

**Fra:** Delegasjonen v/Turid Stemre (delegasjonsleder, Sjøfartsdirektoratet)

**Dato:** 4. juni 2018

**Møtested:** International Maritime Organization, London

**Møtedato:** 16.-26. mai 2018

**Formann:** Brad Groves (Australia)

**Referat fra:** MARITIME SAFETY COMMITTEE, 99. SESJON

## Den norske delegasjonen:

<i>Navn</i>	<i>Organisasjon</i>	<i>Oppgave</i>
<b>Senierrådgiver Turid Stemre</b>	Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder
<b>Senierrådgiver Haakon Storhaug</b>	Sjøfartsdirektoratet	Plenum/ Safety measures for non-SOLAS vessels in polar waters
<b>Senierrådgiver Arild Viddal</b>	Sjøfartsdirektoratet	Drafting of amendments
<b>Teknisk direktør Lasse Karlsen</b>	Sjøfartsdirektoratet	MASS/GBS
<b>Senierrådgiver Morten Alsaker Lossius</b>	Sjøfartsdirektoratet	Security/Piracy
<b>Senioringeniør Svein David Medhaug</b>	Sjøfartsdirektoratet	MASS
<b>Senierrådgiver Øyvind Bore</b>	Sjøfartsdirektoratet	MASS
<b>Senierrådgiver Randi Birkelund</b>	Nærings- og fiskeridepartementet	Plenum/ Safety measures for non-SOLAS vessels in polar waters
<b>Senierrådgiver Annichen Kiernan</b>	Samferdselsdepartementet	MASS
<b>Senierrådgiver Trine Solevågseide</b>	Kystverket	Plenum/ Safety measures for non-SOLAS vessels in polar waters
<b>Senierrådgiver Trond Langemyr</b>	Kystverket	MASS
<b>Regiondirektør John Erik Hagen</b>	Kystverket	Plenum
<b>Director/Chief Scientist Rolf Skjong</b>	DNV GL	MASS/GBS
<b>Fagsjef Jahn Viggo Rønningen</b>	Norges Rederiforbund	MASS
<b>Leading Advisor Roar Aamodt</b>	Statoil	MASS
<b>VP Special Projects Per A. Brinchmann</b>	Wilh. Wilhelmsen Holding ASA	MASS

På møtet hadde Norge denne gangen invitert til presentasjon:

### «Yara Birkeland - A Global Game Changer»

I den forbindelse inviterte sjøfartsdirektør Olav Akselsen IMOs Generalsekretær Kitack Lim på lunsj.

Der deltok også direktør for avdeling for maritim sikkerhet i IMO, Heike Deggim, ekspedisjonssjef Ottar Ostnes fra Samferdselsdepartementet, direktør Gaute Sivertsen fra Nærings- og fiskeridepartementet, avdelingsdirektør Arve Dimmen fra Kystverket samt representanter fra Sjøfartsdirektoratet og næringen.

Presentasjonen ble holdt 21. mai med påfølgende mottagelse. Sjøfartsdirektøren innledet presentasjonen og representanter for Yara, Kongsberg Maritime, DNV GL og Kystverket orienterte om ulike faser og sider av prosjektet.

Panelet som svarte på spørsmål etter presentasjonen, hadde i tillegg representanter fra Gard og Massterly.

Presentasjonen ble svært godt mottatt, og plenumsalen var full av interesserte tilhørere.

## **I Generell informasjon**

### **98 medlemsland deltok på møtet, herunder 96 som har tiltrådt SOLAS.**

Det ble etablert en korrespondansegrupper fram mot neste møte:

- Regulatory scoping exercise for the use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)  
Gruppen koordineres av Finland.

#### **MSC 100 avholdes 3.–7. desember 2018**

#### **MSC 101 avholdes tentativt 5.–14. juni 2019**

#### **Følgende grupper er kandidater til å bli etablert under MSC 100:**

- Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments
- Goal-Based Standards (GBS)
- Maritime security
- Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)
- Safety of non-SOLAS ships operating in polar waters
- Capacity building analysis group

Basert på innsendte dokumenter vil formannen avgjøre hvilke grupper som skal etableres og om det er nødvendig å etablere analysegruppen.

#### **Følgende møter ble godkjent avholdt mellom sesjonene forutsatt godkjennelse av Council:**

- Det 14. møte i Joint IMO/ITU Experts Group on Maritime Radiocommunication Matters fra 3. til 7. september 2018
- Det 30. møte i Editorial and Technical (E&T) Group for the IMSBC Code fra 17. til 21. september 2018
- Det 25. møte i ICAO/IMO Joint Working Group on Search and Rescue fra 17. til 21. september 2018
- Det 2. møte i IMO/IHO Harmonization Group on Data Modelling (HGDM) fra 29. oktober til 2. november 2018
- Det 15. møte i Joint IMO/ITU Experts Group on Maritime Radiocommunication Matters vil finne sted i 2019
- Det 26. møte i ICAO/IMO Joint Working Group on Search and Rescue vil finne sted i 2019.

## **II Forberedelser til møtet**

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler 3. mai 2018. I tillegg ble det avholdt EU-koordineringsmøte i Brussel 26. april 2018 og «on spot» EU-koordineringsmøte i London 16. mai. Norge

deltok ikke på møtet i Brussel da vi ikke var orientert om møtet, og invitasjonen ikke ble mottatt før 24. april.

Stemre og Birkelund deltok på «on spot»-møtet i London.

### **Norge hadde sendt inn følgende dokumenter til møtet:**

- MSC 97/7                      Proposals for possible additional requirements for non-SOLAS vessels
- MSC 99/INF.16              Presentation by Norway on 21 May 2018 on the "YARA Birkeland" development

### **I tillegg var Norge medinnsendere på følgende dokumenter til møtet:**

- MSC 99/5/5                      Plan of approach for the scoping exercise sammen med Australia, Canada, Danmark, Estland, Finland, Japan, Nederland, Singapore, Sverige, Storbritannia, US IMarEST og IMCA
- MSC 99/20/3                      Proposal for a new output for a revision of resolution A.857(20) on Guidelines for Vessel Traffic Services sammen med Australia, Kina, India, Sør-Korea, Singapore, Sør-Afrika, Tyrkia, IALA, IAIN, IFSMA, IHMA og NI

### **Det var fire saker av spesiell interesse for Norge på dette møtet:**

- Maritime Autonomous Surface Ships, MASS (agendapunkt 5)
- Safety measures for non-SOLAS ships operating in polar waters (agendapunkt 7)
- Code of safety for the carriage of industrial personnel (del av agendapunkt 10)
- Anerkjennelse av Iridium (del av agendapunkt 12)

De to første er i startfasen, og her er det spesielt viktig å utarbeide klare instruksjoner til arbeidet så vi får ryddige prosesser.

Når det gjelder sikkerhetskrav ved føring av industripersonell, har arbeidet pågått en stund, men har havnet i en situasjon der noen mener at underkomiteen ikke gjør det den er bedt om, og noen at forutsetningene for arbeidet bør endres. Underkomiteen Ship Design and Equipment (SDC) ba derfor MSC 99 om klare instruksjoner.

Iridium er en viktig leverandør av kommunikasjonstjenester, og deres satellitter har bedre dekning i polområdene enn Inmarsat, som har vært enerådende som leverandør til GMDSS.

## **III Oppsummering**

### **Utfall av møtet**

Utfallet av diskusjonen ble greie for Norge når det gjelder MASS og sikkerhet for fartøy som ikke omfattes av SOLAS, og som opererer i polare farvann.

Det ble utviklet noen overordnede definisjoner av ulike operasjoner med ulik grad av automatisering og «bemanning». Korrespondansegruppen på MASS skal teste ut et skjema for vurdering av noen få regler og deres innvirkning på de ulike operasjonene for å se om dette kan være en brukbar vei å gå.

Sikkerhet på fartøy som ikke omfattes av SOLAS, men opererer i polare farvann, ble en til dels vanskelig diskusjon. Arbeidsgruppen var tilsynelatende enige, men da rapporten ble diskutert i plenum, falt mange av konklusjonene fra arbeidsgruppen. Det ble til slutt enighet om at underkomiteen Ship Design and Equipment (SDC) skal utvikle retningslinjer for disse fartøyene. MSC 100 skal diskutere eventuelle bindende krav med basis i SOLAS kapittel IV og V (kommunikasjon og navigasjon, ref. norsk dokument).

I IP-diskusjonene gikk det Norges vei. Den nye koden som er under utvikling, skal inneholde tilleggskrav til SOLAS for lasteskip med bruttotonnasje 500 og derover.

For mer informasjon, se relevante agendapunkt under.

## IV Forhandlingene

Det ble etablert fire grupper under møtet:

- Arbeidsgruppe på Goal-based standards (agendapunkt 6, ledet av J. Sirkar (USA))
- Arbeidsgruppe på Maritime Autonomous Surface Ships (agendapunkt 5, H. Tunfors (Sverige))
- Arbeidsgruppe på Safety Measures for non-SOLAS Vessels Operating in Polar Waters (agendapunkt 7, ledet av S. Sonninen (Finland))
- Drafting-gruppe på Amendments to mandatory instruments (agendapunkt 3, ledet av N. Boldt (Tyskland))

### Gjennomgang av de enkelte punkter på agendaen

#### Agendapunkt 1 ADOPTION OF THE AGENDA

Agendaen ble godkjent sammen med foreløpig tidsplan for møtet.

#### Agendapunkt 2 DECISION OF OTHER IMO BODIES

Komiteen ble orientert om utfallet av møter i øvrige komiteer. Det ble spesielt nevnt at Lov-komiteen har tatt inn «Regulatory scoping exercise for the use of maritime autonomous surface ships» på sin agenda.

#### Agendapunkt 3 CONSIDERATION AND ADOPTION OF AMENDMENTS TO MANDATORY INSTRUMENTS

##### **Endringer i Konvensjoner og koder:**

Endringene som skulle vedtas denne gang, ble godkjent på MSC 98.

##### **Følgende endringer i SOLAS ble vedtatt (se også vedlagte liste over vedtatt resolusjoner og retningslinjer):**

##### SOLAS kapittel II-1

Regulation 8-1 – «System capabilities and operational information after a flooding casualty on passenger ships» ble endret og krever nå skadestabilitetsdatamaskin om bord, støtte fra land til å beregne stabilitet etter skade eller en kombinasjon av dette. Kravet gjelder både nye og eksisterende skip, og tilleggsbestemmelser for anvendelse av Regel 1 ble også vedtatt.

##### SOLAS kapittel IV

En rekke endringer ble vedtatt. Dette for å legge til rette for bruk av andre leverandører av tjenester til bruk i GMDSS enn Inmarsat. Tilhørende endringer av sertifikater og utstyrslistene ble også vedtatt.

Endringene trer i kraft 1. januar 2020.

***Av andre endringer som ble vedtatt, kan nevnes:***

International code for application of fire test procedures, 2010 – FTP-koden

Klargjøringer i vedlegg 3 tabell 1 – “Fire protection materials and required approval test methods for passenger ships and high-speed craft”.

International code of safety for high-speed craft, 1994 og 2000 – HSC-koden (1994 og 2000)

Som for kapittel IV i SOLAS ble en rekke endringer i kapittel 14 “Communication” vedtatt for å legge til rette for bruk av andre leverandører av tjenester til bruk i GMDSS enn Inmarsat. Tilhørende endringer i sertifikater og utstyrslistene ble også vedtatt.

International code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk og International code for the construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk IBC- og IGC-koden

Endringer i vedlegg til modellsertifikatene for å klargjøre krav om stabilitetsdokumentasjon og lasting av fartøyene som omfattes av disse kodene. Tilsvarende endringer ble også vedtatt for BCH-, GC- og EGC-koden.

Endringene trer i kraft 1. januar 2020.

International maritime dangerous goods (IMDG) code – IMDG-koden

En rekke endringer ble vedtatt. Mye er redaksjonelt, men også nye krav for nye typer laster og føring av søppel ble vedtatt.

Code of safety for special purpose ships, 2008 – SPS-koden

Endringer i utstyrslisten for å legge til rette for bruk av andre leverandører av tjenester til bruk i GMDSS enn Inmarsat.

Endringene trer i kraft 1. januar 2020.

Annet

I tillegg ble revidert utgave av «Emergency response procedures for ships carrying dangerous goods» vedtatt. Disse anbefales benyttet fra 1. januar 2019, men trer i kraft 1. januar 2020.

Retningslinjer for «Operational information for Masters in case of flooding for passenger ships» bygget før 1. januar 2014 og retningslinjer for «Operation information for Masters of passenger ships for safe return to port» ble godkjent.

**Agendapunkt 4            MEASURES TO ENHANCE MARITIME SECURITY**

Modellkurs

På MSC 98 ble det vedtatt å revidere modellkurs 3.24 «Security awareness training for port facility personnel with designated security duties». Iran fikk i oppdrag å revidere kurset, og Malaysia fikk i oppdrag å lede en «review group» som skulle evaluere endringene. Norge v/Kystverket deltok i gruppen. Revidert modellkurs forelå for godkjenning på dette møtet.

Det ble også en generell diskusjon om hva som var rett forum for utvikling av nye og endringer i eksisterende modellkurs knyttet til maritim «security». Det er ytterligere tre modellkurs relatert til «security» som er aktuelle for revisjon.

**Utfall:** Modellkurset ble godkjent, og det ble vedtatt at underkomiteen Human element, Training and Watchkeeping (HTW) er rett forum for å revidere modellkurs.

### Blindpassasjerer

MSC 88 vedtok retningslinjer for å forhindre at blindpassasjerer får adgang til skip og, dersom blindpassasjerer oppdages, hvem som har ansvaret for disse (Res. MSC.312(88)). Komiteen «Facilitation» (FAL) har gjort endringer i annekset til FAL-Konvensjonen som omhandler behandling av blindpassasjerer, og resolusjonen måtte derfor revideres for å speile disse endringene. Sekretariatet hadde laget et utkast til revidert resolusjon.

**Utfall:** Revidert resolusjon ble vedtatt.

### Annet

Det forelå et forslag fra Iran om å regulere havner som ikke omfattes av ISPS-koden, men dette fikk ikke støtte.

## **Agendapunkt 5            REGULATORY SCOPING EXERCISE FOR THE USE OF MARITIME AUTONOMOUS SURFACE SHIPS (MASS)**

Til dette agendapunktet forelå det mange dokumenter, bl.a. ett som Norge var medinnsender på. De ulike dokumentene og diskusjonen rundt disse viser at det stor variasjon i hva de ulike medlemslandene og organisasjonene mener om hva som ligger i dette agendapunktet.

Det var enighet om å se på:

- rammeverk for gjennomgangen som inkluderer formål og metode, hvilke instrumenter, type og størrelse på skip, foreløpige definisjoner og ulike konsepter av autonomi, automatisering, operasjoner og bemanning
- plan og koordinering av arbeidet inkludert behov for arbeid mellom sesjonene i MSC og etablering av mekanismer for informasjonsdeling mellom de ulike IMO-organer og andre internasjonale organisasjoner
- videre arbeid når gjennomgangen er ferdig, og vurdering av foreslåtte retningslinjer

Det ble lagt vekt på at bruk av MASS skal være brukerdrevet, ikke teknologidrevet, og at de foreløpige definisjonene ikke måtte være for detaljerte, da det kunne hindre arbeidet mer enn å hjelpe. Det var enighet om at de ulike komiteene i IMO skal gjennomgå regelverk de er ansvarlig for, og om viktigheten av at alle komiteene benytter samme rammeverk for gjennomgangen.

Et forslag om å forfatte retningslinjer som forbyr autonome skip på internasjonal reise, fikk ikke flertall i komiteen.

**Utfall:** Det ble utviklet et rammeverk for regelgjennomgangen. Rammeverket inneholder mål og formål, foreløpige definisjoner/uttrykk, liste over aktuelt regelverk og metode for gjennomgangen. Et testskjema som skal benyttes for gjennomgang av noen utvalgte regler, ble utformet. Det ble også satt opp en arbeidsplan fram mot 2020, da gjennomgangen skal være ferdig.

MASS ble definert som «a ship which, to a varying degree, can operate independently of human interaction» og ble delt inn i fire grupper:

- .1 *Ship with automated processes and decision support*: Seafarers are on board to operate and control shipboard systems and functions. Some operations may be automated.
- .2 *Remotely controlled ship with seafarers on board*: The ship is controlled and operated from another location, but seafarers are on board.
- .3 *Remotely controlled ship without seafarers on board*: The ship is controlled and operated from another location. There are no seafarers on board.
- .4 *Fully autonomous ship*: The operating system of the ship is able to make decisions and determine actions by itself.

Det ble understreket at det også kan være operasjoner som er en blanding av to eller flere av disse gruppene.

Det ble nedsatt en korrespondansegruppe som skal prøve ut testskjemaene fram mot neste møte. Det ble også invitert til innsendelser av utkast til retningslinjer for testoperasjoner med MASS.

## **Agendapunkt 6 GOAL-BASED NEW SHIP CONSTRUCTION STANDARDS**

De viktigste sakene under dette agendapunktet denne gangen var revisjon av retningslinjene for verifisering av tilfredstillelse av «goal-based ship construction standard» for bulk- og tankskip, samt ferdigstilling av foreløpige retningslinjer for «development and application of IMO goal-based standards safety level approach» (GBS/SLA).

De viktigste endringene i verifiseringsretningslinjene er:

- presisering om at regler som er verifisert etter eksisterende retningslinjer, ikke skal verifiseres på nytt etter de reviderte retningslinjene
- presiseringer og tillegg i definisjonene
- innføring av kategorisering av regelendringer
- inkludering av retningslinjer for fellesregler fra grupper av innsendere
- presiseringer ved nye regler eller endringer i regelsett som er verifisert
- nytt avsnitt om behandling av avvik

**Utfall:** Reviderte retningslinjer for verifisering ble foreløpig godkjent og forventes endelig godkjent på MSC 100. Det samme ble de foreløpige retningslinjer for utvikling og anvendelse av GBS/SLA. Det var enighet om en 3-års syklus for kontroll av opprettholdelse av verifikasjoner.

## **Agendapunkt 7 SAFETY MEASURES FOR NON-SOLAS VESSELS OPERATING IN POLAR WATERS**

Det ble satt på MSC sin agenda fordi underkomiteen SDC, etter en rekke innspill, ikke klarte å bli enige om hva den egentlig var bedt om å gjøre i det som tidligere ble kalt fase 2 av Polarkoden. Underkomiteen SDC ba derfor MSC om klare instruksjoner.

Norge er opptatt av sikkerheten i Arktis og Antarktis, men er samtidig opptatt av at vi må arbeide innenfor de juridiske rammene som IMO har. Vi hadde derfor sendt inn et forslag om å vurdere å utvide anvendelsen av enkelte kapitler basert på anvendelsesbestemmelsene i kapittel IV (kommunikasjon) og V (navigasjon) i SOLAS. Disse kapitlene har andre anvendelsesbestemmelser enn de generelle for SOLAS.

I tillegg var det sendt inn forslag om en plan for arbeidet, men den var uklar på hva som egentlig skulle utarbeides selv om dokumentet var klart på at innsenderne ønsket bindende regler. De hadde imidlertid moderert seg i tiden mellom innsendelsen av dokumentet og selve møtet, og burde egentlig ha trukket dokumentet og kommet tilbake med et nytt til MSC 100.

Dette gjorde forhandlingene ganske rotete, men det norske dokumentet fikk mye støtte i plenum under de innledende diskusjonene. Arbeidsgruppen fikk en vanskelig oppgave, og diskusjonene sprikte mellom at MSC skulle lage en resolusjon etter mønster av resolusjonen som ble laget for føring av industripersonell, via utarbeidelse av add-on krav til Cape Town-avtalen (som ikke har trådt i kraft), til kun å utarbeide retningslinjer og kanskje bare for Antarktis. Det var også diskusjoner om hvilke typer og størrelser av fartøy man skulle adressere. Til slutt kom arbeidsgruppen fram til en rekke anbefalinger som ble framlagt for plenum.

Det var enighet om anbefalingene når det gjelder fartøystyper og størrelser. Tiltak skal vurderes for fiskefartøy, fritidsfartøy med bruttotonnasje over 300 og lasteskip med bruttotonnasje mellom 300 og 500. Så var det slutt på enigheten. På tross av støtten i de innledende diskusjonene, var det nå ikke støtte for å oversende det norske dokumentet til underkomiteen NCSR for vurdering. Det var heller ikke støtte for å be underkomiteen SDC om å vurdere å utarbeide retningslinjer. Som Norge sa: «SDC har bedt om klare instruksjoner. Å vurdere om noe skal utarbeides er ikke klare instruksjoner.»

**Utfall:** Etter mye fram og tilbake ble det enighet om å utsette diskusjonen om eventuelle bindende krav og eventuelle instruksjoner til underkomiteen NCSR til MSC 100. Videre var det enighet om at underkomiteen SDC skal starte arbeidet med utvikling av retningslinjer for fiskefartøy, fritidsfartøy med bruttotonnasje over 300 og lasteskip med bruttotonnasje mellom 300 og 500 som opererer i polområdene. Retningslinjene må være i tråd med Cape Town-avtalen så de ikke skaper konflikter for de som benytter seg av retningslinjene når Cape Town-avtalen trer i kraft. Det skal også vurderes om det skal være differensiering mellom Arktis og Antarktis for noen av anbefalingene i retningslinjene. Arbeidet settes på agendaen til SDC 6.

## **Agendapunkt 8      CARRIAGE OF CARGOES AND CONTAINERS (REPORT OF THE FOURTH SESSION OF THE SUB-COMMITTEE)**

I rapporten fra CCC 4 forelå det utkast til endring i IGF-koden for å inkludere krav til doble rør dersom de frakter flytende LNG utenfor maskinromsområdet for å beskytte mot lekkasjer. Danmark hadde sendt inn forslag til alternativ tekst for å tillate for eksempel oppsamlingskar som alternativ til doble rør. Norge med flere mente at oppsamlingskar ikke er likeverdig med doble rør, men det var også støtte for å gjøre kravet mer åpent for alternative løsninger.

**Utfall:** Utkast til endringer i IGF-koden sendes tilbake til CCC for eventuelle endringer. CCC5 skal rapportere tilbake til MSC 100 på denne saken (urgent matter). Utover dette ble alle henstillingene fra CCC 4 tatt til følge (se også vedlagte liste over godkjente sirkulærer).

For mer detaljert informasjon, se rapporten fra CCC 4.

## **Agendapunkt 9      IMPLEMENTATION OF IMO INSTRUMENTS (REPORT OF THE FOURTH SESSION OF THE SUB-COMMITTEE)**

Alle henstillingene fra III 4 ble tatt til følge. Med hensyn til gjennomgangen av anbefalingene i rapporten fra det tredje møtet i den felles FAO/IMO-arbeidsgruppen, sa MSC 99 seg enig i MEPC 72 sine beslutninger med hensyn til sekretariatets involvering og samarbeid i ulike fora, informasjonsutveksling



mellom IMO og FAO og oppfordringer til medlemslandene om å følge FAOs anbefalinger på ulike områder. Det ble også besluttet å inkludere ILO i arbeidsgruppen og at den skal ha en fireårs syklus.

MSC godkjente forslag om å etablere en ny sirkulærserie, MSC.7, dedikert til informasjon relatert til tidlig implementering.

For mer detaljert informasjon, se rapporten fra III 4.

## **Agendapunkt 10 SHIP DESIGN AND CONSTRUCTION (REPORT OF THE FIFTH SESSION OF THE SUB-COMMITTEE)**

I rapporten fra SDC 5 var det spesielt 4 saker som krevde instruksjoner/spesiell godkjenning av MSC:

- Endringer i SOLAS regel II-1/8-1 om tilgjengelig elektrisk kraft etter skade
- Utfordringer knyttet til utarbeidelsen av ny kode for skip som fører industripersonell
- Tillatelse til å opprette en ekstra ekspertgruppe på SDC 6 for å være i stand til å avslutte arbeidet med andre generasjon intaktstabilitetskriterier på SDC 7
- Endringer i del A i Intakt-koden

### Endringer i SOLAS regel II-1/8-1

Denne saken har tatt mye tid i SDC og skapte også mye debatt på MSC 99. For Norge var det viktig at de ikke skulle påvirke kravene om trygg retur til havn. Forslaget ble satt på agendaen etter Costa Concordia-ulykken, og deler av cruiseindustrien har alt på frivillig basis innført dobbelt skrog i maskinromsområdet. Det er uklart hvilke systemer som er igjen når man tar bort de som er dekket av trygg retur til havn, og de som skal forsynes av nødaggregat i henhold til SOLAS regel II-1/42 etter skade. I tillegg har man siden dette ble satt på agendaen, adoptert strengere krav til overlevelse i SOLAS kapittel II-1, noe som påvirker SOLAS II-1/42. Det er enighet om at det kan være et potensielt gap for noen systemer som ikke er dekket av SOLAS regel II-1/42, men å analysere dette ville kreve et nytt output.

**Utfall:** Det ble besluttet å ikke gjøre mer med saken og anse den som ferdig. Medlemsland og organisasjoner ble oppfordret til å utføre gap-analyse for å se om det er systemer som ikke er dekket av dagens krav, og i så fall identifisere disse og eventuelt be om et nytt output.

### IP-koden

På SDC 5 ble det kommentert på at arbeidet som er påbegynt, og de beslutningene som er tatt, ikke er i tråd med oppgaven underkomiteen ble gitt. Spesielt ble det stilt spørsmål ved å kreve at skipene som fører industripersonell, skal ha et SOLAS lasteskipssertifikat i bunn. Noen mener det utelukker føring av industripersonell på skip som i dag er sertifisert etter retningslinjer utarbeidet av IMO. I tillegg ble det satt spørsmålstegn ved ikke å adressere mindre skip.

Det ble også uttrykt bekymring over at det skulle legges så mye arbeid i en kode som få skip ville få krav om, i og med at SOLAS kun gjelder på internasjonal reise.

**Konklusjon:** Når man skal lage bindende regelverk for disse skipene, har man ikke noen perfekt løsning, men må holde seg til det rammeverket man har. MSC sa seg derfor enig i SDC sine konklusjoner om at IP-koden skal være en add-on til lasteskippsreglene i SOLAS og at skipene må ha et SOLAS sertifikat i bunn. Den vil gjelde for skip med bruttotonnasje 500 og derover som fører industripersonell på internasjonal reise.

### Tillatelse til å opprette en ekstra ekspertgruppe på SDC 6

**Utfall:** MSC 99 sa seg enig i at dette var nødvendig.

#### Endringer i del A i Intakt-koden

MSC 98 vedtok å fjerne fotnoten i tittelen til kapittel 2 i Intakt-koden. Samtidig var det enighet om at det var fotnoter i del A av koden som egentlig burde tas inn i selve teksten, og at henvisning i selve teksten i del A til anbefalinger i del B gjorde deler av anbefalingene bindende. SDC ble bedt om å se på dette, og SDC 5 hadde ikke bare identifisert hvor det var nødvendig med endringer, men også laget utkast til endringer. For å unngå ulik implementering av Intakt-koden, anså MSC det som viktig at disse endringene trer i kraft så snart det er mulig. Det var også enighet om at dette ikke egentlig var endringer, men mer rettelser.

**Utfall:** Sekretariatet ble instruert til å gjennomføre nødvendige rettelser og utstede nødvendige «notes verbales». Rettelsene trer i kraft umiddelbart når dette er gjort.

Utover dette tok MSC 99 alle henstillingene fra SDC 5 til følge.

For mer detaljert informasjon, se rapporten fra SDC 5.

#### **Agendapunkt 11      POLLUTION PREVENTION AND RESPONSE (REPORT OF THE FIFTH SESSION OF THE SUB-COMMITTEE)**

Denne gang var rapporten fra PPR til MSC kun informasjon om at de holder på å utarbeide endringer i IBC- og BCH-koden, og at disse vil bli sendt til henholdsvis MEPC 73 og MSC 100 for godkjenning.

Selv om ingen handling var påkrevet, ble det reist bekymring over at PPR behandler ting som relaterer seg til sikkerhet, uten at MSC har noen mekanisme for å beholde kontrollen på sikkerhetsspørsmål. Formannen svarte med å si at MSC vil gjenta sin anmodning om å bli involvert og orientert på et tidlig tidspunkt i slike diskusjoner.

For mer detaljert informasjon, se rapporten fra PPR 5.

#### **Agendapunkt 12      NAVIGATION, COMMUNICATIONS AND SEARCH AND RESCUE (REPORT OF THE FIFTH SESSION OF THE SUB-COMMITTEE)**

På dette agendapunktet var det kun anerkjennelsen av Iridium som leverandør i GMDSS som var forventet å bli kontroversiell. Særlig med tanke på diskusjonene under NCSR 5, der anerkjennelse ikke ble anbefalt. Imidlertid har nok USA og Iridium gjort et godt stykke arbeid fram mot MSC 99, for selv om det var kommentarer, ble det enighet om å anerkjenne at Iridium møter alle kravene i Res.A.1001(25). Dette betyr ikke at Iridium er oppe og går som leverandør av tjenesten umiddelbart. Det er mange andre ting som skal på plass, men ikke noe av det kommer i gang før MSC har gitt sin anerkjennelse.

**Utfall:** MSC-resolusjon som anerkjenner Iridium ble vedtatt.

Videre ble alle rutetiltakene som NCSR anbefalte, vedtatt. De trer i kraft 1. desember 2018 med unntak av rutetiltakene i Kattegat som trer i kraft 1. juli 2020.

MSC 99 godkjente også å holde et møte nr. 2 i felles IMO/IHO-harmoniseringsgruppe på datamodellering (HGDM)-

Utover dette ble alle henstillingene fra NCSR tatt til følge.

For mer detaljert informasjon, se rapporten fra NCSR 5.

MSC 99 diskutert også arbeidsbyrden til NCSR, og det ble besluttet å be Council godkjenne at neste møte i NCSR blir over 8 dager i stedet for 5. Det vil likevel bare være 4 dager med tolking. Norge støttet ikke dette, da det vil medføre at de som kun sitter i plenum, enten må bli 6 ekstra dager på hotell uten at plenum møtes, eller må reise fram og tilbake. For noen er dette muligens en innsparing, men ikke for alle. Dette vil nok bli omdiskutert på Council i juni.

### **Agendapunkt 13 SHIP SYSTEMS AND EQUIPMENT (URGENT MATTERS EMANATING FROM THE FIFTH SESSION OF THE SUB-COMMITTEE)**

SSE 5 vil rapportere til MSC 100, så det eneste som ble nevnt, var informasjon om framdriften i arbeidet med mål- og funksjonskrav for løfte- og ankerhåndteringsoperasjoner, og informasjon om at SSE vil utarbeide en fortolkning til SOLAS regel II-2/9.2.4.2.

For mer detaljert informasjon, se rapporten fra SSE 5.

### **Agendapunkt 14 IMPLEMENTATION OF THE STCW CONVENTION**

Det har vært foretatt evaluering av 6 medlemsland og deres implementering av bindende krav i henhold til regel I/7 i STCW-konvensjonen. Alt ble funnet i orden hos alle.

MSC 99 godkjente 5 nye «competent persons». Disse vil bli ført på listen over slike personer, og et revidert sirkulær MSC.1/Circ.797/Rev.31 vil bli utgitt.

### **Agendapunkt 15 CAPACITY BUILDING FOR THE IMPLEMENTATION OF NEW MEASURES**

Som instruert hadde viseformannen foretatt en analyse av nye outputs og endringer i bindende instrumenter godkjent på MSC 98 for å se på behov for spesielle tiltak. Han så ikke behov for noen.

**Utfall:** Komiteen sluttet seg til rapportens konklusjon.

### **Agendapunkt 16 FORMAL SAFETY ASSESSMENT (FSA)**

Det var kun informasjon under dette agendapunktet. Det ble bl.a. informert om at MEPC 72 også hadde godkjent de reviderte retningslinjene for FSA. Retningslinjene er utgitt i et felles MSC-MEPC.2-sirkulære.

### **Agendapunkt 17 PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS**

Utover rapportering fra sekretariatet, ReCAAP og andre organisasjoner om antall hendelser og hva som er blitt gjort for å få ned antall hendelser, var det to saker å ta stilling til for MSC 99:

- Reduksjon fra månedlig til årlig rapportering fra IMO om hendelser
- Mulig utvikling av retningslinjer for såkalte «floating armouries»

**Utfall:** Komiteen støttet forslaget om å redusere rapporteringen. Det var stor motstand mot å utvikle retningslinjer for «floating armouries».

I tillegg informerte Marshall Islands, BIMCO, OCIMF og INTERTANKO om at de planlegger å etablere en uformell arbeidsgruppe som skal utarbeide globalt harmoniserte definisjoner av ulike typer hendelser i rapporteringsøyemed.

Kontaktperson er Mr. Evan Curt (Marshall Islands) e-post: [ecurt@register-iri.com](mailto:ecurt@register-iri.com).

## **Agendapunkt 18      UNSAFE MIXED MIGRATION BY SEA**

Sekretariatet, enkelte medlemsland og organisasjoner informerte om tiltak for å hindre smugling av migranter. Det ble oppfordret til å melde inn hendelser i GISIS.

## **Agendapunkt 19      APPLICATION OF THE COMMITTEE'S PROCEDURES ON ORGANIZATION AND METHOD OF WORK**

Sekretariatet minnet om at Assembly 30 godkjente ny strategiplan, og i den forbindelse var det nødvendig å oppdatere dokumentet som beskriver komiteenes arbeidsmetoder. MEPC 72 godkjente sekretariatets forslag til endringer, og det samme gjorde MSC 99. MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.1 vil bli utgitt og lagt inn i IMODOCS.

## **Agendapunkt 20      WORK PROGRAMME**

***Følgende nye outputs ble godkjent:***

### *Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers*

- Det forelå forslag om å endre definisjonen av 'Group A' i IMSBC-koden. Dette fikk støtte, men CCC 5 vil bli instruert i å gjøre dette under eksisterende output «Amendments to the IMSBC Code».

### *Sub-Committee on Ship System and Equipment*

- Revision of the lowering speed of survival craft and rescue boats (post biennial agenda)
- amend the liferaft requirements of the SOLAS Convention (post biennial agenda)
- amend paragraph 4.4.7.6 of the LSA Code (på agenda for SSE 6)
- amendments to the Code of Safety for Diving Systems and resolution A.692(17) (post biennial agenda)
- amend the Standardized Life-Saving Appliance Evaluation and Test Report Forms (på agenda for SSE 6)

### *Sub-Committee on Navigation, Communication and Search and Rescue*

- revision of resolution A.857(20) on Guidelines for Vessel Traffic Services (post biennial agenda)
- application of the Quasi-Zenith Satellite System (QZSS) in the maritime field (post biennial agenda)

***Følgende forslag til nye outputs ble ikke godkjent:***

Development of standards for a Navigation Decision Support System for Collision avoidance.

Development of fire resistance requirements of damping materials for reducing noise and vibration level applied in "A" and "B" class divisions.

Andre saker

Arbeidsprogrammene og de foreløpige agendaene for underkomiteene ble justert i forhold til beslutningene over og godkjent.

**Agendapunkt 21      ANY OTHER BUSINESS**

Som vanlig under dette agendapunktet var det mange informasjonsdokumenter. Komiteen noterte seg innholdet i de ulike informasjonsdokumentene. Det var også flere dokumenter som foreslo oppgaver som krever nytt output. Det er en uting at dette sendes inn under eventuelt. Det er ikke mulig å love noe støtte før en full analyse av sakene ligger på bordet.

Beslutninger:

Når det gjelder IMO sekretariatets observatørrolle i IACS Quality Certification Scheme, ble det besluttet å fortsette med denne, og det ble informert om at han som tidligere har hatt oppgaven, Mr. Howard, har pensjonert seg, og oppgaven overtas av Andy Wimbow.

Etter at Manila-endringene til STCW-konvensjonen og kodene har trådt i kraft, er det endringer i nummereringen i konvensjonen og kodene. IALAs standard for opplæring og sertifisering ble oppdatert for å rette opp i henvisningene i dokumentet og utgis som MSC.1/Circ.1065/Rev.1.

Et forslag om å harmonisere uttrykk i ulike IMO-instrumenter i listen over dokumentasjon som skal være om bord når det gjelder henvisning til stabilitetsdokumentasjon, ble støttet. Sekretariatet utarbeider corrigenda til Listen.

Et forslag om rettelse til Polarkoden ble vedtatt. Koden sier nå at alle skip som koden gjelder for, skal ha om bord et gyldig polarsertifikat. Det riktige er at alle skip som omfattes av part I-A i koden, skal ha om bord et gyldig polarsertifikat. Sekretariatet gjør nødvendige korreksjoner og utsteder en «note verbale» om rettelser.

Haugesund 4. juni 2018

Turid Stemre  
Delegasjonsleder

## Vedlegg

### Liste over resolusjoner og godkjente sirkulærer (resolusjonene og sirkulærene vil komme som vedlegg til endelig rapport fra MSC 98)

#### Resolusjoner

RESOLUTION MSC.436(99)	AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED
RESOLUTION MSC.437(99)	AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE FOR APPLICATION OF FIRE TEST PROCEDURES, 2010 (2010 FTP CODE)
RESOLUTION MSC.438(99)	AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR HIGH-SPEED CRAFT, 1994 (1994 HSC CODE)
RESOLUTION MSC.439(99)	AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR HIGH-SPEED CRAFT, 2000 (2000 HSC CODE)
RESOLUTION MSC.440(99)	AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING DANGEROUS CHEMICALS IN BULK (IBC CODE)
RESOLUTION MSC.441(99)	AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING LIQUEFIED GASES IN BULK (IGC CODE)
RESOLUTION MSC.442(99)	AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS (IMDG) CODE
RESOLUTION MSC.443(99)	AMENDMENTS TO PART A OF THE INTERNATIONAL CODE ON INTACT STABILITY, 2008 (2008 IS CODE) (UNDER THE 1974 SOLAS CONVENTION)
RESOLUTION MSC.444(99)	AMENDMENTS TO PART A OF THE INTERNATIONAL CODE ON INTACT STABILITY, 2008 (2008 IS CODE) (UNDER THE 1988 LOAD LINES PROTOCOL)

RESOLUTION MSC.445(99)	AMENDMENTS TO THE CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS, 2008 (2008 SPS CODE)
RESOLUTION MSC.446(99)	AMENDMENTS TO THE CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING DANGEROUS CHEMICALS IN BULK (BCH CODE)
RESOLUTION MSC.447(99)	AMENDMENTS TO THE CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING LIQUEFIED GASES IN BULK (GC CODE)
RESOLUTION MSC.448(99)	REVISED GUIDELINES ON THE PREVENTION OF ACCESS BY STOWAWAYS AND THE ALLOCATION OF RESPONSIBILITIES TO SEEK THE SUCCESSFUL RESOLUTION OF STOWAWAY CASES
RESOLUTION MSC.449(99)	PERFORMANCE STANDARDS FOR SWIRBORNE SATELLITE SYSTEM (IRNSS) RECEIVER EQUIPMENT
RESOLUTION MSC.450(99)	STATEMENT OF RECOGNITION OF MARITIME MOBILE SERVICES PROVIDED BY INMARSAT GLOBAL LTD.
RESOLUTION MSC.451(99)	STATEMENT OF RECOGNITION OF MARITIME MOBILE SERVICES PROVIDED BY IRIDIUM SATELLITE LLC.
RESOLUTION MSC.452(99)	REVISED PERFORMANCE STANDARDS FOR INTEGRATED NAVIGATION SYSTEMS (INS) (RESOLUTION MSC.252(83))

## Godkjente sirkulærer

MSC.1/Circ.1500/Rev.1	Guidance on drafting of amendments to the 1974 SOLAS Convention and related mandatory instruments
MSC.1/Circ.1587	Procedural aspects related to the drafting of amendments to safety-related IMO Conventions, other than the 1974 SOLAS Convention, and related mandatory instruments
MSC.1/Circ.1588	Revised emergency response procedures for ships carrying dangerous goods (EmS Guide)
MSC.1/Circ.1589	Guidelines on operational information for masters in case of flooding for passenger ships constructed before 1 January 2014
MSC.1/Circ.1532/Rev.1	Amendments to the revised guidelines on operational information for masters of passenger ships for safe return to port (MSC.1/Circ.1532)
MSC.1/Circ.1590	Unified interpretation of paragraph 13.3.5 of the IGC Code (as amended by resolution MSC.370(93))
MSC.1/Circ.1591	Unified interpretations of the IGF Code
MSC.1/Circ.1592	Guidelines for wing-in-ground craft
MSC.1/Circ.1376/Rev.3	Continuity of service plan for the LRIT system
MSC.1/Circ.1593	Interim guidelines for the harmonized display of navigation information received via communication equipment
MSC.1/Circ.1594	Amendments to the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual
MSC.1/Circ.1595	E-Navigation Strategy Implementation Plan – Update 1
MSC.1/Circ.1164/Rev.19	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.31	List of competent persons maintained by the Secretary-General pursuant to section A-I/7 of the STCW Code
MSC.1/Circ.1065/Rev.1	IALA Standards for training and certification of Vessel Traffic Service (VTS) personnel
MSC.1/Circ.1293/Rev.1	Participation in the WMO
MSC.1/Circ.1500/Rev.1	Guidance on drafting of amendments to the 1974 SOLAS Convention and related mandatory instruments
MSC.1/Circ.1587	Procedural aspects related to the drafting of amendments to safety-related IMO Conventions, other than the 1974 SOLAS Convention, and related mandatory instruments
MSC.1/Circ.1588	Revised emergency response procedures for ships carrying dangerous goods (EmS Guide)
MSC.1/Circ.1589	Guidelines on operational information for masters in case of flooding for passenger ships constructed before 1 January 2014
MSC.1/Circ.1532/Rev.1	Amendments to the revised guidelines on operational information for masters of passenger ships for safe return to port (MSC.1/Circ.1532)
MSC.1/Circ.1590	Unified interpretation of paragraph 13.3.5 of the IGC Code (as amended by resolution MSC.370(93))
MSC.1/Circ.1591	Unified interpretations of the IGF Code
MSC.1/Circ.1592	Guidelines for wing-in-ground craft
MSC.1/Circ.1376/Rev.3	Continuity of service plan for the LRIT system
MSC.1/Circ.1593	Interim guidelines for the harmonized display of navigation information received via communication equipment
MSC.1/Circ.1594	Amendments to the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual

MSC.1/Circ.1595	E-Navigation Strategy Implementation Plan – Update 1
MSC.1/Circ.1164/Rev.19	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.31	List of competent persons maintained by the Secretary-General pursuant to section A-I/7 of the STCW Code
MSC.1/Circ.1065/Rev.1	IALA Standards for training and certification of Vessel Traffic Service (VTS) personnel
MSC.1/Circ.1293/Rev.1	Participation in the WMO Voluntary Observing Ships Scheme

### **Andre godkjente sirkulærer**

CCC.1/Circ.2/Rev.1	Carriage of Bauxite which may liquefy
CCC.1/Circ.4	Carriage of AMMONIUM NITRATE BASED FERTILIZER (non-hazardous)
COLREG.2/Circ.71	New traffic separation schemes
SN.1/Circ.336	Routeing measures other than traffic separation scheme
MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.1	Organization and method of work of the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee and their subsidiary bodies