

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

Dato: 9. mai 2022

Møtested: Nettmøte, KUDO plattform

Møtedato: 20.-29. april 2022

Formann: Mayte Medina (USA)

Referat fra: MARITIME SAFETY COMMITTEE, 105. SESJON

Den norske delegasjonen:

<i>Navn</i>	<i>Organisasjon</i>	<i>Oppgave</i>
Fagdirektør Turid Stemre	Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder (aktiv)
Seniorrådgiver Haakon Storhaug	Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG Fuel oil safety (aktiv)
Sjefsingeniør Torstein Dale Selsås	Sjøfartsdirektoratet	Plenum (aktiv)
Rådgiver Karen Ane Pedersen	Sjøfartsdirektoratet	Plenum/DG Amendments
Senioringeniør Svein David Medhaug	Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG MASS
Seniorrådgiver Lisbeth Toft	Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG MASS
Senioringeniør Anna Kari Rasmussen	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Seniorrådgiver Birgitte Brevik	Nærings- og fiskeridepartementet	Plenum/WG MASS
Underdirektør Willy Grepstad	Nærings- og fiskeridepartementet	Plenum
Seniorrådgiver Trine Solevågseide	Kystverket	Plenum
Seniorrådgiver Jeanette Assev-Lindin	Kystverket	Plenum/WG MASS
Seniorrådgiver Trond Ski	Kystverket	Plenum/WG Cost implications (aktiv)
Seniorrådgiver Gry Karlsen Lunde	Kystverket	Plenum
Losinspektør Hans Morten Midtsand	Kystverket	Plenum
Seniorrådgiver Kathrine Ilje Nerland	DNV	Plenum/WG MASS
Senioringeniør Are Jørgensen	DNV	Plenum/WG MASS
Fagsjef Jahn Viggo Rønningen	Norges Rederiforbund	Plenum

I Generell informasjon

MSC 105 ble avholdt som nettmøte på plattformen KUDO 20.-29. april. På grunn av restriksjoner på antall deltagere fikk hvert medlemsland kun 4 tilganger til «aktivt» å delta på møtet. Fra den norske delegasjonen deltok 4 fra plenumssalen i IMO.

De øvrige medlemmene i Norges delegasjon fulgte møtet via Live-stream.

Med et stort etterslep fra MSC 102, MSC 103 og MSC 104 og 90 nye dokumenter innsendt til MSC 105, ble det selv med 8 dagers møte med 3 timers møtetid hver dag ikke nok tid til å komme gjennom agendaen. Også denne gangen ble det nødvendig å utsette behandlingen av flere dokumenter til neste MSC (MSC 106).

110 akkrediterte medlemsland deltok på møtet.

MSC 106 planlegges avholdt 2.-11. november 2022

MSC 107 planlegges avholdt 31. mai til 9. juni 2023

Korrespondansegrupper opprettet under MSC 105:

Det ble opprettet korrespondansegrupper under MSC 105,

- Fuel oil safety (koordinator Tyskland)
- MASS (koordinator Marshall Islands)

Arbeids- og draftinggrupper under MSC 105

Følgende grupper er planlagt etablert på MSC 106:

- Draftinggruppe på amendments
- Arbeidsgruppe «Development of a goal-based instrument for MASS»
- Arbeidsgruppe «Cost implications for MSI and SAR information providers»

Informasjon om eventuelle andre grupper som skal etableres vil bli sendt ut i god tid før møtet.

Mellomliggende møter godkjent på MSC 105 forutsatt godkjenning av Council:

- Møte i E&T gruppen for IMSBC-koden i 2022 umiddelbart etter CCC 8
- Virtuelle møter for 3 drafting-grupper i løpet av 2022, for å behandle utkast til modellkurs før validering på HTW 9
- Revisjon av SOLAS kapittel III og LSA-koden, som skal rapportere til SSE 9
- Møte i felles MSC-LEG-FAL MASS-arbeidsgruppe

II Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt 7. april 2022 som hybrid møte med mulighet for deltagelse på hovedkontoret og på TEAMS .

Norge hadde sendt inn følgende dokumenter til møtet:

- MSC 105/7/3 Discussion on some key issues in the development of the MASS instrument and proposal for a structure of a draft MASS Code
- MSC 105/12/2 Comments on the Report of the Correspondence Group on Dissemination of MSI and SAR-related Information (sammen med Liberia, New Zealand og USA)
- MSC 105/16/3 Sexual assault and harassment (sammen med en rekke land og organisasjonen)

III Oppsummering

På grunn av tidsnød ble det nødvendig å utsette behandlingen av følgende dokumenter innsendt til MSC 105:

agendapunkt 6	«Goal-based new ships construction standards», alle dokumentene
agendapunkt 8	«Measures to enhance maritime security», alle dokumentene
agendapunkt 9	«Piracy and armed robbery against ships», alle dokumentene
agendapunkt 10	«Unsafe mixed migration by sea», alle dokumentene
agendapunkt 11	«Formal safety assessment», alle dokumentene
agendapunkt 17	«Application of the Committee's method of work» alle dokumentene
agendapunkt 18	«Work programme», følgende dokumenter: MSC 104/15/20, MSC 104/15/21, MSC 104/15/23, MSC 104/17/8, MSC 104/15/32, MSC 104/15/35, MSC 104/15/27, MSC 104/15/28 og MSC 105/13
agendapunkt 19	«Any other business» alle dokumentene.

Alle disse dokumentene forventes behandlet på MSC 106.

For gjennomgang av de enkelte punktene på agendaen, se IV «Forhandlingene» under.

For fullstendig liste over resolusjoner og sirkulærer vedtatt på møtet, se vedlegg.

IV Forhandlingene

En rekke dokumenter fra MSC 102, MSC 103, og MSC 104 ble behandlet via korrespondanse forut for møtet. De fleste av disse krevde ingen beslutning av MSC 105, og ble tatt som informasjon. Noen dokumenter ble sendt tilbake til underkomiteene for råd eller videre diskusjon. Dette er omtalt under aktuelt agendapunkt under.

Arbeids- og draftinggrupper ble avholdt virtuelt parallelt med plenumsmøtene. Disse var «åpne» for alle som var registrert som medlem av delegasjonen.

Følgende grupper ble etablert under møtet:

- DG «Amendments to mandatory instruments» (agendapunkt 3, ledet av N. Boldt (Tyskland))
- WG «Fuel oil safety» (agendapunkt 5, ledet av C. Allgeier (Tyskland))
- WG «MASS» (agendapunkt 7, ledet av H. Tunfors (Sverige))
- WG «Cost implications for MSI and SAR information providers» (agendapunkt 12, ledet av T. Ski (Norge))

Gjennomgang av de enkelte punkter på agendaen

Agendapunkt 1 ADOPTION OF THE AGENDA

Den reviderte agendaen ble godkjent sammen med foreløpig tidsplan for møtet.

Agendapunkt 2 DECISION OF OTHER IMO BODIES

MSC 105 noterte seg utfallet av arbeidet i ekstraordinært Council og de andre komiteene rapportert til MSC 105. Der Council eller noen av de øvrige komiteene ønsket spesifikk oppfølging fra MSC sin side, ble dette tatt opp under relevant agendapunkt, med unntak av følgende:

2.1 Sertifiserte kopier av konsoliderte tekster i IMO-instrumenter

De konsoliderte kopiene av ulike koder og konvensjoner er ikke såkalt «sanne» kopier. Det vil si at de ikke har gjennomgått en sertifisering, og kan inneholde feil. Flere land har etterspurt «sanne» kopier av bindende IMO instrumenter, og på MSC 104 basert på forespørsel fra Council, ble sekretariatet bedt om å lage en prioritert liste over instrumenter under MSC sin paraply der det ville være mest verdifullt å utarbeide «sanne» kopier.

Utfall: Det ble besluttet å prioritere SOLAS, Intaktkoden, Lastelinjekonvensjonen og SAR-konvensjonen.

2.2 Vurdering av konsoliderte rapporter fra utførte flaggstatsrevisjoner

Assembly 32 har bedt MSC og MEPC å vurdere om det er noen av funnene i de konsoliderte rapportene som bør medføre endringer i noen av IMOs instrumenter.

Utfall: Forutsatt at MEPC sier seg enig, blir underkomiteene bedt om å se på avvik som berører noen av instrumentene under deres ansvarsområder.

2.3 Falske registreringer av skip

MSC 105 mottok en forespørsel fra LEG 109 om hvordan det er mulig for skip som ikke er lovlig registrert å bli tildelt MMSI-nummer (Maritime Mobile Service Identity) og derfor være i stand til å manipulere AIS-data.

Utfall: Saken er av en såpass teknisk natur at den oversendes underkomitéen Navigation, Communication and Search and Rescue (NCSR) for videre oppfølging.

2.4 Pågående konflikt mellom Russland og Ukraina

Alle IMOs komiteer er blitt bedt av Council om å se på tiltak som kan hjelpe medlemsland og organisasjoner i deres forsøk på å evakuere sjøfolk og kommersielle skip som ikke kommer seg ut av områdene som er påvirket av Russlands invasjon av Ukraina. Det ble lagt spesiell vekt på å prøve å påvirke og støtte opprettelsen av en «blue safe corridor» så sjøfolk og skip trygt kan evakueres fra de krigsherjede områdene.

I tillegg til tidligere mottatt informasjon fra Ukraina og Russland om situasjonen, hadde formannen akseptert to dokumenter som var innsendt etter normal dokumentfrist. Ett fra Ukraina med forslag til

tiltak for å adressere konsekvensene av krigføringen på shipping og et fra Brasil m.fl. med forslag til hastetiltak for å adressere sikkerheten til skip og sjøfolk som ikke kommer seg ut av de krigsherjede områdene. Dette siste konsentrerte seg om opprettelsen av en «blue safe corridor».

Et forslag om å utarbeide en MSC-resolusjon med tiltak for å tilrettelegge for en rask evakuering av skip og sjøfolk fikk overveldende støtte, inkludert støtte fra Norge.

Utfall: Komiteen godkjente MSC.495(105) «Actions to facilitate the urgent evacuation of seafarers from the war zone area in and around the Black Sea and the Sea of Azov as a result of the Russian Federation aggression against Ukraine.

Agendapunkt 3 CONSIDERATION AND ADOPTION OF AMENDMENTS TO MANDATORY INSTRUMENTS

3.1 Vedtak av endringer i IMOs instrumenter

Endringene som skulle vedtas denne gang, var godkjent av MSC 104.

Følgende endringer ble vedtatt:

SOLAS

Endringer i kapittel II-1, III og IV samt endringene i sertifikatmaler i vedlegg til SOLAS.

Endringene er relatert til arbeidet med moderniseringen av GMDSS, og med disse endringene og nødvendige endringer i andre instrumenter, resolusjoner og sirkulærer, er dette arbeidet nå avsluttet. Når endringene treer i kraft, vil resolusjon MSC.456(101) bli trukket tilbake.

Endringene treer i kraft 1. januar 2024.

SOLAS-protokollen av 1988

Som en konsekvens av endringene i SOLAS, ble det satt inn en fotnote i sertifikatmalene i protokollen relatert til skip som er sertifisert til å operere i området A3. Dette da definisjonen av A3 er endret i de reviderte reglene.

Endringen treer i kraft 1. januar 2024.

Hurtigbåtkoden 1994 og 2000

Endringer i kapittel 8 og 14 og i sertifikatmalen.

Tilsvarende endringer som godkjent for SOLAS i forbindelse med arbeidet med moderniseringen av GMDSS.

Endringen treer i kraft 1. januar 2024.

I forbindelse med endringer i sertifikatmalene, var det enighet om at det ikke er nødvendig å utestede sertifikat etter den nye malen før utløpsdatoen på de eksisterende sertifikatene.

IMSBC-koden

Endringer i IMSBC-koden er et fast agendapunkt i IMO da det stadig er behov for oppdateringer av sikkerhetstiltak og inkludering av nye laster.

Endringene trer i kraft 1. desember 2023, men kan benyttes fra 1. januar 2023.

IMDG-koden

Som for IMSBC-koden er også endringer i IMDG-koden et fast punkt på IMOs agenda, da det er tilsvarende behov for endringer, oppdateringer av sikkerhetskrav og inkludering av nye laster.

Endringene trer i kraft 1. januar 2024, men kan benyttes fra 1. januar 2023.

SPS-koden 1983 og 2008

Endringer i sertifikatmalene som en konsekvens av endringene i SOLAS.

Endringene får effekt fra 1. januar 2024.

MODU-koden 1979, 1989 og 2009

Endringer i kapittel 10 og 11.

Tilsvarende endringer som godkjent for SOLAS i forbindelse med arbeidet med moderniseringen av GMDSS.

Endringene får effekt fra 1. januar 2024.

MSC-resolusjoner og MSC-sirkulærer

Som en konsekvens av arbeidet med moderniseringen av GMDSS og endringer i SOLAS, er en rekke nye resolusjoner og sirkulærer og endringer i andre resolusjoner og sirkulærer godkjent. Disse er listet i vedlegget til denne rapporten.

3.2 Bruk av termene «fitted», «provided» og «installed» i ikke-bindende IMO-instrumenter

Det forelå forslag om å klargjøre termene «fitted», «provided» og «installed» i ikke-bindende IMO-instrumenter gjennom enten å inkludere samme definisjon i alle framtidige ikke-bindende instrumenter eller å utvide virkeområde for en paragraf i MSC.1/Circ.1500/Rev.1.

Diskusjon: Ingen av forslagene fikk noe særlig støtte, selv om det var støtte til intensjonen. Det første forslaget ble ansett å være for rigid da det ikke er gitt at en definisjon passer i alle sammenhenger. Det andre forslaget er lite egnet da sirkulæret omhandler bindende instrumenter og bare gjelder SOLAS og underliggende koder. Den løsningen vil dessuten kreve en ny output.

Utfall: Det ble oppfordret til å komme med forslag til løsninger til en framtidig sesjon.

3.3 Analyse av behov for opplæring og «technical cooperation (TC)»-støtte i forbindelse med de vedtatte endringene i IMOs bindende instrumenter

Detter er det som tidligere hadde et eget agendapunkt «Capacity-building for the implementation of new measures», men som ble flyttet til en ekstra instruks til draftinggruppen «Amendments».

Utfall: Det ble ikke avdekket behov for ekstra opplæring eller støtte.

Agendapunkt 4 MEASURES TO IMPROVE DOMESTIC FERRY SAFETY

På forrige møte ble utkast til modellregler godkjent, og sekretariatet ble bedt om å utarbeide utkast til en tilhørende MSC resolusjon. Denne forelå på møtet.

Utfall: Resolusjonen ble vedtatt.

Punktet beholdes på agendaen da det også skal utvikles «explanatory notes» til resolusjonen.

Agendapunkt 5 DEVELOPMENT OF FURTHER MEASURES TO ENHANCE THE SAFETY OF SHIPS RELATING TO THE USE OF FUEL OIL

Dette arbeidet har pågått en stund, og etter lange diskusjoner har man landet på at det fra MSC sin side primært skal ses på tiltak som skal sikre at oppgitt flammepunkt på brennolje er korrekt. SOLAS krever et flammepunkt på over 60 °C. Ved lavere flammepunkt kommer IGF-koden til anvendelse. Det har imidlertid vist seg å være tilfeller der brennolje som er oppgitt å ha flammepunkt på over 60 °C har hatt lavere flammepunkt. For Norge har det vært et viktig poeng at det vi regulerer i SOLAS ikke må være i konflikt med bestemmelsene som allerede ligger i MARPOL vedlegg 6.

På MSC 103 ble det nedsatt en korrespondansegruppe som bl.a. fikk i oppdrag å utarbeide utkast til SOLAS endringer. Endringene skulle inkludere rapporteringskrav når oppgitt flammepunkt er feil, reaksjoner mot leverandører og dokumentasjonskrav. Gruppen fikk også i oppdrag å utarbeide retningslinjer for videre tiltak dersom indikativ prøve viser uoverensstemmelse mellom oppgitt flammepunkt og reelt flammepunkt.

Utfall: Utkast til endringer til SOLAS ble godkjent og forventes vedtatt på MSC 106. Når det gjelder retningslinjene var det enighet om å begrense disse til prosedyrer for prøvetaking. Korrespondansegruppen ble gjenopprettet og det ble oppfordret til at medlemslandene utnevner eksperter på brennolje til korrespondansegruppen.

Agendapunkt 6 GOAL-BASED NEW SHIP CONSTRUCTION STANDARDS

Dette agendapunktet er primært konsentrert om resultatet av revisjon av classeselskapenes styrke-regler for bulk- og tankskip.

Følgende dokumenter ble behandlet per korrespondanse forut for MSC 105:

MSC 102/7, MSC 102/7/4, MSC 102/7/7, MSC 102/INF.15, MSC 102/INF.24, MSC 103/7, MSC 103/7/3, MSC 103/7/4, MSC 103/INF.3, MSC 103/INF.4, MSC 103/INF.6, MSC 104/INF.20, MSC 104/INF.8, MSC 103/7/5, MSC 103/7/2, MSC 102/INF.20, MSC 103/INF.9 and MSC 103/INF.5 and Add.1

MSC 105 noterte seg utfallene av revisjonene og classeselskapenes tilbakemeldinger om korrektive tiltak. Når det gjaldt forslag om endringer til res.MSC.454(100) «Revised GBS Verification Guidelines», ble det besluttet å legge dokumentet på is til man finner tid til en full gjennomgang av retningslinjene.

På grunn av tidsnød ble behandlingen av følgende dokumenter utsatt til MSC 106:
MSC 105/6, MSC 105/INF.6 og MSC 105/INF.7 (Secretariat) og MSC 105/INF.9 (IACS)

Agendapunkt 7 DEVELOPMENT OF A GOAL-BASED INSTRUMENT FOR MARITIME AUTONOMOUS SURFACE SHIPS (MASS)

Dette ble satt på agendaen under MSC 104 som ett av de to forslagene til nye output komiteen rakk å behandle. I første omgang skulle man se på utkast til en «roadmap» utarbeidet av formannen og sekretariatet, men det var også åpnet for å sende inn andre forslag. Det er også enighet om at arbeidet skal ende opp i en bindende kode. Som et av landene som hadde sendt inn dokument til MSC 104, var Norge involvert i utarbeidelsen av utkast til «roadmap» før denne ble publisert som dokument til MSC 105.

For Norge er det noen viktige prinsipper vi mener skal ligge til grunn for arbeidet:

- Uansett om det i første omgang ikke blir utviklet bindende krav, må instrumentet utvikles som en kode som forholdsvis enkelt kan gjøres bindende gjennom IMOs konvensjoner, primært SOLAS.
- Koden må ikke stå på egne ben, da det vil medføre at vi må utvikle funksjonskrav for alt; styrke, stabilitet, brannintegritet osv. Koden skal være et alternativ til SOLAS for autonome funksjoner og systemer.
- Koden må ha klare mål og funksjonskrav.
- Vi ønsker ikke en definisjon av ulike nivåer av autonomi for skipet. Det blir meningsløst i forhold til tekniske krav. Funksjoner og systemer kan ha ulike nivåer av autonomi, men ikke skipet som helhet.

Med dette som bakgrunn hadde Norge sendt inn en skisse til hvordan en kode kunne se ut. Vi fikk mye støtte for dokumentet vårt.

Diskusjon: Som vanlig i oppstarten av et nytt instrument ble det mye «brainstorming» i diskusjonene. De foreløpige konklusjonene var at det skal utarbeides en ikke-bindende kode og at man i første omgang skal begrense anvendelsen til lasteskip.

MSC 104 sin beslutning om å nedsette en felles MSC/LEG/FAL arbeidsgruppe som, basert på utfallene av avsluttet «scooping exercise» i de tre komiteene, ble gjentatt. Det mangler nå bare beslutning fra FAL. Gruppen skal se på felles saker for alle komiteene.

Utfall:

- «Roadmap» ble godkjent, men skal være et levende dokument som vil bli oppdatert etter behov.

- Instruksjer til felles MSC/LEG/FAL arbeidsgruppe ble godkjent under forutsetning av at også FAL godkjenner disse (LEG har alt gjort det). Gruppen skal møtes virtuelt fra 6.-8. september 2022 forutsatt godkjenning av FAL og Council.
- Det ble nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av Marshall Island som bl.a. skal definere hva koden skal inneholde og starte arbeidet med å utvikle den. Korrespondansegruppen skal rapportere til MSC 107, men en muntlig oppdatering på status vil bli gitt på MSC 106.

Agendapunkt 8 MEASURES TO ENHANCE MARITIME SECURITY

Utsatt til MSC 106.

Agendapunkt 9 PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS

Utsatt til MSC 106.

Agendapunkt 10 UNSAFE MIXED MIGRATION BY SEA

Utsatt til MSC 106.

Agendapunkt 11 FORMAL SAFETY ASSESSMENT

Utsatt til MSC 106.

**Agendapunkt 12 COST IMPLICATIONS FOR MSI AND SAR INFORMATION PROVIDERS
CONCERNING THE RECOGNITION OF MULTIPLE GMDSS MOBILE SATELLITE
SERVICES**

Saken er kommet på agendaen fordi det nå er to godkjente servicetilbydere av GMDSS mobile satellitt-tjenester, Inmarsat og Iridium, og det er også åpnet for å godkjenne flere. Det ble nedsatt en korrespondansegruppe på MSC 103 som skulle vurdere tilleggskostnader ved å sende informasjon over systemer til alle godkjente servicetilbydere, og vurdere ulike modeller for kostnadsfordeling for kyststater med ansvar for å sende ut informasjon. Gruppen skulle også vurdere om det skal gjøres bindende for Kyststatene å sende informasjon på systemene til alle godkjente servicetilbydere.

For Norge er det viktig at ansvarlige for sikkerhetsinformasjon og søk og redningstjenester må pålegges å sende på systemene til alle godkjente tilbydere. Hvis ikke, kan vi risikere at skip går glipp av viktige meldinger og i verste fall ikke får kontakt med SAR-tjenesten ved ulykker. Vi kan ikke pålegge skipene å ha sende- mottaksutstyr for alle godkjente servicetilbydere. Når det gjelder kostnadsfordeling har Norge ingen store problemer, og det viktigste er at løsningen blir enkel å håndtere.

Det veldig mange henger seg opp i her er at det skal stilles krav om interoperabilitet mellom ulike servicetilbydere.

Utfall:

- Selv om man ikke direkte sa at det var bindende for de ansvarlige for utsendelse av MSI og SAR-relatert informasjon å bruke alle godkjente servicetilbydere, var det enighet om at når en service-tilbyder var godkjent av IMO må den benyttes av alle som er forpliktet til å sende ut informasjon. Det var imidlertid en erkjennelse at dette ikke kunne skje over natten.
- Det ble ingen beslutning i forhold til kostnadsfordeling, da noen mente dette var avhengig av hvilke tekniske løsninger man kom fram til, bl.a. vedrørende interoperabilitet.
- NCSR ble instruert i å se på tekniske løsninger og utarbeide nødvendige endringer i IMOs instrumenter, bl.a. res. A.707(17).

Agendapunkt 13 IMPLEMENTATION OF IMO INSTRUMENTS

MSC 104 behandlet kun hastesaker fra III 7. Resterende saker ble behandlet på MSC 105 og MSC tok alle anmodningene fra underkomitéen til følge.

Spesielt ble følgende diskutert:

Inklinometer

Forslag om utvidelse av virkeområdet for krav om inklinometer til alle skip som omfattes av SOLAS, også eksisterende. I den forbindelse ble det minnet om at MSC har en output på postbiennial agenda som omhandler SOLAS endringer for å gjøre krav om inklinometer bindende for nye container- og bulkskip.

Utfall: NCSR blir bedt om å se på utvidelse av kravet når output bli satt på agendaen, men det ble understreket at kravet uansett ikke skulle gjelde eksisterende skip.

Consolidated audit summary reports (CASR)

Det har lenge vært ytret ønske om at resultatene av oppsummering av avvik og observasjoner bør initiere et arbeid med å se på om noen av disse funnene går igjen, og om det ev. kan være grunnlag for å vurdere endringer noen av IMOs instrumenter eller annen oppfølging fra IMOs side. III 7 har analysert funnene og indentifisert områder der dette kan være nødvendig, enten i form av endringer i instrumenter eller behov for teknisk assistanse.

List of documents to be carried on board

Felles FAL.2-MEPC.1-MSC.1-LEG.2/Circ. «List of certificates and documents required to be carried on board ships, 2022» ble godkjent forutsatt godkjennelse av FAL. LEG 109 har også godkjent sirkulæret.

Utfall: Relevante deler av analysen over sendes TC, NCSR og HTW for videre oppfølging.

Agendapunkt 14 CARRIAGE OF CARGOES AND CONTAINERS

MSC behandlet rapporten fra CCC 7 og tok alle anmodningene fra underkomitéen til følge.

En rekke endringer og revisjoner av eksisterende retningslinjer ble godkjent, og disse er listet i vedlegget til denne rapporten. I tillegg ble nytt MSC.1/Circ. «Guidelines for the implementation of inspection programmes for cargo transport units» godkjent.

Det eneste som ble gjenstand for diskusjon under dette agendapunktet var to dokumenter fra IACS, et oversendt fra Assembly 32 og ett innsendt til MSC 105 med forslag til hvordan MSC skal arbeide overordnet for å sikre trygge 0-utslippsskip i framtiden. Forslagene gikk bl.a. ut på å ha en permanent output på MSC og en egen arbeidsgruppe på MSC for å vurdere nye brennstoff også i framtiden.

Formannen minnet om at det er en «continuous output» på CCC «Amendments to the IGF Code and development of guidelines for low-flashpoint fuels» og at arbeidsplanen fra CCC 7 som både MEPC og MSC har notert seg inkluderer utarbeidelse av sikkerhetstiltak for mange alternative brennstoff. Forslagene ble følgelig ikke tatt til følge, men dokumentene ble oversendt CCC som innspill til det pågående arbeidet der.

Agendapunkt 15 SHIP DESIGN AND CONSTRUCTION

MSC behandlet rapport fra SDC 8 og tok alle anmodningene fra underkomitéen til følge.

Det viktigste for Norge var godkjenningen av IP-koden med tilhørende nytt kapittel XV i SOLAS som gjør koden bindende. Norge har ledet dette arbeidet. Noe arbeid gjenstår relatert til hurtiggående fartøy, men det vil bli tatt inn senere. Revidert agendapunkt beholdes på SDC sin agenda.

Endringer i ESP-koden 2011 og «Explanatory notes til Interim guidelines on the second generation intact stability criteria» ble godkjent.

I tillegg ble en rekke endringer og revisjoner av eksisterende retningslinjer og fortolkninger godkjent, og disse er listet i vedlegget til denne rapporten.

Koordinering av korrespondansegrupper

Under SDC 8 ble det nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av Russland. På MSC anmodet flere delegasjoner, herunder Norge, om at Russland ble erstattet av en annen medlemsstat som leder av korrespondansegruppen. Dette på grunn av Russlands invasjon av Ukraina som gjør det umulig å fortsette «business as usual» og at man ikke kan sikre muligheten for at alle medlemsland og organisasjoner som ønsket det kan delta i gruppen. Etter lange diskusjoner gikk Russland til slutt med på å steppe ned som koordinator for gruppen som ble nedsatt på SDC 8.

Utfall: Sekretariatet ble bedt om å snarest mulig finne en erstatter for Russland slik at arbeidet kan fortsette.

Agendapunkt 16 HUMAN ELEMENT, TRAINING AND WATCHKEEPING

MSC 105 behandlet kun hastesaker fra HTW 8. Resten av rapporten vil bli behandlet på MSC 106. Komiteen tok alle anmodningene fra underkomitéen til følge.

Spesielt kan nevnes godkjenning av å avholde virtuelle møter for 3 draftinggrupper som arbeider med modellkurs og godkjenning av revidert sjekkliste relatert til det menneskelig element som ligger som vedlegg MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.2.

Trakassering og mobbing av arbeidstagere i den maritime sektor

En viktig diskusjon som også var oppe under HTW 8, er hvordan man skal få bukt med trakassering og mobbing av arbeidstagere i den maritime sektor. Det er dessverre et faktum av arbeidstagere blir utsatt for både seksuell og annen trakassering samt mobbing i utførelsen av sitt arbeid.

På HTW 8 ble det foreslått å revidere modellkurset «Personal Safety and Social Responsibilities», men dette ble ikke støttet da man manglet krav i STCW-konvensjonen til støtte for dette.

På MSC 105 var det full enighet om at trakassering og mobbing i enhver form er totalt uakseptabelt og at noe må gjøres, men at man ikke kunne starte med revidering av modellkurs.

Det ble også påpekt at arbeidsmiljøet om bord har en sterk binding til ILOs arbeid og at det er viktig å samarbeide med ILO om tiltak.

Det ble også pekt på av det forelå et forslag om en gjennomgang av STCW-konvensjonen som en ny output på HTWs agenda (se agendapunkt 18), og at under dette agendapunktet kan man prioritere endringer knyttet til trakassering og mobbing og at disse kan godkjennes uavhengig av resten av endringene.

Utfall:

IMO/ILO sin felles arbeidsgruppe skal vurdere utarbeidelse av opplæringskrav rettet mot trakassering og mobbing, herunder seksuell trakassering.

HTW ble instruert i å utarbeide og ferdigstille utkast til endring til opplæringskrav i STCW-konvensjonen rettet mot trakassering og mobbing, herunder seksuell trakassering som en prioritert oppgave.

Koordinering av korrespondansegrupper

Også på HTW 8 ble det nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av Russland, og tilsvarende forslag om å erstatte Russland med et annet medlemsland ble diskutert.

Ettersom MSC 105 kun behandlet hastesaker fra HTW 8 ble det akseptert at denne diskusjonen skulle tas på MSC 106.

I mellomtiden ble medlemslandene bedt om å rapportere om eventuelle kommunikasjonsvansker i gruppen til IMO sekretariatet.

Agendapunkt 17 APPLICATION OF THE COMMITTEE'S METHOD OF WORK

Utsatt til MSC 106.

Agendapunkt 18 WORK PROGRAMME

MSC 105 godkjente komiteens og underkomiteenes toårige liste over output (2022-2023 biennium) og foreløpige agendaer for møtene i 2022/2023.

Det forelå forslag til 20 nye output som MSC ikke hadde tid til å behandle på MSC 104.

Følgende output ble godkjent:

SSE

På grunn av arbeidsmengden og etterslepet for SSE, ble ingen nye output inkludert i foreløpig agenda for SSE 9. Følgende output ble satt på postbiennial agenda:

- Development of amendments to chapter 6 of the 2009 MODU Code regarding electrical equipment capable of operation after shutdown
- Development of amendments to chapter 15 of the FSS Code on enclosed spaces containing a nitrogen receiver or a buffer tank of nitrogen generator systems (kun for nye skip)
- Review and update SOLAS regulation II-2/9 on containment of fire to incorporate existing guidance and clarify requirements (kun for nye skip)
- Revision of SOLAS chapters II-1 (part C) and V and related instruments regarding steering and propulsion requirements to address both traditional and non-traditional propulsion and steering systems (kun for nye skip)
- Revision of the Guidelines for the application of plastic pipes on ships (resolution A.753(18))
- Evaluation of adequacy of fire protection, detection and extinction arrangements in vehicle, special category and ro-ro spaces in order to reduce the fire risk of ships carrying new energy vehicles (vurdere anvendelse også på eksisterende skip og lading ombord skal vurderes)

NCSR

På grunn av arbeidsmengden og etterslepet for NCSR, ble ingen nye output inkludert i foreløpig agenda for NCSR 9. Følgende output ble satt på postbiennial agenda:

- Development of guidelines for the use of Electronic Nautical Publications (ENPs)
- Amendments to the revised ECDIS performance standards (resolution MSC.232(82)) to facilitate a standardized digital exchange of ships' route plans (Før arbeidet begynner skal omfanget av revisjonen vurderes og meldes tilbake til MSC)

HTW

- Comprehensive review of the 1978 STCW Convention and Code (På agenda for HTW 9 med prioritering av tiltak mot trakassering og mobbing ref. agendapunkt 16 over)
- Scoping exercise and enhancement of the effectiveness of provisions on fatigue and seafarers' hours of work and rest (post biennial agenda)

CCC

- Development of guidelines for the safety of ships using ammonia as fuel (på agenda for CCC 8)
- Revision of the Interim recommendations for carriage of liquefied hydrogen in bulk (postbiennial agenda)

Council vil bli bedt om å gi sin tilslutning til de nye output i henhold til IMOs prosedyrer.

Følgende output ble ikke godkjent:

- Development of interim guidelines for the design, construction and other standards for Mobile Offshore Wind Power Service Operation Units
- Amendments to SOLAS regulation V/20 for upgrading VDR on existing ships
- Amendments to the Casualty Investigation Code to mandate a root cause investigation (Her ble III bedt om å vurdere forslaget og gi råd til MSC)

Heller ikke på MSC 105 kom vi gjennom alle dokumentene innsendt til MSC 104 på dette agendapunktet. Følgende dokumenter vil bli behandlet på MSC 106:

MSC 104/15/20, MSC 104/15/21, MSC 104/15/23 sammen med MSC 104/17/8, MSC 104/15/32 og MSC 104/15/35, MSC 104/15/27 og MSC 104/15/28 sammen med MSC 105/13.

Selv om det ikke ble nedlagt noe forbud mot innsendelse av forslag til nye output til MSC 106, oppfordret formannen oss sterkt om ikke å gjøre det uten at det var ansett som noe som hastet.

Agendapunkt 19 ANY OTHER BUSINESS

En rekke dokumenter utsatt fra MSC 104 ble behandlet via korrespondanse forut for møtet.

Dette var dokumenter som kun inneholdt informasjon, og komiteen noterte seg informasjonen.

På grunn av tidsnød vil følgende dokumenter bli behandlet på MSC 106

MSC 102/22/6, MSC 105/19/2 og MSC 105/19/6 (ISO); MSC 103/20/15 (IACS); MSC 103/20/17 (ICS et al.); MSC 104/17/6 og MSC 105/19/7 (CESA); MSC 105/19, MSC 105/19/1 og MSC 105/19/3 (Secretariat); MSC 105/19/5 (ILAMA); MSC 105/19/8 (IACS); MSC 105/19/9 (Ecuador et al.), MSC 105/19/10 (ICS and ITF); MSC 105/19/12 (Germany and Netherlands); MSC 105/INF.5 (Austria et al.); MSC 105/INF.10 (Finland et al.); MSC 105/INF.11 (ICS) og MSC 105/INF.13 (Panama).

Asker, 9. mai 2022

Turid Stemre
Delegasjonsleder

Vedlegg

Liste over resolusjoner og godkjente sirkulærer (manglende resolusjonsnummer og tekst vil komme som vedlegg til endelig rapport fra MSC 105)

RESOLUTION MSC.495(105)	ACTIONS TO FACILITATE THE URGENT EVACUATION OF SEAFARERS FROM THE WAR ZONE AREA IN AND AROUND THE BLACK SEA AND THE SEA OF AZOV AS A RESULT OF THE RUSSIAN FEDERATION AGGRESSION AGAINST UKRAINE
RESOLUTION MSC.496(105)	AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974
RESOLUTION MSC.497(105)	AMENDMENTS TO THE PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974
RESOLUTION MSC.498(105)	AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR HIGH-SPEED CRAFT, 1994 (1994 HSC CODE)
RESOLUTION MSC.499(105)	AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR HIGH-SPEED CRAFT, 2000 (2000 HSC CODE)
RESOLUTION MSC.500(105)	AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL MARITIME SOLID BULK CARGOES (IMSBC) CODE
RESOLUTION MSC.501(105)	AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS (IMDG) CODE
RESOLUTION MSC.502(105)	AMENDMENTS TO THE CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS, 1983 (1983 SPS CODE)
RESOLUTION MSC.503(105)	AMENDMENTS TO THE CODE OF SAFETY FOR SPECIAL PURPOSE SHIPS, 2008 (2008 SPS CODE)
RESOLUTION MSC.504(105)	AMENDMENTS TO THE CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF MOBILE OFFSHORE DRILLING UNITS, 1979 (1979 MODU CODE)
RESOLUTION MSC.505(105)	AMENDMENTS TO THE CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF MOBILE OFFSHORE DRILLING UNITS, 1989 (1989 MODU CODE)
RESOLUTION MSC.506(105)	AMENDMENTS TO THE CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF MOBILE OFFSHORE DRILLING UNITS, 2009 (2009 MODU CODE)

RESOLUTION MSC.507(105)	SYSTEM PERFORMANCE STANDARD FOR THE PROMULGATION AND COORDINATION OF MARITIME SAFETY INFORMATION USING HIGH-FREQUENCY NARROW-BAND DIRECT-PRINTING
RESOLUTION MSC.508(105)	PERFORMANCE STANDARDS FOR THE RECEPTION OF MARITIME SAFETY INFORMATION AND SEARCH AND RESCUE RELATED INFORMATION BY MF (NAVTEX) AND HF
RESOLUTION MSC.509(105)	PROVISION OF RADIO SERVICES FOR THE GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM (GMDSS)
RESOLUTION MSC.510(105)	PERFORMANCE STANDARDS FOR SEARCH AND RESCUE RADAR TRANSPONDERS
RESOLUTION MSC.511(105)	PERFORMANCE STANDARDS FOR SHIPBORNE VHF RADIO INSTALLATIONS CAPABLE OF VOICE COMMUNICATION AND DIGITAL SELECTIVE CALLING
RESOLUTION MSC.512(105)	PERFORMANCE STANDARDS FOR SHIPBORNE MF AND MF/HF RADIO INSTALLATIONS CAPABLE OF VOICE COMMUNICATION, DIGITAL SELECTIVE CALLING AND RECEPTION OF MARITIME SAFETY INFORMATION AND SEARCH AND RESCUE RELATED INFORMATION
RESOLUTION MSC.513(105)	PERFORMANCE STANDARDS FOR INMARSAT-C SHIP EARTH STATIONS CAPABLE OF TRANSMITTING AND RECEIVING DIRECT-PRINTING COMMUNICATIONS
RESOLUTION MSC.514(105)	GUIDELINES FOR THE AVOIDANCE OF FALSE DISTRESS ALERTS
RESOLUTION MSC.515(105)	PERFORMANCE STANDARDS FOR SURVIVAL CRAFT PORTABLE TWO-WAY VHF RADIOTELEPHONE APPARATUS
RESOLUTION MSC.516(105)	AMENDMENTS TO THE PERFORMANCE STANDARDS FOR RADIOCOMMUNICATION EQUIPMENT (RESOLUTION MSC.80(70))
RESOLUTION MSC.517(105)	PERFORMANCE STANDARDS FOR A SHIPBORNE INTEGRATED COMMUNICATION SYSTEM (ICS) WHEN USED IN THE GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM (GMDSS)
RESOLUTION MSC.518(105)	MODEL REGULATIONS ON DOMESTIC FERRY SAFETY
RESOLUTION MSC.188(79)/REV.1	REVISED PERFORMANCE STANDARDS FOR WATER LEVEL DETECTORS ON SHIPS SUBJECT TO SOLAS REGULATIONS II-1/25, II-1/25-1 AND XII/12
TBD	RESOLUTION CONCERNING THE ESTABLISHMENT OF A JOINT ILO/IMO TRIPARTITE WORKING GROUP TO IDENTIFY AND ADDRESS SEAFARERS' ISSUES AND THE HUMAN ELEMENT

Godkjente sirkulærer (manglende sirkulærnummer kommer i endelig rapport fra IMO)

MSC.1/Circ.803/Rev.1	Participation of non-SOLAS ships in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and guidance on the development of training materials for GMDSS operators on non-SOLAS ships
MSC.1/Circ.1645	Guidance for the reception of maritime safety information and search and rescue related information as required in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)
MSC.1/Circ.1600/Rev.1	Guidance for conducting the refined MHB (CR) test
MSC.1/Circ.1395/Rev.5	Lists of solid bulk cargoes for which a fixed gas fireextinguishing system may be exempted or for which a fixed gas fire-extinguishing system is ineffective
MSC.1/Circ.1588/Rev.2	Amendments to the Revised Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods (MSC.1/Circ.1588/Rev.1) (EmS Guide)
MSC.1/Circ.1361/Rev.1	Revised recommendations on the safe use of pesticides in ships applicable to the fumigation of cargo transport units
MSC.1/Circ.1646 FAL.2/Circ.[...] MEPC.1/Circ.[...] LEG.2/Circ.[...]	List of certificates and documents required to be carried on board (Note: subject to concurrent decision by MEPC and FAL)
MSC.1/Circ.1647	Interim guidelines for the safety of ships using fuel cell power installations
MSC.1/Circ.1648	Amendments to the Guidelines for the acceptance of alternative metallic materials for cryogenic service in ships carrying liquefied gases in bulk and ships using gases or other low-flashpoint fuels (MSC.1/Circ.1622)
MSC.1/Circ.1599/Rev.2	Revised Guidelines on the application of high manganese austenitic steel for cryogenic service
MSC.1/Circ.1649	Guidelines for the implementation of the inspection programmes for cargo transport units
MSC.1/Circ.1650	List of non-exhaustive voluntary guidance on pest contamination
MSC.1/Circ.1651	Amendments to MSC.1/Circ.1625 on unified interpretations of the IGC Code (as amended by resolution MSC.370(93))

MSC.1/Circ.1652	Explanatory notes to the Interim Guidelines on second generation intact stability criteria
MSC.1/Circ.1653	Unified interpretation regarding timber deck cargo in the context of damage stability requirements
MSC.1/Circ.1654	Unified interpretation on the noise level limit in workshops on board ships
MSC.1/Circ.1535/Rev.2	Unified interpretations relating to the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966
MSC.1/Circ.1362/Rev.1	Unified interpretation of SOLAS chapter II-1
MSC.1/Circ.1164/Rev.25	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 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.37	List of competent persons maintained by the Secretary-General pursuant to section A-I/7 of the STCW Code