

## RAPPORT

**TIL:** Se fordelingsliste  
**FRA:** Delegasjonen v/ Stemre  
**DATO:** 19. august 2002

**EMNE:** IMO SUB-COMMITTEE ON STABILITY AND LOAD LINES AND ON FISHING VESSEL SAFETY 45. SESJON, 22.-26. JULI 2002

### INNLEDNING:

#### Deltagelse forberedelser m.m.

Den norske delegasjonen hadde følgende sammensetning:

Senioringeniør	Turid Stemre	Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder
Overingeniør	Torgeir Bjørntvedt	Sjøfartsdirektoratet	
Overingeniør	Christian Moe	Sjøfartsdirektoratet	
Overingeniør	Niclas Mård	Sjøfartsdirektoratet	
Sjefsingeniør	Knut Vågnes	Det Norske Veritas	
Sjefsingeniør	Sigmund Rusås	Det Norske Veritas	
Overingeniør	Gunnar Hjort	Det Norske Veritas	
Avdelingsingeniør	Terje Sæbø	Fiskeridirektoratet	
Tariffsekretær	Harald Særsten	Norsk Sjømannsforbund	
Ass. Direktør	Tore Gjestrum	Norsk Sjøoffisersforbund	

Forberedende møter ble avholdt 30. april 2002 og 20. juni 2002. Oppfølgingsmøte ble avholdt 15. august 2002.

#### Dagsorden og arbeidsgrupper

Dagsorden og tidsskjema for sesjonen er gitt i vedlegg til SLF 45/1/1. På programmet sto arbeidsgrupper under agendapunkt 3, revisjon av SOLAS kap. II-1, del A, B og B-1, under agendapunkt 4, revisjon av vedlegg 1 i lastelinjekonvensjonen og under agendapunkt 6, revisjon av intaktkoden. Videre ble det nedsatt en uformell draftinggruppe under agendapunkt 5, revisjon av fiskefartøy koden, del A. I tillegg var det uformelle grupper utenom arbeidstid under agendapunkt 8, sikkerhet på store passasjerskip og agendapunkt 13, fortolkninger til 2000 HSC Code.

#### Saksbehandlingen, dokumenter m.m.

Generelt vises det til rapportutkast fra SLF til MSC, SLF 45/WP.10. Denne og øvrige arbeidsdokumenter, d.v.s. rapporter fra de enkelte arbeidsgruppene, kan fås ved henvendelse til delegasjonsleder. Disse inneholder nærmere detaljer.

## **OPPFØLGING OVERFOR ANDRE KOMITEER:**

Overfor MSC 76      Se pkt. 3.3, 4, 7 og 10  
Overfor DE 46      Se pkt. 13.1

### **1.      GENERELT**

I sin åpningstale understreket Generalsekretæren viktigheten av at underkomiteen kom til enighet om teksten i den reviderte utgaven av vedlegg B til Lastelinjeprotokollen av 1988, slik at denne kunne legges frem for godkjenning på MSC 76 med tanke på ikrafttredelse 1. januar 2005. Han understreket spesielt viktigheten av å få bedre regler på områder som berører sikkerhet på bulkskip.

Han minnet om at revisjonen av SOLAS kapittel II-1 skulle ferdigstilles på neste sesjon med tanke på ikrafttredelse 1. juli 2006 samt at del A i sikkerhetskoden for fiskefartøy var en del av pågående revisjon av kode og retningslinjer og denne skal ferdigstilles sammen med resten av koden og retningslinjene på neste sesjon. Igjen oppfordret han alle administrasjoner om å akseptere Torremolinos protokollen av 1993 og STCW-F konvensjonen av 1995. Avslutningsvis ønsket han arbeidet med revisjon av intaktstabilitets-koden (IS-koden) velkommen.

### **2.      DECISIONS OF OTHER IMO BODIES**

Sekretariatet informerte om avgjørelser tatt av andre organer, der disse berørte underkomiteens arbeid.

### **3.      DEVELOPMENT OF REVISED SOLAS CHAPTER II-1 PARTS A, B AND B-1**

Norge hadde to dokumenter til dette agendapunktet i tillegg til omfattende bidrag til korrespondansegruppen. Ett dokument omhandlet kryssfylling, og ett forslag til nytt MSC/sirkulære om mellomliggende fyllingstrinn. I tillegg var vi medinnsendere på fem dokumenter fra HARDER prosjektet.

Det ble lite diskusjon i plenum om de innsendte dokumentene. Som ventet stilte Japan spørsmål ved den såkalte "statical equivalent method" i dokumentet fra HARDER og fremholdt at "vann på dekk" lå utenfor mandatet for revisjonen. Metoden reflekterer at det vil komme vann inn på dekk etter skade i gitte tilfeller, og på store dekkflater vil dette ha betydning for overlevelsessevnen etter skade. Det ble ikke konkludert i plenum. Tyskland stilte spørsmål ved nytt forslag til plassering av kollisjonsskott. Heller ikke her ble det konkludert i plenum. Norge fikk prinsipiell støtte for sine synspunkter på kryssfylling og utkastet til MSC/sirkulære. Samtlige dokumenter ble referert til arbeidsgruppen som ble gjenopprettet og instruert. Norge var representert ved Hjort (DNV) og Bjørntvedt (Sdir) (første dag). Rusås (DNV) representerte HARDER.

#### **3.1 Draft tekst SOLAS ny Part B-1**

De nye resultatene fra HARDER ble presentert og diskutert. Den originale skadedatabasen har nå blitt vesentlig utvidet og oppdatert, noe som har ført til oppdaterte formuleringer av p, r og v-faktorene, i tillegg til nye s-faktorer etter nye modellforsøk med skadet skip, spesielt "Static Equivalent Method" (SEM) for Ro-Ro skip.

I den probabilistiske metoden er dagens deterministiske fastsettelse av skadeutstrekning for passasjerskip erstattet av faktorer som reflekterer sannsynlighetsnivået for skadeomfanget:

- "p": sannsynlighet for at skaden ikke overstiger en gitt lengde (f.eks mellom to tverrskott)
- "r": sannsynligheten for at inntrengningen ikke overstiger en viss bredde (f.eks at skaden ikke går innenfor et langskipsskott)
- "v": sannsynligheten for at vertikalutstrekningen ikke overstiger en viss høyde (f.eks under et vanntett dekk)

Tilsvarende er de deterministiske kravene etter skade erstattet av faktoren:

- "s": sannsynligheten for at skipet overlever etter en gitt skade.

De nye p og r-faktorene bekrefter i stor grad de formuleringene som i dag benyttes ved beregning av skadestabilitet for lasteskip.

Den nye v-faktoren innebærer en stor forbedring fra tidligere, i og med at den nå er basert på virkelig skadestatistikk.

På "s"-faktoren har det vært gjennomført omfattende studier. Dette har resultert i to forslag til formulering:

1) basert på GZ-kurve (tradisjonell tilnærming)

2) basert på den såkalte "Static Equivalent Method" (SEM). Denne simulerer skipets virkelige oppførsel etter skade ved en ekvivalent statisk metode der det er funnet en god sammenheng mellom vann på dekk, fribord og kritisk bølgehøyde. Det kan her nevnes at alle studier (helt fra A.265 for ca. 30 år siden) konkluderer med at det som får et skip til å kantre etter skade er vannansamling på ett eller flere dekk. SEM er i dag ansett å være den mest pålitelige indikatoren for overlevelsessevne etter skade dersom man har dekkflater hvor vann kan akkumulere (passasjerskip, ro-ro skip, bilskip etc). Forutsatt at denne tas i bruk kan man forsvare å ta vekk kravene til margin line (dvs. tillate at skottdekk neddykkes etter skade).

#### **Utfall:**

Etter en del diskusjoner om skadefordelingene fra statistikkene ble HARDER anmodet om å utarbeide reviderte forslag for "p"- og "v"-faktorene, mens det var enighet om å ta HARDERs forslag til "r" inn i teksten slik det var lagt fram.

Angående s-faktoren ble det enighet om å bruke den nye formuleringen basert på GZ-kurven som basis, men for skader som involverer store horisontale flater nær vannlinjen skal SEM brukes i tillegg for å se om "vann på dekk"- effekten kan være utslagsgivende. Noen administrasjoner reserverte seg, spesielt Tyskland, Japan, Italia og Hellas. Finland, Frankrike, Liberia og Nederland ville ikke binde seg før resultatene fra valideringsberegningene foreligger.

HARDERs dokument om forutsetninger for beregning av "s", herunder fjerning av grenselinjen, neddykking av skottdekk, "panikkvinkel" i passasjerskip, sikring av rømningsveier etc. fikk generell støtte og vil bli tatt inn som en del av regelforslagene.

**Norsk Posisjon:** Det nye konseptet for beregning av skadestabilitet har fjernet flyteberegningene og marginlinjen (tillater neddykking av dekk etter skade). Norge støtter HARDERs forslag, men forutsetter at hele pakken inkludert hensyntagen til vann på dekk effekten blir vedtatt. I motsatt fall må vi revurdere bl.a. fjerning av marginlinje.

### 3.2 Intermediate stages of flooding

Arbeidsgruppen var enig i at Norges forslag var et nyttig innspill, men at det trengtes ytterligere studier og redigering. Det er også et arbeid innad i HARDER om dette, som vil bli lagt fram til neste sesjon. Siden det ikke var 100 % enighet om teksten og på grunn av tidspresset med revisjonen av SOLAS-kapitlet tilbød Norge at diskusjonen ble utsatt til neste møte.

### 3.3 Revisjon av resolusjon A.266

Arbeidsgruppen var enig i Norges syn om at dette er nødvendig, og besluttet å inkludere et generelt krav om avlufting av tanker i den reviderte SOLAS-teksten, for deretter å utvikle detaljer i forbindelse med utarbeidelse av "Guidance notes". Siden det norske dokumentet også omfatter en revisjon av en eksisterende resolusjon må dette tas formelt inn på SLFs arbeidsprogram. Etter anmodning fra Sekretariatet utarbeidet Norge derfor en "justification form" som vil vedlegges den endelige rapporten for eventuell godkjenning i MSC.

**Oppfølging:** Brief MSC 76.

### 3.4 Sample calculations

Den harmoniserte probabilistiske metoden vil gi som sluttresultat en såkalt "Attained Subdivision Index", som er et mål for hvor sikkert skipet er etter en kollisjon. Denne skal være over et visst krav, kalt "Required Subdivision Index". SLF har fått som mandat å sette et nivå som er ekvivalent med dagens SOLAS-konvensjon, og for å finne dagens nivå må det regnes på et representativt utvalg av eksisterende SOLAS skip.

HARDER har foreslått et utvalg på 132 skip som må regnes innen utgangen av 2002 dersom man skal holde fristen med ferdigstilling av kapitlet innen neste sesjon. HARDER kan ta seg av ca. halvparten av beregningene, samt å utføre de nødvendige statistiske analyser av resultatene. De resterende skipene må komme fra SDS-gruppens representanter, og det ble innhentet et foreløpig anslag fra de forskjellige administrasjonene om hvor mange skip de enkelte kunne forplikte seg til. Vi var ikke i stand til å forplikte Norge på noe bestemt antall.

### 3.5 "Minor" damage

Selv om "Attained Subdivision" er oppnådd, kan det forkomme svake punkter (f.eks. en liten skade på et tverrskott) som skipet ikke vil overleve. For passasjerskip med mer enn [36] personer ønsker man derfor å lage et sikkerhetsnett som skal unngå at en liten skade skal få katastrofale konsekvenser. Skadeomfanget vil være avhengig av antall personer ombord, med en inntrengning på max. B/10 fra og med 400 personer, plassert hvor som helst langs skutesiden, og med en overlevelsesindex ( $s=1.0$ )

**Norsk Posisjon:** Norge støtter prinsippene, men har tidligere tatt forbehold med hensyn til to-avdelingsskade i små passasjerskip. Det bør også fastsettes en minimumsverdi på skadeinntrengning av hensyn til besiktelse av eventuelle vingtanker.

### 3.6 Dobbeltbunn og plassering av kollisjonsskott

Arbeidsgruppen diskuterte mulighetene for en harmonisering mellom dagens regler for laste- og passasjerskip på disse to områdene. Det det var generell enighet om at dette bør gjøres. Norge, støttet av UK og USA ønsket forbedrete krav om utstrekning av dobbeltbunnen i passasjerskip, men gruppen kom til at dette ligger utenfor mandatet. Det ble en del ustrukturerte diskusjoner om krav til dobbeltbunnshøyder. Synspunktene varierte mellom B/30 til B/15. Saken må imidlertid ses i sammenheng med "minor" damage og skadestatistikk fra HARDER. Fullstendig statistikk for bunnskader var ikke tilgjengelig på det tidspunktet.

Det var generell enighet om å bruke lasteskipsreglene for kollisjonsskott, med mulige justeringer av grensene ut fra tilgjengelig statistikk.

**Norsk Posisjon:** Norge støtter prinsippene, men det må også fastsettes en minimum dobbeltbunnshøyde, f.eks. 750 mm, av hensyn til besiktelsesmennene.

### 3.7 Korrespondansegruppen

Denne ble gjenopprettet med samme mandat som sist. Gruppen vil samarbeide nært med HARDER med det mål å ha et ferdig forslag til revisjon av SOLAS Kapittel II-1 til neste sesjon.

**Oppfølging:** Norge v/Hjort og Bjørntvedt deltar i korrespondansegruppen. Sjøfartsdirektoratet bør bidra med et visst antall beregninger (ref. 3.5). Dette medfører eventuelt utplassering av 1-2 medarbeidere i DNV i ca. 2 mnd. Beregningene må foretas på Høvik da Sjøfartsdirektoratet ikke er i besittelse av nødvendig programvare og tegningsunderlag.

## 4. REVISION OF TECHNICAL REGULATIONS OF THE 1966 LL CONVENTION

Dette arbeidet har nå pågått over mange år, og skulle slutføres under sesjonen.

Norge hadde sendt inn ett dokument, SLF 45/4/5 med forslag til endringer i to regler.

Arbeidsgruppen ble instruert i å se på etterfølgende punkter slik at revisjonen kunne slutføres fra SLFs side og revidert tekst oversendes MSC 76 for godkjenning.

Norge var representert ved Vågenes (DNV) og Mård (Sdir).

### 4.1 Baughøyde

Gruppen var innledningsvis splittet. Frankrike, Tyskland og Polen ville beholde eksisterende formel. Resten av gruppen ønsket nyutviklet formel basert på sannsynlighet for grønn sjø på dekk, enten korrespondansegruppens eller Kinas forslag. Diskusjonen ble gjenopptatt etter at diskusjonen om reserveoppdrift i forskipet var avklart, og hele gruppen støttet nå overgang til ny formel. Det var enighet om at den nye formelen ikke skulle gi lavere baughøyde enn eksisterende formel for noen skipslengder.

**Norsk posisjon:** Positiv til den nye formelen forutsatt at den ikke gir redusert krav til baughøyde, spesielt med tanke på store bulkskip.

**Utfall:** Utkast til revidert regel 39 basert på Kinas forslag til formel for minimum baughøyde. Formelen medfører noe økt krav til baughøyde for fartøy med  $L < 100$  m. For øvrige skip vil den nye formelen gi omtrent samme krav som dagens formel. Det ble understreket at for store type B-skip, herunder bulkskip, vil ny formel i hvert fall resultere i samme krav som dagens formel, muligens litt høyere. Dette er i tråd med norsk posisjon.

### 4.2 Oppdrift i forskip

Gruppen vurderte dokumenter fra Kina og U. K., samt undersøkelser foretatt av Norge. Disse viser at reserveoppdrift i forskipet på eksisterende "capesize" bulkskip ligger ca. 25-30% under den reserveoppdrift et skip med standard spring ville hatt. Selv om problemet primært ble reist i forbindelse med sikkerhet på bulkskip, ønsket gruppen felles regler for alle skip. Det ble imidlertid enighet om at tankskip, også de med type B fribord, ikke skal omfattes av kravet. Korea reserverte seg da noen koreanske fartøy ikke kunne ha bakk grunnet manglende fri høyde under bruer/terminaler og ville se nærmere på saken.

**Norsk posisjon:** Støttet forslag om minimumskrav til reserveoppdrift i forskipet. Norske beregninger bekreftet Kinas dokument.

**Utfall:** Kinas forslag ble litt modifisert og dannet utkast til nytt underpunkt til regel 39. Utkastet krever et gitt værtett volum i forskipet. Vil i praksis medføre at skip med lite fribord vil måtte montere bakk. I tråd med norsk posisjon.

#### 4.3 Lukebelastning

Dokumenter fra Storbritannia og Japan dannet grunnlaget for en lang diskusjon som ikke resulterte i enighet om hvilken belastning som skal benyttes ved dimensjonering av luker. Det stor forskjell på forslag til belastning i de to dokumentene. De fleste landene, herunder Norge, støttet Storbritannias forslag (det strengeste) mens bl.a. Korea og Hellas støttet Japans forslag. Fra IACS side ble det informert om at de holder på å slutføre revisjon av URS 21 for bulkskip som gir krav til belastning ved dimensjonering av luker, og vil fremlegge sin rapport til MSC 76. Det ble også enighet om at krav til horisontale laster skulle tas med men man klarte ikke å enes om fullstendig tekst.

**Norsk posisjon:** Støttet UK.

**Utfall:** Det ble utarbeidet forslag til ny regel 16-1, men tallfesting av belastning går videre til MSC for avgjørelse.

**Oppfølging:** DNV vil følge IACS arbeidet og holde Sjøfartsdirektoratet orientert.

Sjøfartsdirektoratet og DNV bør være representert i arbeids-/draftinggruppen som trolig nedsettes på MSC 76

#### 4.4 Øvrige diskusjoner

En del mindre endringsforslag, herunder Norges, ble diskutert.

Tyskland foreslo å ta bort muligheten med redusert fribord. Enkelte i gruppen påpekte at ingen undersøkelser forelå om hvordan dette ville påvirke sikkerheten konkret. Videre ble det påpekt at sikkerhetsmessig var redusert fribord et vel så stort problem for eksisterende bulkskip. Delvis grunnet tidsnød, men også grunnet forslaget sine konsekvenser ble det ikke konkludert i arbeidsgruppen, noe Tyskland var lite fornøyd med. De ønsket bl. a. at det skulle settes opp en pro/con liste, noe som ikke ble gjort

**Norsk posisjon:** Tysklands forslag vil få til dels store økonomiske konsekvenser og bør gjennomarbeides bedre. Spesielt med tanke på eksisterende bulkskip da disse har vist seg mer sårbare for ulykker enn nye bulkskip.

**Utfall:** Norges og Frankrikes dokumenter ble tatt til følge. Tysklands forslag ble ikke realitetsbehandlet, men ble satt på programmet for framtidig arbeid.

Konsolidert revidert tekst til vedlegg B til Lastelinjeprotokollen, 1988 sendes MSC 76 for godkjenning. Medlemslandene *ble spesielt oppfordret til å stille med delegater med spesiellkompetanse på lastelinje* til MSC 76. Primært fordi det ikke er enighet om dimensjonerende belastning på luker, men også andre diskusjoner kan komme opp.

*Det er viktig å merke seg at dette er en revisjon av Protokollen, 1988, ikke Lastelinjekonvensjonen, 1966. Etter ikrafttredelse av endringene i protokollen vil man internasjonalt ha to standarder å forholde seg til. Det er per dato 60 Administrasjoner som har ratifisert Protokollen, deriblant Norge. Disse vil ha en standard. De øvrige, deriblant Panama, en annen, lavere standard. Hvordan Norge som havnestat skal forholde seg til dette, må vurderes.*

**Oppfølging:** Brief MSC 76.

## 5. REVISION OF THE FISHING VESSEL SAFETY CODE AND VOLUNTARY GUIDELINES

Under dette agendapunktet var det få dokumenter. SLF anså seg under forrige sesjon ferdige med sin del av arbeidet med revisjon av del B til koden og retningslinjen og oversendte relevante deler til de øvrige underkomiteene. Av disse var det kun NAV, STW og COMSAR som hadde gjort arbeidet ferdig, og det ble derfor besluttet å vente til SLF 46 med å bearbeide innspillene. Imidlertid er også del A av koden gjenstand for revisjon, og det ble nedsatt en uformell draftinggruppe som primært skulle arbeide utenfor normal arbeidstid. Imidlertid forgikk arbeidet under hele sesjonen. Stemre deltok i den grad arbeidet gikk utenfor normal arbeidstid og det ikke kolliderte med andre uformelle draftinggrupper. Norge står imidlertid ikke på deltagerlisten, da vi kun deltok innledningsvis og under utarbeidelse av terms of reference for korrespondansegruppen som ble nedsatt. Da del A i koden gir operasjonelle krav som retter seg direkte til fiskerne, var det ikke interessant for fiskeridirektoratet å delta i gruppen.

**Utfall:** Gruppen besluttet at revidert del A heller skulle rettes mot myndigheter, utdanningsinstitusjoner, redere og fiskernes organisasjoner. Det ble forslått en ny inndeling som skiller ved lengde 12 m. Ett sett retningslinjer gjeldende for fiskefartøy med lengde under 12 meter og ett sett for de over 12 meter. Det ble nedsatt en korrespondansegruppe som skal arbeide videre med dette.

**Oppfølging:** Fiskefartøysavdelingen v/Nicolaisen deltar i korrespondansegruppen.

## 6. REVIEW OF THE INTACT STABILITY CODE

Det er tidligere besluttet at IS-koden skal revideres ”etter behov”. Endringsforslag skulle fortløpende sendes inn under ”Any other business”, og legges på is. Under SLF 45 ble det besluttet at det nå var på tide med en revisjon, spesielt med hensyn på værkriteriet, som for enkelte fartøystyper har vist seg å stille så stort krav til GM at det får uheldig virkning på fartøyets sjøegenskaper.

Norge hadde ingen dokumenter til dette agendapunktet.

Tyskland foreslo i et av sine dokumenter å gjøre deler av intaktkoden obligatorisk. SLFs formann informerte imidlertid om at dette måtte tas opp gjennom MSC. Norge anmodet om at en i arbeidet med revisjonen skulle søke å redigere koden slik at den ble mer egnet som et eventuelt obligatorisk instrument, men fikk ikke støtte for dette.

Det ble nedsatt en arbeidsgruppe og samtlige dokumenter ble referert til gruppen. Norge var representert ved C. Moe (Sdir) og Bjørntvedt (Sdir.).

### 6.1 Overordnede prinsipper

Gruppen ble enig om å dele arbeidet i en kortsiktig og en langsiktig revisjon. Dette da det er behov for å gå dypere inn i en del problemstillinger. Bl. a er det ytret ønske, fra spesielt Tyskland om å utvikle mer ”performancebased” stabilitetskriterier. På kort sikt (fram mot 2004) vil gruppen konsentrere seg om de områdene som anses som problemområder. Dette gjelder spesielt værkriteriet og parametrisk rulling. Problemet med værkriteriet er at det for enkelte skip (containerskip, store passasjerskip og andre med stort vindfang) stiller uhensiktsmessig høyt krav til GM som gir en svært stiv båt med stor akselerasjon i bevegelsene. Effekten av parametrisk rulling ble demonstrert ved matematiske simuleringer i møtende og følgende sjø under en presentasjon holdt av Tyskland. Det har vært rapportert flere tilfeller av tap av last på grunn av parametrisk rulling, men dette kan også skyldes høy GM. Danmark og Kypros foreslo å slette værkriteriet til nye regler var utarbeidet, men dette fikk ikke gjennomslag.

Det ble nedsatt en korrespondansegruppe som bl. a. ble instruert i å prioritere arbeidet med modifikasjon av værkriseriet.

**Foreløpig utfall:** I forbindelse med modifikasjon av værkriseriet, ble det er foreløpig enighet om modifisering av enkelte parametere.

**Oppfølging:** Norge v/ Bjørntvedt og Christian Moe deltar i korrespondansegruppen. Det er foreslått å avholde et uformelt møte i gruppen i Tyskland i mars 2003. Dette må tas opp med budsjettansvarlig for IMO.

## 7. CONTAINERSHIP PARTIALLY WEATHERTIGHT HATCH COVERS

Revidert utkast til retningslinjer for hva som skal være tilfredsstillt for at lemping på krav til tetthet skal tillates var utarbeidet av Frankrike. I utkastet var de lastelinjemessige forhold inntatt, i tillegg til en paragraf som omhandlet brannslukking. I utgangspunktet er det opp til hver enkel administrasjon å ta stilling til lastelinjemessige forhold over 1. overbyggningsdekk.

Underkomiteens forslag til retningslinjer er utarbeidet i et forsøk på å få en ensartet praksis. SLF har tidligere oversendt utkastet til FP og DSC, men har ikke mottatt tilbakemelding. Saken har versert lenge på SLFs arbeidsprogram, og Frankrike ønsket å innføre retningslinjene uten ytterligere forsinkelser.

**Norsk posisjon:** Norge støtter Frankrikes forslag.

**Utfall:** Utkast til retningslinjer ble vedtatt oversendt MSC uten paragrafen om brannslukning. Altså som et rent lastelinje sirkulære. Dette er i tråd med norsk posisjon.

**Oppfølging:** Brief MSC

## 8. LARGE PASSENGER SHIP SAFETY

Korrespondansegruppen som ble nedsatt av forrige sesjon hadde i oppdrag å se på

1. Sammenheng mellom "synketid" og reststabilitet
2. Styrke etter skade, spesielt store skader
3. Raking damage

1. USA og Tyskland holdt hver sin demonstrasjon av analyseverktøy. Underkomiteen var enig om at selv om verktøyet var til stede var det for mye usikkerhet rundt nøyaktigheten av resultatene. Det ble også stilt spørsmål ved hvilke forutsetninger som var gjort, modellering av åpninger, og hvorvidt det skulle tas hensyn til at vanntette dører som egentlig skulle vært stengt holdes åpne.

2. USA informerte om dataverktøy som så på styrke etter skade. Med dette som basis skal det ses nærmere på om det kan utvikles en metode som tar hensyn til tilleggsbelastninger som følge av vanninntregning og tap av struktur.

3. På dette punktet var det ingen progresjon.

**Utfall:** SDS-korrespondansegruppen ble gitt i oppdrag å fortsette arbeidet med store passasjerskip. En uformell gruppe der Norge v/Stemre deltok utarbeidet tillegg til terms of reference for gruppen. Gruppen skal arbeide videre med punkt 1-3 over samt rapportere om eksisterende passasjerskips overlevelsessevne til MSC som bedt om.



**Oppfølging:** Norge v/Stemre følger arbeidet hva gjelder store passasjerskip i SDS-korrespondansegruppen.

## 9. MATTERS RELATED TO BULK CARRIER SAFETY

Underkomiteen diskuterte informasjon om resultat av diskusjoner i DE 45 og MSC 75. Underkomiteen noterte seg at størrelsesbegrensningen for montering av nivåalarm i rom og tanker var redusert slik SLF 45 ønsket. Utover dette er de lastelinjerrelaterte områdene ivaretatt av lastelinjegruppen. Forutsatt godkjennelse av MSC strykes agendapunktet fra arbeidsprogrammet.

## 10. REVISION OF THE MODEL TEST METHOD SPECIFIED IN THE 1995 SOLAS CONFERENCE RESOLUTION 14

Sverige har, i samarbeid med bl.a. UK og Danmark utarbeidet revidert forslag til endring i prosedyre for utførelse av modellforsøk i henhold til res.14. De vesentligste endringene gjelder størrelse og modellering av selve modellen samt at det skal tas hensyn til krenagemoment fra passasjerer, livbåtlåring eller vind på lik linje med beregningsmetoden. Flere søreuropeiske land gikk mot å endre prosedyren uten at det ble lagt fram dokumentasjon på at dette var av sikkerhetsmessig betydning. De antydte at de land som allerede var part i avtalen hadde utført sine forsøk etter eksisterende metode og derved fikk fortrinn. Spesielt krenagemomentet og minimumslengde av modell ble kommentert. Minimumslengden fordi denne foreslås økt til 4 meter, noe som utelukker en del modelltanker fra å gjøre forsøkene. 3 meter ble valgt opprinnelig nettopp av slike grunner, men nå har initiativtagerne til den forrige prosedyren fått tilgang til større tank.

**Norsk posisjon:** Norge støttet nødvendigheten av en revisjon da dette var oppe i MSC. Vi har sympati for bekymringen som framkom fra Sør-Europa som trolig gjennom EU pålegges å tilfredsstille Stockholmsavtalen. Imidlertid må vi bruke erfaringene som er gjort til å bedre prosedyren.

**Utfall:** Minimumslengde av modell ble redusert til 3 meter som før og eksisterende skip trenger ikke ta hensyn til krenagemoment utover den ene graden som var krav i eksisterende retningslinjer. Prosedyren utformes som en utkast til MSC resolusjon og oversendes MSC 76 for godkjenning.

**Oppfølging:** Brief MSC

## 11. WORK PROGRAM AND AGENDA FOR SLF 45

Forslag til arbeidsprogram samt agenda for SLF 46 ble utarbeidet. Dato for neste sesjon ble tentativt satt til 8.-12. september 2003.

## 12. VALG AV FORMANN OG NESTFORMANN FOR 2002

Hr. A. Carcantzos, Hellas, ble gjenvalgt til formann. Hr. A. Gudmundsson, Island, ble gjenvalgt som vise-formann.

## 13. ANY OTHER BUSINESS

Under dette agendapunktet var det to saker.

### **13.1 Fortolkninger av 2000 HSC-kode**

UK hadde foreslått en rekke fortolkninger til koden til DE 45. De som omhandlet stabilitet og lastelinje ble oversendt SLF 45. Til SLF 45 hadde UK i samarbeid med Australia utarbeidet revidert forslag til fortolkninger. De fleste fortolkningene var i tråd med Norges forståelse av koden. Imidlertid var fortolkningen av skadeinntrengning når skaden skulle antas å ha form av parallelepiped uklart. Norge tok derfor initiativ til et uformelt møte med UK og Australia som er de to Administrasjonene ved siden av Norge med spesiell interesse for HSC-koden. Det ble enighet om en bedre fortolkning.

I plenum ble det en lang diskusjon om i hvilken grad vannlinje etter skade skulle tillates å gi vanninnstrømming i rømningsveier. Kodens paragraf 2.13.1.2 indikerer at dette tillates, og forslaget fra UK og Australia var at en vannhøyde på 20 cm i rømningsveier skulle aksepteres. Norge med støtte fra Tyskland og Danmark gikk sterkt i mot dette. Vi ser at koden indirekte tillater vannfylling i rømningsveier, men ønsker ikke å fastsette et nivå. Erfaringsmessig optimaliseres design mot utslagsgivende kriterier, og Norge foretrekker å vurdere hvert enkelt tilfelle. Primært er vi av den formening at 2.1.3.1.2. bør strykes eller omarbeides, men det lå ikke innenfor mandatet.

**Utfall:** I tråd med norsk posisjon ble fortolkningene med det reviderte forslaget fra Norge, UK og Australia, men uten fortolkningen til 2.13.1.2 godkjent av underkomiteen.

**Oppfølging:** Det er mulig at UK og Australia gjenåpner diskusjonen om vann i rømningsveier under DE 46. Primært er de bekymret for fartøy under 50 m. Vi bør kontakte næringen spesielt om dette punktet. Brief DE.

### **13.2 IACS fortolkninger**

Det ble lagt fram flere IACS fortolkninger for godkjennelse. Da det var gått kort tid mellom MSC og SLF mente mange at de ikke hadde fått studert fortolkningene tilstrekkelig, og at derfor saken burde utsettes. Norge påpekte at fortolkningene var direkte relatert til SDS-gruppens arbeid med revisjon av SOLAS kapittel II-1, og foreslo at fortolkningene ble gitt SDS korrespondansegruppe for vurdering.

**Utfall:** Korrespondansegruppen vurderer fortolkningene i forbindelse med revisjon av relevante regler.

## **18. OPPFØLGING, ARBEID TIL NESTE SESJON (8.-12. september 2003)**

Se punktene 3.3, 4 (spesielt 4.3), 7, 10, og 13.1. Norge deltar i korrespondansegruppene SDS inkludert store passasjerskip, fiskefartøy og intaktstabilitetskoden.

---