

**RAPPORT FRA SLF 54**

TIL: Sjøfartsdirektør, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene og regionledere.  
FRA: Delegasjonen v/Turid Stemre  
DATO: 27. januar 2012

**KOMITÉ: IMO's Sub-Committee on Stability and Load Lines and Fishing Vessel Safety (SLF 54) 16.-20. januar 2012**

Den norske delegasjonen besto av følgende:

Funksjon:

Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet (delegasjonsleder)	Plenum
Senioringeniør Trond Kvande, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 3
Senioringeniør José Ventura, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 1
Senioringeniør Fredrik Nylin, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 3
Senioringeniør Anders Mathisen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 2
Senioringeniør Gunn Ersland, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 1
Overingeniør Cecilia Girard, Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 1
Overingeniør Gunnar Hjort, DNV	Plenum/WG 3
Avdelingsleder Anne Hartmann, DNV	Plenum/WG 2
Avdelingsleder Anne Marie Kristensen, DNV	Plenum/WG 3
Prosjektingeniør Adam Larsson, DNV	Plenum/WG 1
Rådgiver Jahn Viggo Rønningen, Norges Rederiforbund	Plenum

## 1. INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 10. januar 2012. Det ble avholdt EU-koordinering i London 16. januar der Stembre deltok.

Under SLF 54 ble det opprettet følgende arbeidsgrupper:

- WG 1 Intact stability, agendapunkt 3 (Ledet av Prof. A. Francescutto, Italia)
- WG 2 Development of guidelines for verification of damage stability requirements for tankers, agendapunkt 5 (ledet av Mr. P. Coley, UK)
- WG 3 Sub-division and damage stability, agendapunkt 4, 6, 7, 8 og 13 (Ledet av Mr. H. Bruhns, Tyskland)

Under SLF 54 ble det opprettet følgende draftinggruppe:

- DG 1 1969 TM Convention, agendapunkt 9 (Ledet av Mr. P. Eareckson, USA)

Norge hadde sendt inn følgende dokumenter til SLF 53:

- SLF 54/10: Forslag til endringer i del B av 2008 IS Code (Oppfølging «Bourbon Dolphin»).
- SLF 54/INF.5 Underlag for forslagene i SLF 54/10

I tillegg var vi medinnsendere på SLF 54/9/1 som inneholdt forslag til plan for arbeidet og format på retningslinjer for å sikre uniform implementering av 1969 TM Convention.

## 2. OPPSUMMERING

### Generelt

Det er inngått nye avtaler med tolkene i IMO, noe som medfører at deres normale arbeidstid er 8 sesjoner i uken. Derfor var det forhåndsplanlagt at plenum ikke skulle jobbe på torsdagen. Dette er ikke effektiv bruk av resurser og det bør vurderes nødvendigheten av avholdelse av møter med så begrenset agenda. Ulike forslag til mer effektiv gjennomføring av møtene er noe vi bør vurdere å ta opp i Council.

Italia holdt en kort presentasjon om grunnstøtingen av Costa Concordia på Isola del Giglio, Tyrrhenian Sea 13. januar 2012. Etterforskningen er i gang på teknisk/nautisk side parallelt med «crime investigation». Skipet er bygget i 2006 og har italiensk flagg. Rapport fra ulykken vil bli sendt til IMO så snart som mulig. Per 18. januar var det 11 døde og 21 savnede. Ingen utslipp var registrert. Det ble opplyst at det lyktes å sette ut 23 av 26 flåter.

I tillegg til Italias presentasjon, som var på sin plass, ble det holdt en rekke presentasjoner om prosjekter som er på gang. Ingen av dem er ferdig og ingen av dem hadde noen klare konklusjoner. Imidlertid spiste de masse av spesielt SDS gruppens tid og er delvis skyld i at det ikke ble konkludert på viktige områder. Sekretariatet kan vanskelig nekte noen å holde presentasjoner, men Norge bør ta opp dette i Council. Om ikke annet bør vi henstille administrasjoner og organisasjoner om å begrense sine presentasjoner til saker som har direkte relevans til beslutninger som skal fattes og prosjekter som er ferdige og har klare anbefalinger.

## **Spesielt om agendaen**

Den viktigste saken for Norge på dette møtet var oppfølgingstiltakene etter Bourbon Dolphin. Dessverre var det ikke noen ledig arbeidsgruppe, og arbeidsgruppen på intakt stabilitet var fullt opptatt av å utvikle «andre generasjons intakt stabilitets kriterier» og selv om alle var positive til agendapunktet, var det ingen vilje i underkomiteen til å instruere intaktgruppen i å vurdere de norske forslagene til endring i intakt-koden. Det var heller ingen tilgjengelig korrespondansegruppe, så Norge skal fungere som «focal point» fram mot neste møte. Det betyr at vi mottar alle kommentarer og forslag og utarbeider et konsolidert dokument til neste møte. Vi tok initiativ til uformelle møter med USA, Danmark og Vanuatu som alle signaliserte at de hadde kommentarer til dokumentet vårt og vi har fått en del innspill og kommentarer som vi bør se nærmere på. De er alle villige til å jobbe fram et felles dokument til neste sesjon.

Når det gjelder «andre generasjon intakt stabilitetskriterier» vises til diskusjonen under (punkt 3.3). Utfallet blir inntatt i intaktkoden som er bindende både for utenriks- og innenriksflåten vår. Foreløpig er planen at de inntas i del B av koden som ikke er bindende, men på sikt er det meningen at de skal inn den bindende delen. Næringen må være oppmerksom på at, avhengig av utfallet, kan dette få store konsekvenser både for innenriks- og utenriksflåten. Norge jobber aktivt for å gjøre utfallet «spiselig» men vi bestemmer ikke dette alene.

### **Det ble opprettet følgende korrespondansegrupper under SLF 54:**

- 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 provisions to ensure the integrity and uniform implementation of the 1969 TM Convention under ledelse av P. Eareckson (USA)

### **Det vil bli opprettet følgende arbeids/ draftinggrupper under SLF 55:**

- Intact Stability (WG 1)
- Subdivision and damage stability (WG 2)
- Development of provisions to ensure the integrity and uniform implementation of the 1969 TM Convention. (WG eller DG)
- Development of guidelines for verification of damage stability requirements for tankers (WG eller DG)

Forut for SLF 55 vil formannen komme med endelig beslutning vedrørende de to siste gruppene.

**Tentativ dato for SLF 55 er 18.-22. februar 2013**

### **3. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTENE PÅ AGENDAEN**

Da formannen ble syk etter første dag ble resten av møtet ledet av viseformannen Kevin Hunter fra UK.

#### **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. Forslaget fra IACS relatert til FPs arbeid med endringer til SOLAS ble tatt opp under agendapunkt 16.

Forespørselen fra DSC 16 om å vurdere nye intakt stabilitetskrav for å forebygge ulykker som skyldes at enkelte laster endrer egenskaper under frakt og oppfører seg mer som flytende enn fast last ble ikke fulgt opp. Det ble etterlyst mer informasjon om problemstillingen. MSC og DSC vil bli informert om dette.

#### **3. Development of new generation intact stability criteria**

Utgangspunktet da dette ble satt på agendaen var primært basert på problemer med containerskip og tap av containere. Nå er målgruppen utvidet til å gjelde alle skip og det vil bl.a. få konsekvenser for passasjerskip og offshore supply skip (OSV) både i internasjonal og nasjonal fart (intaktkoden er bindende i nasjonal fart gjennom EU-direktiv). Hva konsekvensene vil bli er det ingen som har sagt noe om. Foreløpig er status at skipets sårbarhet for forskjellige stabilitetsfenomen, f. eks. parametrisk rulling skal vurderes opp mot på 3 nivåer. Det er ikke enighet om kriteriene for sårbarhetsvurderingene, men dersom et skip er sårbart på nivå 1 og 2 skal det foretas direkte stabilitetsanalyser på det enkelte fartøy.

#### **Norsk posisjon:**

Analyser av sample skip må gjøres på en systematisk og transparent måte.

Grenseverdiene for de ulike nivåene må revurderes.

Vi må ha et forståelig og brukervennlig utfall.

Disse kravene vil gjelde for alle SOLAS skip og passasjer- og lasteskip i nasjonal fart. Slik det ser ut nå vil hvert skip som er sårbart for noen av kriteriene på nivå 1 og nivå 2 måtte gjøre en skipsspesifikk analyse på nivå 3. Ut fra denne analysen kan det legges operasjonsbegrensninger (Operational Guidance/limits), på skipet. Det bør det legges til rette for å introdusere operasjonelle begrensninger også på lavere nivåer ut fra disse nivåenes kriterier uten å måtte gjennomføre kompliserte analyser.

**Diskusjon:** Tyskland hadde sendt inn et forslag til møtet om å utvikle prosedyrer for hvert enkelt kriterium på de ulike nivåene der målet er å øke forståelse av og aksept for kriteriene. Norge støttet dette.

Norge gjentok sin kommentar fra forrige møte om manglende analyser på OSV. Kun en OSV er inkludert i sample beregningene. Det har også vist seg at analyseberegningene ikke er basert på noe felles grunnlag. Folk har nærmest regnet på det de har lyst til.

Vi foreslo videre å åpne for operasjonelle begrensninger, noe vi fikk støtte for, men først må en bli enige om kriteriene for de ulike nivåene.

Kriterier og nivåer diskuteres videre i korrespondansegruppen.

**Utfall:**

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

**4. Development of guidelines on safe return to port for passenger ship**

Her er det 3 ulike saker oppe for diskusjon:

- 1 Revisjon av resolusjon MSC.245(83) – kryssfylling
- 2 Revisjon av MSC.1/Circ.1229 – godkjenning av stabilitetscomputere
- 3 Informasjon om funn i FLOODSTAND (finsk prosjekt) vedrørende standard på dører.

**Norsk posisjon:**

1. Kryssfylling er ikke bare relevant i forbindelse med safe return to port og burde vært tatt opp på mer generell basis.
2. Vi ser ikke behovet for å revidere MSC.1./Circ 1229, men dette er ingen kampsak for oss
3. Også standard på dører er relevant generelt, men siden dette kun er info skjer det neppe noe på dette området på dette møtet.

**Diskusjon:** Det er litt problematisk at saker som har en bredere relevans tas opp under begrensede agendapunkt. Det ble ingen reell diskusjon om disse punktene i møtet.

**Utfall:** SDS sin korrespondansegruppe ble re-etablert og har blitt instruert i å diskutere disse punktene.

**5. Development of guidelines for verification of damage stability requirements for tankers**

Norge var medinnsender på forslaget om å sette dette på agendaen.

**Norsk posisjon:** Støtter utkastet med enkelte unntak. Retningslinjene kan med fordel kortes ned.

**Diskusjon:** Det har vært særlig stor usikkerhet og diskusjon rundt hva som er akseptable avvik fra godkjente lastekondisjoner, det var imidlertid ikke mulig å komme til enighet på dette punktet uten mer omfattende studier. Cook Islands forslo da å kreve at det skulle være lastecomputere om bord på tankskip da dette ville løse problemet. Norge, UK og Tyskland støttet forslaget og det ble besluttet å be om en ny unplanned output på dette. Enkelte tankskip som ikke har store variasjoner i sine lastekondisjoner blir trolig unntatt (forutsatt at MSC aksepterer en ny unplanned output). Det står følgelig ingen ting om akseptable avvik i retningslinjene. Et annet punkt som ble diskutert var hvorvidt det skal regnes lastekondisjoner til sommerlastelinjen eller til tropisk fribord. Her kan de ulike konvensjonene og kodene leses forskjellig.. Det var imidlertid flertall for at skadestabilitetsberegninger skal foreligge opp til tropisk fribord (når dette er tildelt), og at dette var tilstrekkelig adressert i MSC/Circ.406/Rev.1 og MARPOL Annex I unified

interpretation 46. De foreslåtte endringene til de ulike instrumentene på dette punktet ble derfor ansett som unødvendig og slettet.

**Utfall:** Retningslinjene ble ferdigstilt for oversendelse til MSC 90 for godkjenning sammen med forslag om til krav om at tankskip skal ha lastecomputere ombord. Dersom MSC godkjenner en ny unplanned output legges godkjenning av retningslinjene på is slik at reviderte regler og retningslinjer ferdigstilles som en pakke. Forslag til endringer i ulike instrumenter sendes MSC 90 for godkjenning.

I forbindelse med diskusjonene på dette agendapunktet, trakk Norge sitt tidligere forslag om å utvikle tilsvarende retningslinjer for bulkskip. Dette ble satt på agendaen i 2007 og etter det er det kommet nye krav til informasjon til fører både i SOLAS og i Intaktkoden. Vi anser derfor at det ikke lenger er behov for slike retningslinjer da bulkskip ikke har like store variasjoner i lastekondisjoner som enkelte tankskip og lettere kan kontrolleres mot grensekurver.

## **6. Revision of the damage stability regulations for ro-ro passenger ships**

Det er primært to problemstillinger som er kommet opp her. Den ene er lange underrom der det foreslås å gjeninnføre marginlinjen og den andre er uoverensstemmelser mellom krav til kjøreramper i ro-ro-dekk for lasteskip og ro-pax skip.

**Norsk posisjon:** Før det kan tas stilling til problemstillingene må resultatene av de ulike pågående prosjektene foreligge.

**Diskusjon:** Det ble ingen reell diskusjon om dette på møtet.

**Utfall:** Diskuteres videre i SDS sin korrespondansegruppe.

## **7. Development of amendments to SOLAS chapter II-1 subdivision standards for cargo ships**

Problemstillingen her er fotnotene til SOLAS II-1/ B-1. Det har vært uttrykt ønske om klargjøring av fotnotene samt ønske om å løfte fotnotene opp i selve regelen. Et spørsmål har vært om Retningslinjene for OSV er likeverdige med regel B-1. Igjen et punkt som burde vært inkludert i revisjonen av SOLAS kapittel II-1 (agendapunkt 8). Agendapunktet er også relatert til agendapunkt 13.

**Norsk posisjon:** Norge er skeptisk til å gjøre retningslinjer bindende slik det foreslås. Vi kan støtte en revisjon av retningslinjene for OSV på bakgrunn av innsendte forslag fra USA. Vi støtter imidlertid ikke at SLF begynner å se på eventuelle endringer i nevnte retningslinjer relatert til føring av begrensede mengder farlig last. BLG må først diskutere dette nærmere.

**Diskusjon:** Det ble en lenger diskusjon om de foreslåtte SOLAS-endringene. Norge og sekretariatet påpekte at slik det var formulert ble to sett retningslinjer gjort bindende. Ingen av disse er utformet med tanke på obligatorisk anvendelse. Dette ble støttet av flere land, selv om de ikke hadde kommentert på dette under arbeidets gang. Forslag om å ta inn referanse til MODU-koden i listen ble ikke tatt til følge fordi denne koden er en ekvivalent til SOLAS i sin

helhet. Dersom «shall» i den foreslåtte teksten ble byttet ut med «may» kunne Norge ha akseptert den, men noen mener da at teksten ikke blir tilstrekkelig klar.

**Utfall:** Det er enighet om å inkorporere fotnoten i regelteksten, men forslagene slik de forelå ble ikke godkjent for oversendelse til MSC og SDS sin korrespondansegruppe skal jobbe videre med spørsmålene.

## **8. Revision of SOLAS chapter II-1 subdivision and damage stability regulations**

De viktigste emnene for diskusjon under dette møtet var:

Dobbeltbunnskrav – anvendelse

Anvendelse av part B-1 til B-4/håndtering av fotnote, spesielt ref til OSV (se agendapunkt 7)

Håndtering av grensekurver (norsk forslag)

Stabilitet mellomliggende fyllingstrinn

Progressiv fylling (minor)

**Norsk posisjon:** Norge mener at krav til dobbeltbunn gjelder all skip som omfattes av SOLAS. I dette ligger også dokumentasjon ved avvik.

Norge støtter en klargjøring av fotnoten og anvendelse av Part B-1-B-4. Vi mener unntak i fotnote kun er relatert til Part B-1.

Norge er skeptisk til å øke diameter på rør som anses for å gi «minor progressive flooding» uten at dette underbygges nærmere.

**Diskusjon:** Det ble ikke fattet endelig vedtak på noen av disse punktene og de går videre til korrespondansegruppen, men følgende prinsippvedtak som også er overført til samleposten for ferdige forslag til SOLAS-endringstekster ble fattet:

- Flere trimmer ved lett dyppgang innføres (norsk forslag). EN må oppdateres tilsvarende.
- Ved bruk av fotnoten og/eller for skip under 80 m skal det ikke gis fritak for annet enn stabilitetskravene i B-1. (reg. 6, 7, 7-1, 7-2 og 7-3). Imidlertid blir det opp til Administrasjonen om hvordan man skal dokumentere sikkerhetsstandard for dobbeltbunn i små lasteskip.
- Endrete krav for "small wells" (bare) i maskinrom
- Progressiv fylling ble ikke diskutert under møtet grunnet tidsnød.

**Utfall:** Arbeidet fortsetter i SDS sin korrespondansegruppe.

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

Denne saken har versert i SLF i flere år. På SLF 53 ble vi enige om ikke å ha en full gjennomgang av konvensjonen, men heller se på retningslinjer og fortolkninger som sikrer felles global implementering. Dette ble tiltrådt av MSC. Norge var medinnsender på et dokument som kom med forslag til arbeidsplan og struktur på de nye retningslinjene.

**Norsk posisjon:** Vi støtter forslaget til arbeidsplan og struktur på retningslinjene. Støtter ikke endringer i selve konvensjonen ut over det som anses nødvendig for å sikre felles global implementering.

**Diskusjon:** Det ble igjen en lang diskusjon rundt endringer i konvensjonen for å sikre at bedre og større mannskapsinnredning inkludert lugarer for kadetter samt sikkerhet i form av ekstra flyteevne ikke skal bli straffet i form av økte avgifter. Norge har hele tiden hevdet at dette må gjøres gjennom andre mekanismer enn tonnasjekonvensjonen. Det ble utarbeidet instruksjoner til korrespondansegruppen og disse åpner for å endre konvensjonen på flere områder enn vi ønsket, så her bør vi følge med.

Store endringer i konvensjonen med tilhørende endringer i tonnasjen medfører at vi må se på alle IMOs instrumenter og revurderer innslagspunkt for bestemmelser. I tillegg må tonnasjen beregnes på nytt og nye målebrev utstedes til alle norske skip. Hadde dette bidratt til å løse de flaggede problemene kunne vi selvfølgelig gått med på det, men det har vi liten tro på. Selv om det var en del motstand ble det dessverre ikke utelukket å foreslå endringer til konvensjonen, men noen full gjennomgang av konvensjonen er ikke aktuelt.

**Utfall:** Det ble nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av USA som skal utarbeide fortolkninger på en rekke områder samt vurdere nødvendige endringer i konvensjonen for å sikre felles global implementering.

## **10 Development of amendments to part B of the 2008 IS Code on towing and anchor handling operations**

Saken er satt på agendaen av Norge som oppfølging etter ulykken med Bourbon Dolphin. Vi har utarbeidet forslag til endringer in intaktkodens del B.

**Diskusjon:** Formannen gjorde det ganske umiddelbart klart at det ikke var tilstrekkelig tid for intaktgruppen å diskutere dette, da arbeidet med neste generasjons intaktkriterier ville kreve den tiden de hadde til rådighet. Det ble også gjort klart at det ikke var noen ledig korrespondansegruppe. Det ble lite reell diskusjon rundt forslagene, men det fikk positiv mottagelse fra en rekke land. Enkelte spesifikke kommentarer kom opp og i uformelle møter med interesserte parter fikk vi flere konkrete og konstruktive kommentarer. Det ble også foreslått å innhente informasjon om andre lands regler på området. Kommentarene gikk bl.a. på introduksjon av dynamiske krav (må dokumenteres), tillatt spenning/strekk i line/kjetting samt å innføre arbeids-sektorer. Noe ble avklart i samtaler, men noe må vi nok se nærmere på. USA forslo å inkludere kranløft (løft over siden) i tillegg til «stern lifting».

**Norsk posisjon:** Norsk forslag

**Utfall:** Norge ble utpekt som «focal point» for kommentarer og må sende inn et konsolidert dokument til neste møte. Dersom interessert parter er enige kan vi drive denne gruppen som en uformell korrespondansegruppe, og det er det vilje til. Vi kan da sende et revidert utkast til neste møte som et dokument fra Norge «et al».

## **11. Consideration of IACS unified interpretations**

Dette er fast på SLFs agenda og denne gangen forelå det ett dokument med forslag til fortolkninger.

**Diskusjon:** Forslaget er relatert til krav om kneplater på rekkverkstøtter.



**Norsk posisjon:** Støttes.

**Utfall:** Forslaget ble godkjent og sekretariatet vil utgi fortolkningen som et MSC.1 sirkulære.

### **12 Development of amendments to the criterion for maximum angle of heel in turns of the 2008 IS Code**

**Diskusjon:** Det var stor uenighet om det i det hele tatt var uoverensstemmelser mellom krav i regelverket og i retningslinjene for testing. Dette var bakgrunnen for å få saken på agendaen i sin tid. Det forelå to ulike forslag til endringer i intaktkoden: Et fra UK i det opprinnelige dokumentet til MSC og et nytt fra RINA.

**Norsk posisjon:** Foretrekker tekst fra UKs forslag og formel fra RINA

**Utfall:** Det ble oppfordret til å sende inn spesifikke forslag til neste møte.

### **13. Development of amendments to SOLAS regulation II-1/4 concerning subdivision standards for cargo ships**

Se agendapunkt 7.

### **14. Biennial agenda and provisional agenda for SLF 55**

Arbeidsprogrammet og agendaen ble justert ut fra resultater oppnådd under møtet.

### **15. Election of Chairman and Vice.Chairman for 2013**

Da sittende formann Dr. Zbigniew Szozda (Polen) ble syk etter mandagens sesjon og sittende viseformann Kevin Hunter (UK) ledet møtet ble det ikke avholdt valg. Det vil bli avholdt valg umiddelbart etter oppstart på SLF 55. Det er ikke umulig at det blir en endring i formannskapet.

### **16. Any other business**

16.1 Rapport fra ulykken med Chicago Express

16.2 Oppbygging av is i tømmerlast

16.3 Drenering av vann fra sløkkeanlegg på dekk av container skip.

**Diskusjon:** Det var ingen reell diskusjon på punkt 16.1 og 16.2. Punkt 16.3 stammer fra IACS og er relatert til et pågående arbeid i FP. Arbeidet er imidlertid ikke ferdig fra FPs side og SLF er ikke bedt om å foreta seg noe enda. Spesifikt var det forslag om å endre

intaktkoden og lastelinjekonvensjonens krav til lensing. Da FP ikke møtes i 2012 ble det enighet om å starte arbeidet gjennom å la korrespondansegruppen for intaktkoden se på saken.

Sør Afrika informerte om at de vil be om revisjon av Torremolinos protokollen på MSC 90, men trakk dette tilbake bl.a. etter oppfordring fra Norge. Protokollen er ikke trådt i kraft og kan følgelig ikke revideres. Ut fra signaler vi oppfattet «i korridorene» under møtet fryktet vi også at et slikt forslag ville føre til at støtten til avtalen som skal godkjennes på diplomatkonferansen i oktober ville avta.

**Utfall:** Alle punktene ble sendt til korrespondansegruppen for intakt stabilitet. Vedrørende 16.3 vil FP vil bli informert om SLFs beslutninger og synspunkter.

Haugesund 27. januar 2012

Turid Stemre  
Delegasjonsleder