

**RAPPORT FRA MSC 90**

**TIL:** Sjøfartsdirektør, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene og regionledere.

**FRA:** Delegasjonen/Sigurd Gude

**DATO:** 21. juni 2012

**KOMITÉ:** **IMO's Maritime Sjøsikkerhetskomité 90. sesjon (MSC 90)  
16.- 25. mai 2012 (110 delegasjoner fra medlemsland var til stede)**

Den norske delegasjonen

Funksjon:

Assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude, Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder
Direktør Gaute Sivertsen, Nærings- og handelsdepartementet	(Plenum 16. mai)
Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 3
Seniorrådgiver Haakon Storhaug, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/DG 1
Teknisk direktør Lasse Karlsen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 2
Seniorrådgiver Morten Alsaker Lossius, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 1
Seniorrådgiver Randi Birkelund, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum
Seniorrådgiver Terje H. Pettersen, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum/WG1
Regiondirektør John Erik Hagen, Kystverket	Plenum
Sjefsforsker Rolf Skjong, Det Norske Veritas	Plenum/WG 2
Rådgiver Mari Nordmo, Utenriksdepartementet	Plenum
Student Katrine Eltarvåg, UiO	Plenum

## **I Generell informasjon**

MSC 91 avholdes 26.-30. november 2012

Diplomatkonferanse om Torremolinoskonvensjonen vil bli avholdt i Cape Town 9.-11. oktober 2012.

Det kan bli aktuelt å sette ned arbeids/draftinggrupper under MSC 91 som følger:  
(Endelig beslutning tas av formann etter vurdering av innspill til neste møte.)

- GBS
- Maritime security - Piracy
- Passenger Ship Safety
- Amendments to mandatory instruments
- Capacity building

Følgende møter ble godkjent avholdt mellom sesjonene:

- 19. ICAO/IMO Joint Working Group on SAR, Hong Kong 10-14.9.2012
- ESPH WG, IMO/London i oktober 2012 som besluttet av MSC 89, MEPC 62+63
- 8. Joint IMO/ITU Experts Group, IMO/London 8-12.10.2012
- FSA Experts Group, IMO/London 21-23.11.2012

## **II INNLEDNING**

Nasjonalt formøte ble avholdt 3. mai.

EUs forberedende møte ble avholdt 8. mai 2012 i Brussel der Sigurd Gude og Turid Stemre deltok.

Under MSC 90 ble det avholdt flere møter i regi av EU der Sigurd Gude og/eller Turid Stemre deltok.

Det anses ikke nødvendig med et oppfølgingsmøte etter MSC 90.

Under MSC 90 ble det nedsatt følgende arbeids- og draftinggrupper:

- WG 1 Maritime security og piracy
- WG 2 GBS og FSA
- WG 3 Passenger Ship Safety
- DG 1 Amendments to mandatory instruments

MSC 90 besluttet å sette ned disse korrespondansegruppene:

Agendapunkt 5: «Goal Based Standards» ledet av USA, som skal rapportere til MSC 91

Agendapunkt 8: «Review of the GMDSS», ledet av USA, som skal rapportere til COMSAR 17;

I tillegg retablerte MSC 90 «Experts Group on Formal Safety Assessment» som skal møtes i London 21-23. november 2012 og rapportere til MSC 91.

### **III OPPSUMMERING**

Av viktige saker for Norge under møtet kan nevnes:

- Få tilslutning til at MSC 92 fatter beslutning om hvordan Polarkoden kan bli gjort obligatorisk (pkt. 9.32 i rapporten fra MSC);
- Gå imot forslaget fra Ukraina (MSC 90/25/11) om et nytt kapittel i SOLAS om piratvirksomhet;
- Gå imot forslaget fra Danmark (MSC 90/27/13) om å ferdigstille Polarkoden uten miljøkapittelet; og
- Støtte at de foreslåtte endringene til SOLAS V/22 (sikt fra bro) sendes tilbake til NAV.

Møtets første dag var helt viet til sakene om maritim security og pirateri. En egen del om dette var en høy-nivå sesjon med 23 innlegg fra prominente gjester. Innleggene var av generell karakter.

Det nye i dette møtet, som ble effektivt ledet av Christian Breinholt (Danmark), var at arbeidsgruppene ble sendt ut første dag/så fort som mulig for så å bli kalt tilbake når gruppene saker skulle debatteres i plenum. Dette er en praksis IMOs prosedyrer tillater og som ofte har vært brukt i underkomiteene, men ikke tidligere i MSC. I tillegg foretok ordstyreren «prøveoppsummeringer» når det var rimelig klart hvilken vei debatten i plenum gikk, noe som førte til at mange innlegg ikke ble holdt.

### **IV Oversikt over norske dokumenter til møtet**

Norge var medinnsender på dokument MSC 90/19/5 som foreslår endringer til av FSA-prosessen basert på de analysene som ekspertgruppen har gjort.

## V GJENNOMGANG AV DE NKELTE PUNKTER PÅ AGENDAEN

### **1. Adoption of the agenda**

Dette punktet er standard for alle møter og styres av sekretariatet.

Norsk posisjon:

Dagsorden har vi tatt til etterretning.

Utfall:

Agenda for MSC 90 ble godkjent.

### **2. Decisions of other IMO bodies**

Komiteen ble orientert om ufanget av møter i øvrige komiteer. Der noen av de øvrige komiteene ønsket spesifikk oppfølging fra MSCs side, ble dette tatt opp under relevant agendapunkt.

Norsk posisjon:

Dokumentene til dette punktet på dagsorden tas til etterretning

Utfall:

Som norsk posisjon

### **3. Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments.**

Dette punktet handler om endringer i IMOs instrumenter.

Norsk posisjon:

Støtter at de foreslåtte endringene blir vedtatt

Utfall:

Endringer i bindende regelverk ble ikke vedtatt som foreslått under agendapunkt 3.

Pga manglende enighet om selve ikrafttredelsen ble endringene i SOLAS II-2 og FSS-kodens kapittel 7 utsatt til MSC 91, ellers ble disse endringene vedtatt:

- SOLAS II-1, del B-1 om stabilitet etter vanninntrenging;
- SOLAS III, del B, regel 20 om øvelser med fri fall livbåter;
- SOLAS V, regel 14 om sikkerhetsbemanning;
- SOLAS VI, del A, regel 5-2 om blanding av flytende bulklaster under sjøreise;
- SOLAS XI-1, regel 2 endring i teksten om inspeksjoner;
- IMDG-koden, del A, regel 4 om dokumentasjon av farlig pakket gods;
- HSC 2000-koden, kapittel 14 om radioinspeksjon (vinduer for dette)
- FSS-koden, kapittel 5, ny regel 2.1.2.2 om faste gasslukkesystemer;
- FSS-koden, kapittel 6, ny tekst for hele kapittelet for faste skumslukkesystemer;
- FSS-koden, kapittel 8, endret tekst for seksjon 2.1.1;
- 1966 ILLC, regel 47; og
- 1988 LL Protocol, regel 47

Alle med ikrafttredelse 1. januar 2014.

Det ble også inntatt en unntaksregel for SOLAS VI-, regel 5-2 som unntar prosesser om bord i fartøy engasjert i:

- .1 the search and exploitation of seabed mineral resources; and
- .2 the construction of structures on the seabed

Denne teksten er ikke så eksplisitt at den kan sies å omfatte fartøy engasjert i gass- og oljeutvinning. Delegasjonen var klar over dette, men pga. diskusjonene rundt denne unntaksparagrafen ble det valgt å ikke gjenåpne diskusjonen, men heller sende inn et endringsforslag om dette.

Det ble også vedtatt å utstede et MSC-sirkulær om tidlig iverksettelse av endringene foreslått i SOLAS III-20.11.2 (øvelser med fri fall livbåter).

Oppfølging:

Sende inn et dokument med forslag til endring av teksten ovenfor som eksplisitt gir unntak for skip engasjert i gass- og petroleumsvirksomhet.

#### **4. Measures to enhance maritime security**

Dokumentene under dette punktet var utfallet av FAL 37 og en analyse av hvordan Australia har implementert ISPS.

Norsk posisjon:

Disse dokumentene tar vi til orientering.

Utfall:

Plenum tok informasjonen til etterretning og sendte dokumentene i saken over til WG1 for videre behandling hhv. diskusjon.

Oppfølging:

Ingen særskilt.

#### **5. Goal-based new ship construction standards**

De innsendte dokumentene var av orienterende karakter og i den grad de ble debattert i plenum kunne vi støttet det innsendte.

Norsk posisjon:

Vi noterer informasjonen som kan støttes.

Utfall:

To temaer ble drøftet:

1. Videre utvikling av risk basert tilnærming for utvikling av regelkrav innen rammen av GBS.
2. Utvikling av retningslinjer for godkjenning av risk basert skips design basert på det Danske dokumentet MSC 86/5/3 som ble utviklet i SAFEDOR prosjektet

Gruppen ble enig om å foreslå at arbeidet skulle videreføres i korrespondansegrupper og arbeidsgrupper.

Etter drøftinger og forslag fra Norge ble det besluttet å endre temaet fra risikobasert til sikkerhets basert utvikling. Det er teknisk uproblematisk siden lav risiko er ekvivalent med høy sikkerhet. Fagmiljøene har imidlertid fokusert på lav risiko og har en viss motstand mot å

ta i bruk sikkerhetsnivå i steden. Mange flaggstater gir uttrykk for at fokus på sikkerhet vil være bedre og siden «Safety level approach» allerede er et etablert begrep bør det brukes. Gruppen foreslo at arbeidet skulle strekke seg til MSC 92, men at MSC 91 skulle oppdateres med statusrapport.

For å utvikle SLA videre vedtok plenum å slutte seg til arbeidsplanen som WG2 hadde utviklet.

Medlemsstatene ble bedt om å sende inn kommentarer/forslag til dette punktet til MSC 91.

Oppfølging:

Saken skal bearbeides videre under MSC 91 og derfra skal arbeidet videreføres i en korrespondansegruppe før MSC 92 som skal lage retningslinjer for godkjenning av risikobasert konstruksjon.

Vurdere å sende inn et dokument som kommenterer på pkt. 5.18 i rapporten fra MSC 90.

## **6. LRIT-related matters**

Dokumentene i denne saken var av orienterende karakter.

Norsk posisjon:

Vi har tatt informasjonen til etterretning og støtter at IMSOs revisjoner blir gjort billigere, om mulig.

Utfall:

Plenum etterlyste oppdateringer fra medlemsstatene samt testing at datacentre (DC) som ikke var gjort enda.

Hvorvidt IMSOs revisjoner kan bli gjort billigere blir først klart etter at IMSOs Assembly har behandlet saken senere i år.

Oppfølging:

Inger særlig.

## **7. Flag State Implementation (report from FSI 19 and urgent matters from FSI 20)**

Dokumentet i denne saken var utfallet av, hhv. kommentarer til avholdte møter.

Norsk posisjon:

Vi støtter særlig pkt. 3.2 i rapporten fra FSI 19.

Utfall:

Plenum støttet FSI i at det er nødvendig å ha en særskilt oversikt over de korrespondansegrupper som blir nedsatt (hvilken gruppe, hvem koordinerer) og at denne ligger på et sentralt sted.

Oppfølging:

Ingen særskilt.

## **8. COMSAR (report from COMSAR 15 and urgent matters from COMSAR 16)**

Dokumentet i denne saken var utfallet av, hhv. kommentarer til avholdte møter.

### Norsk posisjon:

Ingen kontroversjonelle saker.

### Utfall:

Planen for en totalgjennomgang av GMDSS ble vedtatt, og som skal være gjennomført innen 2017. Videre besluttet plenum å nedsette en korrespondansegruppe under ledelse av USA hva gjelder «Review of the GMDSS» som skal rapportere til COMSAR 17.

Videre besluttet plenum å nedsette en korrespondansegruppe under ledelse av USA hva gjelder «Review of the GMDSS» som skal rapportere til COMSAR 17

### Oppfølging:

Delta i korrespondansegruppen.

## **9. Ship Design and Equipment (report from DE 55 and 56)**

Dokumentet i denne saken var utfallet av, hhv. kommentarer til avholdte møter.

Danmark og BIMCO hadde sent inn et forslag i dokument MSC 90/27/13 om å skille ut miljødelen av Polarkoden for å sikre fremgang på sikkerhetskapittelet. Danmark har fremmet lignende forslag i andre IMO-komiteer tidligere i år. Norsk syn er at dette forslaget kan svekke det pågående arbeidet og derved miste momentum dersom sikkerhetsdelen ferdigstilles først. Det er viktig, særlig for de arktiske stater, at IMO utvikler en Polarkode med tilstrekkelig sterke miljøbestemmelser, slik som både MSC og MEPC har bestemt

### Norsk posisjon:

Ingen kontroversjonelle saker, men det er viktig for oss å få satt på agendaen hvordan Polarkoden kan/skal gjøres obligatorisk. Videre er det viktig å oppdatere koden om støy uten at den skal revideres.

### Utfall:

Plenum tok til etterretning utfallet av DE 55 og DE 56. Etter forslag fra Norge fikk saken om hvordan Polarkoden skal bli gjort obligatorisk eget agendapunkt på MSC 91.

Plenum tiltrådte at det skulle sendes ut et sirkulær om testing av frifall livbåter, en endring i SOLAS III720 som ellers ikke trer i kraft før 1. januar 2014.

Innspillet fra IACS (MSC /90/9/2 om davittester pga. 82,5 kg kroppsvekt, mot tidligere 75, ble besluttet avgjort av DE 57.

### Oppfølging:

Sirkulere MSC-sirkulær så snart som dette foreligger.

## **10. Safety of Navigation (report from NAV 57)**

Dokumentet i denne saken var utfallet av, hhv. kommentarer til avholdt møte.

Norsk posisjon:

Vi støtter utfallet av NAV 57, men vi er ikke enig i at innføringen av ECDIS skal utsettes fordi enkelte abnormiteter er fremkommet som følge av bruk av ECDIS. Vi er heller ikke tilfreds med forslaget til ny tekst for SOLAS V/22.

Utfall:

Plenum var enig i av innfasingen av ECDIS ikke skal utsettes. Likeledes ble forslaget til ny tekst for SOLAS V/22 sendt tilbake til NAV for ny behandling.

Oppfølging:

Ingen særskilt.

## **11. Fire Protection (report from FP 55)**

Dokumentet i denne saken var utfallet av, hhv. kommentarer til avholdt møte.

Norsk posisjon:

Vi støtter utfallet av FP 55, men vi er ikke enig i forslaget fra Italia i dokument MSC 11/2.

Utfall:

Plenum var uenig med Italias syn om tilstrekkelig gasstett rom og slukkesystemkrav for slik rom, helt sammenfallende med norsk syn.

Oppfølging:

Ingen særskilt.

## **12. Dangerous Solid Cargoes (report from DSC 16)**

Dokumentene i denne saken var utfallet av, hhv. kommentarer til avholdt møte.

Norsk posisjon:

Vi støtter at bulkklaster som kan bli flytende blir diskutert og eventuelt gjort oppmerksom på via et MSC-sirkulær.

Utfall:

Plenum var enig i at et interim sirkulær skulle sendes ut mens DSC 17 behandlet saken ferdig.

Oppfølging:

Sirkulere MSC-sirkulær så snart som dette foreligger.

## **13. Stability, Load Line and Fishing Vessels (report from SLF 54)**

Dokumentene i denne saken var utfallet av, hhv. kommentarer til avholdt møte.

Av spesiell interesse for plenum var den kommende diplomatkonferansen som skal gjøre Torremolinos-protokollen internasjonalt bindende og forslag om utvidelse av agendapunktet om utarbeidelse av retningslinjer for verifikasjon av skadestabilitet på tankskip. Forslaget går ut på å innføre obligatorisk krav til stabilitetsinstrument om bord.

Norsk posisjon:

Vi er på linje med EU hva gjelder Torremolinos og støtter et obligatorisk krav om stabilitetsinstrumenter om bord.



Utfall:

Som ventet klarte ikke plenum enes om kombinasjonen stater/skip som grunnlag for ratifikasjon annet enn at dette måtte løses som en pakke. Saken må derfor løses under diplomatkonferansen.

Oppfølging:

Hovedsaken blir å være aktiv under diplomatkonferansen i Cape Town, særlig hva gjelder ratifikasjonsnøkkelen.

## **14. Bulk, Liquid and Gases (report from BLG 16)**

Dokumentene i denne saken var utfallet av, hhv. kommentarer til avholdt møte.

Norsk posisjon:

Det viktigste i denne saken er forbudet mot blanding av flytende bulklaster under sjøreisen og at de fartøy som må gjøre dette (offshorefartøy som bl.a. driver med gass- og petroleumsutvinning) får unntak innarbeidet i teksten.

Utfall:

Teksten som plenum ble enig om er ikke fullt ut dekkende for hva vi ville oppnå.

Oppfølging:

Sende inn dokument med tekstforslag som ivaretar gass- og petroleumsutvinning.

## **15. Implementation of the STCW-Convention**

For dette punktet var det ikke sendt inn noe dokument.

Norsk posisjon:

Hvis det blir en fornyet diskusjon om «Human element» skal ligge under STW-komiteen eller ikke, må vi gå imot.

Utfall:

Tyskland reiste debatten om hvor «Human element» skulle ligge i IMO-systemet. Etter en kort debatt fastslo ordstyreren at dette var tredje gang MSC drøftet dette og at nå var saken ferdig utdebattert en gang for alle. «Human element» skal ligge under STW-komiteen.

Oppfølging:

Ingen særskilt.

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

Til møtet forelå som vanlig en redegjørelse fra sekretariatet om for status for bistandsarbeid og prosjekter forvaltet av IMOs sekretariatet samt situasjonen for IMOs modellkurs.

Norsk posisjon:

Dette tar vi til etterretning.

Utfall:

Plenum tok informasjonen til etterretning.

## **17. Capacity-building for the implementation of new measures**

Som vanlig forelå det et dokument fra viseformannen i MSC om endringer i IMOs instrumenter skulle tilsi et behov for særlig kapasitetsbygging.

Norsk posisjon:

Vi tar viseformannens beslutning til etterretning.

Utfall:

Iht. viseformannen er det ikke funnet noen grunner til å iverksette særskilt kapasitetsbygging.

Oppfølging:

Ingen særskilt.

## **18. Role of the human element**

Det forelå ingen dokumenter til dette sakspunktet.

## **19. Formal safety Assessment**

Dokumentene i saken ble videresendt til WG2.

Norsk posisjon:

Noen av dokumentene kunne vi støtte, andre ikke.

Utfall:

Oppgaven var å drøfte forslag til oppdatering av IMOs retningslinjer for gjennomføring av «Formal Safety Assessment». Gruppen ble enig om å foreslå en rekke endringer. Viktigst var det å få på plass akseptkriterier for hindring av oljeutslipp. En FSA utført av Japan viste at det ville være mulig å argumentere for at dobbeltskrog mv. ikke var et ALRP- tiltak. Endringen vil sikre at feiltolkninger basert på gale kriterier unngås.

Det ble også enighet om å ta inn prosedyre for gjennomgang og bedømming av revidering av FSA'er. Retningslinjene for analyse av det menneskelige element (HEAP) og retningslinjene for FSA slik de er i dag vil bli erstattet.

Det ble også foreslått at innsendt FSA på råoljetanker utviklet i SAFEDOR (MEPC 58/17/2 og MEPC 58/INF.2) skal gjennomgås og bedømmes, sammen med FSA fra Japan (MSC 90/19/4 and Corr.1), samt FSA'en på transport av farlig gods fra SAFEDOR (DSC 16/6 and DSC 16/INF.2). Gjennomgang og bedømming ble foreslått gjennomført 3 dager før MSC91.

Gruppen foreslo flere endringer i retningslinjene for FSA, den viktigste var akseptkriteriene for oljesøl.

Det ble også foreslått å inkludere prosedyrene for FSA «review» i retningslinjene for FSA, noe som betyr at HEAP som analyseprosess ikke lenger skal brukes-

FSA for oljetankskip (MEPC 58/17/2, MEPC 58/INF.2) skal nå revurderes sammen med MSC 90/19/4 og 90/19/4/Corr.1). Det same gjelder for DSC 16/6 and DSC 16/INF.. Dette arbeidet vil bli gjort i et tre-dagers møte før MSC 91.

Oppfølging:

Be DNV vurdere om deres representant skal delta i FSA-møtet før MSC 91.

## **20. Piracy and robbery against ships**

På åpningsdagen for MSC 90, ble det avholdt en høynivådiskusjon om bruk av private bevæpnede vakter på skip hvor enkelte politikere (statssekretærnivå) og ambassadører deltok. Det var i all hovedsak en opplesning av "statements." Gen.sek. Sekimizu understreket i sin tale at private bevæpnede vakter var et ekstraordinært tiltak under ekstraordinære forhold utenfor Somalia/Det indiske hav som ikke er ment å være permanent. Han understreket også betydningen av videre utvikling av retningslinjer for vakter.

Av tidshensyn ble det ikke tid til en norsk statement på åpningsdagen, men dagen etter tok Norge ordet i plenum og opplyste om det norske regelverket om private vakter og erfaringer med disse. I innlegget tok Norge til ordet for å ikke støtte et forslag fra India om at skipsføreren har overordnet ansvar for militære vakter på skip. Videre slo Norge fast at Indias forslag om rapporteringsplikt til kyststater i EEZ er i strid med UNCLOS og folkeretten for øvrig. De indiske forslagene ble deretter avvist fra komiteens flertall

### Norsk posisjon:

Brorparten av de innsendte dokumentene var av informativ karakter. Vårt syn var at alle dokumenter skulle behandles av WG1.

### Utfall:

Arbeidsgruppen skulle behandle i alt 9 innspill og fra Norge deltok Morten A. Lossius og Terje H. Pettersen.

### **Tollrelaterte aspekt omkring ombordsetting og ilandføring av skytevåpen.**

Enighet i gruppen om at WCO innhentet mer opplysninger fra kyststater i HRA og publiserte disse opplysningene på sine web.sider.

### **Safetyspørsmål vedrørende PCASP om bord i skip.**

Problemstillingen ble diskutert i gruppen. Enighet om at dette spørsmålet ble vurdert under revisjon av Circ. 1405.

### **Utarbeidelse av guidance for PMSC**

Dette tema ble gjenstand for en lengre diskusjon i gruppen. Av tema som ble diskutert var blant annet behovet for maritim ekspertise innad i PMSC, dokumenterte kompetansekrav, våpenkyndighet, vaktens kjennskap til BMP, kategorisering av vaktmannskap om bord i skip (mannskap, passasjerer, supernum.)

Nytt utkast til guidance ble draftet for godkjenning i komiteen.

### **Vurdering av revisjon av eksisterende guidance for bruk av PCASP.**

Enighet om at det ikke var behov for en fullstendig revisjon. Den midlertidige guidance var av så ny dato at en fullstendig revisjon ikke var hensiktsmessig. Noen tilleggs punkter ble innflettet i MSC1/Circ. 1405.

### **Utarbeidelse av en internasjonal standard for sertifisering av PMSC.**

Midlertidig guidance ble utarbeidet av gruppen og det ble bestemt at dette dokumentet skulle videresendes ISO som skulle utarbeide en endelig ISO standard.

### **Revisjon av MSC1/Circ. 1333 og 1334.**

Enighet om at det ikke var hensiktsmessig å gjøre dette tatt tidsrammene for arbeidsgruppen i betraktning.

### **Guidance til flaggstatene om tiltak for å forebygge og redusere Somalia basert pirateri.**

Saken var gjenstand for betydelig diskusjon. Man kom fram til at de fleste adekvate tiltak allerede var dekket opp i eksisterende dokument, herunder res. A.1044(27). Med henvisning til arbeidet utført av WG 3 ble det enighet om å anbefale komiteen å godkjenne utkastet til guidance.

Rapport fra arbeidsgruppen ble utarbeidet og presentert i plenum torsdag 24.05.2012.

#### Oppfølging:

Sirkulere oppdaterte og nye sirkulær til næringen.

Neste steg vil være utvikling av sertifiseringsstandarder slik at vaktsselskapene blir sertifisert av en uavhengig instans. De vedtatte retningslinjer fra MSC 90 oversendes ISO, som vil fremlegge utkast til en sertifiseringsstandard til neste møte i MSC (november 2012). I første halvår 2013 vil trolig de første vaktsselskapene bli sertifisert og med det må det legges til grunn at det oppnås en høyere kvalitet blant disse selskapene.

## **21. General cargo ship safety**

Denne saken har lenge vært på dagsorden for MSC uten at det har vært noen særlig fremdrift.

#### Norsk posisjon:

Vi tar til orientering utfallet av MSC 89 og korrespondansegruppens rapport.

#### Utfall:

En plan for å behandle og ta stilling til de anbefalingene som fremkommer i IACS's FSA studie for General Cargo Ship Safety (MSC 88/19/2, MSC 88/INF.6 and MSC 88/INF.8) ble utarbeidet. Planen omfatter underkommitteene: NAV, FSI, STW, FP, DSC and DE, med foreslått ferdigstilling innen 2013.

Denne saken ble også behandlet i WG2 sammen med dokumenter om FSA under agendapunkt 5.

#### Oppfølging:

Vurdere å sende inn et dokument om FSA til MSC 91 eller 92.

## **22. Implementation of instruments and related matters**

Denne saken dreier seg om hvilke medlemsland som har ratifisert hvilke av IMOs instrumenter, forslag om fortolkninger knyttet til bla.. SOLAS og spørsmålet om åpenhet gva angår resultatet av den frivillige revisjonen som IMO gjør av medlemslandene..

#### Norsk posisjon:

Vi har tatt informasjonen til etterretning og støtter forslagene til fortolkning.

Hva gjelder åpenhet vil vi markere dette med et innlegg i plenumsdebatten.

#### Utfall:

Plenum noterte seg oversikten over konvensjoner og IACSs fortolkninger.

I saken om åpenhet var flertallet som tok ordet for åpenhet á la Norge, men det ble ikke fattet noen beslutning da dette er opp til medlemslandet selv.

Oppfølging:

Ingen særskilt.

### **23. Relations with other organizations**

Dokumentet orienterer om utfallet av søknader om konsultativ status hhv. full status som ble behandlet av Council 106.

Norsk posisjon:

Dette tar vi til etterretning.

Utfall:

Plenum tok dette til etterretning.

Oppfølging:

Ingen særskilt.

### **24. Application of the Committee's Guidelines**

Det forelå et dokument om Councils beslutning om å bruke en sjekklister for kontroll av administrative byrder når nye ikke planlagte arbeidsoppgaver skal fremmes.

Norsk posisjon:

Dette er besluttet av Council.

Utfall:

Plenum tok til etterretning beslutningen fra Council.

Oppfølging:

Ingen særskilt.

### **25. Work Programme**

Som vanlig forelå det en rekke forslag til nye, ikke planlagte arbeidsoppgaver for de forskjellige underkomiteene.

Norsk posisjon:

Council hat bedt om at arbeidsmengden for underkomiteene ikke økes, derfor avventer vi debatten i plenum.

Forslaget fra Ukraina om et nytt kapittel i SOLAS om pirateri støtter vi ikke.

Utfall:

Ukrainas forslag fikk ingen støtte.

Alle de foreslåtte nye, ikke planlagte arbeidsoppgavene ble satt på de forskjellige underkomiteers arbeidsplan i hhv. 2013 og 2014.

Oppfølging:

Bare vanlig oppfølging av dokumenter som innsendes til de forskjellige underkomiteers dagsorden.

## 26. Any Other Business

Til dette punktet på dagsorden forelå det to dokumenter med informasjon om IMOs GSIS og kvalitetsopplegget til IACS.

### Norsk posisjon:

Disse informasjonene tar vi til etterretning.

### Utfall:

Plenum tok informasjonen til etterretning.

### Oppfølging:

Ingen særskilt.

## 27. Passenger Ship Safety Work Programme

Saken er satt på agendaen av Generalsekretæren etter ulykken med Costa Concordia. Det er litt delte meninger om det var riktig basert på en enkelt ulykke der etterforskningen ikke er ferdig, men samtlige som tok ordet støttet Generalsekretærens initiativ.

Det var sendt inn en rekke forslag til hva som kunne være aktuelle problemområder. I tillegg hadde CLIA sendt inn flere dokumenter som rapporterte om sikkerhetsgjennomganger på passasjerskip tilhørende rederier organisert i CLIA. Disse sikkerhetsgjennomgangene har medført at CLIA har innført følgende tiltak:

- Økt antall redningsvester
- Økt informasjon til passasjerer om nød prosedyrer
- Mønstrings policy (øvelser før avgang og gjentatte øvelser eller spesiell informasjon til ny ankommende)
- Adgang til bro
- Seilingsplaner (godkjennes og gis rederi før avgang)

I tillegg hadde Danmark et forslag om at sikkerhetsdelen av Polarkoden skulle prioriteres og adopteres uavhengig av miljødelen.

Det ble fort klart at det ikke var støtte for at agendapunktet ga «fritt frem» for innspill på passasjerskips sikkerhet. Dersom endringer i gjeldende regelverk ble ansett nødvendig, skal forslag til dette følge gjeldende prosedyrer. Unntaket er der det alt er en «planned output».

### Norsk posisjon:

Norge støttet ikke det danske forslaget om å ferdigstille Polarkoden uten miljødelen på plass.

Vi er positive til CLIAs tiltak og til å diskutere en del av de definerte, mulige problemområdene.

### Utfall:

Danmarks forslag fikk ingen støtte og ble avvist.

Det ble utarbeidet et MSC sirkulære basert på CLIAs gjennomførte tiltak, men svært utvannet i forhold til hva CLIA har gjennomført. Spesielt med hensyn til anbefalt minimumsantall ekstra redningsvester. Sirkulæret oppgir ikke noe antall.

Sirkulæret oppfordrer rederiene til å foreta en sikkerhetsgjennomgang for å se på mulig forbedringspotensialer. Under gjennomgangen anbefales det:

- at økt antall redningsvester plassert nær mønstringsstasjonene på dekk eller i livbåtene vurderes;
- at prosedyrer for informasjon om nødtilstand vurderes;
- at det foretas mønstringsøvelse før avgang havn og at nye passasjerer som kommer om bord etter øvelsen informeres grundig om mønstring;
- at adgang til bro minimaliseres; og
- at seilingsplanen tar hensyn til IMOs retningslinjer for seilingsplaner og om nødvendig IMOs retningslinjer for seilingsplaner i «remote areas».

Sirkulæret ble godkjent og distribueres snarest mulig.

I tillegg ble det utarbeidet en langtidsplan for arbeidet:

- Eventuelle tiltak som følge av Costa Concordiaulykken skal avvete etterforskningsrapporten.
- Innsendte forslag ble vurdert og passende «planned outputs» for noen av forslagene ble identifisert. Andre forslag til tiltak ble listet, men må følge gjeldende IMO prosedyrer dersom en ønsker å sette i verk tiltak eller endre gjeldende regelverk.

Langtidsplanen ble inntatt i en MSC resolusjon som bl.a. understreker viktigheten av sikkerhet på passasjerskip og oppfordrer til å ta nødvendige grep for å sikre at sikkerheten er ivaretatt og at gjeldende regler er skikkelig implementert, bl.a. gjennom en sikkerhetsgjennomgang som beskrevet i sirkulæret.

Haugesund 21. juni 2012

Sigurd Gude (delegasjonsleder)