

RAPPORT - SLF 49

TIL: Se fordelingsliste
FRA: Delegasjonen v/ Stemre
DATO: 28. august 2006

EMNE: IMO SUB-COMMITTEE ON STABILITY AND LOAD LINES AND ON FISHING VESSEL SAFETY 49. SESJON, 24.-28. juli 2006

Den norske delegasjonen hadde følgende sammensetning:

Avdelingsdirektør	Turid Stemre	Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder/Plenum/WG 1
Senioringeniør	Torgeir Bjørntvedt	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
Senioringeniør	Edgar Kvernevik	Sjøfartsdirektoratet	WG 3
Senioringeniør	Ole Morten Fureli	Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG
Overingeniør	Kristoffer Økland	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
Overingeniør	Bodil Pedersen	Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG
Rådgiver	Line Grønland	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Sjefsingeniør	Knut Vågnes	Det Norske Veritas	Plenum/DG 1
Sjefsingeniør	Sigmund Rusaas	Det Norske Veritas	WG 1
Senioringeniør	Edith B. Vistung	Det Norske Veritas	WG 2
Overingeniør	Gunnar Hjort	Det Norske Veritas	WG 1
Overingeniør	Anne Marie Kristensen	Det Norske Veritas	WG 1

Formøte ble avholdt 14. juni 2006.

Arbeidsgrupper:

Følgende arbeidsgrupper ble nedsatt:

- WG 1: Subdivision and damage stability (agenda pkt. 3, 4, 7, 9 og 13)
- WG 2: Intact stability (agenda pkt. 5)
- WG 3: Small fishing vessel safety (agenda pkt. 6)
- DG 1: Tonnage measurement (agendapkt. 10)

Saksbehandlingen, dokumenter m.m.:

Generelt vises det til rapportutkast fra SLF til MSC, SLF 49/WP.7. Denne og øvrige arbeidsdokumenter (WP), d.v.s. rapporter fra de enkelte arbeidsgruppene, er lagt ut på IMOs dokumentsider. Det bemerkes at WP 7 ikke rapporterer korrekt på alle agendapunktene. Formannens og sekretariatets krystallkule var litt uklare denne gangen (mye av rapporten ferdigstilles før møtet). Spesielt agendapunkt 5 vil bli endret. Endelig rapport fra møtet vil bli lagt ut på IMOs dokumentsider som dokument SLF 49/17.

OPPFØLGING:

Agendapunkt	Oppgave	Kommentarer	Ansvarlig
2. Decision of other IMO bodies	Følge opp at endringsforslaget fra FP 50, til SOLAS kapittel III godkjent av MSC 81 endres før adoption.	Eget eller felles dokument fra flere medlemsland må sendes til MSC 82 innen 26. september.	TBS
3. Development of explanatory notes for harmonized SOLAS chapter II-1	1. Brief MSC 82 2. Delta i korrespondansegruppen	1. Norge bør støtte utgivelse av midlertidige retningslinjer for implementering av SOLAS kapittel II-1 Støtte nytt agendapunkt "vanntette dører"	1. TBS 2. TBJ
4. Passenger ship safety	Brief MSC 82. Dokument til MSC 82	Den foreslåtte teksten i ny SOLAS regel 8-1 er ikke entydig. Se kommentarer under agendapunkt 4.	TBS
5. Revision of the Intact stability code	1. Brief MSC 82 2. Delta i korrespondansegruppen og på intersessionalt møte.	2. Begge de norske forslagene vil bli diskutert på det intersessionale møtet.	1. TBS 2. TBJ
6. Safety of small fishing vessels	Delta i korrespondansegruppen		EKV
10. Tonnage measurements of open-top container ships	Brief MSC 82		TBS
11. Review of the SPS.code	Delta i korrespondansegruppen		TBS/OMF
12. Revision of IMO damage card	Brief FSI		TBS
13. Revision of MSC/Circ.650	1. Brief MSC 2. Delta i korrespondansegruppen	1. Støtte nytt punkt på arbeidsprogrammet	1. TBS 2. TBJ
14. Work programme and agenda for SLF 50.	Brief MSC		TBS

1. GENERELT

Åpningstalen ble holdt av Hr. Sekimizu (direktør for Maritime Safety Division) på vegne av Generalsekretæren. På generell basis uttrykte han ønske fra IMO om flere frivillige til å la seg revidere etter "Voluntary IMO Member State Audit Scheme" samt at flere administrasjoner nominerte revisorer til dette arbeidet.

I relasjon til SLFs agenda, la han spesielt vekt på at arbeidet med sikkerhet på passasjerskip og de SOLAS endringene som er godkjent som et resultat av dette arbeidet, skal adopteres på MSC 82 i desember. SLFs del av dette arbeidet måtte ferdigstilles under sesjonen.

Viktigheten av en uniform implementering av det nye kapittel II-1 i SOLAS som trer i kraft 1. januar 2009 og derved utarbeidelsen av explanatory notes ble også understreket.

Også viktigheten av revisjon av intakt-koden og arbeidet med sikkerhet på mindre fiskefartøy ble understreket spesielt. I relasjon til sistnevnte påpekte Sekimizu at fiskeindustrien har det høyeste antall dødsulykker pr. år og at flertallet av disse ulykkene skjer på mindre fartøy.

2. DECISIONS OF OTHER IMO BODIES

Sekretariatet informerte om avgjørelser tatt av andre organer, der disse berørte underkomiteens arbeid. Spesielt nevnes utfallet av LSA-gruppens diskusjoner under FP 50 og deres forslag til definisjon av "unfavourable conditions of trim and list" som ble oversendt SLF for kommentarer. Norge støttet ikke forslaget fra FP 50. Vårt dokument SLF 49/2/2 fikk bred støtte. Dokumentet ble gitt til WG 1 for behandling.

Utfall: Norge fikk støtte for sitt syn på at de foreslåtte endringene ikke bør adopteres slik de foreligger. Imidlertid ligger ikke kapittel III under SLFs ansvarsområde og det ble fra SLFs side gitt en anbefaling om at definisjonen endres på MSC 82 (SLF brukte uttrykket "not appropriate" om forslaget). Dette betinger imidlertid at det sendes inn konkrete forslag til tekst til MSC 82 fra ett eller flere medlemsland. Sekretariatet anmodet om samarbeid mellom landene på dette punktet slik at MSC ikke fikk flere ulike forslag å forholde seg til.

Oppfølging: Følge opp at endringsforslag framlegges for MSC 82, enten ved innsendelse av norsk dokument eller i samarbeid med andre interesserte medlemsland. (Norge har foreløpig vært i kontakt med Sverige og Tyskland har utarbeidet et utkast vi må ta stilling til)

3. DEVELOPMENT OF EXPLANATORY NOTES FOR HARMONIZED SOLAS CHAPTER II-1

Nytt kapittel II-1 i SOLAS trer i kraft 1. januar 2009. For å sikre lik forståelse og implementering av det nye kapittelet har SLF arbeidet med utforming av "explanatory notes (EN)" til de nye reglene. Viktigheten av at disse kommer på bordet så tidlig som mulig, understrekes ved at det er stor interesse for å designe skip etter det nye konseptet.

Norge hadde tre dokumenter til dette agendapunktet. Disse inneholdt foruten redaksjonelle kommentarer, problemstillinger for inkludering i EN, primært behandling av rørgjennomføringer i vanntett skott.

Et annet viktig punkt som ble diskutert i forbindelse med EN var hvilke prinsipper som skal legges til grunn når administrasjoner gir tillatelse til å holde vanntette dører åpne under drift. Norge har tidligere prøvd å få dette på SLFs agenda.

Diskusjon om skadekonsekvensdiagram ble også gjenopptatt.

Utfall: I påvente av ferdigstilling av EN ble det utarbeidet "Foreløpige retningslinjer" i form av et MSC-sirkulære for godkjenning på MSC 82. Retningslinjene er begrenset til de områder der

det er klart flertall for retningslinjene. Arbeidet med endelige EN, herunder behandlingen av rørgjennomføringer fortsetter i korrespondansegruppen som ble nedsatt.

Det var bred enighet om at hvilke prinsipper som skal legges til grunn når administrasjoner gir tillatelse til å holde vanntette dører åpne under drift, ikke hører hjemme i EN men at det er et viktig tema som bør inn som eget punkt på SLFs arbeidsprogram. ”Justification” for å få tatt i dette som nytt punkt på arbeidsprogrammet ble utarbeidet for oversendelse til MSC 82 for behandling.

Det ble ikke tatt noen endelig avgjørelse vedrørende skadekonsekvensdiagram, men det er enighet om at det er viktig å gi best mulig beslutningsstøtte til kapteinen ved ulykker. Saken vil bli diskutert videre.

Norsk posisjon: Som utfall.

Oppfølging: Brief MSC 82. Støtte utgivelsen av midlertidige guidelines for implementering av nytt kapittel II-1 I SOLAS. Støtte at det foreslåtte nye agendapunktet kommer inn på SLFs arbeidsprogram. Delta i korrespondansegruppen.

4. PASSENGER SHIP SAFETY

På dette agendapunktet hadde SLF fått i oppgave å ferdigstille det av MSC 81 godkjente forslaget til ny regel II-1/8-1. Dette forslaget ble utarbeidet av arbeidsgruppen på MSC 81 basert på det arbeidet som var gjort av SDS-korrespondansegruppe. Dette ble gjort for at det skulle bli mulig å adoptere alle SOLAS-endringene relatert til sikkerhet på passasjerskip under MSC 82.

WG 1 fikk i oppdrag å ferdigstille forlag til ny regel II-1/8-1.

Utfall: Forslag til ny regel II-1/8-1 ble utarbeidet. Forslaget innebærer at et skip skal kunne returnere til havn med en hvilken som helst vanntett avdeling skadet. Videre skal det kunne returnere til havn enten for egen maskin eller under slep, med skade i henhold til regel 8.3 (minor damage). Krav til overlevelse er $s=1$ når skipet går for egen maskin og $s=1$ med økt vindtrykk for slepekondisjon.

Kommentar: Slik regeltesten er utformet åpner den for ulik tolkning. Det er ingen overlevelseskrav relatert til skade på en hvilken som helst avdeling. Kravene til overlevelse er kun relatert til skade i henhold til regel 8.3. Slik teksten nå er utformet, må det for hver skade som definert i regel 8.3 måtte vurderes hvorvidt systemene som er listet i regel II-1/21.4 vil være operative for å avgjøre hvilke krav til overlevelse som gjelder, samtidig som det vil bli opp til en hver administrasjon å vurdere hvilke overlevelseskrav som skal legges til grunn for tilfredsstillelse av krav i regel 8-1.1. UK og Tyskland er ikke fornøyd med kravene til overlevelse og de vil høyst sannsynlig sende inn egne dokumenter til MSC 82. EUs formøte til MSC 82 kan bli avgjørende, men det er tvilsomt om de kommer fram til koordinert posisjon, men vi bør uansett sørge for å ha et eget dokument om dette.

Norsk posisjon: Ønsket ny regel 8-1 kun relatert til skader som definert i regel 8.3.

Oppfølging: Utarbeide forslag til endring av utkast til ny regel 8-1 slik at en sikrer lik implementering. (Dette kan enten gjøres ved å gjøre foreslått 8-1.1 om til et rent systemkrav. Alternativt må kravene i foreslått regel 8-1.2.1.1 knyttes opp mot foreslått regel 8-1.1. Det bør da vurderes om regel 8-1.2 kun skal omhandle tauing).

Forslag til implementering av koden gjennom endring av Lastelinjeprotokollen, 1988 regel 10 ble utarbeidet, men det ble besluttet å avvente en endelig konklusjon om implementering.

Korrespondansegruppen fikk i oppdrag å utrede problematikken nærmere og komme med forslag til løsning til SLF 50.

Revisjon av MSC/Circ. 707 – retningslinjer til fører i følgende sjø:

Arbeidet ble fullført, og forslaget tilrevidert sirkulære oversendes MSC 82 for godkjenning.

Langsiktig revisjon av koden –performance based kriterier: (2007)

Nye innspill fra Japan, Tyskland og Polen ble presentert, og den etterfølgende diskusjonen viser at det fortsatt er langt frem. Mer forskning må til, og tidsaspektet for ferdigstilling er ekspertene uenige om. Tyskland mener to år er nok til å ha noe konkret på bordet, mens flere andre land, her under Japan mener det er umulig å si pr. i dag. 5 nye år ble antydnet.

Arbeidet fortsetter i korrespondansegruppa.

Utfall: Diskusjonen om en eventuell ekvivalent- paragraf og egnet metode for eventuell obligatorisk implementering gjennom SOLAS forsetter i korrespondansegruppen Utkast til ”explanatory notes”, tidligere del C, ble utarbeidet, men holdes ”på vent” sammen med revidert kode i påvente av resultatet fra korrespondansegruppen. Revidert sirkulære MSC/Circ.707, utkast til MSC/Circ. om retningslinjer for godkjenning av stabilitetscomputere samt utkast til MSC/Circ. om alternativ metode for å demonstrere tilfredsstillende av værkriteriet oversendes MSC 82 for godkjenning.

Norsk posisjon: Introduksjon av ekvivalens- paragraf og implementering gjennom SOLAS er norske forslag. Arbeidet må følges opp videre. Revidert sirkulære og de foreslåtte nye sirkulærene støttes.

Oppfølging: Deltar i korrespondansegruppen. Det er indikert at et uformelt møte i korrespondansegruppen kan bli avholdt i til vinteren. Et eventuelt møte vil ha fokus på ”performance based” stabilitetskriterier, ekvivalens- paragraf samt obligatorisk implementering. Norge må derfor delta i et slikt møte. Brief MSC 82.

6. SAFETY OF SMALL FISHING VESSELS

Etter ferdigstillingen av arbeidet med revisjon av kode og guidelines for fiskefartøy som dekker henholdsvis fartøy med lengde over alt på 24 meter og mer og lengde over alt på 12 meter og mer men under 24 meter, ble det besluttet å utarbeide en sikkerhetsstandard for fiskefartøyer med lengde over alt mindre enn 12m. Arbeidet har pågått i en korrespondansegruppe fram mot SLF 49.

Arbeidet fortsatte i WG 3 under SLF 49. Pr. dato gjenstår noen appendiks til hoveddokumentet. Det ble besluttet at korrespondansegruppen reetableres og skal legge fram et fullstendig dokument for SLF 50. SLF 49 ble flyttet fra oktober 2006 til juli 2006 og SLF 50 skal avholdes allerede i april 2007, dette har medført at tidsplanene har blitt strammere enn tidligere forutsatt.

Tittel som er foreslått for dokumentet er: ”*Safety recommendations for decked fishing vessels of less than 12m in length and undecked fishing vessels*”.

Norge har ansvaret for kapittel 4. Maskineri og elektriske installasjoner og kapittel 9. Kommunikasjon. I tillegg har vi ansvaret for Annex XVII Guidance on the installation of electrical equipment og Annex XXIV GMDSS.

Arbeidet skal etter planen avsluttes på SLF 50.

Oppfølging: Delta i korrespondansegruppen.

7. HARMONIZATION OF DAMAGE STABILITY PROVISIONS IN OTHER IMO INSTRUMENTS

Det er tidligere besluttet at det nye probabilistiske rammeverket i det nye kapittel II-1 også skal gjelde for skip som omfattes av INF-koden og SPS-koden. Revisjon av SPS-koden er eget punkt på agendaen og ble ikke diskutert under dette agendapunktet. Det har også vært diskutert om fotnoten som unntar bulkskip som er godkjent i henhold til regel 27 i Lastelinjeprotokollen av 1988 skulle slettes, slik at også disse skipene må tilfredsstille det nye kapittel II-1 i SOLAS. Det hevdes av enkelte at regel 27 blir dimensjonerende for bulkskip som er tildelt redusert fribord uten at det er ført ”bevis” for dette. Det ble imidlertid stilt spørsmål om hvorvidt dette også var tilfelle for bulkskip som fører dekkslast.

Utfall: Det ble foretatt mindre justeringer i INF-koden slik at de probabilistiske prinsippene også innføres for skip som omfattes av denne, uten å røre ved de øvrige prinsippene om sikkerhetsnivå avhengig av fareklasse på lasten.

Fotnoten om regel 27 ble endret slik at den ikke omfatter bulkskip som fører dekkslast.

Norsk posisjon: Støtter endringene i INF-koden. Ønsket primært at fotnoten om regel 27 ble fjernet helt for å sikre at også nytt kapittel II-1 er tilfredsstillt for disse skipene. Norge har imidlertid ikke reservert seg mot utfallet.

8. CONSIDERATION OG IACS UNIFIED INTERPRETATIONS

Ingen dokumenter.

9. REVISION OF RESOLUTION A.266(VIII)

Ble utsatt til neste møte p.g.a. tidsnød.

10. TONNAGE MEASUREMENT OF OPEN-TOP CONTAINERSHIPS

På SLF 48 ble det besluttet å utvide tidligere retningslinjer for beregning av tonnasje på open-top containerskip (TM5./Circ.4) til også å omfatte skip over 30.000 tonn da størrelsen på slike skip har økt betraktelig siden sirkulæret ble laget. Sirkulæret bunner i at enkelte mener det er urettferdig høye avgifter på open-top containerskip og åpner derfor for en redusert tonnasje til bruk ved fastsettelse av avgifter. Denne reduserte tonnassen oppgis i merknadsfeltet på målebrevet. Det har vært en korrespondansegruppe på dette agendapunktet fram mot SLF 49 der Norge deltok.

Utfall: Det ble utarbeidet et utkast til MSC resolusjon for vedtagelse på MSC 82.

Norsk posisjon: Norge er prinsipielt uenig i en slik utvanning av målingskonvensjonen, men har valgt å akseptere at tidligere vedtatte prinsipper også benyttes for større skip, så lenge det kun er snakk om redusert tonnasje i relasjon til avgifter og ikke sikkerhetskrav.

Oppfølging: Brief MSC 82

11. REVIEW OF THE SPS CODE

Til dette agendapunktet hadde Norge et dokument (SLF 49/11) som bl.a. inneholder forslag til prinsipielle endringer i SPS-koden. Mest kontroversielt er forslaget om å relatere de ulike kravene i koden til antall personer om bord (ikke antall spesial personell), slik det bl.a. er i det nye kapittel II-1 til SOLAS. Bakgrunnen for dette ligger nettopp i harmoniseringen med det nye kapittelet. Dokumentet påpeker også at lasteskipkravene til vanntett inndeling og skadestabilitet er kraftig oppgradert siden koden ble ferdig i 1983. Videre inneholder dokumentet forslag til prinsipper for krav til overlevelse.

Utfall: De prinsipielle spørsmålene vedrørende bruk av antall personer og dagens lasteskipkrav til vanntett inndeling ligger ikke under SLFs mandat og det ble besluttet å oversende dokumentet til DE. De øvrige punktene i det norske dokumentet vil bli behandlet i korrespondansegruppen som ble nedsatt.

Oppfølging: Delta i korrespondansegruppen.

12. ANALYSIS OF DAMAGE CARDS:REVISION OF THE IMO DAMAGE CARD

Det var ikke kommet inn noen dokumenter til dette agendapunktet, og det ble derfor konkludert med at Tysklands forslag til revidert IMO damage card (SLF 46/3/7) oversendes FSI for behandling og mulig inkludering i MSC/MEPC.3/Circ.1

Oppfølging: Brief FSI

13. REVISION OF MSC/CIRC.650

Dette arbeidet er det Norge som har fått på agendaen og vi hadde ønsket en avklaring på dette møtet. Imidlertid ble arbeidet overført til WG 1 som ikke fikk tid til å behandle saken. Arbeidet med revisjonen fortsetter i SDS korrespondansegruppen.

En viktig avklaring ble imidlertid gjort. Denne revisjonen skal relateres til kun lasteskip og dagens SOLAS.

Det var imidlertid enighet om at det var nødvendig med en tilsvarende avklaring i relasjon til det nye kapittelet som trer i kraft 1. januar 2009. Det ble derfor utarbeidet en "justification" for et nytt punkt på SLFs arbeidsprogram "Interpretation of alterations and modifications of a major character under the revised SOLAS chapter II-1.

Oppfølging: Brief MSC. Delta i korrespondansegruppen.

14. WORK PROGRAMME AND AGENDA FOR SLF 49

Utfall: Arbeidsprogrammet ble rettet opp i henhold til beslutninger tatt under sesjonen. Følgende arbeidsgrupper antas å bli nedsatt under SLF 50: SDS, Intakt-koden og Sikkerhet på små fiskefartøy. Videre antas det at det nedsettes draftinggrupper på revisjon av SPS-koden og vanntette dører, forutsatt at dette godkjennes som nytt punkt på arbeidsprogrammet.

Norsk posisjon: Støtter det reviderte arbeidsprogrammet.

Oppfølging: Brief MSC. Norge bør sørge for å sette sammen delegasjonen til SLF 50 slik at vi har delegasjonsmedlemmer i alle arbeidsgruppene og draftinggruppene.

15. ELECTION OF CHAIRMAN AND VICE-CHAIRMAN FOR 2007

R. Gehling fra Australia ble gjenvalg valgt som formann. Z. Szozda fra Polen ble gjenvalgt som viseformann.

16. ANY OTHER BUSINESS

Ingen dokumenter.

Tentativ dato for neste møte (SLF 50): 30. april - 4. mai 2007

Oslo 29.08.06

Turid Stemre
