

RAPPORT FRA DE 55

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

FRA: Delegasjonen v/Haakon Storhaug

DATO: 31. mars 2011

KOMITÉ: IMO's Sub-Committee on Ship Design and Equipment (DE) 21. – 25. mars 2011

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Seniorrådgiver Haakon Storhaug, Sjøfartsdirektoratet (delegasjonsleder) Plenum

Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet, WG Polar Code

Teknisk Direktør Lasse Karlsen, Sjøfartsdirektoratet, WG LRH

Seniorrådgiver Siv Christin Gaalaas, Nærings- og handelsdepartementet WG Polar Code

Juridisk seniorrådgiver Unn Caroline Lem, Sjøfartsdirektoratet, WG Noise

Seniorrådgiver Geir Høvik Hansen, Sjøfartsdirektoratet, WG Polar Code

Seniorrådgiver Ove Tautra, Sjøfartsdirektoratet, WG Polar Code

Seniorrådgiver Trine Solevågseide, Kystverket, WG Polar Code

Helene David-Andersen, DNV,

Ove Aastad. DNV, WG LRH

Kjersti Høgestøl, Norges Rederiforbund, WG Polar Code/ WG LRH

Nini Pharo Halle, Utenriksdepartementet, WG Polar Code

Oppfølging fra Sjøfartsdirektoratet

DE 55 Agend apunkt	Oppgave	Kommentarer	Ansvarlig S.Dir
4	Recovery systems	Dokument DE 55/WP.7	Sigurd Gude
5	Oppfølging av utkast til sirkulære Guidelines for passenger ship tenders	Behandles av FP 55 og MSC 90	H. Storhaug/ S. Hillersøy
6	Utkast MSC sirkulære Guidelines for a visible element to general alarm systems on passenger ships	Behandles av MSC 90	H. Storhaug/ S. Hillersøy
7	Oppfølging av tiltakspakke livbåtkroker	Behandles av MSC 89	L. Karlsen
8	Utkast MSC sirkulære Lifeboat control arrangements	Behandles av MSC 90	L. Karlsen
9	New framework LSA	Deltakelse på møte arranger av Japan	L. Karlsen
10	Endret Assembly resolusjon A.744(18) ESP kode	Godkjennes MSC 89 og vedtas av Assembly 27	H. Storhaug
11	Utkast MSC sirkulære Guidelines for cargo oil tank coating	Godkjennes av MSC 90	H. Storhaug

12	Polar koden	Korrespondansegruppe	T. Stemre
14	Utvikling av støykode	Korrespondansegruppe	U. Lem
15	IACS Fortolkninger av SPS 2008 utkast MSC sirkulære	Behandles under MSC 89	S. Gude
16	Integrated Bilge Water Treatment Systems, utkast MEPC sirkulære	Behandles av MEPC 62	H. Storhaug
17	Revisjon av MEPC.159(55)	korrespondansegruppe	G. Høvik Hansen
18	Revision of testing requirements of lifejacket RTD's	Uformell korrespondansegruppe	S. Gude

1. INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 4. mars 2011. EU koordineringsmøter ble avholdt mandag 21, tirsdag 22. mars og torsdag 24. mars.

2. OPPSUMMERING

DE 56 hadde en meget omfattende agenda, og debattene i plenum så vel som i arbeidsgruppene tok opp den tid de hadde fått til rådighet. Møtet må sies å ha vært ganske effektivt ettersom man ble ferdig ed en rekke saker. Det ble til sammen fullført tekster til: én Assembly resolusjon; to endringer av SOLAS-regler; én endring av LSA-koden; én MSC-resolusjon; ni MSC-sirkulærer; og ett MEPC-sirkulære. Man fullførte arbeidet med utkast til følgende:

- MSC-sirkulære vedrørende *Unified Interpretations of SOLAS regulations II-1/28 and II-1/29*
- MSC-sirkulære vedrørende *Guidelines for passenger ship tenders*
- MSC-sirkulære vedrørende *Guidelines for the design and installation of a visible element to the general emergency alarm on passenger ships*
- MSC-sirkulære vedrørende *Guidelines for evaluation and replacement of lifeboat release and retrieval systems*
- MSC-sirkulære vedrørende *Early implementation of the new SOLAS regulation III/1.5 pending its entry into force* (I forbindelse med livbåtkrok-saken)
- Endring av SOLAS regel III/1, nytt avsnitt .5 (I forbindelse med livbåtkrok-saken)
- Endring av LSA-kodens kapittel IV (I forbindelse med livbåtkrok-saken)
- MSC-resolusjon vedrørende *Amendments to the Revised recommendation on testing of life-saving appliances* (I forbindelse med livbåtkrok-saken)
- MSC-sirkulære vedrørende *Guidelines for the standardization of lifeboat control arrangements*
- Assembly-resolusjon vedrørende den nye ESP-koden, som erstatter resolusjon A.744(18)
- Endring av SOLAS regel XI-1/2 som skal gjøre ESP-koden bindende
- MSC-sirkulære vedrørende *Guidelines for crude oil tanker solely engaged in the carriage of cargoes and cargo handling operations not causing corrosion*
- MSC-sirkulære vedrørende *Guidelines for in-service maintenance and repair of coating systems for cargo oil tanks of crude oil tankers*
- MSC-sirkulære vedrørende *Unified interpretations of the 2008 SPS Code*
- MEPC-sirkulære vedrørende *Amendments to the 2008 Revised Guidelines for systems for handling oily wastes in machinery spaces of ships incorporating guidance notes for IBTS*

Det refereres i rapporten til MSC 89, MSC 90 og MEPC 62. Dette er henholdsvis sesjonene i mai 2011 og mai 2012 til Den internasjonale skipsfartsorganisasjonen IMOs sjøsikkerhetskomité., mens MEPC 62 er miljøvernkomiteens 62. sesjon som avholdes i juli 2011.

3. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTENE PÅ AGENDAEN

Formann var Annelise Jost fra Tyskland.

1. Adoption of the agenda

Agendaen ble godkjent uten endringer.

Det ble opprettet følgende arbeids- og draftinggrupper under DE 55:

WG 1: Lifeboat Release Hooks, ledet av Dr S. Ota (Japan)

WG 2: Protection against noise on board ships, ledet av T. Olsen (Danmark)

WG 3: Development of a mandatory Polar Code, ledet av Turid Stemre, (Norge)

DG 1: Supporting guidelines for cargo oil tank coating and corrosion protection, ledet av M. Tsuchiya (UK)

2. Decision of other IMO bodies

Sekretariatet informerte om beslutninger fattet av Komiteene og andre underkomiteer der disse berører DE's arbeid. Der DE hadde fått spesifikke instruksjoner, ble dette behandlet under aktuelt agendapunkt.

3. Consideration of IACS unified interpretations

Norges interesser og posisjon:

Generelt er det i Norges interesse å støtte IACS Unified Interpretations (enhetlige fortolkninger). Norge støttet IACS forslag vedrørende arrangement for manøvreringsevne og funksjon på skip med andre fremdrifts- og manøvreringssystemer enn tradisjonelt arrangement for skipets retningskontroll.

Diskusjon:

Det ble etter et innlegg fra Sverige ble ordet "dedicated" lagt til "steering gear" i fortolkningen av SOLAS regel II-1/29.1.

Utfall:

Utkast til MSC-sirkulære for enhetlig fortolkning av SOLAS regel II-1/28 og SOLAS regel II-1/29 ble laget for godkjenning av MSC 90. Fortolkningen vil ikke gjelde retroaktivt.

4. Performance standards for recovery systems for all types of ships

Norges interesser og posisjon:

Norge støtter ikke krav til spesifikt utstyr, men en godkjenning-prosedyre bør utvikles dersom utstyr tas om bord på frivillig basis.

Diskusjon:

Utgangspunktet for debatten var beslutning fra DE 54 om at man skulle utvikle funksjonelle krav uten krav til spesielt utstyr. Debatten var delt i to leire: de land som støttet en ISM-tilnærming (eksempelvis Panama, Bahamas og Marshall Islands men også Nederland) og de som støttet en *performance standard* (Australia, Spania, Island blant andre). Første leir mener forslaget til *performance standard* var for detaljert og upraktisk.

Utfall:

Formannen som mente at det var en god del felles mellom dokumentene, utarbeidet WP.7 som kombinerte dem. WP.7 sammen med avsnitt 6 i dokument DE 55/4/1 skal danne grunnlaget for det videre arbeidet med saken. Dette skal vurderes sammen med den nye SOLAS regel III/17-1. Saken skal avsluttes på DE 56, slik at dokumentet kan oversendes MSC 90. Target completion date forlenges til 2012.

5. Safety provisions applicable to tenders operating from passenger ships

Norges interesser og posisjon:

Bedret sikkerhet for slike fartøyer er viktig siden Norge har besøk av mange cruiseskip. Dersom disse fartøyene gjør noe mer enn shuttle-trafikk er imidlertid den norske posisjonen at de skal sertifiseres som passasjerskip.

Diskusjon:

Irlands dokument ble ikke støttet fordi det forsøkte blant annet å gjenoppta en del diskusjoner som var avsluttet i SLF 53, FP 54 og STW 42. DE 55 ble enige om at man skulle tillate en operasjonsavstand på mindre enn 2,5 nautiske mil (avsnitt 3.2.3 i retningslinjene). Norges posisjon på 1 nautisk mil ble dermed ikke støttet.

Utfall:

Saken er nå avsluttet fra DE og utkast til MSC-sirkulære oversendes MSC 90 når FP 55 har sett på avsnitt 3.3 i retningslinjene. (Det kan forventes at Irland vil gjøre et nytt forsøk på å få sine synspunkter gjennom, både på FP og MSC)

6. Guidelines for a visible element to general alarm systems on passenger ships

Norges interesse og posisjoner:

Norge støtter forslag til retningslinjer for å synliggjøre for døve og hørselshemmede at generalalarm er utløst.

Diskusjon:

Grunnlaget for tekst var dokument DE 54/9 fra USA som igjen var basert på dokumenter fra USA og CLIA. Endringer foreslått av STW 42 og SLF 53 ble akseptert.

Utfall:

Saken er nå avsluttet fra DE og utkast til MSC sirkulære oversendes MSC 90 for godkjenning via FP 55 som bes se på avsnitt som de har ansvaret for.

7. Making the provisions of MSC.1/Circ.1206/Rev.1 mandatory

Norges interesse og posisjoner:

Norge er aktivt involvert i arbeidet med livbåtkroker. Norge mener at MSC-sirkulærene 1206 og 1277 bør gjøres bindende for å hindre videre ulykker med livbåter på grunn av substandard kroker. Norge er imidlertid imot å gjøre "fall preventer devices" obligatoriske, unntatt ved testing og opplæring.

Diskusjon:

Inconsistencies – free fall lifeboat release systems

Dokument fra IACS med forslag om endret SOLAS regel III/20.11.2 vedrørende testing av *free-fall lifeboat testing launching arrangements*. Det var ingen kommentarer til utkastet fra IACS. Dette ble gjort etter instruks fra MSC 88 fordi IACS mente de hadde funnet ut at det var en uforenelighet mellom denne regelen og regel III/19.3.3.4.

Utfall:

Utkast til endret SOLAS regel III/20.11.2 ble vedtatt oversendt til MSC 89 som *urgent matter* for godkjenning etter forslag fra IACS.

Making MSC.1/Circ.1206/Rev.1 mandatory

Det var fortsatt uenighet om det var grunnlag for å gjøre dette sirkulæret bindende, sammen med MSC.1/Circ.1277. Problemet mange stater nevner, deriblant Nederland, er at det ikke er tilstrekkelig global dekning av serviceforetak for livredningsutstyr. Norges posisjon er at det er mulig å gjøre dem bindende. Sverige og flere andre land kunne fortelle om gode erfaringer med at de hadde gjort dem bindende. DE 55 ble i hvert fall enig om at fremdriftsmaskineri til livbåter ikke skulle omfattes fordi det ikke er rapporter om dødsfall forårsaket av motorhavari og lignende, samt at maskinister om bord er fullt kvalifisert til å utføre nødvendig service.

Utfall:

I prinsippet støtter underkomiteen at disse sirkulærene skal gjøres bindende, men man trenger mer informasjon om global dekning av serviceforetak, samt bedre forståelse av begrepene "adequate coverage" og "inadequate maintenance". DE 56 skal se nærmere på hvordan man kan gjøre de to sirkulærene bindende, samt om de to dokumentene kan kombineres i ett dokument. Target completion date utvides til 2013.

Evaluering og erstatning av livbåtkroker

Denne saken skulle egentlig vært avsluttet under MSC 88, men det var mange særlig NGO'er som mente at man kun hadde tatt hensyn til blant annet mekanisk slitasje under det forrige ad hoc møtet i oktober 2010. Det ble derfor avholdt et *intersessional Ad Hoc* møte fra 16. til 18. mars, som fortsatte under DE 55. Det norske dokumentet DE 55/7/4 var et av grunnlagsdokumentene for arbeidsgruppens arbeid.

Det nye regimet vil sannsynligvis medføre behov for utskiftning av kroker for mange skip, hvilket er kostbart. IMO vil sannsynligvis stemme for at testing , evaluering og godkjenning av kroksystemer må være gjort innen juli 2014, og ikke senere enn 2019.

Organisasjoner som ITF mener at såkalte "fall preventer devices" gjøres bindende. Det siste fikk de ikke til. FPDer kan imidlertid brukes inntil man får kroker som er godkjent etter det nye regimet. Man fikk ikke enighet om testing for vibrasjoner da man ikke fant frem til en pålitelig testmetode man kunne enes om.

Datoene for når livbåtkroker må være testet og funnet å være i samsvar med kravene i det nye regime er satt tentativt til første planlagte tørrdokking etter 1. Juli 2014 men ikke senere enn 1. Juli 2019, som er tatt med i endringen til SOLAS regel III/1. Disse datoene skal endelig avgjøres av MSC 89 i mai i år.

Utfall:

Arbeidsgruppens rapport i dokument DE 55/WP.3 ble vedtatt. Arbeidsgruppen utarbeidet en pakke av utkast til:

- endring av SOLAS regel III/1, nytt avsnitt 5, samt utkast til sirkulære som oppfordrer til snarlig implementering;
- tilhørende endringer til LSA-koden, kapittel IV om livbåter;
- retningslinjer for evaluering og erstatning av livbåtkroker, som MSC-sirkulære;
- man utarbeidet også utkast til MSC-resolusjon som endrer MSC.81(70) om anbefaling om testing av livredningsutstyr.

Disse skal vedtas/godkjennes av MSC 89 i mai 2011.

8 Guidelines for the standardization of lifeboat control arrangements

Norges interesser og posisjon:

Norge støtter bruken av etablerte standarder for "safety colours" (ISO 3864-1 and ASTM F1166-07)

Diskusjon:

DE 55 hadde ingen nye dokumenter til diskusjon, kun dokument DE 53/3 (USA) rapport fra korrespondansegruppe, avsnitt 23 og 24 og annex 1 som inneholdt utkast til retningslinjer. Man hadde ikke fått mulighet til å behandle retningslinjene på verken DE 53 eller DE 54.

Marshall Islands mente at dette måtte relateres til agenda punkt 7 og burde tas opp i en fremtidig diskusjon for livbåtkroker. Formannen var imidlertid klar på at saken var ferdig fra DE, og klar til oversendelse til MSC.

Utfall:

Utkast til MSC-sirkulære med retningslinjene som vedlegg blir oversendt MSC 90 til godkjenning, og saken strykes fra DE sitt arbeidsprogram.

9. Development of a new framework of requirements for life-saving appliances

Norges interesser og posisjon:

Norge støtter i prinsippet forslaget fra Japan om funksjonelle krav for LSA-koden, men det er fortsatt uklart hvilken form det vil ta.

Diskusjon:

Det var ingen dokumenter sendt inn til DE 55. Saken ble overført fra DE 54, og skulle egentlig ha hatt en arbeidsgruppe. Som en konsekvens av MSC 88 sin beslutning om å gi mer tid til å behandle livbåtkrok-saken, måtte den saken prioriteres av DE 55.

Utfall:

Det blir satt opp en arbeidsgruppe for denne saken under DE 56. Medlemsstater oppfordres til å sende inn dokumenter. Det blir muligens et møte i Tyskland arrangert av Japan.

10. Amendments to resolution A.744(18)

Norges interesser og posisjoner:

Norge støtter ny Assembly resolusjon cover for den nye koden om utvidet inspeksjon av bulk- og tankskip samt tilhørende endringer til SOLAS regel XI-1/2.

Diskusjon:

Kun en endring til den nye koden ble vedtatt under DE 55, nemlig at bulk lasteskip på 100000 dødvekt eller mer, skal mellomliggende besiktelse mellom 10 til 15 år utføres av to inspektører.

Utfall:

Assembly-resolusjonen skal godkjennes av MSC 89 og MEPC 62 (juli 2011) før den vedtas av Assembly 27 (November 2011). SOLAS-endringene som gjør denne koden bindende skal godkjennes av MSC 89 og vedtas av MSC 90.

11. Supporting guidelines for cargo oil tank coating and corrosion protection

Norges interesser og posisjon:

Norge anser at denne saken ikke berører sentrale interesser for norske myndigheter, og således ikke deltatt aktivt i arbeidet i korrespondansegruppen. Først og fremst en sak for rederi og leverandører.

Diskusjon:

Gjenstand for debatt var en rapport fra en korrespondansegruppe med forslag til retningslinjer, basert på MSC.1/Circ.1330 for coating av ballastvanntanker, hvor oppdraget var å tilpasse disse retningslinjene til oljetanker. Det var stor uenighet blant deltakerne i denne korrespondansegruppen, men plenum fikk oppklart alle punktene. Formannen gjorde det på denne måten fordi man ikke kunne forvente verken ny korrespondansegruppe eller arbeidsgruppe under DE 56 for denne saken.

Debatten viste klart at denne saken har begrenset interesse for myndigheter. Først og fremst berører den klassen, rederiene og verft. Det var NGO'ene som ICS, IACS, Intertanko og IPPIC som dominerte debatten omkring korrespondansegruppens rapport. En bestemmelse som sa at administrasjoner kunne få rapporter fra reparasjoner ble strøket ettersom administrasjoner ikke har kapasitet til å følge med på reparasjoner for enkeltskip.

Utfall:

Utkast til retningslinjer for in-service vedlikehold ble vedtatt oversendt til MSC 90 for godkjenning (ikke MSC 89 som foreslått av gruppen selv), med noen vesentlige endringer for å understreke at flaggstats administrasjoner ikke har noen rolle å spille. Det ble utviklet separate retningslinjer for unntak, og her har administrasjoner en klar rolle. Avsnitt 5.1 og 5.2 skal forøvrig behandles av FSI 20 før det går videre til MSC 90.

12. Development of a mandatory Code for ships operating in polar waters

Norges interesser og posisjon:

Saken er av sentral interesse for Norge som kyststat og flaggstat. Det er i Norges interesse at en Polar kode utarbeides med klare sikkerhets- og miljøkrav som kommer i tillegg til eksisterende konvensjonskrav. Saken ble opprinnelig initiert av Norge i samarbeid med Danmark og USA under MSC 86 på grunn av den økende trafikken med passasjerer og gods i arktiske og antarktiske strøk.

Diskusjon:

Formannen bekreftet beslutningen at man skulle se på SOLAS-skip først og så ikke-solas båter (som fiskebåter) rett etterpå. Beslutningen fra DE 54 ble modifisert noe da New Zealand og FOEI (Friends of the Earth International) refererte til en ulykke med en fiskebåt i Antarktis som kostet 22 fiskere livet.

Man skal benytte risikobasert tilnærming, med GBS (Goal Based Standards) struktur men med preskriptive krav til støtte for funksjonelle krav der sette anses nødvendig..

Det norske dokumentet med forslag til miljøkapittel i Polar Koden fikk generell støtte i plenumsdiskusjonen og ble lagt til grunn for videre diskusjon.

En rekke dokumenter fra miljøvernorganisasjoner¹ skapte debatt om hvordan de best skulle behandles, og for å hindre at de forsinket arbeidet til arbeidsgruppen. Dokumentene vedrørende nye grenseoppdragninger for Arktis og Antarktis fra sendes til hovedkomiteene. Dokumentet om mulig VTS etc . sendes NAV via MSC etter forslag fra USA. NAV vil da også få oversendt et dokument om reiseplanlegging med tanke på sjøpattedyr. Basert på en intervensjon fra Panama, ble det besluttet at dokumentet fra de samme organisasjonene om farlige stoffer i pakket form og containere holdes i bero for å hindre duplisering av arbeid som MSC holder på med. Dokumentet om svart karbon bør først behandles av MEPC gitt den vanskelige diskusjonen man hadde om dette under BLG 15.

Sør Afrika betonet viktigheten av at Polar Koden ikke må være i konflikt med det folkerettslige regimet i Antarktis.

¹ FOEI, IFAW, WWF, Pacific Environment

Finland hadde et meget interessant innlegg hvor de nevnte at EEDI (Energy Efficiency Design Index) kunne føre til for svak motorkraft for skip som skal operere i de polare farvannene. Ytterligere undersøkelser er nødvendig før en slik bekymring eventuelt kan flagges for MEPC, men det dreier seg trolig om et lite antall skip.

Arbeidsgruppen mener at det er behov for ytterligere definisjoner, som for eksempel *isbryter*, *isbrytingskapasitet*. Gruppen ble også enig om at et konseptet som i innsendte dokumenter er kalt is-sertifikat bør bli obligatorisk. Det ble imidlertid lagt vekt på at skip som opererer i Polare strøk må ha en form for sertifisering men at antall sertifikater bør holdes på et minimum og at det i stedet for et is-sertifikat skal være en eller annen form for tillegg til skipets sertifikat i form av en manuell eller lignende. Det var videre enighet om at det kunne være behov for differensierte regler avhengig av ulike forhold. Når det gjelder styrke og muligens stabilitet i skadet tilstand var det enighet om tilstedeværelse av is var det viktigste momentet for tilleggsregler og det ble utviklet tre kategorier skip i forhold hvor mye is det er: *Polar Ice Covered*; *Polar Open Water*; *Polar Open Water including Ice-Free Waters*. Når det gjelder minimum motorkraft, var man enig om at dette kun bør adresseres som retningslinje.

Det var overraskende mye motstand mot forslaget til utkast miljøkapittel i Polarkoden i arbeidsgruppen i forhold til plenumsdebatten.

Panama med støtte fra USA, Bahamas og Marshall Island var bekymret for at polar koden kunne føre til en de facto endring av blant annet MARPOL, og mente at man ikke bør bruke polar koden til å omgå ordinære endringsprosedyre for de gjeldende konvensjonene. Formannen påpekte imidlertid at hun hadde bedt sekretariatet se på blant annet hvordan man kan gjøre koden bindende gjennom MARPOL som kanskje er den største utfordringen og at disse landenes bekymringer vil bli adressert i den prosessen. Uansett ville man ha en debatt i hovedkomiteene før noe blir vedtatt. Det kan forventes at omfanget av koden med hensyn på miljøspørsmål også vil bli diskutert i MEPC da det ser ut til at det ulike meninger om mandatet for arbeidet

Utfall:

Korrespondansegruppen ble gjenopprettet under norsk koordinering og det er avsatt en arbeidsgruppe under DE 56 til det videre arbeidet.

13. Revision of resolution A.760(18)

Norges interesser og posisjon:

Resolusjonen gjelder *Symbols related to Life saving appliances and arrangements*. Ingen spesielle nasjonale interesser berøres.

Diskusjon:

ICS (International Chamber of Shipping) hadde noen kommentarer om at enkelte av de foreslåtte skiltene kunne være direkte misvisende. Derfor var man ikke villig til å sanksjonere ISOs arbeid gjennom et IMO-instrument.

Utfall:

DE 55 mente at det ikke var behov for å revidere denne resolusjonen på dette tidspunktet og besluttet å stryke saken fra arbeidsprogrammet.

14. Protection against noise on board ships

Norges interesser og posisjon:

Problemet med støy om bord er et alvorlig problem, og hørselsskader er kanskje det vanligste problem hos sjøfolk. Norge støtter arbeidet som er satt i gang med å oppdatere IMO-resolusjonen på dette området og at den gjøres bindende. Norge har deltatt i korrespondansegruppen ledet av Danmark.

Diskusjon:

Det ble nedsatt en arbeidsgruppe. Egentlig skulle arbeidet vært fullført denne gang, men man gikk med på å forlenge arbeidet til 2012. Det er fortsatt mange klammer i utkastet til kode, samt at man enda ikke er blitt enig om hvordan man skal gjøre koden bindende gjennom SOLAS. Man er heller ikke helt enig om struktur, selv om det i prinsippet er ønske om en kode strukturert på den tradisjonelle måten, med en bindende del og en anbefalende del. Formannen advarte imidlertid at dersom man valgte denne strukturen ville arbeidet med å dele opp bestemmelsene kunne vise seg å være meget komplekst og omfattende. Panama og andre var ikke fornøyd med forslaget om å gjøre koden gjeldende for nye skip under 1600 bruttotonn, som er å gå utover gjeldende virkeområde. Man ble enige om at man skal regulere maks akseptable støynivåer i spesifikke områder av skipet, samt et generelt eksponeringsnivå for støy. UK fikk ikke medhold i at man bare skulle regulere eksponeringsnivå. Man inkluderte også blant annet krav om støykanselleringsutstyr. Virkeområdet er også et tema, om koden skal gjelde blant annet DSC og HSC. Sistnevnte har allerede støykrav i HSC Koden 2000. Arbeidsgruppen hadde faktisk gått utover sitt mandat ved å foreslå at akseptable støynivåer skulle være avhengig av størrelse på skipet.

Utfall:

Arbeidsgruppens rapport i dokument DE 55/WP.5 ble vedtatt. Korrespondansegruppen gjenopprettes, samt at target completion date utsettes til 2012. Det blir sannsynligvis en arbeidsgruppe under DE 56.

Støy for sjøpattedyr

Saken anses som viktig men flere land, blant andre USA, mener dette ikke bør være en del av revisjonen av støykoden.

Utfall:

Etter forslag fra USA vil DE rapportere til MEPC at det bør settes opp et eget agendapunkt for denne saken, da det ikke passer inn i arbeidet med støykoden. Man vil også be MEPC om nøyaktige instruksjoner som for eksempel om regelverket skal gjelde nye og/eller eksisterende skip, om det skal være bindende eller ikke-bindende.

15. Classification of offshore industry vessels and consideration of the need for a Code for offshore construction support vessels

Norges interesser og posisjon:

I hovedsak støtter Norge dokumentet fra IACS, men de foreslåtte endringene vedrørende safe return to port, er de facto endringer i SPS-koden som ikke kan støttes. Her er det SOLAS sine anvendelsesregler som gjelder, altså fartøy med to eller flere hovedbrannsoner.

Diskusjon:

Plenum gjennomgikk de enkelte forslagene fra IACS. Forslag til fortolkning av virkeområde ble ikke akseptert, da koden ikke er bindende er det hver flaggstat som bestemmer når regelverket skal gjelde fra. Imidlertid ble forslaget vedrørende nære kystområder akseptert, fordi SOLAS tillater det. Forslaget om *safe return to port* ble akseptert fordi mange mente at gjeldende tekst var problematisk for redere som skal bygge skip fordi reglene var uklare.

Utfall:

Norge reservert seg mot forslaget til fortolkning som relaterer SPS koden 2008 til SOLAS-reglene om *safe return to port*. Det blir utarbeidet utkast til MSC-sirkulære med de nye fortolkningene, som skal fremlegges for MSC 90. I tillegg ber man MSC 89 som en *urgent matter*, å tillate DE å utvikle endringsforslag til SPS-koden, for blant annet å definere "personer".

16. Measures to promote integrated bilge water treatment systems

Norges interesser og posisjon:

Japan forsøker å få IMO's aksept for systemet. Ettersom dette er relatert til et non-mandatory utstyr kan dette tas som informasjon.

Diskusjon:

Stort sett var det enighet om at IBTS er et nyttig konsept og man aksepterte utkastene til retningslinjer om *Statement of Fact*, som er ment brukt i PSC-sammenheng.

Utfall:

DE 55 var enig i utkastet til endring av de reviderte retningslinjene for håndtering av *oily wastes* i maskinrom for skip med IBTS, i form av et MEPC-sirkulære. Saken strykes derfor fra arbeidsprogrammet.

17. Revision of resolution MEPC.159(55)

Norges interesser og posisjon:

Resolusjonen gjelder *REVISED GUIDELINES ON IMPLEMENTATION OF EFFLUENT STANDARDS AND PERFORMANCE TESTS FOR SEWAGE TREATMENT PLANTS*. Østersjø landene ønsker å endre MARPOL annex IV til også å kunne brukes til å etablere Special Areas for å hindre kloakkforurensing fra skip, og å gjøre Østersjøen til et slikt Special Area under MARPOL annex IV. Norge støtter dette arbeidet.

Diskusjon:

I denne saken er debatten delt i to leire. Den ene er kyststatene i Østersjøen, og den andre består av flaggstater som Bahamas, Marshall Islands og Panama samt næringsorganisasjoner som CLIA. Denne leiren mener at skipsfarten bidrar med en svært liten andel av utslipp av næringsstoffer i Østersjøen og kan ikke forstå hvorfor man skal innføre strengere krav for skipsfarten enn for landbasert virksomhet. Formannen måtte derfor minne om at instruksjonen til DE fra MEPC var å revidere den nevnte resolusjonen.

Utfall:

Det blir opprettet en korrespondansegruppe under ledelse av Tyskland som skal rapportere til DE 56.

18. Revision of testing requirements for lifejacket RTDs

Norges interesser og posisjon:

Dette er en sak av stor interesse for Norge med betydelige produsenter av slik utstyr.

Diskusjon:

Alle dokumentene ble generelt støttet. DE 55 anerkjente denne saken som meget viktig, men problemet var å finne en vei fremover.

Utfall:

Det blir kun en uformell korrespondansegruppe for denne saken med Frankrike som kontaktpunkt. Målet er å sende inn et dokument til DE 56 fra denne gruppen.

19. Biennial agenda and provisional agenda for DE 56

Formannen foreslo åtte mulige temaer for arbeidsgrupper. Det endelige forslaget vil komme nærmere DE 56 når formannen har en oversikt over innsendte dokumenter.

Det blir tre korrespondansegrupper som skal rapportere til DE 56:

- *Development of a mandatory Code for ships operating in polar waters*
- *Revision of the Revised Guidelines on implementation of effluent standards and performance tests for sewage treatment plants (MEPC.159(55))*
- *Protection against noise on board ships*

DE 56 planlegges avholdt 13. til 17. februar 2012.

20. Election of Chairman and Vice-Chairman for 2012

Annelise Jost fra Tyskland ble gjenvalgt som formann. Viseformann Dr Ota fra Japan ble også gjenvalgt.

21. Any other business

Dokument fra IMPA (International Maritime Pilots Association) "Improved safety of pilot transfer arrangements"

Norsk posisjon: Tas til etterretning. Underkomiteen noterte seg informasjonen.

Dokument fra Tyskland: "Clarification of SOLAS application regarding requirements for steering gears trials"

Norsk posisjon: Kan støttes. Underkomiteen var enig i at det var behov for en klargjøring, men medlemsstater må be MSC om en ny *output*.

Dokument fra Tyskland: "Corrigendum to the Code on Alerts and Indicators, 2009 (resolution A.1021(26))"

Norsk posisjon: Kan støttes. Et forslag om endring av den nevnte koden har blitt fremlagt for MSC 89 så dette forslaget kan behandles under denne saken dersom MSC godkjenner den.

Dokument fra IMO-sekretariatet: Counterfeit LSA products: Norge støttet annex 1.

Norsk posisjon: Støtte til vedlegg 1 som inneholder navn til redningsutstyr som er blitt forfalsket. Utfallet ble imidlertid nærmere Kinas ønsker, som ikke vil at navn på produkter skal nevnes. Bahamas foreslo at de to vedleggene kunne slås sammen, bare at man tar bort navn og type av produkter i vedlegg 1. Underkomiteen var enig i dette.

Dokument fra Korea: "Development of guidelines for wing-in-ground craft (WIG)":

Norsk posisjon: Til etterretning. Korea ønsker en revisjon av interimstretningslinjer for WIG MSC.1/Circ.1504. Saken blir videreført til DE 56.

Haakon Storhaug

delegasjonsleder

Haugesund, 31.3.2011