Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Delegasjonsrapport SDC 2

Fra: Turid Stemre
Møtested: International Maritime Organization, London
Møteleder: Anneliese Jost (Tyskland)
Referat fra: Sub-Committee on Ship Design and Construction, 2. Sesjon (16.-20. februar 2015)

Dato 2. mars 2015

Sammendrag:

Av viktige saker for Norge kan nevnes:

- Skadestabilitet – endringer i SOLAS kapittel II-1 (agendapunkt 3)
- Endringer i Intaktkodens del B for ankerhåndteringsfartøy (agendapunkt 7)
- Stabilitetskapittelet i ny OSV kjemikalie-kode (agendapunkt 24)

Norge må si seg svært fornøyd med utfallet av møtet. Alle de sakene som var viktige for oss ble avsluttet og utfallet var i tråd med norsk posisjon.

Den norske delegasjonen:

Navn	*Organisasjon*	*Plenum/arbeids gruppe*
Seniorrådgiver Turid Stemre (delegasjonsleder)	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Senioringeniør Trond Kvande	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
Senioringeniør José Ventura	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
Senioringeniør Anders Mathisen	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
Senioringeniør Torstein Dale Selsås	Sjøfartsdirektoratet	DG 2
Senioringeniør Karolina Lundgren	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
Senioringeniør Kim Are Paulsen	Sjøfartsdirektoratet	WG 3
Rådgiver Jan Viggo Rønningen	Norges Rederiforbund	WG 1
Anders Eggum, Principle Engineer	DNV GL	DG 2
Philippe Noury, Principle Engineer	DNV GL	WG 3
Chief Scientist Dr Ing Rolf Skjong	DNV GL	WG 1
Anders Tosseviken, Principal Approval Engineer	DNV GL	WG 3
Gunnar Hjort, Principal Surveyor	DNV GL	WG 2

Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler tirsdag 10. februar.

I tillegg deltok Turid Stemre på EU koordineringsmøte i Brussel 16. januar.

I det følgende vil det redegjøres for hovedproblemstillingene, de beslutninger som ble fattet knyttet til disse, og oversikt over resolusjoner og sirkulærer som ble godkjent for oversendelse til hovedkomiteene.

Norske dokumenter

SDC 2/7 Proposals for amendments to the International Code on Intact Stability, 2008 (Norge har ledet en uoffisiell korrespondansegruppe mellom sesjonene og dette er rapporten fra denne). Dokumentet var kosponset av Danmark, Finland, Frankrike, Tyskland, Japan, Korea, Sverige, US, Vanuatu, BIMCO, IFSMA og IMCA.

SDC 2/24/2 Comments on document SDC 2/24 (Ny OSV kjemikaliekode)

I tillegg var vi medinnsender på IACS dokument **SDC 2/24/1** (brannkrav til vinduer på passasjerskip og SPS) sammen med Marshall Islands og Panama

Forhandlingene

Det ble satt opp tre arbeidsgrupper:

- WG1: Subdivision and damage stability (agendapunktene 3, 4, 17 og24 (kjemikaliekoden)) – ledet av USA
- WG2: Intact stability (agendapunktene 5, 6 og 7) – ledet av Italia
- WG3: Fire protection (agendapunktene 12, 13, 14 og 15) – ledet av Sverige

Kun én drafting gruppe ble opprettet:

- DG2: Classification of offshore industry vessels and review of the need for a non-mandatory code for offshore construction support vessels and guidelines addressing the carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages (Agendapunktene 8 og 9) – ledet av UK

Her følger agendapunktene med faglig innhold:

AGENDAPUNKT 3 AMENDMENTS TO SOLAS CHAPTER II-1 SUBDIVISION AND DAMAGE STABILITY REGULATIONS

Revisjonen av SOLAS kapittel II-1 har pågått over flere sesjoner og Norge ønsket at arbeidet med å ferdigstille endringene skulle prioriteres på dette møte, noe vi fikk støtte for.

På agendaen sto uløste saker fra korrespondansegruppen, i tillegg til nye innsendte forslag.
Det ble mye diskusjon rundt et forslag om å endre SOLAS regel II-1/13 for å inkludere krav til klembeskyttelse. Alle var sel følgelig positive til å se på løsninger, men det var ulike meninger om det konkrete forslaget. Antiklemsystemer benyttes i dag på norske plattformer, men kun etter en case-by-case vurdering. Norges råd var derfor at det er for tidlig å inkludere dette som et generelt krav, men at vi selvfølgelig er villig til å diskutere løsninger for å redusere antall klemskader nærmere. Det ble besluttet å be MSC om råd for hvordan denne saken skal tas videre.

Forslag om å utvide virkeområdet til krav for vanntette dører til også å gjelde for luker fikk støtte. Norge var litt betenkt da det ikke finnes standarder for luker på samme måte som vi har for dører. Det er ikke umulig at mer arbeid må gjøres i den forbindelse.

Økning av krav til overlevelsesindeks var en del av arbeidet, men ble ikke prioritert på møtet. Delvis på grunn av stor arbeidsmengde, men også fordi det er enighet om å se på utfallet av bl.a. EMSA-studien i forbindelse med revisjonen. Det forelå en interim rapport på EMSA-studien, men den er ikke ferdig.

Output for arbeidet ble begrenset til endringer i krav til overlevelsesindeks. Nyt output: « Amendments to SOLAS regulation II-1/6» (5.2.1.13).

Arbeidet med revisjon av skadestabilitetsreglene i SOLAS 2009 i kapittel II-1, del A, B, B-1, B-2 og B-3 ble ferdigstilt. Endringene sendes MSC 95 for godkjennelse og senere vedtak.
Arbeidet med utvikling av «explanatory notes» går videre i korrespondansegruppen.

Korrespondansegruppen for skadestabilitet gjenopprettes, men med begrenset mandat når det gjelder endringer i SOLAS, se over.

AGENDAPUNKT 4 GUIDELINES ON SAFE RETURN TO PORT FOR PASSENGER SHIPS

Saken fikk ikke like høy prioritet på dette møtet og på grunn av tidsnød ble relevante dokumenter overført til korrespondansegruppen som ble gjenopprettet under agendapunkt 3 .

AGENDAPUNKT 5 SECOND-GENERATION INTACT STABILITY CRITERIA

Når det gjelder annen generasjons intakt stabilitet som forventes inkludert i part B av 2008 Intact Stability Code, var planen å ferdigstille sårbarhetskriteriene for level 1 og 2 for parametric roll, pure loss of stability, surf-riding / broaching. Øvrige kriterier, dead ship condition og excessive accelerations er foreløpig ikke like modne.
De tre førstnevnte kriteriene ble ferdigstilt og det var en prinsipiell enighet om disse, men de blir ikke oversendt MSC for godkjennelse. Dette da bl.a. Norge mente at de bør prøves ut for å sikre at de er robuste før de inkluderes i intakt-koden.

Endringer til intaktkodens part B vedrørende ising i tømmerlast ble utarbeidet for oversendelse til MSC 95 for godkjenning.

AGENDAPUNKT 6 DEVELOPMENT OF AMENDMENTS TO THE CRITERION FOR MAXIMUM ANGLE OF HEEL IN TURNS OF THE 2008 IS CODE

Dette agendapunktet har vært diskutert i flere sesjoner uten at en har kommet til noen løsning. Det ble konkludert med at det er prematurt å endre intaktkoden nå, og agendapunktet ble strøket fra agendaen forutsatt godkjennelse av MSC.

AGENDAPUNKT 7 AMENDMENTS TO PART B OF THE 2008 IS CODE ON TOWING, LIFTING AND ANCHOR HANDLING OPERATIONS

Under dette møtet var Norges mål å få ferdigstilt endringene til del B i intaktkoden for ankerhåndteringsoperasjoner. Dette ble i sin tid satt på agendaen av Norge, men omfanget av arbeidet har senere blitt utvidet til også å gjelde løfteoperasjoner og sleping. Norge har ledet en uoffisiell korrespondansegruppe i tiden mellom SDC 1 og SDC 2. Den har bestått av flere land og organisasjoner og har i første rekke konsentrert seg om den delen som gjelder ankerhåndtering. Det ble en del diskusjon rundt noen av forslagene, men endringene relatert til ankerhåndtering ble ferdigstilt og godkjent for oversendelse til MSC 95 noe Norge er svært fornøyd med.

Det resterende arbeidet (løfting og sleping) ble tatt inn i korrespondansegruppen som ble gjenopprettet under agendapunkt 5. Norge skal bistå koordinator i dette arbeidet.

AGENDAPUNKT 8 GUIDELINES ADDRESSING THE CARRIAGE OF MORE THAN 12 INDUSTRIAL PERSONNEL ON BOARD VESSELS ENGAGED IN INTERNATIONAL VOYAGES

Korrespondansegruppen hadde utviklet et forslag til definisjon av *industrial personnel* for å skille disse fra mannskapet og passasjerer. Forslaget var lagt inn i utkast til retningslinjer for føring av industriell

personell. Definisjonen fikk støtte, men det var ingen arbeidsgruppe ledig på dette møtet, og da retningslinjene ikke var tilstrekkelig gjennomarbeidet til å gå til en drafting-gruppe ble arbeidet redusert til å utvikle et MSC-sirkulær med definisjonen av *industrial personnel* og lage instrukser til korrespondansegruppen som ble gjenopprettet.

AGENDAPUNKT 9 CLASSIFICATION OF OFFSHORE INDUSTRY VESSELS AND CONSIDERATION OF THE NEED FOR A NON-MANDATORY CODE FOR OFFSHORE CONSTRUCTION SUPPORT VESSELS

En korrespondansegruppe har jobbet med utviklingen av retningslinjer for hhv offshore konstruksjonsfartøyer og offshore servicefartøyer. Disse var imidlertid ikke tilstrekkelig gjennomarbeidet til å kunne ferdigstilles på møtet. Arbeidet vil fortsette i korrespondansegruppen som ble gjenopprettet under agendapunkt 8.

AGENDAPUNKT 10 AMENDMENTS TO SOLAS REGULATION II-1/11 AND DEVELOPMENT OF ASSOCIATED GUIDELINES TO ENSURE THE ADEQUACY OF TESTING ARRANGEMENTS FOR WATERTIGHT COMPARTMENTS

Dette har vært en sak på DE og SDCs agenda et par år nå og bunner i at det ikke er samsvar mellom IACS praksis med testing av vanntette avdelinger/tanker og kravene i SOLAS regel II-1/11.
I forbindelse med revisjonen av SOLAS kapittel II-1, ble nevnte regel endret og krever nå i klartekst testing ved fylling av vann i spesifiserte avdelinger/tanker. Tidligere var ordlyden ikke like strikt og kunne tolkes til å åpne for andre løsninger til administrasjonens tilfredsstillelse.
Norge mener at andre løsninger en vannfylling, for eksempel IACS praksis, er sikkerhetsmessig forsvarlig, men for å fortsette denne praksisen må SOLAS endres slik at den åpner for andre løsninger.

Underkomiteen var delt i dette spørsmålet og det ble ingen løsning. Det ble derfor besluttet å invitere til innsendelser til MSC 95 og om å be MSC ta stilling til hvordan saken eventuelt skal tas videre.

AGENDAPUNKT 11 DEVELOPMENT OF PROVISIONS TO ENSURE THE INTEGRITY AND UNIFORM IMPLEMENTATION OF THE 1969 TM CONVENTION

Tyskland hadde sendt inn et revidert forslag til enkel formel for å redusere tonnasjen ved at volum av lugarer trekkes ut av totalvolumet ved tonnasjeberegninger for lugarer. Denne gang i form av en Assembly resolusjon som ba administrasjoner oppfordre havner, loser og andre som benytter tonnasje til fastsettelse av avgifter til å bruke av denne verdien.

Forslaget fikk ikke tilstrekkelig støtte.
Komiteen vurderte også et forslag om hvordan resesser i forbindelse med kjølevannsinntak.
Det ble imidlertid besluttet at en nå måtte få erfaringer med bruken av TM 5/Circ.6 før en gjorde flere endringer.
Som foreslått av USA i deres dokument, ble agendapunktet strøket fra agendaen forutsatt godkjennelse av MSC.

AGENDAPUNKT 12 GUIDELINES FOR USE OF FIBRE REINFORCED PLASTIC (FRP) WITHIN SHIP STRUCTURES

Da denne saken ble satt på agendaen var Norge i utgangspunktet positiv. Bruken er økende og vi var positive til å se på hvordan og hvor FRP kunne benyttes på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte. Imidlertid er utfallet av arbeidet ikke i nærheten av det vi var ute etter. Retningslinjene som forelå fra korrespondansegruppen var bare en liste over ting som bør ses på og neppe utfyllende. For oss var derfor det viktigste på dette møtet enten å få inn skikkelige kriterier og begrensninger, eller å forhindre at retningslinjene skulle brukes som en erstatning for en full alternativ design analyse.
Vi lyktes ikke med det første, men det går fram av retningslinjene at de kun er et supplement til eksisterende retningslinjer for alternativ design.

AGENDAPUNKT 13 AMENDMENTS TO SOLAS CHAPTER II-2, THE FTP CODE AND MSC/CIRC.1120 TO CLARIFY THE REQUIREMENTS FOR PLASTIC PIPES ON SHIPS

SDC 2 ferdigstilte utkast til endringer i «Guidelines on the application of plastic pipes on ships (resolution A.753(18)), as amended by resolution MSC.313(88)), med tilhørende utkast til MSC resolusjon for oversendelse til MSC 95 for godkjenning.

Danmark og Norge tok til orde for å gjøre resolusjonen bindende spesielt med tanke på at bruken av plastikkrør i skip har vært og er sterkt økende, men det vil kreve et nytt agendapunkt.

AGENDAPUNKT 14 AMENDMENTS TO SOLAS AND FSS CODE TO MAKE EVACUATION ANALYSIS MANDATORY FOR NEW PASSENGER SHIPS AND REVIEW OF THE RECOMMENDATION ON EVACUATION ANALYSIS FOR NEW AND EXISTING PASSENGER SHIPS

Norge har støttet at evakueringsanalyser gjøres bindende også for passasjerskip andre enn ro-pax. På dette møtet var ferdigstillelse av retningslinjene og de nødvendige SOLAS-endringene et mål.
Norge etterlyste en klargjøring av hvordan dette ville påvirke SPS-koden.
Utkast til SOLAS endringer ble ferdigstilt for oversendelse til MSC 95 for godkjennelse. Det var imidlertid ikke mulig å ferdigstille retningslinjene, så arbeidet med disse vil fortsette i en korrespondansegruppe.
Med hensyn til anvendelse for Special Purpose Ships (SPS), var det enighet om at kravet vil gjelde for SPS som fører mer enn 240 spesial personell.

AGENDAPUNKT 15 INTERPRETATION OF SOLAS REGULATION II-2/13.6 ON MEANS OF ESCAPE FROM RO-RO SPACES

Denne saken fikk man ikke tid til å diskutere på SDC 1 og det forelå forslag til fortolkninger i dokumenter til SDC 1, samt et dokument fra IACS som diskuterte de ulike forslagene.
Det var enighet om fortolkning til «normally employed»
Det var derimot ikke enighet om fortolkningene til «safe escape» og «distance from fore and aft end».
Det var ikke mulig å oppnå enighet, så det ble oppfordret til innsendelser til neste møte.

AGENDAPUNKT 16 REVIEW OF CONDITIONS UNDER WHICH PASSENGER SHIP WATERTIGHT DOORS MAY BE OPENED DURING NAVIGATION AND DEVELOPMENT OF AMENDMENTS TO SOLAS REGULATION II-1/22 AND MSC.1/CIRC.1380

Denne saken har vært på agendaen før og resulterte I MSC.1/Circ.1380 som Norge reserverte seg mot og ikke bruker i sin helhet. Den er nå kommet på agendaen igjen i forbindelse med «Sikkerhet på passasjerskip».

Det forelå et forslag fra USA og Canada om endringer til SOLAS og sirkulæret.

SOLAS-endringen går ut på å slette regel II-1/22.4. Dette fikk enstemmig støtte for «nye skip» og er en del av «pakken» med SOLAS endringer som sendes MSC under agendapunkt 3.
Utkastet til retningslinjer fikk også mye støtte, men det var enighet om å koble de mot SOLAS-endringen og utgi dem som et nytt sirkulære (ikke endring av MSC.1/1380) og gi dem anvendelse for kun «nye skip», noe Norge var enig i. Det blir klarere å forholde seg til enn å ha en mix av nye og gamle SOLAS-regler med ulik anvendelse og retningslinjer til disse i ett og samme dokument. Vår reservasjon på MSC.1/Circ.1380 står ved lag.
Ikke alle var fornøyd med ikke å adressere eksisterende skip, men det blir opp til MSC å bestemme.
Utkast til nytt MSC.1/Circ. Oversendes MSC for godkjennelse med samme «ikrafttredelse» som SOLAS endringene.

AGENDAPUNKT 17 AMENDMENTS TO SOLAS CHAPTER II-1 AND ASSOCIATED GUIDELINES ON DAMAGE CONTROL DRILLS FOR PASSENGER SHIPS

På grunn av tidsnød ble det ikke tid til å diskutere dette, så agendapunktet inkluderes i korrespondansegruppen som ble nedsatt under agendapunkt 3.

AGENDAPUNKT 18 GUIDELINES FOR WING-IN-GROUND CRAFT

Norge har ikke engasjert seg i dette agendapunktet. Det ble nedsatt en korrespondansegruppe som skal ferdigstille retningslinjene.

AGENDAPUNKT 19 GENERAL CARGO SHIP SAFETY

Ingen dokumenter er mottatt på dette agendapunktet og det ble strøket av agendaen forutsatt godkjennelse av MSC.

AGENDAPUNKT 20 DEVELOPMENT OF AMENDMENTS TO THE 2011 ESP CODE

IMO har delegert oppgaven med å vedlikeholde ESP koden til IACS.
Underkomiteen var enig i alle forslag fra IACS bortsett fra at det ikke var støtte til å stryke første setning i 5.2.9 og 5.2.6 i koden, på tross av at dette vil gjøre ESP-koden strengere enn «Revised recommendations for entering enclosed spaces aboard ships», Res.A.1050(27).

AGENDAPUNKT 21 UNIFIED INTERPRETATION TO PROVISIONS OF IMO SAFETY, SECURITY, AND ENVIRONMENT-RELATED CONVENTIONS

Følgende fortolkninger fra IACS omarbeides til MSC.1/sirkulærer av sekretariatet og oversendes til MSC 95 til godkjennelse på tross av at det ikke var full enighet om alle:

- Application of SOLAS regulation II-1/3-6, as amended, and the revised Technical Provisions for means of access for inspections (IACS UI SC191)
- Continuous hatchways (regulation 36(6) of the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966) (IACS UI LL79)
- Clarifications relating to the Code on Noise Levels on Board Ships
- Prevention of heat transmission by insulation and structural details for drainage (USA ville begrense denne til stålskip)
- Means of escape from machinery spaces on passenger ships (med mindre endringer/klargjøringer)
- Means of escape from machinery spaces on cargo ships (med mindre endringer/klargjøringer)
- Means of escape from accommodation spaces, service spaces and control stations on cargo ships
- Interpretation of SOLAS regulation II-2/9.7.3.2 on ventilation ducts in "B" class divisions (USA og Nederland støtter ikke denne i sin helhet)
- Means of escape from machinery control rooms and main workshops (med mindre endringer)
- Fire integrity of the boundaries of ro-ro/vehicle spaces on passenger and cargo ships (IACS skal se nærmere på kommentarene til denne og sende inn et document til MSC 95)

Under diskusjonen kom det fra at både IACS UI SC191 and MSC.1/Circ.1464/Rev.1 har flere henvisninger til MSC/Circ.686. Med tanke på endringer i 2011 ESP-koden, mener IACS at dette sirkulæret må ooppdateres. Sekretariatet skulle se på dette og informere MSC 95.

AGENDAPUNKT 22 BIENNIAL AGENDA AND PROVISIONAL AGENDA FOR SDC 2

Det ble vedtatt opprettet 5 korrespondansegrupper:

- Subdivision and Damage Stability (SDS) – USA koordinerer

- Intact stability (IS) – Japan koordinerer med assistanse fra Norge
- Fire Protection – Tyskland koordinerer
- Classification of offshore industry vessels and a review of the need for a non-mandatory code for offshore construction support vessels – UK koordinerer
- Guidelines for wing-in-ground craft

Mulige arbeids- og draftinggrupper på DSC 3:

- Subdivision and Damage Stability (SDS)
- Intact stability matters
- Fire Protection
- Classification of offshore industry vessels and a review of the need for a non-mandatory code for offshore construction support vessels
- Guidelines for wing-in-ground craft

AGENDAPUNKT 23 ELECTION OF CHAIRMAN AND VICE-CHAIRMAN FOR 2014

Sittende formann Annliese Jost fra Tyskland går av etter 10 år ved roret for DE og SDC. Viseformann Nigel Campbell går også av. Kevin Hunter (UK) og Turid Stemre (Norge) ble valgt til henholdsvis formann og viseformann for 2016.

AGENDAPUNKT 24 ANY OTHER BUSINESS

OSV Chemical Code

Stabilitetskapitlet i den nye OSV kjemikalie-koden ble behandlet under dette agendapunktet.
Tidligere retningslinjer for transport av kjemikalier i bulk på OSV har begrensninger både i forhold til stoffenes sikkerhetsfare og mengde som kan fraktes. Ved føring av opp til 800 m^3 er det krav til den ordinære skadestabilitets standard for OSV. Administrasjonen kan akseptere at større mengder fraktes om skadestabiliteten tilfredsstiller IBC koden. Et brønnstimuleringsfartøy kan få transportere større mengder om den ordinære skadestabilitets standard for OSV med en to-avdelings skade oppfylles.
Saken er oversendt fra underkomiteen PPR 2 (Pollution Prevention and Response).

Norge var ikke fornøyd med utfallet av diskusjonene under PPR 2 og heller ikke de forutgående diskusjonene i SLF.
Vi mener at forslaget som lå på bordet vil redusere stabilitets-standarden for disse skipene vesentlig. Spesielt siden det ikke lenger vil være en øvre grense i form av volum for føring av denne type laster. Vi mente at på et eller annet tidspunkt må kravene i IBC-koden tre inn.

Dokumentet vekket nok noen og resultatet ble en fler-trinns løsning med den ordinære skadestabilitet for OSV som laveste standarden og den høyeste som IBC-koden. Den ordinære skadestabilitets standard for OSV med en to-avdelings skade ble brukt som et mellomtrinn.

Dokumentet vekket nok noen og resultatet ble en tre-trinns løsning der den laveste standarden er som dagens retningslinjer, den neste som dagens retningslinjer, men med to-avdelings skade og den høyeste som IBC-koden.

De endelige grensene i forhold til mengden for de ulike trinnene skal fastsettes av PPR.
Dette resultatet var Norge godt fornøyd med.

Brannkrav til vinduer

Saken ble tatt opp av IACS, Panama, Marshall Island og Norge og fikk en del støtte. Det ble imidlertid enighet om at et nytt agendapunkt var nødvendig og det ble utarbeidet «justification» for et nytt agendapunkt som oversendes MSC 95 til behandling.

Oppfølging

Norge vil delta i relevante korrespondansegruppene og Sjøfartsdirektoratet vil koordinere norske innspill.

Turid Stemre
Delegasjonsleder
2.3.2015