



Fra: Torstein Dale Selsås  
Møtested: International Maritime Organization, London  
Møteleder: Kevin Hunter (UK)  
Referat fra: Sub-Committee on Ship Design and Construction, 7. Sesjon (3.- 7. februar 2020)

Dato 14. februar 2020

## Sammendrag:

Arbeidet med utviklingen av intaktstabilitets-kriterier ble ferdigstilt, det samme ble retningslinjer for fiskefartøy over 24 meter og fritidsfartøyer større enn 300 bruttotonn som skal operere i polare farvann. Arbeidet med «explanatory notes» til SOLAS kapittel II-1 ble også ferdigstilt. Nytt releverk for skip som frakter industrielt personell hadde stor fremgang, det ble enighet om både SOLAS endringer og den del av IP koden som omhandler konvensjonelle skip.

## Den norske delegasjonen:

<i>Navn</i>	<i>Organisasjon</i>	<i>Plenum/arbeidsgruppe</i>
<i>Sjefingeniør Torstein Dale Selsås (delegasjonsleder)</i>	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
<i>Fagdirektør IMO Turid Stemre</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
<i>Senioringeniør Trond Kvande</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
<i>Senioringeniør José Ventura</i>	Sjøfartsdirektoratet	DG
<i>Senioringeniør Kim Are Paulsen</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
<i>Overingeniør Benjamin Vist Hagen</i>	Sjøfartsdirektoratet	DG
<i>Senioringeniør Signe Meling</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 3
<i>Fagsjef skipssikkerhet Jahn Viggo Rønningen</i>	Norges Rederiforbund	WG 1
<i>Principal Engineer Kathrine Ilje Nerland</i>	DNV GL	Plenum
<i>Head of Section Inge Seglem</i>	DNV GL	WG 2
<i>Principal Engineer Ove Aastad</i>	DNV GL	WG 1

## Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler onsdag 29. januar 2020.



## Norske dokumenter til møtet

- SDC 7/4/1** SAFETY MEASURES FOR NON-SOLAS SHIPS OPERATING IN POLAR WATERS Comments on document SDC 7/4
- SDC 7/6/1** MANDATORY INSTRUMENT AND/OR PROVISIONS ADDRESSING SAFETY STANDARDS FOR THE CARRIAGE OF MORE THAN 12 INDUSTRIAL PERSONNEL ON BOARD VESSELS ENGAGED ON INTERNATIONAL VOYAGES Report of the correspondence group
- SDC 7/6/3** MANDATORY INSTRUMENT AND/OR PROVISIONS ADDRESSING SAFETY STANDARDS FOR THE CARRIAGE OF MORE THAN 12 INDUSTRIAL PERSONNEL ON BOARD VESSELS ENGAGED ON INTERNATIONAL VOYAGES Comments on document SDC 7/6/1

## Forhandlingene

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

Det ble opprettet tre arbeidsgrupper og en drafting-gruppe:

Gruppe	Tittel	Ledet av
WG1	Carriage of more than 12 Industrial Personnel on board Vessels Engaged on International Voyages	Mrs. T. Stemre (Norway)
WG 2	Subdivision and Damage Stability	Mr. J. Person (United States)
WG 3	Safety measures for non-SOLAS ships operating in polar waters	Mr. I. Lancaster (New Zealand)
DG 1	Finalization of second generation intact stability criteria	Prof. Szozda (Poland)

### **AGENDAPUNKT 3 Amendments to the Explanatory notes to SOLAS chapter II-1 subdivision and damage stability regulations (resolution MSC.429(98))**

#### **Diskusjon:**

Under SDC 6 arbeidet SDS-arbeidsgruppen med forslag til endring av SOLAS kap. II-1 for å sikre samsvar mellom delene B og B-1 og delene B-2 til B-4. Det er arbeidet videre med «explanatory notes» til dette arbeidet frem mot SDC 7 og under SDC 7.

#### **Utfall:**

Arbeidet ble ferdigstilt og «explanatory notes» blir sendt til MSC 102 for endelig godkjenning.

### **AGENDAPUNKT 4 Safety measures for non-SOLAS ships operating in polar waters**

#### **Diskusjon:**

Det ble opprettet en arbeidsgruppe som arbeidet videre med forslagene for retningslinjer for fiskefartøy over 24 meter og fritidsfartøy over 300 bruttotonn som opererer i polare farvann. Begge retningslinjer ble gjennomarbeidet, og kommentarer fra Norge som var sendt inn ble i veldig stor grad tatt inn. En paragraf i retningslinjene for fiskefartøy over 24 meter blir sendt videre til HTW underkomiteén for kommentarer angående korrekt terminologi og for å identifisere eventuelle konflikter med eksisterende regelverk. HTW skal i så fall rapportere direkte til MSC

103. Det ble videre diskutert om det er flere fartøygrupper som ikke er dekket av polare retningslinjer, men som burde være det. Det var også en diskusjon rundt retningslinjer for *Cold Water Survival* (MSC.1/Circ.1158/Rev.1).

**Utfall:**

Begge retningslinjer ble ferdigstilt og blir sendt videre til MSC 103 for endelig godkjenning. Det ble videre identifisert manglende regulering for fritidsfartøyer mellom 300 og 500 bruttotonn, samt lasteskip mellom 300 og 500 bruttotonn. Interesserte medlemsstater ble invitert til å sende inn forslag for å adressere de identifiserte fartøygruppene. Angående retningslinjer for *Cold Water Survival* var det ikke behov for endringer, men det ble påpekt at det kunne være behov for å vurdere å legge inn veiledning for overlevelse på land/is i kalde områder på et senere tidspunkt i disse retningslinjene.

**AGENDAPUNKT 5 FINALIZATION OF SECOND-GENERATION INTACT STABILITY CRITERIA**

**Diskusjon:**

Det ble opprettet en drafting gruppe for å ferdigstille arbeidet med annen generasjons intaktstabilitets-kriterier. Det var komment inn forslag om betydelige endringer ut over det som var gjort klar av korrespondansegruppen, men det ble enighet i plenum om at disse endringene ikke skulle tas med på nåværende tidspunkt. Gruppen fokuserte dermed på redaksjonelle endringer og mindre endringsforslag som gjenstod etter korrespondansegruppens arbeid mellom SDC 6 og SDC 7. Det ble ikke tid til videre arbeid med «explanatory notes», og dette ble sendt videre til en korrespondanse gruppe for arbeid frem mot SDC 8. Gruppen var enig om at annengenerasjons intaktstabilitets-kriterier skal evalueres ved behov og at det i mellomtiden skal samles inn erfaringer og datagrunnlag. Det er fortsatt svakheter i de nye intaktkriteriene relatert til overkonservative resultater og for eksempel manglende anvendbarhet for fartøy med lave værdekk. Den norske delegasjonen har påpekt at det er nødvendig å definere lave værdekk, og når skip med lave værdekk faller utenom annengenerasjons intaktstabilitets-kriterier.

**Utfall:**

Arbeidet ble ferdigstilt, og sendes til MSC for endelig godkjenning. Avhengig av endelig godkjenning, vil annengenerasjons intaktstabilitetskriterier gå inn i en prøveperiode, som supplement til intaktkoden del A, hvor det samles inn data og erfaringer for videreutvikling av regelverket.

Det skal arbeides videre med «explanatory notes» til retningslinjene, og det er mål om disse skal ferdigstilles på SDC 8. Arbeidet med «explanatory notes» vil blant annet ha som mål å restrukturere teksten til å inneha direkte referanser til annengenerasjons intaktkriterier og inkludere beregningseksempler på testfartøy. Det vil også arbeides med å definere lave værdekk.

Det ble opprettet en korrespondansegruppe, som skal arbeide frem mot SDC 8.

**AGENDAPUNKT 6 MANDATORY INSTRUMENT AND/OR PROVISIONS ADDRESSING SAFETY STANDARDS FOR THE CARRIAGE OF MORE THAN 12 INDUSTRIAL PERSONNEL ON BOARD VESSELS ENGAGED ON INTERNATIONAL VOYAGES**

**Diskusjon:**

Det ble satt ned en arbeidsgruppe ledet av Norge, og arbeidet hadde veldig god fremgang. Det var noen diskusjoner rundt eksisterende fartøy og hvilke regler som skal gjelde for disse, det vil bli spurt om råd fra MSC 102. Det norske dokumentet, SDC 7/6/3, ble vurdert og det norske forslaget til tekst om farlig last ble tatt inn stort sett uforandret. Det ble også enighet om at dersom man ikke klarer å bli ferdig med krav til hurtiggående fartøy, kan arbeidet deles opp i to faser, der krav til konvensjonelle SOLAS fartøyer som skal frakte IP vedtas alene. Dette for å sikre at SOLAS endringen og IP koden trer i kraft for konvensjonelle fartøyer i 2024, uavhengig

av om koden for hurtiggående IP fartøyer blir ferdigstilt på SDC 8 eller ikke. Dette som en plan B. Målet er fremdeles å få ferdigstilt alt på SDC 8.

**Utfall:**

Det ble i løpet av møtet enighet om både SOLAS endringer og den delen av IP koden som gjelder for konvensjonelle fartøyer. Det ble også diskutert videre arbeid den delen av IP koden som omhandler hurtiggående fartøyer, og det var enighet om en god vei videre. Det ble opprettet en korrespondansegruppe som skal arbeide videre frem mot SDC 8, denne skal ledes av Norge.

**AGENDAPUNKT 7 Development of amendments to SOLAS chapter II-1 to include requirements for water level detectors on non-bulk carrier cargo ships with multiple cargo holds**

**Diskusjon:**

Det var kommet inn forslag, fra USA, om at lasteskip med flere lasterom som ikke er bulkskip skulle være utstyrt med vann nivå alarm. Agendapunktet ble sendt til SDS gruppen for diskusjon.

**Utfall:**

Etter diskusjoner ble et forslag til ny regel 25-1 i SOLAS kapittel II-1 utarbeidet. Den nye regelen samsvarer i stor grad med det amerikanske forslaget, men er mer tydelig i forhold til hvilke lasterom som er omfattet. Forslaget sendes til MSC for endelig godkjenning.

Det ble også poengtert at det nå vil bli et gap i virkeområdet mellom ikke-bulkskip med et enkelt lasterom (regel 25 i SOLAS kapittel II-1) som kun gjelder for skip under 80/100 meter og den nye regelen for ikke-bulkskip med flere lasterom som vil gjelde uavhengig av lengde. Flaggstater ble oppfordret til å sende inn forslag til ny output på dette.

**AGENDAPUNKT 8 Mandatory application of the Performance standard for protective coatings for void spaces on bulk carriers and oil tankers**

**Diskusjon:**

Det var ikke kommet inn dokumenter eller forslag til dette agendapunktet.

**Utfall:**

Om det ikke kommer inn dokumenter til neste møte, vil det bli bedt om at MSC stryker agendapunktet fra SDC sin agenda.

**AGENDAPUNKT 9 Performance standard for protective coatings for void spaces on all types of ships**

**Diskusjon:**

Det var ikke kommet inn dokumenter eller forslag til dette agendapunktet.

**Utfall:**

Om det ikke kommer inn dokumenter til neste møte, vil det bli bedt om at MSC stryker agendapunktet fra SDC sin agenda.

**AGENDAPUNKT 10 Amendments to the 2011 ESP Code**

**Diskusjon:**

Det var under dette agendapunktet kommet inn to forslag til endringer fra IACS, det gjaldt å tillate *Remote Inspection Techniques (RIT's)* og endring av krav til tykkelsesmålinger ved første sertifikatfornyelse for oljetankere med dobbeltbunn.

Angående bruk av RIT's, så var det støtte for å tillate bruk av dette, men at underlaget og kriterier både for bruk og kvalifisering av de som skulle utføre inspeksjoner ikke var tilstrekkelig. Angående endring av ESP koden, og tillate at kun «suspect areas» ble undersøkt ved første fornyelsesinspeksjon av tankskip med dobbeltbunn, så fikk dette støtte.

**Utfall:**

For punktet som omhandlet bruk av RIT's ble konklusjonen av det er behov for en større helhetsvurdering av spørsmålet, og det ble bedt om innspill til neste møte. For endringer av knyttet til bunninspeksjon vil forslaget gå videre til MSC for endelig godkjenning.

**AGENDAPUNKT 11 Unified interpretation of provisions of IMO safety, security and environment related conventions**

Det var to UI er som ble diskutert under dette agendapunktet, en fra IACS som ikke ble godkjent av SDC 6 og sendt til MSC og en fra Kina.

**Diskusjon:**

- SDC 6/9/4 *IACS Unified Interpretation (UI) SC123 machinery installations –service tank arrangements*
  - MSC 101 ba SDC om å se videre på denne, da det ikke ble oppnådd enighet. Det var ikke kommet inn nye dokumenter på punktet, men IACS informerte at det forslaget som hverken ble godkjent på SDC 6 eller MSC 101 nå er lagt på is. Det arbeides med et nytt forslag, og interesserte flaggstater og organisasjoner kan kontakte IACS for å være med på utformingen.
- SDC 7/11 *Unified interpretation of regulation 25(3) of the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the 1988 Protocol relating thereto*
  - Kina foreslo en UI som krevde rekkverk med tre mellomliggende stenger også på deler av overbygning som ikke var å beregne som «superstructure» som definert i lastelinjekonvensjonen.
  - Det var stor enighet om at forslaget var fornuftig sikkerhetsmessig, men også om at en UI ikke var det rette verktøyet for denne type regelendring. Det ble foreslått at Kina og andre interesserte medlemsland skulle sende inn forslag om et nytt agendapunkt til MSC.

**AGENDAPUNKT 12 Review of mandatory requirements in the SOLAS, MARPOL and Load Line Conventions and the IBC and IGC Codes regarding watertight doors on cargo ships**

Det var kommet inn forslag om at krav til vanntette dører i vanntette skott burde harmoniseres i ulike instrumenter; SOLAS, MARPOL, Lastelinjekonvensjonen IBC- og IGC-koden. De innsendte forslagene ble sendt til SDS gruppen for videre vurdering og gruppen ble bedt om å komme opp med forslag til harmonisering.

**Utfall:**

Etter diskusjoner i arbeidsgruppen ble det enighet om endringer av MARPOL, Lastelinjekonvensjonen, IBC- og IGC-koden. De foreslåtte endringene, som er en kombinasjon av de innsendte forslagene, harmoniserer nå i stor grad kravene til vanntette dører mellom de ulike instrumentene og hvordan disse skal håndteres i skadestabilitetsberegningene. Det ble også enighet om at begrepet «access» i forbindelse med «*hinged watertight access doors*» må defineres tydeligere. Endrings forslagene blir sendt til MSC for endelig godkjenning.

**AGENDAPUNKT 13 Biennial agenda and provisional agenda for SDC 8**

Det ble vedtatt opprettet to korrespondansegrupper:

- Intact Stability (agenda item 5)
  - Det vil bli foreslått til MSC at navnet på agendapunktet endres til "Development of Explanatory Notes to the Interim guidelines on second generation intact stability criteria".
- Carriage of more than 12 Industrial Personnel on board Vessels engaged on International Voyages (agenda item 6)

Mulige arbeids- og draftinggrupper på SDC 8:

- Development of Explanatory Notes to the Interim guidelines on second generation intact stability criteria
- Carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages
- Safety measures for non-SOLAS ships operating in polar waters

Formannen vil, i samråd med sekretariatet, foreta en endelig beslutning hva gjelder arbeidsgrupper når det nærmer seg SDC 8, basert blant annet på innsendte dokumenter.

**Tentativ dato for SDC 8 er 25. til 29. januar 2021**

#### **AGENDAPUNKT 14 Election of Chair and Vice-Chair for 2021**

Turid Stemre (Norge) ble valgt som formann og Jaideep Sirkar (USA) som viseformann for 2021.

#### **AGENDAPUNKT 15 ANY OTHER BUSINESS**

Det var kommet inn 4 dokumenter under dette agendapunktet:

##### **Correction to resolution MSC.62(67) with regard to foot-stops**

- Det var foreslått en mindre endring i MSC.62(67).
  - Det var enighet om endringen, den blir sendt til MSC 102 for endelig godkjenning.

##### **Minor correction to the International Convention on Load Lines (ICLL)**

- Det var foreslått en mindre endring i lastelinje protokollen.
  - Det var enighet om endringen, den blir sendt til MSC 102 for endelig godkjenning.

##### **Clarification on the minimum width of the double-side skin construction of general dry cargo ships of less than 150 m in length which occasionally carry dry cargoes in bulk**

- Det var kommet inn spørsmål om fortolkning av regler angående dobbelhud for skip under 150 meter som fører tørrlast i bulk unntaksvis.
  - Det var generell enighet om at gjeldende regler gjaldt for skip over 150 meter. For å regulere skip under 150 meter er det behov for et nytt agendapunkt. IACS ble invitert til å bidra.

##### **Guidelines for wing-in-ground craft**

- Det var forslag om å gjennomgå Wing In Ground retningslinjer for å oppdatere og rette opp henvisninger til utdatert regelverk.
  - Det ble foreslått at interesserte parter gikk sammen med Russland for å sende inn forespørsel til MSC om å få et nytt agendapunkt på dette.

## Oppfølging

Norge fortsetter å koordinere korrespondansegruppen for føring av mer enn 12 IP på lasteskip i internasjonal fart. Vi vil også delta i korrespondansegruppen for *Development of Explanatory Notes to the Interim guidelines on second generation intact stability criteria*. Sjøfartsdirektoratet vil koordinere norske innspill for begge korrespondansegrupper.

Haugesund, 14. februar 2019

Torstein Dale Selsås  
Delegasjonsleder