

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

**Dato:** 14. desember 2018

**Møtested:** International Maritime Organization, London

**Møtedato:** 3.-7. desember 2018

**Formann:** Brad Groves (Australia)

**Referat fra:** MARITIME SAFETY COMMITTEE, 100. 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	GBS
<b>Senierrådgiver Morten Alsaker Lossius</b>	Sjøfartsdirektoratet	Security/Piracy
<b>Senioringeniør Svein David Medhaug</b>	Sjøfartsdirektoratet	Marine autonomous surface ships (MASS)
<b>Senierrådgiver Øyvind Bore</b>	Sjøfartsdirektoratet	MASS
<b>Senierrådgiver Randi Birkelund</b>	Nærings- og fiskeridepartementet	Plenum
<b>Senierrådgiver Annichen Kiernan</b>	Samferdselsdepartementet	MASS
<b>Senierrådgiver Trine Solevågseide</b>	Kystverket	Plenum/ MASS
<b>Senierrådgiver Andreas Kjøl</b>	Kystverket	MASS
<b>Senierrådgiver Trond Langemyr</b>	Kystverket	MASS
<b>Director/Chief Scientist Rolf Skjong</b>	DNV GL	MASS/GBS
<b>Fagsjef Jahn Viggo Rønningen</b>	Norges Rederiforbund	MASS

## I Generell informasjon

Det ble en høytidelig markering av at dette var den hundrede gangen Sjø sikkerhetskomiteen møttes. Mandag kveld var det markering med taler, presentasjoner og paneldebatt. Generalsekretæren fortalte om komiteens historie og noe av det den har utrettet, herunder ulike konvensjoner og koder som er blitt vedtatt i løpet av de siste 100 år. Paneldebatten og presentasjonene fra dens deltagerne så mer framover, og marine autonomous surface ships (MASS) var tema der. Panelet ble ledet av en av de tidligere formennene for Sjø sikkerhetskomiteen, Tom Allen (UK).

Onsdag ettermiddag kom HKH Prinsesse Anne for å markere 100-års jubileet. Hun holdt en flott, engasjert tale om IMOs arbeid. Hun visste hva hun snakket om, og var tydelig opptatt av sjøfolkens ve og vel.

Torsdag var det duket for prisutdelinger. Birgit Sølling Olsen fra Danmark ble tildelt IMO-prisen for 2017 og seniordykker Zhong Haifeng fra redningstjenesten i Kina fikk «IMO Award for Exceptional Bravery at Sea» for 2018.



## 108 medlemsland deltok på møtet.

Det ble ikke etablert noen korrespondansegrupper på dette møtet, men i MASS gruppen delte man arbeide med gjennomgangen av regelverket opp i mindre bolker som ulike land påtok seg å analysere. Norge skal gjennomgå SOLAS kapittel IX.

### MSC 101 avholdes 5.–14. juni 2019

### MSC 102 avholdes i mai 2020

Det ble også informert om at det skal holdes en konferanse i Torremolinos i oktober 2019 som blant annet har som mål å øke ratifiseringen av Cape Town-avtalen. Ulovlig uregulert fiske vil også være tema.

### **Følgende grupper er planlagt etablert under MSC 101:**

- Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments
- Goal-Based Standards (GBS)
- Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)
- Amendments to mandatory instruments

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

- Det 31. møte i Editorial and Technical (E&T) Group for the IMDG Code i andre kvartal 2019
- Det 32. møte i Editorial and Technical (E&T) Group for the IMDG Code direkte etter CCC 6
- Det 25. møte i ICAO/IMO Joint Working Group on Search and Rescue fra 17. til 21. september 2018
- Mellomliggende møte i arbeidsgruppen på MASS fra 2.-6. september 2019

## II Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler 3. mai 2018. I tillegg ble det avholdt EU-koordineringsmøte i Brussel 23. november der H. Storhaug og L. Karlsen deltok og «on spot» EU-koordineringsmøte i London 3. desember der T. Stemre deltok.

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

- MSC 99/5/1 Interim guidelines for MASS trials

### **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)
- Application of new requirements for onboard lifting appliances and anchor handling winches (OLAW) (del av agendapunkt 9)
- Språk i bindende IMO-instrumenter (agendapunkt 3)

## III Oppsummering

Det ble et hektisk møte med lange dager og det var bare så vidt vi kom gjennom agendaen. Mandag formiddag gikk i sin helhet med til diskusjoner rundt hendelsen i Kerch-stredet og Azov-havet 25.

november i år. Russlands handlinger ble sterkt fordømt og det ble reist krav om at de ukrainske skipene og deres mannskap måtte løslates umiddelbart. Norge assosierte seg med EU-landene i denne saken.

## Utfall av møtet

Utfallet av diskusjonen rundt MASS var greie for Norge. Det ble besluttet å gjøre en mer overordnet gjennomgang, kun se på bindende instrumenter og at man skulle prioritere arbeidet på nivåene «fjernstyrte skip med folk ombord» og «fjernstyrte skip uten folk om bord». Automatiserte skip med beslutningsstøtte-systemer anses dekket av dagens regelverk og ubemannede «selvtenkende» skip ble ansett å ligge lenger fram i tid.

Heller ikke denne gangen ble det tatt noen beslutning om bindende sikkerhetskrav for fartøy som ikke omfattes av SOLAS, og som opererer i polare farvann. Det blir neppe konsensus om dette, men de foreslåtte SOLAS-endringene ble diskutert og forenklet for videre diskusjoner på neste møte.

I diskusjonen om anvendelse av nye krav til kraner og ankerhåndteringsvinsjer (OLAW), ble det besluttet å benytte en liste over gruppe skip som skulle inkluderes med enkelte unntak innenfor gruppene.

Med hensyn til språk benyttet i bindende instrumenter uttrykte Norge bekymring over at sekretariatet og IACS i sitt arbeid med endringer i ESP-koden (International Code on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers) for å gjøre språket mer bindende, blant annet hadde brukt hjelpeverbet «be» i presens form, i stedet for det normale «shall». Vi ble ikke mindre bekymret da det ble informert om at man ikke uten videre kunne bytte ut «is to/are to» med «shall». Koden skulle vært vedtatt på dette møtet, men det vedtaket ble utsatt og sekretariatet vil komme med ny versjon i den normale språkdrakten til IMO.

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, ledet av 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. Der komiteen ble bedt om å ta spesifikke beslutninger, ble dette behandlet under aktuelt agendapunkt eller under «Any other business».

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

Endringene som skulle vedtas denne gang, var godkjent av MSC 99. Det forelå utkast til endringer i SPS-koden (Code of safety for special purpose ships) og endringer i ESP-koden. Ettersom det ble utsettelse av vedtak for ESP-koden som nevnt innledningsvis, var det kun endringene i SPS-koden som ble vedtatt.

Det ble også vedtatt endringer i part B av STCW-koden. Dette for samordne anbefalingene til opplæring for navigatører som opererer i polare strøk mer med de bindende kravene i STCW-konvensjonen som trådte i kraft 1.juli 2018. Det ble understreket at retningslinjene i Part B er overgangsordninger som etterhvert vil forsvinne.

I tillegg ble en rekke sirkulærer vedtatt (se vedlegg).

Når det gjelder ESP-koden, er det to trinn i dette arbeidet. Det første som forelå nå, var omgjøring til et mer bindende språk og enkelte faglige endringer. Samtidig jobber underkomiteen SDC med å utarbeide en konsolidert utgave av koden som skal vedtas senere. Sekretariatet vil, i samarbeid med IACS utarbeide ny tekst inkludert de faglige endringene for vedtak på MSC 101. Samtidig vil de utarbeide et arbeidsdokument til SDC 6 som tar inn de språklige endringene og de nye faglige endringene. Dette vil trolig bli gjennomgått i en draftinggruppe under SDC 6.

### **Agendapunkt 4            MEASURES TO ENHANCE MARITIME SECURITY**

Under dette agendapunktet var det ingen vedtak som skulle gjøres denne gangen. Sekretariatet informert om arbeidet med forbedringer av GISIS-modulen for «security», der Norge v/Kystverket har bidratt. Det skal legges til rette for elektronisk overføring av data til modulen.

Norge oppfordret til at det også må legges til rette for at medlemslandene elektronisk informasjon også kan hentes ut av modulen så man får en informasjonsutveksling, ikke bare enveis kommunikasjon. Det ble ingen diskusjon rundt dette, men vi håper sekretariatet tar anmodningen til følge.

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

MASS er i vinden og det forelå også til dette møtet mange dokumenter. Bruken av skjema som ble utarbeidet på MSC 99 viste seg å ikke fungere særlig bra, og det var forslag som sprikte litt i alle retninger om hva man skulle gjøre med det. Noen ville ha mer detaljerte definisjoner av de ulike nivåene av automatisering, mens andre, deriblant Norge, mente at vi måtte komprimere arbeidet og se på færre nivåer og gjøre det hele mer overordnet.

I tillegg til alle dokumentene på selve regelgjennomgangen, hadde Norge sendt inn et første utkast til retningslinjer for testoperasjoner.

**Utfall:** Rammeverket for arbeidet ble ferdigstilt, inkludert en liste over regelverk som skal ses på. Det skal i første omgang kun ses på bindende konvensjoner. Skjemaet ble noe forenklet og det ble besluttet å fokusere på nivå 2 og 3 (fjernstyrte skip med folk ombord og fjernstyrte skip uten folk om bord). Det ble også besluttet at gjennomgangen skal gjøres av frivillige land, organisasjoner eller enkeltindivider. Norge påtok seg å analysere SOLAS kapittel IX. Ikke alle oppgavene ble fordelt (ikke alle har mandat til å påta seg arbeid «on spot») så det ble satt en frist til 31. desember 2018 for å melde seg til innsats. Det var enighet om at IMO skal etablere en web-plattform der analysene skal legges inn. Det ble også besluttet at etter selve regelgjennomgangen skal man, som et steg to i arbeidet, beslutte i hvilken form man skal regulere MASS. Dette var det viktig for Norge at vi fikk med.

Norge tilbød seg å fortsette med å koordinere utviklingen av retningslinjene for testoperasjoner uformelt sammen med andre interesserte mellom nå og MSC 101.

Det vil bli avholdt et mellommøte i arbeidsgruppen IMOs lokaler 2.-6. september 2019 forutsatt godkjenning av Council.

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

Det var i hovedsak 5 elementer i GBS-diskusjonen denne gang:

1. Rapporten fra GBS-revisjonen av Türk Loydu og en eventuell aksept på at organisasjonens regler tilfredsstillende GBS-standarden
2. Rapporten fra GBS-vedlikehold- og verifiseringsrevisjonen av 12 av IACS medlemmene. DNV GL er ikke inkludert her, da de har bedt om en ny GBS-verifiseringsrevisjon på grunn av sammenslåingen mellom DNV og GL og store endringer i dokumentasjon, prosedyrer m.m.
3. Revisjon av «Guidelines for verification of conformity with goal-based ship construction standards for bulk carriers and oil tankers (Res. MSC.296(87))
4. Utkast til MSC sirkulær for midlertidige retningslinjer for utvikling og anvendelse av «IMO goal-based standard safety level approach»
5. Erfaringer knyttet til bruken av «Generic guidelines for developing IMO goal-based standards (MSC.1/Circ.1394/Rev.1)

Diskusjonen på dette agendapunktet dreide seg i all vesentlighet om rapporten fra GBS-revisjonen av Türk Loydu. I rapporten gikk det fram at regelverket organisasjonen benytter er IACS «structural common rules (CSR)» og at de ikke hadde gjort en egen vurdering av hvorvidt reglene er i samsvar med GBS-standarden, men benyttet seg av dokumentasjon fra tidligere revisjoner av IACS sine medlemmer. Selv om revisorene stilte spørsmålsteget ved en slik speiling av andres dokumentasjon, anbefalte de at MSC skulle akseptere at Türk Loydus konstruksjonsregler tilfredsstillende GBS-standarden forutsatt at de på en tilfredsstillende måte retter opp avvik og observasjoner fra revisjonen. En tilsvarende beslutning ble tatt da MSC behandlet revisjonen av IACS CSR.

Selv om mange stilte seg tvilende til anbefalingene fra revisorene, var det vanskelig å gå imot, da en slik speiling av andres arbeid ikke er adressert i retningslinjene for verifisering av samsvar med standarden. Der var ikke Norge enig, for ordet i seg selv «self-assessment» betyr at man skal gjøre det selv. Det ble uansett besluttet å følge rådet fra revisorene, men også inkludere vurderinger rundt dette i arbeidet med revisjon av retningslinjene (punkt 3).

Det ble lite diskusjon på de andre punktene.

### **Utfall:**

1. Aksept på at Türk Loydus regler samsvarer med GBS-standarden under visse forutsetninger ble gitt, og utfallet vil bli inkludert i MSC.1/Circ.1518 som rev.1 av sirkulæret.
2. MSC bekreftet at de 12 IACS medlemmene hadde dokumentert fortsatt tilfredsstillende av GBS-standarden forutsatt at funnene ble rettet opp i. DNV GLs anmodning om en re-verifiseringsrevisjon ble imøtekommet.
3. Retningslinjene for GBS-verifikasjon ble revidert og godkjent. De inkluderer nå anbefalinger som understreker at de som bruker tredjeparts regler selv skal gjøre en uavhengig vurdering for å dokumentere samsvar med GBS-standarden. Det er også kommet inn tilleggskrav ved en eventuell bruk av tredjeparts regler, bl.a. i forhold til «copyright».
4. GBS/Safety Level Approach retningslinjene ble godkjent.
5. Det var enighet om å revidere MSC.1/Circ.1394/Rev.1 under eksisterende agendapunkt.

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

Til MSC 99 hadde Norge sendt inn forslag om at deler av kapittel 9, 10 og 11 i Polarkoden kunne gis en bredere anvendelse basert på at kapittel IV og V i SOLAS har ulike anvendelsesparagrafer enn resten av SOLAS. Det lyktes ikke å ta noen beslutning om eventuelle bindende krav på MSC 99. Til dette møtet hadde New Zealand og Canada utviklet det norske forslaget videre, men heller ikke denne gangen lyktes komiteen i å komme til enighet. Det ser ut til at det kan bli vanskelig å få noe konsensus her, da det er sterke aktører i bl.a. Arktisk råd som ikke ønsker å endre SOLAS for å utvide anvendelsen av kapittel XIV (Polarkode-kapittelet). De mener det ikke er noe grunnlag for bindende krav enda, men ønsker å utarbeide anbefalinger.

I tillegg til oppfølgingen av det norske forslaget til MSC 99 var det sendt inn forslag om at også krav om risikoanalyse og «Polar Water Operational Manual» i Polarkoden skulle få utvidet anvendelse, men dette fikk lite støtte. Her var også Norge noe skeptisk da det ikke forelå noen analyse av hva dette ville medføre for fartøy og administrasjoner.

**Utfall:** Forslag til endring av SOLAS kapittel XIV ble omarbeidet, men ikke akseptert og det ble invitert til innspill til neste møte. Det er imidlertid ikke satt av noen arbeidsgruppe på dette under MSC 101, så det antas at forslagene faller på manglende konsensus og at retningslinjer blir veien å gå.

## **Agendapunkt 8 POLLUTION PREVENTION AND RESPONSE**

Under dette agendapunktet ble relevante deler av PPR 5 sin rapport behandlet. Komiteen tok anmodningene fra PPR 5 til følge, men det ble en lang diskusjon rundt svovelgrensen på 0,5%. Det ble ikke satt spørsmålstegn rundt selve kravet, men det er bekymringer rundt implikasjoner kravet kan ha på sikkerheten til fartøyene og de om bord. Norge er enig i at det er relevant å se på dette, men flere, herunder Norge tok til orde for at det ikke bare er svovelkravet til brennstoffet som kan føre til sikkerhetsproblemer, og at man bør se på helheten «fuel safety». Uansett hva MSC gjør, må det ikke medføre utsettelse med innføringen av kravet til maksimum svovelutslipp.

**Utfall:** Det ble besluttet å inkludere et nytt punkt på MSC 101 sin agenda, «Development of further measures to enhance the safety of ships relating to the use of fuel oil». Det ble understreket at arbeidet ikke skulle medføre forsinkelser i implementeringen av svovelgrensen på 0,5 1.januar 2020.

For mer detaljert informasjon, se rapporten fra PPR 5

## **Agendapunkt 9 SHIP SYSTEMS AND EQUIPMENT**

Under dette agendapunktet ble rapporten fra SSE 5 behandlet. Det som skapte mest diskusjon var hvilke skip som skulle omhandles av nye krav til løfteanordninger og ankerhåndteringsvinsjer, der underkomiteen ba om instruks fra MSC da den ikke er i stand til å komme til enighet på dette punktet. I tillegg var det dokumenter som spørsmålstegn ved de nye kravene til ventilasjon i overbygde livbåter som ble godkjent på SSE 5. De var ikke fremmet for godkjenning til MSC 100.

**Utfall:** Av de tre alternativene som forelå, ble det besluttet å benytte versjonen med en liste av skipstyper som inkluderes og en (kort) liste med unntak fra den listen. Det var enighet om at skip sertifisert etter MODU-koden ikke skulle omfattes, samtidig som det må ses på en ordlyd som ikke inkluderer direkte henvendelse til MODU-koden, da denne ikke er obligatorisk.

I tillegg ble det besluttet å inkludere ikrafttredelsesdatoer på de foreslåtte endringene i LSA-koden og det reviderte sirkulæret med retningslinjer for design og godkjenning av faste vannbaserte slokkeanlegg på ro/ro-dekk og i spesialrom.

Komiteen noterte seg bekymringene fra næringen med hensyn til at det ikke er mulig for produsentene av radioer til bruk ved brannslukking ombord å levere tilstrekkelig antall radioer som tilfredsstillende de nyeste kravene i SOLAS regel II-2/10. Kravene har trådt i kraft, men det er ikke mulig for rederiene å anskaffe dem. Det ble oppfordret om at det ble tatt hensyn til dette ved radioinspeksjoner.

Utover dette ble anmodningene fra underkomiteen tatt til følge.

Det var ikke støtte til gjenåpning av diskusjonene rundt ventilasjonskravene til overbygde livbåter. Det er verdt å merke seg at det ikke er funksjonskravet på maks 5000 ppm CO<sub>2</sub> det stilles spørsmålsteget ved.

For mer detaljert informasjon, se rapporten fra SSE 5

## **Agendapunkt 10      HUMAN ELEMENT, TRAINING AND WATCHKEEPING**

Under dette agendapunktet ble rapporten fra HTW 5 diskutert og det var ingen uenighet om underkomiteens anmodninger. De ble alle tatt til følge, og spesielt kan nevnes:

Reviderte retningslinjer for utvikling, vedlikehold og validering av modellkurs var alt godkjent av MEPC 73, og MSC 100 ga også sin tilslutning. De reviderte retningslinjene vil bli utgitt som MSC-MEPC.2/Circ 15/rev.1. I den forbindelse ble alle underkomiteene bedt om å vurdere om noen av modellkursene under deres fagfelt hadde behov for oppdateringer.

For CCC er dette modellkurs 3.18 og 1.10.

For III er dette modellkurs 3.11

For NCSR er dette modellkurs 3.08, 3.13 og 3.15

For SDC er dette modellkurs 3.07

For SSE er dette modellkurs 3.03, 3.04, 3.05 og 3.06

«Guideline on fatigue» ble godkjent.

For mer detaljert informasjon, se rapporten fra HTW 5.

I tillegg til rapporten fra HTW 5 forelå det et forslag om å revidere retningslinjene for avtaler mellom stater for å tillate anerkjennelse av sertifikater i henhold til regel I/10 i STCW-konvensjonen, da det ikke alltid er enkelt å finne hvem som har myndighet til å inngå sånne avtaler. Dette ble imidlertid ansett å være en utvanning av kravene og et nasjonalt problem og fikk derfor ikke støtte.

Det forelå også et dokument som omhandlet problematikken for sjøfolk med å opparbeide tilstrekkelig fartstid for å tilfredsstillende sertifikatkravene. Det inneholdt ulike forslag til hvordan dette kunne løses.

Dette er en problematikk som kommer opp med jevne mellomrom, og selv om det er enighet om å legge best mulig til rette for å ha kadetter ombord, er det ikke enkelt å finne globale løsninger som passer for alle skip og operasjoner.

**Utfall:** Det ble anmodet om konkrete forslag til nytt output i henhold til komiteens prosedyrer.

## **Agendapunkt 11      CARRIAGE OF CARGOES AND CONTAINERS**



Under dette agendapunktet behandlet komiteen hastesaker fra CCC 5. Resten av rapporten vil bli behandlet på MSC 101.

Det eneste som skapte noen diskusjon her var endringene til del A og A-1 i IGF-koden. Disse ble godkjent slik de forelå fra CCC 5 selv om det var uenighet om hvorvidt krav til lekkasjedeteksjon var dekket. Det forslaget til endring som forelå ble ikke ansett passende, men det er mulig for de som vil å komme med forslag til neste møte, da endringene kun er godkjent og ikke vedtatt.

Ut over dette ble anmodningene fra underkomiteen tatt til følge.

For mer detaljert informasjon, se rapporten fra CCC 5

## **Agendapunkt 12      IMPLEMENTATION OF IMO INSTRUMENTS**

Det forelå ingen anmodninger om behandling av hastesaker fra III 5 og rapporten vil bli behandlet på MSC 101.

## **Agendapunkt 13      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 99 for å se på behov for spesielle tiltak. Han så ikke behov for noen og komiteen sa seg enig i det.

Viseformannen foreslo også i sin rapport at MSC skulle avvikle ordningen med å analysere nødvendigheten av spesielle tiltak før man faktisk visste hva utfallet av organisasjonens diskusjoner var på de ulike outputene. Slike analyser må gjøres på et senere tidspunkt. Han fikk tilslutning til det. Norge foreslo å avvikle ordningen helt med referanse til IMOs revisjoner av medlemslandene, men fikk ikke støtte. Så får vi bare håper at den nye ordningen med senere analyser ikke forsinkes implementering av endringer i framtiden.

## **Agendapunkt 14      PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS**

Under dette agendapunktet ble det informert om hendelser siden siste møte og medlemslandene ble igjen oppfordret til å holde informasjon om kontaktpunkter oppdatert.

Anmodningen fra industrien om å utgi et nytt sirkulær om best practices basert på oppdaterte retningslinjer fra industrien fikk støtte og nytt sirkulær vil bli utgitt.

Som vanlig ble det stilt spørsmål om industriens definisjoner av «high risk area» fra enkelte stater.

Industrien opplyste om at de holdt på med et arbeid for om nødvendig å endre definisjonene av «high risk area» og at dette var et kontinuerlig arbeid.

Det var enighet om at de som ønsket å endre noe måtte gå i dialog med industrien.

Det ble avholdt et uformelt møte under MSC 100 om rapportering av pirathendelser. Målet er bl.a å utarbeide et felles rapporteringsvokabular. Fra Norge deltok M. Lossius.

## **Agendapunkt 15      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 16      APPLICATION OF THE COMMITTEES METHOD OF WORK**

Det var ingen dokumenter under dette agendapunktet, men sekretariatet opplyste om at reviderte retningslinjer for arbeidet til MSC og MEPC var publisert som MSC-MEPC.1/Circ.5/rev.1.



## **Agendapunkt 17      WORK PROGRAMME**

Følgende nye output ble akseptert:

### For NCSR:

- Revision of the guidelines on places of refuge for ships in need of assistance (resolution A.949(23). Post-biennial agenda med to sesjoner nødvendig for ferdigstilling.
- Guidance on the training on and operation of Emergency Personal Radio Devices in multiple casualty situations. Post-biennial agenda med en sesjon nødvendig for ferdigstilling.
- Revision of ECDIS- Guidance for good practice (MSC.1/Circ.1503/rev.1). Post-biennial agenda med to sesjoner nødvendig for ferdigstilling.

### For SDC:

- Development of amendments to SOLAS chapter II-1 to include requirements for water level detectors on non-bulk carriers cargo ships with multiple cargo holds. Post-biennial agenda med to sesjoner nødvendig for ferdigstilling og kun for nye skip.

### For HTW:

- Development of amendments to the Revised guidelines for the development, review and validation of model courses (MSC.MEPC."/Circ.15. Provisional agenda for HTW 6. Ferdigstilles i 2020.
- Development of amendments to the STCW Convention and Code to allow the use of electronic certificates and documentation of seafarers. Provisional agenda for HTW 6. Ferdigstilles i 2020.

### For CCC:

- Revision of the Inspection programmes for cargo transport units carrying dangerous goods (MSC.1/Circ.1442 as amended by MSC 1./Circ.1521). Provisional agenda for CCC 6. Ferdigstilles i 2020.
- Replace the description of the existing output OW 35 to Amendments to the IGC and the IGF-Codes to include high manganese austenitic steel and related guidance for approving alternative metallic material for cryogenic service. Provisional agenda for CCC 6. Ferdigstilles i 2020.

Følgende foreslåtte output fikk ikke tilslutning:

- Assessment on the practicality of survival craft seating arrangements and development of consequential amendments to the LSA Code.
- Revision of the Revised performance standards for shipborne voyage data recorders.
- Amendments to SOLAS regulation II-2/13.4 on means of escape from machinery spaces below the bulkhead deck for new ships.

Arbeidsprogrammene for underkomiteene og foreløpig agenda ble vedtatt og vil bli justert i henhold til beslutningene fattet over.

Det ble også vedtatt at HTW i en prøveperiode kun skal møter hver 18. måned med start fra 2019.

## **Agendapunkt 18      ELECTION OF CHAIR AND VICE-CHAIR FOR 2019**

Brad Groves (Australia) og Juan Carlos Cubisino (Argentina) ble enstemmig gjenvalgt som henholdsvis formann og viseformann for 2019.

## Agendapunkt 19 ANY OTHER BUSINESS

På grunn av tidsnød, ble alle dokumenter under dette agendapunktet som kun inneholdt informasjon og ikke ba om noen spesiell handling fra komiteen tatt som lest.

### Saker som krevde beslutninger fra komiteen

#### *Minor corrections to references in the Revised recommendation on testing of life-saving appliances (MSC.81(70))*

Rettelsene gjaldt endring av utdaterte henvisninger til ISO-standarder i anbefalingene. ISO informerte om at oppretting av henvisningene ikke fikk noen praktisk betydning.

**Konklusjon:** Endringene ble godkjent og vedtas på neste møte.

### Utkast til IMO-posisjon på agendaen til Verdens Radiokonferanse (WRC 19)

Posisjonen er utarbeidet av felles IMO/ITU ekspertgruppe og skal ferdigstilles av NCSR 6 for godkjenning på MSC 101. Imidlertid vil planleggingen av konferansen ha nytte av en foreløpig posisjon. Så sekretariatet sender foreløpig posisjon til ITUs planleggingsmøte.

### Proposal for the development of IMO requirements on design, construction and survey of seagoing vessels with Fibre Reinforced Plastic (FRP) hulls and/or FRP structures contributing to global strength

Russland informerte her om at de planla å sende inn forslag om et nytt agendapunkt og inviterte interesserte delegasjoner til å delta i forberedelsene. Det ble oppfordret til å eventuelt sende inn forslag til nytt agendapunkt i henhold til komiteens prosedyrer.

### Accelerated weathering tests of retro-reflective materials on life-saving appliances

EU-landene og Kommisjonen foreslo i dette dokumentet en mindre endring i test-standard. Standarden krever bruk av kullbue-testere, men ettersom kullbue-lamper blir erstattet med ny teknologi gjør dette testen komplisert, ev. ikke mulig. En mindre korleksjon ble foreslått for å åpne opp for andre testverktøy. Dette ble godkjent og endringen forventes vedtatt på MSC 101.

### Domestic ferry safety

Det forelå et omfattende forslag til handling fra IMOs side for å adressere problemet. Selv om det er enighet om at det er uakseptabelt mange ulykker med innenriks ferger i enkelte land, er dette primært et nasjonalt problem. IMOs sekretariat har hatt mange prosjekter under sitt TC-fond for å hjelpe stater til å innføre regler som kan bøte på ulykkesstatistikken. I tillegg har de laget en enkel sikkerhetsvideo som ligger på IMOs hjemmeside. Det var også noen av de hardest berørte landene som tok ordet og informerte om hvilke tiltak de selv hadde gjort. Noe som er veldig positivt.

Det ble konkludert med at IMOs sekretariat og enkelte medlemsland har gjort mye, og at dersom IMO skal gjøre mer, må det komme mer konkrete forslag til output i henhold til MSCs prosedyrer.

### Trial for an independent assessment of the IACS Quality System Certification Scheme (QSCS)

IACS informerte om pågående arbeid med å etablere et uavhengig organ for vurdering av deres kvalitetssystem. MSC ble bedt om å ta informasjonen til etterretning, men IACS ønsket også komiteens godkjenning av at IMO sekretariatet skal være en aktiv medlem i prøveperioden og at møter kan avholdes i IMOs lokaler.

**Utfall:** Komiteen godkjente forslaget

Deceptive shipping practices employed by Democratic People's Republic of Korea

Det forelå forslag om å utarbeide et MSC sirkulær som understreker at Nord-Koreas skip må følge samme internasjonalt regelverk som alle andre. Dokumentet lister brudd på maritime regelverk som blitt avdekket, primært for å omgå FNs sanksjoner mot landet. Norges posisjon som var avklart med Utenriksdepartementet var å støtte utgivelsen av sirkulæret.

**Utfall:** Utkast til sirkulær fikk full støtte og sekretariatet vil ferdigstille og utgi sirkulæret.

Haugesund 14. desember 2019

Turid Stemre  
Delegasjonsleder

## **Vedlegg**

### **Liste over resolusjoner og godkjente sirkulærer (resolusjonsnummer og tekst vil komme som vedlegg til endelig rapport fra MSC 98)**

#### **Resolusjoner**

RESOLUTION MSC....(100) – AMENDMENTS TO THE CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS (SPS CODE)  
RESOLUTION MSC....(100) – REVISED GUIDELINES FOR VERIFICATION OF CONFORMITY WITH GOAL-BASED SHIP CONSTRUCTION STANDARDS FOR BULK CARRIERS AND OIL TANKERS  
DRAFT AMENDMENTS TO THE CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING DANGEROUS CHEMICALS IN BULK (BCH CODE)  
DRAFT AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING DANGEROUS CHEMICALS IN BULK (IBC CODE)  
DRAFT AMENDMENTS TO THE APPENDIX (CERTIFICATES) TO SOLAS  
DRAFT AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE FOR FIRE SAFETY SYSTEMS (FSS CODE)  
DRAFT AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL LIFE-SAVING APPLIANCES CODE (LSA CODE)  
RESOLUTION MSC...(100) – AMENDMENTS TO PART B OF THE STCW CODE  
DRAFT AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR SHIPS USING GASES OR OTHER LOW-FLASHPOINT FUELS (IGF CODE)  
BIENNIAL STATUS REPORT OF THE SUB-COMMITTEES  
PROVISIONAL AGENDAS FOR THE SUB-COMMITTEES  
BIENNIAL STATUS REPORT OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE  
POST-BIENNIAL AGENDA OF THE MARITIME SAFETY COMMITTEE  
SUBSTANTIVE ITEMS FOR INCLUSION IN THE AGENDAS FOR MSC 101 AND MSC 102

## Godkjente sirkulærer

MSC.1/Circ.[...]	Interim guidelines for development and application of the IMO goal-based standards safety level approach
MSC.1/Circ.1518/Rev.1	Promulgation of Türk Loydu's conformity with the goals and functional requirements of the Goal-based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers
MSC.1/Circ.[...]	Unified interpretation of paragraph 4.4.8.1 of the LSA Code
MSC.1/Circ.1430/Rev.1	Revised guidelines for the design and approval of fixed water-based fire-fighting systems for ro-ro spaces and special category spaces
MSC.1/ Circ.[...]	Guidelines on fatigue
MSC.1/Circ.797/Rev.32	List of competent persons maintained by the Secretary-General pursuant to section A-I/7 of the STCW Code
MSC.1/Circ.1163/Rev.11	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 full and complete effect is given to the relevant provisions of the Convention
MSC.1/ Circ.1164/Rev.20	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.1582/Rev.1	Revised unified interpretations of chapter 15 of the FSS Code
MSC.1/ Circ.[...]	Interim guidelines on the application of high manganese austenitic steel for cryogenic service
MSC.1/ Circ.[...]	Interim guidance for conducting the refined MHB (CR) corrosivity test
MSC-MEPC.2/ Circ.15/Rev.1	Revised guidelines for the development, review and validation of model courses
MSC.1/Circ.[...]	Revised industry counter piracy guidance