

RAPPORT FRA SLF 53

TIL: Sjøfartsdirektør, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene og regionledere.
FRA: Delegasjonen v/Turid Stemre
DATO: 31. januar 2011

KOMITÉ: IMO's Sub-Committee on Stability and Load Lines and Fishing Vessel Safety (SLF 53) 10.-14. januar 2011

| <u>Den norske delegasjonen besto av følgende:</u> | <u>Funksjon:</u> |
|--|------------------|
| Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet (delegasjonsleder) | Plenum |
| Senioringeniør Trond Kvande, Sjøfartsdirektoratet | Plenum/WG 3 |
| Overingeniør José Ventura, Sjøfartsdirektoratet | Plenum/WG 1 |
| Senioringeniør Fredrik Nylin, Sjøfartsdirektoratet | Plenum/WG 3 |
| Overingeniør Cecilia Girard, Sjøfartsdirektoratet | Plenum/WG 1 |
| Rådgiver Yngve F. Bergesen, Sjøfartsdirektoratet | Plenum/WG 2 |
| Overingeniør Gunnar Hjort, DNV | Plenum/WG 3 |
| Avdelingsleder Anne Hartmann, DNV | Plenum/WG 3 |
| Avdelingsleder Anne Marie Kristensen, DNV | Plenum/WG 3 |
| Prosjektingeniør Adam Larsson, DNV | Plenum/WG 1 |

OPPFØLGING

| Punkt i rapport | Oppgave | Kommentarer | Ansvarlig S.Dir |
|-----------------|--|--|-----------------|
| 3.3 | Ikke delta i korrespondansegruppen, men vurdere om vi kan hjelpe til med datainnsamling. | Vurdere involvering av industrien. Mulig hjelp fra DNV undersøkes | JVE |
| 3.4 | Brief til MSC 89 | | TBS |
| 3.5 | Brief til MSC 89 og forberede innlegg basert på vårt felles dokument med US, SLF/ 53/5/1 | Industrien og Cook Island, India etc vil sikkert protestere | TBS |
| 3.7 | Brief til MSC 89 of STW 43 | | TBS |
| 3.8 | Vurdere deltagelse i korrespondansegruppen | Diskuteres med faggruppen | TBS/? |
| 3.9 | Brief til DE 55 | | TBS |
| 3.10 | Brief til MSC 89 | | TBS |
| 3.11 | Vurdere innsendelse av oppdaterte tall til MSC/FAO. Brief til MSC 89. | Rapportering til FAO ligger ikke under Sjøfartsdirektoratet. | YBE |
| 3.12 | Delta i korrespondansegruppen | I samarbeid med DNV | TKV evt. FNY |
| 3.14 | Delta i korrespondansegruppen | I samarbeid med DNV | TKV evt. FNY |
| 3.16 | Dokument til neste møte vedrørende det nye agendapunktet. | Gjelder slepe- og ankerhåndteringsoperasjoner | LKA |

Det ble opprettet følgende korrespondansegrupper under SLF 53:

- Development of second generation intact stability criteria under ledelse av Dr. Umeda (Japan).
- Subdivision and damage stability under ledelse av A. Scott og R. Allen (UK).
- Development of guidelines for verification of damage stability requirements for tankers and bulk carriers under ledelse av N. Quarmby (UK).

Det vil bli opprettet følgende arbeidsgrupper under SLF 54:

- Intact Stability (WG 1)
- Subdivision and damage stability (WG 2)
- Development of guidelines for verification of damage stability requirements for tankers and bulk carriers (WG 3)

Tentativ dato for SLF 54 er 16.-20- januar 2012

1. INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 6. januar 2011. Det ble avholdt EU-koordinering i Brussel 12. desember 2010 der Gude deltok. Det ble også avholdt EU koordinering i London der Stemre og Bergesen deltok.

Under SLF 53 ble det opprettet følgende arbeidsgrupper:

- WG 1 Intact stability, agendapunkt 3 og 9 (Ledet av Prof. A. Francescutto, Italia)
- WG 2 Fishing vessel safety, agendapunkt 4 og 11 (Ledet av Capt. N. Campbell, Sør-Afrika)
- WG 3 Sub-division and damage stability, agendapunkt 7, 10, 12 og 14 (Ledet av Mr. H. Bruhns, Tyskland)

Under SLF 53 ble det opprettet følgende draftinggruppe:

- DG 1 1969 TM Convention, agendapunkt 5 (Ledet av Mr. P. Eareckson, USA)

Norge hadde sendt inn følgende dokumenter til SLF 53:

- SLF 53/5/1: Kommentarer til rapporten fra korrespondansegruppen på tonnasje sammen med US.
- SLF 53/INF.3: Alternativ metode for værkriteriet og MSC.1/Circ.1200, sammen med Finland.
- SLF 53/8/2: Retningslinjer for verifisering av skadestabilitet på tankskip sammen med UK.

2. OPPSUMMERING

Det var to saker av betydning på dette møtet da mesteparten av arbeidet er ”on-going”.

Først og fremst å finne en løsning i forhold til Torremolinos Protokollen (1993) som enda ikke har trådt i kraft. Protokollen er en del av EU regelverket og er overmoden for revisjon. En revisjon kan imidlertid ikke gjennomføres uten at protokollen har trådt i kraft. Problemet er at antall fiskefartøy over 24 meter de kontraherende partene må ha under sitt flagg er satt så høyt i ikrafttredelsesbestemmelsene i Protokollen at en ikke vil oppnå ikrafttredelse uten at Kina tiltrer, noe de ikke ser ut til å ville. I et forsøk på å løse problemer er en del kameler blitt svelget, men vi har neppe Kina på banen likevel. SLF utarbeidet som instruert utkast til A-resolusjon og en ”avtale”. Slik vi ser det er det kun avtalen som kan føre frem, da en der kan endre ikrafttredelsesbestemmelsene og det var flertallet enige om. Hvor grensene skal settes ble det ikke enighet om og den avgjørelsen overlates til MSC.

For Norge var det viktig å forhindre en revisjon av tonnasjekonvensjonen, noe enkelte medlemmer ønsker. Argumentene er sikkerhet og helse/miljø, men til syvende og sist er det avgifter det dreier seg om. Norge har argumentert med at dersom det er riktig at det er mangler ved sikkerhet, helse og miljø, må det tas opp i de relaterte IMO- og ILO konvensjonene, ikke gjennom tonnasjekonvensjonen, da denne brukes som inngangskriterier for en rekke sikkerhets- og miljøkrav. Konsekvensene kan bli mange og uheldige. Det ble enighet om å utarbeide fortolkninger til tonnasjekonvensjonen for å sikre lik global implementering, men ingen revisjon av konvensjonen vil bli gjort i denne omgang. En beslutning Norge er godt fornøyd med.

3. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTENE PÅ AGENDAEN

Da det ikke ble avholdt valg som normalt under forrige møte, startet SLF 53 møtet med å gjenvelge Dr. Zbigniew Szozda (Polen) og Kevin Hunter (UK) som henholdsvis formann og viseformann for 2011.

1. Adoption of the agenda

Agendaen ble godkjent uten endringer.

2. Decision of other IMO bodies

Sekretariatet informerte om beslutninger fattet av Komiteene og andre underkomiteer der disse berører SLFs arbeid. Der SLF hadde fått spesifikke instruksjoner, ble dette behandlet under aktuelt agendapunkt.

3. Development of new generation intact stability criteria

Arbeidet er satt på agendaen av Tyskland for ca. 10 år siden, men har først kommet skikkelig i gang de siste to årene. Utgangspunktet var primært problemer med containerskip og tap av containere.

Diskusjon: Det er viktig å få klarhet i hvordan en tenker seg at arbeidet skal implementeres. Det startet på bakgrunn av problemer med containerskip og ser ut til å ende opp med endringer i A-koden som er bindende for alle typer skip gjennom Lastelinjekonvensjonen og SOLAS (kan muligens bli krav i B-koden til å begynne med). Det er ikke gjort undersøkelser på konsekvensene av slike endringer på alle skipstyper. Av spesiell interesse for Norge er effekt for Offshore Supply skip og passasjerskip, der vi har en stor flåte (intaktkoden er bindende i nasjonal fart gjennom EU-direktiv). Det er et spørsmål hvor mange ulykker det egentlig har vært pga ”feil” intaktkriterier.

Det ble under møtet enighet om en struktur som inneholder ulike ”feilkriterier” og 3 kontrollnivåer.

Nivå 1: Enkel men kun tank og bulk vil tilfredsstillte. Alle andre skip må kontrolleres på nivå 2.

Nivå 2: Krever mer tid men noen flere skip vil kunne stoppe der.

Nivå 3: Direkte analyse. Dette er svært tidskrevende og komplisert og slik kriteriene er foreslått vil svært mange skip måtte gjøre en slik analyse.

Dette kan bli en kjempeutfordring for godkjennende administrasjoner.

Det er videre enighet om å utvide analysene av alle 3 nivåene til en større gruppe skip og skipstyper. Utfordringen er å finne data for slike skip. Ulykker/hendelser skal inkluderes i analysen. Uforholdsmessig store akselerasjoner skal inkluderes som ”feilkriterium”.

Det er videre enighet om at de nye kravene vil gjelde for alle nye SOLAS skip.

Norge fikk støtte for sine kommentarer om manglende analyser på OSV og passasjerskip og ble oppfordret til å skaffe data på slike skip for videre analyser.

Norsk posisjon: Ingen sterke meninger, men er opptatt av at det endelige resultatet skal kunne brukes og verifiseres på en grei måte og at anvendelsen diskuteres nøye med tanke på konsekvenser for alle skipstyper.

Utfall:

Det ble nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av Japan som skal se videre på de ulike kriterier og nivåer. Frist for ferdigstilling av arbeidet utsettes til 2014.

Oppfølging: Ikke delta i korrespondansegruppen, men vurdere om vi kan hjelpe til med datainnsamling. Vurdere involvering av industrien.

4. Guidelines to enhance the safety of small fishing vessels

Arbeidet med retningslinjer for implementering av de tidligere ferdigstilte sikkerhetsretningslinjer for fiskefartøy er ferdig fra SLFs side og ble oversendt FSI for kommentarer etter SLF 52. FSI hadde ingen kommentarer til retningslinjene og SLF 53 hadde ingen ytterligere kommentarer til retningslinjene. Det vil bli en diskusjon om oversettelse og eventuell gratis tilgang på nett til retningslinjene slik vi hadde for sikkerhetsretningslinjene.

Norsk posisjon: Støtter retningslinjene slik de foreligger.

Utfall: SLF støttet retningslinjene for implementering for oversendelse til MSC 89 for endelig godkjenning og punktet slettes fra SLFs agenda forutsatt godkjenning av MSC. Ingen sterke meninger vedrørende oversettelse og tilgang.

Oppfølging: Brief til MSC 89.

5. Development of options to improve effect on ship design and safety of the 1969 TM Convention

Det har vært en korrespondansegruppe fram mot SLF der Norge har deltatt. Argumentene er sikkerhet og helse/miljø, men til syvende og sist er det avgifter det dreier seg om. Norge har argumentert med at dersom det er riktig at det er mangler ved sikkerhet, helse og miljø, må det tas opp i de relaterte IMO- og ILO konvensjonene, ikke gjennom tonnasjekonvensjonen, da denne brukes som inngangskriterier for en rekke sikkerhets- og miljøkrav. Konsekvensene kan bli mange og uheldige. Norge har derfor støttet alternativ A som går på en revisjon av retningslinjer for beregning av tonnasje.

Norsk posisjon:

Norge støtter alternative A og ønsker et nytt begrenset agendapunkt.

Utfall: Som forventet ble det flertall for alternativ A og en begrunnelse for å revidere "planned output" ble utarbeidet for oversendelse til MSC 89. ICS, Cook Island og India spesielt mener SLF ikke har gjort jobben sin ved dette og vil sikkert ha innsigelser når saken skal opp på MSC.

Oppfølging: Brief til MSC 89 og forberede innlegg basert på vårt felles dokument med US, SLF/ 53/5/1 (industrien og Cook Island, India etc vil sikkert protestere).

6. Standards on time-dependent survivability of passenger ships in damaged condition

Det var ingen dokumenter innsendt til dette møtet. Saken beholdes likevel på agendaen etter anmodning fra Tyskland, da flere av Tysklands aktører er i kontakt med ITTC og ønsker å fortsette arbeidet.

7. Stability and sea-keeping characteristics of damaged passenger ships in a seaway when returning to port by own power or under tow

Korrespondansegruppen har hatt dette agendapunktet i sin arbeidsinstruks og har bl.a. kommet opp med to mulige alternativer for å sjekke skipets tilstand etter en skade for å gi beslutningsstøtte i forhold til evakuering eller ikke. SLF var også anmodet av FP å se på noen av fortolkningene i FP 54/WP.3 relatert til "safe return to port".

Alternativ 1: Stabilitetscomputer om bord

Alternativ 2: Landbasert støtte som alternativ til 1

Diskusjon: Spørsmål ble reist om godkjenning av computer og software. Hvilke prosedyrer og kriterier skal legges til grunn? Det ble også anbefalt at SOLAS-endringene kun skal gjelde for "nye" skip.

Det ble videre kommentert at grunnopplæringen etter STCW Konvensjonen ikke er omfattende nok til å gjøre de ombordværende i stand til å håndtere det påkrevde utstyret. Enkelte ønsket å avvente godkjenningen av SOLAS endringene til funksjonskrav for utstyret og retningslinjer for godkjenning foreligger.

Norsk posisjon: Norge støtter alternativ 2, under forutsetning av at støtten er tilgjengelig 24 timer i døgnet.

Utfall: Et stort flertall ønsket alternativ 2 under forutsetning av at støtten er tilgjengelig hele døgnet. SOLAS endringer ble utarbeidet for oversendelse til MSC 89 for endelig godkjenning. Spørsmål om opplæring oversendes STW 43. SLF ferdigstilte fortolkningene som anmodet av FP. Disse oversendes MSC 89 for godkjennelse. De øvrige fortolkningene godkjente MSC 87. Disse er utgitt som MSC.1/ Circ.1369 Interim Explanatory notes. Punktet slettes fra SLFs agenda forutsatt godkjennelse av MSC.

Oppfølging: Brief til MSC 89 og STW 43.

8. Guidance for verification of damage stability requirements for tankers and bulk carriers

Denne saken er satt på agendaen av UK og Norge. Det er enighet om først å se på retningslinjer for tankskip og deretter bulkskip. OCIMF og SIGTTO hadde utarbeidet et utkast til operasjonelle retningslinjer til de om bord og IACS hadde sendt inn sine retningslinjer for godkjennelse av skadestabilitet.

Det ble en lengre diskusjon rundt bruk av terminologien "godkjente computere" og "godkjent software". Den reviderte intaktkoden krever dette, men sier ingen ting spesifikt om skadestabilitet.

Tyskland foreslo å inkludere en del om hvordan de om bord skulle dokumentere tilfredsstillelse av skadestabilitetskriteriene til bruk for eksempel ved en havnestatskontroll. Norge støttet dette.

Norsk posisjon: Norge støttet utkast til operasjonelle retningslinjer som utarbeidet av OCIMF of SIGTTO samt at IACS felles retningslinjer for godkjenning av skadestabilitet kan legges til grunn for retningslinjer for administrasjoner.

Utfall: Det ble nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av UK som skal videreutvikle retningslinjene basert på de to nevnte innsendelsene.

Oppfølging: Vurdere deltagelse i korrespondansegruppen.

9. Safety provisions applicable to tenders operating from passenger ships

DE har utarbeidet utkast til retningslinjer og sendt enkelte spørsmål til de øvrige underkomiteene.

SLF var kun bedt om å se på to paragrafer i utkastet til retningslinjer, men det ble likevel en lang diskusjon. Særlig Irland var motstandere av retningslinjene i seg selv, da de mener tendere skal sertifiseres som passasjerskip etter SOLAS. Dette kan komme av at de har designet tendere i stål som tilfredsstiller SOLAS.

Norsk posisjon: Norge har vært opptatt av at retningslinjene kun skal gjelde for transport til og fra skip og land og ikke benyttes til ekskursjoner. Dersom det skal gjennomføres ekskursjoner, må fartøyene som brukes ha passasjerskipssertifikat eller være godkjent for sitt bruk av kyststaten. Dette går klart fram i retningslinjene og detaljdiskusjonene har vi ikke involvert oss i.

Utfall: SLF ble enige om de to paragrafene de var spurt om å uttale seg om og oversender disse til DE for koordinering. Punktet slettes fra SLFs agenda forutsatt godkjenning av MSC.

Oppfølging: Brief til DE 55.

10 Review of damage stability regulations for ro-ro passenger ships

I denne saken avventer en fremdeles utfallet av bl.a. prosjektet GOALDS. Det var derfor enighet om at det var prematurt å ta noen beslutning på dette møtet. En utvidelse av omfanget til også å omhandle lange underrom samt lasteskip ble diskutert.

Utfall: Det ble en lengre diskusjon om hvor lang tid en egentlig trengte for å ferdigstille jobben, men det ble enighet om å be om utsettelse til 2014.

I forhold til lange underrom ber SLF MSC 89 om en utvidelse av omfanget slik at lange underrom også kan adresseres. Begrunnelse for dette ble utarbeidet. De som ønsker å diskutere lasteskip under dette agendapunktet, ble bedt om å sende inn forslag til ny unplanned output til MSC.

Norsk posisjon: Det kan diskuteres om en skal bruke så mye tid på lange underrom ettersom dette er design so mi utgangspunktet ikke tilfredsstiller SOLAS, men dette er viktig for enkelte EU-stater. Støtter å avvente pågående forskning før det tas noen beslutning.

Oppfølging: Brief til MSC 89.

11. Legal and technical options to facilitate and expedite the earliest possible entry into force of the 1993 Torremolinos Protocol

Det ble avholdt et mellomliggende møte for å forsøke å finne en løsning som medfører at protokollen trer i kraft. Det er foreslått to mulige løsninger; en Assembly resolusjon eller en avtale. Det var også foreslått enkelte tekniske endringer til Protokollen.

Diskusjon: Fordeler og ulemper ved avtale kontra resolusjon ble kort diskutert og de som uttalte seg ønsket en avtale.

Det ble også en lengre diskusjon om hvilke kriterier som skal legges til grunn for at avtalen skal tre i kraft. Flertallet ønsket at en ikke skulle henviser til antall fiskefartøy, men kun antall stater. Det er antall fiskefartøy som skal være representert som har vært det store hinderet for at protokollen skal tre i kraft.

Kina etterlyste et oppdatert antall fiskefartøy over 24 meter. FAO er i gang med en analyse og tallene indikerer det totale antall fiskefartøy har holdt seg konstant på ca. 4.3 millioner selv om geografisk fordeling varierer. FAO hadde ikke tall på fordelingen mellom fiskefartøy over og under 24 meter.

Flertallet gikk mot de foreslåtte tekniske endringene til protokollen da de mente at ved å unnta alle fiskefartøy som opererer innefor 200 nm av grunnlinjen har vi gitt nok. Norge støttet flertallet. Det ble ikke enighet om antall land og antall fartøy de skal representere så den avgjørelsen overlates til MSC 89.

Norsk posisjon: Støtter avtale, bl.a. fordi en resolusjon ikke vil være bindende for de som har tiltrådt Protokollen, herunder Norge. I tillegg vil ikke en resolusjon løse problemet med ikrafttredelse.

Utfall: Både resolusjonen og avtalen sendes MSC 89 med en klar indikasjon på at avtalen er å foretrekke. Dersom MSC støtter SLF i at avtalen er beste løsning vil det trolig bli en diplomatkonferanse ettersom dette blir et nytt juridisk dokument. Medlemslandene ble oppfordret til å sende inn oppdatert data på sin fiskeflåte til MSC (de norsk tallene i FAOs base er feil. Punktet slettes på SLFs agenda forutsatt godkjenning av MSC).

Oppfølging: Vurdere innsendelse av oppdaterte tall til MSC/FAO. Rapportering til FAO ligger ikke under Sjøfartsdirektoratet. Brief til MSC 89.

12 Amendments to SOLAS chapter II-1 subdivision standards for cargo ships

Diskusjonen går primært på fotnotene til SOLAS som sier at en administrasjon kan fritta et lasteskip fra skadestabilitetskravene i kapittel II-1 dersom de tilfredsstillen en gitt standard (regel 27 i Lastelinjekonvensjonen, MARPOL, andre koder etc.). Det var også spørsmål om MODU-koden skulle inkluderes i fotnoten. Det ble videre reist spørsmål om ekvivalens

mellom SOLAS kapittel II-1 og MSC.235(82) – OSV guidelines. Det ble også diskutert om fotnoten skal flyttes opp i hovedteksten.

Norsk posisjon: Dersom fotnoten flyttes opp i hovedteksten bør ikke frivillige retningslinjer følge med opp i hovedteksten.

Utfall: Det ble ikke oppnådd enighet og saken skal diskuteres videre i korrespondansegruppen SDS. Det bes om utsettelse av frist for ferdigstillelse av arbeidet til 2013.

Oppfølging: Delta i korrespondansegruppen.

13. Amendments to the 1966 LL Convention and the 1988 LL Protocol related to seasonal zone

Utfall: Endringene ble anbefalt av NAV og MSC og SLF gjorde nødvendige endringer til Lastelinjekonvensjonen og protokollen for oversendelse til MSC 89 for endelig godkjenning.

14. Revision of SOLAS Chapter II-1 subdivision and damage stability

Norge har vært svært aktive i korrespondansegruppen og har fått gjennomslag for mange av sine forslag. Det var nødvendig med en prinsipiell beslutning for å komme videre med arbeidet samt en beslutning i forhold til anvendelsen av dobbeltbunnskravet.

Norsk posisjon: SLF er ikke bundet av tidligere restriksjoner om likeverdighet med SOLAS 90 i dette arbeidet. Det var ikke tema på MSC da det ble satt på agendaen. Dobbeltbunnskrav skal gjelde også for skip under 80 meter.

Utfall: Som norsk posisjon. Korrespondansegruppen SDS fortsetter arbeidet med revisjonen under disse forutsetningene.

Oppfølging: Delta i korrespondansegruppen.

15. Consideration of IACS unified interpretations

Ingen dokumenter forlås.

16. Biennial agenda and provisional agenda for SLF 54

Arbeidsprogrammet og agendaen ble justert ut fra resultater oppnådd under møtet. Utarbeidelse av fartøysspesifikke retningslinjer for fartøy som driver slepe- og ankerhåndteringsoperasjoner ble satt på agendaen for SLF 54.

Oppfølging: Dokument til neste møte vedrørende det nye agendapunktet.

17. Election of Chairman and Vice.Chairman for 2012

Dr. Zbigniew Szozda (Polen) og Kevin Hunter (UK) ble gjenvalgt som henholdsvis formann og viseformann for 2012.

18. Any other business

Sekretariatet informerte her om utfallet av DE og MSC vedrørende godkjenning av retningslinjer for tillatelse til å holde vanntette dører åpne i sjøen. De ble bedt om å vurdere om det var nødvendig med endringer i SOLAS som følge av godkjenningen av disse retningslinjene.

Diskusjon: Det var nødvendig med en oppklaring av forespørselen fra DE da noen oppfattet det som en instruks siden forespørselen var tiltrådt av MSC 88. Sekretariatet gjorde det klart at det ikke var noen instruks om å utarbeide endringer.

Norge har reservert seg mot disse retningslinjene både i DE og MSC og hevdet at dersom det skal gjøres endringer i SOLAS må dette gå gjennom normale prosedyrer og det må bes om en ny unplanned output. Dette fikk støtte av bl.a. UK.

Utfall: Utfallet er litt usikkert da diskusjonen ble gjenopptatt under gjennomgangen av rapporten og formannen var svært uklar her, men det antas at det er nødvendig med en ny unplanned output.

Oppfølging: Brief til MSC 89.

Haugesund 31. januar 2011

Turid Stemre
Delegasjonsleder