

**RAPPORT FRA SLF 55**

TIL: Sjøfartsdirektoratets ledelse, delegasjonsmedlemmene og regionledere.  
FRA: Delegasjonen v/Turid Stemre  
DATO: mars 2013

**KOMITÉ: IMO's Sub-Committee on Stability and Load Lines and Fishing Vessel Safety (SLF 55) 18.-22. Februar 2013**

<u>Den norske delegasjonen besto av følgende:</u>	<u>Funksjon:</u>
Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet (delegasjonsleder)	Plenum/DG 1
Underdirektør Yngve Folven Bergesen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/DG 2
Senioringeniør Trond Kvande, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 2
Senioringeniør José Ventura, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 1
Senioringeniør Anders Mathisen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 1
Senioringeniør Gunn Ersland, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 3
Senioringeniør Roar Haugan, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 2
Senioringeniør Bodil Pedersen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 3
Overingeniør Gunnar Hjort, DNV	Plenum/WG 2
Avdelingsleder Anne Marie Kristensen, DNV	Plenum/WG 2
Prosjektingeniør Adam Larsson, DNV	Plenum/WG 1
Overingeniør Nini Ulland, DNV	Plenum/DG 1
Rådgiver Jahn Viggo Rønningen, Norges Rederiforbund	Plenum/WG 1

## 1. INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 14. februar 2013. Det ble avholdt EU-koordinering i London 7. februar 2013 der Norge ikke deltok. I tillegg ble det avholdt EU koordineringsmøter under møtet der Stembre deltok.

Under SLF 54 ble det opprettet følgende arbeids- og draftinggrupper:

- WG 1 Intact stability (agendapunkt 3, 10 og 12) ledet av Prof. A. Francescutto (Italia)
- WG 2 Sub-division and damage stability (agendapunkt 4, 7, 8, 13 og 16.4), ledet av Mr. Mr. J. Person (United States)
- WG 3 Development of provisions to ensure the integrity and uniform implementation of the 1969 TM Convention (agendapunkt 9), ledet av Mr. P. Eareckson (USA)
- DG 1 Development of mandatory carriage requirements for stability instruments on board tankers (agendapunkt 5,6 og 16.1), ledet av Mr. M. de Gracia, (Panama)
- DG 2 Procedure for calculating the number of fishing vessels of each Contracting State of the 2012 Cape Town Agreement (agendapunkt 16), ledet av Mr. N. Campbell (Sør-Afrika)

Norge hadde sendt inn følgende dokumenter til SLF 55:

SLF 55/INF.12	Underlag for bestemmelse av plassering av tanker i IGF-koden sammen med Tyskland
SLF 55/10	Forslag til endringer i del B av 2008 IS Code (Oppfølging «Bourbon Dolphin») sammen med Danmark, USA, Vanuatu og IMCA.
SLF 55/INF.4	Underlag for forslagene i SLF 54/10

## 2. OPPSUMMERING

### Generelt

Sekretariatet informerte om utfallet av Cape Town konferansen og understreket viktigheten av å gjøre ferdig prosedyrer for rapportering av antall fiskefartøy under de ulike flaggene.

Igjen ble det informert om generalsekretærens forslag til restrukturering av underkomiteene og dette vil bli diskutert under «any other business».

Generalsekretæren informerte om at hans dokument som redegjør nærmere for den foreslåtte omorganiseringen vil bli lagt ut på IMODOCS i løpet av uke 8 eller 9, men dokumentet er ikke lagt ut pr. dato. Han informerte om at dokumentet foreslår at intaktgruppen og SDS gruppen blir slått sammen, at brann og redning skal gå i den ene tekniske underkomiteen og SLF-saker og resten av DE-sakene skal gå i den andre.

### Spesielt om agendaen

Sittende formann stilte ikke til gjenvalg, så møtet startet med valg. Kevin Hunter (UK, tidligere viseformann) og Nigel Campbell (Sør-Afrika) ble valgt til henholdsvis formann og viseformann for 2013.

Den viktigste saken for Norge på dette møtet var Polarkoden, oppfølgingstiltakene etter Bourbon Dolphin og plassering av brennstoff tanker i IGF-koden. Alt dette er saker Norge har satt på agendaen, alene eller sammen med andre.

Polarkoden og IGF-koden er diskutert under agendapunkt 13 og 16 under.

Oppfølgingstiltakene etter Bourbon Dolphin er diskutert under agendapunkt 10 under. Det er viktig at næringen bistår med beregninger for å evaluere kriteriene.

I forbindelse med agendapunkt 3 understrekes det at for «new generation» intakt stabilitetskriterier er det ikke foretatt noen eksempelberegninger på OSV. OSV i likhet med de fleste andre skipstyper vil bli berørt av de nye kriteriene og antas å være sårbare for ett eller flere av stabilitetsfenomenene på «level 2». Det betyr direkte stabilitetsanalyse av hvert enkelt skip. Se nærmere diskusjon under agendapunkt 3. Vi oppfordrer næringen til å utføre eksempelberegninger som kan sendes som et felles dokument fra Norge til neste møte.

#### **Det ble opprettet følgende korrespondansegrupper under SLF 55:**

- SDS (Subdivision and Stability) herunder aktuelle kapitler i Polarkoden og plassering av tanker på skip med brennstoff med lavt flammepunkt. UK koordinerer. Norge vil delta i korrespondansegruppen.
- Intaktstabilitet med en sidegruppe som skal se på Ankerhåndtering, aktuelle kapitler i Polarkoden og isingsproblematikk for tømmer laster og i Arktis og Antarktis. Japan koordinerer intaktstabilitet og Norge koordinerer sidegruppen.
- Development of provisions to ensure the integrity and uniform implementation of the 1969 TM Convention. USA koordinerer. Norge må vurdere deltagelse i korrespondansegruppen.

**Det vil bli opprettet følgende arbeids/ draftinggrupper under SLF 56** (avhengig av tilgjengelige grupper i en evt. ny organisering):

- WG 1 – Development of new generation intact stability criteria
- WG 2 – Subdivision and damage stability
- WG 3 – Development of provisions to ensure the integrity and uniform implementation of the 1969 TM Convention

Grunnet diskusjonene om reorganiseringen av IMOs underkomiteer er det ikke satt dato for neste møte i SLF.

### 3. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTENE PÅ AGENDAEN

#### 1. Adoption of the agenda

Agendaen ble godkjent uten endringer. De ønskene Norge hadde om inkludering av agendapunkter og dokumenter i de ulike gruppene var ivaretatt.

#### 2. Decision of other IMO bodies

Sekretariatet informerte om beslutninger fattet av Komiteene og andre underkomiteer der disse berører SLFs arbeid. Der SLF hadde fått spesifikke instruksjoner, ble dette behandlet under aktuelt agendapunkt.

#### 3. Development of new generation intact stability criteria

Dette er en diskusjon som har pågått i mange år. Det begynte som bekymringer om visse typer stabilitetsproblemer på containerskip og ro-ro skip, men har endt opp som en total revurdering av krav til intakt stabilitet. Resultatet skal i første omgang inn i del B i intaktkoden (ikke bindende), men det er tenkt at de på sikt skal inn i den bindende delen.

Til nå har agendapunktet primært vært en akademisk diskusjon blant professorer. Det begynner å bli på tide å få noen forståelige resultater på bordet. Avhengig av utfallet av diskusjonene kan det få store følger for alle skip som omfattes av intaktkoden. Det er derfor viktig å få landet diskusjonen på en håndterbar måte. Dette kan gjøres ved å innføre mulighet for operasjonelle begrensninger i forhold til level 2 kriteriene. Det bør også fastsettes et mål for arbeidet.

Det skal utarbeides kriterier for 5 stabilitetsfenomener:

- Plutselig tap av stabilitet
- Parametrisk rulling
- Dødt skip
- Broaching
- Uforholdsmessig store akselerasjoner

Kriteriene vil bestemme om et skip er sårbart for en eller flere av disse fenomenene.

**Norsk posisjon:** Målet med arbeidet må fastsettes. Operasjonelle begrensninger må diskuteres. Det bør være mulig å bli enige om level 1 og 2 kriteriene på dette møtet.

**Diskusjon:** På grunn av tidsnød ble diskusjonene begrenset til sårbarhetskriteriene på nivå 1 og 2 for fenomenene plutselig tap av stabilitet og parametrisk rulling inkludert hvilket sjøtilstand som skal benyttes for de ulike nivåene. Prosedyre for direkte stabilitetsanalyse og viktigheten av denne dersom skip er sårbare på nivå 2 ble diskutert.

**Utfall:** Det ble enighet om sårbarhetskriterier og sjøtilstand for nivå 1 og 2 for parametrisk rulling. For plutselig tap av stabilitet ble det enighet om sårbarhetskriterier for nivå 1, men det ble ikke enighet for nivå 2. Det var enighet om at prosedyre for direkte stabilitetsanalyse skal utarbeides med mulighet for operasjonelle begrensninger i stedet for direkte analyse dersom et skip viser seg sårbart for en eller flere fenomen på nivå 2.

Arbeidsplanen ble oppdatert:

Ferdigstilling av sårbarhetskriteriene med «explanatory notes» innen 2015

Ferdigstilling av direkteanalyser og prosedyrer innen 2017

Arbeidet skal fortsette i korrespondansegruppen.

#### **4. Development of guidelines on safe return to port for passenger ship**

Saken har vært behandlet i en korrespondansegruppe, men noen spørsmål gjensto. Primært var disse relatert til kryssfylling og til hvorvidt retningslinjene for skadestabilitetsmoduler skulle gjøre gjeldende for alle skip.

**Norsk posisjon:** Dersom dagens retningslinjer for kryssfyllingsberegningen overestimerer hastigheten er det viktig å få dette rettet.

**Diskusjon:** Resolusjonen. MSC.245(83) ble diskutert og revidert. P.g.a. tidsnød ble retningslinjer for godkjenning av skade stabilitetsmoduler ved sikker retur til havn ikke diskutert, men dette vil diskuteres videre i korrespondansegruppen.

**Utfall:** Utkast til revidert versjon av resolusjonen. MSC.245(83) ble utarbeidet og oversendes MSC 92 for godkjenning.

#### **5. Development of guidelines for verification of damage stability requirements for tankers**

Norge var medinnsender på forslaget om å sette dette på agendaen. Utkastet ble godkjent «in principle» på SLF 54 og det eneste dokumentet på agendapunktet denne gang påpeker at det ikke er samsvar i ulike konvensjoner og koder i forhold til hvilken dyppgang stabiliteten skal beregnes til.

**Norsk posisjon:** Uoverensstemmelser i de ulike IMO instrumentene kan ikke løses i retningslinjene, men må vurderes endret i de instrumentene som er berørt. Arbeidet med retningslinjene må ferdigstilles på dette møtet.

**Diskusjon:** De ulike IMO instrumentene ble identifisert og SDS gruppen ble bedt om å utarbeide en tekst i sitt arbeid med revisjon av kapittel II-1. Den kan tjene som mønster for de andre instrumentene. I forhold til Lastelinjekonvensjonene og intaktkoden var det enighet om at en endring kunne få uforutsette konsekvenser og at endringer i disse må følge vanlige prosedyrer. På denne måten ble ikke arbeidet med retningslinjene og endringene i ulike konvensjoner og koder forsinket.

**Utfall:** Retningslinjene ble ferdigstilt for oversendelse til MSC 92 for endelig godkjenning. Agendapunktet anses avsluttet og strykes fra SLFs agenda forutsatt godkjennelse av MSC.

#### **6 Development of mandatory carriage requirements for stability instruments on board tankers**

Både USA og UK har utarbeidet forslag til endringer i ulike IMO instrumenter så det blir krav om å ha et stabilitetsinstrument om bord som kan håndtere både intakt og skadestabilitet.

**Norsk posisjon:** Begge forslagene er greie i prinsippet men noe finpussing er nødvendig.

**Diskusjon:** Forslagene var sammenfallende på mange områder, så det ble besluttet å sy de to sammen.

På spørsmål om stabilitetsinstrumentet skulle erstatte stabilitetsboken, var svaret klart nei. På spørsmål om instrumentet skulle godkjennes ble det besluttet å vise til intaktkodens bestemmelser.

**Utfall:** Det ble utarbeidet utkast til endringer i:

- MARPOL,
- BCH-koden (Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk),
- IBC-koden,
- Code for Existing ships Carrying Liquified Gases in Bulk;
- GC-koden (Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquified gases in Bulk)
- IGC-koden (Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquified gases in Bulk)
- Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC), 2011 (resolution A.1053(27))

Endringene oversendes MSC 92 for godkjenning og påfølgende vedtak. Agendapunktet anses avsluttet og strykes fra SLFs agenda forutsatt godkjenning av MSC.

### **7. Revision of the damage stability regulations for ro-ro passenger ships**

I tillegg til spørsmål om hvordan en skal takle vann på dekk, er det primært to problemstillinger som er kommet opp her. Den ene er lange underrom der det foreslås å gjeninnføre marginlinjen og den andre er uoverensstemmelser mellom krav til kjøreramper i ro-ro-dekk for lasteskip og ro-pax skip (II-1/13-1.4 og II-1/17-1.1.2).

**Norsk posisjon:** Norge støtter en innføring av en s-faktor for vann på dekk  $s_{wod}$  basert på utfallet av de ulike prosjektene da fortrinnsvis utfallet av GOALDS. Vi ønsker ikke å inkludere fribord som i praksis er en gjeninnføring av «marginlinjen».

**Diskusjon:** Tre spørsmål ble reist i forbindelse med vann på dekk:

- Skal det inkluderes en s-faktor for vann på dekk ( $s_{wod}$ )?
- Skal det inkluderes fribords betraktninger i denne?
- Skal  $s_{wod}$  bare inkluderes for skader som involverer bildekket?

Under diskusjonen kom det også fram forslag om at definisjonen av ro-ro dekk burde endres og ikke referere til brannkapittelet i SOLAS. Behovet rundt en ny definisjon av ro-ro dekk i kapitell II-1 ble diskutert, men det ble ingen enighet. Det var foreslått å kun beregne  $S_{wod}$  for skader som inkludere ro-ro space, special category space blir da utelatt.

Det ble fremsatt 3 løsninger for  $S_{wod}$ :

- |                            |                  |                    |
|----------------------------|------------------|--------------------|
| 1. $GZ_{max}$ : 0,25 meter | Range: 25 grader | antall stemmer: 2  |
| 2. $GZ_{max}$ : 0,20 meter | Range: 20 grader | antall stemmer: 13 |
| 3. $GZ_{max}$ : 0,25 meter | Range: 20 grader | antall stemmer: 8  |

Norge støttet option 3. Arbeidsgruppen anbefalte option 2 i sin rapport.

Det var en lang diskusjon rundt fribords betraktninger foreslått av UK. Med et lite flertall ble det tilslutt enighet om ikke å inkludere fribord som parameter, noe som ble gjenspeilet i rapporten. Norge støttet ikke at fribord er en spesifikk parameter i forbindelse med vurderingen av vann på dekk.

Vedrørende II-1/13-1.4 og II-1/17-1.1.2 anbefalte arbeidsgruppen at ingen endringer var nødvendig for II-1/13-1.4. For regel II-1/17-1.1.2 ble det bestemt at det var behov for en ny EN for å klargjøre at  $s=0$  dersom værtette åpninger neddykkes.

I plenum motsatte UK seg konklusjonen fra arbeidsgruppen om ikke å inkludere fribords betraktningene i forbindelse med  $S_{wod}$  og fikk etter hvert støtte fra flere nasjoner.

**Utfall:** Det ble ikke konkludert og saken kommer opp igjen på neste møte.

## **8 Revision of SOLAS chapter II-1 subdivision and damage stability regulations**

Det viktigste emne for diskusjon under dette møtet var:

### **Regel II-1/4**

Saken er satt på agendaen for å unngå bruk av fotnoter. Imidlertid er det et juridisk problem med å henvise til retningslinjene til OSV og SPS-koden i regelteksten da disse ikke er bindende instrumenter, men likevel gitt som et alternativ til å følge B-1. Dersom disse frivillige instrumentene tas inn i regelteksten vil det medføre at disse blir bindende.

**Norsk posisjon:** Norge foretrekker USAs forslag som tar henvisningene til bindende instrumenter inn i regelteksten, men beholder ikke-bindende instrumenter som fotnote.

### **Diskusjon:**

Igen kom forslag om at MODU-koden skal inkluderes i fotnoten til regel II-1/4. Dette ble diskutert under SLF 54 og det ble besluttet ikke å inkludere MODU-koden og den beslutningen ble ikke endret.

**Utfall:** Forslaget fra USA ble brukt som grunnlag for revidert tekst og utkast til endret regeltekst ble utarbeidet for oversendelse til MSC.

## **9. Development of options to improve effect on ship design and safety of the 1969 TM Convention**

Denne saken har versert i SLF i flere år. På SLF 53 var det enighet om ikke å ha en full gjennomgang av konvensjonen, men heller se på retningslinjer og fortolkninger som sikrer felles global implementering. Det ble nedsatt en korrespondansegruppe på SLF 54 som har videreutviklet retningslinjene. Retningslinjene skal utgis som et TM 5 sirkulær. Norge har ikke deltatt i korrespondansegruppen.

I tillegg til en del kommentarer til gruppens rapport er det sendt inn et forslag om å utgi en Assembly resolusjon som åpner for et nytt kommentarfelt på målebrevet der det gjøres et fradrag for noen spesifiserte rom slik at en redusert tonnasje til bruk for havner ved beregning av avgifter angis på målebrevet.

**Norsk posisjon:** Støtter ikke utgivelsen av Assembly resolusjon, men motsetter oss det ikke. Støtter at det er ytterligere avklaringer som bør gjøres i retningslinjene f.eks. volumer med rister og «major convention».

**Diskusjon:** Det ble en del diskusjon rundt når det var påkrevet med ommåling. Ved 1% endring i tonnassen, 5%, 10% eller en glideskala. Her mener vi det kan vurderes å øke fra 1 %, men at 10% er vel mye. En glideskala kan også vurderes.

Forslaget om å utgi en Assembly-resolusjon som anbefaler at det gjøres en merknad i målebrevet med en redusert tonnasje for beregning av havneavgifter ble støttet selv om en del, Norge inkludert, mener at dette ikke vil løse de opprinnelige problemene.

**Utfall:** Assembly resolusjonen ble ferdigstilt og oversendes MSC 92 for godkjenning. Korrespondansegruppen ble gjenopprettet og vil arbeide videre med retningslinjene, herunder spørsmål om ommåling.

### **10 Development of amendments to part B of the 2008 IS Code on towing and anchor handling operations**

Saken er satt på agendaen av Norge som oppfølging etter ulykken med Bourbon Dolphin. Norge har vært såkalt «focal point» i en uformell korrespondansegruppe og sammen med Danmark, USA, Vanuatu og IMCA har vi utarbeidet et nytt utkast til endringer i intaktkodens del B. I det nye forslaget er de ulike operasjonene splittet så det er en seksjon som er felles for alle operasjonene, en for taueoperasjoner, en for ankerhåndtering og en for løfteoperasjoner.

**Diskusjon:** Saken ble sendt til arbeidsgruppen for intakt stabilitet. Der ble det enighet om å danne en splintergruppe for å diskutere dette agendapunktet. I tillegg til innsenderne av dokumentet deltok Tyskland og IFSMA. Gruppen ble ledet av USA. P.g.a. tidsnød var det enighet om å konsentrere diskusjonene om den felles seksjonen og seksjonen om ankerhåndtering. Disse seksjonene ble grundig diskutert og det ble enighet om prinsipper og struktur på de foreslåtte endringene og på de fleste forslagene. Nødvendigheten av flere testberegninger for å evaluere stabilitetskriteriene ble understreket og videre diskusjon om retningslinjer for operasjon er nødvendig.

**Norsk posisjon:** Norsk forslag

**Utfall:** Diskusjonen fortsetter i korrespondansegruppen. Norge koordinerer denne delen av korrespondansegruppens arbeid.

### **11. Consideration of IACS unified interpretations**

Det er fast på SLFs agenda og denne gangen forelå det ett dokument der IACS ber om underkomiteens råd i forhold til regel 36(6) relatert til trunker. De kommer med 3 mulige løsninger.

**Diskusjon:** De ulike forslagene går på når volumet av trunkene kan inngå i volumer som gir fradrag i fribordet.

**Norsk posisjon:** Alternativ 3 er det eneste som kvalifiserer til fradrag.

**Utfall:** Alternativ 3 ble støttet og IACS vil utarbeide en fortolkning på basis av den beslutningen.

### **12 Development of amendments to the criterion for maximum angle of heel in turns of the 2008 IS Code**



Under SLF 54 forelå det 2 dokumenter som vi var relativt fornøyd med, men disse ble ikke støttet. Til dette møtet hadde RINA et nytt forslag.

**Norsk posisjon:** Støtter ikke RINAs forslag

**Diskusjon:** RINAs forslag fikk lite støtte, men det ble sendt til intaktgruppen for videre diskusjon med lav prioritet. Gruppen fikk ikke tid til å diskutere saken.

**Konklusjon:** Det ble oppfordret til innsendelser til neste møte.

### **13. Development of a mandatory code for ships operating in Polar waters**

Underkomiteen for Design og Equipment (DE) har bedt SLF se på utkastet til kapitler I Polarkoden som omhandler stabilitet og integritet. Det ble ikke tid til å diskutere dette under møtet. Det eneste som ble gjort var å identifisere hvilke seksjoner som skulle ses på av SDS. Punktene som ble identifisert var:

- Dobbeltbunn (skal unntakene det åpnes for i SOLAS gjelde også i Polarkoden?)
- Is-skader (skal det inn ekstra isskader og skal de i så fall gjelde for alle skip, ikke bare de som opererer i is)
- Nedising (skal det tas hensyn til nedising ved beregning av skadestabilitet?)

Intaktgruppen gjorde ingen tilsvarende øvelse, så der må spørsmålene identifiseres i korrespondansegruppe som Norge er medkoordinator for.

**Utfall:** Spørsmålene over går til SDS sin korrespondansegruppe og saker relatert til intaktstabilitet går til intaktgruppens korrespondansegruppe. Norge er med koordinator for intaktgruppen og skal koordinere arbeidet med Polarkoden.

### **14. Biennial agenda and provisional agenda for SLF 55**

Arbeidsprogrammet og agendaen ble justert ut fra resultater oppnådd under møtet.

### **15. Election of Chairman and Vice.Chairman for 2013**

Da organiseringen av IMOs underkomiteer neste år er under diskusjon, ble det ikke avholdt valg.

### **16. Any other business**

#### 16.1 IGC-Koden

Utkast til ny IGC-kode er ferdigstilt fra BLGs side og SLF er bedt om å gjennomgå de delene av koden som ligger under SLFs ansvarsområde.

**Norsk posisjon:** Norge har ingen kommentarer til de aktuelle delene av utkastet.

**Diskusjon:** Den eneste kommentaren var et ønske om å klargjøre hva som menes med uttrykket "significantly less" ("the residual stability during intermediate stages of flooding shall not be significantly less than that required by 2.7.2.1.").

**Konklusjon:** SLF strøk «significantly» i utkastet, men gjorde ikke andre endringer. SLF rapporterer dette til MSC 92.

#### 16.2 Prosedyre for bestemmelse av antall fiskefartøy ved undertegnelse av Cape Town avtalen.

Denne saken er en oppfølging etter diplomatkonferansen i Cape Town. Det forelå et forslag til prosedyre fra Sør-Afrika og ett fra sekretariatet. Sekretariatets forslag ble brukt for grunnlag for diskusjonen

**Diskusjon:** Det var stort sett enighet om sekretariatets forslag bortsett fra forslagene relatert til den såkalte forenklete prosedyren for stater som har tiltrådt Torremolinos protokollen. Sekretariatet hadde foreslått at dersom de ikke fikk oppdaterte tall av disse statene ved undertegning av avtalen skulle antallet meldt inn ved ratifiseringen benyttes. Dette ble ikke akseptert av Japan og Kina da dette ikke ville være de korrekte tallene i henhold til Cape Town avtalen. Utfallet ble at sekretariatet ber om bekreftelse på om antall fartøy fra ratifisering skal gjelde ved undertegning av avtalen, eller om landet har oppdaterte tall. Om IMO ikke får noen tilbakemelding, skal det purres, og om det fortsatt ikke blir meddelt antall fartøy kan det hentes data fra alternative kilder som FAOs database eller lignende.

**Utfall:** Det ble utarbeidet utkast til MSC resolusjon som sendes til MSC 92 for godkjenning.

#### 16.3 OSV Chemical code

Det forelå forslag fra USA på stabilitetskrav til den reviderte resolusjonen for frakt av begrensede mengder farlige og skadelige stoffer i bulk på forsyningskip.

**Norsk posisjon:** Norge støttet ikke USAs forslag. Vi ønsket at SDS-gruppen skulle revurdere skadeutstrekningen.

**Utfall:** USAs forslag ble støttet uten endringer og sekretariatet utarbeider tekstforslag basert på USAs forslag for oversendelse til BLG.

#### 16.4 IGF-Koden

BLG ba SLF gi råd i forhold til hva som vil være sikker avstand fra skrog til tank for å unngå at tanken penetreres ved en kollisjon.

**Diskusjon:** Saken ble sendt til SDS-gruppen, men det ble ikke tid til å diskutere den. Det ble foreslått å sende saken til korrespondansegruppen. Imidlertid ble Norge og Tyskland enige om at dette ikke var noen god løsning, da korrespondansegruppen har alt for mye å gjøre som det er. Ved hjelp av DNV og i samarbeid med Tyskland vil vi komme opp med forslag til neste møte.

**Utfall:** Det ble anmodet om innsendelse av forslag til neste møte.

Haugesund 5. mars 2013

Turid Stemre  
Delegasjonsleder