

## **RAPPORT FRA MSC 94**

TIL: Direktoratets ledelse og delegasjonsmedlemmene.

FRA: Delegasjonen/Haakon Storhaug

DATO: 2. desember 2014

### **KOMITÉ: IMO's Maritime Sjøsikkerhetskomité 94. sesjon (MSC 94)**

#### **17. til 21. november 2014**

Den norske delegasjonen:

Seniorrådgiver Haakon Storhaug	Sjøfartsdirektoratet	delegasjonsleder Plenum
Seniorrådgiver Turid Stemre	Sjøfartsdirektoratet	Polarkoden/IGF koden
Teknisk direktør Lasse Karsen	Sjøfartsdirektoratet	GBS/FSA
Seniorrådgiver Arild Viddal	Sjøfartsdirektoratet	Drafting of amendments
Seniorrådgiver Ove Tautra	Sjøfartsdirektoratet	Polarkoden
Senioringeniør Øyvind Skog	Sjøfartsdirektoratet	IGF koden
Svein David Medhaug	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Fagdirektør Siv C. Gaalaas	Nærings- og fiskeridepartementet	Polarkoden
Seniorrådgiver Randi Birkelund	Nærings- og fiskeridepartementet	Plenum
Seniorrådgiver Bente Michaelsen	Samferdselsdepartementet	Plenum/Polarkoden
Regiondirektør John Erik Hagen	Kystverket	Plenum
Seniorrådgiver Trond Langemyr	Kystverket	Polarkoden
Gro Kibsgård-Pedersen	Kystverket	Plenum
Seksjonsleder Kjersti Høgestøl	Norges Rederiforbund	Polarkoden
Saksbehandler Bjørn Erik Kristoffersen	Norsk sjømannsforbund	Plenum
Chief Scientist Rolf Skjong	DNVGL	IGF koden
Sr Principal Engineer Odd Olufsen	DNVGL	IGF koden
Principal Engineer Linda S. Hammer	DNVGL	IGF koden
Direktør Iver Iversen	Wilhelmsen gruppen	Plenum/IGF koden

## **I Generell informasjon**

105 medlemsland var til stede under MSC 94

MSC 94 besluttet å sette ned følgende korrespondansegruppe:

- Guidance on Security legislation
- Development of draft guidance on a methodology for determining limitations for operation in ice, and the associated draft MSC circular under ledelse av Norge

## **MSC 95 avholdes 3.-12. juni 2015.**

Det kan bli aktuelt å sette ned arbeids/draftinggrupper under MSC 95 som følger:

(Endelig beslutning tas av formann etter vurdering av innspill til neste møte.)

- IGF koden
- LRIT, Model Security Legislation, Cyber Security
- FSA/GBS

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

## **II Innledning**

Nasjonalt formøte ble avholdt 4. november 2014..

EUs forberedende møte ble avholdt 10. november 2014 i Brussel der Turid Stemre og Haakon Storhaug deltok.

Det var også et EU-koordineringsmøte under MSC 94 der Haakon Storhaug og Randi Birkelund deltok.

Under MSC 94 ble det nedsatt følgende arbeids- og draftinggrupper:

- WG 1 Polar Code/IGF Code
- WG 2 GBS/FSA
- WG 3 Drafting of amendments to SOLAS and related mandatory instruments
- DG 1 Amendments to mandatory instruments

## **III Oppsummering**

Av viktige saker for Norge under møtet kan nevnes:

- Polarkoden
- IGF koden
- E-navigasjon

## **IV Oversikt over norske dokumenter til møtet**

MSC 94/3/5 Comments on the draft new Chapter XIV of SOLAS.

MSC 94/INF.10 Assessments of risks associated with location of LNG fuel tanks

MSC 94/11/2 Standards for connectors to be used at bunkering stations for LNG for inclusion in the draft IGF Code

MSC 94/11/3 Comments on the outcome of SDC 1 related to the location of fuel tanks

MSC 94/11/4 Comments on document MSC 93/21/4

MSC 94/18/10 Development and implementation of e-navigation: Comments on document MSC 94/18/8.

I tillegg var vi medinnsender på

MSC 94/3/12, Proposed guidance for completing an assessment required by the draft Polar Code;

MSC 94/3/14 Comments and proposed revisions to the stability and subdivision requirements in chapter 4 of the draft Polar Code;

MSC 94/11/1 Defining a standard LNG Bunker Delivery Note and standards of gas quality.

MSC 94/18/7 Proposal for a planned output on the revision of the Guidelines on Fatigue;

MSC 94/18/8 Development and implementation of e-navigation..

## V Gjennomgang av de enkelte punkter på agendaen

### Agendapunkt 1 - Adoption of the agenda

Agenda for MSC 94 ble godkjent.

### Agendapunkt 2 - Decisions of other IMO bodies

Komiteen ble orientert om utfallet av møter i øvrige komiteer.

**Norsk posisjon:** Norge støtter utfallet av MEPC 67 blant annet vedrørende *single voyage* saken i forbindelse med Polarkoden.

### Agendapunkt 3 - Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments

*Endringer i IMOs konvensjoner og bindende koder.*

**Norsk posisjon:** Støtter at de forslåtte endringene blir vedtatt med korrigerende av verdier for ilmenitt.

**Diskusjon:** Det nye SOLAS kapittel XIV ble behandlet under denne saken, som ble behandlet av arbeidsgruppen for Polarkoden. Øvrige endringer ble gjennomgått av redaksjonskomiteen (*drafting group*).

**Utfall:** Endringer i bindende regelverk som sirkulert til medlemslandene ble vedtatt med enkelte mindre endringer.

Følgende SOLAS regler ble det vedtatt endringer til, og som vil tre i kraft 1.7.2016:

*SOLAS kapittel II-2 Regel 10*

*SOLAS kapittel VI, regel 2 Cargo information*

*SOLAS kapittel IX-1 Regel 7 Atmosphere testing instrument for enclosed spaces*

.

### Polarkoden

MSC 94 hadde blant annet som oppgave å gjennomgå og vedta det nye SOLAS kapittel XIV som gjør Polarkoden bindende, samt ferdigstille selve koden. Det var fremdeles noen uavklarte spørsmål blant annet om koden skulle åpne for bruk av «isrådgivere» som erstatning for skipets ansvarshavende navigatører slik at disse skulle slippe påkrevd opplæring i isnavigasjon. Det ble argumentert for at dette kunne være en løsning for skip som kun unntaksvis vil seile inn i polare strøk, da det ville være u hensiktsmessig å kurse skipet egne navigatører. Tilsvarende var det fremmet forslag om det var mulig å få til et enklere sertifiseringsregime eller ikke sertifikat i det hele tatt (omtalt som «single voyage-issue») for de nevnte skipene. Et annet viktig spørsmål var hvorvidt det IACS-utviklede systemet POLARIS (Polar Operational Limit Assessment Risk Indexing System) burde tas med i kodens ikke-bindende del, eller om det kun bør utvikles et sirkulære.

**Norsk posisjon:** Norge har vært skeptisk til forslaget om isrådgivere/isnavigatør fordi det kunne utvanne opplæringskravene i STCW og vil kunne skape uklare kommandoforhold om bord. I tillegg var vi skeptiske til forslag som nærmest ville unnta skip fra Polarkodens krav som kun foretok en sjelden reise. Norge mente blant annet at disse ville være en høyere risiko gitt deres uerfarenhet med de potensielt vanskelige navigasjonsforhold i disse strøkene. Norge kunne akseptere at POLARIS kunne tas med i Polarkodens ikke-bindende del.

**Utfall:** Til slutt ble det løsning på både isnavigatør-spørsmålet og sertifiseringsspørsmålet. Det vil bli mulig å bruke andre personer enn skipsfører og de andre dekksoffiserene, som likevel må

tilfredsstillte STCW sine krav. For sertifisering av skip, er det ikke nødvendig med besiktelser av kategori C skip hvor det ikke er behov for ytterligere utstyr eller modifikasjoner i skrog. For POLARIS ble det kun enighet om at et MSC-sirkulære skulle utvikles. Det ble derfor nedsatt en korrespondansegruppe koordinert av Turid Stemre for å utvikle dette sirkulæret.

I tillegg fikk Norge gehør for sitt forslag om nærmere spesifisering i Polarkoden av Bjørnøya. Det nye SOLAS kapittel XIV *Safety Measures for Ships operating in Polar Waters* ble vedtatt, med **ikrafttredelse 1.1.2017**. I den forbindelse stilte IACS spørsmål om virkeområdet. Komiteen var klar på at Polarkodens sikkerhetsrelaterte bestemmelser skal gjelde for lasteskip på 500 tonn og derover samt passasjerskip. Det er viktig å påpeke at MEPC 68 i mai 2015 skal vedta miljødelen av Polarkoden, og det er dette vedtaket som styrer Polarkodens ikrafttredelsesdato.

IACS annonserte at de fortsatt mener at virkeområdebestemmelsen er uklar, gitt at referansen til skip som er omfattet av SOLAS kapittel I også omfatter skip sertifisert etter SOLAS kapittel IV (Radioinstallasjoner) som har innslagspunkt 300 bruttotonn, kontra det mer vanlige 500 bruttotonn.

## **Agendapunkt 4 - Measures to enhance maritime security**

### **National model legislation**

Hovedsaken her for tiden er utvikling av retningslinjer for nasjonalt regelverk for gjennomføring av forpliktelser i henhold til bl.a. ISPS-koden, et arbeid som ledes av USA.

**Norsk posisjon:** Vi ser ikke noe behov for de foreslåtte retningslinjene da vi allerede har vårt regelverk på plass.

**Utfall:** Det ble ikke tid til noen diskusjon i plenum, og korrespondansegruppen ble gjenopprettet. Norge valgt å trekke seg fra korrespondansegruppen fordi man har beveget seg bort fra retningslinjer og lager isteden utkast til modellovgivning, som Norge ikke er interessert i. Imidlertid blir det en arbeidsgruppe under MSC 95 som blant annet skal beskjeftige seg med dette spørsmålet.

### **Cyber security**

USA og Canada har foreslått å se nærmere på utfordringene for skipsfarten med tanke på cyber-security. Næringen har allerede kartlagt en del risikoer. Komiteen mente at man ikke må se isolert på skipsfarten. Medlemsland og organisasjoner ble invitert til å sende inn forslag til MSC 95.

## **Agendapunkt 5 - Goal-based new ship construction standards (GBS)**

Arbeidet under dette agendapunktet var todelt: første del gjaldt GBS Safety Level Approach, den andre delen gjaldt hvordan IMO rent institusjonelt bør forholde seg til FSA-studier.

### **GBS Safety level approach (SLA):**

Ny tittel ble *Draft Interim Guidelines for the application of the Goal-Based Standards Safety Level Approach to the IMO Rule-making Process*, ettersom GBS og SLA komplementerer hverandre som metoder.

En arbeidsgruppe jobbet videre med disse retningslinjene, samt vurdering av behovet for endring av MSC.1/Circ.1394 om GBS, særlig med tanke på hvordan funksjonskrav bør formuleres. Arbeidsgruppen anbefalte at man bør vurdere i fremtiden å fusjonere retningslinjene for GBS-SLA og GBS; det ble en diskusjon om dette da Komiteen gjennomgikk «action-punktene», men anbefalingen ble stående.

**Norsk posisjon:** Norge støtter dette arbeidet som et viktig bidrag for å sørge for at IMO regulerer de «riktige» tingene.

**Utfall:** Det er fortsatt arbeid å gjøre med retningslinjene og det ble oppfordret til å sende inn dokumenter til MSC 95.

## **Agendapunkt 6 – Passenger Ship Safety**

Saken ble satt på agendaen av IMOs generalsekretær under MSC 90 som følge av Costa Concordia ulykken. Medlemslandene er imidlertid ikke særlig enige om veien fremover. Man har satt opp blant annet en langsiktig plan, men det er ingen automatikk at de sakene som er tatt med på denne planen vil føre til konkrete oppdrag for IMOs underkomiteer.

**Norsk Posisjon:** Norge har gitt generell støtte til å se på eventuelle mangler i regimet for passasjerskipssikkerhet, men forbeholder retten til å vurdere nytten av enkeltforslag.

**Diskusjon:** Det kan virke som om «luften har gått ut av ballongen» på denne saken. Arbeidsgruppen måtte vike for viktigere saker som Polarkoden og IGF-koden. Italias forslag rundt vanntette dører ble satt på den langsiktige planen, men det er stor skepsis til å se på vedlikeholdsregimet som særlig Malta påpekte allerede er godt ivaretatt gjennom SOLAS og ISM.

**Utfall:** Finlands forslag om SAR Planer som innebærer blant revisjon av MSC.1/Circ.1079 krever forslag om et nytt «output» som Finland og eventuelt andre interesserte land må sende inn. Italias forslag om vedlikehold av vanntette dører ble tatt inn i den langsiktige planen. Denne planen er nå «lukket» og skal gjennomgås av MSC 95.

## **Agendapunkt 7 – Human Element, Training and Watchkeeping**

### **Amendments to the STCW Convention and part A and part B of the STCW Code related to the IGF Code:**

De nye opplæringskravene fra HTW1 ble godkjent. Spania hadde innvendinger til overgangsordningene og ønsket endringer, som ikke ble tatt til følge. Kravene skal vedtas endelig av MSC95.

**STCW.7/Circ.23 Interim guidance on training for seafarers on board ships using gases or other low-flashpoint fuels** ble også godkjent.

Japan annonserte at de kommer til å sende inn forslag til MSC 95 om en omfattende gjennomgang av STCW-F konvensjonen (krav til opplæring og kvalifikasjoner av fiskere). Dette støtter Norge da konvensjonen som ble vedtatt i 1995, trenger å oppdateres og moderniseres. I tillegg må et viktig mål med en slik gjennomgang være å legge til rette for at flere land kan slutte seg til konvensjonen.

## Agendapunkt 8 – Ship Systems and Equipment

**Norsk posisjon:** Norge støtter utfallet av SSE 1.

### **Draft amendments to SOLAS regulation II-2/20**

IACS hadde foreslått endringer for å klargjøre teksten, som Norge støttet. Det var enighet om disse forslagene. De skal dermed vedtas av MSC95, men SSE 2 fikk i oppdrag å vurdere konsekvensene for regel II-2/19.

### **Draft amendments to SOLAS regulations II-2/4.5 and II-2/11.6**

Videre ble sirkulære med alternative prosedyrer for livbåtøvelser på MODU'er godkjent.

### **IMPLEMENTATION OF SECTION 8 OF THE 2000 HSC CODE**

IACS tok opp problemet med å implementere kravet om redningsbåt på hurtigbåter under 30 meter. Det var enighet i Komiteen at man måtte se nærmere på det og hvilke krav som minimum må oppfylles for båter bygget i henhold til både 2000 HSC og 1994 HSC. SSE 2 er gitt oppdraget å gjennomgå disse problemstillingene.

### **IN-SERVICE TESTING OF AUTOMATIC SPRINKLER SYSTEMS ON PASSENGER SHIPS**

Bahamas har gjennomført et inspeksjonsprogram på sine passasjerskip som har avdekket en del problemer med sprinklersystemene. Hovedsakelig er det vannkvaliteten som fører til problemer for sprinklere om bord. De foreslo endringer i *Revised guidelines for the maintenance and inspection of fire protection systems and appliances* (MSC.1/Circ.1432) og kapittel 8 i FSS-koden. Som et strakstiltak ble Komiteen enige om å utstede et sirkulære, mens endringsforslagene til FSS-koden må bli gjenstand for grundigere behandling. Saken har en viss interesse for Norge blant annet fordi et norsk selskap, Autronica, leverer slike systemer. Sirkulæret vil gjelde alle skip.

### **Unified Interpretations ble vedtatt for**

- Kapitlene 5, 9 and 10 i FSS Code
- Del 3 I annex 1 i 2010 FTP Code
- Revised recommendation on testing of life-saving appliances (resolution MSC.81(70))
- SOLAS regulation III/31.1.4
- Amendments to the unified interpretations of SOLAS chapter II-2, the FSS Code, the FTP Code and related fire test procedures (MSC/Circ.1120)
- Amendments to the unified interpretations of SOLAS chapter II-2 and the FSS and FTP Codes (MSC.1/Circ.1456)

## Agendapunkt 9 – Navigation, Communications, Search and Rescue

### **Rapporten fra NCSR 1**

Norge sluttet seg i hovedsak til utfallet av NCSR 1, bortsett fra et sirkulære om hvordan ECDIS skal registreres i skipssertifikatene. Problemet er imidlertid mer fundamentalt, og har med å gjøre at et *carriage requirement* ikke nødvendigvis innebærer et krav om bruk, noe som er helt sentralt i ECDIS sammenheng. Vi forsøkte å komme frem til en løsning men det viste seg å være umulig. Norge måtte derfor godta godkjennelsen av det aktuelle sirkulæret og komme tilbake til det mer fundamentale spørsmålet ved en senere anledning.

### **E-navigasjon**

Strategic Implementation Plan (SIP) utviklet under Norges ledelse ble vedtatt.

**Norsk posisjon:** Norge støtter videre arbeid med e-navigasjon..

**Utfall:** SIP ble vedtatt og IMOs ledende rolle ble bekreftet.

### **Iridium**

MSC 94 ble bedt om å vurdere om IMSO eller en gruppe med IMO-oppnevnte eksperter skulle forestå vurdering av hvorvidt Iridium bør kunne bli en del av GMDSS. Det var enighet om at IMSO var det beste alternativet, særlig siden USA og UK hadde foreslått dette.

Det ble en lengre debatt om prosessen videre, om man kunne sende inn innspill og spørsmål til IMSO underveis direkte eller via IMO/MSC eller NCSR. Problemet var at både Frankrike og Spania kom opp med «tilleggskrav» til Iridium utover IMO resolusjon A.1001(25). MSC 94 kom imidlertid frem til at IMSOs eksperter kun skal forholde seg til spørsmål vedrørende denne resolusjonen, mens andre saker som tatt opp av Spania og Frankrike sendes direkte til NCSR til behandling.

### **LRIT**

Liberia hadde lagt frem forslag om å redusere antall skipsrapporteringer, siden så få av dataene faktisk blir brukt og markedet har vist seg å være snevert. Mange stater sliter med høye kostnader forbundet med sine datasentre. I tillegg foreslo Liberia om å endre på revisjonen av datasentrene, og mente at en årlig revisjon er for kostbart og unødvendig.

**Norsk posisjon:** Vi støttet ikke forslaget om å redusere antallet rapporteringer fordi dataene er viktig input til hovedredningssentralene. Revisjonssystemet kan vi derimot gå med på å se på.

**Utfall:** Det var ikke ønske om å redusere antall rapporteringer, men MSC 95 vil se på hvordan kostnadene kan reduseres for revisjonene. Inntil videre skal IMSO fortsette sine revisjoner.

## **Agendapunkt 10 – Implementation of IMO Instruments**

**Norsk posisjon:** Norge støttet generelt rapporten fra III 1.

### **Casualty analysis**

Som kjent foregår arbeidet med å analysere ulykkesrapporter i underkomitéen III. Rapporten fra denne underkomiteen kom blant annet med visse anbefalinger for videre arbeid, etter ulykken som involverte båten Swanland (Cook Islands). Storbritannia var uenig i at disse anbefalingene uten videre skulle tas med i IMOs arbeidsplan, og det var ingen som sa noe imot dette. Imidlertid tok USA opp problemet med mangel på klarhet i prosedyrer i IMO for hvordan anbefalinger fra det som tross alt er IMOs egenoppnevnte analysegruppe, skal behandles, og sammenlignet dette med de vanskeligheten organisasjonen har med behandlingen av RCO'er (Risk Control Options) fra FSA-studier.

### **Samarbeidsmøte IMO og FAO**

Det er planlagt et samarbeidsmøte mellom IMO og FAO (FNs matvareprogram) i mai 2015, for å diskutere bekjempelse av IUU-fiske, blant annet med Norge som del av IMO-delegasjonen. Selv om alt nesten var klart, og MEPC 67 hadde tatt sin beslutning uten diskusjon, kom Kina til å protestere på at man skulle diskutere LRIT i denne sammenhengen i og med at det ikke er noe krav til fiskebåter å være med i denne ordningen. Dermed benyttet flere medlemsstater anledningen til å sette spørsmålsteget ved den foreslåtte agendaen og MSC ble dermed usikker. Etter forslag fra Bahamas, valgte formannen å utsette diskusjonen til MSC 95, som finner sted etter det planlagte møtet. Dette var et svært uheldig utfall som kanskje vil føre til at det ikke blir noe møte i 2015.

## **Agendapunkt 11 – Carriage of Cargoes and Containers**

### **Rapporten fra CCC 1**

Norge sluttet seg i hovedsak til utfallet av CCC 1.

#### **IGF-koden**

Hovedsaken under dette agendapunktet var ferdigstilling av IGF-koden med tilhørende SOLAS endringer for å gjøre denne bindende. Underkomiteen CCC 1 hadde sendt over en tilnærmet tekst. Likevel kom det mange forslag inn. Det vanskeligste spørsmålet gjaldt tankplassering, og om man skulle ta med både den probabilistiske og den deterministiske metoden, eller kun den siste. Flere land mente at det var tilstrekkelig å ta med den deterministiske, blant annet Tyskland, da det ville bli for avansert også å ta med den probabilistiske i denne omgang.

**Norsk posisjon:** Norge støtter å ta med begge metodene, kombinert med det vi så som nødvendig at lengden på tankene var spesifisert slik at risikonivået er kjent.

**Utfall:** Utkast til SOLAS endringer ble godkjent for sirkulasjon og forventes vedtatt på MSC 95. Imidlertid mente Nederland at unntaket for «government ships», foreslått av USA og tatt med i IGF-koden gikk mye lengre enn det som kanskje var meningen (krigsskip). Forslag til å endre denne teksten kan nok forventes.. Det ble en kompromissløsning i forhold til tankplassering, ved at begge metodene ble tatt med men at det ikke blir noen begrensning av tanklengden i de deterministiske begrensningene i IGF-koden.

Selve IGF-koden vil bli endelig vedtatt av MSC 95, i og med at arbeidsgruppen ikke fikk levert hel sin rapport fra sitt arbeid til MSC 94.

Forslag fra Norge (med medinnsendere) om å be ISO utvikle standarder for koblinger ved bunkring av LNG ble bifalt, selv om det ikke blir en direkte referanse i IGF-koden til det, noe som skyldes en avtale mellom IMO og ISO som regulerer dette spørsmålet. Forslag der Norge var medinnsender om utvikling av *Bunker Delivery Note* ble også akseptert og en litt bearbeidet versjon ble inkludert som vedlegg i IGF-koden. Det kontroversielle var at også svovelinnhold ble tatt inn i listen. Her kan det bli mer diskusjon på MSC 95.

#### **IMDG koden**

Komiteen godkjente to møter i 2015 for E&T gruppen i forbindelse med de seneste endringene til IMDG-koden.

## **Agendapunkt 12 – Capacity Building for the Implementation of New Measures**

Rapporten fra viseformannen ble godkjent uten videre action.

## **Agendapunkt 13 – Formal Safety Assessment, Including General Cargo Ship Safety**

### **DRAFT GUIDELINES FOR CONSIDERING AND REVIEWING THE OUTCOMES OF FSA STUDIES**

Etter et dokument fremlagt av IACS til MSC 93, ble det besluttet å se nærmere på hvordan IMO kan gjøre bedre nytte av resultatene av FSA-studier. Til MSC 94 forelå det forslag fra IACS og USA, og det var mest interesse for sistnevnte. IACS' forslag om at det burde settes opp en arbeidsgruppe for å vurdere hva man bør gjøre videre med en RCO var det ikke stemning for.



Norsk posisjon: Norge deler IACS bekymring for utfallet fra FSA studier ikke tas alvorlig nok i IMO, men støttet ikke at RCO's automatisk skal føre til opprettelse av en arbeidsgruppe for å behandle forslagene selv om de er funnet å være relevante av en FSA-ekspertgruppe. Norge støttet i hovedsak USA's forslag som sikrer at det ikke er nødvendig at en administrasjon sender inn forslag om ny unplanned output. MSC kan vedta å ta en RCO videre som unplanned output direkte.

Arbeidsgruppen kom frem til nye retningslinjer som fyller gapet mellom retningslinjene for behandlingen av resultatene fra FSA studier ((MSC-MEPC.2/Circ.12) og komiteenes retningslinjer for behandling av nye forslag (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.3). De nye retningslinjene går i korthet ut på at Komiteene (MSC og MEPC) kan beslutte å sette en RCO i IMOs High Level Action Plan som en output eller forkaste den. RCO'ene må imidlertid være formulert i henhold til krav til forslag om nye outputs.

### **EMSA 3 study related to survivability of passenger ships**

SDC 2 vil bli bedt om vurdering av timing av FSA Ekspert Gruppen slik at SDC 3 vil ha nok tid til å vurdere anbefalingene fra FSA Ekspert Gruppen.

## **Agendapunkt 14 – Piracy and Armed Robbery against Ships**

### **ISO standard private sikkerhetselskaper**

Tyskland har vært bekymret for at den nå utviklede ISO PAS 28007 skal gå foran eventuelle nasjonale standarder, og foreslo en tekst der slike standarder likestilles med ISO-standard, i MSC.1/Circ.1406/Rev.2.

**Norsk posisjon:** Norge støtter ISO-standard, samtidig som vi sier at nasjonal lov i flaggstaten går foran ISO-standard.

**Utfall:** Man kunne i prinsippet forstå Tysklands posisjon, men det ville også være i Tysklands interesse å finpusse teksten slik at den får frem forholdet mellom ISO-standard, nasjonale standarder og nasjonal lovgivning.

### **Floating armouries**

På bakgrunn av den ifølge India økende forekomsten av flytende arsenaler, ville India få IMO med på å gi medlemslandene myndighet til å gjennomføre inspeksjoner opp til landets økonomiske sone (EEZ), samt at IMO burde utarbeide retningslinjer for slike båter.

**Norges posisjon:** forslaget strider med Norges tolkning av havrettskonvensjonen. Retningslinjer vil ha motsatt effekt, ved å kunne legitimere slike båter.

**Utfall:** Det var sympati for Indias problem, men de fleste medlemsland mener (fortsatt) at Indias tolkning av kyststatens rettigheter innenfor EEZ strider mot havrettskonvensjonen. Det er verd å bemerke at Kina imidlertid ikke er blant de kritiske landene. Komiteen inviterer til å sende inn forslag som ikke går imot havrettskonvensjonen.

## **Agendapunkt 15 – Implementation of Instruments and Related Matters**

### **Drafting of amendments to SOLAS and related mandatory instruments**

Norge deltok aktivt i arbeidet med nye retningslinjer for hvordan IMO skal utvikle endringsforslag til SOLAS og relaterte instrumenter. Arbeidet er nå ferdigstilt, og sirkulæret skal

fremover være retningsgivende for alt regelverksarbeid i forbindelse med SOLAS. I tillegg ble SSE2 instruert i å følge deler av retningslinjene i det påbegynte arbeidet med LSA-koden. Sekretariatet vil også bli bedt om å utvikle en modul i IMOs database GISIS for å kunne gjøre det lettere å følge med i regelverksutviklingen.

### **Annet**

IACS forslag til UI (Unified Interpretations) om uttrykket "an audible alarm and a visual or other device which will alert the user" i FSS-koden ble godkjent.

## **Agendapunkt 16 – Relations with other Organizations**

Komiteen tok til etterretning Council's beslutning vedrørende organisasjoner som har søkt om konsultativ status i IMO.

## **Agendapunkt 17 – Review and Reform of the Organization, including Application of the Committees Guidelines**

Selv om sekretariatet fastslo at den foreløpige erfaringen med sammenslåing av underkomiteer hadde vært positivt, kunne det være rom for forbedringer. Sekretariatet foreslo derfor å lette arbeidsbyrden til SDC ved å overflytte alle saker som har med SOLAS kapittel II-2 å gjøre til SSE 2. Det var imidlertid ikke enighet om å gjøre det. Det andre forslaget om å sende dokumenter rett til arbeidsgrupper skapte stor misnøye blant land med små delegasjoner, men det ble påpekt at dette allerede var mulig i henhold til møteregulverket.

## **Agendapunkt 18 – Work Programme** **Forslag til nye outputs**

Forslag fra Ukraina om å integrere AIS i ECDIS ble avvist, i tråd med det norske standpunktet.

Forslaget fra Japan og Australia **Development of safety requirements for carriage of liquefied hydrogen in bulk** ble akseptert med CCC som koordinerende organ, og blir satt opp allerede på CCC 2 med 2016 som *target date*. Norge støttet forslaget.

Forslaget fra den Demokratiske Folkerepublikk Korea om **Review SOLAS regulation VI/2 to include requirements for the retention of cargoes test certificates on board the ship** ble akseptert. Norge støttet forslaget.

Det forslaget som skapte mest diskusjon var USA og Canadas **Reconsideration of the flashpoint requirements for oil fuel in SOLAS**. Danmark hadde sendt inn et document til Støtte for dette. Mange medlemsland var skeptiske til dette da 60 grader allerede er en grense som er innarbeidet i mange standarder, ikke bare i IMOs standarder, og at det var høy risiko forbundet med dette forslaget. Til slutt ble men enig om at CCC skulle vurdere saken, og særlig de sikkerhetsrelaterte aspektene. Cook Islands holdt et sterkt innlegg mot forslagsstillerne, og det må forventes videre motstand mot å ta forslaget fra USA og Canada for langt. Norge støttet at forslaget ble oversendt SSE, men til videre vurdering.

Forslaget fra USA og ISO om **Clarification and harmonization of the requirements for escape route signs and equipment location markings in SOLAS and related instruments** gikk videre.

Forslaget fra Australia, hvor Norge var medinnsender om **Revision of the Guidelines on Fatigue**

Gikk gjennom og skal behandles første gang av HTW 2.

Forslaget fra Australia hvor Norge var medinnsender om **Development and implementation of e-navigation** fikk blandet mottagelse. En del stater, hovedsakelig UK, USA og Panama mener at den vedtatte SIP er for omfattende og vil kreve for mye av IMO som allerede sliter med å komme gjennom sin arbeidsplan. Singapore foreslo derfor at man gjennomgår alle «tasks» i SIP med tanke på å ta ut de som allerede er ferdige eller nesten ferdige; presentere hver «task» i den formen IMO krever for nye forslag; sette opp en arbeidsplan med prioriteringer; sende inn forslag til MSC 95. Norge meldte seg villig til å gjøre dette arbeidet.

### **Arbeidsgrupper under MSC 95**

Følgende arbeidsgrupper forventes satt opp under MSC 95:

- IGF koden
- Model security legislation, LRIT, Cyber Security
- GBS/FSA

### **Korrespondansegrupper**

Følgende korrespondansegrupper ble opprettet, som skal rapportere til MSC 95:

- Model security legislation
- Polarkoden – retningslinjer for vurdering av risiko i forbindelse med operasjonelle begrensninger

### **Følgende intersessional møter ble godkjent:**

- .1 det 23. møtet til E&T Group for IMDG Kode avholdes annet kvartal 2015;
- .2 det 24. møtet til E&T Group for IMDG Kode avholdes rett etter CCC 2;
- .3 det 21. møtet til PPR arbeidsgruppen Evaluation of Safety and Pollution (ESPH) som avholdes i september/oktober 2015, som godkjent av MSC 93 og MEPC 66.
- .4 et møte i PPR arbeidsgruppen on the Evaluation of Safety and Pollution (ESPH) som skal avholdes i 2016, som godkjent av MEPC 67;
- .5 et møte i ICAO/IMO Joint Working Group on Search and Rescue avholdes i 2015;
- .6 et møte i Joint IMO/ITU Experts Group on Maritime Radiocommunication Matters som avholdes i 2015; og
- .7 Det tredje møtet i Joint FAO/IMO Ad Hoc Working Group on IUU fishing and related matters (JWG) som ventelig skal avholdes i 2015

### **Agendapunkt 19 – Election of Chairman and Vice Chairman for 2015**

Kristian Breinholdt (Danmark) ble gjenvalgt som formann, og Capt. Segar (Singapore) ble gjenvalgt som vise-formann.

### **Agendapunkt 20 – Any Other Business**

#### **Guidelines on Places of refuge for ships in need of assistance – resolution A.949(23)**

Liberia hadde sendt inn et forslag om å endre Resolusjon A.949(23). Vi avventer derfor et fremtidig dokument. Norge er skeptisk til forslagene i dokumentet fordi de er urealistiske og kan sette unødvendig spørsmålsteget ved de beslutninger som kyststaten er nødt til å ta i konkrete situasjoner. Imidlertid påpekte formannen at alle forslag om endringer av Assembly-resolusjoner må sendes inn som forslag til nytt «output».

#### **Fuel oil quality matters**

Til MSC 93 ble det fremlagt et INF.-dokument som mente å kunne påvise at det forekommer flere tilfeller av motorhavari på grunn av såkalt «out of spec»-fuel. Dette dokumentet fikk generell støtte.

Singapore sendte i tillegg inn et INF-dokument til MSC 94. Imidlertid nedsatte MEPC 67 en arbeidsgruppe under USAs koordinering for å se på dette problemet, og MSC 94 besluttet å oversende disse dokumentene til denne korrespondansegruppen.

Haakon Storhaug  
Delegasjonsleder  
Haugesund, des. 2014

Vedlegg

**Liste over resolusjoner, utkast til konvensjonsendringer og sirkulærer godkjent på MSC 94**

RESOLUTION MSC.380(94) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA (SOLAS), 1974, AS AMENDED (CHAPTERS II-2, VI AND XI-1 AND APPENDIX)

RESOLUTION MSC.381(94) – 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.382(94) – AMENDMENTS TO THE CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF MOBILE OFFSHORE DRILLING UNITS (MODU CODE) (RESOLUTION A.414(XI))

RESOLUTION MSC.383(94) – AMENDMENTS TO THE CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF MOBILE OFFSHORE DRILLING UNITS, 1989 (1989 MODU CODE) (RESOLUTION A.649(16))

RESOLUTION MSC.384(94) – AMENDMENTS TO THE CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF MOBILE OFFSHORE DRILLING UNITS, 2009 (2009 MODU CODE) (RESOLUTION A.1023(26))

RESOLUTION MSC.385(94) – INTERNATIONAL CODE FOR SHIPS OPERATING IN POLAR WATERS (POLAR CODE)

RESOLUTION MSC.386(94) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA (SOLAS), 1974, AS AMENDED (NEW CHAPTER XIV)

DRAFT AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS (STCW), 1978

DRAFT AMENDMENTS TO PART A OF THE SEAFARERS TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING (STCW) CODE

DRAFT AMENDMENTS TO PART B OF THE SEAFARERS' TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING (STCW) CODE

DRAFT AMENDMENTS TO SOLAS CHAPTER II-2

RESOLUTION MSC.387(94) – AMENDMENTS TO THE CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF MOBILE OFFSHORE DRILLING UNITS, 2009 (2009 MODU CODE) (RESOLUTION A.1023(26))

RESOLUTION MSC.388(94) – AMENDMENTS TO THE RECOMMENDATION ON CONDITIONS FOR THE APPROVAL OF SERVICING STATIONS FOR INFLATABLE LIFERAFTS (RESOLUTION A.761(18))

[MSC.1/Circ...

Early implementation of SOLAS regulation XI-1/7 on atmosphere testing instrument for enclosed spaces]

MSC.1/Circ.1485

Guidelines on alternative methods for lifeboat drills on

	MODUs
MSC.1/Circ.1486	Unified interpretations of chapters 5, 9 and 10 of the FSS Code
MSC.1/Circ.1487	Unified interpretation of part 3 of annex 1 to the 2010 FTP Code
MSC.1/Circ.1488	Unified interpretation of the Revised recommendation on testing of life-saving appliances (resolution MSC.81(70))
MSC.1/Circ.1489	Unified interpretation of SOLAS regulation III/31.1.4
MSC.1/Circ.1490	Amendments to the Unified interpretations of SOLAS chapter II-2, the FSS Code, the FTP Code and related fire test procedures (MSC/Circ.1120)
MSC.1/Circ.1491	Amendments to the Unified interpretations of SOLAS chapter II-2 and the FSS and FTP Codes (MSC.1/Circ.1456)
[MSC.1/Circ...	Interim guidance for in-service testing of automatic sprinkler systems on passenger ships]
MSC.1/Circ.1492	Guidelines on Harmonization of test beds reporting
MSC.1/Circ.1493	Unified interpretations of SOLAS regulation V/23.3.3
MSC.1/Circ.1494	Unified interpretations on the Appendix of SOLAS Convention regarding the records of equipment concerning nautical charts and ECDIS
MSC.1/Circ.1495	IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU Code)
MSC.1/Circ.1496	Informative material related to the IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU Code)
[MSC.1/Circ...	Unified interpretation of chapter 3 of the FSS Code]
[MSC.1/Circ...	Guidance on drafting of amendments to the 1974 SOLAS Convention and related mandatory instruments]
MSC.1/Circ.1164/Rev.14	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.26	List of competent persons maintained by the Secretary-General pursuant to section A-I/7 of the STCW Code
MSC.1/Circ.1259/Rev.6	LRIT Technical documentation (Part I)
MSC.1/Circ.1294/Rev.4	LRIT Technical documentation (Part II)
MSC.1/Circ.1338/Rev.1	Guidance to Search and Rescue services in relation to requesting and receiving LRIT information
MSC.1/Circ.1376/Rev.2	Continuity of service plan for the LRIT system

MSC.1/Circ.1412/Rev.1	Principles and guidelines relating to the review and audit of the performance of LRIT Data Centres and the International LRIT Data Exchange
MSC.1/Circ.1310/Rev.1	Revised Joint IMO/IHO/WMO Manual on Maritime Safety Information (MSI)
MSC.1/Circ.1210/Rev.1	Guidance on the COSPAS-SARSAT International 406 MHz Beacon Registration Database (IBRD)
MSC.1/Circ.1182/Rev.1	Guide to recovery techniques
MSC.1/Circ.1352/Rev.1	Amendments to the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing (CSS Code)
MSC.1/Circ.1353/Rev.1	Revised guidelines for the preparation of the Cargo Securing Manual
<b>Andre sirkulærer</b>	
MSC-MEPC.5/Circ.9	Unified interpretation on keel laying date for fibre-reinforced plastic (FRP) craft
COLREG.2/Circ.66	Amended traffic separation schemes
SN.1/Circ.327	Routeing measures other than traffic separation schemes
SN.1/Circ.328	Amendments to the existing mandatory ship reporting system "Off Chengshan Jiao Promontory" (resolution MSC.389(94))
SN.1/Circ.329	Recognition of the Beidou Satellite Navigation System (BDS) as a component of the World-Wide Radionavigation System
COMSAR.1/Circ.54/Rev.2	Audits of LRIT Data Centres and of the International LRIT Data Exchange conducted by the LRIT Coordinator
STCW.7/Circ.23	Interim guidance on training for seafarers on board ships using gases or other low-flashpoint fuels