

RAPPORT FRA MSC 92

TIL: Direktoratets ledelse og delegasjonsmedlemmene.

FRA: Delegasjonen/Turid Stemre

DATO: 1. juli 2013

KOMITÉ: IMO's Maritime Sjøsikkerhetskomité 92. sesjon (MSC 92)
12. til 21. juni 2013

Den norske delegasjonen

Funksjon:

Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet, delegasjonsleder	Plenum
Seniorrådgiver Haakon Storhaug, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/ WG 3
Teknisk direktør Lasse Karsen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 2
Seniorrådgiver Morten Alsaker Lossius, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 2
Seniorrådgiver Magnar Selnes, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 1
Senior ingeniør Elisabeth Førland, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Seniorrådgiver Arild Viddal, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/DG 1
Rådgiver Werner Dagsland, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/DG 1
Seniorrådgiver Randi Birkelund, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum
Underdirektør Terje H. Pettersen, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum
Regiondirektør John Erik Hagen, Kystverket	Plenum
Rådgiver Kristine Runde, Kystverket	Plenum
Sjefsforsker Rolf Skjong, Det Norske Veritas	Plenum/WG 2
Ingeniør Ove Aastad, Det Norske Veritas	Plenum/WG 1
Rådgiver JahnViggo Rønningen, Norges Rederiforbund	Plenum/WG 1
Seksjonsleder Kjersti Høgestøl, Norges Rederiforbund	Plenum/WG 1 og 2
Direktør Iver Iversen, Wilhelmsen gruppen	Plenum

I Generell informasjon

112 medlemsland var til stede under MSC 92

MSC 92 besluttet å sette ned følgende korrespondansegruppe:

MSC 93 avholdes 14.-23. mai 2014.

Det kan bli aktuelt å sette ned arbeids/draftinggrupper under MSC 93 som følger:
(Endelig beslutning tas av formann etter vurdering av innspill til neste møte.)

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

Følgende møter ble godkjent avholdt mellom sesjonene forutsatt godkjenning av Council:

- ESPH WG 21.-25. oktober 2013
- ESPH WG i 2014
- E&T Group 23.-27. September 2013
- E&T Group i første halvdel av 2014
- WG Polar Code 30.09-04.10 2013
- ICAO/IMO JWG på SAR 23.-27. september 2013 i Amsterdam, Nederland
- ICAO/IMO JWG på SAR i 2014
- IMO/ITU ekspertgruppe på radio 14.-18. oktober 2013
- IMO/ITU ekspertgruppe på radio i 2014

I tillegg ble ekspertgruppen på Formal Safety Assessment (FSA) gjenopprettet og de skal møtes 11.-13 november, ref agendapunkt 6.

II Innledning

Nasjonalt formøte ble avholdt 28. mai 2013.

EUs forberedende møte ble avholdt 4.juni 2013 i Brussel der Turid Stemre deltok.

Det var også EU-koordineringsmøter under MSC 92 der Turid Stemre deltok.

Under MSC 92 ble det nedsatt følgende arbeids- og draftinggrupper:

- WG 1 Passenger Ship Safety
- WG 2 GBS
- WG 3 Review and reform of the Organization
- DG 1 Amendments to mandatory instruments

III Oppsummering

Av viktige saker for Norge under møtet kan nevnes:

- Godkjenning av endringer til SOLAS og FSS-koden vedrørende krav til inertgass systemer på skip som fører last med lavt flammepunkt.
- Godkjennelse av nytt agendapunkt relatert til vanntette dører.
- Ferdigstillelse av retningslinjer for godkjenning av alternativ design og ekvivalenter.

Endringene til SOLAS og FSS-koden ble godkjent med noen endringer for å klargjøre anvendelsesområdet. Endringene gjelder for nye skip over 8000 tonn dødvekt. Dette har vært et langt lerret å bleke. Norge fikk satt dette på agendaen i 2004 og ønsket at også eksisterende skip skulle omfattes. Det fikk vi imidlertid ikke gjennomslag for.

Det nye agendapunktet relatert til vanntette dører ble akseptert. Forslaget, som kom fra Spania, Storbritannia USA og Norge, møtte en del motstand og kompromisset ble at det ikke ble besluttet noe tidspunkt for når arbeidet skulle starte opp. Dette skyldtes både at den aktuelle underkomiteen (DE) er overbelastet og at retningslinjene for når vanntette dører kan holdes åpne er relativt nye. Under behandlingen av rapporten fra arbeidsgruppen på sikkerhet på passasjerskip ble imidlertid saken satt opp på neste SLF.

Retningslinjene for godkjenning av alternativ design og ekvivalenter ble godkjent, så nå kan gruppen komme i gang med «safety level approach» for målbaserte standarder.

Liste over resolusjoner, sirkulære etc. som ble godkjent under møtet er vedlagt.

IV Oversikt over norske dokumenter til møtet

MSC 92/3/8 Comments on the amendments to the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code (resolution MSC.268(85)).

MSC 92/10/4 Comments on the report of the 17th session of the BLG Sub-Committee.

I tillegg var vi som nevnt over medinnsender på MSC 92/23/2, Proposed amendments to SOLAS regulation II-1/22 and MSC.1/Circ.1380.

V Gjennomgang av de enkelte punkter på agendaen

Agendapunkt 1 - Adoption of the agenda

Agenda for MSC 92 ble godkjent.

Agendapunkt 2 - Decisions of other IMO bodies

Komiteen ble orientert om utfallet av møter i øvrige komiteer.

Norsk posisjon: Norge støtter utfallet av MEPC 65 vedrørende godkjennelse av diverse retningslinjer og resolusjoner som også måtte godkjennes av MSC 92 og har ingen kommentarer til utfallet av FAL 38 og LEGAL 100. Når det gjelder grenseverdier for asbest må vi forholde oss til gjeldene EU regler (0,1%).

En rekke utkast til Assembly resolusjoner og diverse sirkulære ble godkjent, se vedlegg.

Det forventes at de ulike utkastene til Assembly resolusjoner vil bli godkjent på Assembly 28 i november/desember 2013.

Agendapunkt 3 - Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments

3.1 – Endringer i IMOs konvensjoner og bindende koder.

Norsk posisjon: Støtter at de forslåtte endringene blir vedtatt med korrigerende av verdier for ilmenitt.

Diskusjon: I forhold til RO-koden la Irland fram «deklarasjon» på vegne av EU landene som ble tiltrådt av alle EU landene.

Japan, USA, Panama, Bahamas med flere uttrykte bekymring for denne deklarasjonen. De mener deklarasjonen blander seg inn i nasjonal lovgivning i andre land.

Utfall: Endringer i bindende regelverk som sirkulert til medlemslandene ble vedtatt med enkelte mindre endringer. Norges forslag til endring av verdier for ilmenitt ble innarbeidet i revidert IMSBC-kode.

Følgende endringer ble vedtatt:

Code for Recognized Organizations (RO Code) med tilhørende endringer i ulike konvensjoner for å gjøre den bindende.

SOLAS kapittel III, part B

Regel 19 – innfører krav om trening i entring av lukkede rom.

SOLAS kapittel V

Regel 19 – endringer i krav til bridge navigational watch alarm system (BNWAS) for å klargjøre at kravet også gjelder skip bygget før 1. juli 2013.

SOLAS kapittel XI-1

Regel 1 – Endringer for å gjøre RO-koden bindende.

Protestfristen er 1. juli 2014 og endringene forventes tre i kraft 1. januar 2015.

High Speed Craft koden 1994 kapittel 18

Seksjon 8.5 - innfører krav om trening i entring av lukkede rom.

Protestfristen er 1. juli 2014 og endringene forventes tre i kraft 1. januar 2015.

High Speed Craft koden 2000 – Kapittel 18

Seksjon 18.5 - innfører krav om trening i entring av lukkede rom.

Protestfristen er 1. juli 2014 og endringene forventes tre i kraft 1. januar 2015.

ISM-koden Part A

Regel 6 – innfører krav om at driftsselskapet skal sørge for at mannskapet er kvalifisert, har riktige sertifikater og er medisinsk skikket for arbeidet.

Regel 8 – Innfører krav om at driftsselskapet periodisk verifiserer at alle med ISM oppgaver utfører disse i henhold til krav i ISM koden.

Generell oppdatering av fotnoter

Protestfristen er 1. juli 2014 og endringene forventes tre i kraft 1. januar 2015.

International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) code

Endringene gjelder primært inkludering av nye stoffer.

Protestfristen er 1. juli 2014 og endringene forventes tre i kraft 1. januar 2015.

Det var imidlertid også enighet om at endringene kan benyttes fra 1. januar 2014, noe som anbefales.

3.2 Klargjøring av ikrafttredelse for ulike endringer i SOLAS

Dette har vært et problem lenge. Hvert kapittel i SOLAS har en felles ikrafttredelsesdato med mindre de enkelte paragrafer sier noe annet. Det har imidlertid vært syndet mye mot dette og det er ofte vanskelig å finne hvilke skip en endring gjelder for i ettertid. Ett av problemene er at man glemmer den felles ikrafttredelsesdatoen ved endringer som omhandler eksisterende skip. Under FSI ble saken diskutert i en arbeidsgruppe som rapporterte direkte til MSC. Ut fra de ulike forslagene og diskusjonene i arbeidsgruppen og basert på innsendelser til MSC 92, hadde formannen utarbeidet et spørreskjema med 4 spørsmål:

1. Skal 4 års perioden for ikrafttredelse av endringer i SOLAS gjeninnføres og hvis ja skal vedtak skje ved en enkelt resolusjon eller resolusjoner for hvert vedtak?
2. Skal den generelle ikrafttredelsesdatoen kun endres ved større revisjoner og hvis ja, skal da ikrafttredelse angis i den enkelte paragraf i konvensjonen?
3. Skal retningslinjen for endringer gjelde hele konvensjonen eller bare enkelte kapitler?
4. Skal retningslinjene for IMOs arbeid endres i henhold til beslutningene over?

Svarene ble

1. Ja med egne resolusjoner for hvert vedtak.
2. Ja og ikrafttredelse skal angis i aktuell paragraf.
3. Retningslinjene skal gjelde alle kapitlene.
4. Nei, ikke foreløpig.

Utfall: Basert på svarene i spørreskjema ble det nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av UK og utarbeidet instruksjoner til denne.

Det er viktig at Sjøfartsdirektoratet utpeker en deltager til dette arbeidet.

Agendapunkt 4 - Measures to enhance maritime security

Sekretariatet informerte om status for medlemslandenes innrapportering av påkrevde data til GISIS i forhold til «security».

Norge har gjort sine innrapporteringer.

I tillegg var det forslag fra Sør-Korea om å utarbeide retningslinjer for implementering av ISPS-koden.

Norsk posisjon: Vi ser ikke noe behov for de foreslåtte retningslinjene.

Utfall: Forslaget om utarbeidelse av retningslinjer ble ikke tatt til følge.

Agendapunkt 5 - Goal-based new ship construction standards (GBS)

5.1 Guidelines for the approval of alternatives and equivalents

Det ble en lengre diskusjon om anvendelsen av retningslinjene. Særlig Hellas er kritiske til å bruke disse og ønsket at bruken ble kraftig begrenset. Imidlertid er det et faktum at muligheten til å bruke alternativ design og ekvivalenter har stått i SOLAS i flere tiår. Det ble også understreket at retningslinjene er frivillige.

Det ble en lang diskusjon om hvorvidt retningslinjene var modne for godkjenning. Norge støttet godkjenning på MSC 92.

Norsk posisjon: Norge støtter utfallet av arbeidet i korrespondansegruppen med enkelte kommentarer.

Utfall: Retningslinjene ble godkjent og det ble oppfordret til å sende inn erfaringer med bruken til MSC.

5.2 GBS Safety level approach (SLA):

Det ble ikke tid til å diskutere SLA under møtet, men det ble oppfordret til å sende inn dokumenter til neste møte.

Agendapunkt 6 – Passenger Ship Safety

Saken ble satt på agendaen av generalsekretæren under MSC 90 som følge av Costa Concordia ulykken. MSC 90 utarbeidet operasjonelle anbefalinger basert på forslag fra cruise industrien. Retningslinjene ble revidert av MSC 91. Rapporten fra ulykken foreligger, men kom ikke ut før like i forkant av MSC. Italia kom med en del forslag til tiltak på bakgrunn av rapporten. Også passasjerskipsindustrien hadde innspill i form av forslag til endringer i retningslinjene for økt sikkerhet på passasjerskip.

Norsk Posisjon: Støtter ikke at retningslinjene går for mye i detalj. Støtter at evakueringsanalyse gjøres bindende for alle passasjerskip og at SLF ser nærmere på krav til overlevelsessevne i SOLAS.

Diskusjon: Rapporten fra undersøkelsene etter ulykken med Costa Concordia var uklar. Dette kan skyldes dårlig oversettelse. Det var derfor problematisk å finne linken mellom forslagene til tiltak og det som framkom under etterforskningen. Italia fikk til dels forklart dette under møtet og noen av forslagene ble inkludert i de reviderte retningslinjene, noe ble sendt ulike underkomiteer for videre vurdering, noen ble satt på «long term» arbeidsplan og for noen forslag ble Italia bedt om mer teknisk informasjon om bakgrunnen for tiltakene. Noen av forslagene ble også avvist da det ble ansett å være tilstrekkelig dekket i eksisterende regelverk. Forslagene fra cruiseindustrien ble inkludert i de reviderte retningslinjene

Utfall:

1. Revidert utgave av MSC.1/Circ.1446/Rev.1 “Recommended interim measures for passenger ship companies to enhance the safety of passenger ships” ble godkjent.
2. FP instrueres i å se nærmere på å utvide krav om evakueringsanalyse til passasjerskip generelt. Ikke bare ro-pax og hurtiggående fartøy.
3. SLF instrueres i å vurdere å øke kravet til overlevelsessevne for passasjerskip, se på mulige begrensninger av fyllingspunkter på skottdekk for passasjerskip og å gjennomgå retningslinjer for under hvilke betingelser vanntette dører kan holdes åpne i sjøen. Norge har reservert seg mot de eksisterende retningslinjene.
4. Plan for arbeid med sikkerhet på passasjerskip i framtiden ble godkjent.
5. EMSA og GOALDS studiene på stabilitet på passasjerskip blir oversendt til SLF som bakgrunn for vurdering av overlevelsessevne og til ekspertgruppen på FSA for gjennomgang.

Agendapunkt 8 – Fire protection

Av spesiell interesse for Norge under FP 57 var utkast til endringer i SOLAS kapittel II-1 og FSS (Fire Safety System) koden relatert til krav om inerting av lastetanker inneholdende laster med lavt flammepunkt. Dette blir et krav for nye skip med en dødvekt på 8.000 tonn og over. Saken ble satt på agendaen av Norge i 2004, og i utgangspunktet ønsket vi at dette skulle gjelde for alle skip, nye og eksisterende, som omfattes av SOLAS. Dagens krav gjelder skip med en dødvekt på 20.000 tonn eller mer, og det er en rekke unntak basert på størrelse på tanker, kapasitet på dyser på tankvaskesystemet og byggeår. Norge mener et flatt krav for alle skip er mye enklere å forholde seg til en dagens noe kronglete regler. Vi har hatt full støtte fra rederiforbundet og sjømannsorganisasjonene i denne saken. Det har vært vanskelige forhandlinger og resultatet ble ikke helt som ønsket, men vi fikk bort unntakene regulert av størrelse på tanker og kapasitet på dyser på tankvaskesystemet, og vi fikk senket innslagsgrensen betraktelig. Alt i alt et bra utfall og stor takk til alle som har vært med på å få dette til.

Norge har også vært sterkt involvert i utarbeidelse av endringer i krav om rømningsveier fra maskinromsområdet på lasteskip og var med på å få det på agendaen. Kravene er forskjellig på lasteskip og på passasjerskip og vi ser ingen grunn til at de som jobber om bord i lasteskip skulle ha dårligere krav til rømningsveier enn de som er om bord i passasjerskip. Dette har også vært krevende forhandlinger der kompromisser har blitt inngått. Kravene vil nå bli like for alle nye skip som omfattes av SOLAS, men ikke fra alle de rommene vi ønsket. IACS hadde sendt inn forslag til endringer i SOLAS-teksten som framforhandlet i FP, men alle forslagene hadde alt vært diskutert og forkastet.

Norsk posisjon: Norge støtter utfallet av FP 56, men ikke IACS forslag til endringer i utkast til SOLAS endringer hva gjelder rømningsveier fra maskinromsområdet.

Utfall: Rapporten fra FP 56 ble godkjent og MSC tiltrådte alle punktene i listen fra FP. SOLAS endringene relatert til inerting og rømningsveier ble godkjent i all hovedsak slik de forelå fra FP. Mindre endringer ble gjort for å klargjøre anvendelsen av inertgass kravene. IACS forslag fikk ikke støtte.

For øvrige godkjente utkast til endringer og sirkulærer, se vedlegg. Endringer i bindende SOLAS og FSS-koden skal vedtas på neste MSC og vil bli sirkulært medlemslandene i henhold til IMOs prosedyrer.

Agendapunkt 9 – Radiocommunications and search and rescue

Under dette agendapunktet ble MSC bl.a. bedt om å godkjenne utkast til MSC sirkulæret “Guidance on the validity of radiocommunications equipment installed and used on ships”. Japan hadde sendt inn et dokument med forslag til endringer til retningslinjene. Norge støttet ikke forslagene, da vi mente at poenget med sirkulæret ble borte med de foreslåtte endringene. Sirkulæret var ment å vise hvordan en kan møte dagens krav i radioreglene. MSC ble også bedt om å godkjenne en rekke sirkulærer og endringer i sirkulærer/resolusjoner. I tillegg ble det bedt om godkjenning for avholdelse av møter i felles IMO/ITU Experts Group og ICAO/IMO felles arbeidsgruppe, forutsatt tiltredelse av Council.

Norsk posisjon: Norge støtter utfallet av COMSAR og ikke endringene foreslått av Japan.

Utfall: Rapporten fra COMSAR 17 ble godkjent og MSC tiltrådte alle punktene i listen fra COMSAR. Japans forslag til endringer i sirkulæret “Guidance on the validity of radiocommunications equipment installed and used on ships” ble støttet og innarbeidet i godkjent versjon.

For øvrige godkjente utkast til endringer og sirkulærer, se vedlegg.

For fullstendig liste over godkjente møter mellom sesjonene se punkt I «generell informasjon» over.

Agendapunkt 10 – Bulk liquids and gases

Også BLG 17 hadde en rekke punkter de ønsket MSCs tilslutning til. Av størst interesse for Norge var godkjenningen av IGC-koden, der vi hadde forslag til endringer, inkludering av ‘Limit state design for novel concepts’ i IGC-koden som foreslått bl.a. av Norge og diskusjonen rundt brennolje med lavt flammepunkt.

I vårt dokument med forslag til endringer i IGC-koden tok vi opp at det var uheldig at IMO fikk seg forelagt et ferdig revidert utkast til ny IGC-kode uten å finne tid til å gå gjennom det i detalj i en arbeidsgruppe. Vi uttrykket bekymring for at IGC-koden ville danne presedens for innholdet i IGF-koden som baserer seg på en litt annen tankegang. Vi fikk noe støtte for noen av endringsforslagene, men ikke tilstrekkelig til at de ble inkludert. Vi fikk imidlertid medhold i at IGC-kodens innhold ikke skulle danne presedens for innholdet i IGF-koden. ‘Limit state design for novel concepts’ ble inkludert i IGC-koden og må vurderes inkludert i IGF-koden også.

USA hadde sendt inn et dokument til MSC der de foreslo å ekskludere brennoljer med lavt flammepunkt fra IGF-koden. Disse var ikke inkludert i utgangspunktet, men etter forslag fra CESA (europeiske skipsbyggers organisasjon) ble brennolje med lavt flammepunkt inkludert. USA mente det var forsvarlig å benytte slike brennoljer uten å måtte gå den tunge veien om alternativ design. Danmark mente SOLAS åpner for å benytte brennolje med lavt flammepunkt i dag under gitte forhold og støttet følgelig USA. Norge var villige til å diskutere dette nærmere, men mente en måtte se nærmere på konsekvensen av en slik tilnærming. Ellers var det lite støtte å få, og det ble hevdet at det var nettopp for å unngå «short-cuts» i aksept av brennstoff at IGF-koden ble utviklet og inkluderte alternativ design for de typer brennstoff som koden ikke omhandler i detalj.

BLG ba også om godkjenning for avholdelse av møte i ESPH gruppen.

Norsk posisjon: Norge støtter utfallet av BLG med unntak av enkelte krav i den nye IGC-koden. Vi er positive til å ta en diskusjon om anvendelse av brennolje med lavt flammepunkt.

Utfall: Rapporten fra BLG 17 ble godkjent og MSC tiltrådte alle punktene i listen fra BLG 17. Revidert IGC-kode ble godkjent uten endringene foreslått av Norge, men med limit state design inkludert.

For øvrige godkjente utkast til endringer og sirkulærer, se vedlegg.

Revidert IGC-kode skal vedtas på neste MSC og vil bli sirkulert i henhold til IMOs prosedyrer.

For fullstendig liste over godkjente møter mellom sesjonene se punkt I «generell informasjon» over.

Agendapunkt 11 – Stability, load lines and fishing vessel safety

SLF hadde mange punkter de ba MSC om å ta stilling til, men veldig mange av disse var relatert til endringer i konvensjoner og koder for å gjøre krav om lastcomputer som er utstyrt for å gjøre direkte skadestabilitetsberegninger obligatorisk om bord på alle tankskip. I tillegg hadde SLF utarbeidet sirkulærer for godkjenning. Av disse var det viktigste for Norge sirkulæret som gir retningslinjer for beregning av kryssfylling i forbindelse med skadestabilitet. Metoden som benyttes i dag gir altfor «gode» resultater. Japan og Finland hadde utarbeidet forslag til endringer i utkastet. Norge kunne akseptere endringene forutsatt at det ikke forsinket godkjennelsen av sirkulæret. USA hadde også noen forslag til mindre endringer som vi støttet med samme forbehold.

Norsk posisjon: Norge støtter utfallet av SLF 55, men kan støtte endringsforslagene til retningslinje for beregning av kryssfylling forutsatt at det ikke forsinket godkjennelse.

Utfall: Rapporten fra SLF ble godkjent og kryssfyllingssirkulæret ble godkjent med endringene foreslått av USA. Japans og Finland forslag fikk ikke tilstrekkelig støtte.

For øvrige godkjente utkast til endringer og sirkulærer, se vedlegg.

Agendapunkt 12 – Flag State implementation

Av punktene FSI 17 ba MSC ta stilling til var det primært det å fjerne unntaket for fiskefartøy i retningslinjene om IMO nummer som var viktig for Norge. Retningslinjene gir i dag eksplisitt unntak for fiskefartøy, noe som kan føre til at stater ikke tildeler IMO nummer på fiskefartøy. Norge har benyttet IMO nummer på fiskefartøy på frivillig basis en stund og har gode erfaringer med det. Ellers er det viktig for oss at arbeidet med revisjon av GlobalReg standarden ikke tar for mye av underkomiteenes tid. Særlig nå med de nye underkomiteene som har for store agendaer som det er. GlobalReg er en standard som i sin tid ble utarbeidet som en modell for nasjonale eller regionale regler for skip som ikke omfattes av internasjonale bestemmelser fullt ut. Tanken var at den skulle brukes som et utgangspunkt, men at lokale forhold skulle bli tatt hensyn til. Noen land er nå redde for at standarden skal påvirke og senke deres nasjonale eller regionale standarder og vil ha GAP analyser og tilpasninger for å unngå dette. Et dokument om dette var sendt inn til MSC 92. Norge var mot

at dette arbeidet ble satt på agendaen nettopp fordi standarden ikke er ment som en global standard. Ikke noe som står i GlobalReg kan påvirke nasjonale regler. I tillegg har FSI utarbeidet en rekke forslag resolusjoner og sirkulærer.

Norsk posisjon: Norge støtter utfallet av FSI 17 og støtter ikke at revisjonen av GlobalReg skal ta hensyn til andre standarder. Vi ser heller ikke behov for noen GAP analyse mellom revidert GlobalReg og andre standarder. Vi støtter at unntaket for fiskefartøy fjernes i retningslinjene for tildeling av IMO-nummer.

Utfall: Rapporten fra FSI 17 ble godkjent og MSC tiltrådte alle punktene i listen fra FSI. Unntaket for fiskefartøy fjernes i retningslinjene for tildeling av IMO-nummer. Med hensyn til GlobalReg ble neste FSI (III 1) bedt om utarbeide en plan for arbeidet.

For godkjente resolusjoner og sirkulærer, se vedlegg.

Agendapunkt 13 – Ship design and equipment

Av listen over saker MSC ble bedt om å ta stilling til i rapporten fra DE 57 er det primært godkjenning av et ekstra møte i arbeidsgruppen for utarbeidelse av Polarkoden og alle tiltakene for å gjøre MSC.1/Circ.1206 bindende som var viktig for Norge. Vi støttet også at DE får et nytt punkt på agendaen som omhandler å utarbeide regler for fartøy som fører mer enn 12 «industriarbeidere». Dette primært av hensyn til alle vindmølleparkene til sjøs, eksisterende og planlagte. Det er nødvendig med arbeidere som kan sette opp vindmølleparkene og vedlikeholde dem. Fartøyene som brukes er primært hurtiggående fartøy der det ikke er tillatt med lugarer, eller det er fartøy som ikke kommer inn under definisjonen hurtiggående fartøy, men som er bygget av annet materiale enn stål. Det er ønske om noen tillemperinger i regelverket i forhold til dette uten at sikkerheten til de om bord reduseres sammenlignet med andre fartøy.

Helt på tampen kom det også opp en diskusjon rundt alternativ design for coating i ballasttanker. IACS hadde sendt inn fortolkninger til seksjon 8 i coatingstandarden til DE 57, men disse ble ikke vedtatt. Det virker som Hellas ikke vil ha alternativer, men det står det klart i standarden at er tillatt. Diskusjonen endte med at IACS sender inn fortolkningene på nytt til neste møte i DE (eller den nye underkomiteen som får dette på agendaen).

Utfall: Rapporten fra DE 57 ble godkjent og MSC tiltrådte alle punktene i listen fra DE, inkludert avholdelse av et ekstra møte i arbeidsgruppen for Polarkoden (se punkt I «generell informasjon» over). MSC tok også stilling til tekster i hakeparentes som DE ikke hadde klart å bli enige om i de ulike utkast til resolusjoner og sirkulærer.

Forslag til endringer i SOLAS ble godkjent og forventes vedtatt på MSC 93. De vil bli sirkulert til medlemslandene i henhold til IMO prosedyrer.

Endelig versjon av de ulike utkastene til resolusjoner og sirkulærer, vil bli vedlagt rapporten fra MSC 92.

For liste over godkjente resolusjoner og sirkulærer, se vedlegg.

Agendapunkt 14 – Training and watchkeeping

Kun hastesaker fra STW 44 ble behandlet under MSC 92. Av disse var MSC aksept på at alle opplæringskrav knyttet til Polarkoden og IGF-koden skal ligge i STCW Konvensjonen viktig for Norge.

Utfall: Alle punktene i listen fra STW 44 ble tiltrådt inkludert at opplæringskravene knyttet til Polarkoden og IGF-koden skal ligge i STCW Konvensjonen.

For godkjente endringer i Konvensjonen og sirkulærer, se vedlegg.
Godkjente konvensjonsendringer forventes vedtatt på MSC 93 og vil bli sirkulert til medlemslandene i henhold til IMOs prosedyrer.

Agendapunkt 15 - Technical assistance sub-programme in maritime safety and security

Sekretariatet informerte om gjennomførte og planlagte prosjekter.

Agendapunkt 16 - Capacity-building for the implementation of new measures

Viseformannens gjennomgang av endringer i bindende IMO instrumenter som ble godkjent på MSC 91 samt nye agendapunkt vedtatt på MSC 91 i forhold til behov for capacity building. De identifiserte behovene ble tiltrådt av MSC og Technical Cooperation Committee må vurdere eventuelle tiltak.

Agendapunkt 17 - Formal safety Assessment (FSA)

Sekretariatet minnet om utfallet av diskusjonene på MSC 91 angående FSA study on the safe sea transport of dangerous goods og FSA study on crude oil tankers. De anbefalte tiltakene ble da oversendt ulike underkomiteer for videre oppfølging. Sekretariatet orienterte om utfallet av diskusjonene i underkomiteene vedrørende anbefalingene. Noen ble ansett for å være dekket av gjeldende regelverk, noen vil bli diskutert videre. For de som ikke faller inn i de to foregående kategoriene, anbefales det at det sendes inn forslag til nye unplanned output.

Utfall: MSC tok informasjonen til etterretning uten diskusjon.

Agendapunkt 18 - Piracy and robbery against ships

Sekretariatet informerte om møter og tiltak som har blitt gjennomført siden MSC 92.

Hellas hadde sendt inn et dokument der de uttrykket bekymring over at piratvirksomheten nå hadde spredd seg til andre områder og er blitt langt mer voldelige. Norge støttet disse bekymringene i et innlegg og tok til orde for viktigheten av fortsatt samarbeid i de berørte områdene. Norge støttet også generalsekretærens forslag til tiltak og oppfordret til finansiell støtte av disse.

Agendapunkt 19 General cargo ship safety

Sekretariatet informerte om utfallet av underkomiteenes diskusjon av anbefalingene I FSA studien om sikkerhet på tørrlasteskip, se agendapunkt 17 over.

Agendapunkt 20 - Implementation of instruments and related matters

Sekretariatet informerte om at MEPC hadde vedtatt å slette dette faste agendapunktet fra sin agenda. Dette ble imidlertid ikke støttet av MSC, da spørsmål som gjelder implementering ikke nødvendigvis har noe planned output og derved ikke kan tas opp. Agendapunktet beholdes inntil videre.

Agendapunkt 21 – Relation with other organizations

Sekretariatet informerte om at MEPC hadde besluttet å fjerne dette punktet fra sin agenda. MSC besluttet å beholde det.

Agendapunkt 22 – Review and reform of the Organization, including application of the Committee's guidelines

Under dette agendapunktet hadde generalsekretæren utarbeidet et dokument som inneholdt forslag til navn og terms of reference for hver enkel av de nye underkomiteene. Dokumentet inneholdt også forslag til agenda for 2014 for hver av underkomiteene og hvilke grupper som skal nedsettes under disse møtene.

De eksisterende 9 underkomiteene foreslås endret som følger:

- Arbeidet som tidligere har ligget i underkomiteene Stability, Load lines and Fishing vessel safety (SLF), Fire Protection (FP) og Design and Equipment (DE) deles mellom 2 nye underkomiteer: Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC) og Sub-Committee on Ship Systems and Equipment (SSE).
- Underkomiteen Dangerous Solid Cargo (DSC) omdøpes til Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC).
- Underkomiteen Bulk, Liquid and Gases (BLG) erstattes av Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR). Saker som ikke omhandler miljøspørsmål overføres til CCC.
- Underkomiteen Standards of Training and Watchkeeping (STW) døpes om til Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW).
- Underkomiteen Flag State Implementation (FSI) omdøpes til Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III).
- Underkomiteene Safety of Navigation (NAV) and Communication and Search and rescue (COMSAR) slås sammen under navnet Sub-Committee on Navigation, Communication, Search and Rescue (NCSR).

Diskusjon: Det største problemet i diskusjonene var terms of reference for den nye PPR underkomiteen og da spesielt rundt hvorvidt «marine» skulle være en del av terms of reference 1.1. MEPC 65 klarte ikke å bli enige om dette og MSC måtte derfor løse saken da MEPC ikke møtes igjen før Assembly. Det var de samme grupperingene i MSC som i MEPC. Flere ulike forslag til kompromissløsninger ble forkastet. Beslutningen ble å beholde «marine» i 1.1 av terms of reference sammen med tre paragrafer som utdypet at dette ikke var begrenset til utslipp til sjø. Norge var av den mening at disse paragrafene var en del av «pakken» og ba om at de skulle løftes til hovedrapporten, hvis ikke forbeholdt vi oss retten til å gå tilbake til tidligere posisjon. Det ble ikke gjort og Norge ba derfor om at innlegget ble reflektert i rapporten. Frankrike og USA ba om å bli assosiert med Norges innlegg.

Utfall: MSC godkjente terms of reference og organiseringen av de første møtene i de nye underkomiteene i 2014.
Beslutningene må tiltres av Assembly og budsjettet vurderes av Council.

Agendapunkt 23 - Work Programme

23.1 Agenda for de nye underkomiteene

Følgende nye unplanned output ble godkjent:

Sub-Committee on Navigation, Communication and Search and Rescue (NCRC)

- Interconnection of NAVTEX and Inmarsat SafetyNET receivers and their display on Integrated Navigation Display Systems (post biennial, 1 sesjon)

Sub-Committee on Human element, Training and Watchkeeping (HTW)

- Development of guidelines for ship owners and seafarers for proper implementation of relevant IMO instruments in relation to carriage of dangerous goods in packaged form by sea (i samarbeid med Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC), ferdigstilles 2015).
- Development of a globally consistent format for the certificate of training and education issued under the STCW Convention (agenda for 2014-2015, ferdigstilles 2015)

Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC):

- Proposed amendments to SOLAS regulation II-1/22 and MSC.1/Circ.1380 (vanntette dører) (post biennial, 2 sesjoner) Merk her at etter diskusjonene i passasjerskipsgruppen ble det besluttet å sette dette på agendaen for 2014 for SLF og det skulle bety SDC).
- Guidance addressing the carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages.

Agendapunkt 24 – Election of Chairman and Vice-Chairman for 2014

Christian Breinholt fra Danmark og Mohammad Segar fra Singapore ble gjenvalgt som henholdsvis formann og viseformann for MSC i 2014.

Agendapunkt 25 - Any other business

Bortsett fra forslag om nye kontaktpersoner i GISIS var dette agendapunktet ren informasjon og et politisk innlegg fra Iran.

Forslag om nye kontaktpunkt for Continuous Synopsis Records (CSR) ble støttet. Det ble ikke tatt beslutning på forslag om nytt kontaktpunkt for Maritime Labour Convention, da dette må diskuteres med ILO.

Haugesund 1. juli 2013

Turid Stemre (delegasjonsleder)

Vedlegg

Liste over resolusjoner, utkast til konvensjonsendringer og sirkulærer godkjent på MSC 92

Resolution MSC.349(92) – Code for Recognized Organizations (RO code).

Resolution MSC.350(92) – Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended.

Resolution MSC.351(92) – Amendments to the International Code of Safety for High-speed Craft, 1994 (1994 HSC code).

Resolution MSC.352(92) – Amendments to the International Code of Safety for High-speed Craft, 2000 (2000 HSC code).

Resolution MSC.353(92) – Amendments to the International Management Code for the safe operation of ships and for pollution prevention (international safety management (ISM) code)

Resolution MSC.354(92) – Amendments to the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) code

Resolution MSC.355(92) – Amendments to the International Convention for Safe Containers (CSC), 1972.

Resolution MSC.356(92) – Amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (1988 Load Lines Protocol).

Resolution MSC.357(92) – Amendments to the Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units (MODU Code) (Resolution A.414(XI)).

RESOLUTION MSC.358(92) – Amendments to the Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 1989 (1989 MODU Code) (Resolution A.649(16)).

RESOLUTION MSC.359(92) – Amendments to the Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 2009 (2009 MODU Code) (Resolution A.1023(26))

Resolution MSC.360(92) – Amendments to the Code of Safety for Dynamically Supported Craft (DSC Code) (Resolution A.373(X)).

Draft amendments to SOLAS Regulations II-2/4 and II-2/16.

Draft amendments to the FSS Code.

Draft amendments to SOLAS Regulations II-2/3 And II-2/9.

Draft amendments to SOLAS Regulations II-2/10.

Draft amendments to SOLAS Regulations II-2/13.

Draft amendments to SOLAS Regulations II-2/1, II-2/3 and II-2/20-1.

Draft amendments to SOLAS Regulations II-2/18.

Resolution MSC.361(92) – Operation of the International LRIT Data Exchange after 2013.

Draft amendments to the International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code).

Draft amendments to the International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code).

Resolution MSC.362(92) – Revised recommendation on a standard method for evaluating cross-flooding arrangements.

Draft amendments to the Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk (BCH Code).

Draft amendments to the Code for existing ships carrying Liquefied Gases in Bulk (EGC Code).

Draft Amendments to the Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Liquefied Gases in Bulk (GC Code).

Draft Assembly Resolution on use of national tonnage in applying International Conventions.

Resolution MSC.363(92) – Performance standards for electronic inclinometers.

Resolution MSC.364(92) - Procedure for calculating the number of fishing vessels of each contracting State to the 2012 Cape Town Agreement by the depositary.

Draft Assembly Resolution on notification and circulation through the Global Integrated Shipping Information System (GISIS).

Draft Assembly Resolution on guidelines to assist investigators in the implementation of the Casualty Investigation Code (Resolution MSC.255(84)).

Draft Assembly Resolution on amendments to the survey guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC), 2011.

Draft Assembly Resolution on 2013 nonexhaustive list of obligations under instruments relevant to the IMO Instruments Implementation Code.

Draft Assembly Resolution on IMO Ship Identification Number Scheme.

Draft MSC Resolution on requirements for periodic servicing and maintenance of lifeboats and rescue boats, launching appliances and release gear.

Draft amendments to SOLAS Chapter III.

Draft amendments to the Life-Saving Appliance (LSA) Code.

Draft amendments to the revised recommendation on testing of life-saving appliances (Resolution MSC.81(70)).

Draft amendments to SOLAS Regulation II-1/29.

Draft amendments to International code on the Enhanced Programme of inspections during Surveys of bulk carriers and oil tankers, 2001 (2011 ESP code).

Draft Assembly Resolution on the recommendations for the training and certification of personnel on Mobile Offshore Units (MOUs).

Draft amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978.

Draft amendments to Part A of the Seafarers Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code (making the III Code mandatory).

Draft amendments to Part A of The Seafarers Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code (minimum in-service eyesight).

MSC.1/Circ.1452 Early implementation of amendments (02-13) to the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code

MSC.1/Circ.1453 Guidelines for the submission of information and completion of the format for the properties of cargoes not listed in the IMSBC Code and their conditions of carriage.

MSC.1/Circ.1454 Guidelines for developing and approving procedures for sampling, testing and controlling the moisture content for solid bulk cargoes that may liquefy.

MSC.1/Circ.1395/Rev.1 Lists of solid bulk cargoes for which a fixed gas fire-extinguishing system may be exempted or for which a fixed gas fire-extinguishing system is ineffective.

MSC.1/Circ.1455 Guidelines for the approval of alternatives and equivalents as provided for in various IMO instruments.

MSC.1/Circ.1446/Rev.2 Recommended interim measures for passenger ship companies to enhance the safety of passenger ships.

MSC.1/Circ.1456 Unified interpretations of SOLAS chapter II-2 and the FSS and FTP Codes.

MSC.1/Circ.1457 Unified interpretation of the 2000 HSC Code, as amended by resolutions MSC.175(79) and MSC.222(82).

MSC.1/Circ.1458 Interpretation of the revised guidelines for the approval of equivalent water-based fire-extinguishing systems for machinery spaces and cargo pump-rooms (MSC/Circ.1165).

MSC.1/Circ.1459 Unified interpretations of the SOLAS Convention and the IBC and IGC Codes.

MSC.1/Circ.1382/Rev.2 Questionnaire on shore-based facilities for the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS).

MSC.1/Circ.1287/Rev.1 Amendments to resolution A.705(17), as amended, on Promulgation of Maritime Safety Information.

MSC.1/Circ.1288/Rev.1 Amendments to resolution A.706(17), as amended, on World-Wide Navigational Warning Service.

MSC.1/Circ.1460 Guidance on the validity of radiocommunications equipment installed and used on ships.

MSC.1/Circ.1461 Guidelines for verification of damage stability requirements for tankers.

MSC.1/Circ.1462. FAL.2/Circ.127, MEPC.1/Circ.817 List of certificates and documents required to be carried on board ships, 2013.

MSC.1/Circ.1463 Application of SOLAS regulations XII/3, XII/7 and XII/11.

MSC.1/Circ.1464 Unified interpretations of the provisions of SOLAS chapters II-1 and XII, the technical provisions for means of access for inspections (resolution MSC.158(78)) and of the performance standards for water level detectors on bulk carriers (resolution MSC.145(77)).

MSC.1/Circ.1465 Unified interpretation of the performance standard for protective coatings for dedicated seawater ballast tanks in all types of ships and double-side skin spaces of bulk carriers (resolution MSC.215(82)).

MSC.1/Circ.1466 Unified interpretations on fall preventer devices (MSC.1/Circ.1392 and MSC.1/Circ.1327).

MSC.1/Circ.1467 Unified interpretation of SOLAS regulation II-1/26.3.

MSC.1/Circ.1468 Unified interpretation of paragraph 1.1.4 of the LSA Code.

MSC.1/Circ.1164/Rev.12 Promulgation of information related to reports of independent evaluation submitted by Parties to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended, confirmed by the Maritime Safety Committee to have communicated information which demonstrates that Parties are giving full and complete effect to the relevant provisions of the Convention.

MSC.1/Circ.797/Rev.24 List of competent persons maintained by the Secretary-General pursuant to section A-I/7 of the STCW Code.

MSC-MEPC.5/Circ.7 Guidance on the timing of replacement of existing certificates by revised certificates as a consequence of the entry into force of amendments to chapters 17 and 18 of the IBC Code.

MSC-MEPC.5/Circ.8 Unified interpretation of the application of regulations governed by the building contract date, the keel laying date and the delivery date for the requirements of the SOLAS and MARPOL Conventions.

MSC-MEPC.3/Circ.4 Revised harmonized reporting procedures – Reports required under SOLAS regulations I/21 and XI-1/6, and MARPOL, articles 8 and 12.

DSC.1/Circ.71 Guidelines for development of an approved continuous examination programme (ACEP).

CSC.1/Circ.138/Rev.1 Revised recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended.

COMSAR.1/Circ.57 Guidance on the use of the graph at figure N.14, appendix N of IAMSAR Manual, Volume II.

COMSAR.1/Circ.54/Rev.1 Audits of LRIT Data Centres and of the International LRIT Data Exchange Conducted by the LRIT Coordinator.

SN.1/Circ.322 Information on the display of AIS-SART, AIS Man Overboard and EPIRB-AIS devices.

STCW.7/Circ.20 Interim guidance on colour vision testing.
