

RAPPORT FRA MSC 86

TIL: Sjøfartsdirektør, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene, adressatene på MSC`s sirkulasjonsliste og regionledere

FRA: Delegasjonen ved Gude

DATO: 26 juni 2009

KOMITÉ: IMO`s Maritime Sjøsikkerhetskomité 86. sesjon (MSC 86)
27.mai – 5. juni 2009

<u>Den norske delegasjonen bestod av følgende:</u>	<u>Funksjon:</u>
Fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude, Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder
Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Seniorrådgiver Haakon Storhaug, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/DG 1/2
Teknisk direktør Lasse Karlsen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 1
Juridisk rådgiver Marte B. Engesli, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/DG 1
Seniorrådgiver Morten Alsaker Lossius, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 3
Seniorrådgiver Randi Birkelund, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum
Seniorrådgiver Terje H. Pettersen, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum/WG 3
Seniorrådgiver Shaista Abid, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum/WG 3
Seniorrådgiver Siv Christin Gaalaas, Fiskeri- og kystdepartementet	Plenum/WG 2
Regiondirektør John Erik Hagen, Kystverket	Plenum/WG 2
Seniorrådgiver Trine Beate Solevaagseide, Kystverket	Plenum/WG 2
Seniorrådgiver Bjørnar J. Kleppe, Kystverket	Plenum/WG 2
Direktør Terje C. Gløersen, Norges Rederiforbund	Plenum
Sjefsforsker Rolf Skjong, Det Norske Veritas	Plenum/WG 1
Rådgiver Audun Brandsæter, DNV	Plenum/EG 1

OPPFØLGING

Punkt i rapport	Oppgave	Kommentarer	Ansvarlig
I	1. Vurdere deltagelse i møter mellom sesjonene. 2. Vurdere uttak av eksperter til WG/DG på MSC 87		Styringsgruppen for IMO arb.
IV.3	Identifisere endringer. Vurdere hvorvidt norske forskrifter må endres som følge av de vedtatte endringene og evt. initiere arbeidet.	Ansvarlig for selve implementeringen: EHE	HST
IV.4	Vurdere innspill til neste møte		MAL
IV.5	Tidlig dokument til MSC 87	Kontakte støttespillere for mulig felles innspill.	LKA
IV.6	Deltar videre i ad hoc LRIT gruppens arbeid		Kystverket
IV.7	Brief DSC		TBS
IV.8	Brief DSC og NAV		TBS
IV.9	1. Beslutte hvem som skal delta på ISWG. 2. Vurdere mulig innspill til ISWG 3. Avholde nasjonalt formøte før ISWG. 4. Brief NAV	1. TBS og RVK deltar	1. SGU 2. RVK/TBS 3. TBS 4. TBS
IV.10	1. Foreta en gjennomgang av revidert tekst til FTP-koden. 2. Sende godkjente regelendringer (SOLAS og FSS-koden) på ”høring”.	1. I samarbeid med DNV	1. EFO/TBS 2. HST
IV.11	1. Brief MEPC og BLG. 2. Informasjon til næringen om de nye retningslinjene for skip som drives med gass. 3. Vurdere endringer i norsk regelverk i samsvar med godkjente retningslinjer.		1. TBS 2. TBS 3. Last/Pass.
IV.12	1. Sende godkjente SOLAS endringer på ”høring”, 2. Dokument til MSC vedrørende foreslåtte endringer i SOLAS/LSA-koden. 3. Vurdere innsendelse av dokument til DE med fakta om tilgang på ”Service providers” på		1. HST 2. LKA 3. LKA/TBS

	livbåter.		
IV.13	Samarbeide med CLIA og USA om innspill til DE på retningslinjer for dykkerundersøkelser.		TBS
IV.16	Brief MEPC. Vurdere hvilke instruksjoner <i>ad hoc</i> gruppen skal få som forberedelse til diskusjonen i MEPC.	Saken gjelder overlapping mellom MLC og IMO-instrumenter.	TBS/HST
IV.25.2	1. Brief DE 2. Innsendelse av dokument til DE		1. TBS 2. Last/SGU

I Generell informasjon

Tentativ dato for neste møte (MSC 87) er satt til 12.-21. mai 2010.

Diplomatkonferanse vil bli avholdt i Manila, Filippinene i juni 2010
(Revisjon av STCW konvensjonen og koden).

Tentativ dato for MSC 88 er satt til desember 2010

Det vil bli nedsatt følgende arbeids/draftinggrupper under MSC 87:

(Endelig beslutning tas av formann etter vurdering av innspill til neste møte. Human element kan bli utsatt til MSC 88.)

- GBS
- FSA Group of expert
- [Maritime security] [LRIT]
- [Human element]
- Amendments to mandatory instruments

Følgende møter ble godkjent avholdt mellom sesjonene:

- Joint ICAO/IMO working group
28. september - 2. oktober 2009.
- STW ISWG on comprehensive review of the STCW Convention and Code
7.-11. september 2009.
- FSA group of expert
2.-6. november 2009
- ESPH working group
Oktober 2009

II INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 7. mai i NHD.

EU avholdt foreberedende møte i Brussel 6. mai der fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude og seniorrådgiver Turid Stemre fra Sjøfartsdirektoratet deltok. Under selve møtet i Maritime Safety Committee (MSC 86) ble det også avholdt flere EU koordineringsmøter, der fungerende sjøfartsdirektør Sigurd Gude, seniorrådgiver Turid Stemre og regionsleder John Erik Hagen, Kystverket (LRIT) deltok.

Oppfølgingsmøte vil bli avholdt i Sjøfartsdirektoratet i august.

Under MSC 86 ble det nedsatt følgende arbeids- og draftinggrupper:

- WG 1 Goal Based Standards
- WG 2 LRIT related matters
- WG 3 Piracy and armed robbery
- DG 1 Amendments to mandatory instruments
- DG 2 Capacity-building for the implementation of new measures

MSC 86 besluttet å nedsette følgende korrespondansegrupper:

- FSA group of expert

III OPPSUMMERING

Av viktige saker under møtet kan nevnes:

Piracy and armed robbery against ships:

Piratvirksomhet er fremdeles et stort problem, spesielt i Adenbukten. Den internasjonale bekymringen er stor og det var en mengde innlegg om problemet. Det er gjennomgående stor motstand mot bevæpning av offiserer og mannskap. Det var enighet om at bruk av bevæpnede vakter om bord var et spørsmål flaggstaten må ta stilling til og at flaggstater som ønsker å tillate bruk av væpnet personell skal utarbeide en politikk på området og må autorisere slik bruk. Eksisterende retningslinjer med råd om forebygging og håndtering av piratangrep samt retningslinjer for etterforskning av piratangrep ble revidert.

Endringer i IMO-instrumenter:

Endringer som ble vedtatt med forventet ikrafttredelsesdato er listet under III.3. Herunder krav om ECDIS og brovaktalarm (se IV.3 under).

Long Range Identification and Tracking (LRIT):

Norge er fornøyd med utfallet av arbeidet. Det meste begynner å falle på plass selv om noen tekniske detaljer gjenstår. EMSAs datasenter som Norge er tilknyttet er ferdig testet ut og oppe og går. Norge kan derved oppfylle sine forpliktelser i henhold til SOLAS vedrørende LRIT. Det er nå opp til skipene å sørge for å ha sitt utstyr ferdig testet på plass. For skip "constructed before 31 December 2008" er fristen første radioinspeksjon etter 1. juli 2008. (se IV 6 under).

Goal Based Standards (GBS):

Endringene i SOLAS og GBS standarden ble godkjent og forventes vedtatt på MSC 87. Verifikasjonsprosessen ble godkjent "in principle", men også her må Norge si seg rimelig

fornøyd med utfallet, selv om diskusjonene bar preg av at mange land hadde svært bundet mandat for møtet. Verifikasjonsprosessen, som har vært et stort problem, er kommet ned på et akseptabelt nivå, men ennå gjenstår noe arbeid på enkelte punkter (se IV.5 under).

IV GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTER PÅ AGENDAEN

1. Adoption of the agenda

Utfall:

Agenda for MSC 86 ble godkjent.

2. Decisions of other IMO bodies

Komiteen ble orientert om utfallet 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

Innhold:

Det forelå forslag til vedtakelse av endringer som følger:

SOLAS Kapittel II-1:

Part A-1, Reg. 3-5 Asbest totalforbys.

Part C, Reg. 35-1 Ny paragraf som innfører ytterligere krav til drenering fra lukkede bildekk og spesialkategori rom.

SOLAS Kapittel V:

Reg.19, innfører krav om ECDIS og brovaktalarm.

SOLAS Kapittel VI:

Kapitlet omdøpes til Carriage of cargoes and oil fuels

Reg.5-1 Innfører krav om "Material safety data sheets (MSDS)" for oljelaster og bunkersolje.

Komiteen ble også bedt om å godkjenne MSC.1 sirkulære som inneholder retningslinjer for MSDS.

Norsk posisjon/ EU posisjon:

Støttes.

Utfall:

Endringene ble vedtatt som de forelå (Kina, Russland og Cuba gikk mot krav om ECDIS). Som følge av krav om brovaktalarm og ECDIS, ble også konsekvens endringer i de ulike utstyrssertifikatene i SOLAS og 1988 protokollen til SOLAS godkjent.

Ikrafttredelse:

Endringene i SOLAS følger ”tacit acceptance procedure”. Protestfristen er satt til 1.juli 2010 og endringene forventes tre i kraft 1. januar 2011.

Komiteen godkjente også utkast til MSC sirkulære med retningslinjer for anvendelse av kapittel 4-7 og 9 i FSS-koden.

Oppfølging:

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

4. Measures to enhance maritime security

Under dette agendapunktet var det primært informasjon fra ulike medlemsland om deres erfaringer under implementering av SOLAS kapittel XI-2 og ISPS-koden som ble diskutert. Det ble uttrykt bekymring over at det fremdeles er problemer med landlov i enkelte havner.

Anmodningene fra FAL vedrørende MSC/Circ.1130 og Continuous Synopsis Record (CSR) ble også diskutert samt et innspill fra enkelte EU-land og Kommisjonen om at retningslinjer for CSR ikke ble fulgt.

Norsk posisjon:

Støtte revisjon av MSC/Circ.1130 og utarbeidelse av papirversjon av det elektroniske formatet for security-relatert informasjon.

Støtte dokument vedrørende CSR. Norge har erfart de samme problemene.

EU posisjon:

Støtte revisjon av MSC/Circ.1130 og utarbeidelse av papirversjon av det elektroniske formatet for security-relatert informasjon.

Støtte dokument om CSR.

Utfall:

Det ble besluttet å utarbeide et sirkulære med en papirversjon av det elektroniske formatet for sending av ”security” relatert informasjon.

Det ble videre besluttet å revidere MSC/Circ.1130 for å inkludere krav om IMO Company identifikasjonsnummer.

Det var ikke mulig å utarbeide noe sirkulære på CSR på dette møtet, men det ble besluttet å vurdere om det skal lages en konsolidert resolusjon vedrørende CSR på neste møte.

Det ble oppfordret til å sende inn informasjon om problemer erfart ved implementeringen av SOLAS regel XI-1/5 og ISPS-koden.

Oppfølging:

Vurdere innspill til neste møte.

5. Goal-based new ship construction standards

Norsk dokument: MSC 86/5/10 om bruk av termen Klasse istedenfor RO, ønske om å tillate komposittmaterialer og problemstillinger knyttet til avgrensning mellom flaggstat og IMO.

Norge var medinnsender på MSC 86/5/4 med forslag til alternativ prosess for GBS tier III verifikasjon hvor det var foreslått egenvurdering + audit i stedet for full verifikasjon.

Norsk posisjon:

Som MSC 86/5/10 samt MSC 86/5/4.

Oppgaver under MSC 86:

1. Slutføre utkast til SOLAS tillegg for å gjøre GBS for bulk og tank obligatorisk
2. Slutføre utkast til Internasjonal GBS-standard
3. Slutføre retningslinjer for verifisering og vurdere ressursbehov
4. Ferdigstille krav til informasjon som skal finnes om bord relatert til GBS
5. Om tiden strakk til – se på behov for tillegg i andre IMO instrumenter

1 og 2. SOLAS-endringer/GBS-standard

Da dette var tenkt å være siste runde i debatten om GBS for bulk- og tankskip, hadde mange delegater bundet mandat. Diskusjonen bar preg av dette og innspillene i det norske dokument 86/5/10 ikke ble tatt til følge i den innledende debatt. Det viste seg imidlertid etter hvert at flere delegasjoner så relevansen i problemstillingene Norge reiste i forhold til de foreslåtte endringene. UK, Bahamas og Argentina med flere støttet behovet for justering i SOLAS for å få med komposittmaterialer.

(Forslaget fra Canada, Sverige og Norge var i realiteten grunnlaget for kompromisset som ble oppnådd, men er merkelig nok ikke nevnt i teksten i GBS standarden. Her står det fortsatt en referanse til det opprinnelige forslaget fra Hellas, Bahamas og IACS. Dette er nå misvisende, da for eksempel verifikasjon i nevnte dokument er verifikasjon av skipet og ikke av reglene.

Gjennom vårt felles forslag oppnådde vi at teksten som kunne oppfattes som et forbud mot materialer som ikke kan resirkuleres (for eksempel kompositter) ble utvannet i Standarden. Teksten er ikke god, men ikke et problem i praksis.)

3. Verifikasjonsprosessen

Det forelå forslag om full verifikasjon på den ene siden og kun egenkontroll på den andre siden. En middelvei på linje med forslaget fra Norge, Sverige og Canada (MSC 86/5/4) ble ansett å være grunnlag for et mulig kompromiss. I forhandlingene oppsto det betydelige missforståelser som til sist ledet til at et enklere forslag enn det Canada, Sverige og Norge hadde foreslått ble vedtatt. De sterkeste motstanderne av dette forslaget var Bahamas og Spania samt IACS og ICS. Norge fikk vedtatt at 10% av de årlige mottatte endringene skal verifiseres. Utrekningen av ressursbehovet er imidlertid feil i rapport, men ressursbehovet er ikke ferdig drøftet så dette kan tas opp i neste møte.

4. Dokumentasjon om bord

Ble ikke diskutert.

Utfall:

Utkast til SOLAS endringer og GBS standard ble godkjent. Retningslinjer for verifikasjon ble godkjent ”in principle”. Tyskland og Japan reservert seg på avgrensning mellom flaggstat og IMO.

Oppfølging:

Dokument til MSC 87 vedrørende SOLAS og kompositt, termen klasse kontra RO og sammenblanding av rollene mellom flaggstat og IMO.

Tyskland, Japan, Argentina, Sverige, Canada og UK om mulig felles dokument.

Det er svært uvanlig å referere til innsendte dokumenter i en standard og vi bør også foreslå endringer i innledningen. Dokumentet bør sendes inn tidlig så det får tid til å modnes og vi får mulighet til å lobbe for forslaget.

6. LRIT-related matters

1. Report of the seventh session of the *Ad Hoc* LRIT Group

Arbeidet med LRIT er i en implementerings- og tidlig driftsfase der erfaringer utgjør underlag for forslag til forbedringer av systemet. *Ad hoc* gruppen fremmer i rapporten en rekke forslag hvor det søkes tilsutning fra MSC (Norge har deltatt i *ad hoc* gruppen):

1) Endringer i MSC.1/Circ. 1296 “Guidance to the survey and certification of compliance of ships with the requirement to transmit LRIT information”. Forslaget innebærer en klargjøring og en mer detaljert beskrivelse av dokumentasjon:

2) Endringer i “Technical specifications for communications within the LRIT system and the DDP”. Forslaget innebærer tekniske presiseringer av data og meldingsformater, delvis med hensikt å unngå prosesseringstekniske problemer.

3) Endre MSC.1/Circ.1297 Guidance to SAR in relation to requesting and receiving LRIT information.

4) er denne bevisst utelatt?

5) Endring i MSC1./Circ.1297 som foreslår å tillate at SAR services kan be om LRIT-data, herunder aktive og historiske data, om spesifikke skip. Dette gjelder under foregående usikkerhets og alarm-faser.

6) Forslag til forklaring og retningslinjer (Explanatory Notes and Guidelines) for testing av NDC, RDC eller CDC som ønsker å understøtte andre CG enn den som etablerte senteret.

7) Forslag til instruksjoner for LRIT koordinator ift. revisjon av DC og CG

8) IMSO har fremmet behov for avklaring av et antall spørsmål rundt audit. IMSO la frem konkrete forslag til mål og metoder for den audit som IMSO skal utføre overfor LRIT DC i forhold til formelle, operasjonelle og tekniske spørsmål. IMO utsteder PKI sertifikater til IMSO i forbindelse med audit, og skipslistene til DC'ene blir ikke en del av audit.

9) Forslag til ”provisional arrangements” for audit av DC (se punkt 8).

10) Utvikling av retningslinjer for CGer for autorisering av testing-ASPer.

11) Det utvikles en plan for å sikre driftsstabilitet i LRIT. En slik plan blir presentert på MSC 87

Norsk posisjon:

Norge støttet forslagene fra *Ad hoc* gruppen.

Utfall:

MSC sluttet seg til forslagene i punkt 1-7 over. Punktene 9-11 krever mer arbeid.

2. Kostnader i forbindelse med IMSOs rolle som LRIT Koordinator

Det ble en lang diskusjon der over 20 land uttrykte skepsis til den relativt høye prisøkningen som IMSO hadde foreslått, men ingen hadde alternativt forslag.

Norsk posisjon:

Norge er tilknyttet EMSAs datasenter og overlater alle økonomidiskusjonene til EMSA.

Utfall:

MSC 86 aksepterte økningen.

3. Guidance to SOLAS Contracting Governments claiming archipelagic Status

Utfall:

MSC 86 aksepterte et forslag om et tillegg til tekniske spesifikasjoner i LRIT DDP som går ut på at CG som påberoper seg Archipelagic State status, skal definere polygon som er i samsvar med intensjonen med SOLAS V/19-1 slik at havnestater og kyststater skal kunne be om og motta LRIT informasjon når skip seiler i slike farvann.

4. Performance review and audit of the LRIT system

Det ble lagt fram forslag til konkrete mål og metoder for den audit som LRIT koordinatoren skal utføre overfor LRIT datasentre. Problemstillinger som gjelder sikring av elektronisk overføring av data i forbindelse med IMSO's audit av LRIT IDE og DC'er ble også tatt opp.

Utfall:

Forslag til mål og metode for audit ble i hovedtrekk vedtatt.

Tekniske problemer ved sikring av overføring av data vil bli sett på av sekretariatet i samarbeid med IMSO fram mot neste sesjon.

5. Diverse

Det ble en større diskusjon vedrørende Tyrkia's fastsettelse av polygon, noe som i særlig grad berører Hellas og Kypros. Det ble poengtert at IMO ikke har som oppgave å sjekke at polygonet er fastsatt etter internasjonalt lovverk, kun tekniske forhold knyttet til DDP.

Det ble også uttalt bekymring over at noen DCer ikke ville bli ferdig med testene innen 30. juni.

Utfall:

Tyrkia, Hellas og Kypros må selv komme til enighet vedrørende fastsettelse av Tyrkia's polygon.

Sekretariatet sender ut informasjon om DCer som ikke blir ferdig med tester innen fristen gjennom MSC.1/Circular... "Information communicated to the Organization in relation to the establishment of LRIT Data Centres and their position in relation to developmental testing and the production LRIT system".

Oppfølging:

Norge deltar videre i ad hoc LRIT-gruppens

7. Dangerous goods, solid cargoes and containers (DSC 13)

Norsk posisjon:

Støtter anmodningene fra DSC 13.

Utfall:

Rapporten fra DSC 13 ble godkjent og MSC tok alle anmodningene fra DSC 13 til følge. DSC instrueres i å revidere MSC/Circ.1146 og MSC/Circ.1265

Oppfølging:

Brief DSC.

8. Radiocommunications and Search and Rescue (COMSAR 13)

Norsk posisjon:

Støtter anmodningene fra COMSAR 13.

Utfall:

Rapporten fra COMSAR 13 ble godkjent og MSC tok alle anmodningene fra COMSAR 13 til følge inkludert instruksene til DSC og NAV.

Oppfølging:

Brief DSC og NAV.

9. Training and Watchkeeping (STW 40)

Norsk posisjon:

Støtter anmodningene fra STW 40 og støtter avholdelse av et ekstra møte (ISWG) i arbeidsgruppen.

EU posisjon:

Støtter avholdelse av ekstra møte (ISWG) i september 2009.

Utfall:

Rapporten fra STW 40 ble godkjent og MSC tok alle anmodningene fra STW 40 til følge inkludert instruksene til NAV.

Det ble besluttet å avholde et arbeidsgruppemøte (ISWG) for å komme i mål med revisjonen av STCW-Konvensjonen og Koden. Møtet vil bli avholdt i første halvdel av september.

Sekretariatet informerte om kampanjen "Go to sea" som har som mål å markedsføre sjømannsyrket for å tiltrekke seg flere kandidater til maritim utdanning. Mangelen på sjøfolk gir grunn til bekymring.

Oppfølging:

Brief NAV.

Beslutte deltagelse på ISWG.

Vurdere mulige innsendelser til ISWG.

Avholde nasjonalt formøte før ISWG.

10. Fire Protection (FP 53)

Teksten til den reviderte FTP-koden ble først tilgjengelig uken før MSC 86. Følgelig har delegasjonene ikke hatt tilstrekkelig tid til å gjennomgå den reviderte koden. Det ble derfor besluttet å utsette godkjenningen til MSC 87. FP 54 vil kun rapportere eventuelle endringer til den reviderte koden til MSC 87.

Norsk posisjon:

Støtter anmodningene fra FP

EU posisjon:

Støtte endringer i SOLAS vedrørende fast deteksjon i dobbeltkrog tankskip.

Utfall:

Rapporten fra FP 53 ble godkjent og anmodningene fra FP 53 ble tatt til følge med unntak av godkjenning av revidert FTP-kode.

Utkastet til retningslinjer for drenering av vann fra sløkkanlegg ble godkjent med endringer som foreslått av Panama, dvs en økning av sikkerhetsfaktoren (Annex 16 til FP 53/23).

Paragraf 4.3 i retningslinjer for bestemmelse av NOAELL og LOAELL ble modifisert (annex 10 til FP 53/23).

Oppfølging:

Som indikert i rapport fra FP. Foreta en gjennomgang av revidert tekst til FTP-koden. Sendte godkjente regelendringer (SOLAS og FSS-koden) på "høring".

11. Bulk liquids and gases (urgent matters from BLG 13)

Komiteen var enstemmig i forhold til å forby blandingsoperasjoner om bord når et skip befinner seg i åpen sjø. Det var også støtte for å utarbeide et sirkulære om dette som en foreløpig løsning i påvente av MARPOL-endringer.

Det ble en del diskusjon rundt MSC resolusjonen om MSDS som anmoder om bruk av MSDS også for bunkers. Næringen er bekymret for tilbakeholdelse basert på dette sirkulæret. Det ble enighet om å sette inn en ekstra paragraf som gjør klart at det ikke er krav om MSDS for bunkers før den endrede paragrafen trer i kraft. Dette i forhold til Port State Control.

Retningslinjer for skip som drives med LNG ble vedtatt uten kommentarer.

Norsk posisjon:

Støtter anmodningene fra BLG.

Utfall:

Komiteen tok anmodningene fra BLG til følge med følgende endringene.

MSC utarbeidet et sirkulære som forbyr blandingsoperasjoner i åpen sjø for oversendelse til MEPC for deres godkjenning.

BLG 14 ble instruert i å påbegynne arbeidet med nødvendige endringer i SOLAS. Dette ble sagt i møtet, men går ikke fram av rapporten.

Oppfølging:

Brief MEPC og BLG.

Informasjon til næringen om de nye retningslinjene for skip som drives med gass.

Vurdere endringer i norsk regelverk i samsvar med godkjente retningslinjer.

12. Ship design and equipment (urgent matter from DE 52)

Norsk dokument: MSC 86/12/1 Forslag om å gjøre MSC/Circ.1206 bindende.

Det norske forslaget medførte en del diskusjon. Ingen gikk direkte mot forslaget, men mange mente at det var for dårlig global dekning av service og følgelig for tidlig. Norge understreket viktigheten av at det ble besluttet å innføre bindende krav for å ha et insentiv til produsentene så de fortsetter arbeidet med å skape internasjonal dekning og foreslo at DE ble instruert til å utvikle bindende regler sammen med en tidslinje for implementering.

Norge informerte om at vi planlegger å sende inn et dokument med forslag til endringer i revidert tekst til SOLAS/ LSA-koden vedrørende kroker i god tid før MSC 87.

Norsk posisjon:

Norge støtter anmodningene fra DE med endringer som beskrevet over.

EU posisjon:

Støtte SOLAS endringer i SOLAS vedrørende coating i oljelastetanker.

Støtte at det fattes en beslutning om MCS/Circ.1206.

Støtte utvikling av kode for polområdene (behandlet under "Work programme").

Utfall:

DE ble instruert i å se på hvilke problemer som forhindrer at MSC/Circ.1206 gjøres bindende og utarbeider en plan for implementering. Spesifikke forslag til hva som må til etterlyses.

Revidert MSC/Circ.1206 ble godkjent med mindre redaksjonelle endringer.

Utover dette tok MSC DEs anmodninger til følge.

Oppfølging:

Sende godkjente SOLAS endringer på "høring",

Dokument til MSC vedrørende foreslåtte endringer i SOLAS/ LSA-koden.

Vurdere innsendelse av dokument til DE med fakta om tilgang på "Service providers" på livbåter.

13. Flag state implementation (urgent matters from FSI 17)

Det ble en del diskusjon rundt EUs forordning om anerkjente klasseselskaper. Spesielt paragrafen i forordningen som krever gjensidig godkjenning mellom klasseselskapene. IMOs medlemsland som ikke er medlemmer av EU vil ikke anerkjenne denne paragrafen. Dette kan imidlertid ikke løses i IMO.

Cook Islands informerte om en undersøkelse utført av Marine Accident Investigation International Forum (MAIIF) på entringsulykker. MAIIF har kun midlertidig status som NGO og kan følgelig ikke sende inn dokumenter.

Norsk posisjon:

Støtter anmodningene fra FSI med unntak av forslag til endringen i HSSC guidelines vedrørende bunnbesiktelse med dykker.

EU posisjon:

Forklare og forsvare prinsipp om gjensidig godkjenning mellom klasseselskapene.

Utfall:

Komiteen tok anmodningene fra FSI til følge med unntak av forslaget til endringer i HSSC guidelines vedrørende bunnbesiktelse med dykker. Foreslått tillegg til retningslinjene om dette utsettes til DE har avsluttet sitt arbeid.

MAIF tillates å sende inn resultatet av sine undersøkelser til relevante underkomiteer.

Oppfølging:

Samarbeide med CLIA og USA om innspill til DE på retningslinjer for dykkerundersøkelser.

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

Sekretariatet ga oppdatert informasjon om aktiviteter og prosjekter som er gjennomført eller pågående.

EU posisjon:

Be om informasjon vedrørende modellkurs 3.19-3.21 (security opplæring).

Utfall:

Modellkursene 3.19-3.21 er ferdig revidert og klare for utprøving.

15. Capacity-building for the implementation of new measures

Norsk posisjon:

Støtter utvikling av retningslinjene, men de må ikke forsinke eller stoppe utviklingen i IMOs arbeid med ulike instrumenter.

Utfall:

Utkast til retningslinjer og endringer til komiteenes retningslinjer ble godkjent.

Retningslinjene trer inn etter at et tema er besluttet satt på arbeidsprogrammet og gjelder kun for bindende SOLAS instrumenter. Dette vil følgelig ikke påvirke mulighetene til å sette noe på arbeidsprogrammet.

16. Role of the Human Element

Norsk posisjon:

Støtter felles IMO/ILO arbeidsgruppe på *ad hoc* basis med klare instruksjoner.

EU posisjon:

Som norsk posisjon.

Utfall:

Som norsk posisjon. Første *ad hoc* møte trolig sent neste år eller i begynnelsen av 2011. Instruksjer (ToR) skal utarbeides av felles MEPC/MSC arbeidsgruppen "Human element" under MEPC 59. Medlemmer må utnevnes. Hvordan vil bli diskutert i samme gruppe.

Oppfølging:

Brief MEPC.

Vurdere hvilke instruksjer *ad hoc* gruppen skal få som forberedelse til diskusjonen i MEPC.

17. Formal Safety Assessment

Det var utnevnt eksperter fra Italia, Japan, Nederland, Norge, Korea, Sverige, UK, USA, CLIA, IACS, INTERFERRY, INTETANKO og OCIMF.

Majoriteten av MSC støtter at FSA skal brukes i regelarbeid og at retningslinjene skal følges. Noen medlemmer setter spørsmålsteget ved metodikken for FSA, særlig fordi en benytter data fra baser som kun registrerer utfallet av ulykkene og ofte ikke kjenner den bakenforliggende årsaken til en ulykke.

Det ble stilt spørsmålsteget ved hvorvidt eksperter som har deltatt i utførelsen av en spesiell FSA skal være til stede under ekspertenes diskusjoner.

Ekspertgruppen ble nedsatt, men hadde litt startvansker.

En del av FSA EG ønsket å diskutere FSA på svært generell basis. Representantene fra Danmark og Norge presiserte gjentatte ganger at dette ikke var hovedintensjonen i ToR, selv om FSA EGs syn på eventuelle svakheter i FSA-veiledningen ble etterspurt.

Fra norsk og dansk side, og med prinsipiell støtte fra flere andre, ble det påpekt at målet med gjennomgangen var å sjekke FSAene i hht ToR, samt at identifiserte svakheter og usikkerheter først og fremst måtte vurderes i forhold til om dette ville påvirke konklusjoner og anbefalinger. Dersom konklusjoner og anbefalinger er robuste i forhold slike svakheter og usikkerheter, bør de innsendte FSAene aksepteres og anbefalingene tas til følge. Ved eventuell senere bruk av en FSA for vurdering av andre risikoreduserende tiltak bør man imidlertid gjøre en fornyet vurdering av robustheten i analysen sett i lys av den aktuelle anvendelsen. Mer detaljerte FSAer og skipstypespesifikke risikoreduserende tiltak kan være nødvendig.

Selv om bedre ulykkesstatistikk utvilsomt vil være en fordel, vil man aldri kunne gjøre en FSA dersom man skal kreve feilfrie ulykkesdatabaser. Anvendt datagrunnlag må imidlertid presenteres slik at relevans og velegnethet kan vurderes. FSAene må baseres på åpent tilgjengelige datakilder. I denne sammenheng betraktes kommersielle ulykkesdatabaser der informasjon kan kjøpes for en definert pris, som åpent tilgjengelig. Dersom kontraktuelle forhold og informasjonsleverandørens rettigheter medfører at rådata ikke kan utleveres, må søke- og utvelgelseskriterier beskrives sammen med metoden(-e) anvendt for analyse av ulykkesdata.

En identifisert svakhet ved noen av de gjennomgåtte FSAene var noe manglende samsvar mellom de forskjellige stegene. For eksempel var det enkelte farer identifisert som betydelige i steg 1 (HAZID), som ikke var analysert videre i steg 2. Det kan åpenbart finnes gode grunner for dette, men FSAen bør i så fall inkludere argumentasjonen for hvorfor enkelte identifiserte farer ikke er tatt med i den videre analysen. Tilsvarende bør utvelgelseskriterier for risikoreduserende tiltak for kost-nytte-analyse beskrives og begrunnes.

På grunn av tidsnød foreslo gruppen å nedsette en korrespondansegruppe samt å møtes en gang før MSC 87.

Norsk Posisjon:

Støtter nedsettelse av ekspertgruppen, men setter spørsmålstegn ved antall møter nødvendig. FSA skal verifiseres, ikke gjøres på nytt.

EU posisjon:

Støtter nedsettelse av ekspertgruppe.

Utfall:

FSA sendt MEPC vil ikke bli behandlet før etter MEPC 59.

Ekspertgruppen avla kun en midlertidig rapport.

Det ble nedsatt en korrespondansegruppe og besluttet å avholde et ekspertmøte til høsten for å ferdigstille gjennomgangen av de FSA som lå i ToR og rapportere til MSC 87.

Det var enighet om at ekspertgruppen bør møtes ad hoc når det er studier å evaluere.

Oppfølging:

Dette er en uavhengig ekspertgruppe, så det er ingen oppfølging fra Norge.

Norges oppnevnte ekspert fra DNV deltar i videre arbeid.

18. Piracy and armed robbery against ships

Piratvirksomhet er fremdeles et stort problem, spesielt i Adenbukten. Den internasjonale bekymringen er stor og det var en mengde innlegg om problemet. Det er gjennomgående stor motstand mot bevæpning av offiserer og mannskap.

Plenumsdebatten ble initiert ved foredrag av Commander European Union Naval Forces, en representant for International Maritime Bureau of the International Chamber of Commerce og representanter fra ICF og ITF. Militære styrker i områdene som er mest utsatt har redusert antall vellykkede kapringer, men situasjonen er ikke under kontroll. Det ble fra militær side understreket at de skip som forholdt seg til industriens "best management practice" sjeldnere ble kapret, men at ca 25% av skipene i området ikke virket som de kjenner til eller følger industriens "best management practice" og disse ble oftere kapret. Viktigheten av å følge industriens "best practice" ble understreket og administrasjoner ble oppfordret til å sørge for at retningslinjene ble distribuert.

I tillegg holdt IMO's sekretariat en presentasjon om Djibouti Code of Conduct som ble vedtatt på møte i Djibouti i januar i år. 17 stater "adopted" koden og 9 stater signerte under møtet. Det betyr at koden trådte i kraft 29. januar i år. Koden er rettet mot piratproblemene i det Vestindiske hav, Adenbukten og områder i Rødehavet. Koden er en samarbeidsavtale mellom

de undertegnende statene som har til hensikt å bekjempe problemene gjennom bl.a. å forplikte seg til å gjennomføre arrestasjoner, etterforskning og påtale.

1. Bevæpning

I diskusjonen kom det opp at enkelte stater bruker politi og ikke militære som vakter på sine skip. Derfor ble politi likestilt med militære i retningslinjene. Det ble påpekt at skip som kommer inn i territorialfarvannet til en fremmed stat med våpen om bord, etter kyststatens lovgivning kan anses å importere disse.

Enkelte delegater var ikke tilfreds med at ansvarsforholdet mellom skipsføreren og bevæpnet personell om bord ikke ble avklart i retningslinjene og at det heller ikke ble inntatt bestemmelser om hvem som har økonomisk ansvar i slike tilfeller. Sjøfolkernes organisasjoner pekte også på at bevæpnede vakter medfører ytterligere risiko for kriminalisering av sjøfolk og mente også at det burde gå klart frem av retningslinjene at militært personell opptrer på vegne av flaggstaten. BIMCO ga uttrykk for at det er uheldig hvis det ikke utvikles retningslinjer for bruk av private væpnet personell og oppfordret IMO om å nedsette en korrespondansegruppe for å arbeide videre med spørsmålet. I motsatt fall frykter BIMCO at flaggstater utvikler forskjellige retningslinjer, noe som vanskeliggjør håndteringen av spørsmålet for rederier.

Utfall:

MSC 86 var enstemmig mot bevæpning av offiserer og mannskap. Det var videre enighet om at private bevæpnede vakter på handelsskip var et spørsmål for flaggstaten å avgjøre. Det samme gjelder bruk av bevæpnede militære eller politi.

Det var enighet om at flaggstater som ønsker å tillate bruk av væpnet personell skal utarbeide en politikk på området og må autorisere slik bruk.

2. Retningslinjer Piracy

Det ble diskutert hvorvidt Best Management Practice skulle inkluderes som vedlegg til sirkulæret.

Det ble videre diskutert hvorvidt det skulle inkluderes et annex som rettes mot fiskefartøy.

Det ble også foreslått å utvikle retningslinjer rettet mot å ivareta mannskap som har blitt holdt fanget; rettigheter og oppfølging.

Utfall:

Det ble inntatt i reviderte retningslinjer at rederier skal ha planer for å ivareta sjøfolkernes velferd under og etter kaping/kidnapping, herunder psykologisk hjelp.

Nye retningslinjer for etterforskning av pirathandlinger som skal erstatte nåværende retningslinjer ble utarbeidet

Det ble også anbefalt at fiskefartøy ikke bør fiske innenfor 200 nautiske mil fra kysten av Somalia.

19. General cargo ship safety

Også denne gangen var det kun informasjon om pågående studier og ingen reell diskusjon. Det ble oppfordret til å sende inn dokumenter til neste møte.

20. Implementation of instruments and related matters

Sekretariatet informerte om status for de ulike IMO instrumentene, hvem som har tiltrådt og når.

21. Relations with other organizations

Ingen dokumenter.

22. Application of the Committee's Guidelines

Komiteen vurderte et forslag til endringer i retningslinjene utarbeidet av formennene i alle komiteer og underkomiteer. Forslaget reflekterer beslutningen tatt på MSC 84 om at underkomiteer ikke skal stille spørsmålstegn ved beslutninger fra komiteene om å eksaminere et punkt som er satt på arbeidsprogrammet.

Utfall:

Avgjørelsen vedrørende forslaget utsettes til neste møte.
Formannen understreket at beslutningen fra MSC 84 står.

23. Work Programme

Komiteen godkjente arbeidsprogrammene og foreløpig agendaer for underkomiteene.

1. Følgende nye punkter ble satt opp på de ulike arbeidsprogrammene:

COMSAR:

- Revision of resolution A.810(19) to permit AIS as an option to the 121.5 MHz homing beacon.
- Scoping exercise to establish the need for a review of the elements and procedures for GMDSS.

NAV:

- Amendments to the LL 1966 and the LLPROT 1988 (i samarbeid med SLF).
- New symbols for AIS-Aton (På agenda for NAV 56).
- Amendments to resolution A.953(23) World-wide Radionavigation System (WWRNS).

FP:

- Visible element to the general emergency alarm for hearing impaired (i samarbeid med DE).
- Development of amendments to SOLAS regulation II-2/10.10.2 concerning requirements for fire-fighters' breathing apparatuses.

DE:

- Development of a mandatory code for ships operating in polar waters. (På agenda for DE 53).

- Visible element to the general emergency alarm for hearing impaired (i samarbeid med FP).
- Testing of watertight compartments (guidelines- and SOLAS amendments).
- Revision of SOLAS regulation II-1/40.2 to establish mandatory requirements for electrical installations.
- Revision of the provisions for helicopter facilities in SOLAS and the MODU Code (low priority).

DSC:

- Installation of proper equipment for detection of radioactive sources or radioactive contaminated objects.

SLF:

- Amendments to the LL 1966 and the LLPROT 1988 (i samarbeid med NAV).

2. e-navigation:

Utfall:

Forslagene til plan for arbeidet med e-navigasjon utarbeidet av formennene i NAV, STW og COMSAR ble godkjent.

24. Election of Chairman and Vice-Chairman for 2010

Neil Ferrer (Filippinene) og Christian Breinholdt (Danmark) ble gjenvalgt som henholdsvis formann og nestformann for 2010.

25. Any other business

Norsk dokument: MSC 86/25/2, rettelser til SPS-koden 2008

1. Satellite AIS

Utfall:

Det framkom en del bekymringer under debatten og IMO tar ingen endelig beslutning, men støtter at ITU fortsetter sine studier.

2. SPS-koden

Også andre har oppdaget "feil" i koden. Bl.a. "safe return to port" kravene nevnt. Det ble nevnt at ikrafttredelsesdatoen skaper problemer for land som har implementert koden.

Utfall:

Saken oversendes DE og innsendelser skal skje under "Any other business". Spesifikke tekstendringer bes utferdiget. Utfallet vil trolig bli en MSC Resolusjon.

Oppfølging:
Brief DE
Innsendelse av dokument.

Haugesund 26. juni 2009

Sigurd Gude
Delegasjonsleder