

RAPPORT FRA MSC 87

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

FRA: Delegasjonen ved Gude

DATO: 02 juni 2010

KOMITÉ: IMO`s Maritime Sjøsikkerhetskomité 87. sesjon (MSC 87)
12.- 21. mai 2010 (106 delegasjoner fra medlemsland var til stede)

Den norske delegasjonen

Funksjon:

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen, Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder
Assisterende 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
Seniorrådgiver Morten Alsaker Lossius, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 3
Senior juridisk rådgiver Arild Viddal, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/DG 1
Seniorrådgiver Randi Birkelund, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum
Seniorrådgiver Terje H. Pettersen, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum
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
Avdelingsdirektør Arve Dimmen, Kystverket	Plenum
Seniorrådgiver Trond Langemyr, Kystverket	Plenum
Sjefsforsker Rolf Skjong, Det Norske Veritas	Plenum/WG 1
Sjefskonsulent Audun Brandsæter, Det Norske Veritas	Plenum/EG 1

OPPFØLGING

Punkt i rapport	Oppgave	Kommentarer	Ansvarlig
3	1. Initiere nødvendige endringer i norsk regelverk som følge av vedtatte endringer 2. Endre sertifikatmalene	Nye punkter skal inn i malene	HST/EHE HST/INSP
4.1	1. Brief FAL 2. Vurdere innspill til MSC 88	2. Har vi fått innrapportert problemer med landlov?	1. TBS 2. TBS
4.2	Sjekke ut om Norge har overholdt sine rapporteringsforpliktelser	Gjelder SOLAS kapittel XI-2/13	HST/FKD
5	Brief Council	Gjelder GBS finansiering	TBS (er gjort)
6.2	Delta i <i>ad hoc</i> LRIT grupper		Kystverket
6.3	Følges opp nasjonalt med berørte parter (FKD, NHD, FD og UD)	Gjelder skipsinformasjon til styrkene som bekjemper pirater	FKD
7	Evt. innlegg i Council	Støtte til avholdelse av DE WG på kroker	TBS
8	Brief Council	Opplæring av studenter	TBS (er gjort)
10	Vurdere videre nasjonal oppfølging av retningslinjer og sirkulære	I henhold til planer	HST
11	Brief til konferansen	Kun generelt	TBS (er gjort)
12	Vurdere deltagelse i WG	YFV har deltatt tidligere og ønsker fortsatt deltagelse	NOS/SGU (budsjett)
15	Vurdere videre nasjonal oppfølging av EN (explanatory notes til krav om safe return to port)	EN bør brukes nasjonalt.	HST
18	Delta i korrespondansegruppen	Med innspill fra Skjong DNV	TBS
21	Informasjon til SDir og næring	Kort melding på hjemmesiden	HST

I Generell informasjon

Tentativ dato for neste møte (MSC 88) er satt til 24. november – 3. desember 2010.

Diplomatkonferanse vil bli avholdt i Manila, Filippinene 21. -25.juni 2010

Informasjon til deltagerne ble delt ut under møtet.

Følgende liste over mulige arbeids/draftinggrupper under MSC 88 ble utarbeidet:
(Endelig beslutning tas av formann etter vurdering av innspill til neste møte.)

- GBS
- Maritime security - Piracy
- LRIT
- Human element (sikker)
- Amendments to mandatory instruments (sikker)
- Capacity building

Følgende møter ble godkjent avholdt mellom sesjonene:

- Tredagers arbeidsgruppemøte om livbåtkroker **20. – 22. oktober 2010**. Anneliese Jost vil lede gruppen. Frist for dokumentinnsendelse 15. september.
- To møter i E&T gruppen. Ett i mai/juni 2011 og ett uken før DSC 16
- ESPH Working Group i oktober 2010
- ESPH Working Group i 2011
- Møte i arbeidsgruppen for sikkerhet på fiskefartøy.
- Felles IMO/ITU expert group 14.-16. September 2010.
- Ad hoc LRIT WG mellom MSC 87 og MSC 88

II INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 29. april i Sjøfartsdirektoratet. EU avholdt foreberedende møte i Brussel 4. og 5. mai der Sigurd Gude deltok. Seniorrådgiver Turid Stemre deltok 4. mai. Under selve møtet i Maritime Safety Committee (MSC 87) ble det også avholdt flere EU koordineringsmøter, der Turid Stemre deltok.

Oppfølgingsmøte vil bli avholdt i Sjøfartsdirektoratet i august.

Under MSC 87 ble det nedsatt følgende arbeids- og draftinggrupper:

- WG 1 Goal Based Standards under ledelse av USA
- WG 2 LRIT related matters under ledelse av Canada
- WG 3 Maritime Security and Piracy and armed robbery under ledelse av Panama
- DG 1 Amendments to mandatory instruments under ledelse av Argentina
- EG 1 FSA under ledelse av Japan

Under MSC 86 ble det nedsatt følgende korrespondansegrupper:

- Amendments to the FSA Guidelines and the Guidelines for use of FSA and HEAP

III OPPSUMMERING

Av viktige saker under møtet kan nevnes:

- Begge de norske forslagene til nye agendapunkter ble vedtatt.
- MSC 87 godkjente innføring av krav om årlig testing av AIS. Dette var opprinnelig et forslag fra Norge som vi har møtt mye motstand på, men nå er det godkjent og skal adopteres på neste møte i desember i år.
- Innføring av Goal Based Ship Construction Standard (GBS) i SOLAS ble vedtatt sammen med GBS standarden. Implementeringen ble utsatt i forhold til det en var enig om på forrige møte da endringene ble godkjent. Norge har argumentert mot at IMO skal ha en godkjennelsesrolle, spesielt av nasjonale regler da dette bryter med dagens prinsipper (for eksempel i UNCLOS Artikkel 84). Det er uklart hva som er risikoen bak speilet hvis regler ikke blir godkjent, spesielt siden MSC også skal godkjenne nasjonale standarder. Vi frykter at videreutvikling av regler blir så tungvint at ingen orker/tar seg råd til slikt utviklingsarbeid. Dessuten vil klasse kunne dekke seg bak at reglene er 'verified by IMO' hvis noe går galt. Det ble ikke fattet noe vedtak om finansiering. Dette overlates til Council.
- EUs tilbud om å overta det internasjonale LRIT data senteret etter USA ble godkjent sammen med utkast til resolusjon om dette. EU tar over fra 31. desember 2010. USA har sagt seg villig til å drifte det midlertidige senteret fram til EU tar over.
- IMOs tilbud om å være vertskap for en fasilitet som kan sende LRIT informasjon til styrkene i Adenbukta ble akseptert under forutsetning at det var frivillig å benytte seg av tjenesten, samt at administrasjonen bestemmer hvem som evt. skal få adgang til data.
- Til vår store skuffelse, ble endringene i SOLAS kapittel III og LSA koden vedrørende utløsermekanismer for livbåter ikke godkjent. Dette skyldtes at MSC ikke så seg i stand til å behandle alle forslagene til endringer i retningslinjene for evaluering og utfasing av eksisterende mekanismer. Dette var etter vår mening en feil beslutning, da retningslinjene ikke påvirker disse kravene til nye mekanismer.

IV Oversikt over norske dokumenter til møtet

Agendapunkt 4: Measures to enhance Maritime Security.

87/4/2 Guidelines on security-related training and familiarization for shore-based personnel. (Norge er medinnsender)

87/4/3 Issue of Continuous Synopsis Records. (Norge er medinnsender)

Agendapunkt 7: Ship Design and Equipment

87/7/3 Comments on the draft guidelines for evaluation and replacement of lifeboat in-load release mechanism referred to in SOLAS regulation III/1.5. (Norge)

Agendapunkt 24: Work Programme

87/24/6 Proposal to develop a uniform understanding of the term "approved seagoing service". (Norge)

87/24/7 Development of interpretations of the 2000 HSC Code, as amended by Resolutions MSC.175(79) and MSC.222(82). (Norge)

V GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTER PÅ AGENDAEN

1. Adoption of the agenda

Utfall:

Agenda for MSC 87 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 oppfølging fra MSCs side, ble dette tatt opp under relevant agendapunkt.

3. Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments.

Endringer i bindende regelverk ble vedtatt som foreslått med unntak av endringene i SOLAS kapittel III og LSA-koden vedrørende utløsermekanismer til livbåter. Dette skyldtes at MSC ikke så seg i stand til å behandle alle forslagene til endringer i retningslinjene for evaluering og utfasing av eksisterende mekanismer. Dette var etter vår mening en feil beslutning, da retningslinjene ikke påvirker disse kravene til nye mekanismer.

Norsk posisjon: Norge støttet de foreslåtte endringene med unntak av GBS endringene.

Utfall: Følgende endringer ble vedtatt:

SOLAS

Kapittel II-1, Part A-1

Ny regel 3-11 som innfører krav om korrosjonsbeskyttelse i lastetanker på råoljetankere.

Kapittel II-2, Part B

Eksisterende regel 4.5.7 erstattes med ny. Omhandler krav til portable gassmåleinstrumenter der det ble klargjort at dette kravet gjelder for alle tankskip uavhengig av alder. Innfører også krav til fast deteksjonssystem for hydrokarbongass i dobbeltskrog og dobbeltbunn for oljetankere.

Appendix Certificates

Endringer i sertifikatmaler som innfører opplysninger om hvorvidt alternativ design har erstattet noen av kravene i SOLAS.

Gjelder sikkerhets sertifikat for passasjerskip og lasteskip, konstruksjonssertifikat og utstyrssertifikat for lasteskip. (Gjelder også sikkerhets sertifikat for atomdrevne passasjer og lasteskip, men vi har ingen)

Ikrafttredelse

Protestfristen er satt til 1. juli 2011 og forventet ikrafttredelsesdato er **1. januar 2012**.

SOLAS - GBS

Kapittel II-1 – Part A

Regel 2 Ny definisjon

Kapittel II-1 – Part A-1

Ny regel 3.10 beskriver anvendelse og krav om at bulk- og tankskip skal være designet og konstruert for å være sikkert og miljøvennlig i hele levetiden. Inneholder også krav om at dette skal oppfylles gjennom styrkekrav (og enkelte krav utover styrke) utarbeidet av en anerkjent organisasjon eller nasjonale standarder som oppfyller kravene i ”Goal-based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers”.

Endringene medfører også krav om at et ”konstruksjonsarkiv” (Ship construction file) skal leveres sammen med skipet og oppbevares delvis om bord og delvis på land under hele levetiden. Nødvendige oppdateringer i arkivet skal gjennomføres. Retningslinjer for innhold i arkivet ble også godkjent.

Goal-based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers samt retningslinjer for innhold i ship construction file ble også godkjent.

Ikrafttredelse

Protestfristen er satt til 1. juli 2011 og forventet ikrafttredelsesdato er **1. januar 2012**.

Tidsplan

Frist for innsendelse av regler for verifisering er satt til 31. desember 2013. MSC 96 (2016) tar endelig beslutning om hvorvidt innsendte regler tilfredsstiller kravene. MSC 97 evaluerer verifikasjonsprosessen og relaterte resurser.

FSS-Coden (Fire Safety Systems)

Kapittel 1, del 1 - anvendelse

Ny paragraf som gjør det klart at endringer i koden adopter etter 1. juli 2002 kun skal gjelde fra ikrafttredelsesdato med mindre annet er spesifikt uttalt.

Kapittel 10

Erstattes av nytt kapittel

Kapittel 16

Nytt kapittel om faste deteksjonssystem for hydrokarbongass.

Ikrafttredelse

Protestfristen er satt til 1. juli 2011 og forventet ikrafttredelse er **1. januar 2012**.

LSA-koden (Life Saving Appliances)

Kapittel IV

Vekt pr. person i livbåter på lasteskip økes fra 75 kg til 82,5 kg.

Tilsvarende vektendringer ble innført i resolusjon MSC.81(70) as amended (retningslinjer for testing av livredningsutstyr)

Ikrafttredelse

Protestfristen er satt til 1. juli 2011 og forventet ikrafttredelse **1. januar 2012**.

IMGD-koden

Endringer i forordet samt mindre endringer i part 1 og part 3.

Ikrafttredelse

Protestfristen er satt til 1. juli 2011 og forventet ikrafttredelse **1. januar 2012**, men det oppfordres til å bruke endringene fra 1. januar 2011.

SOLAS, 1988 protokollen

Endringer i sertifikatmaler som innfører opplysninger om hvorvidt alternativ design har erstattet noen av kravene i SOLAS.

Gjelder sikkerhets sertifikat for passasjerskip og lasteskip, konstruksjonssertifikat og utstyrssertifikat for lasteskip.

Ikrafttredelse

Protestfristen er satt til 1. januar 2011 og forventet ikrafttredelse **1. januar 2012**

Endringer i ikke bindende instrumenter

Mindre endringer i retningslinjer for faste deteksjonsanlegg for hydrokarbongass.

Oppfølging:

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

4. Measures to enhance maritime security

4.1 Landlov

Norsk posisjon: Norge deler bekymringen reist rundt sjøfolks "rett" til landlov. Vi er imidlertid ikke enig i den foreslåtte løsningen. IMO kan oppfordre havnestater til å legge til rette for landlov, men neppe kreve noe.

Diskusjon: Alle som tok ordet delte bekymringen. Det ble også påpekt at en annen uheldig konsekvens av ISPS-koden er at velferden ikke får adgang til havnen. Det ble videre påpekt at det pågår en revisjon av FAL-konvensjonen og at problemet kan adresseres der. Det ble i tillegg etterlyst mer presis informasjon om hvor og når slik nekting av landlov/ adgang til skipet har skjedd.

Utfall: Saken ble overført til Human element arbeidsgruppen som skal møtes under MSC 88. Det ble oppfordret til å sende inn opplysninger og forslag til neste møte. FAL 36 vil bli informert om diskusjonen.

Det ble startet et arbeid med å se på eksisterende sirkulærer MSC/Circ.1122 og MSC.1/Circ.1294.

Oppfølging: Brief til FAL. Vurdere innspill til MSC 88

4.2 Utfall av FSI 17

Utfall:

MSC 87 sa seg enig i at det vil være riktig å ta inn en note om at FPSOer og FSUer også skal tilfredsstillе SOLAS kapittel XI og ISPS koden i retningslinjene for anvendelse av krav til sikkerhet, security og miljøkrav for FPSO og FSU.

4.3 Notifiseringer i henhold til SOLAS kapittel XI-2/13

Det ble påpekt at flere land ikke har fulgt opp forpliktelsene om 5 årlig rapportering i forhold til godkjente havner. Det ble videre minnet om at det skal oppnevnes "a single point of contact for security related communication" med IMO.

Oppfølging:

Sjekke ut om Norge har overholdt sine forpliktelser og ta nødvendige grep.

4.4 Retningslinjer for security opplæring for landbasert personell

Dette er et initiativ fra EU som mener at når ISPS-koden retter seg mot landbasert personell bør det kunne kreves opplæring av disse på lik linje med det som kreves av sjøfolk.

Norsk posisjon:

Støttes.

Diskusjon:

Det var litt delte meninger om dette. Spesielt om hva man mente med landbasert personell. Diskusjonen gikk på om dette også skulle gjelde for landorganisasjonene.

Utfall:

MSC 87 godkjente et MSC.1 sirkulære som gir retningslinjer for security opplæring av havnepersonell med og uten security relaterte oppgaver. Det ble besluttet ikke å inkludere rederiorganisasjonene i retningslinjene da det var uklart hvem de skulle gjelde for opplæring av security offiser i landorganisasjonen er inkludert i ISPS-koden.

4.5 Uoverensstemmelser mellom ISPS-kodens del A og B

Norsk posisjon: Norge var klar over dette alt da koden ble adoptert og ønsker en gjennomgang uten å rokke ved prinsippene i A-koden.

Utfall: Det ble oppfordret til å sende inn forslag om nytt agendapunkt.

Oppfølging: Ingen. Vi får håpe noen tar et initiativ, men vi kan ikke påta oss en lederrolle i dette arbeidet.

5. Goal-based new ship construction standards

SOLAS endringer og GBS standarden ble godkjent på forrige møte, men det ble akseptert at det var påkrevet med noe mer arbeid. Et utestående punkt er finansieringen. Det foreligger 2 forslag. I begge forslagene skal den som søker evaluering betale inn en sum til et trustfond

som skal dekke utgiftene ved evalueringen. Diskusjonen går på hvorvidt den som søker evaluering også skal betale for nødvendig ekstra stab i IMO.

Det ble også diskutert en utsettelse av implementeringen. Japan hadde sendt inn en del forslag til endringer i standarden. Dette gikk på RO versus klaseselskap og hvorvidt nasjonale regler skal omfattes av godkjennelsesordningen.

Norsk posisjon: Det må sikres at finansieringsordningen ikke kompromitterer IMOs stabens integritet. Norge mente Council må ta stilling til finansieringen og tok ikke stilling til de to forslagene. Vi støtter også vedtagelse av SOLAS endringene og standarden på denne sesjonen, men ønsker enkelte endringer i tråd med intensjonen i Japans forslag.

Utfall: SOLAS-endringene og standarden ble godkjent med utsatt implementeringstid, uten de endringene Norge ønsket. Sekretariatet skal gjøre en ny analyse av behov for ekstra stab. Avgjørelsen vedrørende finansieringen skal tas i Council og vi må sørge for at stabens integritet ikke blir kompromittert.

Oppfølging: Brief til Council

6. LRIT-related matters

6.1 EUs tilbud om å overta som IDE

Norsk posisjon:

Støtter at EU overtar etter USA.

Utfall:

En MSC resolusjon som gir EU ansvaret for å etablere og drifte den internasjonale datautvekslingen fra 31. desember 2011 ble godkjent. Det vil bli foretatt en vurdering av videre drift av IDE i EMSA fra 2013 under MSC 90. USA fortsetter som midlertidig IDE fram til da. USA vil etter overtakelsen ivareta funksjonen som "disaster recovery site" for IDE.

6.2 Report of the seventh session of the Ad Hoc LRIT Group

Norsk posisjon: Norge støtter i al vesentlighet utfallet av gruppens arbeid. Det kan imidlertid diskuteres om gruppen har gått ut over sitt mandat i noen av forslagene om endringer til de tekniske spesifikasjonene for LRIT.

Utfall:

Foreslåtte endringer i teknisk spesifikasjon ble godkjent. Det ble også godkjent å avholde et nytt møte i *ad hoc* LRIT gruppen, og instruksjer til gruppen ble utarbeidet.

Oppfølging:

Norge deltar videre i *ad hoc* LRIT-gruppen

6.3 LRIT som verktøy i kampen mot pirater

Sekretariatet la fram et forslag om muligheter for styrkene i Adenbukta til å benytte LRIT data for å skaffe seg full oversikt over skip i området til en hver tid. Ett av forslagene var å opprette en fasilitet for dette i IMO.

Norsk posisjon: Norge er positiv til initiativet, men trenger mer opplysninger.

Diskusjon: Prinsippet om å etablere tiltak og bruke eksisterende overvåkingssystemer for å bekjempe piratvirksomhet fikk bred støtte. Sekretariatets forslag om å opprette en fasilitet i IMO fikk prinsipiell støtte, men det ble påpekt av blant annet Russland, USA og Tyskland at de eksisterende system ville kunne benyttes til slik informasjonsdeling. Forslag om en opt out resolusjon møtte sterk motstand. Det var videre uenighet om de finansielle sidene ved forslaget.

Utfall:

En MSC resolusjon om opprettelse av en slik fasilitet ble godkjent. Det ble understreket og går klar fram av resolusjonen at dette er en frivillig ordning basert på en ”opt in” tilnærming. De administrasjonene som ønsker å benytte seg av denne fasiliteten bestemmer selv hvem i og av de internasjonale styrkene som tillates å få LRIT informasjon.

Oppfølging:

Saken følges opp nasjonalt med berørte departement (FKD,NHD, FD og UD)

6.4 Tyrkias LRIT polygoner

Tyrkia gjorde oppmerksom på at selv om de har trukket tilbake sine polygoner, ser de ikke at LRIT polygonene har noe å gjøre med suverenitet, men kun er et verktøy for overvåking av trafikk i sikkerhetsøyemed. Polygoner tidligere innmeldt sammenfaller med deres SAR-område. Disse var innrapporterte som midlertidige grenser for å kunne teste LRIT systemene. De hevder nå at de må lenger ut med endelige polygoner. De beskyldte Hellas for å være lite samarbeidsvillige. Hellas gikk ikke uventet mot disse beskyldningene og Tyrkias oppfatning av fastsettelse av polygoner.

Norsk posisjon: Dette bør Tyrkia, Kypros og Hellas løse seg imellom.

Utfall: Tyrkia har trukket tilbake sine LRIT polygoner og diskusjonen legges på is til nye geografiske polygoner for Tyrkia foreligger.

7. Ship design and equipment (report of DE 52, urgent matters from DE 53)

Norsk posisjon: Støtter gjenstående aksjonspunkter fra DE 52. Støtter utfallet av DE 53 på de områdene MSC 87 skal vurdere, med unntak av at vi ønsker noen endringer i retningslinjene for evaluering og utfasing av eksisterende livbåtkroker.

Diskusjon: Det var kommet mange kommentarer til retningslinjene for evaluering og utfasing av livbåtkroker, flere av dem så tekniske at MSC ikke følte at de kunne ta stilling til dem. Det kom også en del tilleggskommentarer i plenum. Da det haster med å få retningslinjene godkjent ble det fremmet ulike måter å løse dette på. DEs formann foreslo å avholde et ekstra arbeidsgruppemøte over tre dager rett forut for neste DE. Dette ble støttet bl.a. av Norge. Det

ble understreket at det var viktig med aktiv deltagelse av administrasjonene, ikke bare produsenter.

Dessverre medførte dette at heller ikke endringene i SOLAS kapittel III og LSA-koden ble godkjent. Norge hevdet at endringene i SOLAS og LSA-koden var uavhengige av utfallet av arbeidsgruppemøtet, da møtet skulle diskutere evaluering og utfasing av eksisterende kroke, mens de nevnte endringene gjelder nye kroker. Selv om flertallet av de som tok ordet støttet Norge, noe vi påpekte, ble godkjennelsen utsatt.

Endringer i testprosedyre for LSA ble ikke godkjent da MSC ikke følte de kunne ta stilling til endringsforslag fra ILAMA. Det er blitt et problem at produsentene begynner å ta for mye styring i diskusjoner rundt redningsmidler.

Utfall: Det nedsettes en intersessional arbeidsgruppe som skal ferdigstille retningslinjene for evaluering og utfasing av livbåtkroker forutsatt godkjennelse av Council. Møtet avholdes rett forut for DE 54 og det settes av 3 dager. Gruppen rapporterer direkte til MSC 88.

Utkast til endringer i testprosedyre for LSA sendes tilbake til DE 55.

Utkast til endringer til LSA-koden (farge på livbåter) sendes COMSAR for uttalelse. Øvrige aksjonspunkter ble tiltrådt.

Oppfølging: Forberede innlegg for Council til støtte for avholdelse av et ekstra tre dagers møte før DE 54. Beslutte deltagelse i møtet.

8. Flag State implementation (report of FSI 17)

MSC 86 behandlet hastesaker fra FSI 17, så det var kun de resterende sakene som sto på programmet.

Sekretariatet informerte om et studentprogram IMO har. De tar mot studenter fra ulike universiteter og skoler og informerer om IMO og IMOs arbeid. De beskrev omfanget av programmet og sa at sekretariatet finner det vanskelig å øke omfanget av arbeidet slik FSI ønsker

Norsk posisjon: Norge støtter utfallet av FSI 17

Utfall: MSC 87 støttet utfallet av FSI 17 bortsett fra aksjonspunkt 10 som ber om at FSI skal involveres fra starten dersom det skal gjøres endringer i PSC regler. Det var enighet om at det neppe er praktisk mulig for MSC å beslutte dette, da den type arbeid ofte foregår utenfor IMO. Saken vedrørende studentopplæring sendes Council for videre diskusjon. Det er ønskelig at sekretariatet øker innsatsen på området og prøver å løse de praktiske problemene.

Oppfølging: Brief til Council

9. Safety of navigation (report of NAV 55)

Norsk posisjon: Norge støtter utfallet av NAV 55, men kommentarene fra DE vedrørende retningslinjer for losoverføring må vurderes. Norge støtter ikke UKs oppfatning at retningslinjene for bridge equipment and systems ikke fullt ut kan erstatte MSC.64(67).

Utfall: MSC 87 godkjente rapporten fra NAV 55 og tiltrådte alle aksjonspunktene. UKs kommentarer til retningslinjer for bridge equipment and systems ble ikke tatt til følge. Retningslinjene for losoverføring ble godkjent slik de forelå fra NAV.

10. Dangerous goods, solid cargoes and containers (DSC 14)

Norsk posisjon:

Norge støtter anmodningene fra DSC 14.

Utfall:

Rapporten fra DSC 14 ble godkjent og MSC tok alle anmodningene fra DSC 14 til følge. Sekretariatets forslag til endringer i EmS retningslinjene ble godkjent. Sekretariatets utkast til revidert MSC sirkulære om sikker bruk av desinfiseringsmidler, midler for skadedyrbekjempelse, plantevernmidler, etc. (pesticider) ble godkjent.

Oppfølging: Vurdere videre nasjonal oppfølging av retningslinjene og sirkulæret.

11. Training and watchkeeping (report of STW 41)

I tillegg til å behandle rapporten fra STW 41, ble MSC 87 informert om Generalsekretærens rapport om informasjon innrapportert i henhold til STCW Konvensjonens regel I/7.2 og I/8.3. Norge har rapportert i april 2010.

En rekke administrasjoner informerte om hva de hadde gjort til støtte for kampanjen "GO TO SEA".

Norsk posisjon: Norge støtter at resultatet av arbeidet med revisjonen av STCW Konvensjonen og Koden utarbeidet på STW 41 tiltres for oversendelse til Diplomatkonferansen. Norge kan ikke se behov for ytterligere opplæringskrav i forbindelse med entring av lukkede rom på det nåværende tidspunkt. Dette kan vi komme tilbake til når DSC er ferdig med utvikling av retningslinjene for entring av lukkede rom.

Utfall: Konferansen skal ikke adressere opplæring relatert til entring av lukkede rom. Utkast til endringer i STCW Konvensjonen og Koden ble tiltrådt for oversendelse til Konferansen for godkjennelse.

Oppfølging: Brief til konferansen.

12. Stability, load lines and fishing vessel safety (report of SLF 52)

Norsk posisjon: Norge støtter anmodningene fra SLF 52.

Utfall: MSC godkjente rapporten og tok aksjonspunktene fra SLF 52 til følge, herunder avholdelse av et ekstra møte i arbeidsgruppen for sikkerhet på fiskefartøy.

Oppfølging: Vurdere deltagelse i arbeidsgruppe møtet.

13. Bulk liquids and gases (report of BLG 14)

Sverige tok opp igjen sitt forslag om at IMO skal adressere hele bunkersekvensen for skip som bruker gass til framdrift, men fikk ikke støtte i MSC.

Norsk posisjon: Norge støtter anmodningene fra BLG 14

Utfall: MSC godkjente rapporten fra BLG 14 og tok alle anmodningene til følge.

14. Radiocommunications and Search and Rescue (urgent matters from COMSAR 14)

Norsk posisjon:

Norge støtter anmodningene fra COMSAR 14.

Utfall: MSC godkjente rapporten fra COMSAR 14 og tok alle anmodningene til følge.

15. Fire protection (urgent matters from FP 54)

IPTA med støtte fra Cook Islands, Vanuatu, og RINA uttalte bekymring til at krav til fartstid på kjemikalietankere for tankermann påtegning kun er 1 måned. Sekretariatet påpekte at administrasjoner var fri til å sende inn forslag til diplomatkonferansen.

UK foreslo endringer i explanatory notes (EN) til safe return to port kravene i SOLAS. De ønsket å trekke maskineri og styringssystemer ut av de såkalte kritiske systemene i retningslinjene. Kritiske systemer tillates å være ut av drift i inntil 1 time. Dette vil være i konflikt med intensjonen i de nye SOLAS-kravene.

Bahamas stilte spørsmålsteget ved beslutningen om å oversende et dokument innsendt fra IPTA til FP 54 med forslag til egne retningslinjer for kjemikalietankskip med hensyn på entring av lukkede rom til BLG. Det ble en lengre debatt som endte med at formannen konkluderte med at dette ikke var en ”urgent matter” og at det vil bli tatt opp på MSC 88.

Norsk posisjon: Støtter de fleste aksjonspunktene, men deler UKs bekymring i forhold til at maskineri og styresystemer tillates å være ute av drift i inntil 1 time i de foreslåtte EN.

Utfall: MSC tok anmodningene fra FP til følge, men EN ble endret som foreslått av UK og støttet av Norge.

Oppfølging: Vurdere videre nasjonal oppfølging av EN.

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

Sekretariatet redegjorde for status for bistandsarbeid og prosjekter forvaltet av IMOs sekretariat.

Sverige foreslo at finansieringen av technical cooperation project (ITCP) skulle gå delvis over IMOs driftsbudsjett. Dette vil bli diskutert videre i TCC og Council.

Sekretariatet informerte om status for modellkurs. Oppdatert liste over modellkurs er vedlagt document MSC 87/16/1.

17. Role of the Human Element

Dokumentet fra Intertanko og ITF vedrørende bekymring for manglende muligheter for landlov ble behandlet under agendapunkt 4.

Sekretariatet informerte om utfallet av arbeidsgruppens diskusjoner under MEPC 59 samt utfallet av aktuelle saker fra LEG 96. De informerte videre om at felles IMO/ILO arbeidsgruppe skal avholde møte 5.-6. august i Geneve.

Neste møte i felles MSC/MEPC arbeidsgruppe på human element vil bli under MSC 88.

Utfall: MSC 87 sa seg enig i utfallet av arbeidsgruppen beslutning at felles IMO/ILO arbeidsgruppe kun skal nedsettes etter behov og ikke som en fast gruppe. Følgende administrasjoner oppnevnes som IMOs medlemmer til møtet i Geneve:

Tyskland, Japan, Liberia, Marshall Islands, Panama, Filippinene, UK og US.

18. Formal Safety Assessment

Det var utnevnt eksperter fra Danmark, Finland, Hellas, India, Japan, Marshall Islands, Norge, Kina, Korea, Sverige, Tyskland UK, USA, CLIA, IACS, INTERFERRY, OCIMF, RINA og SIGTTO til ekspertgruppen (EG).

Kvalitet og tilgjengelig på data ble diskutert og spesielt ble GISIS nevnt. FSI får i oppdrag å se på forbedrings potensialer i GISIS.

EG startet sitt arbeid på MSC 86, og fortsatte gjennom en korrespondansegruppe og et møte i november 2009. Resultatet fra dette arbeidet dekket de fire FSAene for Cruise-, RoPax-, LNG- og Containerskip og ble diskutert videre på MSC 87.

En representant fra SAFEDOR-prosjektet presenterte den innsendte "FSA on dangerous goods transport with open-top containerships".

Denne FSAen vurderte effekten av å redusere noen av dagens begrensninger i forhold til transport av farlig gods (i denne sammenheng gods klassifisert for "on-deck stowage only") med containerskip. Det primære akseptkriteriet for risiko som ble anvendt var knyttet til å opprettholde sikkerhetsnivået. Dette er klart forskjellig fra de fire andre FSAene som ekspertgruppen har vurdert, og det som har vært den vanligste anvendelsen av FSA, nemlig å vurdere kost-nytte-effekten av risikoreduserende tiltak. Dette er ikke en FSA slik FSA er definert, men faller inn under begrepet Risk Based Design, og hvor strategien i dette tilfellet var å vise ekvivalent sikkerhet.

FSAen konkluderer med at for noen typer farlig gods er det ingen av de identifiserte tiltakene som vil kunne kompensere for risikoøkningen dersom slikt gods tillates transportert annet enn på dekk/ over luke. Det er heller ingen enkelttiltak som vil ha en slik effekt for alle de øvrige typene av farlig gods. Ved implementering av et eller flere av disse tiltakene på et skip vil imidlertid definerte typer farlig gods kunne transporteres med samme eller bedre sikkerhetsnivå.

Det ble dessverre ikke nødvendig støtte for å inkludere i rapporten en anbefaling til medlemslandene om å benytte de fire tidligere vurderte FSAene, sammen med de kommentarer ekspertgruppen har gitt, for å foreslå tiltak for å forbedre sikkerheten for de aktuelle fartøystypene.

Gruppen har identifisert svakheter i FSA Guidelines og Guidance on the use of HEAP and FSA, samt forslag til hvordan dette kan forbedres og anbefalte en revisjon.

Norsk Posisjon: Støtter ikke utfallet av korrespondansegruppens arbeid. Støtter kommentarene fra Danmark.

Utfall: EG var generelt godt fornøyd med måten denne FSAen var gjennomført på og fant å kunne ha tillit til resultater, konklusjoner og anbefalinger. Eventuelle videre tiltak basert på de ulike FSAene må foreslås av medlemslandene i henhold til IMOs retningslinjer. EG har avsluttet sitt arbeid og vil ikke bli nedsatt igjen før eventuelle andre FSAer foreligger. Det ble nedsatt en korrespondansegruppe som skal vurdere revisjonsforslagene til EG.

Oppfølging:

Delta i korrespondansegruppen.

19. Piracy and armed robbery against ships

Som alltid er vi alle enige i at det er uakseptabelt at sjøfolk ikke har en trygg arbeidsplass. Det er imidlertid begrenset hva IMO som organisasjon kan gjøre.

ICS tok opp en "US executive order" undertegnet av presidenten som forbyr alle fra USA å handle med noen som kan mistenkes å ha med piratvirksomhet å gjøre. Dette kan føre til fengsel i opp til 20 år. Det ble uttrykt bekymring i forhold til om dette også gjelder utbetaling Malta understreket viktigheten av et kontaktpunkt som kan gi nødvendige tillatelser til styrkene til å borde et kapret skip eller et skip utsatt for kapringsforsøk. Dette kontaktpunktet må være tilgjengelig 24 timer i døgnet 7 dager i uken.

Generalsekretæren uttrykte at det også var gode nyheter. Det har ikke vært noen vellykkede angrep på skip som frakter nødhjelp til Somalia og mange andre angrep er forhindret.

Norge ble nevnt som finansiell bidragsyter i kampen mot pirater.

Diverse prosedyrer

Generelt ble det påpekt at an del av de foreslåtte retningslinjene krever spesialkompetanse og en må være sikker på at rett ekspertise er tilstede i ulike grupper. Det må også tas hensyn til arbeid som foregår i andre grupper og på andre arenaer slik at arbeidet er koordinert.

Prosedyrer og retningslinjer for å ivareta sjøfolkenes psykiske og fysiske helse under og etter piratangrep.

Norsk posisjon: Støttes.

USA informerte om samarbeid med ICMA (International Christian Maritime Association) og sjømannskirkene for å ivareta sjøfolk som har vært involvert i piratangrep. Dette vil bli tatt ytterligere opp i WG 3 under kontaktgruppen og de regner med å ha et ferdig utkast til MSC 88.

Retningslinjer for innsamling og bevaring av bevismateriale

Diskusjon: Det ble kommentert at UNs kontaktgruppe jobber med dette i WG 2 og IMO's arbeid bør samordnes med dette.

Norsk posisjon: Støttes, men vi må være klar over begrensninger. Dette er ikke enkelt arbeid og det er lett å ødelegge bevismateriale.

Retningslinjer for sjødyktighet etter angrep/fangenskap

Norsk posisjon:

Dette er en svært spesiell situasjon og vurderingen bør være opp til kaptein og flaggstat.

Utfall: Sekretariatet vil utarbeide et dokument som gir en oversikt over pågående arbeid i ulike fora med hensyn på arbeidet som skal gjøres av IMO i et forsøk på å unngå dobbeltarbeid. Likevel ble det understreket at alt IMO skal ta hensyn til i sine vurderinger, må formelt sendes inn til IMO.

20. General cargo ship safety

IACS rapporterte om progresjonen i arbeidet med FSA på sikkerhet for general cargo ships. Studien er begrenset til skip klasset i IACS (ca. 90% av den totale verdensflåten. Tallet på general cargo skip er vesentlig lavere).

Iran foreslo å danne en gruppe som kunne samle data for non-IACS skip.

Norsk posisjon: Norge er positiv til forslaget fra Iran forutsatt at administrasjoner med stor non-IACS flåte deltar aktivt.

Utfall: Forslaget fra Iran ble ikke tatt til følge. MSC oppfordrer administrasjoner til å stille data til disposisjon for IACS noe bare Norge har gjort til nå.

21. Implementation of instruments and related matters

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

Vedrørende 1995 tilleggene til Convention for Safe Containers (CSC) 1972 vil sekretariatet kontakte de som har tiltrådt 1972 konvensjonen for å se om det er noe vilje til å akseptere endringene. Flertallet ønsker seg en "minikonferanse" for å adoptere endringene.

IACS påpekte at SOLAS endringene i annex 3 til 2006 resolusjon som skal tre i kraft 1. juli i er plassert i SOLAS kapittel II-2 og får derfor effekt for alle passasjerskip bygget på eller etter 1. januar 2009, selv om dette ikke var intensjonen.

Det betyr at krav om tilleggsbelysning i passasjerlugarer får tilbakevirkende kraft.

Intensjonen med kravet var imidlertid ikrafttredelse 1. juli 2010.

Utfall: Det utarbeides et MSC.1/sirkulære som klargjør at inntil SOLAS blir endret (må avvente ikrafttredelse av endringene 1. juli 2010) er det en felles forståelse av at krevet skal gjelde fra 1. juli 2010. SOLAS vil bli endret i henhold til normale prosedyrer så fort det lar seg gjøre.

Oppfølging: Informasjon til næringen

22. Relations with other organizations

Det var to organisasjoner som søkte om status som NGO:
Bureau International des Containers et du Transport Intermodal (BIC)
Superyacht Builders Association SYBAss)

Norsk posisjon: Vi forutsetter at søkerne tilfredsstillende IMO's kriterier for NGO

Utfall: Begge organisasjonene ble gitt midlertidig status som NGO i 2 år. Da vil beslutningen bli revurdert bl.a. ut fra hva de har bidratt med.

23. Application of the Committee's Guidelines

Diskusjonen rundt hvorvidt underkomiteene skal kunne diskutere "need" eller "compelling need" fortsatte. Det forelå et tekstforslag fra sekretariatet og ett fra Cook Islands. Siden det nå foreligger et revidert utkastet til retningslinjer for arbeid i komiteer og underkomiteer basert på resolusjon A.1013(26) var det ikke nødvendig å diskutere disse to forslagene etter vår mening. Vi mener det er tilstrekkelig fleksibilitet i retningslinjene slik de foreligger i dag. Imidlertid var vi i mindretall.

MSC 87 diskuterte rapporten fra formannsmøte avholdt lørdag 15. mai. Rapporten inneholder kommentarer til reviderte retningslinjene og forslag til praktisk gjennomføring av retningslinjene.

Utfall: Retningslinjene ble godkjent "in principle" og det ble anmodet om skriftlige innspill til neste MSC da retningslinjene må godkjennes. Sekretariatet utarbeider "logical editorial" endringer for å reflektere flertallets synspunkt (større fleksibilitet for underkomiteene til å diskutere need og compelling need). I tillegg vil sekretariatet inkludere endringer besluttet på MEPC 59. For framtiden skal de reviderte retningslinjene benyttes ved innsendelse av forslag til nye "planned eller unplanned outputs".

24. Work Programme

Komiteen godkjente biennial agenda og post biennial agenda samt foreløpig agendaer for de kommende møtene i underkomiteene.

Assembly 26 vedtok en kjøreplan for å gjøre IMO revisjon av medlemslandene bindende. Det ble besluttet å oversende saken til FSI slik at de kan begynne å jobbe med de første punktene i planen:

1. vurdere hvordan koden kan gjøres bindende og
2. hvilke konvensjoner og koder som skal inkluderes.

Frist for innsendelse av dokumenter relatert til dette ble utsatt til 2 uker fra nå. Dokumentene skal sendes inn under "any other business" og være på maks 2 sider.

En forespørsel fra IAEA om samarbeid i utvikling av retningslinjer for hvordan en skal handle ved en ulykke som involverer radioaktivt materiale ble diskutert. Det var en viss støtte for å utvikle retningslinjer men grunnet manglende informasjon ble det besluttet at sekretariatet skal delta på neste møte i IAEA slik at det foreligger mer informasjon til neste møte og en endelig beslutning kan fattes da.

Følgende nye punkter ble satt opp på de ulike arbeidsprogrammene:

DE:

Revision of Res. A.761(18) (en sesjon)

Development of guidelines for use of FRP within ship structures (Går til DE 55, ferdigstilles i 2013)

FP:

Development of unified interpretations for chapter 7 of the 2000 HSC Code (Går til FP 55, ferdigstilles i 2012)

Development of amendments to the FSS Code for communication equipment for fire-fighting teams (Går til FP 55, ferdigstilles i 2012)

STW:

Development of unified interpretations for the term "approved seagoing service" (Går til STW 42, ferdigstilles i 2011)

DSC:

Amendments to SOLAS to mandate enclosed space entry and rescue drills (Går til DSC 15 i samarbeid med BLG om nødvendig. Ferdigstilles i 2012)

COMSAR:

Development of measures to avoid false distress alerts (COMSAR, to sesjoner)

BLG:

Review of proposed amendments to chapter 14 of the FSS Code related to ships carrying liquid substances listed in the IBS Code (Går til BLG 15, ferdig 2011)

Entring av lukkede rom. (Dokument fra IPTA går til BLG 15, ferdigstilles i 2011)

25. Any other business

1 IMO observatør i IACS Quality System Certification Scheme (QSCS)

Det ble en lenger diskusjon om finansiering av observatøren. Per i dag er det IACS som betaler. Sekretariatet kom med ulike forslag til finansiering.

Norsk posisjon: En uavhengig observatør bør ikke finansieres av dem han skal observere.

Utfall: Forsette som i dag i overgangsperioden og deretter revurdere verdien av å ha en observatør i QSCS).

2 MSC.1 sirkulære som promulgerer medlemskap i IHO

Norge er medinnsender av dokumentet som fikk full støtte. Det ble diskutert hvilken måte som var mest effektiv, et sirkulære eller brev direkte fra generalsekretæren til administrasjoner som ikke er medlem av IHO.

Utfall: Formannen og sekretariatet vurderer hva som er mest praktisk, men det vil bli enten et sirkulære eller et brev.

3 Behov for oppdatering av res.MSC.140(76)

Resolusjonen omhandler beskyttelse av AIS VHF data link. Det ble påpekt at det har kommet mye nytt AIS utstyr på markedet som er blitt akseptert brukt og det er derfor behov for oppdatering av resolusjonen.

Norsk posisjon: Norge kan støtte en oppdatering av resolusjonen, men IALA må alliere seg med en medlemsstat og følge de riktige prosedyrene for nye agendapunkt.

Utfall: IALA ble anmodet om å finne seg en sponsor og fremme forslag om nytt agendapunkt.

4 Diverse

Sekretariatet informerte om status for GISIS.

Forslag om å revidere retningslinjene for Wing in Ground (WIG) fikk mye støtte og Korea ble oppfordret til å sende inn forslag om nytt agendapunkt i henhold til retningslinjene for arbeid i IMOs komiteer og underkomiteer.

Intercargo ga sin årlige rapport bl.a. om ulykker på bulkskip.

Forslag om å revidere bulkkoden (IMSBC Code) for å inkludere jernmalm som gruppe A last

Haugesund 02.06 2010

Sigurd Gude
Delegasjonsleder