Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Delegasjonsrapport
SDC 4

Fra: Turid Stemre
Møtested: International Maritime Organization, London
Møteleder: Kevin Hunter (UK)
Referat fra: Sub-Committee on Ship Design and Construction, 4. Sesjon (13.-17 februar 2017)

Dato 24 februar 2017

Sammendrag:

Underkomiteen ferdigstilte mange av sine store oppgaver under SDC 3, så SDC 4 var et møte uten de store utfordringene. Den viktigste saken for Norge var endelig godkjennelse av explanatory notes (EN) til SOLAS kapittel II-1. Vi er derfor godt fornøyd med at underkomiteen endelig kom i mål med dette. Sirkulæret med EN forventes å bli godkjent på MSC 98 samtidig med vedtak av endringer i SOLAS kapittel II-1 og III som ble lagt «på is» under MSC 97 i påvente av en løsning vedrørende krav til overlevelsesevne for passasjerskip.

Utover dette er arbeidet med bindende krav for skip som fører mer enn 12 «industrial personnel» (IP) på internasjonale reiser, viktig for Norge. MSC 97 besluttet at føring av IP skal reguleres gjennom et nytt kapittel i SOLAS med en tilhørende kode. SDC skal koordinere arbeidet, og det ble nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av Norge for å påbegynne arbeidet. IP-koden med nødvendige SOLAS-endringer er planlagt ferdigstilt på SDC 7 i 2020 med ikrafttredelse i 2024.

Den norske delegasjonen:

Navn	*Organisasjon*	*Plenum/arbeids gruppe*
Seniorrådgiver Turid Stemre (delegasjonsleder)	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Seniorrådgiver Haakon Storhaug	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Senioringeniør Trond Kvande	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
Senioringeniør José Ventura	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
Senioringeniør Elisabeth Førland	Sjøfartsdirektoratet	WG 3
Sjefingeniør Torstein Dale Selsås	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Senioringeniør Anita Strømøy	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Rådgiver Jahn Viggo Rønningen	Norges Rederiforbund	Plenum
Principal Surveyor Anders Eggum,	DNV GL	Plenum
Principal Surveyor Gunnar Hjort,	DNV GL	WG 1
Principal Surveyor Ove Aastad	DNC GL	WG 3

Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler tirsdag 7. februar 2017. Det ble avholdt EU-koordineringsmøte 13. februar i London der Storhaug deltok.

I tillegg avholdt EUs presidentskap et informasjonsmøte vedrørende status for diskusjonene mellom Kommisjonen og Japan relatert til nye krav til overlevelsesevne i SOLAS kapittel II-1, der Stemre deltok.

Norsk dokument til møtet

SDC 4/3/2 Application of SOLAS regulation II-1/17-1

Forhandlingene

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

Det ble opprettet tre arbeidsgrupper:

WG 1: Subdivision and damage stability (agendapunkt 3, 4 og 7) - ledet av USA v/ J. Person
WG 2: Intact stability (agendapunkt 5) – ledet av Italia v/ A. Francescutto
WG 3: Fire protection (agendapunkt 6 og 12) – ledet av Sverige v/ S. Gabor

AGENDAPUNKT 3 AMENDMENTS TO SOLAS REGULATIONS II-1/6 and II-1/8-1

Endringene til SOLAS kapittel II-1 og relaterte endringer i SOLAS kapittel III er ferdig fra underkomiteens side, så på dette møtet var det ferdigstillelse av explanatory notes til SOLAS kapittel II-1 som var hovedfokus.
I tillegg skulle endringer i SOLAS regel 1/8-1.2 om tilgjengelighet av elektrisk kraft etter lange sideskader diskuteres. Opprinnelig var det forslag om at dette kunne sikres ved krav om dobbeltskrog i maskinromsområdet, men SDC 3 ønsket mere fleksible løsninger, og har fått MSC sin tilslutning til det.

Diskusjon: Utarbeidelse av EN til SOLAS kapittel II-1 har fortsatt i en korrespondansegruppe mellom sesjonene. Rapporten fra korrespondansegruppen listet opp gjenstående arbeid. I tillegg var det to dokumenter med ytterligere forslag, ett fra Norge, som fikk støtte, og ett fra Kina, som ikke ble støttet.

Utfall: Utkast til MSC-resolusjon med reviderte EN ble ferdigstilt og oversendes MSC 98 for godkjennelse. De reviderte EN vil gjelde fra samme dato som endringene i SOLAS kapittel II-1 og tilhørende endringer i SOLAS kapittel III trer i kraft. Dersom MSC 98 blir enige om ny «R»-faktor, blir dato for ikrafttredelse 1. januar 2020.

Det ble ikke tid til å ferdigstille endringer til SOLAS regel II-1/8-1.2, så det ble nedsatt en korrespondansegruppe som skal utarbeide forslag til endringer i regelen, inkludert funksjonskrav og ytelseskrav fram mot neste sesjon.

Tittelen på relevant output endres for å gjenspeile at det kun er dette som gjenstår under eksisterende output.

AGENDAPUNKT 4 COMPUTERIZED STABILITY SUPPORT FOR THE MASTER IN CASE OF FLOODING FOR EXISTING PASSENGER SHIPS

Det forelå forslag til endringer i SOLAS regel II-1/1 og II-1/8-1 til SDC 3. Det ble imidlertid påpekt noen problemstillinger, spesielt med de tilhørende retningslinjene i fotnotene i SOLAS, og SDC 3 fikk lite tid til å diskutere dette agendapunktet, så det ble bedt om innspill til SDC 4.
Det var sendt inn kommentarer til de foreslåtte SOLAS-endringene fra IACS og USA, men utover å kommentere mulige problemer med de tilhørende fotnotene i SOLAS var det ikke spesifikke forslag til løsninger.

Diskusjon: De foreslåtte SOLAS-endringene går ut på å endre anvendelsesparagrafene slik at krav om at det skal finnes elektronisk beslutningsstøtte for kapteinen i tilfelle vanninntrenging,

enten om bord eller på land, også gjøres gjeldende for skip uansett byggeår. Kravet gjelder pr. dags dato kun for skip bygget etter 1. januar 2014.

Den eksisterende regelen har en fotnote som viser til MSC.1/Circ.1400 og MSC.1/Circ.1532 som er en revisjon av MSC.1/Circ.1400 for skip bygget 13. mai 2016 eller senere. Det var enighet om at MSC.1/Circ.1400 inneholder elementer som vanskelig kan oppfylles av alle skip bygget før 1. januar 2014.

Utfall: Utkast til endringer i regel II-1/1 og II-1/8-1 ble ferdigstilt. Samtidig var det enighet om at det måtte utarbeides egne retningslinjer for skip bygget før 1. januar 2014.

Det ble en lang diskusjon om hvorvidt forslagene til endringer i SOLAS regel II-1/1 og II-1/8-1 skulle oversendes MSC 98 for godkjennelse og påfølgende vedtak på MSC 99, eller om de skulle legges på is til de nye retningslinjene er ferdige.

Det ble besluttet å oversende endringsforslagene til MSC 98 med en fotnote som, i tillegg til å vise til MSC.1/1400 og MSC.1/1532, viser til «guidelines to be developed» for skip bygget før 1. januar 2014. Det må forventes at det kan komme kommentarer til dette på MSC 98, da det var noen motforestillinger. Det er helt klart uheldig å vise til noe som ikke er utarbeidet, selv om det har vært gjort før.

Arbeidet med å utvikle de nye retningslinjene ble inkludert i instruksen til korrespondansegruppen som ble opprettet under agendapunkt 3.

AGENDAPUNKT 5 FINALIZATION OF SECOND-GENERATION INTACT STABILITY CRITERIA

SDC 3 besluttet at ytterligere verifiseringsarbeid var nødvendig før utkast til endringer i Intaktkoden kan ferdigstilles. Det har vært gjort en del verifiseringsarbeid mellom SDC 3 og SDC 4.

Diskusjon: Det ble om mulig enda tydeligere at dette arbeidet er så akademisk at det er vanskelig å forstå og implementere i praksis. Sårbarhetskriteriene er satt på tre nivåer for fem ulike situasjoner som kan medføre kantring (stability failure modes). Nivå 1 skal være det mest konservative. Dersom skipets stabilitet er sårbar i én eller flere av de fem situasjonene på nivå 1, skal sårbarheten sjekkes mot kriteriene i nivå 2. Dersom skipets stabilitet også viser sårbarhet på nivå 2, må det foretas en direkte analyse av skipet og/eller settes operasjonelle begrensninger. Dette er svært tidkrevende og kostbart.

De beregningene som har vært gjort fram mot SDC 4, viser inkonsistens mellom de ulike nivåene, og, enda viktigere, at mer enn 50 prosent av dagens skip ikke tilfredsstiller sårbarhetskriteriene på nivå 1 eller 2. Det er ikke noe basis i erfaring eller statistikker som underbygger at dagens intaktstabilitetsstandard er så dårlig. Norge ga uttrykk for dette i debatten.

Norge foreslo også at en mulig løsning kan være å ferdigstille retningslinjer for direkte analyse, og bruke resultatene fra det arbeidet til å verifisere nivå 1 og 2. Dette fikk støtte, men vi er likevel usikker på hva utfallet vil bli og om det lar seg bruke i praksis.

Norge påpekte også at utkast til explanatory notes (EN) må knyttes opp til de ulike paragrafene i utkast til endringer i del B i Intaktkoden dersom de skal ha noen verdi.

Det er ikke umulig at det vil bli en diskusjon på neste møte om disse sårbarhetskriteriene er en brukbar vei å gå og om de skal inkluderes i 2008 Intaktkodens del B, selv om denne ikke er bindende.

Utfall: Korrespondansegruppen ble gjenopprettet med instruks om å ferdigstille retningslinjer for direkte analyse, endringer til 2009 intaktstabilitetskoden og EN, samt å gjennomføre ytterligere validering.

AGENDAPUNKT 6 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

På SDC 3 ble det fra enkelte hold påpekt at håndtering av evakuering over arealer på åpent dekk også bør inkluderes i de påkrevde evakueringsanalysene. Dette medfører eventuelt at det må utarbeides endringer i SOLAS regel II-2/13 og i paragraf 2.1.2.2.2.1 i kapittel 13 i FSS-koden.

Håndteringen av åpent dekk ble berørt i retningslinjene som ble ferdigstilt på SDC 3, men det var ikke nok tid til å utarbeide eventuelle endringer i SOLAS og FSS-koden. Det ble derfor bedt om innspill til SDC 4.

Det var ikke kommet noen forslag til SDC 4.

Utfall: Agendapunktet anses avsluttet forutsatt godkjennelse av MSC.

AGENDAPUNKT 7 REVISION OF SECTION 3 OF THE GUIDELINES FOR DAMAGE CONTROL PLANS AND INFORMATION TO THE MASTER (MSC.1/CIRC.1245) FOR PASSENGER SHIPS

Saken er kommet på agendaen som en oppfølging av ulykken med Costa Concordia. I den forbindelse gjorde Cruise Lines International Association (CLIA) en gjennomgang med sine medlemmer og kom med en liste med forslag til forbedringer til del 3 i MSC.1/Circ.1245. Disse forslagene ble lagt fram for MSC 93, som igjen oversendte det til SDC. Arbeidsgruppen på subdivision and damage stability (SDS-gruppen), har vært så overlesset med arbeid de senere årene at det ikke har vært tid til å se på dette før nå. Det har også vært minimal med forslag.

I tillegg til forslagene fra CLIA, var det ett dokument fra Kina som foreslo å bruke tegningssymbolene i res.A.952(23) også på skadekontrollplaner. Forslagene fikk støtte.

Utfall: Forslagene ble innarbeidet i utkast til endringer i del 3 av MSC.1/Circ.1245 og oversendes MSC 98 for godkjennelse.

AGENDAPUNKT 8 MANDATORY INSTRUMENT AND/OR PROVISIONS ADDRESSING SAFETY STANDARDS FOR THE CARRIAGE OF MORE THAN 12 INDUSTRIAL PERSONNEL ON BOARD VESSELS ENGAGED ON INTERNATIONAL VOYAGES

MSC 97 vedtok resolusjon MSC.418(97) – Interim recommendations on safe carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages. MSC vedtok videre at føring av IP skal reguleres gjennom et nytt kapittel i SOLAS og en tilhørende kode. SDC sin oppgave er å utarbeide utkast til SOLAS-endringer og kode. Det var ingen ledig arbeidsgruppe for dette agendapunktet, så saken ble diskutert i plenum. Det forelå et forslag fra Tyskland som inneholdt forslag til kodetekst, samt et dokument fra USA som kommenterte på Tysklands dokument og kom med noen generelle betraktninger rundt arbeidet.

Diskusjon: Tysklands dokument ble ikke diskutert i noen særlig grad, da det var viktigere å lage en plan for arbeidet. Det ble fort konkludert med at det var nødvendig med en korrespondansegruppe for å komme i gang med arbeidet. Det ble satt ned en uformell gruppe under ledelse av Norge som utarbeidet forslag til instrukser til korrespondansegruppen. Et viktig punkt er at vi trenger utkast til SOLAS-endringer før vi begynner å utvikle koden, så vi vet hvilke

fartøy koden skal omhandle. Norge mener koden skal gjelde for skip på 500 tonn og derover, som er i tråd med SOLAS sine generelle anvendelsesbestemmelser. Det ble imidlertid ikke tatt noen beslutning utover enighet om instrukser til korrespondansegruppen.

Utfall: Det ble nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av Norge som skal rapportere til neste møte.

AGENDAPUNKT 9 AMENDMENTS TO THE 2011 ESP CODE

Ifølge vedtatt prosedyre (MSC 92) for oppdateringer i ESP-koden, foretar IACS oppdateringer i ESP-koden for å ta inn endringer i IACS UR Z10 serie. Denne gangen foreslår imidlertid IACS at de gjennomgår ESP-koden i samarbeid med IMOs sekretariat for å bedre speile den bindende posisjonen koden har, rette opp i utdaterte henvisninger og ta inn de siste endringene i IACS UR Z10.
I mellomtiden foreslår de at nevnte UR skal brukes ved inspeksjoner i henhold til ESP-koden.

Utfall: Det var enighet om at IACS og sekretariatet skal gjøre jobben som foreslått. Det var imidlertid motvilje mot å anbefale at IACS UR Z10 ble brukt som erstatning mens arbeidet pågikk, mest av policyhensyn, så man ble enig om å vise til at IACS vil bruke UR Z10 når de inspiserer på oppdrag fra medlemslandene med mindre de blir bedt om å gjøre noe annet i rapporten fra SDC 3. Med andre ord, i praksis vil IACS sin til enhver tid oppdaterte UI Z10 bli brukt inntil videre.

AGENDAPUNKT 10 UNIFIED INTERPRETATION TO PROVISIONS OF IMO SAFETY, SECURITY, AND ENVIRONMENT-RELATED CONVENTIONS

Drenering av lukkede rom på skottdekk og spesielle krav for bilferger passasjerferger og tilsvarende skip (SOLAS regel II.1/17-1, II.1/20-2 og SOLAS II-1/35-1)

Utfall: De foreslåtte fortolkningene ble godkjent og oversendes MSC 98 for godkjennelse.

Utkast til endringer i MSC/Circ.686

SDC 3 diskuterte en mulig tilbaketrekking av sirkulæret med begrunnelse i at ESP-koden er på plass eller om det henvisningene i sirkulæret til utdaterte resolusjoner skulle oppdateres. Det ble konkludert at sirkulæret er nødvendig da det ellers vil mangle retningslinjer for skip bygget mellom 1. oktober 1994 og 1. januar 2005.

Utfall: Referansene i sirkulæret ble oppdatert og det ble gjort enkelte redaksjonelle endringer for å bedre forståelsen av sirkulæret. Revidert sirkulær oversendes MSC 98 for godkjenning.

Fortolkninger til SOLAS kapittel II-1 og XII (Res. MSC 158(78) og ytelsesstandard for vannivådetektorer (Res. MSC 188(79).

Det er i dag tre sirkulærer som omhandler dette, MSC.1/Circ.1464/Rev.1 og corr.1, som endret ved MSC.1/Circ.1507 og MSC.1/Circ.1545. Det var et ønske om å erstatte disse med en konsolidert utgave gjeldende for skip uansett byggeår.

Diskusjon: Det viste seg å være problematisk å oppfylle dette ønsket av flere årsaker, så det ble besluttet å lage et konsolidert sirkulær for skip bygget på og etter godkjennelsesdatoen og bruke de eksisterende for sirkulærene for skip bygget før denne datoen, dog med oppdatering av utdaterte henvisninger.

Utfall: Utkast til nytt konsolidert sirkulær oversendes MSC 98 for godkjennelse sammen med utkast til endringer i de eksisterende sirkulærene. Så nå får vi 4 sirkulærer i stedet for 3.

Fastsettelse av dødvekt for inkludering i ulike sertifikater

Basert på diskusjoner under SDC 3, hadde IACS utarbeidet et forslag til fortolkninger av hvilken dødvekt som skal angis i de ulike SOLAS- og MARPOL-sertifikater.

Diskusjon: Det er enighet om at i utgangspunktet er det dødvekt på even keel ved sommerlastelinjen som skal angis. Diskusjonen gikk på om man skulle angi en større dødvekt dersom skipet ved trimmet vannlinje hadde en større dødvekt enn ved even keel og likevel oppfylte alle krav i Lastelinjekonvensjonen, SOLAS, MARPOL og andre relevante krav. Vi vet at dette skjer, og det kan da hende at denne dødvekten overskrider et innslagspunkt for krav i MARPOL.
Det ble en litt opphetet diskusjon, og underkomiteen kom ikke til enighet. Det endte opp med at fortolkningen kun sier at dødvekt på even keel ved sommerlastelinjen skal angis i sertifikatene.

Utfall: Utkast til MSC.1/sirkulær med en begrenset fortolkning i forhold til forslaget fra IACS oversendes MSC 98 for godkjenning.

AGENDAPUNKT 11 REVISED SOLAS REGULATION II-1/3-8 AND ASSOCIATED GUIDELINES (MSC.1/CIRC.1175) AND NEW GUIDELINES FOR SAFE MOORING OPERATIONS FOR ALL SHIPS

Arbeidet med SOLAS-endringer med tilhørende retningslinjer startet på SDC 3, der det ble nedsatt en korrespondansegruppe for å utarbeide utkast til SOLAS-endringer og retningslinjer.

Arbeidet i korrespondansegruppen har ikke gått så smidig, noe som primært skyldes et litt rotete basisdokument, samt ulik forståelse av hva instruksen egentlig gikk ut på, og ulike meninger om hva retningslinjene skulle inneholde. Resultatet ble en sammenblanding av risikoanalyser, evaluering av analyser, preskriptive krav og operasjonelle krav.

Diskusjon: Det var enighet om å utarbeide nye klare instrukser til gruppen. Oppgaven er å utforme krav knyttet til design og valg av utstyr. Det skal ikke kreves risikoanalyse av hvert enkelt skip på designstadiet. Det skal utarbeides separate operasjonelle retningslinjer.

Utfall: Korrespondansegruppen ble gjenopprettet med de nye instruksene.

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

Denne saken har vært sendt fram og tilbake mellom MSC og SDC, men på SDC 3 ble det gjort helt klart at disse retningslinjene kun er et supplement til alternativ design analyser krevet i SOLAS og at de skulle være «interim». Med det som bakteppe har korrespondansegruppen som ble opprettet på SDC 3 arbeidet videre med retningslinjene.

Diskusjon: Innholdet i retningslinjene var så og si ferdigstilt av korrespondansegruppen, så det var lite faglig diskusjon som gjensto. Norge ba om at det måtte settes en tidsbegrensning på retningslinjene ettersom de skulle være «interim», og at output blir stående på «postbiennial» agenda, slik at vi kan revurdere retningslinjene på et senere tidspunkt basert på erfaring med bruken av de.

Utfall: Utkast til retningslinjer ble godkjent med en tidsbegrensning på 4 år og oversendes MSC 98 for godkjenning. Det blir også bedt om at output beholdes på «postbiennial» agenda for MSC.

AGENDAPUNKT 13 BIENNIAL STATUS REPORT AND PROVISIONAL AGENDA FOR SDC 4

Til dette agendapunktet var det sendt inn to dokumenter som foreslo å sette fase to i Polarkodearbeidet på agendaen til SDC 5.

Diskusjon: Norge har forståelse for ønske om å utarbeide bindende krav for fiskefartøy og eventuelt andre fartøy som ikke omfattes av Polarkoden, men vi har ikke sett noen forslag om hvordan dette kan gjøres. Det gjenstår også en del arbeid for sikre en felles global implementering av Polarkoden, og dette har Norge prioritert. Vi mener også at det er en fordel å få mer erfaring med bruken av Polarkoden før vi begynner å diskutere å gjøre den bindende for andre fartøy enn de som er sertifisert etter SOLAS kapittel I. Polarkoden er en «add on»-kode til SOLAS og forutsetter at det ligger en SOLAS-sertifisering i bunnen. Den kan derfor ikke gjøres bindende for andre skipstyper og størrelser. Det var mange som delte Norges synspunkter.
Det er også et poeng at SDC ikke kan beslutte å sette et output på sin agenda selv om det står på «postbiennial» agenda. Hovedkomiteene har eierskapet til «postbiennial agenda», og kun komiteene kan beslutte å sette et output på en underkomites agenda.

Utfall: Før SDC kan påbegynne arbeid med fase to, må vi ha klar instruks fra MSC om når vi skal begynne, hvilke fartøystyper og størrelser som skal omfattes, og hvorvidt det skal være bindende eller retningsgivende tiltak som skal utarbeides.

Generelt
Agendaen ble justert i forhold til hvilke punkter som anses avsluttet forutsatt godkjennelse av MSC.

Det ble vedtatt opprettet fire korrespondansegrupper:

- Subdivision and Damage Stability (agenda items 3 and 4)
- Intact Stability (agenda item 6)
- Carriage of more than 12 Industrial Personnel on board Vessels engaged on International Voyages (agenda item 7)
- Safe Mooring Operations (agenda item 10)

Mulige arbeids- og draftinggrupper på SDC 4:

- Subdivision and Damage Stability (agenda items 3 and 4)
- Intact Stability (agenda item 6)
- Carriage of more than 12 Industrial Personnel on board Vessels engaged on International Voyages (agenda item 7)
- Safe Mooring Operations (agenda item 10)
- Safety for Wing-in-ground Craft (agenda item 11)

Formannen vil, i samråd med sekretariatet, foreta en endelig beslutning når det nærmer seg SDC 5.

Tentativ dato for SDC 5 er 22.–26. januar 2018

AGENDAPUNKT 14 ELECTION OF CHAIRMAN AND VICE-CHAIRMAN FOR 2017

Kevin Hunter (UK) og Turid Stemre (Norge) ble gjenvalgt som henholdsvis formann og viseformann for 2018.

AGENDAPUNKT 15 ANY OTHER BUSINESS

Det var kun ett dokument under dette agendapunktet, og det var en oppdatering om framgang med arbeid med revisjon av retningslinjer for Wing in Ground. Oppdateringen ble tatt til etterretning. Det uformelle arbeidet fortsetter fram mot SDC 5, da det forventes at arbeidet ferdigstilles.

Oppfølging

Norge v/Stemre skal lede korrespondansegruppen for føring av mer enn 12 IP på lasteskip i internasjonal fart. Det vil bli satt ned en nasjonal gruppe som vil gi innspill til korrespondansegruppen. Vi vil også delta i andre, for Norge, relevante korrespondansegrupper, og Sjøfartsdirektoratet vil koordinere norske innspill.

Haugesund, 24.02.2017

Turid Stemre
Delegasjonsleder