



**Dato:** 6.2.2014

**Arkiv:** 2013/34379

**Fra:** Haakon Storhaug (delegasjonsleder, Sjøfartsdirektoratet)

**Møtested:** International Maritime Organization, London

**Møtedato:** 20.1. til 24.1.2014

**Møteleder:** Anneliese Jost (Tyskland)

**Referent:** HST

**Referat fra:** Sub-Committee on Ship Design and Construction, 1. Sesjon

## Sammendrag:

Av viktige saker for Norge kan nevnes:

- Polarkoden (agendapunkt 3)
- IGF-koden (agendapunkt 24)
- Skadestabilitet /agendapunkt 7)

## Den norske delegasjonen:

<i>Navn</i>	<i>Organisasjon</i>	<i>Plenum/arbeidsgruppe</i>
<i>Senierrådgiver Haakon Storhaug (delegasjonsleder)</i>	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
<i>Senierrådgiver Turid Stemre</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG1
<i>Senierrådgiver Elisabeth Førland</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG1
<i>Senioringeniør Anders Mathisen</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
<i>Fagdirektør Siv Christin Gaalaas</i>	Nærings- og fiskeridepartementet	WG1
<i>Kjersti Høgestøl, Head of Section</i>	Norges Rederiforbund	WG 1
<i>Senierrådgiver Elin Rønningen</i>	Utenriksdepartementet	WG1
<i>Senierrådgiver Bente Michaelsen</i>	Samferdselsdepartementet	WG1
<i>Senierrådgiver Trond Langemyr</i>	Kystverket	WG1
<i>Rådgiver Jan Viggo Rønningen</i>	Norges Rederiforbund	WG 3
<i>Senioringeniør Trond Kvande</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG2
<i>Senioringeniør José Ventura</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG2
<i>Senierrådgiver Geir Høvik Hansen</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG1
<i>Senioringeniør Gunn Ersland</i>	Sjøfartsdirektoratet	DG1
<i>Senioringeniør Torstein Dale Selsås</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG3
<i>Chief Scientist Dr Ing Rolf Skjong</i>	DNV GL	WG 2
<i>Odd Olufsen, Senior Principal Engineer</i>	DNV GL	WG 2
<i>Anders Tosseviken, Principal Approval Engineer</i>	DNV GL	Plenum
<i>Gunnar Hjort, Principal Surveyor</i>	DNV GL	WG 2
<i>Ingemann Magnussen, Engineer</i>	NORSAFE AS	



## Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler tirsdag 7. januar. For agendapunkt 3 om polarkoden ble det avholdt et eget formøte 6. januar.

I tillegg deltok Trond Kvande og Erik Tvedt på EU Ekspertgruppemøte 9. januar. Haakon Storhaug og Turid Stemre på EU koordineringsmøte i Brussel 10. 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.

## Forhandlingene

Det ble satt opp tre arbeidsgrupper:

- WG1: Development of a mandatory Code for ships operating in Polar waters (agendapunkt 3)
- WG2: Stability (agendapunktene 5, 6, 7, 14, 24 (IGF Kodens))
- WG3: Construction (agendapunktene 18, 19 og 9)

Kun én drafting gruppe ble opprettet:

- DG1: Development of provisions to ensure the integrity and uniform implementation of the 1969 Tonnage Management Convention.

Her følger agendapunktene med faglig innhold:

### Agendapunkt 3 Development of a mandatory Code for ships operating in polar waters

Teksten er klar til oversendelse til hovedkomiteene MSC og MEPC, men noen klammer gjenstår hvor beslutninger må tas. Når det gjelder sikkerhetskapittelet, gjenstår det arbeid på kapitlene om navigasjon og kommunikasjon, og dette vil NCSR 1 (Sub-Committee on Navigation, Communication and Search and Rescue) bedt om å gjøre. I tillegg vil kapittelet om kvalifikasjoner/bemanningsmåtte behandles av HTW 1 (Sub-Committee on the Human Element, Training and Watchkeeping). Miljødelen er det som skaper mest utfordringer, hvor USA har flagget at de ønsker å integrere bestemmelsene i denne delen i de respektive vedleggene til Marpol. Andre hevder at hele Miljødelen av koden må anses å være i klammer. Norges syn er at et miljøkapittel i Polarkoden er essensielt, og vi vil fortsatt arbeide for det.

Norges forslag vedrørende kategori C skip ble ikke tatt til følge hvor vi mener at isstyrking også bør være hovedregelen for denne type skip, men at under visse forhold kan administrasjonen tillate unntak fra dette. Norge reservert seg mot resultatet og holdt et innlegg, støttet av UK. Norge holdt også et innlegg til støtte for viktigheten av opplæringskrav.

### Veien fremover

MEPC 66 i april i år skal behandle gjenværende spørsmål i miljødelen, samt diskutere konvensjonsendringene. MEPC 66 skal til slutt godkjenne koden med tilhørende konvensjonsendringer og sende alt til MEPC 67 for vedtak.

MSC 93 i mai 2014 skal behandle gjenværende spørsmål fra både SDCF 1 og HTW 1 (kapittel 13), og skal godkjenne koden og tilhørende endringer til SOLAS med nytt kapittel for polarkoden.

MEPC 67 i oktober 2014 skal se på utfallet av MSC 93 og NCSR 1 og vedta koden og konvensjonsendringene, men dette i påvente av vedtakene i MSC 94.

MSC 94 skal se på utfallet av MEPC 67 og endelig tekst for Polarkoden, samt vedta koden med tilhørende endring av SOLAS, med nytt kapittel.

#### Agendapunkt 4 Development of provisions to ensure the integrity and uniform implementation of the 1969 TM Convention

Det er fortsatt stemning for at konvensjonen på en eller annen måte skal ta høyde for sjøfolks lugarer. Et tysk forslag om en enkel formel for å redusere tonnasje for lugarer etc vant noe sympati, men drafting gruppen kom ikke til enighet.

I tillegg så man på effekten av andre materialer enn stål på måling, når et skip må måles om når det ikke er modifisert eller ombygget, MSC 93 vil bli bedt om å vedta et endret UI på enkelte områder, men videre arbeid gjenstår, som forestås av en korrespondansegruppe.

#### Agendapunkt 5 Development of second generation intact stability criteria

Når det gjelder annen generasjons intakt stabilitet 2008 Intact Stability Code ble man enige om en plan for endring av IS koden, ved blant annet å se på sårbarhetskriterier, dead ship condition osv. Man skal jobbe med dette frem til SDC 4, dvs 2017. UK og Norge mener at dette er unødvendig ressursbruk. Korrespondansegruppen gjenopprettes.

#### Agendapunkt 6 Review of the damage stability regulations for ro-ro passenger ships

Japans dokument ble oversendt til MSC 93 ettersom dette kun var relevant i forhold til rapporten fra FSA ekspertgruppen. Norge er sterkt kritisk til dette dokumentet som ikke korrekt gjengir forutsetningene og resultatene fra GOALDS (Goal Based Damage Stability) og EMSA studiene. EU hadde et lengre innlegg hvor de tilbakeviste påstandene som direkte uriktige. For øvrig hadde CESA et lignende dokument under agendapunkt 7.

UK var ikke fornøyd med beslutningen om ikke å gå videre med restfribord (residual freeboard). Formannen konkluderte likevel at dette agendapunktet nå var avsluttet.

#### Agendapunkt 7 Revision of SOLAS Chapter II-1 subdivision and damage stability regulations

Man ferdigstilte ganske omfattende forslag om å endre SOLAS 2009 sine skadestabilitetsregler i kapittel II-1, del A, B, B-1, B-2 og B-3, et arbeid som var påbegynt i SLF. Noe arbeid gjenstår med del B-4 og regel 35-1

Det var enighet om å jobbe videre med å øke R-faktoren basert på USAs forslag i en første fase, men vurdere også mindre skip. Det var blant annet diskusjon om å ta bort N-faktoren i forhold til livredningsutstyr, men man var enig om at dette burde refereres til SSE for vurdering. Korrespondansegruppen for skadestabilitet gjenopprettes.

#### Agendapunkt 8 Development of guidelines on safe return to port for passenger ships

Saken har høy prioritet da retningslinjer vil støtte opp under gjennomføringen av ny SOLAS regel II-1/8-1 som trådte i kraft 1.1.2014. Det var imidlertid ingen klare forslag sendt inn til møtet. Arbeidsgruppen mente at korrespondansegruppen burde komme opp med konkrete resultater man bør komme frem til («deliverables»). Plenum da den debatterte arbeidsgrupperapporten nevnte at ingress av vann i passasjerskip bør prioriteres.

Et moment her var forslag om å utarbeide en godkjennelsesordning for stabilitetscomputer om bord, Norge advarte om at dette kunne bli ressurskrevende for administrasjonene. Saken tas med i korrespondansegruppen for skadestabilitet.

#### Agendapunkt 9 Amendments to SOLAS Regulation II-1/11 and development of associated guidelines to ensure the adequacy of testing arrangements for watertight compartments

Denne saken har gått i lengre tid uten nevneverdige resultater. IACS er opptatt av resultater her og hadde lagt frem forslag til reviderte retningslinjer. Det er viktig å påpeke at det også er planlagt at SOLAS II-1/11 skal endres, og det regimet man kommer frem til vil være et alternativ til det etablerte regimet i den gjeldende regelen. Arbeidet videre skal da blant annet fokusere under hvilke omstendigheter det alternative regimet som IACS foreslår kan være aktuelt. I tillegg skal det utvikles et QMS for verft. Det blir en korrespondansegruppe som skal jobbe frem til SDC 2.

#### Agendapunkt 10 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 Annex B, parts A and B, paragraph 2.6.1 – guidelines and conditions are included to consider the a master's statement regarding cargo tank testing. Dette innebærer at testing av tanker kun skal gjøres under oppsyn av en inspektør (surveyor).

#### Agendapunkt 11 Development of guidelines for use of Fibre Reinforced Plastic (FRP) within ship structures

Det har vært en korrespondansegruppe koordinert av Sverige. Det er mange land som har problemer med bruk av FRP i skipets struktur på grunn av at slike materialer er lett antenkelige og brenner fort, deriblant Norge. Sverige mener at det er mange fordeler med FRP, så som lavere vekt som i sin tur kan føre til lavere drivstofforbruk og dermed også mindre utslipp til luft. Underkomiteen bestemte seg for en varsom tilnærming, og gjenopprettet korrespondansegruppen med samme mandat som gitt av FP 56 men med fokus også på andre forhold enn brannsikring. Korrespondansegruppen gjenoprettes.

#### Agendapunkt 12 Development of amendments to SOLAS Chapter II-2, the FTP Code and MSC/Circ.1120 to clarify the requirements for plastic pipes on ships

Det var stort sett støtte til Danmarks forslag, men siden det er en del diskusjoner om detaljer som må gjøres, var det ikke nok tid til å gå i dybden denne gangen. *Target Completion Date* ble forlenget til 2015.

#### Agendapunkt 13 Review of the recommendation on evacuation analysis for new and existing passenger ships

Det var enighet om at evakueringsanalyser for passasjerskip skal gjøres bindende for nye så vel som eksisterende passasjerskip, men ikke hvordan. Sekretariatet ble bedt om å skrive en begrunnelse for regelverksendring i SOLAS overfor MSC 93, men det ble forkastet da man ikke var enige i begrunnelsene for forslaget. Det blir ingen korrespondansegruppe, men saken blir satt på agendaen til SDC 2.

#### Agendapunkt 14 Development of amendments to the criterion for maximum angle of heel in turns of the 2008 IS Code

Denne saken ble utsatt til SDC 2 da det ikke var tid til å diskutere dokumentene fra Japan og Polen. *Target Completion Date* ble forlenget til 2015. Tas med i korrespondansegruppen for intakt stabilitet.

#### Agendapunkt 15 Development of amendments to part B of the 2008 IS Code on towing, lifting and anchor-handling operations

Det ble ikke tid til noe videre behandling av dette, og formannen mente at saken ikke var moden nok til å oversende til en *drafting group*. Saken ble utsatt til SDC 2. Saken tas med i korrespondansegruppen for intakt stabilitet.

#### Agendapunkt 16 General cargo ship safety

Denne saken måtte utsettes til SDC 2 på grunn av tidsmangel. *Target Completion Date* ble forlenget til 2015.

#### Agendapunkt 17 Development of an interpretation of SOLAS Regulation II-2/13.6 on means of escape from ro-ro cargo spaces

Det var hele tre forslag til denne saken fra hhv IACS, Sverige og Korea. Det var en lett overvekt av støtte til dokumentet fra IACS, men det var ingen klar konsensus på møtet. Saken fortsetter i SDC 2.

#### Agendapunkt 18 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. En arbeidsgruppe ble nedsatt under SDC 1. Man ble imidlertid ikke ferdig, og korrespondansegruppen for dette agendapunktet (og 19) ble gjenopprettet, og skal rapportere til SDC 2.

#### Agendapunkt 19 Carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged in international voyages

Arbeidsgruppen utviklet forslag til definisjon av *industrial personnel* for å skille disse fra mannskapet og passasjerer. Man skal også utvikle en løsning på lengre sikt som vil være sentrert på SOLAS definisjonen av passasjer, jf kapittel I, del A, regel 2(e)(i), som ses på som et problem for denne type offshore fartøyer.

#### Agendapunkt 20 Development of guidelines for wing-in-ground craft

Heller ikke denne gangen greide man å avslutte denne saken. Sekretariatet ble bedt om å lage en konsolidert tekst av retningslinjene basert på de innsendte forslagene, og interesserte medlemsstater ble bedt om å sende inn forslag til SDC 2.

#### Agendapunkt 21 Consideration of IACS unified interpretations

To nye UI'er oversendes til MSC 93 til godkjenning:

- Application of performance standard for alternative means of corrosion protection for cargo oil tanks of crude oil tankers.
- Application of performance standard for protective coatings for cargo oil tanks of crude oil tankers.

Andre:

- Means of escape from machinery control rooms and main workshops
  - o IACS ble bedt om å fremlegge en revidert versjon til SDC 2
- Clarifications on the Code on Noise Levels on Board Ships
  - o SDC 1 mente at det ikke var behov for en UI
- Fire integrity of boundaries of ro-ro/vehicle spaces
  - o IACS blir bedt om å sende inn nytt forslag til SDC 2
- Sill and coaming heights for openings on top of deckhouses and companionways
  - o SDC 1 ville ikke gå videre med endringer til lastelinje konvensjonen og protokollen siden det var utenfor mandatet til arbeidet. IACS bes om å sende forslag til UI til SDC 2.
- Unified interpretations of the Performance standard for protective coatings for dedicated seawater ballast tanks in all types of ships and double-side skin spaces of bulk carriers
  - o SDC 1 var ikke klar til å sende forslag til UI til MSC enda, og ba IACS komme tilbake med nytt forslag til SDC 2 som tar hensyn til alle kommentarer i plenum.

## Agendapunkt 22 Biennial agenda and provisional agenda for SDC 2

Det ble vedtatt opprettet fem korrespondansegrupper:

- Subdivision and Damage Stability (SDS)
- Intact Stability;
- Classification of offshore industry vessels and a review of the need for a non-mandatory code for offshore construction support vessels and guidelines addressing the carriage of ore than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages
- Amendments to SOLAS regulation II-1/11 and development of associated guidelines to ensure the adequacy of testing arrangements for watertight compartments
- Guidelines for use of Fibre Reinforced Plastic within ship structures

## Agendapunkt 23 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2014

Anneliese Jost (Tyskland) ble valgt til formann for SDC 2, og Nigel Campbell (Sør Afrika) ble valgt til nestformann.

## Agendapunkt 24 Any other business

IGF koden:

SDC sin del av arbeidet med denne koden er å sikre at drivstoff tanker er i forsvarlig beskyttet i tilfelle skade til siden av skipet. Utgangspunktet for arbeidsgruppen var det norske dokumentet. Arbeidsgruppen ba plenum ta stilling til alternativene med hensyn til terskelverdier (se avsnitt 50 i SDC 1/WP.5/Add.1, og foreslo at SDC 1 oversendte dem til CCC 1(Carriage of Cargoes and Containers). Flere land og CLIA mente at saken burde avgjøres av SDC fordi CCC ikke vil ha den nødvendige ekspertisen selv om denne underkomiteen har hovedansvaret for IGF-koden. Formannen besluttet at CCC1 vil bli bedt om å konkludere IGF-koden, og MSC 94 vil da ha den til godkjenning. Valideringsinformasjon kan sendes inn til MSC 94. Det er da opp til MSC 94 om SDC 2 bør ta stilling til terskelverdiene, og den endelige rapporten fra SDC 1 vil reflektere det ønsket. MSC 95 i 2015 vil da vedta IGF-koden med tilhørende SOLAS-endringer som gjør den bindende.

Agendapunkt 25 Review of the 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

Saken var fremmet for MSC 92 av UK og Norge, blant andre. Imidlertid ble det ikke sendt inn noen dokumenter, samt at plenum slapp opp for tid. Formannen utsatte saken til SDC 2.

## Oppfølging

Norge vil delta i de opprettede korrespondansegruppene og Sjøfartsdirektoratet vil koordinere norske innspill.

Haakon Storhaug  
Delegasjonsleder  
6.2.2014