Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Delegasjonsrapport
SDC 11

Fra: Torstein Dale Selsås, Sjøfartsdirektoratet
Møtested: International Maritime Organization, London
Møteleder: Erik Tvedt (Danmark)
Referat fra: Sub-Committee on Ship Design and Construction, 11. Sesjon (13. - 17. januar 2025)

Dato 31. januar 2025

Sammendrag:

Møtet ble gjennomført som fysisk møte i IMO bygningen, med mulighet for å delta elektronisk. Av viktige saker som ble arbeidet med kan det nevnes at det under SDC var god fremdrift i arbeidet med «Safe Return To Port» og arbeidet med gjennomgang av regelverk for fremdriftsmaskineri og styring kom godt i gang. Videre ble arbeidet med nød slepearrangement for skip ferdigstilt.

Den norske delegasjonen:

Navn	*Organisasjon*	*Plenum/arbeids gruppe*
Sjefingeniør Torstein Dale Selsås (delegasjonsleder)	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Sjefingeniør Sifis Papageorgiou	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
Senioringeniør Silas Spence	Sjøfartsdirektoratet	EG
Senioringeniør Trond Kvande	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
Senioringeniør Kim Are Paulsen	Sjøfartsdirektoratet	DG Remote
Senioringeniør Anders Mathisen	Sjøfartsdirektoratet	DG Remote
Senioringeniør Cathrine Grimstvedt	Sjøfartsdirektoratet	WG3
Senioringeniør Erlend Flatøy	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
Fagsjef skipssikkerhet Jahn Viggo Rønningen	Norges Rederiforbund	Plenum Remote
Sjefingeniør Karl Hovden	DNV	WG 1
Sjefingeniør Lars Laanke	DNV	EG

Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt som hybrid møte onsdag 8. januar 2025.

Norske dokumenter til møtet

Norge hadde sendt inn følgende dokumenter til møtet:

- SDC 11/5 Report of the Correspondence Group
- SDC 11/8/4 Comments on document SDC 11/8/1



Forhandlingene

Under redegjøres det for hovedproblemstillingene og de beslutninger som ble fattet knyttet til disse.

Det ble opprettet tre arbeidsgrupper, en ekspertgruppe og en drafting-gruppe:

Gruppe	Tittel	Ledet av
WG1	Working Group on Revision of the Interim explanatory notes for the assessment of passenger ship systems' capabilities after a fire or flooding casualty (MSC.1/Circ.1369)	Sifis Papageorgiou (Norway)
WG 2	Working Group on Amendments to the 2011 ESP Code	Richard Beckett (IACS)
WG 3	Working Group on Review of the 2009 Code on Alerts and Indicators	Charles Rawson (US)
EG	Experts Group on Revision of SOLAS chapters II-1 (part C) and V, and related instruments regarding steering and propulsion requirements, to address both traditional and non-traditional propulsion and steering systems	Koichi Yoshida (Japan)
DG	Drafting Group on Development of Guidelines for emergency towing arrangements for ships other than tankers/ Further development of the IP Code and associated guidance	Susumu Ota (Japan)

Agendapunkt 1 **Adoption of the agenda**

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

Agendapunkt 2 **Decisions of other IMO bodies**

Det ble under dette agendapunktet informert om utfall av MSC 108, C 132, III 10 and MEPC 82, informasjon ble tatt til etterretning, og hvor det var spesifikke oppfølgingspunkter ble dette tatt under relevante agendapunkter.

Det var i tillegg innlegg fra flere land, inkludert Norge, som tok opp sitasjonen i Rødehavet, og fordømte angrep utført av Houthi militsen mot sivil skipsfart. Også viktigheten av å motarbeide destabilisering og aggresjon mot sivil skipsfart i andre områder, inkludert Svartehavet og Sea of Azov ble nevnt.

AGENDAPUNKT 3 **Development of Guidelines for emergency towing arrangements for ships other than tankers**

Diskusjon:
Agendapunktet ble først satt på agendaen av SDC 8, SDC 9 ferdigstilte SOLAS regler som krever nød-slepeutstyr for alle skip med bruttotonnasje over 20 000. SOLAS endringer er godkjent og adoptert av MSC. SDC har arbeidet videre med retningslinjer for nødslep, dette for å gjøre nødvendige endringer i eksisterende retningslinje for tankskip, og å lage tilpassede retningslinjer for nye fartøytyper som er omfattet av SOLAS endringen.
Det var også kommet inn forslag om endringer i MSC.1/Circ.1175/Rev.1.

Utfall:
Arbeidet med retningslinjer for nødslep-arrangementer for andre skip enn tankskip er ferdigstilt, og de viktigste konklusjonene på SDC 11 var at man kom til enighet om styrkekrav for nød-slepeutstyr, samt en sikkerhetsfaktor på 2.

Endringer til MSC.1/Circ.1175/Rev.1, for å oppdatere tekniske anbefalinger ble godkjent, det foreslås videre at agendapunktet ferdigstilles.

AGENDAPUNKT 4 Further development of the IP Code and associated guidance

Diskusjon:
Arbeidet med fase en av IP koden er ferdigstilt, og SOLAS kapittel XV, og IP koden tredde i kraft i 1. juli 2024.
Det var kommet inn to dokumenter som foreslo veien videre for fase to av arbeidet. Ett dokument som foreslo å bruke tidligere dokumenter sendt til SDC 9 til å lage veiledning til IP koden, og ett dokument som sa at mer tid var nødvendig etter ikrafttredelse før man utarbeidet videre retningslinjer, og at agendapunktet burde beholdes på SDC sin agenda inn i neste biennium.
Det var også ett dokument som foreslo å harmonisere vekt av en IP til 90 kilo, uavhengig om IP er på et HSC skip eller et konvensjonelt skip.

Utfall:
Forslag til endring for å harmonisere vekt av IP ble akseptert og godkjent, og endringer vil bli tatt inn i IP koden.
Forslag om videre arbeid, inkludert å lage veiledning ble ikke tatt videre. Det var enighet om at man hadde behov for mer erfaring med bruk av IP-koden før man tok dette videre.
Agendapunktet vil bli foreslått ferdigstilt, og om man ønsker videre arbeide i fremtiden må man sende inn forslag til MSC om nytt agendapunkt.

AGENDAPUNKT 5 Revision of the Interim explanatory notes for the assessment of passenger ship systems' capabilities after a fire or flooding casualty (MSC.1/Circ.1369) and related circulars

Diskusjon:
Det ble under SDC 9 startet arbeid med å revidere «explanatory notes» for Safe Return to Port reglene i SOLAS, samt tilhørende sirkulærer. Fra SDC 10 til SDC 11 har arbeidet blitt videreført i en korrespondansegruppe ledet av Norge.

Utfall:
Det var god fremdrift i arbeidet under SDC 11, og hoved delen av «explanatory notes» for Safe Return to Port ble ferdigstilt.
Arbeidet fortsetter i en korrespondansegruppe frem til SDC 12 under ledelse av Norge, og det er mål om å ferdigstille arbeidet på SDC 12.

AGENDAPUNKT 6 Amendments to the 2011 ESP Code

Diskusjon:
Det har vært arbeidet frem mot SDC 11 i en korrespondansegruppe, i tillegg til rapporten fra korrespondansegruppen var det kommet inn to kommentardokumenter, ett med forslag om å endre MSC.525(106) som følge av kommende endringer i ESP koden, og ett som kommenterte på selve rapporten fra korrespondansegruppen.

Utfall:
Det ble enighet om endringer i ESP koden for å tillate bruk av Remote Inspection Techniques, disse skal godkjennes av MSC 110, og adopteres av MSC 111.
Det ble videre satt ned en korrespondanse gruppe under ledelse av IACS som skal arbeide med retningslinjer for bruk av Remote Inspection Techniques, denne skal rapportere til SDC 12.

AGENDAPUNKT 7 Amendments to the Guidelines for construction, installation, maintenance and inspection/survey of means of embarkation and disembarkation (MSC.1/Circ.1331) concerning the rigging of safety netting on accommodation ladders and gangways

Diskusjon:
Agendapunktet ble satt på agendaen av MSC 106, og arbeid startet på SDC 10. Under SDC 10 ble tekniske endringer i Guidelines for construction, installation, maintenance and inspection/survey of means of embarkation and disembarkation (MSC.1/Circ.1331) ferdigstilt. Etter SDC 11 gjensto det noe diskusjon på punktet rundt oppdatering av ISO standarder, og hvordan dette skal gjøres for å sikre at man ikke får nye krav til eksisterende utstyr. Det var til SDC 11 kommet inn to dokumenter med forslag til oppdatering av ISO standarder.

Utfall:
Det ble fremlagt et kompromiss-forslag, basert på de to innsendelsene, og dette ble akseptert. Videre ble det enighet om revidert utgave av MSC.1/Circ.1331, denne vil bli sendt til MSC 110 for endelig godkjenning og så publisert som MSC.1/Circ.1331/Rev.1. Det foreslås videre at agendapunktet ferdigstilles, og tas av SDC sin agenda.

AGENDAPUNKT 8 Revision of SOLAS chapters II-1 (part C) and V, and related instruments regarding steering and propulsion requirements, to address both traditional and non-traditional propulsion and steering systems

Diskusjon:
MSC 105 godkjente nytt agendapunkt for å revidere SOLAS kapittel II-1 og V, samt relaterte instrumenter for å revidere regler for både tradisjonelle og ikke tradisjonelle fremdrifts og styre systemer. Agendapunktet var i første omgang tilordnet SSE, men er overført til SDC for å få en mer overkommelig arbeidsbelastning i begge underkomiteer. Gjeldende regler gjelder i utgangspunktet kun for tradisjonelle fremdriftssystemer og ror, mens nye regler skal gjelde både for tradisjonelle og ikke tradisjonelle fremdrifts og styresystemer. Under SDC 10 kom arbeidet med agendapunktet i gang og man ble enige om at SOLAS endringene skal vare funksjonsbaserte og gjelde alle styre og fremdriftssystemer, både tradisjonelle og ikke tradisjonelle. Videre skal EMSA's "STEERSAFE Steering and Manoeuvrability Study" brukes som basis for det videre arbeidet.
Arbeidet har pågått i en korrespondansegruppe frem mot SDC 11, og i tillegg til rapport fra denne gruppen var det kommet inn flere kommentardokumenter.

Utfall:

Det ble under SDC 11 enighet om hvordan videre arbeid skal legges opp, det ble også enighet om at vi skal sikte mot å lage bindene SOLAS regler.
Det var både i forkant av møtet og under møtet mye diskusjon om både veien videre og tidslinje for arbeidet, og det ble nå bestemt av målet er å ferdigstille bindende regler i 2028, for så at disse skal tre i kraft med SOLAS endringer i 2032. Dette ble formalisert i et «roadmap».
Det ble ikke opprettet ny korrespondansegruppe, men det ble oppfordret til innsendelser av dokumenter til SDC 12.

AGENDAPUNKT 9 Amendment to regulation 25 of the of the 1988 Load Line Protocol regarding the requirement for setting of guard rails on the deck structure

Diskusjon:
MSC 107 godkjente agendapunktet og det ble under SDC 10 enighet om endringer i lastelinjekonvensjonens regel 25, slik at det også på rekkverk som ikke er direkte over sjø blir krav om 3 tverrliggende stenger i høyden. Det som gjensto etter SDC 10 var forslag om endringer i krav når det gjelder bruk av kjetting som tverrliggende stang, og hvor stram denne skal være.

Utfall:
Det var kommet inn to forslag til å løse problemstillingen angående kjetting, og SDC 11 ble forelagt et kompromissforslag av disse. Det ble enighet om kjetting, når den brukes for å erstatte rekkverk skal strammes så godt det lar seg gjøre, samtidig som kjettingen kan tas av.
Endringer til lastelinjekonvensjonens regel 25 ble godkjent, og sendes til MSC 110 for godkjenning og adopsjon på MSC 111. Det er forventet at endringene trer i kraft fra 1. januar 2028.
Det foreslås videre at agendapunktet ferdigstilles, og tas av SDC sin agenda.

AGENDAPUNKT 10 Unified interpretation to provisions of IMO safety, security, and environment-related conventions

Diskusjon:
Det var kommet inn 6 dokumenter under dette agendapunktet, 4 forslag til nye UI'er, ett dokument som informerte om nye rutiner for godkjenning av UI'er, og ett dokument som informerte om at IACS hadde slettet to av sine interne fortolkninger, UI SC 4 og UI SC 5.
Følgende ble besluttet:

- Draft unified interpretations of SOLAS regulation II-1/25-1:
  - Forslag til UI ble ikke godkjent, det ble anbefalt at det sendes inn forslag til nytt output.

- Draft unified interpretation of SOLAS regulation II-1/12.6.2:
  - UI ble akseptert av SDC og sendt til MSC 110 for endelig godkjenning.

- Draft revision of MSC.1/Circ.1511/Rev.1 on the Unified interpretations of SOLAS regulations II-2/9 and 13 in relation to regulations II-2/13.4.1 and 13.4.2:
  - Forslag til UI ble ikke godkjent, men underkomiteen bekreftet deler av innholdet i rapporten fra SDC 11. Port State Control spørsmål blir tatt vider til III underkomiteen.

- Unified interpretation of the method for calculating the minimum quantity of oil fuel required for emergency generators:
  - Forslag til UI ble ikke godkjent.

AGENDAPUNKT 11 Guidelines for use of fibre-reinforced plastics (FRP) within ship structures

Diskusjon:
Etter forslag til SDC 9 og godkjenning av MSC 107 ble agendapunktet gjenåpnet. Retningslinjen for bruk av FRP elementer i skipsstrukturer ble godkjent som en midlertidig retningslinje av MSC 98. Målet var at retningslinjen skulle revideres når det var høstet erfaring med bruken av retningslinjen. Det var under SDC 10 enighet om at retningslinjen skulle revideres, med ønske om å fjerne den midlertidige statusen. Det ble enighet om at omfanget av retningslinjen ikke skulle økes, den skal fremdeles omfatte bruk av «elementer» av FRP i skipsstrukturer. Det har vært arbeidet frem mot SDC 11 i en korrespondansegruppe ledet av Sverige.

Utfall:
Under SDC 11 var det mye diskusjon om hva arbeidet skal inneholde, og hvor stort omfanget av arbeidet skal være. Da spesifikt rundt spørsmålet om å behandle mer enn FRP elementer i retningslinjen. Korrespondansegruppen har også sett på bærende strukturer, noe flere land, inkludert Norge, mener er utenfor mandat til nåværende arbeid. Det ble ikke arbeidet videre med teknisk innhold i retningslinjen under SDC 11, men det ble enighet om hva korrespondansegruppen skulle arbeide videre med. I tillegg ble deler av spørsmålet om mandat sendt til MSC 110. MSC er bedt om å bekrefte om bærende strukturer skal være med i arbeidsmandatet eller ikke.

AGENDAPUNKT 12 Review of the 2009 Code on Alerts and Indicators

Agendapunktet er overført fra SSE underkomiteen, hvor det har ventet lengre tid for å bli vurdert. I tillegg til forslag sendt til SSE, var det kommet inn ett forslag til endringer til Code on Alerts and Indicators. I tillegg har Norge sendt forslag til MSC om å utvide mandat til arbeidspunket til å også omhandle Engine Control Room Alert Management.

Utfall:
Arbeidet med revisjon av 2009 Code on Alerts and Indicators ble ferdigstilt, og sendes til MEPC 83 og MSC 110 for godkjenning. Det foreslås videre at agendapunktet ferdigstilles, og tas av SDC sin agenda.
Norge presiserte under møtet at det foreligger forslag til MSC om utviding av agendapunktet, og ba om at det ikke formelt ferdigstilles. Dette er notert i rapport fra SDC, og MSC kan velge å holde agendapunktet åpent om vårt forslag om videre arbeid blir godkjent.

AGENDAPUNKT 13 Biennial agenda and provisional agenda for SDC 12

Det ble vedtatt opprettet 4 korrespondansegrupper:

- Revision of the Interim Explanatory Notes for the Assessment of Passenger Ship Systems' Capabilities After a Fire or Flooding Casualty
- Guidelines for Use of Fibre-Reinforced Plastics (FRP) Within Ship Structures
- Experience-building Phase for the Reduction of Underwater Radiated Noise From Shipping
- Amendments to the 2011 ESP Code

Mulige arbeids- og drafting grupper på SDC 12:

- Revision of the Interim explanatory notes for the assessment of passenger ship systems' capabilities after a fire or flooding casualty (MSC.1/Circ.1369) and related circulars
- Revision of SOLAS chapters II-1 (part C) and V, and related instruments regarding steering and propulsion requirements, to address both traditional and non-traditional propulsion and steering systems
- Guidelines for the use of Fibre-Reinforced Plastics (FRP) within ship structures
- Experience-building phase for the reduction of underwater radiated noise from shipping
- Amendments to the 2011 ESP Code
- [Unified interpretation of provisions of IMO safety, security, environment, facilitation, liability and compensation-related conventions]

Formannen vil, i samråd med sekretariatet, foreta en endelig beslutning hva gjelder arbeidsgrupper når det nærmer seg SDC 12, basert blant annet på innsendte dokumenter.

Tentativ dato for SDC 11 er 19. til 23. januar 2026

AGENDAPUNKT 14 Election of Chair and Vice-Chair for 2026

Erik Tvedt (Danmark) ble gjenvalgt som formann og Charles Rawson (USA) ble valgt som viseformann for 2026.

AGENDAPUNKT 15 Experience-building phase for the reduction of underwater radiated noise from shipping

Diskusjon:
Revisjon av retningslinje MEPC.1/Circ.833 ble ferdigstilt på SDC 9, og videre godkjent av MEPC 80. SDC 10 ferdigstilte arbeid og forslag til prioritering av videre arbeid som bør tas for å sikre implementering og bruk av retningslinjen. SDC 10 ferdigstilte og godkjente videre et utkast til en handlingsplan for implementering og bruk av de reviderte retningslinjene.
Utfall fra SDC 10 ble sendt til MEPC for godkjenning, og SDC anså agendapunktet som ferdigstilt fra SDC sin side.
MEPC 82 sendte imidlertid den tekniske delen av arbeidet under erfaringsbyggingsfasen tilbake til SDC for å arbeide videre med blant annet innsamling av dokumentasjon.
Det ble arrangert foredrag under SDC, og innsendte dokumenter ble diskutert.

Utfall:
Det ble opprettet en korrespondansegruppe som skal arbeide videre med det tekniske innholdet som kommer fra Experience Building Phase, samt med et rammeverk for hvordan innkommet dokumentasjon skal kunne brukes.

AGENDAPUNKT 16 Any Other Business

Det var kommet inn 2 dokumenter, samt 3 informasjons papirer under dette agendapunktet:

Suggestions on the inconsistent implementation of resolution MSC.158(78) and the 2011 ESP Code relating to the means of access to the cargo hold side shell frame of single-side skin bulk carriers

- Forslaget om å rette opp ulikheter mellom ESP-koden og MSC.158(78) ble behandlet under agendapunkt 6 som omhandler ESP-koden.
- SDC bekreftet at det her var en ulikhet («inconsistency»), og spørsmålet om hvordan dette skal behandles ble sendt videre til MSC.

Experiences gained on the use of the Interim guidelines on the second-generation intact stability criteria (MSC.1/Circ.1627) – Re-calculation of the MAERSK ESSEN container loss incident with corrected roll period

- Dokumentet informerte om nye resultat fra kalkulasjoner opp mot container tap på Maersk Essen som følge av bruk av alternative rulle-periode formler. Det var bedt om at dette også blir informert om til gruppen som arbeider med tap av containere på CCC.
- CCC vil bli orientert om resultat gitt i SDC 11/16/1 og SDC 11/INF.3, og det oppfordres til å fortsette å sende inn informasjon og resultater etter bruk av 2. generasjon intakt stabilitets kriterier.

Oppfølging

Norge vil delta i aktuelle korrespondansegrupper og Sjøfartsdirektoratet vil koordinere norske innspill for disse.

Haugesund 31. januar 2025

Torstein Dale Selsås
Delegasjonsleder