



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Directorate

RAPPORT FRA MSC 88

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

FRA: Delegasjonen v/Sigurd Gude

DATO: 17. desember 2010

KOMITÉ: **IMO`s Maritime Sjøsikkerhetskomité 88. sesjon (MSC 88)**
24. november-3. desember 2010 (91 delegasjoner fra medlemsland deltok)

Den norske delegasjonen

Funksjon:

Assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude, Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder
Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Seniorrådgiver Haakon Storhaug, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Teknisk direktør Lasse Karlsen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Seniorrådgiver Morten Alsaker Lossius, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG3
Seniorrådgiver Hilde Stange, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG2
Senior juridisk rådgiver Arild Viddal, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/DG1
Rådgiver Linda Bruås, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/DG1
Overingeniør Heidi Beate Hop, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Seniorrådgiver Randi Birkelund, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum
Seniorrådgiver Terje H. Pettersen, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum
Seniorrådgiver Elisabeth Guttormsen Fiskeri- og kystdepartementet	Plenum
Regiondirektør John Erik Hagen, Kystverket	Plenum/WG1
Seniorrådgiver Trine Beate Solevaagseide, Kystverket	Plenum/WG1
Avdelingsdirektør Arve Dimmen, Kystverket	Plenum
Seniorrådgiver Trond Langemyr, Kystverket	Plenum
Sjefsforsker Rolf Skjong, Det Norske Veritas	Plenum
Dr. ing. Kirsten Rognstad, Det Norske Veritas	Plenum/WG2

OPPFØLGING

Punkt i rapport	Oppgave	Kommentarer	Ansvarlig
V.3	Legge opp til innføring av endringer i IMOs instrumenter		HST
V.4	Er oppdatert informasjon sendt til GSIS?	Gjelder securityplaner for havner	HST
V.5	Vurdere innspill	I samråd med DNV	LKA
V.6	Delta i LRIT ad hoc-gruppen		KYV
V.7	Delta i mellomliggende møte før DE 55	Vurdere om dokument skal innsendes	LKA
V.7	Sende innspill til DE 55 om testing av redningsvester	Samarbeide med Regatta	SGU
V.9	Vurdere om retningslinjene skal innføres i Norge	Sammen med underdirektørene	HST
V.11	Vurdere om rapporteringsopplegg skal ut til næringen		TBS
V.12	Forberede innlegg på BLG 15 om entring into enclosed spaces	Imøtegå innspill fra Cook Island	LCE/TBS
V.13	Ta inn endringene i STCW-konvensjonen og kodene	Er iverksatt	RVK/HST
V.17	Delta i WG under MSC 89	Eksperthjelp fra DNV	DNV
V.25	Sirkulere MSC.1/Circ om unormal oppførsel av ECDIS	Sendes til Norges rederiforbund og Rederienes Landsforening	HST

I Generell informasjon

Tentativ dato for neste møte (MSC 89) er satt til 11.-20. mai 2011.

Følgende møter ble godkjent avholdt mellom sesjonene:

- *DE working group on lifeboat release hooks (16.-18. mars 2011)*
- *E&T 15 (6.-15. april 2011)*
- *Expert Group on FSA (9.-10. mai 2011)*
- *E&T 16 (26.-30. september 2011)*
- *ESPH Working Group i løpet av 2011*

II INNLEDNING

Nasjonalt for møte ble avholdt 8. november i Sjøfartsdirektoratet.

EU avholdt foreberedende møte i Brussel 12. november der Sigurd Gude og Turid Stemre deltok. Under selve møtet i Maritime Safety Committee (MSC 88) ble det også avholdt flere koordineringsmøter i regi av EU der Sigurd Gude deltok.

Nasjonalt oppfølgingsmøte anses ikke nødvendig.

Av de mulige arbeids- og draftinggrupper MSC 87 så for seg, etablerte MSC 88:

WG1 LRIT under ledelse av Canada

WG2 Human element under ledelse av Liberia

WG3 Maritime security/Piracy under ledelse av Panama

DG1 Amendments to mandatory instruments under ledelse av Argentina

Under MSC 89 skal disse gruppene etableres:

WG re Maritime security and piracy;

WG re Goal based standards and formal safety assessment

WG re Capacity-building needs analysis group

DG re Adoption of amendments to mandatory instruments

MSC 88 etablerte en korrespondansegruppe "Review of the IMO Maritime Security Manual" som koordineres av Canada og USA i fellesskap.

III OPPSUMMERING

Av viktige saker under møtet kan nevnes:

- Godkjenning av de nye trafikkseparasjonssystemene på sør- og vestkysten av Norge som ble godkjent uten kommentarer (se pressemelding av 30. november).
- Godkjenning av endringer i SOLAS kapittel 3 og LSA-koden relatert til livbåtkroker som ble ytterligere utsatt til MSC 89.
- Godkjenning av retningslinjer for utfasing av eksisterende ustabile livbåtkroker som ble utsatt til MSC 89.
- Godkjenning av nytt punkt på SLFs agenda om utvikling av stabilitetskriterier og fartøyspesifikke operasjonelle retningslinjer for fartøy engasjert i tauing og ankerhåndteringsoperasjoner (oppfølging etter Bourbon Dolphin) som ble godkjent uten kommentarer (se pressemelding av 31. November)
- Godkjenning av nytt punkt på DEs agenda om revisjon av retningslinjer for testing av redningsvester som ble godkjent.

Komiteen fastsatte endringene i SOLAS, 1988 protokollen til SOLAS, Container-konvensjonen og den nye FTP-koden som tidligere godkjent av MSC 87.

Disse nye agendapunkter (unplanned outputs) godkjent og fordelt til underkomiteene:

- FP skal vurdere plassering av nødpusteapparater (EEBD), vurdere endringer i ventilasjonskravene i SOLAS samt utvikle/klargjøre bestemmelsene i SOLAS og FTP- koden hva gjelder kriterier for plastrør i forhold til røyk- og flammespredning samt spredning av giftige gasser.
- NAV skal utvikle standard for inklinometer som kan gi signal til voyage data recorder (VDR). I tillegg ble omfanget av arbeidet med nye symboler for AIS aids to navigation (AIS AtoN) utvidet til også å omfatte policy-diskusjoner og retningslinjer for AIS aids to navigation.
- COMSAR skal utarbeide en Assembly-resolusjon vedrørende varsling i henhold til SOLAS regel V/5.4.
- DE skal revurdere retningslinjer for Wing in Ground (WIG)

IV Oversikt over norske dokumenter til møtet

Agendapunkt 23:	Work Programme
MSC 88/23/	Amendments to the International Code on Intact Stability, 2008 (kommer på agendaen til SLF 54 I 2012)
MSC 88/25/6	Operating anomalies identified within ECDIS (sammen med Japan, Storbritannia, ICS og IFSMA)
(Fra DE 54	Norsk forslag om at IMO Res. 200(80) skal revurderes av DE 55)

V GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTER PÅ AGENDAEN

1. Adoption of the agenda

Utfall: Agendaen ble godkjent.

2. Decisions of other IMO bodies

Norsk posisjon: Beslutningene fra de andre organene i IMO ble tatt til etterretning.

Utfall: 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.

Utfall: Følgende endringer ble vedtatt:

SOLAS

Kapittel II-1, Part D

Endring av regel II-1/41.6 Main source of electrical power and lighting systems.

Kapittel II-2, Part A, B og C

Endring av regel 1 Application, regel 3 Definitions og regel 7 Detection and alarm.

Kapittel III/1

Ny paragraf 5 i regel 1 Application.

Kapittel V

Regel 18 Approval, surveys and performance standard of navigation systems and equipment and voyage data recorder. Regel 23 Pilot transfer arrangements.

Sertifikatendringer

Form of Safety Certificate for Passenger Ships, form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships og form of safety Equipment Certificate for Cargo Ships.

Disse SOLAS-endringene trer i kraft **1. juli 2012**.

International Convention for safe Containers

Annex I – regulations for testing, inspection, approval and maintenance of containers

Annex II – Structural safety requirements and test

Annex III – Control and verification

Endringene trer i kraft **1. januar 2012** med mindre fem eller flere kontraherende stater innen 1. juli 2011 har protestert.

FSS-Coden (Fire Safety Systems)

Kapittel 1, del 1 - anvendelse

Ny paragraf som gjør det klart at endringer i koden godkjent 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

Endringene trer i kraft **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

Endringene trer i kraft **1. januar 2012**.

2010 FTP Code (Fire Test Procedures)

Endringene trer i kraft **1. juli 2012**.

Oppfølging:

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

4. Measures to enhance maritime security

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. Nå utvides GSIS-opplysningene med siste dato for review or approval av Port Facility, Security Plan og siste dato for Statement of Compliance, som nødvendig.

Utfall: Arbeidsgruppen om security og piratvirksomhet utarbeidet retningslinjer for CSOer i forberedelser av rederi og mannskap på mulighetene for kaping i utsatte områder. Videre ble retningslinjene for innsendelse av sikkerhetsrelatert informasjon før skipet skal til havn med tilhørende rapporteringsskjema revidert. Gruppen ferdigstilte også reviderte retningslinjer for å hindre blindpassasjerer å komme seg om bord. Forslaget fra Ukraina og andre om at ship security plans skulle ha tiltak mot piratvirksomhet ble ikke tatt til følge.

Oppfølging: Verifisere om Norge har overholdt sine forpliktelser vis a vis GSIS og ta nødvendige grep.

Utfall av FAL 36: Komiteen noterte seg at FAL 36 hadde foreslått et elektronisk data informasjonsdokument (EDI) som vil bli tatt inn i MSC/Circ. 1305 når det blir revidert.

FAL behandlet også problemstillingene knyttet til blindpassasjerer og forslaget til ett nytt sirkulær.

FALs rapportering om beste praksis for "the maritime supply chain resilience" ble tatt til etterretning og ikke behandlet utover det.

Utfall: MSC 88 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.

5. Goal-based new ship construction standards

SOLAS endringer og GBS standarden ble godkjent av MSC 87, men det ble akseptert at det var påkrevet med noe mer arbeid. Tyskland og Korea hadde sendt inn hvert sitt forslag i så måte.

Norsk posisjon: Vi støtter i utgangspunktet Tysklands forslag.

Utfall: Saken tas opp under MSC 89 der en arbeidsgruppe om GBS skal opprettes med tanke på å få fremgang i saken. Det er ønskelig at ytterligere innspill kommer til MSC 89.

Oppfølging: Vurdere innspill i samarbeid med DNV.

6. LRIT-related matters

Agendapunktet dreide seg mye om informasjon om utviklingen av LRIT-systemet, samt rapport fra 9. sesjon fra LRIT ad hoc gruppen.

Diskusjon:

LRIT-koordinator rapporterte fra sine revisjoner av LRIT datasentre.

EMSA har som mål å drifte, teste og forberede IDE-systemet for offisiell overtakelse fra USA ved slutten av 2011, og rapporterte om fremdriften.

IMO sekretariatet informerte at pr 21. september 2010 hadde 96 av 159 kontraherende regjeringer rapportert til Organisasjonen ifølge SOLAS vedrørende etablering og testing av LRIT datasentre (LRIT Data Centres) og drift av LRIT-systemet siden MSC 87.

LRIT ad hoc-gruppen foreslo endringer i de tekniske LRIT-spesifikasjonene, samt endringer i vedrørende protokoller og arrangementer for prototype, utvikling og integrasjon m.v. Det ble også foreslått endringer i retningslinjene for revisjon og tilsyn med LRIT datasentre, samt den internasjonale datautvekslingen (IDE). Det ble også lagt frem et utkast til MSC sirkulær om kontinuitet i tjeneste (service) planen for LRIT.

Kina rapporterte at det en lav benyttelsesrate av LRIT informasjon, noe som kan få negative konsekvenser på lang sikt for LRIT-systemet. MSC ble bedt om å analysere årsaken til denne lave benyttelsen, samt foreta en helhetlig vurdering av de operasjonelle sidene ved LRIT-systemet, med sikte på å ”markedsføre” bruk av LRIT-systemet.

Marshall Islands ba MSC å fremme bruk og etterspørsel av LRIT informasjon, samt oppmuntre kontraherende regjeringer å ”adoptere” US\$0.25 1:2:6 kostnadsmodell og fremskynde etableringen av nødvendig samarbeid med andre DCer om finansiering av LRIT.

Statistisk informasjon fra Marshall Islands’ nasjonale datasenter (NDC) om operasjonell oppfyllelse av skipsutstyr viste at det finnes 10-20 % skip som ikke tilfredsstillir LRIT-systemets krav, noe som gir negativ innvirkning på LRIT-systemet.

IMSO opplyste at deres siste revisjoner har vist at DCer i stor grad har stabilisert sine systemer, og opererer nå i overensstemmelse med kravene. Likevel, manglende rapportering fra skip til sine datasentre, er fremdeles en negativ side med LRIT.

Utfall:

De fleste innspillene ble notert og Norge støttet LRIT ad hoc-gruppens forslag til endringer.

Det var stor støtte for en ”USD 0,25 1:2:6 kostnadsmodell. Samtidig vil man sterkt anbefale å akselerere prosessene med å få på plass kontrakter mellom DCer som regulerer prising og andre forhold rundt utveksling av posisjonsrapporter.

På skip hvor sikkerhets sertifikat for utstyr ikke kreves, knyttes gyldigheten for LRIT testrapport opp mot sikkerhets sertifikat for radio (5 år). Flertallet var enig i at det ikke var

behov for noen årlig test, ettersom utstyret rent praktisk testes flere ganger i døgnet så lenge det er i drift. Det var videre enighet at det var behov for mer data og analyser på hvorfor mangler på rapporteringer oppstår før man eventuelt trakk noen konklusjoner. Medlemsstater med DC'er ble derfor bedt om å rapportere på dette til MSC 89.

Oppfølging: Norge deltar i LRIT ad hoc gruppen.

7. Ship design and equipment - report from DE 53

Norsk posisjon: Støtter aksjonspunktene.

Diskusjon: Komiteen godkjente rapporten, men Storbritannia og Norge reservert seg mot det MSC.1/Circ., som vil komme om vanntette dører.

Det ble dessverre ingen enighet om endringer i regelverket for livbåtkroker. Retningslinjene for utfasing ble heller ikke godkjent. Saken blir sendt tilbake til DE 55 og det er besluttet at endelig vedtak må fattes på MSC 89 i mai neste år. Hovedårsaken til at det ikke ble fattet noen beslutning var at rederi- og sjømannsorganisasjonene stiller spørsmålstegn ved robustheten av retningslinjene for vurdering av eksisterende livbåtkroker. De mener stabilitet og svakheter i design ikke er adressert slik utkastet til retningslinjer nå er formulert, men de har heller ikke i dette møtet kommet med spesielle og konkrete forslag til hva som må til

Dette medførte at endringene i SOLAS kapittel III og LSA-koden ikke 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 kroker, 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, et møte som egentlig forutsetter godkjennelse av Council 106 som møter 27. juni-1. juli. I diskusjonen omkring dette kom det frem at Councils formann hadde vært konsultert og mange av medlemmene i Council støttet at krok-møtet skulle avholdes. Møtet avholdes rett forut for DE 55 og det settes av 3 dager. I tillegg skal gruppen fortsette arbeidet under DE 55 og rapportere til DEs plenum.

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

Forslaget til DE 54 fra IACS om testing av frifalls livbåter må tas av DE 55 under agpkt. 7 Making the provisions of MSC.1 Circ.1206/rev.1 sammen med en mulig endring av SOLAS kapittel III.

DE 54 sin rapport ba om at et "unplanned output" kom på DE 55s agenda om testing av redningsvester. Det ble besluttet da komiteen behandlet arbeidsprogrammet for MSC, MEPC og underliggende komiteer.

Oppfølging: Delta i det mellomliggende møte, sende innspill til DE 55 om testing av redningsvester samt følge opp under DE 55.

8. Radiocommunications and Search and Rescue - report from COMSAR 14

Norsk posisjon: Støtter aksjonspunktene.

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

- Questionnaire on the availability of shore-based facilities in the GMDSS
- Liaison statement ITU-R study group matters
- Questionnaire on the availability of SAR services
- Amendments to the 1994 HSC Code
- Unified interpretation of the 1994 HSC Code
- Ammenments to the 2000 HSC Code

9. Fire protection - report from FP 54

Norsk posisjon: Støtter aksjonspunktene.

Utfall: MSC tok anmodningene fra FP til følge:

- Amendments to chapters 5 and 8 of the FSS Code
- Amendments to SOLAS chapter II-2, regel 9 og regel 10
- Guidelines for testing and approval of fixed high-expansion foam systems
- Scientific methods on scaling of test volume for fire test on water-mist fire-extinguishing systems
- Amendments to the Revised guidelines for the approval of equivalent water-based fire-extingiishing systems for machinery spaces and cargo pummp-rooms
- Revised guidelines for the approval of fixed water-based local apprlication fire-fighting systems for use in category A machinery spaces
- Amendments to the guidelines for the application of plastic pipes on ships

- Interim explanatory notes for the assessment of passenger ships systems' capabilities after a fire or flooding casualty
- Unified interpretation of chapter 12 of the FSS Code
- Recommendation for entering enclosed spaces aboard ships

Oppfølging: Vurdere i hvilken grad de ulike retningslinjene skal gjøres gjeldende i Norge.

10. Flag State implementation - report of FSI 18

Norsk posisjon: Støtter aksjonspunktene.

Utfall: Komiteen fulgte opp innstillingene fra FSI 18 hva gjelder:

- Co-operation between the Secretariat and World Maritime University (WMU).
- Safety of non-convention ships
- Model course on marine accident and incident investigation.
- Port state control officer exchange programme
- IACS Unified Interpretation (UI)
- Analysis of consolidated audit summary reports
- Code for implementation of mandatory IMO instruments
- Code for Recognized Organisations
- Use of asbestos on board ships
- Paris MoU new inspection regime

Oppfølging: Ingen.

11. Safety of navigation - report of NAV 56

Norsk posisjon: Støtter aksjonspunktene.

Utfall: MSC 88 godkjente rapporten fra NAV 55 og tiltrådte alle aksjonspunktene om:

- nye norske trafikkseparasjonssystem
- routing measures
- mandatory ship reporting systems in the sound between Denmark and Sweden
- guidelines for safety zones and safety of navigation around offshore installations and structures
- maintenance of ECDIS
- development of an e-navigation strategy implementation plan
- draft revised text of resolution A.953(23) as amended
- shift of winter seasonal zone off the southern tip of Africa
- speed log carriage on ships of 50 000 GT and upwards

Det var en lengre diskusjon rundt NORDREG som Canada hadde innført uten å varsle eller melde til IMO. Flertallet av de som hadde innlegg mente Canada først skulle meldt saken inn til IMO, mens Norge og Russland mente Canada hadde forholdt seg til UNCLOS § 234 og informert IMO.

Oppfølging: Vurdere om vi bør legge ut info om de nye rapporteringssystemer etc. til næringen.

12. Dangerous goods, solid cargoes and containers - urgent matters from DSC 15

Norsk posisjon: Norge støtter anmodningene fra DSC 15.

Utfall: Innmeldte saker fra DSC 15 ble drøftet og Komiteen besluttet:

- neste E&T-gruppemøte får ytterligere 3 dager
- at et sirkulær skulle utsendes om faren ved å føre "iron ore fines" som kan bli så vannaktig at det oppstår risiko for fri væskeoverflate
- endringer i IMSBC-koden kan vedtas av MSC 89
- reviderte retningslinjer for tømmerlasteskip skal ses på av SLF
- reviderte retningslinjer for føring av cargo transport units (CTU)
- at BLG skal se på om det trengs endrede eller nye retningslinjer for entring enclosed spaces aboard ships.

Til det siste punktet forsøkte Cook Island å få inn en instruks til BLG 15 om å skulle utvikle nye retningslinjer, noe Norge gikk sterkt imot fordi det ikke var mandatet i utgangspunktet fra FP til verken DSC eller BLG. Norge, med sterk støtte fra sekretariatet fikk endret forslaget til å bli å vurdere.

Oppfølging: Være forberedt på å ta ordet under BLG 15. Vurdere implementering av retningslinjer.

13. Training and watchkeeping – report from STW 41

Plenum behandlet rapporten fra STW 41.

Norsk posisjon: Støtter aksjonspunktene.

Utfall: Komiteen noterte seg særlig utfallet hva gjelder:

- rapporten fra Manila-konferansen med tilhørende resolusjoner
- rapportering iht. STW regel I/7, paragraf 2 og regel I/8

Komiteen godkjente også at STW skal gjøre nødvendige endringer i eksisterende modellkurs og eventuelt utvikle nye (i den rekkefølgen) basert på de godkjente Manila-denringene.

Oppfølging: Det er allerede igangsatt arbeid med å ta inn endringer i STCW-konvensjonen og kodene.

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

Til dette punktet forelå det informasjon om hva som hadde foregått innenfor "Technical Co-operation" og særlig aktivitetene under "the Integrated Technical Co-operation Programme".

Det ble også rapportert at det er fremdrift i å få etablert et SAR-senter i Afrika, nærmere bestemt i Rabat. I tillegg skal det etableres 6 mindre slike regionale sentra.

15. Capacity-building for the implementation of new measures

Under dette punktet dreide diskusjonen i all hovedsak seg om hvorvidt viseformannen også skal gjøre en vurdering av behov for kompetansebygging i forbindelse med endringer som ble vedtatt på MSC 87. Analysen var foretatt for nye agendapunkter godkjent på MSC 87. Det er vedtatt at det skal gjøres analyser, men diskusjonen går på når vi skal/skulle ha begynt. Vi har forstått dette som en vurdering som skal gjøres når noe settes på agendaen og deretter underveis ved behov og mener derfor at det ikke er behov for å analysere endringer som er vedtatt tidligere.

Utfall: Viseformannen skal vurdere behov for kompetansebygging i forbindelse med endringer som er vedtatt på MSC 87 og MSC 88 i tillegg til de nye punktene som ble satt på agendaen på MSC 88.

Oppfølging: Ingen spesiell.

16. Role of the Human Element

Til MSC 88 var det innsendt dokumenter om "Just Culture", legeundersøkelser av sjøfolk og medisinkisteinnhold, samt forslag om å implementere sjekklisten for Human elements i dokumentet som inneholder retningslinjer for utarbeidelse og innlevering av saker til behandling i IMO (MSC-MEPC.1/Circ.1, punkt 4).

Utfall: Legeundersøkelser og medisinkisteinnhold skal diskuteres videre med ILO i møter 4-7. oktober 2010.

Etter forslag fra Human element gruppen (WG") og sjømannsorganisasjonene besluttet Komiteen å inkludere "human element" prinsipper i de reviderte *Guidelines on the organization and method of work of the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee*, under forutsetning av at dette blir godkjent av MEPC 62. Sjekklisten vedlagt MSC-MEPC.7/Circ.1 skal benyttes til dette formålet.

WG2 diskuterte også om en studie om "Just Culture" (rettferdig kultur) skulle iverksettes. Konklusjonen var at "Just Culture" er et begrep som fortjener nærmere studier, men det er for tidlig å utvikle retningslinjer for dette utover det som allerede finnes i MSC-MEPC.7/Circ.7.

Oppfølging: Ingen spesiell.

17. Formal Safety Assessment

Til dette punktet forelå utfallet fra MSC 87 hhv. MEPC samt forslag til hvordan det videre arbeidet skal legges opp.

- Norsk Posisjon:** Dokumentene er tatt til informasjon, men det må ikke være slik at de som har gjort FSA som er innsendt til IMO, ikke kan delta i revisjon av retningslinjene for slikt arbeid.
- Utfall:** Dette skal diskuteres under MSC 89 og alle som har synspunkter vil få anledning til å delta.
- Oppfølging:** Utfordre DNV til å sende egen deltager.

18. Piracy and armed robbery against ships

Alle innsendt dokumenter ble videresendt til WG3.

Det var flere innlegg av generell karakter og som alltid er alle enige i at det er uakseptabelt at sjøfolk ikke har en trygg arbeidsplass. Det er imidlertid begrenset hva IMO som organisasjon kan gjøre.

- Norsk posisjon:** Støtter at dokumentene tas i WG3.
- Utfall:** Basert på WG3s rapport vedtok komiteen særlig:
- å revidere BMP.3
 - utstede retningslinjer for CSO
- Oppfølging:** Ingen spesiell.

19. General cargo ship safety

Til dette punktet forelå utfallet av MSC 87 og informasjonsdokumenter fra IACS og Iran.

- Norsk posisjon:** Støtter utfallet av MSC 87.
- Utfall:** Analysen på lesteskip skal vurderes av ekspertgruppen på FSA. FSA WG som skal nedsettes under MSC 89 skal vurdere endringer til FSA og HEAP retningslinjene. Igjen ble medlemsstatene oppfordret til å sende inn ulykkesopplysninger da datagrunnlaget fortsatt er for spinkelt til å gjøre gode analyser.
- Oppfølging:** Ingen spesiell.

20. Implementation of instruments and related matters

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

- Norsk posisjon:** Informasjonen er tatt til etterretning.
- Utfall:** Medlemsstatene ble igjen oppfordret til å følge opp invitasjonen fra FAL 36 om å respondere på saken om "online access to certificates and documents required to be carried on board ships".
- Oppfølging:** Selv om det kan bli mulig å få tilgang til sertifikater og dokumenter for et enkelt skip vil dette neppe være godt nok i en havnestatskontroll. Alle norske skip bør underrettes om viktigheten av å ha oppdaterte sertifikat og dokument om bord.

21. Relations with other organizations

Council 104 og 105 hadde vurdert mottatte søknader fra Pacific Environment, Clean Shipping Coalition (CSC), the Bureau International de Containers et du Transport Intermodal (BIC) og Superyacht Builders Association (SYBASS), som har fått konsultativ status for to år.

Council 104 og 105 har besluttet å ikke innvilge konsultativ status for Association for Emissions Control by Catalyst (AECC) og European Tugowners Association (ETA).

Norsk posisjon: Beslutningene tas til etterretning.

Oppfølging: Ingen spesiell.

22. Application of the Committee's Guidelines

I den mer generelle diskusjonen rundt retningslinjene ble det forsøkt å løse problemene vi har opplevd gjennom de senere årene med anvendelsesbestemmelsene ved regelendringer.

Forslag gikk ut på å innføre analysekrav til forslagsstillere, underkomiteer, arbeidsgrupper og korrespondansegrupper.

Norge støtter at dette må løses, men er skeptisk til gjennomførbarheten av enkelte av forslagene.

Utfall: Sekretariatet vil lage et utkast til nye retningslinjer som vil bli diskutert nærmere under neste sesjon.

Oppfølging: Ingen spesiell.

23. Work Programme

Norge fikk full støtte for sitt forslag om å utvikle nye stabilitetskriterier og fartøyspesifikke retningslinjer for taubåter og ankerhånderingsfartøy. I tillegg til støtte fra flere medlemsland,

fikk vi støtte fra rederorganisasjonene (se pressemelding av 31. november 2010). Også forslaget om å revurdere retningslinjene for testing av redningsvester ble godkjent.

Forslaget fra Japan og USA om å utvide omfanget til agendapunktet "New symbols for AIS aids to navigation" fikk støtte, og det ble vedtatt å utvide "planned output" til også å inkludere utvikling av "policy, guidance og performance standards" for AIS aids to navigation. Agendapunktet ble omdøpt til "Development of policy and new symbols for AIS aids to navigation". Informasjonen i Chiles dokument MSC 88/23/12 skulle også tas hensyn til i dette arbeidet.

Komiteen godkjente biennial agenda og post biennial agenda samt foreløpig agendaer for de kommende møtene i komiteene og underkomiteene i 2011.

24. Election of Chairman and Vice-Chairman for 2011

Sittende formann (N. Ferrer/Filippinene) og Christian Breiholt (Danmark) ble gjenvalgt.

Formannen varslet komiteen om at han ikke tar gjenvalg på neste møte.

25. Any other business

Til dette punktet forelå det 7 dokumenter hvorav 1 (MSC 88/25/6 fra Japan et al) ble debattert i plenum, de øvrige var kun til informasjon.

Norsk posisjon:

Vi støtter at det dokumentet ber om blir gjennomført.

Utfall:

I og med at ECDIS nå er vedtatt innført på alle skip er det av stor viktighet at unormal oppførsel av utstyret blir rapportert, og at disse rapportene blir gjenstand for vurdering om felles informasjon om innrapporterte forhold skal meddeles til næringen.

IMO vil derfor sende ut et MSC.1/Circ om saken som vi må sørge for blir distribuere til næringen.

Haugesund 17.12 2010

Sigurd Gude
Delegasjonsleder