang av eksisterende sirkulærer og resolusjoner så disse kan bli oppdatert ut fra dagens forhold.

Utfall:

Det ble nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av Danmark som skal påbegynne arbeidet med revisjon av de ulike dokumentene.

Oppfølging:

Deltagelse i korrespondansegruppen.

18. Technical assistance sub-programme in maritime safety and security

Sekretariatet ga generell informasjon om prosjekter som hadde fått støtte og prosjekter som er på gang. Videre ble det lagt fram informasjon om status på de ulike modellkursene.

19. Implementation of instruments and related matters

Sekretariatet informerte om den planlagte nye modulen i GISIS som vil inneholde alle ikke-bindende IMO instrumenter. Pga. manglende tilbakereportering fra underkomiteene på instrumenter under de ulike ansvarsområdene, vil saken bli tatt opp igjen på MSC 85.

Forslaget fra IACS om fortolkning av "building contract dates" i forbindelse med implementering av nye krav, ble diskutert, men det ble besluttet å la FSI 16 ferdigbehandle fortolkningen.

20. Relations with other organizations

Følgende organisasjoner er fått konsultativ status:

- International Painting and Printing Ink Council (IPPIC)
- International Fund for Animal Welfare (IFAW), foreløpig for 2 år.
- International Spill Control Organization (ISCO), foreløpig for 2 år.
- International Maritime Health Association (IMHA), hadde tidligere foreløpig.
- Iberoamerican Institute of Maritime Law (IIDM)
- International Bar Association (IBA)

Sekretariatet informerte om ulike samarbeidsmøter og prosjekter.

21. Application of the Committee's Guidelines

Igen ble det understreket at komiteens retningslinjer skal følges i arbeidet. Spesielt ble det understreket overholdelse av maksimum tillatte arbeids-, drafting- og korrespondansegrupper.

22. Work Programme

Følgende nye punkter ble satt opp på de ulike arbeidsprogrammene:

DSC:

- Consideration for the efficacy of Container Inspection Programme, 2 sesjoner, low priority.
- Amendments to the International Convention for Safe Containers, 1972.

FP:

- Safety provisions applicable to tenders operating from passenger ships, 3 sesjoner, DE koordinerer.
- Explanatory Notes for the application of the safe return to port requirements. Ferdig 2010.
- Utvidelse av eksisterende punkt på arbeidsprogrammet "Fixed hydrocarbon gas detection systems in double hull tankers" skal også se på means to avoid explosions etter at lekkasje er detektert.

FSI:

- Measures to protect the safety of persons rescued at sea, 2 sesjoner i samarbeid med COMSAR
- Development of amendments to HSSC, double bottom inspections.
- Development of a code for Recognized Organisations, 2 sesjoner.
- Considerations of the audit summary report

COMSAR:

- Tenders operating from passenger ships.
- Measures to protect the safety of persons rescued at sea, samarbeid med FSI, ferdig 2010.

NAV:

- Tender operating from passenger ships.
- Safety zones around artificial islands, installations and structures in EEZ, 2 sesjoner.
- Vurdere mulighet for free float VDR under eksisterende agendapunkt "Amendments to the performance standards for VDR and S-VDR".

DE:

- Thermal performance of immersion suits, 2 sesjoner.
- Amendments to the Revised recommendation on testing of life-saving appliances, 2 sesjoner.
- Tender operating from passenger ships.
- Alternative arrangements for bottom onspction requirements for passenger ships other than ro-ro passenger ships, 1 sesjon.

SLF:

- Tenders operating from passenger ships.
- Damage stability regulations for ro-ro passenger ships, 2 sesjoner.
- Development of an agreement on the implementation of the 1993 Torremolinos Protocol, 2 sesjoner.
- Overføring av MEPC 57/INF.18 for vurdering og tilbakemelding til MSC.

STW:

- Tenders operating from passenger ships.
- Development of model procedure for executing shipboard emergency measures, 2 sesjoner.
- Mandatory requirements for determining safe manning, ferdig 2010.

Det ble videre besluttet at SLF ikke skal møtes i 2009

Følgende møter ble godkjent for avholdelse mellom sesjonene:

- Joint ICAO/IMO, WG 22.-26. september 2008.
- ESPH WG, slutten av 2008.
- Ad hoc WG på definisjon av bulkskip, 24.-25. november 2008.
- WG på revisjon av STCW konvensjonen og koden, 8.-12. september 2008.
- AD hoc LRIT, 23.-27. juni 2008, 4.-8. august 2008, 15.-19. september 2008 og 27.-31. oktober 2008.

Dato for MSC 85 er tentativt satt til 26. november – 5. desember 2008

Følgende arbeidsgrupper vil bli nedsatt på MSC 85:

- GBS
- Maritime Security
- LRIT-related matters.

I tillegg blir det nedsatt en DG på amendments.

Oppfølging:

Deltagelse på ad hoc LRIT møter, ref. III.6.G)

23. Any other business

På bakgrunn av dokument fra UK, ble sekretariatet instruert i å utarbeide et MSC.1 sirkulære, MSC.1/1280 "Night-time lookout – photocromic lenses and dark adaption". Ut over dette var agendapunktet preget av informasjon om GISIS og ulike avholdte møter.

Cook Island anmodet medlemslandene om støtte slik at de kan bli fullverdig medlem av IMO. De mangler 13 "stemmer".

Haugesund 7. juli 2008

Turid Stemre
For delegasjoneleder