

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

Dato: 02.12.2016

Møtested: International Maritime Organization, London

Møtedato: 21.-25. november 2016

Formann: Brad Groves (Australia)

Referat fra: Maritime Safety Committee, 97.sesjon

Den norske delegasjonen:

Navn	Organisasjon	Oppgave
<i>Senierrådgiver Turid Stemre</i>	Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder
<i>Senierrådgiver Haakon Storhaug</i>	Sjøfartsdirektoratet	Industrial Personnel
<i>Senierrådgiver Arild Viddal</i>	Sjøfartsdirektoratet	Drafting of amendments
<i>Teknisk direktør Lasse Karlsen</i>	Sjøfartsdirektoratet	GBS
<i>Senierrådgiver Morten Alsaker Lossius</i>	Sjøfartsdirektoratet	Piracy
<i>Sjefingeniør Torstein Dale Selsås</i>	Sjøfartsdirektoratet	Industrial personnel
<i>Senierrådgiver Randi Birkelund</i>	Nærings- og fiskeridepartementet	Plenum
<i>Senierrådgiver Bente Michaelsen</i>	Samferdselsdepartementet	Plenum
<i>Senierrådgiver Trine Solevaagseide</i>	Kystverket	Plenum
<i>Chief Scientist Rolf Skjong</i>	DNV GL	GBS
<i>Principal Engineer Ove Aastad</i>	DNV GL	Industrial personnel
<i>Fagsjef Jahn Viggo Rønningen</i>	Norges Rederiforbund	Plenum/Industrial personnel
<i>Principal engineer Roar Aamodt</i>	Statoil ASA	Industrial personnel

I Generell informasjon

113 medlemsland deltok på MSC 97, av de har 105 tiltrådt SOLAS.

Det ble ikke etablert noen korrespondansegrupper fram mot neste møte.

MSC 98 avholdes 7.-16. juni 2017

Følgende grupper planlegges etablert under MSC 98:

- Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments
- Early implementation/ application of the committees guidelines
- [Maritime security]
- [Goal Based Standard (GBS)]
- [Capacity building analysis group]

Formannen vil avgjøre basert på innsendte dokumenter om det er nødvendig å etablere arbeidsgruppe på GBS eller maritime security og analysegruppen.



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

II Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler 2. november 2016. I tillegg ble det avholdt EU-koordineringsmøte i Brussel 10. november 2016 der Stemre deltok.

Norge var medinnsendere på følgende dokumenter til møtet:

- MSC 97/8/7 Comments on document MSC 97/8 sammen med Antigua og Barbuda, Tyskland og IACS
- MSC 97/21/3 Additional performance and/or test standards in support of the implementation of the Polar Code

III Oppsummering

De viktigste sakene for Norge på dette møtet var:

- Vedtak av endringer i SOLAS kapittel II-1
- En interimis løsning på hvordan skip som fører mer enn 12 «Industrial Personnel» (IP) skal håndteres
- Vedtak av endringene i Intaktkoden relatert til ankerhåndtering

Utfall av møtet

Norge er ikke helt fornøyd med utfallet av MSC 97. En av våre viktigste saker var vedtak av endringene i SOLAS kapittel II-1. Endringene er til dels forbedringer og oppklaringer basert på erfaringer med bruk av probabilistisk skadestabilitet (SOLAS 2009), og dels en økning av krav til overlevelsessevne etter skade for alle passasjerskip. Dette er noe det har vært brukt mye tid og ressurser på, og arbeidet har pågått i mange år. Dessverre klarte Japan å trenere vedtaket ved å komme med alternative krav til overlevelse som er lavere enn de som ble godkjent på MSC 96, og også lavere enn dagens krav for noen passasjerskip. De hadde lobbet godt i forkant av møtet og fikk tilstrekkelig støtte til at vedtaket ble utsatt til neste møte. Se også agendapunkt 3 under.

Vi er imidlertid godt fornøyd med at endringene i 2008 Intakt-koden bl.a. relatert til ankerhåndteringsfartøy ble vedtatt. Endringene trer i kraft 1.januar 2020. Dette er en oppfølging av Bourbon Dolphin ulykken, og Norge v/ Sjøfartsdirektoratet initierte og har ledet arbeidet.

Når det gjelder interimis løsning på håndtering av skip som fører mer enn 12 «Industrial Personnel», ble det enighet om en løsning og en MSC-resolusjon basert på denne enigheten ble vedtatt på møtet. Det ble også vedtatt en plan for videre arbeid med en varig bindende løsning.

IV Forhandlingene

Det ble etablert tre grupper under møtet:

- Arbeidsgruppe på Carriage of industrial personnel (agendapunkt 6, ledet av M. Núñez (Spania))
- Arbeidsgruppe på Goal based new ship construction standards (agendapunkt 5, ledet av J. Sirkar (USA)).

- Drafting-gruppe på Amendments to mandatory instruments (resten av agendapunkt 3, ledet av H. Tunfors (Sverige))

Generelle saker

Også denne gangen ble det en lang debatt om «early implementation», og etter en lang debatt ble de sirkulærene som foreslår early implemenation overført til neste møte. Det vil bli et eget agendapunkt der planen er å lage retningslinjer for rettelser i konvensjoner og koder, samt hvordan «early implementation» skal håndteres.

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.

Agendapunkt 3 – Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments

Endringer i Konvensjoner og koder:

Norsk posisjon: Norge støtter generelt de foreslåtte endringene.

Diskusjon: Endringene i SOLAS kapittel II-1 relatert til skadestabilitet ble godkjent på MSC 96 selv om det var noe motstand, spesielt mot de økte kravene på «mindre fartøy», og skulle vedtas på MSC 97. Endringene inkluderte strengere krav til overlevelsesindeks R (required index). Imidlertid hadde Japan mobilisert mellom møtene og fikk nok støtte på sine reviderte forslag til «R» til at vedtak av alle endringene til SOLAS kapittel II-1 ble utsatt til MSC 98. Dette da endringene var utformet som en «pakke», noe som kan diskuteres i og med at de foreslåtte endringene i indeks «R» kom inn på et senere tidspunkt. De opprinnelig endringene ble godkjent på MSC 95 og var utarbeidet som forbedringer basert på erfaring med bruk av den såkalte SOLAS-90 standarden. Imidlertid var det behov for visse endringer for å klargjøre virkeområdebestemmelsene, og på dette tidspunktet ble endringene i krav til «R» inkludert i «pakken».

Det har vært et møte mellom Japan, USA og Kommisjonen og det arbeides med å formulere et kompromissforslag. Vi er ikke fornøyd med dette, da den løsningen som lå på bordet, var en kompromissløsning der vi ga mye. Vi får følge utviklingen, men må nok innse at vi må akseptere en dårligere løsning enn ønsket for mindre passasjerskip. Hvis ikke kan vi risikere at endringene går til avstemming, og vi kan miste også det vi har fått til på større passasjerskip.

Skulle vi ende med en avstemming, må vi passe på at det kun blir for de endringene som er relatert til indeks «R».

Da de godkjente endringene i SOLAS kapittel III også var relatert til indeks «R» under SOLAS kapittel II-1, ble vedtak av disse endringene også utsatt til MSC 98.

Endringene i SOLAS kapittel II-1 og III må vedtas på MSC 99 dersom de skal tre i kraft 1. januar 2020.

Følgende endringer i SOLAS ble vedtatt:

Endringer i SOLAS kapittel II-1 regel 3-12.2.1 for å klargjøre anvendelsen av støykoden.
Endringer i SOLAS kapittel II-2 regel 10.5.1.2.2 som fjerner krav om bærbare skumslokkeapparater under gitte forutsetninger.

Endringer i SOLAS kapittel XI-1 relatert til harmonisering av inspeksjonsperiodene for lasteskip som ikke faller inn under ESP-koden.

Endringene trer i kraft 1. januar 2020.

Det er riktignok foreslått å anbefale en tidligere implementering av endringen i SOLAS kapittel II-2, men dette vil bli avgjort på neste møte.

Øvrige endringer som ble vedtatt:

International code for fire safety systems (FSS-koden)

Mindre endringer i kapittel 13 for å klargjøre arealkravet i scenario 2.

International code for the construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk (IGC-koden)

Endringer i kapittel 3 i IGC-koden. Endringene fjerner kravet om klasse A-0 vinduer i styrehuset (broen) fordi lysgjennomgangen i klasse A-0 vinduer ikke er tilstrekkelig for bruk som brovinduer.

International Code on Intact Stability (IS-koden)

Nødvendige endringer i del A i 2008 koden for å implementere endringene i Del B.

Endringer in Del B i koden som inkluderer retningslinjer for ankerhåndtering, slepe- og løfteoperasjoner.

Alle endringene trer i kraft 1. januar 2020.

Også her er det foreslått en tidligere implementering av endringene i IGC-koden. Dette er mer å anse som en korleksjon, men også hvordan dette eventuelt skal håndteres vil bli diskutert på MSC 98.

International Convention on Standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW konvensjonen)

Endringer i konvensjonen og i del A og B til konvensjonen som innfører krav til spesiell opplæring relatert til operasjon av skip som omfattes av Polarkoden.

Endringene trer i kraft 1.juli 2018.

International code on the enhanced programme of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers 2011 (ESP-koden)

Endringene er primært klargjøring av krav til "close up inspection" og tykkelsesmålinger i de ulike delene av koden.

Endringene trer i kraft 1. juli 2018.

I tillegg ble en rekke sirkulærer godkjent, både under dette agendapunktet og andre agendapunkt (se vedlegg).

Agendapunkt 4 Measures to enhance maritime security

Cyber security

På MSC 97, som på MSC 96, var det trusler i det digitale rom som var hovedtema under dette agendapunktet. MSC 96 godkjente «Interim guidelines on maritime cyber risk management» (MSC.1/Circ. 1526) for å håndtere trusler fra det digitale rom for skip. Disse ble oversendt til IMOs komité Facilitation (FAL) for inkludering av eventuelle anbefalinger relatert til landsiden.

Det forelå et forslag om å utarbeide bindende krav til håndtering av «cyber risk» gjennom å inkludere dette i skipets sikkerhetsplan samt bindende krav til «cyber risk management» i havner. Forslaget fikk ikke støtte. Dels fordi komiteen avventer tilbakemelding fra FAL og dels fordi det var enighet under forrige MSC at tiltak for å håndtere trusler i det digitale rom vil måtte være skips- og operasjonsspesifikke og kan vanskelig reguleres gjennom detaljerte krav. Uansett vil utarbeidelse av bindende regelverk knyttet til «maritime cyber risk management» kreve en formell innsendelse til IMO med forslag til nytt agendapunkt.

Andre saker

Komiteen diskuterte også et dokument fra sekretariatet om muligheten for å inkludere en mekanisme i GISIS for automatisk rapportering av «security» informasjon, noe Norge støttet. En slik ordning vil medføre en stor administrativ lettelse for Kystverket da oppdatering av havnerelatert ISPS-informasjon i GISIS er omfattende og tidkrevende.

Det var enighet om å gjøre dette forutsatt at det ble utarbeidet retningslinjer og prosedyrer for å sikre informasjonen. Sekretariatet vil arbeide videre med dette. Norge har tilbudt seg å delta i uttesting av automatisk informasjonsoverføring til GISIS.

Også i år fremmet Ukraina forslag om at IMO skal utarbeide en Assembly resolusjon relatert til maritime utfordringer i de nordøstlige delene av Svartehavet som følge av den politiske situasjonen der. Georgia var medinnsender på dokumentet. Selv om Ukraina og Georgia har full støtte fra alle de europeiske landene og det ble det gitt uttrykk for dette, også fra norsk hold, er det enighet om at IMO ikke er forum for denne type diskusjoner.

Etter noe diskusjon ble det enighet om at medlemslandene skal notisere IMO om trusler mot sikkerhet ved navigering i disse farvannene. Generalsekretæren vil så informere medlemslandene i henhold til IMOs prosedyrer.

Agendapunkt 5 Goal-based new ship construction standards

Hovedsaken på dette møtet var revisjon av retningslinjene til del A i resolusjon MSC.296(87) «GBS verification guidelines» basert på erfaringene fra GBS-revisjonene av klassereglene for bulk og tankskip. Planen er å gjøre dette ferdig på MSC 98. Del B (informasjonskrav og evalueringskriterier) skal være oppdatert til MSC 100 i 2018.

Det ble oppfordret til å sende inn forslag til hvordan vedlikehold av verifiseringsrevisjoner kan finansieres.

Arbeidsplanen videre framover ble oppdatert.

Agendapunkt 6 Mandatory instrument and/or provisions addressing safety standards for the carriage of more than 12 industrial personnel (IP) on board vessels engaged on international voyages

Under MSC 96 ble det utarbeidet et forslag til en MSC-resolusjon med retningslinjer for skip som fører mer enn 12 IP. Resolusjonen er tenkt som en interimis løsning i påvente av ferdigstilling av arbeidet med en varig løsning. Denne ble imidlertid avvist i plenum, primært fordi det var motstand mot å vise til SOLAS-regler om unntak og likeverdige løsninger. Problemet ligger i at IP i henhold til SOLAS kapittel I kan defineres som passasjerer og dersom de betraktes som det, i utgangspunktet skal fraktes på passasjerskip. Passasjerskip har strengere sikkerhetskrav enn lasteskip og er følgelig en dyrere løsning. Argumenter for at IP ikke behøver anses som passasjerer, er at de har en annen risikoprofil enn vanlige passasjerer dersom det stilles krav til opplæring og helseattester.

Til dette møtet hadde sekretariatet utarbeidet forslag til tre mulig løsninger. Etter mye diskusjon ble det enighet om en MSC-resolusjon som gir retningslinjer for føring av mer enn 12 IP på internasjonale reiser, som da ikke betraktes eller behandles som passasjerer.

Det stilles visse krav til opplæring av IP, og 2008 SPS-koden oppgis som en akseptabel standard.

Utfall: Resolusjonen ble vedtatt. USA, Irland og Russland reservert seg, men motsatte seg ikke vedtak av resolusjonen.

Videre arbeid

Underkomiteen Ship Design og Equipment (SDC) har fått i oppdrag å utarbeide forslag til en varig løsning gjennom nødvendige endringer i SOLAS og utarbeidelse av sikkerhetsstandarder. Det er utarbeidet en plan for dette arbeidet, og utfallet forventes å kunne tre i kraft i 2024.

Agendapunkt 7 Navigation, communication, search and rescue (report of the third session of the Sub-Committee)

Komiteen godkjente rapporten fra NCSR 3 og sa seg enig i alle forespørslene fra underkomiteen.

En viktig beslutning var at komiteen ga tillatelse til å nedsette en ekspertgruppe for å behandle saker relatert til trafikkseparasjonssystemer, områder som skal unngås og andre rutetiltak. Dette vil frigjøre ressurser i navigasjonsarbeidsgruppen som har behandlet disse sakene etter sammenslåingen av NAV og COMSAR. Ekspertgruppen kan nedsettes i tillegg til de fem tillatte gruppene.

For mer detaljert informasjon, se rapporten fra NCSR 3.

Andre saker

Komiteen behandlet et forslag fra EU og kommisjonen om å redusere antallet revisjoner av det internasjonale LRIT-datautvekslings senteret som EMSA administrerer kostnadsfritt for IMOs medlemmer som har tiltrådt SOLAS. Senteret revideres årlig av IMSO, og dette er en stor administrativ og etter EUs og vår mening unødvendig byrde for EMSA. Det er en rekke sikkerhetsbarrierer i systemet som vil avdekke eventuelle feil og mangler, og IMSO har ikke avdekket vesentlige mangler ved sine tidligere revisjoner. Saken ble også diskutert på NCSR da det forelå forslag om å redusere fra årlige revisjoner til femårige, noe som ikke fikk tilstrekkelig støtte. Denne gangen forelå det forslag om å redusere til treårige revisjoner.

Forslaget møtte betydelig motstand spesielt fra u-land, og det må antas at det ligger økonomiske interesser til grunn her fra en del av IMSOs medlemmer.

Dersom en ikke kommer fram til en akseptabel løsning for EMSA på denne saken, kan en risikere at de vil vurdere å avslutte tilbudet.

Utfall: Forslaget ble ikke vedtatt.

Komiteen behandlet også et forslag om å utarbeide et sirkulære om medlemsstatenes plikt til å varsle om operasjoner som utgjør fare for navigering. Grunnen til dette er Nord-Koreas avfiring av raketter og elektroniske forstyrrelser av GPS-signaler som har utgjort stor fare ved navigering i de angjeldende områdene.

Utfall: Utstedelse av sirkulæret fikk massiv støtte av medlemslandene inkludert Norge (se vedlagte liste over sirkulærer godkjent under møtet).

Komiteen vurderte også informasjon om Inmarsat FleetBroadband Maritime Safety Data System (MSDS) og muligheter for å inkludere dette i GMDSS. Det ble besluttet å sende dokumentet til NCSR for å vurdere hvordan dette eventuelt kan anerkjennes for bruk; som en del av Inmarsat eller som selvstendig system. Utfallet av den diskusjonen vil avgjøre hvordan en mulig godkjenning skal behandles.

Agendapunkt 8 Ship System and Equipment (report of the third session of the Sub-Committee)

Komiteen godkjente rapporten fra SSE 3 og sa seg enig i alle forespørslene fra underkomiteen, herunder godkjenning av endringer i SOLAS regel II-2/3.56, HSC-koden og LSA-koden.

Endringene i HSC-koden anses som en korreksjon til eksisterende krav, og hvordan det kan legges til rette for en eventuell tidlig implementering skal diskuteres på MSC 98 (se diskusjon under «Generelt» over).

En viktig sak for Norge under dette agendapunktet var underkomiteens anbefaling om at MSC setter oppfølging etter vedtak av Polarkoden på agendaen til SSE 4. Dette for å utarbeide nødvendige tilleggskrav til testing og eventuelle ytelsesstandarder for bl.a. redningsutstyr. For å gi komiteen en idé om hva arbeidet ville kunne bestå av, hadde Norge m.fl. sendt inn et dokument med informasjon om hva dette kunne omfatte.

Det var også et dokument fra rederiorganisasjonene som kommenterte forslagene, og vi kan forvente argumenter om at det ikke skal stilles noen tilleggskrav til såkalte «standard SOLAS-skip» i dette arbeidet.

Utfall: Saken ble satt på agendaen for SSE 4.

For mer detaljert informasjon, se rapporten fra SSE 3.

Agendapunkt 9 Implementation of IMO instruments (report of the third session of the Sub-Committee)

I tillegg til å behandle rapporten fra III 3, behandlet komiteen gjenstående saker fra III 2. Det gjaldt retningslinjer for havnestatsinspektører knyttet til ISM-koden. Retningslinjene ble godkjent uten at forslagene fra underkomiteen HTW (Human element, Training and Watchkeeping) ble tatt til følge.

Rapporten fra III 3 ble godkjent, og komiteen sa seg enig i alle forespørslene fra underkomiteen.

Under dette agendapunktet fortsatte diskusjonen fra III3 om muligheter for tidlig implementering av SOLAS-endringer. Dette er nærmere diskutert under «Generelt» over. Det var imidlertid en viss enighet om å skille mellom tidlig implementering av nye eller endrede regel og motsetninger, og det man var enig om var korrigeringer av feil i eksisterende regler. For nye eller endrede regler ble det oppfordret til å følge fire-års syklusen. Når det gjelder korrigeringer, er det behov for en annen prosedyre, men alt dette vil bli nærmere diskutert på MSC 98.

For mer detaljert informasjon, se rapporten fra III 3.

Agendapunkt 10 Carriage of cargoes and containers (urgent matters emanating from the third session of the Sub-Committee)

På grunn av kort tid mellom møtene i CCC 3 og MSC 97, var det kun hastesaker fra CCC 3 som ble behandlet. Disse var:

- interims retningslinjer for føring av flytende hydrogen i bulk
- utkast til endringer i IMSBC-koden relater til fuktgrenser for frakt (TML) og laster som er skadelige for det marine miljøet (HME)
- rettelser til IGC- og IGF-koden
- fortolkninger til IGC- og IGF-koden
- godkjenning av møte i E&T gruppen i 2017

Komiteen godkjente det CCC 3 hadde lagt fram. Øvrige saker fra CCC 3 vil bli behandlet på MSC 98.

For mer detaljert informasjon, se rapporten fra CCC 3.

Agendapunkt 11 Implementation of the STCW Convention

Syv stater som har tiltrådt STCW-konvensjonen, har nominert 18 nye personer som vil opptre som «competent persons» i henhold til STCW konvensjonen del A-1/7. Alle ble godkjent.

Under dette agendapunktet ble det fra flere hold ytret muntlig bekymring for at overgangsordningen i forbindelse med Manila-endringene kommer før alle seilende har fått utstedt sine nye sertifikater eller påtegninger. Dersom en eller flere om bord på et skip ikke har gyldige STCW-sertifikater, er dette tilbakeholdelsesgrunn.

På bakgrunn av denne bekymringen ble det besluttet å utarbeide et sirkulære som oppfordrer havnestatene å være pragmatiske og praktiske i gjennomføringen av kontroller dersom noen om bord ikke har gyldige sertifikater. Altså ikke holde igjen skipene. Sirkulæret gjelder fram til 1. juli 2017.

Norge er i rute og har ikke behov for denne utsettelsen.

Agendapunkt 12 Capacity building for the implementation of new measures

Som instruert, hadde viseformannen foretatt en analyse av nye output og endringer i bindende instrumenter godkjent på MSC 96 for å se på behov for spesielle tiltak. Analysen viste at det kunne være behov på enkelte punkter.

Utfall: Komiteen konkluderte med at de stedene et mulig behov fantes, kunne dette adresseres gjennom IMOs Intergrated Technical Cooperation Programme (ITCP). Videre ble viseformannen bedt om å gjøre en tilsvarende analyse forut for MSC 98.

Agendapunkt 13 Formal safety assessment (FSA)

Sekretariatet orienterte om utviklinger i GISIS sin ulykkesrapporterings modul.

I den forbindelse diskuterte komiteen et dokument fra Kina som ønsket seg mer detaljert informasjon inn i basen, bedre statistikk- og analysemuligheter og høyere hastighet i programvaren.

Det ble besluttet ikke å gjøre noe med datamengde og hastighet, men med hensyn til muligheter for å hente ut statistikk og analyser fra modulen for bruk i FSA på en enkel måte, ble det enighet om å sende saken til III 4 for videre diskusjon.

Et forslag om å endre FSA-retningslinjene så det blir krav om at ekspertgruppen skal gjennomgå analyser som brukes til enten å sette noe på IMOs agenda, eller som beslutningsgrunnlag, ble avvist.

Agendapunkt 14 Piracy and armed robbery against ships

Dokumentene under dette agendapunktet var informasjon om hendelser og avholdte seminarer og samarbeidsprosjekter relatert til piratvirksomhet. Disse ble tatt til orientering.

Agendapunkt 15 Unsafe mixed migration by sea

Det var ingen dokumenter til behandling under dette agendapunktet.

Agendapunkt 16 Implementation of instruments and related matters

I forbindelse med SLF sitt arbeid med retningslinjer for skadestabilitetsgodkjenning på tankskip, konkluderte man med at for tankskip skal det til dels lite variasjoner i lastmengde før skipet ikke lenger tilfredsstillende krav til skadestabilitet. Med dagens teknologi kan en skadestabilitetscomputer lettere vurdere dette. Og det var enighet om å endre de ulike kodene og kreve skadestabilitetscomputere om bord på nye tankskip. Dette førte til endringer i IBC-, BCH-, GC-, IGC-, og ECG-kodene.

Disse kodene krever utstedelse av et «certificate of fitness» CoF, og en opprydding i malene for disse er nødvendig for å skille mellom skip som har krav om computer og skip som ikke har.

MEPC behandlet også denne saken og besluttet å instruere sekretariatet i å utarbeide forslag til et felles MSC-MEPC-sirkulære som en midlertidig løsning, samt utkast til endringer i de ulike kodene for å adressere dette. MEPC 71 vil behandle utkastene, og MSC tiltrådte MEPC sin beslutning og vil vurdere utkastene med tanke på godkjenning på MSC 98.

I tillegg diskuterte komiteen et forslag fra sekretariatet om endring i praksis med hvem som skal fylle ut informasjonen som kreves om historikken bak en endring i SOLAS. Dokumentet foreslo også å innføre samme praksis for andre konvensjoner. Dette fikk imidlertid ikke støtte fra komiteen, så vi fortsetter med samme praksis som før.

I tillegg ble det godkjent fortolknings sirkulærer også under dette agendapunktet, se vedlagt liste over godkjente sirkulærer.

Agendapunkt 17 Relations with other organizations

Sekretariatet informerte om diskusjoner på Council 116 om søknader for å få NGO-status. Ingen søknader ble innvilget.

Sekretariatet informerte også om utfallet av det tredje møtet i Joint FAO/IMO Ad Hoc Working Group on Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing and Related Matters.

I rapporten fra dette møtet sto det en rekke anbefalinger til IMO, FAO og ILO. Det var enighet om å sende rapporten til underkomiteen III, men Norge fikk gjennomslag for kun å se på anbefalinger som er rettet til IMO.

Agendapunkt 18 Application of the Committee's Guidelines

Som følge av vedtak på Council 116 om å innføre kjønnsnøytral tekst i retningslinjene for MSC og MEPC sitt arbeid og den tidligere godkjenningen av reviderte retningslinjer, hadde formennene i de to komiteene utarbeidet endringsforslag til retningslinjene.

Under diskusjonen rundt dette tok USA muntlig opp andre endringer de mente burde vurderes. De mente IMO burde revurdere hvor mange medlemsstater det må til for å kalle inn til ekstraordinære møter i MSC (Rule 2 krever 15) og hvor mange land det må til for å danne et «quorum» (regel 22 krever 20 for MSC og 12 for underkomiteene). Forslaget begrunnes med at antall medlemsland har steget betraktelig siden IMO-konvensjonen ble utarbeidet. Antallet for å kreve ekstraordinært møte og for å være beslutningsdyktige er lavt i forhold til medlemsmassen. Da dette ikke har noen stor praktisk betydning ble forslaget ikke tatt til følge.

Komiteen diskuterte også et forslag fra sekretariatet om å endre deadline for innsendelse av dokumenter og for publisering på IMODOCS. Sekretariatet ble instruert i å se på dette under MSC 96 som følge av et forslag til endringer som ikke ble støttet. Heller ikke sekretariatets forslag fikk tilstrekkelig støtte, så fristene forblir uendret.

Utfall: Retningslinjene ble godkjent som de forelå fra de to formennene.

Agendapunkt 19 Work Programme

Følgende nye outputs ble godkjent:

Sub-Committee on Ship System and Equipment

- Review of SOLAS chapter II-2 and associated codes to minimize the incidence and consequences of fires in ro-ro spaces and special category spaces of new and existing ro-ro passenger ships (target completion date 2019 i samarbeid med HTW og SDC.)
- Development of new requirements for ventilation of survival crafts (target completion date 2018)

Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments

- Review of the Model agreement for the authorization of recognized organizations acting on behalf of the Administration (target completion date 2018)

I tillegg ble SDC instruert i å ta hensyn til IACS reviderte retningslinjer for trygge ankringsoperasjoner i det pågående arbeidet med utarbeidelse av krav og retningslinjer for dette.

SDC ble også instruert i å se på endringer i industriens retningslinjer i arbeidet med gjennomgangen av MSC.1/Circ.1205.

Komiteen godkjente foreløpig agenda for de ulike underkomiteene, med tillegg som følge av godkjenning av nye agendapunkt.

Følgende forslag til nye agendapunkt ble ikke godkjent:

- International regulatory framework for «floating armouries»

Imidlertid kan det fortsatt sendes inn dokumenter under det eksisterende agendapunktet «Piracy and armed robbery against ships».

- Amendments to the Code for Recognized Organizations
- Performance standards for shipborne combined GPS/GLONASS/BDS receiver equipment

Imidlertid ble NCSR 4 bedt om å se på hvorvidt det er nødvendig med klargjøringer i MSC res.401(95) i forbindelse med retningslinjene for PNT.

- Revision of resolutions A.817(19) and MSC.232(82) to provide for an additional connection of ECDIS with communication equipment

Det ble ansett at dette kunne diskuteres fra et videre perspektiv under eksisterende agendapunkt Additional modules to the Revised Performance Standards for Intergrated Navigation Systems (INS).

- Amendment of COLREG to implement a night signal to be displayed by vessels crossing IMO adopted traffic separation schemes

Agendapunkt 20 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2017

Brad Groves (Australia) og Juan Carlos Cubisino (Argentina) ble enstemmig gjenvalgt som henholdsvis formann og viseformann for 2017.

Agendapunkt 21 Any other business

Som vanlig under dette agendapunktet var det mange informasjonsdokumenter.

Av andre viktige saker kan nevnes:

Oppfølging etter godkjenning av Polarkoden

Norge var forfatter på et dokument om nødvendig oppfølging etter godkjenningen av Polarkoden. Vi mangler teststandarder som tar hensyn til lave temperaturer og maksimum antatt redningstid. I tillegg mangler det ytelsesstandarder for noe av utstyret som kreves etter koden. Punktene i dokumentet som omhandler redningsutstyr, ble behandlet under agendapunkt 8 og er omtalt der.

Komiteen ga også sin tilslutning til å inkludere et nytt agendapunkt på agenda til NCSR 4 for å diskutere mulige tilleggskrav for kommunikasjons- og navigasjonsutstyr.

Når det gjelder fase 2 av Polarkodearbeidet, henviste formannen til tidligere beslutning om å beholde fase to på «post-biennial» agenda inntil vi har fått mer erfaring med bruken av Polarkoden.

Rettelser til konvensjoner, koder, resolusjoner og sirkulærer

I henhold til Councils beslutning om at mindre endringer og korreksjoner til IMOs instrumenter kan behandles under «Any other business» uten at det kreves nytt agendapunkt, ble følgende endringer godkjent:

- Endringer i malene til SOLAS-sertifikater for å inkludere multi-system shipborne radionavigation receivers.
- Endringer i datoen i paragraf 6 i MSC.1/Circ.1460. Datoen settes til 1. januar 2024.

Haugesund 2. desember 2016

Turid Stemre
Delegasjonsleder

Vedlegg

Liste over resolusjoner og godkjente sirkulærer (resolusjonene og sirkulærene vil komme som vedlegg til endelig rapport fra MSC 97)

Resolusjoner

RESOLUTION MSC.409(97)	AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED
RESOLUTION MSC.410(97)	AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE FOR FIRE SAFETY SYSTEMS (FSS CODE)
RESOLUTION MSC.411(97)	AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING LIQUEFIED GASES IN BULK (IGC CODE)
RESOLUTION MSC.412(97)	AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE ON THE ENHANCED PROGRAMME OF INSPECTIONS DURING SURVEYS OF BULK CARRIERS AND OIL TANKERS, 2011 (2011 ESP CODE)
RESOLUTION MSC.413(97)	AMENDMENTS TO THE INTRODUCTION AND PART A OF THE INTERNATIONAL CODE ON INTACT STABILITY, 2008 (2008 IS CODE) (UNDER THE 1974 SOLAS CONVENTION)
RESOLUTION MSC.414(97)	AMENDMENTS TO THE INTRODUCTION AND PART A OF THE INTERNATIONAL CODE ON INTACT STABILITY, 2008 (2008 IS CODE) (UNDER THE 1988 LOAD LINES PROTOCOL)
RESOLUTION MSC.415(97)	AMENDMENTS TO PART B OF THE INTERNATIONAL CODE ON INTACT STABILITY, 2008 (2008 IS CODE)
RESOLUTION MSC.416(97)	AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS (STCW), 1978, AS AMENDED
RESOLUTION MSC.417(97)	AMENDMENTS TO PART A OF THE SEAFARERS' TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING (STCW) CODE
RESOLUTION MSC.418(97)	INTERIM RECOMMENDATIONS ON SAFE CARRIAGE OF MORE THAN 12 INDUSTRIAL PERSONNEL ON BOARD VESSELS ENGAGED ON

	INTERNATIONAL VOYAGES
RESOLUTION MSC.419(97)	AMENDMENTS TO THE GENERAL PROVISIONS ON SHIPS' ROUTEING (RESOLUTION A.572(14), AS AMENDED)
RESOLUTION MSC.420(97)	INTERIM RECOMMENDATIONS FOR CARRIAGE OF LIQUEFIED HYDROGEN IN BULK

Godkjente sirkulærer

MSC.1/Circ.1549	Notification of an amendment to paragraph 3.2.5 of the IGC Code
MSC.1/Circ.1550	Unified interpretations relating to the application of SOLAS regulations II-2/10.2.2.4.1.2, II-2/10.7.3.2.3 and II-2/19.3.1, as amended, and paragraph 2.2.1.1 of chapter 12 of the FSS Code
MSC.1/Circ.1259/Rev.7	Amendments to the LRIT technical documentation, Part I
MSC.1/Circ.1364/Rev.1	Amendments to the International SafetyNET Manual
MSC.1/Circ.1403/Rev.1	Amendments to the NAVTEX Manual
MSC.1/Circ.1495/Rev.1	Revised unified interpretation of SOLAS regulation V/23.3.3 on Pilot transfer arrangements
MSC.1/Circ.1551	Navigational Warnings concerning operations endangering the Safety of Navigation
MSC.1/Circ.1552	Amendments to the <i>Guidelines on alternative design and arrangements for fire safety</i>
MSC.1/Circ.1553	Shipboard escape route signs and emergency equipment location markings
MSC.1/Circ.1554	Unified interpretation of chapter 9 of the FSS Code
MSC.1/Circ.1555	Unified interpretations of SOLAS chapter II-2
MSC.1/Circ.1556	Unified interpretation of chapter 8 of the FSS Code and the <i>Revised guidelines for approval of sprinkler systems equivalent to that referred to in SOLAS regulation II-2/12 (resolution A.800(19))</i> , as amended by resolution MSC.265(84)
MSC.1/Circ.1490/Rev.1	Amendments to the <i>Unified interpretation of SOLAS regulation III/31.1.4</i>
MSC.1/Circ.1557	Unified interpretations of SOLAS regulation II-1/45.11
MSC.1/Circ.1558	Fire pumps in ships designed to carry five or more tiers of containers on or above the weather deck
MSC.1/Circ.1559	Unified interpretations of the IGF Code
MSC.1/Circ.1560	Unified interpretations of the IGC CODE (as amended by resolution MSC.370(93))

MSC.1/Circ.1164/Rev.17	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.29	List of competent persons maintained by the Secretary-General pursuant to section A-I/7 of the STCW Code
MSC.1/Circ.1561	Advice for parties, Administrations, port State control authorities and recognized organizations on action to be taken in cases where not all seafarers carry certificates and endorsements meeting the 2010 Manila Amendments to the STCW Convention and Code from 1 January 2017
MSC.1/Circ.1562	Unified interpretation of SOLAS regulation XI-1/7
MSC.1/Circ.1563	Unified interpretation of SOLAS regulation XIV/2.2 and paragraphs 1.3.2 and 1.3.6, part I-A of the Polar Code
MSC.1/Circ.1426/Rev.1	Revised Unified interpretation of SOLAS regulation II-1/3-5
MSC.1/Circ.1460/Rev.1	Revised Guidance on the validity of radiocommunications equipment installed and used on ships
STCW.6/Circ.12	Amendments to part B of the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code
MSC-MEPC.2/Circ.4	Guidelines for port State control officers on the ISM Code
MSC-MEPC.5/Circ.11	Amendments to the Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification, 2015, for Ships Operating in Polar Waters
MSC-MEPC.5/Circ.12	Unified Interpretation on the expiration date of statutory certificates