

RAPPORT - SLF 48

TIL: Se fordelingsliste
FRA: Delegasjonen v/ Stemre
DATO: 10. oktober 2005

EMNE: IMO SUB-COMMITTEE ON STABILITY AND LOAD LINES AND ON FISHING VESSEL SAFETY 48. SESJON, 12.-16. SEPTEMBER 2005

Den norske delegasjonen hadde følgende sammensetning:

Avdelingsdirektør	Turid Stemre	Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder/Plenum/DG/WG 3
Underdirektør	Atle Grønlie	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Senioringeniør	Torgeir Bjørntvedt	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
Overingeniør	Kristoffer Økland	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
Senioringeniør	Edgar Kvernevik	Sjøfartsdirektoratet	DG 2
Overingeniør	Ole Morten Fureli	Sjøfartsdirektoratet	DG 1
Sjefsingeniør	Knut Vågnes	Det Norske Veritas	Plenum (fra onsdag)
Senioringeniør	Edith B. Vistung	Det Norske Veritas	WG 2
Overingeniør	Gunnar Hjort	Det Norske Veritas	WG 1
Overingeniør	Odd Olufsen	Det Norske Veritas	WG 1
Seksjonsleder	Rune Karlsen	Norges Rederiforbund	Plenum (fra onsdag)

Formøte ble avholdt 16. juni og 8. september 2005.

Arbeidsgrupper:

Følgende arbeidsgrupper ble nedsatt:

- WG 1: agendapunkt 3, 6 og 11, "explanatory notes" til nytt kapittel II-1 i SOLAS, sikkerhet på passasjerskip samt harmonisering av skadestabilitetskrav i andre IMO instrumenter.
- WG 2: agendapunkt 4, revisjon av intaktkoden
- WG 3: agendapunkt 10, revisjon av 2000 HSC- code

Videre ble det nedsatt draftinggrupper under agendapunkt 5, revisjon av LHNS og OSV guidelines, og agendapunkt 16, sikkerhet på små fiskefartøy. I tillegg ble det nedsatt en uoffisiell drafting-gruppe på sikkerhet på passasjerskip

Saksbehandlingen, dokumenter m.m.:

Generelt vises det til rapportutkast fra SLF til MSC, SLF 48/WP.6. Denne 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 lagt ut på IMOs dokumentsider som dokument SLF 48/21.

OPPFØLGINGSLISTE:

Agendapunkt	Oppgave	Kommentarer	Ansvarlig
3. Development of explanatory notes for harmonized SOLAS Chapter II-1	1. Delta i korrespondansegruppe 2. Vurdere innsendelse av dokument til MSC vedr. Stockholmsavtalen	1. Hjort, DNV bidrar i arbeidet 2. Dette ble tatt opp primært for å få en uttalelse fra SLF om Stockholmsavtalen kontra nytt kapittel II-1. Norge mener denne avtalen ikke skal gjelde for skip som bygges etter nytt kapittel II-1	1. Bjørntvedt 2. Stemre
4. Revision of the intact stability code	Delta i korrespondansegruppen	Vistung, DNV bidrar I arbeidet	Bjørntvedt
5. Review of the LNHS and the OSV guidelines	1. Brief DSC og MSC 2. Utarbeide dokument til MSC 3. Forberede endringer i Byggeforskriftens kapittel 8	1. DSC oversendes utkastet for innarbeiding av ev. endringer under deres ansvarsområde. 2. Forslag om endringer av definisjon av OSV samt henvisning til SPS-koden 3. Oppdateres for å reflektere endringene	1. Fureli/Stemre 2. Last/Stemre 3. Last
6. Passenger ship safety	1. Delta i korrespondansegruppen 2. Brief MSC	1. Stemre og Hjort bidrar i arbeidet 2. For info	1. Bjørntvedt 2. Stemre
7. Harmonization of damage stability provisions in other IMO instruments	Delta i korrespondansegruppen	Hjort, DNV bidrar I arbeidet	Bjørntvedt
9. Revision of the 1966 LL convention	Brief MSC	Arbeidet avsluttet fra SLF, men Danmark kommer muligens med innspill på lukedeksler til MSC	Stemre
10 Review of the 2000 HSC code	Brief DE	Arbeidet avsluttet fra SLF	Stemre
11. Revision of res. A.266(VIII)	Delta i korrespondansegruppen	Hjort, DNV bidrar i arbeidet	Bjørntvedt
12. Tonnage measurements of open top containerships	Delta i korrespondansegruppen	Australia kan forslå å utvide mandatet til full revisjon av TM 69 Konvensjonen.	Stemre

13. Review of the SPS code	Delta i uformell korrespondansegruppe		Stemre
14. Safety aspects of water ballast management	Brief MEPC	Ingen endringer foreslås fra SLF	Stemre
16. Safety of small fishing vessels	Delta i korrespondansegruppen	Norge har fått ansvar for 2 kapitler	Kvernevik
17. Revision of MSC/Circ.650	Følge arbeidet i korrespondansegruppen og komme med innspill til denne	Dette er et norsk forslag. Bør komme med innspill basert på en kombinasjon av Korea og Norges opprinnelige forslag. UKs forslag som referert i hovedrapporten er ikke dekkende.	Bjørntvedt/last
18. Work programme	Brief MSC	Støtte framlagt forslag	Stemre

1. GENERELT

I sin innledningstale kondolerte Generalsekretæren USA og ofrene for orkanen Katrina. Med hensyn til SLFs agenda, understreket han viktigheten av å utarbeide explanatory notes til det nye kapittel II-1 i SOLAS. Generalsekretæren viste videre til de mange ulykkene med små fiskefartøy og uttrykte at arbeidet med å utvikle en sikkerhetsstandard for små fiskefartøy hadde stor betydning for å bøte på dette. Igjen ble manglende implementering av Torremolinos protokollen av 1993 og STCW-F konvensjonen av 1995 påpekt. Generalsekretæren kommenterte også utfordringene som ligger i revisjonen av intakt-koden, den kortsiktige reorganiseringen og den langsiktige revisjonen som har som mål å innføre funksjonskrav, noe som er i tråd med IMOs strategiske plan.

2. DECISIONS OF OTHER IMO BODIES

Sekretariatet informerte om avgjørelser tatt av andre organer, der disse berørte underkomiteens arbeid.

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

Etter at det reviderte kapittel II-1 I SOLAS-74 ble endelig vedtatt av MSC har SLF gitt arbeidet med utvikling av "explanatory notes" og fortolkninger av de nye reglene høy prioritet. Selv om det reviderte kapitlet ikke trer i kraft før i 2009 er det stort påtrykk fra næringen for å få slike retningslinjer fordi prosjekteringen av nye skip, og spesielt passasjerskip, starter allerede nå. Norge hadde 3 dokumenter under dette agendapunktet. I tillegg forsøkte Norge å få inn en vurdering av Stockholmsavtalen kontra det nye kapittel II-1 i SOLAS, men dette ble avvist. Norge ble bedt om å sende inn dokument på dette til MSC.

Arbeidsgruppen ble nedsatt og instruert. Norge v/Hjort(DNV) og Olufsen (DNV) deltok. For fullstendig rapport fra SDS-gruppens arbeid, se SLF 48/WP 1.

Korrespondansegruppen som har arbeidet med explanatory notes, har samlet et stort antall emner som rederier, verksteder og designere mener er viktige å få på plass så fort som mulig. Punktene under ble skilt ut som de som haster mest. Etter grundige diskusjoner ble man enige om grunnlag for tekster som skal tas inn i retningslinjene, i første omgang:

- Mellomliggende fyllingstrinn og prinsipper for kryssfylling. (Dette er et emne Norge har vært spesielt opptatt av.)
- Klarlegging av prinsipper å legge til grunn ved beregning av utligning. Se forøvrig punkt 11
- Definisjon av hvilke deler av rømningsveier som ikke får være neddykket etter skade
- Konstruksjon og prøving av vanntette skott med tilhørende dører

Videre anses følgende for viktig, men krever mer arbeid:

- Utvidet skadep kontrollinformasjon, herunder bruk av computere
- Prinsipper som skal brukes dersom vanntette dører skal tillates å stå åpne

Det norske dokumentet SLF 48/3/10 ble diskutert. Flertallet mente at Norges forslag til definisjon av "spontan utligning" var for strengt. En tid på 60 sekunder går inn i fortolkningene. Selv om Norge ikke vant helt fram må det anses å være en klar forbedring sammenlignet med bruken av dagens regler at man nå har fastslått at tiden skal beregnes (m.a.o. at "spontaniteten" ikke tas for gitt) og at det blir en konkret grenseverdi.

De norske forslagene i dokumentene SLF 48/3/2 og SLF 48/3/3 gikk rett inn uten nevneverdig diskusjon.

I tillegg ble flere andre emner identifisert som kandidater for videre diskusjoner.

Foreløpig konklusjon etter diskusjon om rømningsveier ble at de delene av skottdekket som må være tørre er hovedrømningsveien som leder fra en intakt avdeling via skottdekket i en skadet avdeling til vertikal trappesjakt. Siste ord er nok ikke sagt her. (Tverrskips?) korridorer som ikke er en del av direkteruten behøver ikke tas hensyn til. Passasjen skal være tørr i full bredde; et forsøk på å si bare 900 mm ble tilbakevist.

Det ble imidlertid ikke sagt noe om deler av et større rom (foajé, spisesal osv) kan tillates neddykket. Dette må vi tilbake til.

Det ble besluttet at de nye retningslinjene skal redigeres på samme måte som de som er i bruk for lasteskip (resolusjon A.684(17)), d.v.s. at de skal inneholde en del med bakgrunnsmateriale og en del som inneholder selve fortolkningene.

SDS korrespondansegruppen ble etablert på nytt for å utvikle et første utkast til tekst frem til neste sesjon.

Utfall: Arbeidet med disse punktene vil fortsette i SDS korrespondansegruppen.

Norge har så langt fått støtte for sine dokumenter på de områdene vi har prioritert.

Oppfølging: Norge v/ Bjørntvedt og Hjort deltar i korrespondansegruppen. Vurdere om Norge skal utarbeide dokument til MSC vedr. Stockholmsavtalen. Dette er jo en regional avtale, og hensikten med å ta opp spørsmålet var primært å få en uttalelse fra ekspertene på hvorvidt avtalen har utspilt sin rolle for skip som bygges etter det nye kapittel II-1 i SOLAS, noe Norge mener.

4. REVISION OF THE INTACT STABILITY CODE

Under SLF 45 ble det besluttet å foreta en ny revisjon av Intaktkoden.

Koden skal revideres på kort sikt innen 2006 (SLF 49) og på lang sikt innen 2007.

Etter en gjennomgang av relaterte dokumenter, ble arbeidsgruppen nedsatt og instruert.

Norge v/Bjørntvedt, Økland og Vistung deltok i arbeidsgruppen.

Kortsiktig revisjon av koden (Dynamiske stabilitetskrav), 2006:

Dette arbeidet er nå avsluttet, hva angår teknisk innhold og struktur.

Koden vil imidlertid bli gjennomgått i korrespondansegruppa, av redigeringshensyn.

Koden er delt inn i tre deler:

Del A - Obligatoriske krav.

Del B - Anbefalinger.

Del C - Forklaringer/ retningslinjer

Da 1998 lastelinjeprotokollen nå har trådt i kraft (1. januar 2005) er alle referanser til lastelinjeforhold oppjustert til også å omfatte 1998 Protokollen.

Del A:

Tysklands forslag om å ta inn "performance based" krav i del A før slike er utviklet ble diskutert. Her gikk Norge imot Tysklands opprinnelige forslag, men aksepterte at en generell beskrivelse av fenomenene parametriske rulling/ "pure loss of stability", rulleresonans for skip som har tappt fremdriften samt tap av stabilitet i følgende sjø tas inn i kodens obligatoriske del. Poenget med dette er at man får satt fokus på disse problemene nå.

Del B:

DE og STW skal se på innholdet i koden hva angår stabilitetscomputere (Del B, kapittel 4) samt operasjonelle tiltak for å hindre kantring (Del B, kapittel 5) og ha avsluttet dette i 2006. Kriterier for godkjenning av stabilitetscomputere skal utredes i korrespondansegruppa.

Styrkekrav for vinduer i overbygninger på 3. tier som inkluderes i oppdriften gjenstår å avklare.

Hardware delen av stabilitetscomputere skal ikke være gjenstand for godkjenning.

Grenseverdien for LCG (0,5 % av L) for å slippe krengeprøve for søsterskip er harmonisert med SOLAS Kapittel II-1, ved at inndelingslengden "L_s" skal benyttes som referanseparameter.

Kodens nye alternativ metode for å bestemme koeffisienter for vind og rulling i vær-kriteriet foreslås også inntatt i et MSC sirkulære nå, slik at næringen ikke trenger vente til 2009 som er tidspunktet da den reviderte koden kan trå i kraft, sannsynligvis som en del av SOLAS.

Bestemmelse av stabilitet ved test av rulleperiode for skip under 70 m slettes nå i Intakkoden. Metoden blir kun brukt på mindre fiskebåter og er tatt inn i Fishing Vessel Safety Code 1995.

Langsiktig revisjon av koden (2007) og MSC/Circ. 707:

Her gjenstår fortsatt mye arbeid. Man har klart å bli enige om fire hovedområder det skal fokuseres på videre:

- Pure loss of stability
- Head sea parametric excitations.
- Dead ship beam sea resonance.
- Course keeping ability/ broaching.

Det må forventes at fullføringen av dette vil gå utover 2007.

Angående revisjonen av MSC Circ.707 (Retningslinjer for fører i følgende sjø) er det enighet å oppgradere de hydrodynamiske fenomenene som sirkulære omtaler, og å også inkludere fenomenet parametriske rulling i motsjø. Arbeidet fortsetter i korrespondansegruppa.

Utfall: Det kortsiktige arbeidet er så godt som avsluttet.

Kriterier for godkjenning av stabilitetscomputere skal utvikles i korrespondansegruppen.

Norsk posisjon: Utarbeidelse av godkjenningskriterier for stabilitetscomputere er en del av anbefalingene fra Rocknesrapporten.

Oppfølging: Norge v/ Vistung og Bjørntvedt deltar i korrespondansegruppen. Det er indikert at et uformelt møte i korrespondansegruppen kan bli avholdt i Japan til vinteren. Et eventuelt møte vil nå ha fokus på "performance based" stabilitetskriterier og revisjonen av MSC Circ. 707, da den kortsiktige revisjonen av koden er så godt som ferdig. Da Norge så langt kun har observert

fremdriften på disse punktene uten spesielle innspill fra vår side, anses det lite hensiktsmessig med deltagelse på et slikt møte.

5. REVIEW OF THE LHNS AND THE OSV GUIDELINES

Arbeidet er en fortsettelse fra forrige sesjon. På bakgrunn av utkast utarbeidet av sekretariatet samt andre innsendte dokumenter, herunder ett fra Norge, skulle arbeidet avsluttes under sesjonen.

Det var kun avsatt drafting-gruppe til dette agendapunktet, og uavklarte spørsmål måtte følges opp i plenum.

Det ble fra Norge satt frem forslag om endring av definisjonen av OSV. Definisjonen slik den er i dag utelukker bruk av retningslinjene på fartøyer som ikke har overbygget forut. Norge mener definisjonen bør begrenses til operasjonen av fartøyet og ikke ha spesifikke designkrav. Forslaget ble støttet av Danmark, men avvist i Plenum. Det ble påpekt at retningslinjene åpner for bruk også for andre skip enn OSV som definert, dersom det utfører lignende oppgaver.

Norge ble bedt om å sende forslag om endring av definisjonen direkte til MSC i forbindelse med MSCs behandling av de reviderte retningslinjene.

Norge forslø også en referanse til SPS-koden i tilknytning til Preamble, punkt 5.

I likehet med forslag til endring av definisjon må dette fremmes på MSC 81 i sammenheng med MSCs behandling av de reviderte retningslinjene.

Norges dokument om krav til skyvedører i vanntette skott som var sendt inn på bakgrunn av Australias forslag til SLF 47 om å tillate hengslede dører innenfor 760mm (skadeinntrengning) fikk ingen støtte i plenum, da forslaget var strengere enn dagens SOLAS. Imidlertid fikk Australias forslag heller ikke nødvendig støtte og utfallet ble at SOLAS skal følges med hensyn til vanntette skyvedører.

Draftinggruppen ble instruert i å utarbeide reviderte retningslinjer basert på sekretariatets utkast og beslutninger tatt i plenum. Norge v/Fureli deltok i draftinggruppen.

Utfall:

OSV-guidelines, viktigste endringer:

Krav til intaktstabilitet ble tatt ut da det var enighet om IS koden skulle benyttes.

Skadedefinisjon ble endret fra punktskade til en skade med definert utstrekning.

Innføres bestemmelse om utstedelse av Document of Compliance.

LHNS guidelines, viktigste endringer:

Redaksjonelle endringer

På bakgrunn av BLG 9 ble malen for Certificate of Fitness oppdatert i samsvar med malen i IBC-koden.

Revidert utkast oversendes DSC for revisjon av de områder som faller under DSCs ansvarsområde, for deretter å sendes MSC for godkjenning

Norsk posisjon: unntak av definisjon av OSV er de reviderte retningslinjene i tråd med Norsk posisjon.

Oppfølging: Brief DSC. Utarbeide dokument til MSC.

De nye OSV retningslinjene vil trolig tre i kraft fra 2007. Innen 2007 bør følges opp

Byggeforskriftens kap. 8, §§43(5) og 44 oppdateres til å reflektere endringene i skadedefinisjon og skottinndeling/vanntett integritet.

6. PASSENGER SHIP SAFETY

Uavhengig av SLFs arbeid med det reviderte kapittel II-1 I SOLAS-74 har MSC instruert underkomiteen om å utvikle anvendelseskriterier for å kunne returnere til havn for egen kraft eller under slep i form av skadescenarier. I tillegg skal det utvikles grenseverdier for å sikre en kontrollert evakuering også hvis det ikke vil være mulig å komme i havn. Norge uttalte i plenum at sett i lys av innføringen av det nye kapittel II-1 i SOLAS, var MSCs ”guiding philosophy” om å designe for forbedret overlevelse ivaretatt. Videre argumenterte Norge for at å utvikle de to skadescenariene som MSC her instruert SLF i å gjøre, ikke er mulig på det nåværende tidspunkt, da det å utvikle metoder for å koble tid til fylling, vil være et langt lerret å bleke. Norge anbefalte at SLF ga klar tilbakemelding om dette til MSC.

Det ble nedsatt en uformell draftinggruppe for å utarbeide TOR for arbeidet med sikkerhet på passagerskip til SDS arbeidsgruppen. Norge v/Stemre deltok. SDS-gruppen arbeidet videre med TOR utarbeidet av den uformelle gruppen.

Utfall:

- De fleste av MSCs hensyn vil bli tilstrekkelig ivaretatt av det reviderte kapitlet, uten bruk av tilleggskrav
- Det var enighet om å bruke deterministiske skader i ny regel II-1/8 som ”ulykkesterskel” for retur til havn. Kravene til reststabilitet, krengevinkel etter skade etc. skal revurderes, da $s=0,9$ som kreves i det nye kapitlet ikke anses tilstrekkelig for retur til havn.
- Med hensyn til skadescenarier for ”overlevelse” i 3 timer (ev. den tiden som er nødvendig for å foreta en evakuering) var det enighet om at utvikling av avanserte metoder for å forutse mer ekstreme fyllingsforløp enn de som er med i det reviderte kapitlet vil ikke være mulig på kort sikt.

SLFs korrespondansegruppe vil fortsette arbeidet med å utvikle skadescenarier samt vurdere akseptable overlevelseskriterier for å kunne returnere til havn.

Norsk posisjon: Som utfall.

Oppfølging: Norge v/Bjørntvedt og Hjort deltar i korrespondansegruppen. Brief MSC.

7. HARMONIZATION OF DAMAGE STABILITY PROVISIONS IN OTHER IMO INSTRUMENTS

SDS korrespondansegruppen har satt opp en liste over IMO-instrumenter med skadestabilitetskrav som mulige kandidater for å få felles beregningsmetoder, d.v.s. basert på den probabilistiske metoden.

Utfall:

- 2000 HSC-koden, the OSV- retningslinjene (supplyskip) og MODU-koden må beholde deterministiske krav fordi det ikke er relevante skadestatistikker tilgjengelige
- Reglene i MARPOL 73/78, IBC- and IGC-kodene beholdes på grunn av praktiske begrensninger ved å basere seg på probabilistiske regler for skip som fører flytende last
- SPS- (”special purpose ships) og INF-kodene (”irradiated nuclear fuel”) vil være passende kandidater for en harmonisering
- Regle 27 I 1988-protokollen til ICLL-66 må vurderes nærmere, men da bare for ”B minus”-skipene

SDS korrespondansegruppen ble instruert i å se på det foranstående og utarbeide forslag til revisjon av INF-koden, SPS-koden og det reviderte kapittel II-1 i SOLAS.

Norsk posisjon: I utgangspunktet kan alle skipstyper være aktuelle kandidater for harmonisering på sikt, men mangel på statistikk og praktiske begrensninger tilsier at utfallet er riktig.

Oppfølging: Norge v/Bjørntvedt og Hjort deltar i korrespondansegruppen.

8. CONSIDERATION OG IACS UNIFIED INTERPRETATIONS

Ingen dokumenter.

9. REVISION OF THE TECHNICAL REGULATIONS OF THE 1966 LL CONVENTION

Denne revisjonen har vært på agendaen i lang tid, og det ble satt et foreløpig punktum ved revisjonen av 1988 protokollen som nå har trådt i kraft. Enkelte utestående punkter har vært diskutert i ettertid, og det var innspill på disse punktene som ble diskutert. Mest spesifikt, IACS forslag til endringer.

Utfall: Forslag til endringer som omhandler SEDU, oversendes DE som arbeider med revisjon av MODU-koden. De øvrige forslagene til endringer ble støttet, og utkast til endringer utarbeidet for oversendelse til MSC for godkjenning. Arbeidet anses ferdig og kan tas av arbeidsprogrammet. Danmark vil høyst sannsynlig sende inn et dokument til MSC for å få belastning på lukedecksler generelt på agendaen.

Norsk posisjon: Som utfall.

Oppfølging: Brief til MSC.

10. REVIEW OF THE 2000 HSC CODE AND AMENDMENTS TO THE DSC CODE AND THE 1994 HSC CODE

Dette arbeidet skulle avsluttes under sesjonen. Arbeidet koordineres av DE, og SLF hadde i utgangspunktet lite igjen på dette agendapunktet. Imidlertid kom UK med forslag til omfattende endringer med hensyn til behandling av skadestabilitet. De ønsket også at det skulle innføres krav om skadekonsekvensdiagram for hurtiggående fartøy. Australia hadde utarbeidet et kommentardokument som gikk mot UKs forslag. Norge støttet Australia, da en så omfattende revisjon som UK forslo, krever en langt bedre underbyggelse enn den UK la fram. Det foreligger ikke skjellig grunn til revisjon nå og av hensyn til forutsigbarhet i industrien kan vi ikke ha omfattende revideringer av regelverket for ofte.

Utfall: UKs forslag ble avvist og arbeidet begrenset til å klargjøre enkelte punkter.

Arbeidsgruppen ble instruert i henhold til forannevnte. Norge v/Stenmre deltok i gruppen. Resultatet (se SLF 47/WP 4) oversendes DE som koordinerende underkomité. Arbeidet anses ferdig og kan tas av arbeidsprogrammet.

Norsk posisjon: Som utfall

Oppfølging: Brief til DE.

11. REVISION OF RESOLUTION A.266(VIII)

Dette punktet går tilbake til de norske dokumentene SLF 45/3/6 og SLF 45/3/8, der behandlingen var stilt i bero i påvente av arbeidet med revidert SOLAS kapittel II-1. Norges forslag den gang om at man skal forsikre seg om "tilstrekkelig" avlufting ved kryssfylling ble imidlertid tatt inn i selve SOLAS-teksten. Det som står igjen er å få utviklet prinsipper for beregning av kryssfylling og avlufting når store kanaler benyttes for å oppnå kort fyllingstid. Dette vil bli tatt opp i korrespondansegruppen.

Oppfølging: Norge v/ Bjørntvedt og Hjort, DNV deltar i korrespondansegruppen

12. TONNAGE MEASUREMENTS OF OPEN-TOP CONTAINERSHIPS

Dette agendapunktet er nytt, og det er spesielt Tyskland og Australia som står bak. Australia ønsker å utvide agendapunktet til en generell revisjon av TM 69 konvensjonen.

Utfall: Australias forslag om å utvide agendapunktet ble avvist og de vil trolig ta dette opp igjen i MSC. Tysklands forslag til endringer i formelen i TM.5/Circ.4 fikk støtte og teksten skal ferdigstilles mellom sesjonene i en korrespondansegruppe under koordinering av Tyskland.

Norsk posisjon: Norge ønsker ikke en revisjon av TM 69 konvensjonen. Støttet ikke Tyskland i revisjon av formelen, men ble i mindretall.

Oppfølging: Norge v/Stemre deltar i korrespondansegruppen, primært for å følge opp at den ikke går ut over mandatet. Brief MSC.

13. REVIEW OF THE SPS CODE

Under dette agendapunktet er det spesielt Australia som har vært aktive. De foreslår å gjøre koden obligatorisk, men det er utenfor mandatet. Koden ble ikke diskutert i detalj.

Utfall: Australia påtok seg å komme med et revidert utkast til neste sesjon med innspill fra interesserte.

Norsk posisjon: Norge har ingen motforestillinger når det gjelder å gjøre SPS-koden obligatorisk, men det er som sagt utenfor mandatet.

Oppfølging: Norge v/Stemre følger arbeidet i den uformelle korrespondansegruppen.

14. SAFETY ASPECTS OF BALLAST WATER MANAGEMENT

Dette agendapunktet har tidligere vært behandlet av SLF og strøket av arbeidsprogrammet. Kom opp igjen som følge av MEPCs behandling av saken.

Utfall: Det gis ingen tillemplinger med hensyn til stabilitet eller lastelinjekrav under ballastvannutskiftning.

Norsk posisjon: Som utfall.

Oppfølging: Brief MEPC

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

Det var ingen dokumenter til dette agendapunktet.

Utfall: SLF oppfordrer medlemsland til å komme med innspill til neste sesjon.

Norsk posisjon: Norge støttet Tysklands forslag til endringer da dette var oppe på SLF 46.

Oppfølging: Ingen spesiell.

16. SAFETY OF SMALL FISHING VESSELS

Dette er et nytt agendapunkt som er kommet som en oppfølging til det nå avsluttede arbeidet med revisjonen av koden og frivillige retningslinjer for fiskefartøy. Det er avdekket et behov for retningslinjer også for fiskefartøy under 12 meter da disse har en stygg ulykkesstatistikk. Etter en kort gjennomgang av de innsendte dokumenter i plenum, ble det nedsatt en draftinggruppe som ble instruert i å legge fram forslag til innholdsfortegnelse og plan for videre arbeid med en slik sikkerhetsstandard. Norge v/Kvernevik deltok i draftinggruppen.

Utfall: Innholdsfortegnelse er klar og det er satt opp en fremdriftsplan der de enkelte nasjonene som deltok i draftinggruppen har fått ansvar for hver sine kapitler. Foreløpig tidsplan tar sikte på

å ha innholdet i standarden klar til framleggelse på SLF 49 for videre bearbeidelse i relevante underkomiteer. En ferdig standard skal være klar til MSC i 2009. Norge ble tildelt ansvar for 2 av kapitlene i standarden hhv. kap. 4 Machinery and Electrical installations og kap. 9 Communications. For detaljert rapport se SLF 48/WP 7.

Det ble nedsatt en korrespondansegruppe under koordinering av Sør-Afrika.

Norsk posisjon:

Norge støtter det planlagte arbeidet og vil bidra med sin del i korrespondansegruppen.

Oppfølging:

Det må avsettes ressurser til å følge opp vedtaket internt. Det tas utgangspunkt i Nordisk Båtstandard og det Irske forslaget til Code of practice og lages en kortfattet og oversiktlig sammenfatning av det relevante innholdet i disse publikasjonene som vårt forslag til innhold i de aktuelle kapitlene av standarden.

17. REVISION OF MSC/CIRC.650

Dette agendapunktet er kommet på arbeidsprogrammet etter forslag fra Norge. Vi ønsker å klargjøre hva som menes med uttrykket eksisterende skip i sirkulæret. Etter en diskusjon i plenum, der Norge fikk støtte for at en endring var på sin plass, ble det besluttet at SDS korrespondansegruppe skulle arbeide videre med saken.

Oppfølging: Norge må følge opp revisjonen i korrespondansegruppen med innspill til revidert tekst. Den reviderte teksten bør være en kombinasjon av Norges opprinnelige forslag og Koreas forslag. UKs tekstforslag som er gjengitt i hovedrapporten er ikke dekkende.

18. WORK PROGRAMME AND AGENDA FOR SLF 49

Utfall: Arbeidsprogrammet ble rettet opp i henhold til beslutninger tatt under sesjonen. Det planlegges arbeidsgruppe på intakt-koden, små fiskefartøy og SDS samt draftinggrupper på tonnasje og revisjon av SPS-koden under neste sesjon.

Norsk posisjon: Støtter det reviderte arbeidsprogrammet.

Oppfølging: Brief MSC.

19. ELECTION OF CHAIRMAN AND VICE-CHAIRMAN FOR 2004

R. Gehling fra Australia ble valgt til ny formann. Z. Szozda fra Polen ble valgt til ny viseformann.

20. ANY OTHER BUSINESS

Ingen dokumenter.

Tentativ dato for neste møte (SLF 49): 11.-15. september 2006