

**Rapport från det 103:e mötet med IMO:s “Maritime Safety Committee”
(MSC 103), 5-14 maj 2021, digitalt möte**

delges för kännedom enligt nedan

Infrastrukturdepartementet, Monika Przedpelska-Öström Försvarets materialverk, Andreas Stolt, Magnus Örnfelt Försvarsmakten, Per Öhrstedt Havs- och vattenmyndigheten, Fredrik Lindgren, Jonas Pålsson Kustbevakningen, registrator Lotsförbundet, Patrik Wikand Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, registrator RISE Research Institutes of Sweden, Mikael Hägg	Saab Kockums AB, Jens-Olof Lindh SAAB Transpondertech AB, Johan Lindborg SEKO-Sjöfolk, Kenny Reinhold Sjöbefälsföreningen, Mikael Huss Sjöfartsverket, Ulrika Borg, Martina Olgemar Skärgårdsredarna Sveriges Hamnar, Eric Tedesjö Svensk Sjöfart, Carl Carlsson, Christina Palmén, Jonas Gunnarsson Svenskt Marintekniskt Forum, Fredrik von Elern
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Internt Transportstyrelsen/Sjö- och luftfart:

CSL CSLb, CSLf, CSLh, CSLi (NCSR), CSLj SLji – Marina Angsell, Gabor Szemler, Johan Isaksson, Helén Johansson, Andrea Ahlberg, Annette Eliasson SLhs – Karin Fransson, Henrik Tunfors SLfv – Fredrik Jonsson, Helena Ejlerung (CCC), Stefan Eriksson, (SDC), Mattias Hörnquist (SSE), Mats Hammander, Dan Sarenius, Saeed Mohebbi	SLbs – Julian Planken (HTW) SLhm – Henrik Ramstedt (PPR) SLfN – Fredrik Hellsberg, (III) SLha – Malin Liljenborg SLis – Joakim Lindvall Juridik/Sjö – Adam Löf, Johan Stenborg
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Rapport från det 103:e mötet med IMO:s “Maritime Safety Committee” (MSC 103)

Datum	5-14 maj 2021
Plats	Via länk
Delegation	Pernilla Wallin, Transportstyrelsen, delegationsledare Marina Angsell, transportstyrelsen Stefan Eriksson, Transportstyrelsen Mats Hammander, Transportstyrelsen Mattias Hörnquist, Transportstyrelsen Johan Isaksson, Transportstyrelsen Fredrik Jonsson, Transportstyrelsen Kristian Karlernäs, Transportstyrelsen Joakim Lindvall, Transportstyrelsen Saeed Mohebbi, Transportstyrelsen Dan Sarenius, Transportstyrelsen Gabor Szemler, Transportstyrelsen Henrik Tunfors, Transportstyrelsen Björn Andreasson, Sjöfartsverket Carl Carlsson, Svensk Sjöfart Christina Palmén, Svensk Sjöfart

Sammanfattning av viktigare händelser och resultat som uppnåddes under mötet:

- MSC 103 avslutade arbetet med regelinventeringen (RSE) och utfallet finns i MSC.1/Circ.1638 (agendapunkt 5).
- MSC 103 beslutade att inrätta en korrespondensgrupp om *Fuel oil safety* som rapporterar till MSC 105 (agendapunkt 6).
- MSC 103 godkände riktlinjer om cybersäkerhet på fartyg (4th version) (agendapunkt 9).
- MSC 103 antog MSC resolution om IMO:s beslutsamhet för att återställa säkerheten i Guineabukten och att motverka piratattacker (agendapunkt 10).
- MSC 103 beslutade att inrätta en korrespondensgrupp; *COVID-19 Training and Certification Matters* och som ska rapportera till MSC 104 (agendapunkt 13).
- MSC 103 bekräftade att informationen i rapporten avseende STCW regel I/8, uppfyller ställda krav i STCW konventionen (agendapunkt 13).
- MSC 103 godkände ändringar i IAMSAR-manualen (agendapunkt 14).
- MSC 103 beslutade att inrätta en korrespondensgrupp för att diskutera frågan om kostnader för utsändning av MSI från flera erkända satellittjänster (agendapunkt 14).
- MSC 103 godkände riktlinjer för fiskefartyg om minst 24 meter i polarområden (agendapunkt 15).
- MSC 103 godkände riktlinjer för jakter med bruttodräktighet över 300 som inte opererar affärsmässigt i polarområden (agendapunkt 15).
- MSC 103 godkände ändringar till riktlinjer för underhåll av koldioxidsläcksystem MSC/Circ.1318 (agendapunkt 16).

- Till ny ordförande för MSC valdes Ms. Mayte Medina (US) och Mr. Theofilos Mozas (Grekland) valdes till vice ordförande (agendapunkt 19).
- MSC 103 antog resolutionen *Recommended action to prioritize COVID-19 vaccination of seafarers* (agendapunkt 20).
- MSC 103 antog ändringar av bindande instrument enligt artikel VIII(b)(iv) i SOLAS-konventionen. För samtliga ändringar i SOLAS-konventionen (och de bindande instrument som lyder under SOLAS, om inget annat anges) gäller att datumet då de "anses accepterade" är den 1 juli 2023 och att de därefter "träder i kraft" den 1 januari 2024. Ev. protester mot ikraftträdande kan alltså ske senast den 1 juli 2023.

Allmänt

MSC höll sitt 103:e möte 5-14 maj 2021 digitalt via plattformen KUDO. 110 medlemsländer och ett stort antal NGO:s deltog. MSC 103 leddes av Ms. Mayte Medina från USA.

IMO:s Generalsekreterare (SG), Mr. Kitack Lim höll ett inledningsanförande där han tog upp aktuella frågor och kommenterade det väntade arbetet under mötesveckan.

Under MSC 103, parallellt med förhandlingarna, sammanträdde följande grupper via plattformen Microsoft Teams:

- WG 1- Working Group on Maritime Autonomous Surface Ships (MASS), agendapunkt 5 (bevakades av Joakim Lindvall och Christina Palmén). Arbetsgruppen leddes av Henrik Tunfors.
- WG 2- Working Group on Piracy and armed robbery against ships, agendapunkt 10 (bevakades av Fredrik Jonsson)
- WG 3- Working Group on Development of further measures to enhance the safety of ships relating to the use of fuel oil, agendapunkt 6 (bevakades av Saeed Mohebbi)
- Drafting Group on Amendments to Mandatory Instruments (ingen svensk bevakning)

Denna rapport är inte en fullständig redogörelse för vad som inträffade och beslutades vid mötet utan omfattar enbart de punkter som bedöms vara av

särskilt intresse. För en fullständig redogörelse hänvisas till den officiella rapport som återfinns i dokument **MSC 103/21**. Detta dokument liksom övriga dokument finns att tillgå via Transportstyrelsen/sjö- och luftfartsavdelningen.

Rubrikerna och numreringen följer mötets dagordning (se dokument MSC 103/1). En lista över resolutioner som antagits av MSC 103 finns som *bilaga 1*.

1. Adoption of the agenda; report on credentials

Agendan kunde antas. Efter genomgång av inlämnade fullmakter rapporterades att etthundratio (110) medlemsstater med korrekta fullmakter deltog och hade rösträtt vid MSC 103. Draftiggruppen och arbetsgruppen för Fuel oil (WG 3) skickades ut på "early release" på provisoriska ToR i enlighet med MSC 103/WP.4.

Följande agendapunkter sköts fram på grund av tidsbrist till MSC 104;
Agendapunkt 2- decision of other IMO bodies
Agendapunkt 7- GBS
Agendapunkt 11- unsafe mixed migration by sea
Agendapunkt 12- formal safety assessment
Agendapunkt 20- allt förutom Covid-19 relaterat

2. Decisions of other IMO bodies

Agendapunkten sköts upp till MSC 104.

3. Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments

1974 års SOLAS-konvention

Följande ändringar antogs i enlighet med artikel VIII(b)(iv) i SOLAS-konventionen. Ändringarna anses accepterade den 1 juli 2023 om inte mer än en tredjedel av de fördragsslutande parterna som också representerar minst 50 % av världstonnaget har protesterat mot ändringarna innan det datumet. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2024 (under förutsättning att de anses accepterade per den 1 juli 2023):

Amendments to chapter II-1 and III of the annex to the 1974 SOLAS Convention

<i>Instrument</i>	<i>Beskrivning</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Ikraftträdande</i>
SOLAS Kapitel II-1 MSC 103/3 annex , MSC 103/3/3 samt MSC 103/3/4	Ändringen innebär introduktion av ny regel 25-1 avseende krav på vattennivådetektorer i lastfartyg andra än bulk-och tankfartyg med fler än ett lastrum. Förslaget i 103/3/3 föreslog ett förtydligande avseende användning av läsvattennivådetektor enligt regel 35-1 samt att Performance standards for waterlevel detectors- MSC.188(79) ska tillämpas. MSC 103/3/4 föreslog att denna agendapunkt ska förlängas och ändra namn så att en revision av Performance standards for waterlevel detectors- MSC.188(79) kan genomföras och en harmonisering mellan länskrav och övriga vattennivåkrav kan göras.	Både 103/3/3 och 103/3/4 fick stöd. Ändringarna antogs. MSC gav SDC i uppdrag att revidera performance standard för water-level detectors MSC.188(79). Slutdatumet förlängdes till 2022.	1 januari 2024.
SOLAS Kapitel III MSC	Ändringen innebär att kravet på att kunna sjösätta livbåtar på lastfartyg över 20 000	Antogs utan kommentarer	1 januari 2024.

103/3 annex 1	gross ton då fartyget gör upp till 5 knops fart genom vatten, nu endast gäller för livbåtar som sjösätts med dävert.		
------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

ESP-koden

Följande ändringar antogs i enlighet med artikel VIII(b)(iv) i SOLAS-konventionen. Ändringarna anses accepterade den 1 juli 2022 om inte mer än en tredjedel av de fördragsslutande parterna som också representerar minst 50 % av världstonnaget har protesterat mot ändringarna innan det datumet. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2023 (under förutsättning att de anses accepterade per den 1 juli 2022):

Instrument	Beskrivning	Kommentarer	Ikraftträdande
<i>ESP-koden</i> MSC 103/3 annex 2	Ändringen innebär att skrivelsen rörande "Renewal Survey No.1" där de två inspektionspunkterna stryks och en ny "suspect areas" införs. Detta innebär att inspektionen för tankers blir likartad med bulk carriers.	Antogs utan kommentarer	1 januari 2023.

LSA-koden

Följande ändringar antogs i enlighet med artikel VIII(b)(iv) i SOLAS-konventionen. Ändringarna anses accepterade den 1 juli 2023 om inte mer än en tredjedel av de fördragsslutande parterna som också representerar minst 50 % av världstonnaget har protesterat mot ändringarna innan det datumet. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2024 (under förutsättning att de anses accepterade per den 1 juli 2023):

Instrument	Beskrivning	Kommentarer	Ikraftträdande
LSA-koden MSC 103/3 annex 5	Ändringar görs i kapitel IV i LSA-koden. Ändringen innebär att kravet på att kunna sjösätta livbåtar då fartyget gör upp till 5 knops fart genom vatten, nu endast gäller för livbåtar som sjösätts med dävert.	Antogs utan kommentarer	1 januari 2024.

FSS-koden

Följande ändringar antogs i enlighet med artikel VIII(b)(iv) i SOLAS-konventionen. Ändringarna anses accepterade den 1 juli 2023 om inte mer än en tredjedel av de fördragsslutande parterna som också representerar minst 50 % av världstonnaget har protesterat mot ändringarna innan det datumet. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2024 (under förutsättning att de anses accepterade per den 1 juli 2023):

Instrument	Beskrivning	Kommentarer	Ikraftträdande
FSS-koden MSC 103/3 annex 4	Ändringen avser att höja kravnivån på informationen vid fellarm på system för individually identifiable fire detectors. Vid fel ska enbart den defekta detektorn slås ut och fellarmet ska indikera vilken detektor som satts ur funktion.	Antogs utan kommentarer	1 januari 2024.

1978-års STCW konvention och STCW koden

Följande ändringar antogs i enlighet med artikel XII(1)(a)(iv) i STCW-konventionen. Ändringarna anses accepterade den 1 juli 2022 om inte mer än en tredjedel av de fördragsslutande parterna som också representerar minst 50 % av världstonnaget med fartyg överstigande 100 gross ton har protesterat mot ändringarna innan det datumet. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2023 (under förutsättning att de anses accepterade per den 1 juli 2022):

Instrument	Beskrivning	Kommentarer	Ikraftträdande
STCW-konventionen och STCW-koden MSC 103/3/1 annex 1 och annex 2	Ändringarna innebär att konventionen får en definition på högspänning och koden förtydligar att fartygseltekniker är en befattning på operativ nivå.	Antogs utan kommentarer	1 januari 2023.

Antagande av ändringar av icke-bindande instrument

AMENDMENTS TO THE REVISED RECOMMENDATION ON TESTING OF LIFE-SAVING APPLIANCES (RESOLUTION MSC.81(70))

MSC 103 antog ändringar i resolution MSC.81(70) i enlighet med bilaga 9 i MSC 103/WP.5. Dessa var konsekvensändringar till följd av ändringarna i SOLAS kapitel III och LSA koden.

Voluntary early implementation (MSC circular)

I samband med att ändringar i SOLAS kapitel III och LSA koden antogs så beslutades det även om ett MSC cirkulär om frivillig tidig implementering. MS kan på frivillig basis välja att implementera dessa regler innan de träder ikraft (1jan 2024). Eventuell tidig implementering ska notifieras till IMO via GISIS.

4. Capacity-building for the implementation of new measures

MSC 103 beslutade att skjuta upp agendapunkten till MSC 104.

5. Regulatory scoping exercise for the use of maritime autonomous surface ships (MASS)

MSC 103 kunde slutföra arbetet med Regulatory Scoping Exercise (RSE). Resultatet från RSE:n har publicerats i ett cirkulär MSC.1/Circ.1638 och kommer innefatta gemensamma teman och gap som behöver beaktas för att möjliggöra MASS-operations i ett framtida regelverk. En sak som kom fram av RSE:n var att bästa sättet att möjliggöra MASS i det framtida regelverket var genom att ta ett holistiskt grepp och realisera genom ett målbaserat MASS-instrument.

Korrespondensgruppens rapport i MSC 102/5/1 kunde godkännas i sin helhet. Vissa påtalade dock att det behövs nya arbetspunkter för att kunna ta MASS-operations vidare. Det föreslogs även att arbetspunkten (MASS) ska omfattas av en stående agendapunkt, men förslaget fick inget stöd då man menade att nya arbetspunkter behöver vara fokuserade.

Dokument att beakta i framtida arbete med MASS

Följande dokument noterades endast och skickades därför inte vidare till arbetsgruppen. Däremot så kan de användas i det framtida arbetet med MASS;

- MSC 102/5/2 från IFSMA om gemensamma teman noterades men kunde beaktas i framtiden.
- MSC 102/5/15 från CMI (gemensamma teman) kunde noteras.
- MSC 103/5/10 från RUS om *remote control stations* kunde noteras.
- Även dokumenten 102/5/14, 103/5/7 och 103/5/8 från RUS noterades och kunde beaktas i framtiden.
- MSC 103/5/5 från Kina om revideringsbehov av COLREG noterades men kunde beaktas i framtiden.
- MSC 102/5/28 från IMSO kunde noteras och beaktas i framtiden.
- MSC 102/5/29, 103/5/9 och 102/INF.8 om MASS Trials noterades.
- MSC 103/INF.17 noterades.

MSC/LEG/FAL- Joint Working Group (JWG)

Även förslag om en gemensam MSC/LEG/FAL arbetsgrupp-JWG (se MSC 102/5/2 och 102/5/30) ansågs kunna beaktas i det framtida arbetet med MASS. I dagsläget så ligger de tre kommittéerna inte i fas med varandra avseende RSE:n. Ett flertal MS (även SE) menade att det är för tidigt att sätta samman en JWG, i vart fall innan kommittéerna är färdiga med sina respektive RSE:n. FAL kommer inte kunna färdigställa RSE:n förrän 2022. Det behövs även en ny arbetspunkt för detta och som behöver godkännas av alla tre kommittéerna.

Arbetet inför arbetsgruppen

Ordförande för arbetsgruppen (Henrik Tunfors) hade tillsammans med sekretariatet förberett ett diskussionsdokument för arbetsgruppen enligt dokument MSC 103/WP.11 och som också användes som utgångsdokument i diskussionerna i arbetsgruppen.

Ordförandes summering

I samband med diskussionen kring ToR för arbetsgruppen kom frågan om en eventuell mellanliggande arbetsgrupp (ISWG) upp och huruvida arbetsgruppen skulle behöva ta fram ytterligare ToR för en sådan grupp. Vissa menade dock att allt som ligger utanför RSE:n behöver en ny arbetspunkt. Förslaget om att lägga till en ToR om ISWG fick därför inget stöd. Ordförande bjöd in intresserade att skicka in förslag på ny output till nästa möte.

6. Development of further measures to enhance the safety of ships relating to the use of fuel oil

Agendapunkten hade skjutits fram av MSC 102 till detta möte.

De båda informationsdokumenten MSC 102/INF.18 och MSC 102/INF.19 noterades. Rapporten från korrespondensgruppen i dokument MSC 102/6 avhandlades utefter beslutspunkterna.

Frågan om *licensing scheme* skickades vidare till arbetsgruppen för vidare diskussion, men vissa negativa röster hördes redan i plenum avseende förslaget.

Förslaget om att dokumentera flampunkten på det aktuella bränslet vid bunkring (each fuel batch) skickades till arbetsgruppen för vidare diskussion. IBIA var emot förslaget då de inte såg något mervärde, medans ICS var för förslaget.

Även förslaget om att ta fram riktlinjer för de fartyg som ska hantera situationer där de har indikativa testresultat som tyder på att det levererade

bränslet kanske inte uppfyller SOLAS kraven om minsta flampunkt, skickades till arbetsgruppen för vidare diskussion. Även här var IBIA starkt kritiska till förslaget och menade på att det inte finns något statistiskt underlag vad gäller incidenter relaterade till detta. Vidare menade de att gränsvärdet på +60 grader C inte betyder att det genast blir farligt under det värdet, utan det finns en buffert inbyggd.

I frågan om möjliga åtgärder relaterade till andra oljebränsleparametrar än flampunkten så skickas även den frågan till arbetsgruppen för vidare diskussion.

MSC kunde också godkänna att en arbetsgrupp inrättas under detta möte. Arbetsgruppen skickades ut på sk. *early release* utifrån de preliminära ToR enligt MSC 103/WP.4. Arbetsgruppen har dock inte hunnit färdigt med allt och arbetet fortsätter nu i en korrespondensgrupp som ska rapportera till MSC 105. Nytt slutdatum för agendapunkten sattes till 2023.
Goal-based new standards

7. Goal-based new ship construction standards

MSC 103 beslutade att skjuta upp agendapunkten till MSC 104.

8. Measures to improve domestic ferry safety

Senast frågan diskuterades var under MSC 101. Sekretariatet har sedan dess arbetat med att ta fram ett modellregelverk för passagerarfartyg i nationell trafik. Nu till detta möte presenterades ett första utkast. IMO sekretariatet förklarade att modellregelverket är tänkt att användas som en mall för de stater som är i behov av ett sådant. Vissa lyfte frågan om statusen på modellregelverket och hur det ska sättas i kraft, förslag finns på en egen konvention. Ordförande bjöd in intresserade att skicka in inlagor till nästa möte om detta. De flesta av dokumenten under agendapunkten noterades, men kan beaktas i framtiden. Sekretariatets handlingsplan uppdaterades och slutdatumet sattes till 2023. IACS hade detaljerade synpunkter på innehållet relaterat till delegering av ansvar. Vissa framförde behovet av en arbetsgrupp. Efter att en del synpunkter lämnats avseende innehållet i utkastet så beslutade MSC att inte godkänna under sittande möte utan istället arbeta vidare med utkastet i en arbetsgrupp under MSC 104. Bilaga 1 i MSC 103/8 kommer att användas som bas i den fortsatta diskussionen, men intresserade uppmanades att skicka in inlagor om konkreta förslag på ändringar. Arbetsgruppen kommer också få i uppdrag att se om det finns behov av en korrespondensgrupp mellan MSC 104 och MSC 105.

9. Measures to enhance maritime security

Guidelines on cybersecurity onboard ships 4th version (MSC 103/9/1)

MSC noterade den nya versionen som tagits fram av intressegruppen. Vissa stater kunde tänka sig att anta den nya versionen, medans andra menade att IMO inte kunde göra det då det endast är frivilliga riktlinjer. MSC godkände dock cirkuläret, vilket inte ska tolkas som att MSC antar varje enskild detalj i riktlinjerna utan att riktlinjerna ska ses mer som ett hjälpmedel.

Säkerhetsläget i Röda havet (MSC 103/9/3/rev.1)

Ett flertalet berörda stater (angränsande till Röda havet) uttalade sig kritiskt mot förslaget. Andra framförde mycket riktigt att klassning av HRA ligger utanför kommittéens befogenheter, vilket också blev ordförandes summering.

Avancerad passagerarkontroll för kryssningsfartyg (MSC 103/9/4)

MSC välkomnade dokumentet och skickade det vidare till FAL för beaktande. Ordet ”interests” ströks i beslutspunkt 2, i övrigt fick förslagen stöd.

10. Piracy and armed robbery against ships

Kommittén kunde notera **MSC 102/10** och **103/10** avseende en lägesuppdatering sedan MSC 101. MSC uppmanar alla att anmäla alla piratattacker och beväpnade rån mot fartyg i den speciellt framtagna rapportformuläret (MSC.1/Circ.1333/rev.1 appendix 5). MSC påpekade återigen vikten av att anmäla sin *focal point* i GISIS, endast 58 stater har fört in dessa uppgifter. Dokument MSC 103/INF.7 och 102/INF.11 noterades.

High-risk area (HRA) i Indiska Oceanen (MSC 103/10/2 och 103/10/4)

Kenyas förslag om att exkludera vissa vatten utanför Kenya som högriskområden fick stöd av alla som uttalade sig. MSC uppmuntrade industrigruppen och andra inblandade att fortsätta att samarbeta inom de olika regionala intressegrupperna och föreslog att en uppdaterad rapport skickas in till nästa möte, MSC 104.

SG uttalande om läget i Guineabukten

I samband med diskussionerna om HRA gjorde SG ett uttalande om läget i Guineabukten där läget är fortsatt allvarligt och antalet attacker under pandemin gått upp.

Arbetsgruppens etablering

Samtliga dokument som inkommit under denna agendapunkt skickades till arbetsgruppen om Piracy (WG 2). Då de föreslagna ToR för arbetsgruppen (MSC 103/WP.4) skulle diskuteras så föranledde det stor diskussion främst då förslagen innefattade sådant som låg utanför IMO:s ansvarsområde (tex.

sådant som kopplar till flottan) och föranledde en viss rensning i de föreslagna ToR för arbetsgruppen. MSC enades dock om att prioritet för arbetsgruppen var att arbeta fram en MSC resolution, punkt 8 i ToR, följt av färdigställandet av ett utkast till Assembly resolution enligt MSC 103/10/1 samt ändring av MSC.1/Circ.1601. Övriga ToR tas om tid finnes.

Verifiering av rapporter om piratattacker-GISIS modul (MSC 102/10/4)

Förslaget om att kuststaten ska få möjlighet att validera GISIS rapporteringarna om attacker på fartyg, framfördes av vissa. Vissa menade att detta skulle innebära ökad administrativ börda. Andra menade att objektiviteten inte skulle finnas där och manade därför till försiktighet. Vissa var också oroliga för att detta skulle öka underrapporteringen och således få en omvänd effekt.

Ordförandes summering:

- våldigt få stater har haft synpunkter på det som rapporterats in i systemet.
- stater uppmanas att fortsatt rapportera incidenter via sin focal point i GISIS.
- om antalet incidenter som ifrågasätts skulle öka så kan sekretariatet titta på om man ska modifiera GISIS utefter behoven.
- sekretariatet fick därför uppdraget att övervaka situationen och återkoppla till nästa möte (MSC 104).
- Arbetsgruppen fick även i uppdrag att titta på MSC 102/10/4

Utfallet från arbetsgruppen

MSC 103 antog MSC resolution om IMO:s beslutsamhet för att återställa säkerheten i Guineabukten och att motverka piratattacker.

Arbetet med att ta fram Assembly resolution avseende revidering av resolution A.1069(28) kommer att slutföras under MSC 104 för att kunna antas på A 32.

11. Unsafe mixed migration by sea

MSC 103 beslutade att agendapunkten skjuts upp till MSC 104.

12. Formal safety assessment

MSC 103 beslutade att agendapunkten skjuts upp till MSC 104.

13. Human element, training and watchkeeping (report of the sixth session of the sub-committee)

Urgent matters från HTW 7 enligt dokument **MSC 103/13** behandlades enligt nedan;

Förslag	Kommentar	Beslut
<p><i>The Committee is invited to:</i></p> <p>.1 request the Council to include a specific strategic direction on the human element in the current Strategic Plan for the Organization at the earliest opportunity (paragraphs 2.6 to 2.8);</p>	<p>SP med stöd av FR och UAE stödde förslaget och framförde att det skulle göras så fort som möjligt.</p>	<p>Beslut enligt förslag.</p>
<p>.2 endorse the establishment of the Correspondence Group on COVID-19 Training and Certification Matters and the submission of its report to MSC 104 (paragraph 4.11);</p>	<p>Portugal stödde förslaget. Korrespondensgruppen ska rapportera till MSC 104.</p>	<p>Beslut enligt förslag.</p>
<p>.3 take action, as appropriate, with regard to the proposed modifications to paragraph 11.5 of the draft guidelines for fishing vessels of 24 m in length and over operating in polar waters, when considering the draft guidelines under agenda item</p>	<p>Inga kommentarer.</p>	<p>Beslut enligt förslag.</p>

15 of its agenda (paragraphs 15.3 and 15.4 and annex 11);		
.4 endorse the action of the Sub-Committee to postpone consideration of the personnel, training and familiarization provisions of the draft interim guidelines on safe operation of onshore power supply (OPS) service in port for ships engaged on international voyages to HTW 8, when considering the draft guidelines under agenda item 16 of its agenda (paragraphs 15.6 to 15.9).	Inga kommentarer.	Beslut enligt förslag.

MSC 103/WP.3 och **103/WP.3/Add.1** om Secretary-General's report pursuant to STCW regulation I/8, föranledde inga kommentarer.

MSC 103/13/1 och **103/13/1/Add.1** avseende listan över kompetenta personer föranledde inga kommentarer.

Förslaget i **MSC 102/13/2** om att etablera en gemensam ILO/IMO arbetsgrupp i syfte att motverka sjöpersonals involvering i kriminella aktiviteter och säkerställa deras rättigheter, fick stöd i princip. Beslut om en sådan grupp behöver fattas av Rådet. Frågan har även varit uppe på LEG 107. Tanken med arbetet såsom sekretariatet förtydligade under mötet är att det ska resultera i en resolution, men att man behöver tänka till vad gruppen ska diskutera samt att ToR ska vara tydliga. Kommitteen kunde godkänna, i princip, en sådan grupp beaktat beslut av Rådet (C125).

14. Navigation, Communications and Search and rescue

IAMSAR-manual

Föreslagna ändringar i IAMSAR manualen enligt dokument **MSC 103/14** kunde godkännas utan kommentarer. Den nya versionen kommer att publiceras i juni 2022.

Kostnader för utsändning av MSI från flera erkända satellittjänster

Ordförande inledda diskussionen med att summera frågan baserat på de inkomna inlagorna, och framförde att frågan om kostnadsfördelning är komplex och att det till detta möte presenterats olika möjliga lösningar som inte kommer att kunna lösas under sittande möte. Ordförande föreslog därför att etablera en korrespondensgrupp, som ska rapportera till MSC 105. Ordförandes förslag om en CG fick stöd överlag (leds av AU). CG uppgift blir att lägga fram olika möjliga lösningar som MSC senare kan ta beslut på. MS som har detaljerade uppgifter vad gäller kostnaderna ombads att skicka in dessa till CG. Sekretariatet fick i uppgift att spela in till CG om förutsättningar och behov för en IMO Fond. CG fick även i uppgift att diskutera (lyftes av WMO) om utskick av MSI och SAR information ska vara bindande för alla erkända satellitoperatörer i respektive område de betjänar. Flertalet av de som talade framförde dock vikten av att kostnaderna för utsändningarna inte ska landa på varken stater, redare/operatörer eller områdes koordinatörer (NAV/METAREA). Förslaget om en fond fick därför ett visst stöd, samtidigt som IMO behöver vara öppna med att det kan finnas andra lösningar. IMSO framförde att alla förslag har för och nackdelar men att framtagandet av en fond kommer att ta tid. Andra framförde att kostnader för interoperabilitet (funktionalitet mellan utrustning från olika tillverkare) bör inkluderas. Alla var dock överens om att frågan behöver diskuteras- få en lösning.

15. Ships design and Construction

MSC 103/15/1 om utfallet från HTW 7 och ISWG-IP noterades.

MSC 103 godkände de föreslagna ändringarna av HTW 7 avseende paragraf 11.5 i riktlinjerna för fiskefartyg. MSC 103 kunde därefter godkänna riktlinjer för fiskefartyg över 24 meter i polarområden.

MSC 103 godkände även riktlinjer för jakter med bruttodräktighet över 300 som inte opererar affärsmässigt i polarområden.

Syftet med de två riktlinjerna är att fartyg som inte omfattas av Polarkoden frivilligt kan uppfylla vissa krav relaterade till trafik i polarområden.

16. Ships system and equipment

Interim riktlinjer för landanslutningar

Från utfallet från bl.a. HTW 7 enligt dokument **MSC 103/16**, så framgår det att HTW 7 gjorde bedömningen att det behövs en grundlig genomgång av utkastet till interim riktlinjer (i de delar som avhandlar *familiarization* och utbildningsfrågor) och att detta kommer göras först under HTW 8 (2022). Ordförande valde därför att skjuta upp godkännandet av interim riktlinjerna till MSC 105. Kommentarererna från IACS i **MSC 103/16/1** samt utfallet från HTW 8 skickades tillbaka till SSE 8 för fortsatt diskussion.

Ändringar av MSC/Circ.1318

MSC 103 godkände ändringar enligt förslag i **MSC 103/16/2** om riktlinjer för underhåll av koldioxidsläcksystem MSC/Circ.1318.

Mindre korrigering av referensen till standard

Dokument **MSC 103/16/3** från ISO fick stort stöd i sak. Den EU gemensamma ståndpunkten som innebar att man skulle skicka frågan till SSE 8 för att se om detta kan anses vara en mindre ändring stöddes av vissa EU MS (även av SE), dock valde ordförande att godkänna ändringarna under sittande möte.

Kinas förslag i **MSC 103/16/4** om uppdateringar av befintliga referenser till standarder ansågs behöva ett bättre underlag och MSC kunde inte ta några beslut. En synpunkt som framfördes vara att medlemsstater inte var lämpade att granska ändringar i standarder som IMO refererar till, utan detta är något för ISO. MSC valde därför att skicka frågan till III underkommitté och bjöd in intresserade att skicka in inlagor om detta till III 8.

17. Application of the Committee's method of work

MSC sköt fram agendapunkten till MSC 104.

18. Work programme

Revidering av IGC koden

Förslag enligt **MSC 102/21/1, 102/21/14, 102/21/16** och **102/21/20**.

Flertalet av de som talade menade att omfattningen av den nya arbetspunkten ska vara bred och inte för begränsande. MSC 103 beslutade att lägga till en ny arbetspunkt i nästkommande planeringsperiod för CCC

underkommitté, med två möten i anspråk. Tillämpningen avser endast nya fartyg. Förväntad ikraftträdande datum; 1 jan 2028, senast antagande 1 juli 2026.

Revidering av MODU-koderna relaterat till förbud mot asbest (MSC 102/21/2)

IACS ville även inkludera andra cirkulär exempelvis MSC/Circ.1426/rev.1, vilket MSC kunde godta. MSC 103 beslutade att lägga till en ny arbetspunkt i planeringsperiod 2022-2023 för SDC underkommitté, med två möten i anspråk.

Brandskydd i containerfartyg

Förslag enligt **MSC 102/21/3, 102/21/7, 102/21/24, 102/INF.2** och **102/INF.3**.

Förslaget om ny arbetspunkt i 102/21/3 och 102/21/7 fick generellt stort stöd. Vissa påtalade vikten av att frågan angrips holistiskt. Andra påtalade problematiken med feldeklarerat gods. MSC 103 beslutade att lägga till en ny arbetspunkt i planeringsperiod 2022-2023 för SSE underkommitté och i den provisoriska agendan för SSE 8, med fyra möten i anspråk. Regelverk som ska ses över är SOLAS II-2 och FSS-koden där prioritet ligger på förebyggande åtgärder (ex. tidig detektering). Tillämpningen avser endast nya fartyg. Förväntad ikraftträdande datum; 1 jan 2028, senast antagande 1 juli 2026.

Ändringar i SOLAS kap V och utveckling och revidering av relevanta IMO instrument för att introducera VDES (VHF Data Exchange Systems)

Förslag enligt **MSC 102/21/4** och **103/18**.

Majoriteten gav stöd till alternativ 1 i MSC 103/18, dvs. att inte gå via NCSR. Ordförande valde dock att gå på alternativ 3, dvs. att exkludera framtida SOLAS ändringar från 4-års ändringscykeln, med tanke på att majoriteten tyckte att frågan var angelägen. Även SOLAS kapitel IV kommer att behöva ses över (på förslag från Tyskland). MSC 103 beslutade att lägga till en ny arbetspunkt i nästkommande planeringsperiod för NCSR underkommitté, med två möten i anspråk. NCSR fick i uppdrag att titta på tillämpningsdatum samt om det finns behov av att ta fram riktlinjer för tidig implementering. I samband med detta så erbjöd sig Japan att koordinera en informell korrespondensgrupp med uppgiften att drafta text till SOLAS kapitel V, kontaktuppgifter finns i MSC 103/18.

Uppdatering av regler för nödbogsering

Förslag enligt **MSC 102/21/5, 102/INF.4** och **102/INF.5**.

Begreppet ”*large ships*” föranledde en hel del diskussioner då detta inte finns definierat. Dagens krav gäller endast för tankfartyg om minst 20 000 dödvikt. MSC valde därför att lämna över frågan om vilka fartygsstorlekar som skulle omfattas av det nya kravet till SDC med uppdrag att ta fram ett beslutsunderlag till MSC. MSC 103 beslutade att lägga till en ny arbetspunkt i planeringsperiod 2022-2023 för SDC underkommitté och i den provisoriska agendan för SDC 8, med två möten i anspråk. Tillämpningen avser endast nya fartyg över en viss storlek. Förväntad ikraftträdande datum; 1 jan 2028, senast antagande 1 juli 2026.

Framtagande av prestandanorm för NAVDAT fartygsutrustning

Förslag enligt **MSC 102/21/6, 102/21/25** och **102/INF.6**

Förslaget fick stöd överlag. MSC 103 beslutade att lägga till en ny arbetspunkt i nästkommande planeringsperiod för NCSR underkommitté, med två möten i anspråk.

Översyn av COLREG, 1972- regler för fartyg med speciell typ av last

Förslaget stötte på massivt motstånd. Många menade att (även SE) frågor kring den mänskliga faktorn i samband med olyckan (kollision mellan MT Sanchi och MV CF Crystal) behöver utvärderas innan MSC tar beslut om ny arbetspunkt. I olycksutredningen har det framkommit att kraven på utkik enligt COLREG inte efterlevdes, vilket bara bekräftar att det inte finns behov av att ändra i regelverket.

Ändringar till SOLAS kapitel XII-bulkfartyg och revidering av tolkningar

Förslaget om att revidera SOLAS XII stöddes av vissa MS. Andra menade (även SE) att även synpunkterna i IACS dokument MSC 102/21/21 bör beaktas i arbetet. Med anledningen av det stora stödet för IACS inlägga så togs inget beslut om en ny arbetspunkt. MSC valde istället att skicka dokumenten till SDC (under AOB) med uppdraget att ta fram en handlingsplan.

Utökning av befintlig agendapunkt för ändringar i 2011 års ESP-kod

Förslag enligt **MSC 102/21/10** och **102/21/17**.

Båda dokumenten fick stöd överlag. Dokumentet från IACS i MSC 102/21/17 förespråkar dock en noggrannare utredning och fick stöd av ett antal MS (även SE). MSC valde därför att skicka båda dokumenten till SDC under den befintliga arbetspunkten för ESP-koden.

Revidering av FTP-koden

Förslaget som var ett EU-gemensamt förslag stöddes av Portugal och Italien. MSC 103 beslutade att lägga till en ny arbetspunkt i nästkommande planeringsperiod för SSE underkommitté, med tre möten i anspråk. Tillämpningen avser endast nya fartyg. Förväntad ikraftträdande datum; 1 jan 2028, senast antagande 1 juli 2026.

Översyn av MSC.1/Circ.1369- tillämpning av reglerna för "Safe Return to Port"

Förslag enligt **MSC 102/21/12 och 102/21/22.**

Båda dokumenten fick stöd. Några framförde behovet av att även inkludera SOLAS II-2/21 men det skulle i så fall behöva en separat begäran om ny arbetspunkt. MSC 103 beslutade att lägga till en ny arbetspunkt i nästkommande planeringsperiod för SDC underkommitté, med två möten i anspråk.

Arbete kring problematiken med tappade containrar till sjöss

Förslag enligt **MSC 102/21/13 och 102/21/19.** Båda dokumenten fick stöd. NL menade att frågan behöver arbetas med holistiskt. WSC menade att det kan finnas andra underliggande orsaker till att containrar tappas överbord och att frågan därför behöver tittas på holistiskt. Följande lyftes fram av WSC; styrka/hållfastighet på container infästningarna, fel uppgett vikt på innehållet, regelefterlevnad generellt, CTU-kodens regler. MSC 103 beslutade att lägga till en ny arbetspunkt i nästkommande planeringsperiod för CCC underkommitté, med två möten i anspråk.

Förslag på två nya arbetspunkter från III underkommitté

MSC 103 beslutade om ny arbetspunkt om framtagande av ny utbildningsmanual för nya PSC personer, i planeringsperiod 2022-2023 och i den provisoriska agendan för III 8. Beslut måste även tas av MEPC.

MSC 103 beslutade också om ny arbetspunkt om framtagande av IMSAS riktlinjer som stöd vid implementeringen av III-koden för stater, i planeringsperiod 2022-2023 och i den provisoriska agendan för III 8. Beslut måste även tas av MEPC.

Kommande MSC-möten

MSC 104 är planerat att hållas 4-8 oktober 2021. MSC 105 är planerat att hållas under första halvan av 2022. Följande arbets- och drafting grupper planeras under MSC 104: 1) piracy 2) domestic ferry safety 3) amendments to mandatory instruments

Bränslesäkerhetsfrågan togs bort från den provisoriska agendan för MSC 104 då CG rapporterar till MSC 105.

Intersessional meetings

MSC 103 har godkänt följande “intersessional meetings”:

- 36:e mötet av E&T group om IMSBC koden som kommer hållas under första halvan av 2022.

19. Election of chair and vice-chair for 2021

Till ny ordförande för MSC valdes Ms. Mayte Medina (US) och Mr. Theofilos Mozas (Grekland) valdes till vice ordförande.

20. Any other business

Endast Covid-19 relaterade frågor diskuterades under denna agendapunkt. Resten av inlagorna under agendapunkten sköts fram till MSC 104.

Sekretariatet informerade kring pågående initiativ och arbeten inom IMO för att mildra effekterna på sjöfarten under pandemin, vilket noterades. Man informerade också om att den nyligen framtagna GISIS modul för besättningsbyten nu var i drift.

MSC resolution om vaccinations strategier

Inför mötet så hade sekretariatet i samråd med ordförande förberett ett utkast till MSC resolution om behovet att prioritera sjömän i vaccinationen för Covid-19, och presenterades för kommitteen i dokument MSC 103/WP.12. Utkastet, som innefattade två olika valmöjligheter (option 1 and 2) föranledda en hel del diskussion. Flera av de som talade påtalade att det endast ska vara rekommenderande för staterna. Ordförande poängterade att IMO inte kan ta fram några globala strategier då det ligger utanför dess ansvarsområde. IMO jobbar och samarbetar med WHO i denna fråga. En informell *Friends of the Chair* grupp fick i uppdrag att arbeta fram en acceptabel skrivelse. SE var en av många andra stater som var med i denna informella grupp och där SE bevakade att resolutionen skulle vara icke bindande, vilket även blev utfallet. MSC 103 antog resolutionen *Recommended action to prioritize COVID-19 vaccination of seafarers*.

I samband med antagandet av MSC resolutionen så gav MSC uppdraget till sekretariatet att ta fram ett utkast till Assembly resolution med generell uppdatering kring besättningsbyten och vaccination, som tas upp på MSC 104 så att den kan antas på A 32.

MSC 103/20/14 från Dominica noterades endast då förslaget i stora delar redan finns omhändertaget i existerande resolutioner (tex. MSC .473(ES.2).
ordkoreas -sanktioner

Gabor Szemler

Bilaga 1

Lista över resolutioner som antagits/godkänts av MSC 103

RESOLUTION MSC...(103) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA (SOLAS), 1974

RESOLUTION MSC...(103) – 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...(103) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CODE FOR FIRE SAFETY SYSTEMS (FSS CODE)

RESOLUTION MSC...(103) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL LIFE-SAVING APPLIANCE CODE (LSA CODE)

RESOLUTION MSC...(103) – AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS (STCW), 1978

RESOLUTION MSC...(103) – AMENDMENTS TO PART A OF THE SEAFARERS' TRAINING, CERTIFICATION, AND WATCHKEEPING (STCW) CODE

RESOLUTION MSC...(103) – AMENDMENTS TO THE REVISED RECOMMENDATION ON TESTING OF LIFE-SAVING APPLIANCES (RESOLUTION MSC.81(70))

RESOLUTION MSC...(103) – DEMONSTRATING THE ORGANIZATION'S DETERMINATION TO RESTORE SECURITY IN THE WATERS OF THE GULF OF GUINEA, AND TO ENCOURAGE MEMBER STATES AND ALL STAKEHOLDERS TO WORK TOGETHER AND TAKE EFFECTIVE AND EFFICIENT MEASURES TO PREVENT PIRACY

RESOLUTION MSC...(103) – RECOMMENDED ACTION TO PRIORITIZE COVID-19 VACCINATION OF SEAFARERS

Bilaga 2

Rapporter från arbetsgrupperna

Rapport från arbetsgruppen för MASS vid MSC 103

Datum	6-13 maj 2021
Plats	Via länk
Delegation	Joakim Lindvall, Transportstyrelsen Christina Palmén, Föreningen Svensk Sjöfart Henrik Tunfors, Transportstyrelsen (arbetsgruppens ordförande)

Sammanfattning av Viktigare händelser och resultat som uppnåddes under mötet:

Arbetsgruppen avslutade arbetet med regelinventeringen (RSE) och tog fram en slutrapport för arbetet till kommittén. Slutrapporten innehåller

- en sammanställning av resultatet för varje instrument under MSC för de olika nivåerna av autonomi
- en rekommendation för det bästa sättet att hantera resultatet för varje instrument
- en sammanställning av identifierade gap och teman
- en sammanställning av gemensamma gap och teman för olika instrument
- en föreslagen väg framåt efter RSE:n med avseende på förslag till prioritering för nya inputs till MSC

Allmänt

Arbetsgruppen leddes av Henrik Tunfors (Sverige), och var representerad av 58 medlemsstater, 1 associerad medlem, 6 intergovernmental organizations, 25 non-governmental organizations samt 2 IMO training institutes.

Med anledning av pandemin var arbetsgruppens arbete framskjutet från MSC 102 och en stor del av inlagorna som hanterades i arbetsgruppen hade initialt skickats in till MSC 102. Detta gjorde även att vissa medlemsstater hade kommenterat på och kompletterat sina inlagor.

Gruppen arbetade utifrån den agenda som ses i **103/WP.4** och som beslutades av kommittén. Agendan för gruppen ses i kursiv stil i rapporten, inlagor är markerade i fet stil.

Denna rapport är inte heltäckande utan tar endast upp punkter som är av särskilt intresse för Sverige. Den officiella rapporten från arbetsgruppen ses i dokument **103/WP.8** som nedan omnämns som arbetsgruppens rapport. Bilagan till arbetsgruppens rapport utgör slutrapporten för regelinventeringen (RSE) och omnämns nedan som RSE rapporten.

Gruppens primära uppgift var att enas om utkomsten från RSE:en (agendapunkt 1) och leverera en slutrapport från arbetet innehållande:

- en sammanställning av resultatet för varje instrument under MSC för de olika nivåerna av autonomi,
- en rekommendation för det bästa sättet att hantera resultatet för varje instrument,
- en sammanställning av identifierade gap och teman,
- en sammanställning av gemensamma gap och teman för olika instrument, och
- en föreslagen väg framåt efter RSE:n med avseende på förslag till prioritering för nya inputs till MSC.

Inför mötet hade ett arbetsdokument, **103/WP.11**, förberetts av arbetsgruppens ordförande tillsammans med sekretariatet som, enligt instruktion från kommittén, användas som grund för arbetet i gruppen.

Nedan följer en beskrivning av diskussionerna samt de beslut som togs i arbetsgruppen numrerat efter arbetsgruppens agenda.

Agendapunkt 1 (*consider the results of the second step of the RSE and prepare, using the annex to MSC 103/WP.11 as the basis for the work, the outcome of the RSE*)

Majoriteten av arbetet i gruppen ägnades åt genomgång av slutrapporten för RSE:n vilken omhändertar agendapunkt 1 att leverera en rapport innehållande de delar som beskrivs i **103 WP.4 1.1 – 1.5**. Kommittén var tydlig med att gruppens huvudsakliga uppgift var att avsluta RSE:n innan arbetet påbörjades.

RSE rapportens bilaga 2 utgör den huvudsakliga delen av RSE rapporten och innehåller information om utfallet av RSE:n på instrumentnivå som är hämtat från rapporterna för varje enskilt instrument som inkom till MSC 102. Av bilagan framgår på instrumentnivå det mest lämpliga sättet att hantera MASS, skäl till varför det anses vara det lämpligaste sättet samt identifierade potentiella luckor och teman som kräver åtgärd.

Japan hade genom inlägga **103/5/4** föreslagit att bilagan skulle ändras för SOLAS kapitel IV och V till nivå I och II istället för endast II för ”degree one”. Detta stöddes inte av gruppen och det fanns en övervägande majoritet som ansåg att det var viktigt att rapporten återspeglade resultatet från det arbete som gjorts under RSE:n. I **103/5/4** föreslår Japan även att SOLAS kapitel XI-2 ska ändras på samma sätt. Detta accepterades av gruppen då det inte tydligt framgår av rapporten vilket alternativ som har valts utan framgår endast i GISIS.

Vidare föreslår Japan i **103/5/4** att framtida arbetet ska delas in i två spår för olika nivåer av autonomi vilket återspeglades i **103 WP.11 6.9**. Det konstaterades av gruppen att slutsatsen inte återspeglas i resultatet från RSE:n och det fanns ett brett stöd i gruppen att ta bort punkten, vilket även stöddes av Sverige.

Från resultatet av RSE:n framgår att den största gemensamma nämnaren för de prioriterade instrumenten är att ett nytt regelverk för MASS är den mest lämpliga metoden för att hantera MASS (RSE rapporten 6.2 samt 6.7.2). Det fanns även en samsyn i gruppen att ett nytt instrument för MASS eller en MASS-kod skulle vara det mest lämpliga sättet för att hantera MASS även om det identifierades att vissa instrument kan behöva ändras för att inte förhindra MASS (arbetsgruppens rapport 13). Även om det i stort rådde samsyn gällande den slutgiltiga lösningen för MASS så blev det en del diskussion om vägen dit. Vissa delegationer framförde att tillfälliga riktlinjer kan vara en bra väg framåt (RSE rapporten 6.3) medan andra ansåg att framtagande av riktlinjer kan inkräkta på kommitténs begränsade resurser och att det skulle kunna försena arbetet med ett nytt instrument för MASS. Ryssland gick så långt i diskussionen att de annonserade att de skulle ta upp frågan i plenum om punkten togs bort. Punkten skrevs om för

att bli mer generell och kunde accepteras av gruppen, vilket även Sverige stödde.

RSE rapporten tabell 2 listar de potentiella gap och teman som identifierades under RSE:n. Vissa delegationer ville vid mötet lägga till fler potentiella gap och teman och diskussion uppstod om listan skulle representera resultatet i rapporterna för varje instrument eller om den skulle kompletteras nu. Efter vissa diskussioner enades gruppen om att listan skulle representera utfallet av det tidigare arbetet med RSE:n vilket även stöddes av Sverige för att inte öppna upp diskussioner om resultatet av RSE:n.

RSE rapporten tabell 6 beskriver den föreslagna vägen framåt för arbetet inom IMO med MASS. Det blev en del diskussioner kring hur detaljerad listan skulle vara där till exempel Kanada föreslog att tabellen skulle kompletteras med en kolumn som exakt beskrev den föreslagna vägen framåt baserat på kalenderdatum. Andra delegationer tillsammans med ordförande ansåg att listan inte bör vara för detaljerad utan snarare beskriva de övergripande dragen för att inte föranleda arbetet i kommittén. Gruppen enades till slut om den mer övergripande listan.

Agendapunkt 2 (Submit a written report to the Committee)

Sista dagen ägnades åt arbetsgruppens rapport från mötet. Ordförande hade inför dagen tagit fram ett utkast till rapport tillsammans med sekretariatet som hade distribuerats till gruppens medlemmar kvällen innan.

Under genomgången av RSE rapporten drev Finland vid flera tillfällen på för att få in en text om vikten av "use of data and artificial intelligence, performance and data requirements, validation, verification and certification and an accountability framework". Detta fick inte stöd från gruppen då det inte hade identifierats under RSE:n och ledde till att Finland efterfrågade att få nämna detta i arbetsgruppens rapport istället. Det rådde även viss oenighet i gruppen om detta skulle tas med i arbetsgruppens rapport och om det skulle vara gruppens åsikt eller endast uttryckas som Finlands åsikt. Sekretariatet framförde att om en enskild delegation vill ha med en kommentar i en rapport från en arbetsgrupp så är det vedertagen praxis att kommentaren tas med i rapporten. Gruppen kunde till slut enas om att ta med kommentaren i arbetsgruppens rapport 15 genom något av en kompromiss med formuleringen "The Group acknowledged the view of the delegation of Finland", vilket även Sverige stödde.

Danmark upplyste under genomgången av RSE rapporten gruppen om att de hade identifierat ett gap i STCW-konventionen efter att RSE:n hade genomförts angående vaktgående som de ansågs vara en showstopper för MASS. Då detta inte var en reflektion från RSE:n föreslog Danmark att

detta skulle belysas i arbetsgruppens rapport. Det fanns inget motstånd i gruppen att belysa detta genom skrivelsen som återspeglas i arbetsgruppens rapport 8 och 9.

Rapport från arbetsgrupp 2 om sjöröveri och väpnande rån på fartyg

Arbetsgruppen bevakades av Fredrik Jonsson-Transportstyrelsen.

Arbetsgruppen började sitt arbete den 10 maj 2021 och leddes av Capt. Derrick Attachie. Deltog gjorde 71 MS, 5 inter-gov och 18 non-gov.

PREPARATION OF AN MSC RESOLUTION

Började med att förbereda en resolution för hantering av rådande situationen i Guineabukten, grunden för förslaget till resolutionen kommer från ett förslag inlämnat från Kina. Det gjordes en hel del redaktionella ändringar samt tillägg för det arbete som redan är på plats i regionen idag.

Gruppen enades om ett förslag till resolution, som lämnas till Plenum för godkännande.

FINALIZE THE TEXT OF THE DRAFT ASSEMBLY RESOLUTION

Gruppen reviderade resolution A.1069(28) *Prevention and suppression of piracy, armed robbery against ships and illicit maritime activity in the Gulf of Guinea*, i arbetet användes även dokument MSC 103/10/1, och UN General Assembly resolution 75/239, *Oceans and the Law of the Sea*.

Även här gjordes en rad redaktionella ändringar. Efter en väldigt lång diskussion här kring hur sjöröveri är juridiskt definierat i övriga FN regler kopplat till att väpnat rån inte det men att det finns praktiska definitioner som är väl fungerande enades gruppen om att frågan behöver mer juridisk genomgång vilket föreslås skickas vidare till MSC 104, IMO LEG-divison kommer titta på detta med definitionerna kopplat till "*maritime crime*"

Det uppstod en väldigt förvirrad diskussion kring *Coordinated Maritime Presences (CMP)* från flera EU MS (PT, FR, GR och NL). Viktigt i sammanhanget är att frågan inte är EU-koordinerad då det i dokument 7977/2/21 REV 2 står så här:

Furthermore, it would be appropriate to inform those present that the Council has adopted Council conclusions on 25 January 2021 launching a pilot case of the Coordinated Maritime Presences (CMP) concept in the Gulf of Guinea.

Även vid genomgången av rapporten blev det förvirring kring detta faktum, och det reflekteras i punkt 4.4 i rapporten på följande sätt:

"some member States of the European Union"

Blev ingen särskilt klar diskussion i frågan, många MS ville ha ytterligare underlag från EU MS vilket man föreslog att man får till MSC 104 på sig att ta fram.

Gruppen enades om ändringarna och att det endast är frågorna om definitionerna och *Coordinated Maritime Presences (CMP)* som föreslås skickas vidare till MSC 104 för ytterligare diskussion.

AMEND MSC.1/CIRC.1601 ON REVISED INDUSTRY COUNTER PIRACY GUIDANCE

Även här gjordes en rad redaktionella ändringar.

Gruppen enades om ett förslag till reviderad resolution.

DISCUSS THE NEED FOR COOPERATIVE MECHANISMS

Blev en väldigt utdragen diskussion kring skillnaderna mellan Somalia och Guineabukten, i Somalia gick man in även innanför dess territoriella gränser (12 NM) vilket godkändes i FN:s säkerhetsråd (se UNSC 1851). Det är inte något som kommer göras i Guineabukten. Dock kan man lära mycket från situation i Somalia, MEN det är en stor skillnad juridiskt för vad som gäller i Guineabukten eftersom det inte finns ett sådant beslut från FN:s säkerhetsråd.

Dock diskuterades flera olika tidigare projekt men även pågående projekt såsom exempelvis i Indiska oceanen. Det var en av många regioner som pekades ut för att kunna ta lärdom från.

EFFORTS TO ARREST AND PROSECUTE SUSPECTED PIRATES

Här gjordes en hel del redaktionella ändringar samt tillägg för det arbete som redan är på plats i regionen idag.

Gruppen enades om text i rapporten som kan användas för framtida arbeten och uppdateringar i regionen.

OPTIONS FOR AVAILABLE PROTECTION SOLUTIONS AND THEIR IMPLICATIONS

Här blev en mycket utdragen diskussion kring nationsgränser och vem som har rätt att göra vad beroende på vilken sida om gränsen man befinner sig.

Diskussionerna summerades med förslag på att göra navigatoriska korridorer (separationer) och att även använda sig av konvojer i området. Viktigt är dock att man respekterar nationernas territoriella vatten.

Gruppen enades om text i rapporten som kan användas för framtida arbeten och uppdateringar i regionen.

OPTIMIZING CURRENT INCIDENT REPORTING

Blev en utdragen diskussion kring rapportering och vilka system som är

tillgängliga för att kunna koordinera sig i regionen. Det är också viktigt att incidenter kommer in snabbt och att åtgärder kan diskuteras och beslutas på ett effektivt sätt.

Det noterades även att det finns olika terminologer att rapportera på, vilket ställer till det när man kanske till och med talar om olika saker. Gruppen enades om att föreslå ett behov av att revidera MSC.1/Circ.1333/REV.1 och MSC.1/Circ.1334 eftersom de är 10 år gamla.

Vid genomgången av rapporten blev det en väldigt utdragen diskussion om vad som verkligen beslutades mellan ICS och ARG. Det mynnade ut i text som kan användas för framtida arbeten och uppdateringar i regionen. Gjordes även ett tillägg om ett förslag om revidering av MSC.1/Circ.1333/REV.1 och MSC.1/Circ.1334 vid MSC 104

Sammanfattning

Generellt var det väldigt ingående och utdragna juridiska diskussioner kring UNCLOS och andra FN-instrument som omfattar sjöröveri. Det var även vid genomgången av rapporten vid ett flertal tillfällen långa och hårda diskussioner om vad som verkligen uttrycktes och beslutades vid tidigare diskussioner under flera av agendapunkterna ovan.

Tre delar föreslås skickas till MSC 104 för ytterligare förhandling:

- definitionerna för sjöröveri och väpnande rån till sjöss
- ytterligare information för Coordinated Maritime Presences (CMP)
- revidering av MSC.1/Circ.1333/REV.1 och MSC.1/Circ.1334

Sverige kan dock ställa sig bakom innehållet i rapporten.

Rapport från arbetsgrupp 3 - Fuel oil safety

Arbetsgruppen bevakades av Saeed Mohebbi-Transportstyrelsen.

Arbetet påbörjade torsdag den 6:e maj kl. 12:00 och pågick till torsdag den 12:e maj kl 14:00. Ordförande för arbetsgruppen Christian Allgeier tillsammans med sekretariatet Bing Bing Song började med att gå igenom alla Terms of referens som hade instruerats av kommittén.

De aktiva medlemmarna i gruppen var framförallt UK, USA, Japan, Kina, UAE, Grekland, Cook Island, Norge, Finland, Danmark och Sverige samt IUMI, OCIMF, IBIA och ISO.

TOR .1 further develop mandatory requirements regarding the reporting of confirmed cases where oil fuel suppliers have failed to meet the flashpoint requirements, based on annex 1 to document MSC 102/6 and taking into account documents MSC 102/6/1, MSC 103/6, MSC 103/6/1, MSC 102/INF.18 and MSC 102/INF.19;

Alla TOR var gicks igenom av ordförande och accepterad av hela gruppen förutom den första TOR där dokumentet MSC 103/6/1 visade sig och vara kontroversiell, eftersom i dokumentet föreslår Kina att medlemsstaterna ska se till att man anordnar testningskapacitet på de största hamnarna. USA ansåg detta som en svår uppgift för många stater och därmed föreslog att dokumentet MSC 103/6/1 skulle tas bort. Förslaget om borttagning av MSC 103/6/1 fick medhåll av flera medlemsstater.

I enlighet med TOR diskuterades bilaga 1 i MSC 102/6 som innehåller 2 punkter. Man bör observera att dessa två punkter berör många känsliga delar som var föremål för långa diskussioner inom gruppen.

Punkt 1. Att medlemsländerna ska se till och anmäla de fall där bunkeroljan strider mot SOLAS kraven dvs. confirmed cases.

Punkt 2. Definitionen av ordet confirmed cases

Punkt 1 av dokumentet ändrades genom förslag från USA så att fartyget kommer i fokus istället för bunkerleverantörerna. Denna punkt diskuterades av många i gruppen och uppfattningen var delad och konsensus inte kunde nås riktigt. Till sist förblev meningen oförändrad. Man bör observera att majoriteten av gruppen var eniga om att endast flampunkt skulle hanteras. Sverige framförde att flampunkt är enda parameter som nämns av SOLAS och att fokus ska ligga framförallt på flampunkten. Vissa menade att anmälning av överträdelse ska ske via GISIS och att systemet behöver uppdateras. Anmälningförfarande i enlighet med beslut från MEPC kan leda till ändringar i annex VI i MARPOL som reglerar obligatoriska specifikationer i BDN .

Punkt 2 av dokumentet handlar om definitioner och punkt 2.1 definierar "confirmed cases" vilket är bekräftat fall av olja som bryter mot SOLAS kravet. En del av definitionen visade sig vara kontroversiell, vilket ledde till intensiva diskussioner och det var laboratorierna som skulle godkännas av administrationerna. Gruppen med stor majoritet kom fram till att laboratorierna ska vara endast ackrediterad och inte vara godkända av administrationerna, eftersom det skulle innebära onödig administrativ börda för administrationerna.

Gruppen diskuterade även eventuella påverkan på fartygens certifiering. Frågan noterades för vidare diskussioner i framtiden.

Gruppen diskuterade till sist behovet av definitionen av OIL och OIL FUEL. Japan tog upp definitionen om OIL FUEL från MARPOL. Båda definitionen noterades för vidare diskussioner.

Gruppen kom överens om att nya riktlinjer för bekräftelse av bunkeroljans egenskaper vid provtagning bör utvecklas. Man ska ha i beaktande av MEPC.1/Circ.875 och Add.1, and MEPC.182 (59) och att det ska vara en gemensam MSC/MEPC resolution eller cirkulär.

Till sist kom frågan upp om regeln ska gälla existerande eller nya fartyg. Eftersom regeln gäller bunkring och provtagning och att alla fartyg är påverkade så vill de flesta i gruppen att alla fartyg ska vara föremål för regeln. SE framförde inga åsikter i denna fråga. Gruppen kom fram till att man behöver ha mera tid för att analysera eventuella effekter innan man tar ett beslut.

TOR .2 further develop mandatory requirements to ensure SOLAS Contracting Governments take action as appropriate against oil fuel suppliers in confirmed cases of deliveries of oil fuel that do not comply with the requirements specified in SOLAS regulation II-2/4.2.1, based on annex 2 to document MSC 102/6 and taking into account document MSC 102/6/2;

Beträffande dokument MSC 102/6/2 som föreslår notifiering till IMO, så uttryckte sig USA och Norge om att dagens rapporteringssystem inte är optimal och regeln kan vara verkningslös och därmed notifiering till IMO togs bort av förslaget. Gruppen fortsatte med att diskutera förslag till ny SOLAS krav som framgår av MSC 102/6 bilaga 2. Av kravbilden framgår att medlemsländerna ska vidta åtgärder mot oljeleverantörer som bryter mot SOLAS kraven. Kravbilden var accepterad av gruppen utan motsättningar, dock termen oil fuel eller fuel oil diskuterades och man valde att endast använda sig av termen fuel i nuläge med mål att vidareutveckla texten med MARPOL ändringar och resultat från MEPC 76 i beaktande.

Viktigt ! Om förslaget blir verklighet och förs i SOLAS behöver vi i så fall i Sverige ha en nationell handlingsplan för det, eftersom man förbinder sig om att vidta åtgärder mot oljeleverantörer som bryter mot SOLAS kraven. Min bedömning är att problemet kan vara sällsynt i Sverige, dock behöver vi ha rutiner om hur vi går till väga vid ett sådant fall och om andra myndigheter behöver vara med i processen.

TOR .3 *further develop mandatory requirements regarding the documentation of the flashpoint of the actual fuel batch when bunkering, taking into account annex 3 to document MSC 102/6 and document MSC 102/6/2;*

Frågan diskuterades intensivt av gruppen. En del av gruppen menade att BDN (Bunker Delivery Note) och MSDS (Material Safety Data Sheets) finns redan och borde användas så att arbetet och administrativa bördan minimeras, medan andra menade att vi arbetar under SOLAS och man behöver ett eget dokument som inte ligger under MARPOL.

OCIMF frågade om man kunde sammanlå en MARPOL och en SOLAS cirkulär till ett dokument för att förenkla processen. Sekretariatet svarade att MARPOL och SOLAS är olika konventioner och har olika *contracting governments* och det kan bli svårt med en sammanslagning, men det kan vara en lösning. Ordförande påminde om att vi har blivit instruerade om att ta fram preskriptiva krav i frågan. Frågan kommer att diskuteras ytterligare inom KG:en.

Gruppen noterade också om att en KG som har startats av MEPC 74, har redan föreslagit ändringar i MARPOL annex VI så att flampunkten hamnar i BDN. Detta är viktigt att noteras eftersom utgången i MARPOL ändringen kan påverka det vi arbetar med under SOLAS. Om en KG startas ska gruppen i så fall ta ovanstående information i beaktande.

TOR .4 *develop guidelines for ships to address situations where they have indicative test results suggesting that the oil fuel supplied may not comply with SOLAS regulation II-2/4.2.1, taking into account the draft requirements as set out in annex 4 to document MSC 102/6 and documents MSC 102/6/1, MSC 102/6/2, MSC 103/6 and MSC 102/INF.19;*

Denna TOR handlar om situationer där den levererade oljan har visat sig strida mot kravbilderna i SOLAS. KG hade tidigare tagit fram förslag på riktlinjer som framgår av bilaga 4 i MSC 102/6. Frågeställningen var inte kontroversiell och gruppen började med att vidareutveckla tidigare förslaget genom att strukturera om hela förslaget i framförallt tre grupper dvs. bränslehantering, egenskaper hos bränslet och risker.

En aspekt i det hela är hur och i vilken omfattning ett fartyg kan bli drabbad i en sådan situation och man bör ta alla aspekter i beaktande när man arbetar med denna punkt i framtiden.

IBIA uttryckte att frågan ska diskuteras vidare inom KG, vilket stöddes av gruppen.

***TOR.5** consider further possible actions, including measures related to oil fuel parameters other than flashpoint, taking into account annex 5 to document MSC 102/6 and documents MSC 102/6/1, MSC 102/6/2, MSC 103/6/1, MSC 102/INF.18 and MSC 102/INF.19, and advise the Committee on how best to proceed;*

Som det nämndes under TOR 1, diskuterades Kinas förslag som hade framförts genom dokument MSC 103/6/1. Gruppen valde och inte stödjade förslaget, eftersom flera komponenter i förslaget ansågs vara inte mogna och därför bad man Kina om att bearbeta förslaget och vara tydligare. De som var emot förslaget var framförallt USA, Norge, UAE och Japan.

En annan fråga som diskuterades intensivt var frågan om att ta fram en MSC resolution om EBF (Experience-Building Phase) så att medlemsländerna ska samla information om problem som har uppstått i samband med bunkring av olja som strider mot SOLAS kravet. Detta röstades ner av bl.a. USA, Danmark UAE, Japan och Cook Island, dock ändrades detta till en rekommendation istället. Gruppen kom överens om att rekommendera kommittén om att bjuda in medlemsländerna för att komma in med relevant information där fartygens eller personalens säkerhet i samband med bunkring har äventyrats.

Med bakgrund av ovanstående så även förslaget om att skicka frågan till III röstades ner.

BIMCO nämnde att de tillsammans med INTERTANKO, ICS och INTERCARGO har initierat ett arbete för att samla data som gäller problem med bunkring. De har för avsikt att informera gruppen om resultatet.

När det gällde förslaget om BLS (Bunkering licensing schemes) dvs. licenskrav för bunkerleverantörer vilket framgår av MSC 102/6/2, blev det en livlig diskussion och uppfattningen var delade inom gruppen.

Bl.a. USA, Norge, Japan, UK var emot obligatoriska krav om BLC

ICS, Cook Island, BIMCO, ITF och SE var för förslaget.

Ordförande påminde gruppen om att detta inte är obligatoriskt instrument, utan vi ska bjuda in medlemsstaternas att beakta BLC i sin lagstiftning. Grekland föreslog att varje medlemsland bör uppmuntras för att implementera detta inom sin jurisdiktion. (För Sveriges vidkommande finns

det idag något som kallas för Green Bunkering med årliga möten, där TS deltar och har möjligheten att framföra detta.)

En annan viktig aspekt som lyftes under förhandlingarna var att MSC:s arbete skulle inte motverka de beslut som har fattats av MEPC.

Gruppen diskuterade även flampunkt som enda sak att fokusera på. KG kommer att ta hand om frågan beträffande datasamling och andra egenskaper hos bränslet om en sådan grupp bildas. ISO nämnde att de håller på att samla data och arbetar just nu med frågan.

TOR.6 *review and update the action plan for the work under this output, based on annex 13 to document MSC 101/24;*

Ordförande nämnde att det behövs att KG åter bildas och rapporterar till MSC 105. Anledningen till att man hoppar över MSC 104 var att semestern ligger i mellan och med tanke på mängden av arbete blir rapportering till MSC 104 orealistiskt.

Färdigställande av regelverk för fartyg som använder oljebränslen beräknas därmed vara klart till 2023.

TOR.7 *consider whether the Correspondence Group should be re-established and, if so, prepare terms of reference for consideration by the Committee; and*

Gruppen var eniga om att KG åter skulle bildas för vidare arbeten med de kvarvarande punkter som nämndes tidigare, vilka i korthet är SOLAS ändringar för bekräftat fall där oljeleverantörer bryter mot flampunktskaven och åtgärder mot dessa leverantörer, preskriptiva krav för dokumentering av flampunkt vid bunkring, ta fram riktlinjer som omhändertar situationer där fartyget fått bunkeroljan som inte uppfyller SOLAS kravet och till sist samla information och hantera andra parametrar än flampunkt.

TOR.8 *submit a written report to plenary by Thursday, 13 May 2021.*

Gruppen fick utkastet till rapporten via mejl för genomgång kl. 10:00 torsdag den 12:e. Tidigare hade gruppen fått instruktioner av ordförande om att skicka in eventuella kommentarer till rapporten via mejl till sekretariatet så att man hinner förbereda och att arbetet ska bli smidigare. De som hade mindre kommentarer på rapporten var framförallt Danmark och UK och inget av dessa kommentarer uppfattades som kontroversiella.

Gruppen började sitt arbete kl. 12:00 och färdigställde rapporten till kl. 14:00.