



Fra: Delegasjonen v/Turid Stemre og Haakon Storhaug(delegasjonsledere, Sjøfartsdirektoratet)

Dato: 25.06.2015

Møtested: International Maritime Organization, London

Møtedato: 3.-12. juni 2015

Formann: Christian Breinholt (Danmark)

Referat fra: Maritime Safety Committee. 95.sesjon

Den norske delegasjonen:

Navn	Organisasjon	Oppgave
<i>Senierrådgiver Turid Stemre</i>	Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder/Plenum/IGF-koden
<i>Senierrådgiver Haakon Storhaug</i>	Sjøfartsdirektoratet	Assisterende delegasjonsleder/Plenum
<i>Senierrådgiver Arild Viddal</i>	Sjøfartsdirektoratet	Drafting of amendments
<i>Teknisk direktør Lasse Karlsen</i>	Sjøfartsdirektoratet	GBS/FSA
<i>Senioringeniør Øyvind Skog</i>	Sjøfartsdirektoratet	IGF-koden
<i>Senierrådgiver Morten Alsaker Lossius</i>	Sjøfartsdirektoratet	Piracy/Security
<i>Senierrådgiver Ove Tautra</i>	Sjøfartsdirektoratet	Ice-limitations
<i>Senierrådgiver Randi Birkelund</i>	Nærings- og fiskeridepartementet	Plenum
<i>Regiondirektør John Erik Hagen</i>	Kystverket	Plenum
<i>Internasjonal rådgiver Trine Solevågseide</i>	Kystverket	Plenum/Piracy/Security
<i>Senierrådgiver Bente Michaelsen</i>	Samferdselsdepartementet	Plenum/Piracy/Security
<i>Saksbehandler Bjørn Erik Kristoffersen</i>	Norsk Sjømannsforbund	Plenum
<i>Chief Scientist Rolf Skjong</i>	DNV GL	GBS/FSA
<i>Principal Engineer Linda S. Hammer</i>	DNV GL	IGF-koden
<i>Seksjonsleder, Sikkerhet Kjersti Høgestøl</i>	Norges Rederiforbund	Plenum
<i>Manager Regulatory affairs Nils-Arild Henriksen</i>	Norsafe AS	Plenum/LSA
<i>Direktør Iver Iversen</i>	Wilh. Wilhelmsen Holding ASA	Plenum

I Generell informasjon

108 medlemsland deltok på MSC 95

Det ble etablert 2 korrespondansegrupper fram mot neste møte:

1. Development of national maritime security legislation. Gruppen koordineres av USA.
2. Development of guidelines on a methodology for determining limitations for operation in ice. Gruppen koordineres av Norge.

I tillegg fikk SSE's korrespondansegruppe på løfteanordninger og vinsjer, foreslått gjenopprettet av SSE 2, godkjenning for å begynne arbeidet, samt instruks for arbeidet.



MSC 96 avholdes 11.-20. mai 2016

Det kan bli aktuelt å sette ned arbeids/draftinggrupper under MSC 96 som følger:
(Endelig beslutning tas av formann etter vurdering av innspill til neste møte.)

- Passenger ship safety
- Goal based standards
- Maritime Security
- Carriage of industrial personnel
- Unsafe mixed migration
- Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments

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

- 24. møte i E&T group on the IMDG Code (direkte etter CCC 2)
- 24. møte i E&T group on the IMBSC Code (første halvdel av 2016)
- FSA Expert group (10.-12. November 2015)
- PPR Working group on Safety and Pollution (ESPH) (I 2016)
- 24 møte i ICAO/IMO Joint Working Group on Search and Rescue (Toronto, Canada 14.-18.september 2015)
- Møte i ICAO/IMO Joint Working Group on Search and Rescue (I 2016)
- 11. møte i Joint IMO/ITU Experts Group on Maritime Radiocommunication matters (5.-9.oktober 2015)
- Et møte i Joint IMO/ITU Experts Group on Maritime Radiocommunication matters (2016)
- 3. møte i Joint FAO/IMO Ad Hoc Working group on IUU Fishing and related matters (16-18.november 2015)

II Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler 22. mai 2015. I tillegg ble det avholdt flere EU koordineringsmøte i London der Stemre eller Storhaug deltok.

Oversikt over norske dokumenter til møtet:

- MSC 95/3/4 Development of the IGF-Code, report of the working group at MSC 94
- MSC 95/3/7 Report of the Correspondence Group on the Development of guidance on a methodology for determining limitations for operation in ice.
- MSC 95/3/11 Development of International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels (IGF Code) – Scope and method of the risk assessment.
- MSC 95/3/12 Development of International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels (IGF Code) – Clarifications and editorial modifications to chapter 6 of the draft IGF Code.
- MSC 95/11/1 Comments on the draft MSC resolution on Performance standards for multi-system shipborne radionavigation receivers.
- MSC/INF.17 Information on incidents during bunkering of LNG.

I tillegg var vi medinnsendere på følgende dokumenter:

- MSC 95/3/19 Comments on the draft IGF Code-edits proposed to resolve errors in sections 6.8 and 9.6.

- MSC 95/3/21 Comments on the draft IGF Code-edits proposed to resolve errors in sections 6.8 and 9.6.
- MSC 95/3/21 Amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended, and the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code. **Dette var Norges initiativ.**
- MSC 95/12/1 Measures for onboard lifting appliances and winches.
- MSC 95/19/2 Proposal on the development of a regulation for safe mooring operations.
- MSC 95/19/3 Proposal for a comprehensive review of the 1995 STCW-F Convention.
- MSC 95/19/6 Proposal to amend the Guidelines on implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Administrations (Resolution A.1071(28))
- MSC 95/19/8 Implementing e-navigation to enhance the safety of navigation and protection of the marine environment. **Her hadde Norge den koordinerende rollen.**
- MSC 95/21/2 Entry into force and the implementation of the 2012 Cape Town Agreement

III Oppsummering

For å gjøre det enklere og mer forutsigbart for den maritime næring har IMO vedtatt at det skal være 4-års sykluser på endringer i SOLAS. Neste ikrafttredelse er 1. januar 2017, den påfølgende er i 2020. Av dette følger;

- SOLAS-endringer som ble vedtatt på dette møtet (MSC 95), vil tre i kraft 1. januar 2017.
- Endringer som ble godkjent i prinsippet på MSC95 skal vedtas (endelig) på MSC96 og det vil ikke bli tilstrekkelig tid mellom MSC96 og 1.januar 2017. Disse endringene vil derfor først tre i kraft før i 2020.

Dette berører ikke endringene i STCW-konvensjonen, da den har andre ikrafttredelses-bestemmelser.

De viktigste sakene for Norge på dette møtet var:

- Vedtak av IGF-koden med tilhørende SOLAS endringer for å gjøre den bindende.
- Nye output relatert til e-navigasjonsarbeidet.
- Utfallet av SSE sitt arbeid med utkast til MSC Resolusjon om testing og vedlikehold av livbåtarrangementer med tilhørende utkast til SOLAS endringer og hvordan dette skal tas videre.
- Utfallet av SSE sitt arbeid med gjennomgang av kapittel III i SOLAS og hvordan dette skal tas videre.
- Utfallet av SDC sitt arbeidet med krav til løfteredskaper og vinsjer om bord på skip og hvordan dette skal tas videre.
- Vedtak av endringer i SOLAS kapittel II-1.
- Godkjenning av endringer i STCW-konvensjonen for opplæringskrav i polare strøk

Utfall

Norge er godt fornøyd med utfallet av møtet.

IGF-koden med tilhørende SOLAS endringer ble vedtatt og trer i kraft 1. januar 2017.

STCW endringene som innfører krav til opplæring for mannskap på skip som omfattes av IGF-koden ble vedtatt og trer i kraft 1. januar 2017.

Når det gjelder videre arbeid med implementering av e-navigasjon ble 5 av 6 foreslåtte agendapunkt til NCSR vedtatt.

Planene for det videre arbeidet med testing og vedlikehold av livbåtarrangementer, gjennomgang av SOLAS kapittel III og krav til løfteredskaper og vinsjer ble i tråd med norsk posisjon.

Endringene i SOLAS kapittel II-1 ble godkjent, men de blir dessverre «offer» for 4-års syklusen og sendes tilbake til SDC for å bringes i tråd med MSC.1/Circ.1500.

IV Forhandlingene

Det ble opprettet tre arbeidsgrupper under møtet:

- WG1: IGF-CODE (deler av agendapunkt 3, ledet av T. Stemre (Norge)).
- WG2: MARITIME SECURITY (agendapunkt 6, ledet av F. M Fadil (Singapore)).
- WG3: GOAL BASED NEW SHIP CONSTRUCTION STANDARDS (agendapunkt 5, ledet av J. Sirkar (USA)).

Det ble opprettet en draftinggruppe:

- DG 1: AMENDMENTS TO MANDATORY INSTRUMENTS (resten av agendapunkt 3, ledet av H. Tunfors (Sverige))

I tillegg ble det opprettet en rekke ad hoc grupper for å planlegge videre arbeid og utarbeide dokumentasjon for nye agendapunkt. Norge ved Stemre og Storhaug deltok i de fleste av disse møtene. I tillegg til Stemre deltok Henriksen på møtene som diskuterte veien videre for arbeidet med testing og vedlikehold av livbåtarrangementer.

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 støttet generelt foreslåtte endringer, men hadde kommentarer på noen i henhold til innsendte norske dokumenter. Vi fikk gjennomslag for de fleste forslagene våre, med unntak av forslag til omfang og metode for gjennomføring av risikoanalysen som kreves i IGF-koden.

Følgende ble vedtatt:

- IGF-koden med tilhørende SOLAS-endringer i kapittel II-1 og II-2.
- Endringer i SOLAS regel II-2/11
- Endringer i SOLAS regel II-2/20
- Endringer i enkelte sertifikatmaler som følge av IGF-koden
- Endringer i IMSBC-koden
- Endringer i STCW-konvensjonen og part A og B av STCW-koden (IGF opplæring)
- Endringer til part B i Intakt-koden (ankerhåndtering)

Alle endringene trer i kraft 1. januar 2017.

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

Oppfølging etter vedtak av Polarkoden

MSC 94 opprettet en korrespondansegruppe for å utarbeide retningslinjer for fastsettelse av operasjonsbegrensninger i is. Rapporten ble presentert, men ble ikke diskutert da gruppen hadde bedt om at korrespondansegruppen skulle gjenopprettes.

Det ble avholdt et informasjonsmøte om «POLARIS» der videre arbeid ble diskutert. Norge ved O. Tautra deltok i dette møtet.

Resultatet av møtet vil bli inkludert i korrespondansegruppens arbeid.

Utfall: Korrespondansegruppen ble gjenopprettet under koordinering av Norge. MSC 95 besluttet også å instruere SSE til å vurdere behov for nye eller endrede standarder som følge av innføringen av Polarkoden.

Agendapunkt 4 Measures to enhance maritime security

Guidance for the development of national maritime security legislation

Norsk posisjon: Norge har ikke vært tilhenger av disse retningslinjene, og som de forelå til møtet går de utover hva som er kravene i SOLAS og ISPS-koden.

På tross av lange diskusjoner både i plenum og i arbeidsgruppen, ble det ingen enighet. IMOs juridiske avdeling ble innkalt for å gi råd om arbeidet uten at det hjalp nevneverdig. Korrespondansegruppen ble imidlertid instruert i å vurdere rådene til den juridiske avdelingen.

Utfall: Korrespondansegruppen ble gjenopprettet under ledelse av USA.

Measures towards enhancing maritime cybersecurity

Norsk posisjon: Det må klargjøres hva som skal adresseres i dette arbeidet.

Saken ble diskutert i plenum uten noe konkret resultat. Det er enighet om at det er en viktig sak, men den er vanskelig å angripe, og det er vanskelig å isolere unike problemstillinger for skipsfarten. I tillegg er næringsorganisasjonene selv i gang med å utvikle retningslinjer, spesielt BIMCO, og IMO ønsker å se hvordan disse retningslinjene vil se ut.

Utfall: Nasjoner og organisasjoner ble oppfordret til å samarbeide om innspill til MSC 96.

Agendapunkt 5 Goal-based new ship construction standards

Selv om Norge støttet noen av dokumentene som var sendt inn til MSC 95 på dette agendapunktet, er det største problemet med dette agendapunktet at det ikke er noen felles forståelse av hvor man vil. Dette ble gjenspeilet i diskusjonene.

Det er også en viss overlapp med arbeidet som pågår i SSE og gjennomgangen av SOLAS kapittel III. SSE hadde derfor bedt MSC 95 om å ta stilling til to mulige veier framover. Dette er nærmere diskutert under agendapunkt 12.

Utfall: Komiteen godkjente den reviderte utgaven av Generic guidelines for developing IMO goal-based standards. Videre ble det oppfordret til å sende inn konkrete eksempler på funksjonskrav for SOLAS kapittel III basert på GBS safety level approach. Det ble også invitert til å sende inn forslag til endringer i de foreløpige retningslinjene for GBS Safety level approach.

Agendapunkt 6 Passenger Ship Safety

Dette agendapunktet ble mest informasjon om konferanser som har vært holdt om emnet samt arbeid som pågår. Det ble minnet om at MSC 94 hadde besluttet at alle tiltak på langtidsplanen for arbeidet med passasjerskipssikkerhet skulle slettes fra listen av MSC 97 med mindre forslagene blir sendt inn i henhold til IMOs retningslinjer for nye output.

Anbefalingen fra kommisjonen og EU om å autorisere et møte i IMOs FSA ekspertgruppe, og å sende utfallet av EMSA-studien direkte til dette møtet, ble behandlet under agendapunkt 10.

Utfall: Det ble oppfordret til å sende inn begrunnede forslag tiltakene på langtidsplanen til neste møte.

Agendapunkt 7 Performance review and audit of LRIT Data Centres

Hoveddiskusjonen gikk på hvorvidt IMO skulle ta over revisjonene av datasentrene. Norge stilte seg noe avventende, med en preferanse for det bestående. Dokumentet som foreslo en overføring fikk ikke støtte, og dermed beholder IMSO denne rollen. NCSR skal imidlertid se videre på tiltak som kan føre til kostnadsbesparelser.

Agendapunkt 8 Carriage of Cargo and Containers

Det var ingen kommentarer til rapporten fra CCC 1 og komiteen tok alle «action requested» til følge.

Agendapunkt 9 Human element, Training and Watchkeeping

Forslaget fra sjømannsorganisasjonene om å se på hvordan sjøfolk som har seilt i noen år skal ivaretas med tanke på helsekrav og da særlig synskrav fikk støtte, slik at neste HTW vil behandle dette under agendapunktet «Guidance for the implementation of the 2010 Manila Amendments»

Forslaget fra Storbritannia om å utvide mandatet til arbeidet med fatigue-retningslinjene med bemanningsspørsmål fikk støtte, men med presiseringen at man ikke skal revidere verken regelverk eller gjeldende IMO-resolusjon om bemanning.

For øvrig kan det nevnes at nye opplæringskrav for polare strøk (relatert til Polarkoden) ble godkjent. Endringene i STCW-konvensjonen skal vedtas av MSC 96.

Agendapunkt 10 Ship Design and Construction

Det var en lang rekke “actions requested” fra underkomiteen, og noen av dem var vanskelige, da underkomiteen ikke hadde kommet til enighet.

Dette gjaldt klembeskyttelse på vanntette dører og frakt av industripersonell.

I tillegg var det noen saker der komiteen ikke var enig i utfallet av underkomiteens arbeid. Dette gjaldt endringene i SOLAS kapittel II-1 og godkjennelsen av retningslinjer bruk av FRP i skip.

Diskusjon: Uenigheten om klembeskyttelse i SDC, gikk primært på at det lå utenfor mandatet til underkomiteen. Det ble derfor utarbeidet en «justification» for et nytt agendapunkt og saken sendes SSE, da dette handler om utstyr og ikke design.

Vedrørende frakt av industripersonell, ble den foreslåtte definisjonen av disse ikke vedtatt. Det ble tatt til orde for at det også er nødvendig med en varig ordning. Det besluttet å lage en «justification» for et nytt

agendapunkt som også innebærer å se på mulige endringer i SOLAS og andre eksisterende bindende instrumenter. Det var imidlertid enighet om at det er nødvendig med beslutninger fra MSC før SDC begynner med detaljarbeid. Dette er nærmere beskrevet under agendapunkt 19.

Endringene i SOLAS kapittel II-1 sendes tilbake til SDC for å bli bragt på linje med MSC.1/Circ.1500 med tanke på anvendelsen av de ulike endringene. De ulike endringene skal ikke diskuteres. Retningslinjene for bruk av FRP ble ikke akseptert og sendes tilbake til SDC. Blant annet ble det påpekt at det ikke finnes noen kriterier som medlemslandene kan vurdere bruken opp mot.

Utfall: Se diskusjon. De øvrige punktene i rapporten fra SDC 2 ble tatt til følge.

Agendapunkt 11 Navigation, Communication and Search and Rescue

Det eneste punktet i rapporten det ble diskusjon på var ytelsesstandarder for multisystemer for navigasjon. Norge tapte diskusjonen på NCSR der vi mente det ikke skulle være et krav om at utstyret også måtte håndtere landbaserte systemer som for eksempel Loran-C. Norge hadde sendt inn et dokument om dette til MSC 95, og det fikk massiv støtte.

Utfall: Ytelsesstandarder ble endret i tråd med vårt synspunkt. De øvrige punktene i rapporten ble tatt til følge.

Agendapunkt 12 Ship System and Equipment

I likhet med agendapunkt 10 ble det en del vanskelig diskusjoner under dette agendapunktet, da SSE ikke klarte å komme til enighet. Dette gjaldt fremtidig arbeid med GBS-rammeverk for redningsutstyr, resolusjon om testing og vedlikehold av livbåtarrangementer med tilhørende utkast til SOLAS endringer og eventuell bindende regler for løfteredskaper og vinsjer. Det ble en del uformelle møter og såkalte J-dokumenter før det ble enighet om veien frem.

MSC 95 utarbeidet en instruks til SSE vedrørende det videre arbeidet med SOLAS kapittel III som langt på vei er det som var option 2 i rapporten fra SSE som vi støttet.

Med hensyn til resolusjon om testing og vedlikehold av livbåtarrangementer med tilhørende utkast til SOLAS endringer ble det besluttet å instruere SSE i å gå tilbake til utfallet av MSC 93 og gjøre nødvendige endringene for å klargjøre at det er produsent eller autorisert servicepersonell som kan gjøre årlig inspeksjon, noe som er i tråd med norsk posisjon.

Når det gjelder løfteredskaper og vinsjer utarbeidet MSC reviderte instruks til SSEs korrespondansegruppe og instruerte den i å starte arbeidet. Instruksjonen omfatter både utarbeidelse av bindende krav og retningslinjer.

Utfall: Se diskusjon. De øvrige punktene i rapporten til SSE 2 ble tatt til følge.

Agendapunkt 13 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 94 for å se på behov for spesielle tiltak. Analysen viste at det ikke var noe behov, noe komiteen støttet.

Agendapunkt 14 Formal Safety Assessment, including General Cargo Ships

Det eneste dokumentet på dette agendapunktet var et informasjonsdokument fra Japan om en ny tilnærming til FN diagram og måte å sette ALARP-grenser som komiteen noterte seg uten diskusjon.

Utover dette har MEPC godkjent endringene i retningslinjene for FSA, og reviderte retningslinjer vil bli utgitt som MSC-MEPC.2/Circ.12/Rev.1.

Komiteen godkjente å avholde et møte i FSA Expert group 10.-12. November 2015, og at EMSA studien kunne sendes direkte til møtet.

Agendapunkt 15 Piracy and armed robbery against ships

Utvidelse av bruk av LRIT Distribution Facility til Guinea-gulven

Sekretariatets forslag om å benytte LRIT Distribution Facility til Guinea-gulven skapte uventet om enn forståelig motstand fra de involverte statene, anført av Ghana. De klaget over at statene ikke hadde blitt konsultert før forslaget ble lagt frem. Forslaget ble derfor trukket og IMO-sekretariatet vil starte en konsultasjonsprosess.

High Risk Areas (HRA)

Egypt og Oman hadde begge sendt inn dokumenter om problemene som skapes av at områder under deres jurisdiksjon fremdeles defineres som HRA. Imidlertid er ikke dette begrepet noe IMO har ansvaret for, men kommer fra en gruppe organisert av næringsorganisasjonene (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia). Når det gjelder Suez-kanalen, vil det finne sted et møte i løpet av juli 2015 som på nytt vil se på behovet for å definere kanalen som et HRA. Dokumentet ble videre oversendt arbeidsgruppen, og et sirkulære MSC.1/Circ.1517 som uttrykker IMOs posisjon i forhold til HRA'er.

PCASP standard fra ISO (Private væpnede sikkerhetselskaper)

ISO er ferdig med denne standarden, og den vil bli referert i MSC.1/Circ.1406/Rev.2. som et mulig alternativ for krav til slike selskaper.

Floating armouries (flytende arsenaler)

Saken ble først reist av India under MSC 94, og denne gangen hadde Marshall Islands sendt inn et dokument hvor de foreslo en studie av problemet. Under møtet kunne de informere at de hadde valgt et selskap til å utføre studien, og MSC ble enig om å vente på resultatene av denne studien, som vil bli lagt frem til MSC 96.

Agendapunkt 16 Implementantation of instruments and related matters

Japan og Bahamas hadde sendt inn dokument om ulykken med det store containerskipet «MOL Comfort» hvor etterforskningen blant annet hadde avdekket svakheter i skipets struktur og at noe av problemet kunne spores tilbake til mangelfulle regler hos noen classeselskaper. Dette førte til en debatt mellom Japan-Bahamas og IACS. Sistnevnte forklarte hvordan deres «unified requirements» blir til og at disse kun er minstekrav. Etter en lengre utveksling av synspunkter kom MSC frem til at man ønsket å bli informert om fremtidige utvikling i IACS' krav til sikkerhet for store container skip.

Agendapunkt 17 Relation with other organizations

MSC 95 godkjente utkast til agenda for det forestående møtet mellom Verdens matvareorganisasjon (FAO) og IMO for å diskutere felles problemer og utfordringer i bekjempelsen av såkalt IUU-fiske, «Joint FAO/IMO Ad Hoc Working Group on IUU Fishing and Related Matters (JWG)» Kun et punkt ble endret noe, slik at møtet ikke legger ut på en åpen diskusjon:

.7 Review of existing means for vessel identification, monitoring and tracking

Norge er et av landene som skal delta på møtet som vil finne sted forut for IMOs Assembly 29.

Agendepunkt 18 Application of the Committee's guidelines

Komiteen ble informert om at MEPC 68 hadde godkjent endringene i retningslinjene for komitearbeidet relatert til bruk av FSA og det nye annex 6 til retningslinjene. Reviderte retningslinjer vil bli gitt ut som MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.4.

Agendapunkt 19 Work Programme

Følgende nye output ble godkjent:

Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers:

- Mandatory requirements for classification and declaration of solid bulk cargoes as harmful to the marine environment (2014-2015 biennium, på agendaen til CCC 2)

Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping:

- Comprehensive review of the 1995 STCW-F Convention (2016-2017 biennium)
- Revised guidelines on the implementation of the ISM-Code by Administrations on training audits (ferdigstilles 2016, på agendaen til HTW 3)

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

- Amendments to the General provisions on ship's routing on establishing multiple structures at sea (2016-2017 biennium, ferdigstilles 2016)
- Revised Performance standards for EPIRBs operating on 406 MHz to include Cospas-Sarsat MEOSAR and second generation beacons (2016-2017 biennium, ferdigstilles 2017)
- Revised guidelines for preparing plans for cooperation between search and rescue services and passenger ships (2016-2017 biennium, ferdigstilles 2017)
- Performance standards for ship-borne GMDSS equipment to accommodate additional providers of GMDSS satellite services (2016-2017 biennium, ferdigstilles 2016)
- 5 nye output relater til implementering av e-navigasjon:
 - Guidelines on standardized modes of operation, S-mode (2018-2019 biennium)
 - Additional modules to the Revised Performance standards for Integrated Navigation Systems (INS) relating to the harmonization of bridge design and display of information(2016-2017 biennium)
 - Revised guidelines and criteria for ship reporting systems (2016-2017 biennium, ferdigstilles 2016)
 - Revised General requirements for shipborne radio equipment forming part of the GMDSS and for electronic navigational aids related to "Built In Integrity Testing" (BIIT) for navigation equipment (2018-2019 biennium)
 - Guidelines for the harmonized display of navigation information received via communications equipment (2016-2017 biennium, ferdigstilles 2017)

Forslaget om å inkludere "Consideration of reports on development and implementation of Maritime Service Portfolios (MSPs) from Member States and international organizations" ble ikke støttet, da det ble hevdet at retningslinjene ikke var fulgt for dette forslaget, spesifikt kravet om output i SMART terms. Norge tilbød seg å oppdatere output 6 (MSP) og presentere en revidert versjon inkludert SMART terms på MSC 96.

Forslag til endring i high level action 5.2.6 ble vedtatt.

Det ble videre besluttet å flytte output 5.1.2.2 on «Measures to protect the safety of persons rescued at sea» fra MSC agenda for 2016-2017 til NCSRs agenda for 2016-2017.

Sub-Committee on Ship Design and Construction

- Revised SOLAS regulation II-1/3-8 and associated guidelines (MSC.1/Circ.1175) and new guidelines for safe mooring operations for all ships (2016-2017 biennium, ferdigstilles 2016)
- Mandatory instrument and/or provisions addressing safety standards for the carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages (2016-2017 biennium, ferdigstilles 2017)

Med hensyn til det siste ble det bedt om at medlemslandene sender inn informasjon om hvordan de løser problemet i dag til SDC 3, og at en ekspertgruppe på SDC kan vurdere innspillene og komme med råd til MSC 96 om hvordan arbeidet skal tas videre.

Sub-Committee on Ship System and Equipment

- Clarification of the requirements in SOLAS chapter II-2 for fire integrity of windows on passenger ships carrying not more than 36 passengers and special purpose ships with more than 60 (but not more than 240) persons on board (2016-2017 biennium, ferdigstillelse 2017)
- Revision of SOLAS regulation II-1/13 and II-1/13-1 and other related regulations for new ships (2016-2017 biennium, ferdigstilles 2017)

Følgende agendapunkt ble gjeninnsatt på underkomiteens agenda:

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

Overføring av oppgaver fra SDC til SSE

Det ble konkludert med at saker som står på SDCs agenda i dag skal forbli der, men at når nye output diskuteres relatert til SOLAS kapittel II-2, skal det vurderes å ta de inn på SSEs agenda avhengig av arbeidsmengden i de to underkomiteene.

Agendapunkt 20 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2016

Nåværende formann går av da hans 4-års periode er over. Denne reglen ligger kun i retningslinjene for MSCs arbeid. Hans viseformann går også av.

Brad Groves (Australia) og Juan Carlos Cubisino ble valgt til henholdsvis ny formann og ny viseformann for MSC for 2016.

Agendapunkt 21 Any other business

Under er kun saker av politisk interesse og saker der det ble tatt beslutninger behandlet. Ikke saker som kun er informasjon.

Unsafe mixed migration by sea

Generalsekretæren hadde organisert et eget møte i plenum for diskusjon av denne saken. Etter en rekke innlegg som påpekte det økende problemet med migranter som smugles på usikre farkoster, ble det besluttet at MSC 96 vil ha et eget agendapunkt for denne saken. Revisjon av MSC/Circ.896/Rev.1 er del av denne prosessen, selv om FAL vil være hovedorgan for denne revisjonen (FAL 40 møter før MSC 96).

Imidlertid er nok verken Italia eller Malta fornøyd med å begrense seg til dette sirkulæret, og Italia har listet opp syv punkter de mener IMO bør gjennomgå deriblant vurdere en gjennomgang av SAR-konvensjon og særlig en fortolkning av begrepet «in distress». Malta ønsker å «revisit» regelverket i SOLAS og SAR-konvensjonene, uten dermed å implisere at regelverket bør endres.

Sekretariatet la senere frem et forslag til videre arbeid basert blant annet på forslagene til Italia, men disse møtte stor motstand da dette dokumentet ikke reflekterte formannens oppsummering av debatten. I tillegg ble det påpekt at forslaget om å se på monitorering av skip kunne være et brudd på havrettskonvensjonens bestemmelse om uskyldig gjennomfart. Man ble derfor enige om et enklere og mindre konkret mandat for saken, etter forslag fra Storbritannia. NCSR 3 vil også få saken på sin agenda og skal særlig se på ICS-retningslinjen og vurdere å utgi et sirkulære etter BMP4-modell.

Foreign-flagged vessels calling at ports of the Crimean Peninsula and the city of Sevastopol

Komiteen noterte seg erklæringen og dokumentet fra Ukraina som blant annet påpekte de problematiske forhold som er oppstått for skipsfarten i farvannene utenfor Krim-halvøya, og Russlands motsvar. Norge assosierte seg med en erklæring fra EU-statene som fordømte Russlands ulovlige annekasjonen av Krim og Sevastopol, samt innlegget fra USA.

Review of administrative requirements in mandatory instrument

Rapporten fra styringsgruppen som har arbeidet med dette ble behandlet på Council 113, og utfallet fordelt på de ulike komiteene. Det ble besluttet å inkludere et nytt agendapunkt på MSCs agenda «Analysis and considertion of recommendations to reduce administrative bundens in IMO instruments including those identified by the SG-RAR».

Entry into force and the implementation of the Cape Town agreement

Etter forslag fra bl.a. Norge ble utkast til en Assembly resolusjon som promoterer implementeringen av Cape Town avtalen utarbeidet for oversendelse til Assembly 29.

International Code for Ships operating in Polar Waters (Polar Code)

For å fastlegge om det er behov for tiltak for andre skipstyper og størrelser enn de som omfattes av de sikkerhetsrelaterte delene av Polarkoden (fase 2), bes det om at det sendes inn informasjon om hendelser i Arktis og Antarktis.

Pilot ladders and access to the ship's deck

IACS forslø mindre endringer i resolusjon A.1045(27). Endringene ble ansett å være av oppklarende karakter og ble godkjent for overendelse til Assembly 29.

Haugesund 25. juni 2015

Turid Stemre/ Haakon Storhaug
Delegasjonsledere

Vedlegg

Liste over godkjente sirkulærer

STCW.7/Circ.24	Amendments to the Interim guidance on training for seafarers on ships using gases or other low-flashpoint fuels (STCW.7/Circ.23)
MSC-MEPC.2/Circ.15	Guidelines for the development, review and validation of model courses
SN.1/Circ.331	Routeing measures other than traffic separation schemes
MSC.1/Circ.1517	Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy
MSC.1/Circ.1395/Rev.2	Lists of solid bulk cargoes for which a fixed gas fire-extinguishing system may be exempted or for which a fixed gas fire-extinguishing system is ineffective
MSC.1/Circ.1453/Rev.1	Guidelines for the submission of information and completion of the format for the properties of cargoes not listed in the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code and their conditions of carriage
MSC.1/Circ.1454/Rev.1	Guidelines for developing and approving procedures for sampling, testing and controlling the moisture content for solid bulk cargoes which may liquefy
MSC.1/Circ.1394/Rev.1	Generic guidelines for developing IMO goal-based standards
MSC.1/Circ.1163/Rev.9	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.15	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.27	List of competent persons maintained by the Secretary-General pursuant to section A-I/7 of the STCW Code
MSC.1/Circ.1259/Rev.7	LRIT Technical documentation (Part I)

MSC.1/Circ.1294/Rev.5 MSC.1/Circ.1333/Rev.1	LRIT Technical documentation (Part II) Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships
MSC.1/Circ.1406/Rev.3	Revised interim recommendations for flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area
MSC.1/Circ.1501	Unified interpretation of SOLAS regulation II-2/16.3.3 for products requiring oxygen-dependent inhibitors
MSC.1/Circ.1502	Guidance on pressure testing of boundaries of cargo oil tanks under direction of the master
MSC.1/Circ.1503 MSC.1/Circ.1504	ECDIS – Guidance for good practice Unified interpretation of the Guidelines for safe access to tanker bows (resolution MSC.62(67))
MSC.1/Circ.1505	Unified interpretation of SOLAS regulation II-2/13.6
MSC.1/Circ.1506	Guidance for watertight doors on passenger ships which may be opened during navigation
MSC.1/Circ.1507	Amendments to unified interpretations of the provisions of SOLAS chapters II-1 and XII, of the Technical provisions for means of access for inspections (resolution MSC.158(78)) and of the Performance standards for water level detectors on bulk carriers and single hold cargo ships other than bulk carriers (resolution MSC.188(79)) (MSC.1/Circ.1464/Rev.1)
MSC.1/Circ.1508	Unified interpretations of regulation 36(6) of the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966
MSC.1/Circ.1509	Unified interpretations of the Code on Noise Levels on board Ships (resolution MSC.337(91))
MSC.1/Circ.1510	Amendment to Unified interpretations of SOLAS chapter II-2, the FSS Code, the FTP Code and related fire test procedures (MSC/Circ.1120)
MSC.1/Circ.1511	Unified interpretations of SOLAS regulations II-2/9 and II-2/13
MSC.1/Circ.1512	Guidelines on Software Quality Assurance and Human Centred Design for e-navigation
MSC.1/Circ.1513 MSC.1/Circ.1514	Amendments to the IAMSAR Manual Performance standard, functional requirements and system requirements for the assessment of smoke management systems
MSC.1/Circ.1515	Revised design guidelines and operational recommendations for ventilation systems in ro-ro cargo spaces

MSC.1/Circ.1516

Amendments to the revised guidelines for
the maintenance and inspection of fire
protection systems and appliances
(MSC.1/Circ.1432)