

## RAPPORT

**TIL:** Se fordelingsliste  
**FRA:** Delegasjonen v/ Stemre  
**DATO:** 30. september 2003

**EMNE:** IMO SUB-COMMITTEE ON STABILITY AND LOAD LINES AND ON FISHING VESSEL SAFETY 46. SESJON, 8.-12. SEPTEMBER 2003

### INNLEDNING:

#### Deltagelse forberedelser m.m.

Den norske delegasjonen hadde følgende sammensetning:

Underdirektør	Turid Stemre	Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder/Plenum/DG
Overingeniør	Torgeir Bjørntvedt	Sjøfartsdirektoratet	WG 3
Overingeniør	Eirik Strand Bjørnsen	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
Senioringeniør	Niclas Mård	Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 3
Rådgiver	Christofer Kobro	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
Sjefsingeniør	Knut Vågnes	Det Norske Veritas	Plenum/WG 2
Sjefsingeniør	Sigmund Rusås	Det Norske Veritas	WG 1
Overingeniør	Gunnar Hjort	Det Norske Veritas	WG 1
Sjefsforsker	Rolf Skjong	Det Norske Veritas	WG 1 (2dgr.)
Seksjonsleder	Rune Karlsen	Norges Rederiforbund	Plenum
Tariffsekretær	Harald Særsten	Norsk Sjømannsforbund	Plenum/WG 2

Formøter ble avholdt 26. juni og 2. september 2003.

#### Kommentarer til møtet

SLF 46 var utpekt av Council 90 til å være prøvekaniner for nye rapporteringsrutiner under møtet. Dette medfører at WP 7 med sitt add. 1, bare er en oppsummering av konklusjoner fra møtet, ikke en fullstendig rapport. Tanken bak dette var at arbeidsgruppene skulle få mer tid til sitt arbeid, og at kortere rapporter ville medføre at alle arbeidsdokumenter skulle foreligge raskere på alle tre arbeidsspråkene. Om dette alene var årsaken til at det ble en veldig ustrukturert organisering av plenum skal være usagt, men faktum er at plenumsarbeidet ble on – off, og et par ganger satt vi der uten at verken sekretariat eller formann dukket opp før lenge etter vi skulle ha begynt. Jeg har heller ikke inntrykk av at arbeidsgruppene fikk mer ro til sine gjøremål.

#### Dagsorden og arbeidsgrupper

Dagsorden og tidsskjema for sesjonen framgår av vedlegg til SLF 46/1/1.

Følgende arbeidsgrupper ble nedsatt:

- WG 1: agendapunkt 3, revisjon av SOLAS kap. II-1, del A, B og B-1
- WG 2: agendapunkt 5, revisjon av kode og retningslinjer for fiskefartøy
- WG 3: agendapunkt 6, revisjon av intaktkoden.

Videre ble det nedsatt en uformell draftinggruppe under agendapunkt 12.

## **Saksbehandlingen, dokumenter m.m.**

Generelt vises det til rapportutkast fra SLF til MSC, SLF 46/WP.7 med add.1. Disse og øvrige arbeidsdokumenter (WP), d.v.s. rapporter fra de enkelte arbeidsgruppene, vil bli lagt ut på IMOs dokumentsider. Kopier av arbeidsdokumentene kan fås ved henvendelse til delegasjonsleder. Endelig rapport fra møtet vil bli distribuert som dokument til SLF 47.

## **OPPFØLGING:**

Utarbeidelse av dokument til MSC 78     Se pkt. 3.11  
Deltagelse i korrespondansegrupper på agendapunkt 3, 5 og 6  
Delta på "intersessional meetings" på agendapunkt 3, 5 og 6 forutsatt ressurser.  
Brief DE og BLG vedr. agendapunkt 7

## **1.     GENERELT**

I sin åpningstale understreket Generalsekretæren at SLF 46 var deadline for arbeidet med revisjonen av kapittel II-1 i SOLAS, men at hvis det ikke var mulig å ferdigstille arbeidet, var SLF 47 absolutt siste frist. Dette åpnet for at Norge kunne argumentere for sin posisjon om at det var nødvendig å gå til MSC for å få mandatet til arbeidet revurdert, se agendapunkt 3.

Han minnet videre om at den reviderte teksten til koden og retningslinjene for fiskefartøy skal ferdigstilles på neste sesjon, med henblikk på adopsjon av MSC i 2004.

Igjen oppfordret han alle administrasjoner om å implementere Torremolinos protokollen av 1993 og STCW-F konvensjonen av 1995.

Han kommenterte også utfordringene som ligger foran oss med hensyn til revisjonen av intakt-koden.

I og med at Generalsekretæren går av ved årsskiftet, takket han avslutningsvis for godt og fruktbart arbeid utført av underkomiteen gjennom mange år og ønsket den lykke til i sitt videre arbeid for organisasjonen.

## **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**

I tillegg til omfattende bidrag til korrespondansegruppen hadde Norge to dokumenter til dette agendapunktet. Det ene omhandlet stenging av ventiler i maskinrom og det andre ga uttrykk for Norges posisjon med hensyn til overlevelsessevne for ro-ro lasteskip og store passasjerskip.

Videre var vi medinnsendere på dokumentene fra HARDER prosjektet.

Arbeidet med revisjonen av kapittel II-1 i SOLAS var forutsatt avsluttet på sesjonen. Formannen ville derfor at de to mest kontroversielle spørsmålene skulle avklares i Plenum før SDS-arbeidsgruppen ble sendt ut. Dette gjaldt spørsmålet om hvorvidt HARDERs forslag til metode og krav er i henhold til mandatet fra MSC om å beholde samme sikkerhetsnivå som før, og om det er akseptabelt å operere med designavhengige sikkerhetsstandarder innenfor samme skipstype. Etter en del diskusjoner som er avspeilet under "R"-faktoren nedenfor innså man at mandatet i seg selv var problematisk i lys av de resultatene som foreligger. SDS-gruppen ble derfor satt i arbeid uten at det var konkludert på disse punktene. Rapporten fra arbeidsgruppens

diskusjoner er relativt detaljert, da MSC 78 vil måtte ta stilling til hvorvidt arbeidet skal gis nytt mandat.

### 3.1 Generelt

Diskusjonene i arbeidsgruppen kan grovt deles inn i følgende områder:

- HARDERs forslag til formler som inngår i overlevelsesindeksen "A", herunder ytre momenter, mellomliggende fyllingstrinn og effekten av vann på større deksflater
- HARDERs forslag til fastsettelse av kravfaktoren "R"
- Spørsmålet om minsteverdi for "A" ved hver dypgang
- Sjøinntak og overbordventiler
- Den reviderte teksten generelt
- Oppdatering av "Damage cards"
- Alternativ beregningsmetode med hensyn til kollisjonsmotstand

Generelt er det Italia som er den mest hardnakkete motstanderen av HARDER-forslagene. Japan, fulgt av Kina og Korea, har mange innsigelser til metoden, men i et mindre omfang enn man hadde trodd på forhånd. Det var også en del andre land som hadde noen kritiske bemerkninger til enkeltelementer i forslagene.

### 3.2 HARDERs forslag til formler som inngår i overlevelsesindeksen "A"

3.2.1 Som i fjor ble det stilt spørsmål til hvor relevante de lengste skadene i statistikken er, altså om de mest ekstreme verdiene for langskips skadeutstrekning egentlig er kollisjoner og ikke streifskader. Det ble konkludert med at fordelingsfunksjonen som brukes i faktoren "p" nok burde ende ved en lavere verdi enn  $L/3$ . Det ble også argumentert for en øvre numerisk grense, uten at det kom noen konklusjon her. Når det gjelder faktorene "r" og "v" ble det ingen store diskusjoner, men Japan samt Kina og Korea tok forbehold om at faktoren "R" ville bli lav nok til at de nye formlene ikke fører til en høyner standard.

3.2.2 Svært mye av tiden i SDS-gruppen gikk med til å diskutere elementene i beregning av "s"-faktoren. I HARDERs forslag er denne satt sammen av del-sannsynligheter for å overleve den spontane vannfyllingen umiddelbart etter kollisjonen, overleve i den tiden det eventuelt tar å utligne usymmetri og å overleve i siste fyllingstrinn. For overlevelsesevnen i siste fyllingstrinn er det så utviklet beregningsmodeller med og uten oppsamlet vann på store åpne dekk, avhengig av fribord. Diskusjonene ble preget av at HARDER-forslagene var sendt inn på tampen av innsendelsesfristen, slik at mange nok ikke hadde rukket å sette seg inn i alle detaljene på forhånd.

3.2.3 At HARDERs verifikasjon av egne resultater i noen grad var basert på forskjellige versjoner av formlene og ikke tok hensyn til den endelig foreslåtte metoden for behandling av mellomliggende fyllingstrinn ble raskt grepet tak i av Italia, Japan, Kina og Korea som mente at de nye elementene var for dårlig underbygget, at nye konsepter ligger utenfor mandatet og at forslagene ville føre til en vesentlig heving av sikkerhetsnivået, noe som også ville være i strid med mandatet fra MSC. I noen grad fikk de støtte fra Finland og Frankrike som mente at det ikke hadde vært tilstrekkelig tid til å vurdere de nye elementene.

3.2.4 Tyskland på sin side mente at man burde akseptere HARDERs forslag nå, med unntak av faktoren for vann på dekk. Til gjengjeld kunne man sette en nedre grense for når det kan tas hensyn til oppdriften over store åpne dekk.

3.2.5 Det ble også en del diskusjoner rundt HARDERs forslag til håndtering av tilleggs momenter i beregningene, og da spesielt lastforskyvning. Flertallet mente at en slik regel ikke kan sette til side hensikten med IMOs lastsikringskode og at dette uansett ville være et vesentlig avvik fra dagens standard.

3.2.6 Kort sammenfattet koker diskusjonene i SDS-gruppen ned til at spørsmålet om i hvilken grad nye konsepter skal aksepteres vil måtte forelegges MSC som en del av problemene med R-faktoren og at det er nødvendig å få utført en ny validering av HARDER-forslagene med de endelige formlene i god tid før SLF 47. I den forbindelse ble det satt opp en detaljert liste over tiltak med konkret tidsramme og hvem som skal delta i dette arbeidet\*. Med unntak av introduksjon av lastforskyvning og reservasjonene nevnt over, er inntrykket at flertallet av gruppen godtok alle HARDERs anbefalinger.

3.2.7 Gruppen var også enig om at det bør avholdes et "intersessional meeting" i desember. Sverige skal se på muligheten for å stå som arrangør.

### 3.3 HARDERs forslag til fastsettelse av kravfaktoren "R"

3.3.1 Hva lasteskipene angår viser den statistiske behandlingen at spesielt dagens ro-ro billasteskiper vil få store problemer med å tilfredsstille de nye forslagene, til tross for at de tilfredsstiller dagens regler fullt ut. Japan, støttet av Hellas, Italia, Kina og Korea mente at forslagene dermed måtte være i strid med mandatet og foreslo en egen kravformel med lavere "R" for slike skip. Det er imidlertid interessant å merke seg at dermed er bekymringene for å måtte designe om disse skipene tilsynelatende viktigere for dem enn om HARDERs beregningsmetoder skal brukes eller ikke.

Norge hadde sendt inn et dokument som påpekte at det ville være uakseptabelt med to standarder og et stort flertall støttet dette synet. Problemstillingen er imidlertid av politisk natur og SDS-gruppen konkluderte med at dette må sendes videre til MSC.

3.3.2 Når det gjelder passasjerskipene var problemet noe annerledes, fordi de nye forslagene er vesentlig mer forskjellige fra dagens SOLAS enn det som er tilfellet for lasteskip. Iboende svakheter i dagens regler ser ut til å medføre at den totale overlevelsessevnen for store passasjerskip er mindre enn for små, og dermed ville en streng statistisk behandling av resultatene fra HARDERs testberegninger føre til en kravformel med synkende trend. For å unngå en slik synkende trend hadde HARDER foreslått en metode der man så bort fra de skipene som ble antatt å være "for gode" eller "for dårlige". Denne metoden ble kritisert av flere, men ingen klarte å komme opp med en alternativ løsning på dette dilemmaet.

I sitt dokument med kommentarer til "R"-formlene hadde Norge uttrykt bekymring over den synkende trenden og at det ville være helt uakseptabelt å akseptere en "R"-formel basert på en synkende overlevelsessevne. Det norske dokumentet støttet HARDERs tilnærming. Til tross for iherdige forsøk på å tone ned problemstillingen fra ICCLs side ble det enighet i SDS-gruppen at dette er en sak som må forelegges MSC for eventuelt å få endret mandatet.

---

\* Listen kan fås ved henvendelse til delegasjonsleder

### 3.4 Spørsmålet om minsteverdi for "A" ved hver dypgang

Tyskland reiste et prinsippsspørsmål om det skulle være akseptabelt at passasjerskip kunne oppnå mesteparten av sin indeks ved små dypganger samtidig som indeksen ved lastemerket kunne være svært lav. Det var bred enighet om at det skulle settes en grense ved 40% for største dypgang for passasjerskip, og en del land mente at dette også bør gjøres for lasteskip.

### 3.5 Sjøinntak og overbordventiler

Norge hadde sendt inn et forslag til endring i regelteksten. Dette ble akseptert uten ytterligere kommentarer.

### 3.6 Den reviderte teksten generelt

Det ble ikke tid til å diskutere detaljer her, og arbeidet fortsetter i korrespondansegruppen frem til SLF 47.

### 3.7 Oppdatering av "Damage cards"

Tyskland hadde utarbeidet et forslag til modifikasjon av "damage cards", sannsynligvis basert på Germanischer Lloyd's erfaringer med statistikkinnsamlingen i HARDER-prosjektet. Dette ble akseptert uten ytterligere kommentarer.

### 3.8 Alternativ beregningsmetode med hensyn til kollisjonsmotstand

Tyskland har informert om at de vil akseptere en alternativ beregningsmetode for sannsynligheten for inntrengning, "r", basert på kollisjonsmotstand, d.v.s. at solid bygde skip vil få en høyere overlevelsesindeks enn standardskip. I denne forbindelse ville de at en hakeparentes i regel 4.2 i utkastet skal fjernes slik at den nye teksten beholder ekvivalensprinsippet fra dagens tekst. Dette ble akseptert.

### 3.9 Hovedkonklusjoner:

Arbeidsgruppen la fram sin rapport for plenum, og under den påfølgende diskusjonen presset formannen fram en slags avstemning om hvorvidt det var akseptabelt med to sikkerhetsstandarder for lasteskip avhengig av om de var ro-ro lasteskip eller non ro-ro lasteskip. Flertallet støttet Norges syn på at to standarder var uakseptabelt. Videre ble det "stemt" over hvorvidt det var akseptabelt med et krav til overlevelsessevne for passasjerskip som avtok med størrelse og antall passasjerer. Flertallet her støttet også Norges syn på at dette ikke var akseptabelt. Da disse konklusjonene er i strid med mandatet for arbeidet, ber SLF MSC om å vurdere en endring av mandatet. Frist for avslutning av arbeidet må følgelig også forlenges. Japan vil ha en reservasjon i den endelige rapporten som går på at "further examination is needed".

### 3.10 Norsk posisjon:

Norge støtter i all hovedsak HARDERs forslag, men kan si oss enig i at enkelte faktorer som er kastet inn i siste øyeblikk må evalueres bedre. Norge støtter en endring av mandatet og en forlengelse av frist for avslutning av revisjonen. Det er viktig å få et godt resultat av denne revisjonen, og da må vi bruke den tiden vi trenger.

### 3.11 Oppfølging:

Norge v/Hjort, DNV og Bjørnsen, S.dir. deltar i korrespondansegruppen. Sjøfartsdirektoratet må utarbeide dokument til MSC 78 som underbygger vår posisjon med hensyn til overlevelsesnivåen for ro-ro lasteskip og store passasjerskip. Norge v/DNV er delansvarlig for videre evalueringsarbeid ref. 3.2.6. Sjøfartsdirektoratet bør delta på "intersessional meeting" ref.3.2.7.

## **4. DEVELOPMENT OF EXPLANATORY NOTES FOR HARMONIZED SOLAS CHAPTER II-1**

Til dette agendapunktet forelå det kun ett dokument; et inf. dokument fra Tyskland som var litt på siden av oppgaven og relatert til et forslag under agendapunkt 3, se 3.8.

Formannen understreket at det er viktig at "explanatory notes" foreligger før det reviderte kapittel II-1 i SOLAS trer i kraft. Dette kan trolig tidligst skje 1. januar 2006. SDS' korrespondansegruppe ble instruert i å arbeide med utvikling av "explanatory notes" parallelt med revisjonen.

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

Arbeidet med revisjonen av koden for fiskefartøy del A fortsatte. Kodens del B og frivillige retningslinjer som inneholder tekniske krav til henholdsvis fartøy over og under 12 meter, ble ikke behandlet. Del A er av organisatorisk art, og hensikten er å involvere myndigheter, utdanningsinstitusjoner, redere, fiskeriorganisasjoner etc. i arbeidet med sikkerhet om bord i fiskefartøy. SLF er koordinator for arbeidet med revisjonen av koden og de frivillige retningslinjene og er ansvarlig for revisjonen av del A. Revisjonen av del B er fordelt på de ulike underkomiteene, og disse skulle ha levert et ferdig produkt til SLF 46. Imidlertid har flere av underkomiteene bedt om mer tid. Det var derfor ikke mulig å ferdigstille arbeidet før tidligst under neste sesjon. Arbeidsgruppen ble instruert i å ferdigstille Del A av koden. Fra Norge deltok Kobro, S.dir , Vågnes, DNV og Særsten, Sjømannsforbundet

### 5.1 Kodens Del A

#### 5.1.1 Kodens adressat

Under SLF 45, besluttet arbeidsgruppen at revidert del A først og fremst skulle rettes mot myndigheter, utdanningsinstitusjoner, redere og fiskeriorganisasjoner. Ifm revidering av koden del A, har Norge imidlertid ikke sett det hensiktsmessig at kodens bestemmelser retter seg spesifikt mot de forskjellige målgruppers plikter. Under SLF 46, fikk Norge delvis medhold i dette synspunktet;

#### 5.1.2 Kapittel 2. "Duties and Responsibilities"

Kapittelet som retter seg mot målgruppene direkte, opprettholdes. Norge fikk imidlertid gjennomslag for en revidert tekst i punkt 2.1, som retter seg mot myndighetene. Den reviderte bestemmelsen pålegger myndighetene en generell oppgave å påse at koden blir implementert i nasjonal lovgivning, fremfor konkrete forpliktelser ved gjennomføringen.

- Det skal foretas en gjennomgående revidering av Koden, slik ordlyden ikke pålegger oppgaver direkte til myndighetene. På denne måten vil det være opp til den enkelte myndighet å avgjøre hvordan bestemmelsene innføres.

- De kapitler som retter seg mot målgrupper direkte, skal endres slik at de omtaler plikter på et generelt grunnlag. Dette gjelder i særdeleshet kapitlene om LSA, Abandoning Vessel og FP.

### 5.1.3 Bemanningsregler

Norge har ikke funnet det hensiktsmessig å innlemme bemanningsregler i koden. I kapittel 2, punkt 2.1 anmodes myndighetene om å ta stilling til om slike regler bør innføres nasjonalt. Konkrete bemanningsbestemmelser finnes altså ikke.

### 5.1.4 Krav om ISM eller annet kontrollverktøy

Koden pålegger ikke at myndighetene skal legge til rette for ISM og sertifisering i denne forbindelse. Under SLF 46 påtok IMO seg å utarbeide et forslag til gjennomføring av "Risk Assessments". Det ble ikke konkretisert hva slike "Assessments" skal inneholde. Det ble vist til bransjeforståelsen. Det antas at blant annet sjøforklaringsinstituttet, folketrygdloven og HMS-forskriften tar stilling til tilsvarende problemstillinger.

### 5.1.5 Arbeids- og hviletidsbestemmelser

Det er ikke inntatt bestemmelser av denne art.

### 5.1.6 Det spanske forslaget (dokument 46/5/3)

Store deler av det spanske forslaget ble ønsket velkommen og skal innlemmes i koden. Norge ser det imidlertid ikke som hensiktsmessig at apparater som benyttes under inspeksjon i tanker og avlukkede områder om bord, skal være begrenset til 25 V. Under forutsetning av at en isolert transformator blir bruk for hvert apparat, bør også spenning opp til 250V kunne benyttes. Norge fikk gjennomslag for dette synspunkt, og Spanias endringsforlag ble endret for å imøtekomme dette.

## 5.2 Koden Del B

Denne delen av koden kan ikke ferdigstilles før FP 48 og NAV 50 har ferdigstilt sitt arbeid. Det vises for øvrig til rapporten fra informasjonsmøtet før SLF 46 som tar opp aktuelle problemstillinger, se link under.

## 5.3 Konklusjoner:

Gruppen ble ikke ferdig med revisjonen av Del A i koden, så endelig tekst foreligger ikke. Vi fikk imidlertid for gjennomslag for de viktigste prinsippene for Norge: At koden ikke skulle peke ut hvem som var ansvarlig for hvilke spesifikke punkter i koden, men at det er opp til de myndighetene som eventuelt implementerer koden å avgjøre hvordan den implementeres.

Det ble besluttet å nedsette en korrespondansegruppe under ledelse av Bangladesh (Moin Ahmed) og Island (Ari Gudmunsson) som skal arbeide videre med revisjon av Del A i koden og koordineringen av revisjon av Del B. Det videre arbeid med revidering av koden kan følges fra denne linken:

<http://www.sigling.is/template16.asp?PageID=1403sling.is>

## 5.4 Oppfølging:

Fiskefartøysavdelingen deltar i korrespondansegruppen. Det er også her planlagt "intersessional meeting".

## 6. REVIEW OF THE INTACT STABILITY CODE

Under SLF 45 ble det besluttet å foreta en ny revisjon av Intaktkoden. Revisjonen skal gjennomføres i to trinn; trinn 1, kort sikt ferdig 2004 (SLF 47), trinn 2, lang sikt ("Performance based" regler) ferdig 2007. Arbeidsgruppe ble nedsatt og instruert. Norge v/Bjørntvedt deltok.

### 6.1 Revisjoner på kort sikt (trinn 1):

- 6.1.1 Værkriteriet
- 6.1.2 Eventuell sletting av de spesielle kravene til containerskip (Japan)
- 6.1.3 Forslag om nytt punkt om bruk av anti-heeling tiltak for å kompensere slagside på grunn av vindtrykk (Polen)
- 6.1.4 Beregning av fri væskeoverflate i flytende last- tanker mer enn 98% fulle (Kina)
- 6.1.5 Beregning av formstabilitet etter fri trim prinsippet (Tyskland).
- 6.1.6 Omstrukturering av koden med hensyn til brukervennlighet, og med hensyn til at deler av koden kan bli vurdert gjort obligatorisk. Tyskland vil sende inn et forslag til MSC 78 for prinsipiell aksept for at deler av Koden skal kunne gjøres obligatorisk.

### 6.2 Utfall:

6.2.1 I forbindelse med revisjonen av vær-kriteriet, ble det under forrige sesjon foreslått å modifisere enkelte av koeffisientene i formlene. På grunn av for liten oversikt over korrelasjonen mellom koeffisientene og eventuelle uønskede effekter som følge av dette ble gruppen enig om at dette ikke var forsvarlig. I stedet ble det enighet om å utrede muligheten for å kunne erstatte de empiriske kravene i vær-kriteriet med modellforsøk for skip hvor kravene i vær-kriteriet gir store utslag i krav til GM. At vær-kriteriet er av stor viktighet i en "dødt skip" situasjon var det enighet om.

6.2.2 Forslaget om sletting av de spesielle kravene til containerskip ble vedtatt arbeidet videre med mot SLF 46, da mer informasjon anses nødvendig.

6.2.3 Forslaget om et nytt punkt i kodens Kapittel 2.6 -Operasjonelle prosedyrer i hardt vær; vedrørende advaring mot bruk av anti-heeling tiltak for å kompensere slagside ved sterk vind ble vedtatt og oversendes MSC 78.

6.2.4 Forslaget om beregning av fri væskeoverflate i flytende last- tanker mer enn 98% fulle vedtatt arbeidet videre med mot SLF 46, da mer informasjon anses nødvendig.

6.2.5 Det ble enighet om en endring i kodens kapittel 3.6 - "Calculation of Stability Curves" ved at fri trim prinsippet skal benyttes og videre at GZ kurven skal regnes til den svakeste siden hva angår usymmetri i undervannsskroget med hensyn til recesser (som sjøkasser), ror, kjøll osv. Dette forslaget kommer i arbeidsgruppens rapport del 2 til SLF 47.

6.2.6 Arbeidet med en restrukturering av koden fortsetter i korrespondansegruppa og målet er å ha ferdig dette arbeidet på SLF 47. Det var flertall i plenum for at deler av koden gjøres obligatorisk, men hvilke deler er gjenstand for diskusjon dersom prinsippet vedtas av MSC.

### 6.3 Norsk posisjon:

Punkt 6.2.1) til 6.2.3): Utfall som norsk posisjon.

Punkt 6.2.4) Norge støttet ikke gjenopptak av diskusjonen rundt fri væskeoverflate da dette var en del av siste revisjon godkjent av MSC 75.

Punkt 6.2.5) Dette er krav i norsk regelverk. Støttes.

Punkt 6.2.6) Støtter restrukturering av koden. Støtter at deler av koden gjøres obligatorisk.



#### 6.4 Revisjoner i det langsiktige perspektivet (trinn 2)

Det ble liten tid til diskusjoner rundt nye "performance based" regler. Man ble dog enig om en arbeidsmetodikk samt å be MSC om aksept for at arbeidet kan ta mer enn de fem årene som ble vedtatt som et utgangspunkt på SLF 45. Det ble foreslått å anbefale en revisjon av MSC/Circ. 707 "Guidance to the Master for avoiding dangerous situations in Quartering and following seas", og at fenomenet parametrisk rulling i møtende sjø bør inkluderes i denne.

#### 6.5 Utfall:

Det var enighet om å foreta en revisjon av MSC Circ. 707 i trinn 2 av revisjonsarbeidet forutsatt godkjennelse av MSC 78. Korrespondanse gruppen ble reetablert og koordineres av Tyskland.

#### 6.6 Norsk posisjon:

Som utfall.

#### 6.7 Oppfølging:

Norge v/ Bjørntvedt deltar i korrespondansegruppen. Det er foreslått å avholde et uformelt møte i gruppen i Polen eller Italia i februar 2003. Dette må tas opp med budsjettansvarlig for IMO.

### **7. REVIEW OF THE OSV GUIDELINES**

Oppgaven fra MSC er å revidere IMO res.A 469(XII), Guidelines for the design and construction of Offshore Supply Vessels. Australia har også foreslått å gjøre disse retningslinjene obligatoriske under SOLAS. Det var ingen dokumenter til dette agendapunktet. Underkomiteen var av den oppfatning at disse retningslinjene primært dreier seg om stabilitet, og at det derfor er mer naturlig at SLF er koordinerende underkomité enn DE. Dette vil også lette noe på DEs arbeidspress. Videre var underkomiteen enig i at BLG må involveres da retningslinjene også adresserer behandling av farlige og giftige flytende substanser i bulk. Medlemslandene ble bedt om å vurdere om skadestabilitetsregler for offshore supply fartøy skal harmoniseres med SOLAS, altså probabilistiske regler, eller om dagens deterministiske rammeverk skal beholdes/revideres. I den forbindelse ble det stilt spørsmål ved om det foreligger nok statistisk materiale til å basere et probabilistisk rammeverk på. Input til neste SLF er ønsket.

#### 7.1 Konklusjon:

Det var enighet om å beholde det deterministiske rammeverket inntil en vurdering av forliggende skadestatistikk for å se om denne danner grunnlag for å utvikle et probabilistisk rammeverk er gjennomført. Hvorvidt retningslinjene skal gjøres obligatoriske ble ikke diskutert.

#### 7.2 Norsk posisjon:

Støtter konklusjonen. I forholdet obligatorisk eller ikke må vi se det reviderte utkastet før endelig beslutning tas.

#### 7.3 Oppfølging

Brief DE og BLG

### **8. LARGE PASSENGER SHIP SAFETY**

De foreliggende dokumentene ble overført til SDS-gruppen. Dokumenter fra USA og Japan vedrørende fyllingsstudier ble presentert og det ble informert om at man ville gå videre med beregningene. Så langt har man, ikke overraskende, funnet at innredningen spiller en stor rolle i fyllingsforløpet. Undersøkelser vedrørende skrogstyrken synes å indikere at to-avdelingskader er

lite problematiske, mens skade på tre eller flere avdelinger kan føre til at strukturen i overbygget kolliderer. USA og Japan vil arbeide videre med sine forsøk, mens Finland og Italia opplyste at de vil starte sine egne prosjekter.

#### 8.1 Utfall:

Arbeidet fortsetter i korrespondansegruppen.

#### 8.2 Oppfølging:

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

### **9. HARMONIZATION OF DAMAGE STABILITY PROVISIONS IN IMO INSTRUMENTS**

Det forelå ingen dokumenter til dette agendapunktet. Under diskusjonen i plenum ble det enighet om at det må defineres i hvilke av IMOs instrumenter det foreligger krav til skadestabilitet. Sekretariatet vil utarbeide en liste over obligatoriske og frivillige instrumenter som inneholder slike krav. Det var enighet om at før en bestemt hvorvidt de forskjellige instrumentene var egnet for bruk av probabilistisk rammeverk, måtte det foreligge tilstrekkelig statistisk materiale. Australia vil utarbeide relevante kommentarer og forslag til neste SLF.

Danmark stilte spørsmål ved hvorvidt harmoniserte regler skulle utarbeides separat for hver skipstype eller om et mer generelt rammeverk kan utarbeides, og ble bedt om å fremme relevante forslag i så måte for MSC.

### **10. CONSIDERATIONS OF IACS UNIFIED INTERPRETATIONS**

Til SLF 45 ble det lagt fram 3 IACS-fortolkninger for godkjenning. Grunnet tidsnød, ble disse overført til SDS' korrespondansegruppe. Norge hadde spilt inn sine kommentarer til korrespondansegruppen. I tillegg var en ny fortolkning fremlagt for SLF 46.

Fortolkningene er:

1. SC 155 Lightweight check in lieu of inclining test
2. SC 161 Timber deck cargo in the context of damage stability requirements
3. LL 65 Ships with assigned reduced freeboard intended to carry deck cargo
4. LL 7 Machinery space openings

#### 10.1 Utfall:

1. Ble sendt til korrespondansegruppe opprettet under pkt.6 intakt koden.
2. Er godkjent tidligere (mot Norges vilje) og foreligger som MSC/Circ.
3. Godkjent.
4. Godkjent.

#### 10.2 Norsk posisjon:

1. Norge ønsker krav om at minimum de to første skip i en serie skal krenge. Videre må det enes om felles kriterier for når krengeprøve skal avholdes.
2. Se utfall.
3. Støttes.
4. Støttes.

#### 10.3 Oppfølging

Arbeidet med pkt. 1. følges opp i korrespondansegruppen.

## **11. REVISION OF TECHNICAL REGULATIONS OF THE 1966 LL CONVENTION**

Under dette agendapunktet foreligger en liste over saker som den tidligere lastelinjegruppen har identifisert for videre vurdering etter at arbeidet med revisjonen av Lastelinjeprotokollen av 1988 var ferdigstilt. Det var ingen innspill til de forskjellige punktene. Australia påpekte at dersom ytterligere revisjoner av protokollen ble gjort, ville det bli et større gap mellom standarden til de administrasjoner som kun har implementert Lastelinjekonvensjonen av 1966 og de administrasjoner som har implementert protokollen. Dette er et viktig poeng. Formannen ba om innspill til neste sesjon.

## **12. IMPROVED LOADING/STABILITY INFORMATION FOR BULK CARRIERS**

Dette punktet er kommet inn på agendaen som en følge av MSCs arbeid med sikkerhet på bulkskip. UK ønsket krav om computer med software for beregning av stabilitet på alle tørrlasteskip under 150 m. Argumentet var at mange tørrlasteskip som ikke er definert som bulkskip, går med bulklaster. Dagens definisjon av bulkskip er basert på innvendig struktur i lasterom. Lasteskip uten toppsidetanker og hoppertanker er ikke å anse som bulkskip. Imidlertid var UKs forslag utenfor mandatet fra MSC. Videre vil UKs bekymring bli fanget opp av forslag til ny definisjon av bulkskip der skip som primært fører bulklaster også vil komme inn under definisjonen, uavhengig av indre struktur i lasterom. Det kan stilles spørsmål ved hvorfor det ikke skal kreves stabilitetscomputer på bulkskip med lengde fra 150 m og over, men dette lå utenfor mandatet.

### 12.1Utfall:

Det ble utarbeidet forslag til nytt pkt.3 til SOLAS kapittel XII regel 11 som krever computer med software for beregning av stabilitet på alle nye bulkskip med lengde mindre en 150 meter. Software skal godkjennes av administrasjonen.

### 12.1 Norsk posisjon:

Dersom det skal kreves stabilitetscomputer må software godkjennes av administrasjonen.

## **13. WORK PROGRAMME AND AGENDA FOR SLF 47**

Utkast til arbeidsprogram og agenda for neste sesjon som tentativt er satt til

**13.-17. september 2004**

ble utarbeidet for godkjenning av MSC 78. Det foreslås å nedsette de samme tre arbeidsgrupper som under denne sesjonen.

## **14. ELECTION OF CHAIRMAN AND VICE-CHAIRMAN FOR 2004**

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

## **15. ANY OTHER BUSINESS**

### 15.1 Fortolkninger av HSC 2000 koden

SLF 46 fikk til behandling et forslag fra Australia som var oversendt fra DE. Forslaget gjaldt fortolkning av fartøyets periferi.

15.1.1 Utfall: Fortolkningen ble godkjent og sekretariatet utarbeider konsolidert utgave av fortolkningene for distribusjon i form av MSC/Circ. Som norsk posisjon.

15.2 Open top container ship – International tonnage Convention 1969

Tyskland og Nederland mener dagens behandling av tonnasje på open top container i samsvar med TM.5/Circ.4 skip fører til at disse får uforholdsmessige høye avgifter sammenlignet med andre containerskip med samme lasteevne.

15.2.1 Utfall: TM.5/Circ.4 foreslås revidert. Må avgjøres av MSC.

15.2.2 Norsk posisjon: Dette har ingen sikkerhetsmessig betydning. Norge har ingen slike skip.

15.3 Informasjon om pågående forskning: UK informerte om pågående/planlagte prosjekter med hensyn til sikkerhet på hurtiggående fartøy.

---