

RAPPORT - SLF 50

TIL: Se fordelingsliste
FRA: Delegasjonen v/ Stemre
DATO: 25. mai 2007

EMNE: IMO SUB-COMMITTEE ON STABILITY AND LOAD LINES AND ON FISHING VESSEL SAFETY 50. SESJON, 30. april-4. mai 2007

Den norske delegasjonen hadde følgende sammensetning:

Avdelingsdirektør	Turid Stemre	Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder/Plenum/WG 1(SPS)
Senioringeniør	Ole Morten Fureli	Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 1(SPS)
Overingeniør	Bodil Pedersen	Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 2
Rådgiver	Yngve Folven Bergesen	Sjøfartsdirektoratet	WG 3
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
Seksjonsleder	Rune Karlsen	Norges Rederiforbund	

Formøte ble avholdt 24. april 2007.

Arbeidsgrupper:

Følgende arbeidsgrupper ble nedsatt:

- WG 1: Subdivision and damage stability (agenda pkt. 3, 10, 11, 13 og 14)
- WG 2: Intact stability (agenda pkt. 5)
- WG 3: Small fishing vessel safety (agenda pkt. 6)
- DG 1: Tonnage measurement (agendapkt. 10)

Agendapunkt 11 (SPS-koden) ble behandlet i en splintergruppe som utgikk fra WG 1.

OPPFØLGING:

Agendapunkt	Oppgave	Kommentarer	Ansvarlig
3.1-3.3	Delta i korrespondansegruppe	I samarbeid med DNV v/Hjort	TBS
3.4	Brief DE 51		TBS
4	Delta i korrespondansegruppe	I samarbeid med DNV v/Vistung	BPE
4	Brief MSC 83	Implementering av koden SOLAS og ILLC eller kun SOLAS	TBS
5	Delta i korrespondansegruppe		YBE
5	Brief MSC	Støtte forslag om utvidelse av mandat	TBS
6	Delta i korrespondansegruppe		TBS
7	Følge opp DEs korrespondansegruppe		TBS
10	Brief MSC 83		TBS
11	Brief DE	Mulig dokument DE 51	TBS
13	Brief MSC 83		TBS
15	Mulig dokument til SLF 51		TBS/TBJ
18.1	Mulig innspill til DEs korrespondansegruppe	Støtter ikke fritak fra 5-årig lettskipskontroll. Ev. presisering i tekst	Offshoreavd.

1. GENERELT

På de kontroversielle sakene, så som safe return to port og ev. revisjon av målingskonvensjonen, ble det ikke fattet noen beslutninger og det ble nedsatt korrespondansegrupper.

Norge må si seg spesielt fornøyd med at vi endelig fikk gjennomslag for vår fortolkning av MSC/Circ.650 med hensyn til forlengelse av lasteskip bygget etter at krav til skadestabilitet på lasteskip ble innført. Lasteskip som er bygget etter at krav til skadestabilitet ble innført, men som på grunn av sin lengde (mindre enn henholdsvis 100 m og 80 m) ikke har blitt omfattet av reglene, skal nå tilfredsstillende krav til skadestabilitet fullt ut dersom de forlenges fra under til over henholdsvis 100m og 80 m.

Norge fikk også gjennomslag for sin fortolkning av uttrykket "any single compartment" i SOLAS regel II-1/8-1, selv om vi i utgangspunktet mente at det ikke var nødvendig med en slik fortolkning, ref. beslutning under MSC 82. (I rapporten fra MSC 82 er imidlertid ikke utfallet av diskusjonen korrekt gjengitt).

Norge er også fornøyd med at omkampen om damage consequence diagram gikk i vår favør; de innføres ikke, og at resolusjon A.266(VIII) om kryssfylling er blitt vesentlig forbedret. Revisjonen av denne resolusjonen kom på arbeidsprogrammet etter forslag fra Norge.

NB! Merk trykkfeil i "SOLAS amendments 2003, 2004 and 2005" som er omtalt i paragraf 18.2.

2. DECISIONS OF OTHER IMO BODIES

Oppgaver tildelt SLF fra andre komiteer og underkomiteer behandles under relevant agendapunkt. Revisjonen av MODU-koden behandles under agendapunkt 18 "Any other business".

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.

3.1 "Explanatory notes"

En første versjon av EN ble sendt ut etter SLF 50 (MSC/Circ.1226) i januar 2007 og en korrespondansegruppe har samlet nye punkter for vurdering i en endelig versjon. Det arbeides også med å samle mulige endringsforslag til selve reglene etter som man vinner erfaring med dem.

Utfall: Tiden tillot ikke en full gjennomgang av alt materialet som var samlet inn siden forrige sesjon, men noen punkter ble avklart og noen vil bli håndtert i en korrespondansegruppe slik at EN kan videreutvikles i 2008. De viktigste punktene som står igjen for øyeblikket er:

- Bruk av ny regel II-1/19 (om skadekontrollinformasjon) på tankskip
- Retningslinjer for praktisk utforming av GM/KG-grensekurver

- Håndtering av ”minor progressive flooding”
- Fortolkninger vedrørende tverrskips inntrengning
- Håndtering av ”spontan” fylling av rom, kryssfylling og utligning etter skade
- Vanntett integritet over skottdekket i passasjerskip
- Arrangement av lense-systemer•

Oppfølging: Følges opp i korrespondansegruppen

3.2 Skadekontrollplaner

Det ble diskutert om MSC/Circ.919 om utforming av skadekontrollplaner skulle revideres for bruk med det nye kapitlet.

Utfall: Det var enighet om noen små endringer. Noen delegasjoner prøvde å vekke til live bruken av ”damage consequence diagrams” igjen, men uten å få særlig støtte. Et utkast til nytt sirkulære oversendes MSC.

3.3 Deteksjon av vanninntrenging

SLF har blitt instruert om å utvikle retningslinjer for montering av systemer for deteksjon av vanninntrengning som kreves i ny SOLAS-regel II-1/22-1

Utfall: Man ble enige om at deteksjon, og ikke kontinuerlig nivåovervåking, vil være tilstrekkelig. Alarm vil ikke være nødvendig i små rom, definert i forhold til skipets enhets neddykking (t/cm). Videre arbeide ble overlatt korrespondansegruppen.

Oppfølging: Følges opp i korrespondansegruppen

3.4 Trim og kregning i forbindelse med konstruksjon og bruk av redningsmidler

DE/FP/MSC har utformet krav relatert til ”unfavourable conditions of trim and list” og SLF var bedt om å sette grensene.

Utfall: Det ble konkludert med at en kregnevinkel på 20 grader må være rimelig ut fra rene stabilitetshensyn, mens den foreslåtte verdien på 10 grader trim nok synes overdrevet i de fleste tilfeller.

Oppfølging: Brief DE

3.5 ”Reduced degree of hazard”

De har utviklet en definisjon av ”reduced degree of hazard” for bruk med skip som ikke fjerner seg mer enn 20 nm av land.

Utfall: Tas inn i EN

4. REVIEW OF THE INTACT STABILITY CODE

SLF ferdigstilte arbeidet med å restrukturere intaktkoden. Koden vil få navnet ”the International Code on Intact Stability”. Et utkast til MSC-resolusjon ble utarbeidet, for videresendelse til MSC

83 for godkjenning og adopsjon. Det ble besluttet å gjøre koden obligatorisk både gjennom SOLAS og lastelinjeprotokollen, for å dekke opp for flest mulig skip. Forslag til tekst for implementeringen vil bli videresendt til MSC 83.

I diskusjonen rundt implementeringen ble det redegjort for konsekvensene ved å gjøre koden bindende både gjennom SOLAS og Lastelinjekonvensjonen. Problemene er primært relatert til ulike implementeringsdatoer. Det enkleste vil være å gjøre koden bindende kun gjennom SOLAS, men det er litt uklart hvilke skip som da ikke vil bli omfattet. Det antas at Australia og muligens sekretariatet vil kommentere dette under MSC 83.

Arbeidet med intaktstabilitet vil i framtida fokusere på utvikling av nye intakstabilitetskrav, med det formål å øke sikkerhetsnivået for skip der de eksisterende kriteriene ikke dekker kritiske scenarier. En oppdatert handlingsplan ble utarbeidet, for å beskrive innholdet og tidsaspektet ved det videre arbeidet, og man ser for seg at dette arbeidet skal ferdigstilles i 2010.

Arbeidsgruppen ferdigstilte arbeidet med et utkast til Explanatory Notes, som blir videresendt til MSC for godkjenning og utgivelse i form av et MSC-sirkulær.

Diskusjonen rundt alternative kriterier for skip med stor bredde og liten dypgang/lite fribord fortsatte, og det var flere innsendte forslag for å løse dette. Det ble besluttet å sette inn en paragraf i del A (den obligatoriske delen), som sier at for skip som ikke kan tilfredsstillende kriteriene i denne delen, kan alternative (ekvivalente) kriterier som spesifisert i Explanatory Notes tas i bruk dersom dette er akseptert av Administrasjonen. Disse alternative kriteriene tilsvarende som er gitt for supplyskip i IMO Res. A.469(XII). Dette er etablert praksis allerede hos enkelte administrasjoner.

Det ble også konkludert med at behovet for en ekvivalensparagraf i intaktkoden ikke er nødvendig, ettersom dette allerede er gitt i SOLAS og lastelinjekonvensjonen.

Korrespondansegruppen blir videreført, og muligheten for å avholde et uformelt møte ble diskutert, men ikke konkludert.

Norsk Posisjon: Norge støttet i all vesentlighet utfallet av arbeidet. Vi må imidlertid ta stilling til om vi kan gå for kun SOLAS dersom diskusjonen tas opp igjen på MSC 83.

Oppfølging: Brief MSC

5. SAFETY OF SMALL FISHING VESSELS

Arbeidet med "*Safety recommendations for decked fishing vessels of less than 12m in length and undecked fishing vessels,*" fortsatte under SLF 50 og resulterte i et ferdig utkast som oversendes andre relevante underkomiteer for gjennomgang.

Korrespondansegruppen ble re-etablert for å gjennomgå eventuelle kommentarer fra de andre underkomiteene i IMO, og for å gå gjennom dokumentet opp mot den forventede ILO-konvensjonen fra ILO sin konferanse om fiskeri i Geneve i månedsskiftet mai/juni. Videre har FAO og NTNU inngått et samarbeid om trebåter, og utfallet av dette arbeidet skal gjennomgås av gruppen, med tanke på en endring av vedlegg II i dokumentet.

På SLF 50 ble det videre diskutert å utvide mandatet til også å omfatte utarbeidelse av retningslinjer for implementering av det foreslåtte regelverket i det enkelte land. Flåten av åpne fiskefartøy og lukkede fiskefartøy under 12 meter befinner seg i stor grad i utviklingsland, der det

gjerner er mangel på eksisterende regelverk, og på infrastruktur for kontroll og andre myndighetsoppgaver. IMO har utarbeidet slike retningslinjer for implementering av MARPOL. Det ble understreket at arbeidet med retningslinjer for implementering ikke skal begrenses til retningslinjene for fiskefartøy under 12 meter, men også vil gjelde for fiskefartøy over 12 meter og koden for fiskefartøy over 24 meter.

Utfall: SLF 50 utarbeidet forslag om utvidelse av mandatet til også å dekke utarbeidelse av retningslinjer for implementering for oversendelse til MSC 83 for godkjenning. Retningslinjene skal også gjelde de tidligere utarbeidede

Oppfølging: Delta i korrespondansegruppen. Støtte forslaget til utvidelse av mandatet når dette kommer opp på MSC 83.

6. DEVELOPMENT OF OPTIONS TO IMPROVE EFFECT ON SHIP DESIGN AND SAFETY OF THE 1969 TM CONVENTION

Denne saken er kommet på agendaen på bakgrunn av innspill fra bl.a. Australia. Det hevdes at design av skip optimaliseres mot tonnasje for å oppnå lavest mulig avgifter og at dette går ut over sikkerhet og komfort. Eksempler som nevnes er mindre fasiliteter for mannskap, skip bygges uten bakk, sikring av containere som lastes lagvis og den faren dette utgjør for mannskapet. Alternativene for arbeidet er en revisjon av målingskonvensjonen eller en tilleggstonnasje til benyttelse ved fastsettelse av avgifter.

Diskusjon: Norge har tidligere hevdet, og hevder fortsatt at svakheter i regelverket må adresseres i relevant regelverk og ikke gjennom målingskonvensjonen. Det er naivt å tro at havnene vil redusere inntektene sine selv om konvensjonen endres. Det er heller ikke bare avgifter som regulerer design. Driftskostnader er vel så viktig. Dersom noe skal gjøres er det siste alternativet mest spiselig. Det er imidlertid ikke gitt at det trenger å være en del av målebrevet eller målingskonvensjonen. Frankrike, Norge, USA, Japan og Korea ga uttrykk for at målebrev og målingskonvensjonen ikke skal røres, men at en eventuelt kan lage en anbefaling om at andre parametere enn tonnasje legges til grunn ved fastsettelse av avgifter. Danmark, Nederland, Brasil og til dels Tyskland støtter Australia.

Utfall: Det ble nedsatt en korrespondansegruppe som skal se på mulige løsninger og sette opp fordeler og ulemper ved de ulike løsningene.

Norsk posisjon: Støttet etablering av korrespondansegruppe og mandatet.

Oppfølging: Delta i korrespondansegruppen.

7. GUIDELINES FOR UNIFORM OPERATING LIMITATIONS ON HIGH SPEED CRAFT

Det var ikke sendt inn spesifikke forslag til dette agendapunktet. UK hadde et inf. dokument som rapporterte om resultater av undersøkelser med hurtiggående fartøy og operasjon i bølger. Dette hadde resultert i retningslinjer for operasjon.

Diskusjon: Norge understreket at oppgaven var å utarbeide retningslinjer for administrasjonen. Det vil utvilsomt være behov for ytterligere retningslinjer for operasjon, men fastsettelse av

operasjonsbegrensninger fra administrasjonens side kan ikke ta høyde for alle tenkelige og utenkelige situasjoner. Dette fikk vi støtte for.

Utfall: Da det ikke forelå spesifikke forslag, ble det oppfordret til innspill til neste møte, eller helst direkte til DEs korrespondansegruppe.

Oppfølging: Norge deltar i DEs korrespondansegruppe og gir innspill direkte dit.

8. TIME DEPENDENT SURVIVABILITY OF PASSENGER SHIPS IN DAMAGED CONDITION

Arbeidet med vurdering av ulike datasimuleringer for å fastslå om det er mulig å benytte slike simuleringer til å fastsette hvor lenge et skip holder seg flytende etter en definert skade er kommet i gang, men foreløpig er kun et helt enkelt design vurdert. Arbeidet skal utvides til å omfatte mer kompliserte design, for å se på egnetheten.

Under dette agendapunktet ble det også diskutert hvordan SLF skal legge opp arbeidet med å se på passasjerskips sjøegenskaper etter skade med tanke på å returnere til havn for egen maskin eller under slep.

Det var en lengre diskusjon om hva som egentlig ble besluttet på MSC 82. Dessverre er ikke diskusjonen godt referert fra det møtet. Norge understreket at selv om det ikke ble fattet noen beslutning på MSC vedrørende krav til overlevelsessevne etter skade for å kunne returnere til havn, var det heller ikke sagt at forslaget fra Norge og Sverige ikke var godt nok. "s"=1 som krav er ikke utelukket. Dette ble støttet av flere medlemmer og farget utformingen av terms of reference for korrespondansegruppen som ble nedsatt. Denne skal se på kriterier og lastekondisjoner, men ikke utvikle krav. Dette er viktig for Norge, da vi mener at erfaringene fra dette arbeidet heller bør brukes som informasjon til fører enn til å stille krav som vil "ødelegge" det nye kapittel II-1 i SOLAS.

Man ble imidlertid enige om en definisjon av "any single watertight compartment" som skal regnes fylt og at kravet bare skal gjelde rom under skottdekket.

Oppfølging: Delta i korrespondansegruppen.

9. CONSIDERATION OG IACS UNIFIED INTERPRETATIONS

Ingen dokumenter.

10. REVISION OF RESOLUTION A.266(VIII)

Revidert kapittel II-1 I SOLAS-74 inneholder forutsetninger om tilstrekkelig størrelse på lufterør og rask kryssfylling gjennom kanaler uten at det har eksistert retningslinjer for dette fra før. Etter at et norsk utspill satte dette på dagsordenen har SLF arbeidet med å utvide resolusjonen til også å dekke disse forutsetningene.

Utfall: Et utkast til nu resolusjon er nå fullført slik Norge ønsket og går videre til MSC for behandling.

Oppfølging: Brief MSC

11. REVIEW OF THE SPS CODE

Arbeidet med revisjonen av SPS-koden koordineres av DE, og SLFs arbeid er begrenset til kapittel 2 i koden. Det har pågått et arbeid i en korrespondansegruppe fram mot SLF 50, men det var ikke enighet i gruppen om hvordan det nye probabilistiske konseptet skulle innføres i SPS-koden. Diskusjonen gikk rundt hvorvidt lasteskipkravene eller passasjerskipkravene skulle brukes som utgangspunkt.

Utfall: Det ble enighet om at SPS-skip som fører mer enn 200 "special personell" skal tilfredsstillende passasjerskipsreglene i nytt kapittel II-1 i SOLAS fullt ut. For SPS-skip som fører færre enn 200 "special personell" gjelder primært krav til vanntett inndeling som for lasteskip, med noen unntak der krav som for passasjerskip skal tilfredsstillende. Krav til overlevelsesindeks for disse skipene ble besluttet satt til 0,8 "R", der "R" er krav til passasjerskip. Oppnådd indeks "A" skal beregnes som for passasjerskip. Det ble ikke diskutert om reglene skal baseres på antall "special personell" eller totalt antall personer. Dette, samt definisjon av hva som forstås med "special personell" hører inn under DE underkomiteen. Resultatet oversendes DE som koordinator for arbeidet.

Diskusjon: Norge har ingen gode argumenter mot resultatet, men er litt bekymret over at det ikke er gjort noen vurdering av konsekvensene av endringene. Vi vil derfor rådføre oss med industrien fram mot MSC 83.

Oppfølging: Brief DE. Mulig dokument til DE avhengig av tilbakemelding fra industrien.

12. ANALYSIS OF DAMAGE CARDS

Det var ingen dokumenter til dette agendapunktet og formannen oppfordret til fortsatt innsendelse av "damage cards".

13. REVISION OF MSC/CIRC.650

Til dette agendapunktet hadde Norge sendt inn sitt forslag til fortolkning. Forslaget er tidligere sendt til SLF og korrespondansegruppen uten at det er oppnådd enighet. Denne gangen fikk vi endelig fikk gjennomslag for vår fortolkning av sirkulæret med hensyn til forlengelse av lasteskip bygget etter at krav til skadestabilitet på lasteskip ble innført. Lasteskip som er bygget etter at krav til skadestabilitet ble innført, men som på grunn av sin lengde (mindre enn henholdsvis 100 m og 80 m) ikke har blitt omfattet av reglene, skal nå tilfredsstillende krav til skadestabilitet fullt ut dersom de forlenges fra under til over henholdsvis 100m og 80 m.

Det ble for øvrig klart påpekt at sirkulæret ikke skal gjelde dypere nedlasting uten strukturelle endringer.

Revidert sirkulære oversendes MSC 83 for godkjenning.

Oppfølging: Brief MSC

14. INTERPRETATION OF ALTERATIONS AND MODIFICATIONS OF A MAJOR CHARACTER UNDER THE REVISED CHAPTER II-1

Det ble besluttet at det ikke var behov for en slik fortolkning, da kravene i nytt kapittel II-1 i SOLAS ikke vil komme til anvendelse for skip bygget før 1. januar 2009 uansett om disse bygges om.

Det ble imidlertid påpekt fra noen at det også vil være mulig å forlenge skip bygget etter 1. januar 2009 og at man kanskje burde vurdere denne beslutningen på nytt.

15. GUIDANCE ON THE IMPACT OF OPEN WATERTIGHT DOORS ON EXISTING AND NEW SHIP SURVIVABILITY

Til dette agendapunktet hadde Sverige og USA et felles dokument med forslag til retningslinjer for administrasjonen i forbindelse med behandling av søknader om å få gå med vanntette dører åpne. Norge var skeptisk til forslaget fordi det innfører en ny standard, noe vi er skeptisk til i forbindelse med retningslinjer. Det var delte meninger om hvorvidt åpne vanntette dører skal tillates i det hele tatt, men det er et faktum at SOLAS åpner for dette, og Norge har tidligere forsøkt å få strammet dette inn med en bedre definisjon av "machinery space" og "work in the vicinity", uten at vi lyktes.

Utfall: Saken ble kun diskutert i Plenum på grunn av arbeidsmengden i SDS-gruppen. Det ble ingen enighet og formannen oppfordret til innsendelse av dokumenter til neste møte.

Oppfølging: Vurdere innsendelse til neste møte. Muligens en re-innsendelse av vårt tidligere dokument.

16. WORK PROGRAMME AND AGENDA FOR SLF 49

Arbeidsprogrammet ble revidert basert på utfallet av møtet. Følgende arbeidsgrupper ble foreslått på neste sesjon:

SDS
Intaktstabilitet
Små fiskefartøy

Eventuelle drafting-grupper besluttet på neste sesjon.

17. 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.

18. ANY OTHER BUSINESS

18.1 Under dette agendapunktet ble endringer i MODU-koden som faller inn under SLFs ansvarsområde behandlet. Arbeidet koordineres av DE og det var utarbeidet forslag til endringer relatert til stabilitet.

Utfall: De foreslåtte endringene ble godkjent med mindre redaksjonelle forbedringer.

Norsk posisjon: Norge er skeptisk til muligheten til å unngå 5-årlig lettvektskontroll basert på et "godt vektendring system".

Oppfølging: Eventuelt innspill til DEs korrespondansegruppe.

18.2 Under "Any other business" ble det også informert om trykkfeil på side 93 i "SOLAS amendments 2003, 2004 and 2005" (nytt kapittel II-1 i SOLAS). I formelen for $s_{\text{mom},I}$ i regel II-1/7-2.4 skal " GM_{max} " være " GZ_{max} ". Sekretariatet ble instruert i å utstede en "errata".

Tentativ dato for neste møte (SLF 51): 14.-18. juli 2008

Haugesund, 25.mai 2007

Turid Stemre
Delegasjonsleder
