

# RAPPORT

**TIL:** Se fordelingsliste  
**FRA:** Delegasjonen v/ Stemre  
**DATO:** 1. oktober 2001

**EMNE:** IMO SUB-COMMITTEE ON STABILITY AND LOAD LINES AND ON FISHING VESSEL SAFETY 44. SESJON, 17.-21. SEPTEMBER 2001

## INNLEDNING:

### Deltagelse forberedelser m.m.

Den norske delegasjonen hadde følgende sammensetning:

Senioringeniør	Turid Stemre	Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder
Underdirektør	Odd-Ketil Jørgensen	Sjøfartsdirektoratet	
Overingeniør	Torgeir Bjørntvedt	Sjøfartsdirektoratet	
Rådgiver	Terje Hernes Pettersen	Sjøfartsdirektoratet	
Sjefsingeniør	Knut Vågnes	Det Norske Veritas	
Overingeniør	Sigmund Rusås	Det Norske Veritas	
Overingeniør	Gunnar Hjort	Det Norske Veritas	
Underdirektør	Egil Lekven	Fiskeridirektoratet	
Avdelingsingeniør	Terje Sæbø	Fiskeridirektoratet	
Tariffsekretær	Harald Særsten	Norsk Sjømannsforbund	

Forberedende møter ble avholdt 21. juni 2001, 30. august 2001 og 13. september 2001 (agendapunkt 4).

### Dagsorden og arbeidsgrupper

Dagsorden og tidsskjema for sesjonen (SLF 44/J/1) følger som **vedlegg 1**. På programmet sto arbeidsgrupper under agendapunkt 3, revisjon av SOLAS kap. II-1, del A, B og B-1, under agendapunkt 4, revisjon av lastelinjekonvensjonen og under agendapunkt 5 revisjon av sikkerhetskode og frivillige retningslinjer for fiskefartøy.

### Saksbehandlingen, dokumenter m.m.

Generelt vises det til rapportutkast fra SLF til MSC, SLF 44/WP.8 og SLF 44/WP.8/Add.1, som følger som **vedlegg 2**. Arbeidsdokumenter, d.v.s. rapporter fra de enkelte arbeidsgruppene, følger samlet som **vedlegg 3**. Disse inneholder nærmere detaljer.

## OPPFØLGING OVERFOR ANDRE KOMITEER:

**Overfor MSC** Informasjon om utfall av norske innspill til endring av 2000 HSC-koden (ref. pkt. 10)

Utkast til MSC Circ. vedr. HSC (ref. pkt 4.1) bør støttes av Norge slik det nå foreligger.  
Utkast til revidert SOLAS tekst (ref. pkt. 14) bør støttes av Norge slik det nå foreligger.  
Brief for info. ”work programme”: 6, 7, 8 og 17  
Brief for info. pkt. 3.4 og 4.5 (Hvis Tyskland bringer dette opp)

**Overfor DE** For info. brief pkt. 5 og 12

**Overfor FP, STW, NAV og COMSAR:** For info. brief pkt. 5

**Overfor Council:** Brief pkt. 15

## **1. GENERELT**

I sin åpningstale på vegne av Generalsekretæren, uttrykte Mr. Mitropoulos sjokk og vantro over terrorhandlingene som hadde funnet sted i USA. Han forsikret at Generalsekretæren var fast bestemt på, i samarbeid med andre, å arbeide for at shipping ikke blir et mål for internasjonal terrorisme. Deltagelse ble vist med ett minutts stillhet.

Ellers oppfordret han bl. a. alle administrasjoner til å akseptere Torremolinos protokollen av 1993 og STCW-F konvensjonen av 1995.

## **2. DECISIONS OF OTHER IMO BODIES**

Sekretariatet informerte om avgjørelser tatt av andre organer, der disse berørte under-komiteens arbeid.

## **3. DEVELOPMENT OF REVISED SOLAS CHAPTER II-1 PARTS A, B AND B-1**

Norge hadde to dokumenter til dette agendapunktet. Ett omhandlet bruken av lengde-parametre i utkast til nytt kapittel, og ett omhandlet vanntetthet. I tillegg var vi medinnsendere på to informasjonsdokumenter fra HARDER prosjektet.

Det var enighet i plenum om at dokumenter direkte relatert til HARDERs arbeid skulle behandles under SLF 45, da det er ventet at HARDER vil ha mer data ferdig analysert til da.

Arbeidsgruppen ble deretter gjenopprettet.

Korrespondansegruppens arbeid med det reviderte kapitlet skulle videreføres under sesjonen. I forbindelse med presentasjonen av våre dokumenter SLF 44/3/3 og SLF 44/3/4 påpekte Norge viktigheten av å få diskutert uavklarte emner som vanntetthet, grenselinje og konstruksjonsprinsipper på et generelt grunnlag i stedet for å bruke mye tid på enkeltdetaljer. Dette ble umiddelbart støttet av UK som også la frem en prioritert liste med slike hovedelementer. Det var bred enighet om å bruke denne listen og plenum instruerte så SDS-gruppen i å fortsette sitt arbeid med revisjon av SOLAS kapittel II-1 og å legge UKs prioriteringsliste til grunn for sitt arbeide i løpet av uken.

Videre skulle gruppen i samarbeid med lastelinjegruppen vurdere om regler for beskyttelse av besetningen (eksisterende regel II-1/12-2 i SOLAS) skulle overføres til Lastelinjekonvensjonen.

Norge var representert ved G. Hjort og T. Bjørntvedt. S. Rusås stilte som HARDERs representant i gruppen.

### 3.1 “Minor damage”

Spørsmålet om deterministiske tilleggskrav for å dekke seg mot mulighetene for at en liten skade skal få store konsekvenser har vært et kontroversielt punkt som man egentlig ikke har kommet noen vei med på mange år. Ytterpunktene i tidligere forslag har vært

- et lite hull hvor som helst (2-avdelingsskade) med 0,75 m inntrenging. Dette dekker også bunnskade. Dette var SDS-gruppens opprinnelige forslag.
- Ren sideskade med ordinær SOLAS skadelengde og inntrenging B/5. Glideskala mellom 1- og 2-avdelingsskade som i Res. A.265(VIII). Alternativt forslag fra UK.

Dette emnet ble hovedtemaet for SDS-gruppens arbeide og tok hele tirsdagen og en del av onsdagen. Det ble livlige diskusjoner basert på forutsetningen om at sikkerhetsnivået ikke skulle endres i forhold til dagens standard. Sigmund Rusås, som er koordinator i HARDER-prosjektet, kunne imidlertid vise til ferske resultater fra de nye skadestatistikkene samlet inn av dette prosjektet. Disse viser en tendens til grunnere skader sammenlignet med de gamle statistikkene bak Res. A.265(VIII). Det ble også en omfattende diskusjon rundt hvordan passasjer/personantall skal styre en eventuell glideskala for inntrenging og avdelingsstandard.

Det ble raskt enighet om at deterministiske krav ikke er relevante for harmoniseringen hva lasteskip angår, men dette ledet også til spørsmålet om hva som skal skje med Res. A.534(13), SPS-koden. Flere land hadde merket seg at man ser en økende tendens til at det utvikles spesialskip med mange “ikkepassasjerer” ombord. SPS-koden omfattes imidlertid ikke av dagens arbeidsprogram og saken stilles i bero.

**Norsk posisjon:** Norge har tidligere støttet prinsippet med å gardere seg mot at “liten tue kan velte stort lass”, men ikke at skaden skulle være så dyp som B/5. Dette vil ødelegge den probabilistiske delen av reglene. Samtidig har Norge vært tvilende til en for grunn bunnskade for passasjerskip tatt i betraktning av at flytekravene blir borte.

**Utfall:** UK valgte å utarbeide et kompromissforslag med ren 2-avdelingsskade for passasjerskip der inntrengningen ble satt til B/10 for 400 personer i kombinasjon med grunnere inntrenging ved føring av færre personer. Norge og Frankrike påpekte at en 2-avdelingsskade sannsynligvis vil være for streng for små passasjerskip men fant å kunne støtte UK med denne reservasjonen. Gruppen var delt omtrent på midten mellom det opprinnelige forslaget og den reviderte versjonen fra UK, men man ble enige om å bruke UKs kompromiss inntil videre.

### 3.2 Gamle konsepter

Prinsippene i de norske dokumentene SLF 43/3/11 og SLF 44/3/4 om grenselinje, skottdekk, vanntetthet og trykkehøyde som designparameter ble diskutert.

**Utfall:** SDS-gruppen ga sin generelle tilslutning til de norske forslagene slik at disse kan legges til grunn i det videre arbeidet med teksten. Det må imidlertid forventes at det blir nye diskusjoner om begrepet “weathertight” senere fordi noen delegasjoner ikke helt har sett våre poenger. Japan påpekte et par utilsiktede konsekvenser av øket prøvetrykk som må flikkes på i den reviderte teksten.

### 3.4 Sammenfallende regler i SOLAS og ICLL-66

Arbeidsgruppen for revisjonen av ICLL-66 argumenterte for at regel II-1/3-3 og II-1/12-2 burde ut av SOLAS og tas inn i lastelinjekonvensjonen. Det ble arrangert et fellesmøte mellom SDS-gruppen og LL-gruppen.

Fra SDS-gruppens side ble det påpekt at SOLAS og ICLL-66, eller mer korrekt, 1988-protokollen, ikke automatisk dekker de samme skipene. Dermed ville det være på sin plass å beholde reglene i både SOLAS og 1988-protokollen.

**Norsk posisjon:** Regel II-1/3-3 bør ut av SOLAS, men ikke før 1988-protokollen er tiltrådt av tilsvarende mange administrasjoner som SOLAS. (Regel II-1/12-2 har ikke vært nevnt i denne sammenheng i LL –korrespondanse- gruppe, så her er det tydelig mye forvirring ute og går.)

**Utfall:** Reglene beholdes både i SOLAS og i 1988-protokollen, men det må forventes at saken kommer opp igjen senere. Det er særlig Tyskland som har sterke meninger her, og kan komme til å legge saken fram for MSC 75. Se for øvrig pkt. 4.5.

**Oppfølging:** Brief MSC 75

### 3.5 Bruk av trimmete vannlinjer i beregninger

Dette og etterfølgende emner ble diskutert etter at del 1 av SDS-gruppens rapport (SLF 44/WP.3) gikk til skriving.

Spørsmålet er om reglene skal foreskrive beregninger for flere trimverdier i motsetning til dagens lasteskipregler. Her var det ikke avklart noe spesielt norsk syn før møtet.

**Utfall:** Det var delte meninger om behovet, fordi A-verdiene vil være et gjennomsnitt allikevel. HARDER-prosjektet vil imidlertid utføre sensitivitetsanalyser i forbindelse med verifikasjon av metodene. Etter noe diskusjon ble man enige om ikke å beslutte noe før opplysningene fra HARDER foreligger.

### 3.6 Mellomliggende fyllingstrinn

Så langt har SDS-gruppen ikke diskutert prinsipper for kontroll av mellomliggende fyllingstrinn. Dette sto strengt tatt ikke på programmet for denne sesjonen.

**Norsk posisjon:** Tilstrekkelig stabilitet i mellomliggende fyllingstrinn må være en forutsetning for at siste fyllingstrinn skal være akseptabelt.

**Utfall:** Det er generell enighet om at beregning av mellomliggende fyllingstrinn skal være med. Det virket som det var flertall for å innføre dette som basisbetingelse også for lasteskip. Man vil imidlertid vente til resultatene fra HARDER foreligger. Alt tyder på at man vil ende opp med en statisk metode uten tidssimuleringer etc.

### 3.7 Lengder

Prinsippene i det norske dokumentet SLF 44/3/3 ble diskutert, også i sammenheng med baugskader og plassering av kollisjonsskott.

**Utfall:** Prinsippene vedrørende lengdedefinisjoner det norske dokumentet ble bifalt og endringsforslagene kan tas inn i neste utkast til tekst. Se for øvrig nedenfor.

### 3.8 Bunnskader

Spørsmålet om sikkerhet i forbindelse med bunnskader ble tatt opp. Dette har spesiell betydning for passasjerskip siden de gamle flytekravene går ut av SOLAS.

**Norsk posisjon** Dagens regel II-1/12.2 er utilstrekkelig og for øvrig ulogisk. Nye minimumskrav bør baseres på statistikk. Det er mye som tyder på at klasseselskapenes krav vil være tilfredsstillende.

**Utfall:** HARDER har en del statistikk allerede. IACS er villig til å lage en oversikt over de kravene de forskjellige selskapene har. Det var generell enighet om det norske forslaget i SLF 44/3/4 om at eksisterende II-1/12.4 burde gjelde også for tørrtanker samt at det må være akseptabelt med en løftet dobbeltbunn. Dette forutsetter at det må utvikles overlevelseskriterier. Danmark påpekte i denne forbindelse at det må utvikles krav vedrørende bredde og plassering av bunnskader.

### **3.9 Plassering av kollisjonsskott**

Dette var en del av diskusjonene rundt det norske dokumentet SLF 44/3/3.

**Utfall:** Det var generell enighet om hovedprinsippene i det norske dokumentet, d.v.s. å løsrive plasseringen fra oppdelingsvannlinjen samt å utvikle felles grenser for passasjer- og lasteskip. Hvor grensene skal ligge må det arbeides videre med. HARDERs statistikker på dette området trenger å foredles mer før de kan utnyttes.

### **3.10 Large passenger ship safety (Agenda item 11)**

Denne saken ble opprinnelig behandlet i plenum som nedsatte en "drafting group" som i sin tur utarbeidet et forslag til instruks til SDS-gruppen.

**Norsk posisjon:** Norge prioriterer risikoreduserende fremfor konsekvensreduserende tiltak.

**Utfall:** Det var generell enighet at hva SLF angår er det lite som tilsier spesialbehandling, særlig fordi ingen har kommet med noen definisjon av hva et stort passasjerskip egentlig er. Det var også bekymring over at dette arbeidet vil kunne forsinke prosessen med revisjon av kapitlet. Noen særlig realitetsvurdering av innholdet i instruksjonen ble det ikke tid til, men man ble enige om at arbeids- og korrespondansegruppens engasjement på dette feltet skal holdes adskilt fra det generelle arbeidet med SOLAS kapittel II-1. M. a. o. arbeidsgruppen tok et klarere standpunkt enn plenum (se også pkt. 11).

**Generell oppfølging pkt.3:** Norge v/ Bjørntvedt og Hjort deltar i korrespondansegruppen.

## **4. REVISION OF TECHNICAL REGULATIONS OF THE 1966 LL CONVENTION**

Norge hadde sendt inn ett dokument, SLF SLF 44/4/8 som kommentar til korrespondansegruppens rapport.

Samtlige dokumenter ble etter en kort gjennomgang i plenum, referert til arbeidsgruppen.

Arbeidsgruppen ble i tillegg til å forsette arbeidet med revisjon av reglene i Lastelinjekonvensjonen instruert i å diskutere de etterfølgende punkter. Norge var representert ved O.K. Jørgensen og K. Vågenes.

### **4.1 Hurtiggående fartøy kontra Lastelinjekonvensjonen**

Gruppen diskuterte utkast til MSC/Cirk. SLF 44/4/9 (UK) om retningslinjer for behandling av lastelinjekrav som ikke dekkes av HSC-koden.

**Norsk posisjon:** Det fremlagte utkastet er uklart og må revideres.

**Utfall:** Utkastet ble revidert og støttes slik det foreligger, se **vedlegg 4** SLF 44/J/5.

**Oppfølging:** Brief MSC

#### **4.2 Regelbaughøyde**

Gruppen diskuterte forslaget fra korrespondansegruppen samt øvrige forslag. De foreliggende forslag til formel for minimum baughøyde er i prinsippet like, men baserer seg på to forskjellige vannlinjer og noe divergerende konstanter.

**Norsk posisjon:** Norge ønsker at verdier på dypgang d1 (0,85 D) skal benyttes i formel for maksimum baughøyde, og støtter korrespondansegruppens forslag til formel.

**Utfall:** d1 (0,85 D) skal benyttes i formel for minimum baughøyde (som norsk posisjon) Konstantene skal evalueres i korrespondansegruppen fram mot neste sesjon.

#### **4.3 Reserveoppdrift**

Gruppen vurderte dokumenter fra Kina og Frankrike vedrørende fordeling av reserveoppdrift i forskipet.

**Norsk posisjon:** Diskusjonen er relevant, men må ikke forsinke revisjonen av protokollen.

**Utfall:** Det var enige om at ytterligere undersøkelser måtte foretas før noen avgjørelse om hvorvidt spesifikke krav skulle stilles til denne fordelingen kunne tas. Korrespondansegruppen ser videre på dette, men som en separat sak.

**Oppfølging:** Forutsatt tilgjengelige resurser skal DNV lage en oversikt over fordeling av reserveoppdrift i forskipet på eksisterende bulkskip.

#### **4.4 Sikkerhet på bulkskip**

Gruppen vurderte dokumenter fra MSC 74 som omhandlet anbefalingene etter Derbyshire. IACS har nedsatt en egen gruppe som skal utarbeide UR (unified requirements) med deadline 2002 for å ivareta de anbefalinger dokumentene inneholder relatert til lukningsmidler og styrke. Gruppen vil avvente resultatet fra IACS.

UK og Japan har gjennomført forskningsprosjekter vedrørende styrke av lukedeksler. Resultater og forslag vil bli forelagt SLF 45 for vurdering.

**Norsk posisjon:** Norge støtter prinsippene i forslag til ny regel 16-1 fra korrespondansegruppen, men endelig tallfastsettelse avventer resultat av pågående undersøkelser.

**Utfall:** Som norsk posisjon

Ang. kjettingkasser var det enighet i gruppen om at progressiv fylling var problemet og ikke værtetthet. UK vil utarbeide tekstforslag rundt dette for sirkulasjon i korrespondansegruppen (Reg. 18).

#### **4.5 Sikker adgang for mannskap**

Det var en diskusjon om hvorvidt sikker adgang for mannskap og beskyttelse av mannskap (protection of crew) skulle være en del av lastelinjekonvensjonen eller om all tekst skulle overføres til SOLAS. Gruppen mente at da lastelinjekonvensjonen alltid har inneholdt beskyttelse av besetning og omfatter flere skip enn SOLAS (som i utgangspunktet kun omtaler sikker adgang til baug på tankskip), bør de relevante paragrafer beholdes i lastelinjekonvensjonen.

**Norsk posisjon:** Relevante paragrafer bør ut av SOLAS på sikt. Se for øvrig pkt. 3.4.

**Utfall:** SLF besluttet at dagens praksis opprettholdes inntil videre da langt flere land har tiltrådt SOLAS enn Protokoll 1988. Korrespondansegruppen ble bedt om å vurdere ordlyden i Reg. 25-1 og Res. 62(67) med sikte på å harmonisere teksten.

#### **4.6 Øvrige diskusjoner i gruppen**

Hele tekstutkastet til lastelinjekonvensjon ble gjennomgått, og Norge fikk inn en rekke forslag til forbedringer/klargjøringer av teksten. Arbeidsgruppen konkluderte med at teksten som den nå foreligger ikke behøver en ny gjennomgang, og at kun konkrete forslag mottatt til neste SLF om endringer av enkeltparagrafer skal vurderes. På denne måten ønsker man å unngå en ny runde med tidkrevende tekstgjennomgang. Dette er i tråd med norsk posisjon.

**Generell oppfølging pkt. 4:** Norge ved Stemre og Vågnes deltar i korrespondansegruppen.

### **5. REVISION OF THE FISHING VESSEL SAFETY CODE AND VOLUNTARY GUIDELINES**

Under dette agendapunktet hadde Norge sendt inn 3 dokumenter. Ett omhandlet baughøyde problematikk og to inneholdt forslag og kommentarer til korrespondansegruppens rapporter. I plenum var Japan spesielt opptatt av at revidert kode og retningslinjer ikke måtte være strengere enn Torremolinosprotokollen selv om de selv ikke har anerkjent Torremolinosprotokollen. FAO ønsket ikke en enhetlig baughøydeformel som foreslått av Norge, da dette ikke ville reflektere ulike værforhold, fiskemetoder, etc. De var også bekymret for at for strenge krav ville føre til at koden og retningslinjene ikke ville bli brukt (!)

Rapport fra korrespondansegruppen samt de norske dokumentene ble referert til arbeidsgruppen for detaljbehandling. Gruppen ble instruert i å arbeide videre med etterfølgende punkter og ha som rettesnor at krav gitt i Torremolinosprotokollen skulle være en maksimumstandard. Norge v/ Pettersen, Lekven og Sæbø deltok i arbeidsgruppen.

#### **5.1 Stabilitet (dokument SLF 44/5/3)**

Kapittel 3 ble drøftet sammen med dokument SLF 44/5/3 som inneholdt norske forslag til baughøyde basert på norske forskrifter. Baughøyde ble grundig diskutert, men både Danmark, Portugal og FAO gikk aktivt ut mot de norske forslagene til formler. Imidlertid fikk Norge tilslutning for at alle referanser til "Guidance on a method for calculating bow height", som er en anbefaling fra Torremolinos konferansen, skulle strykes samt at baughøyde skal defineres i kapittel 1 i samsvar med den norske teksten, som er basert på Lastelinjekonvensjonen. Enkelte mindre justeringer ble også foretatt i kapittel 3, bl.a. trakk Norge et tidligere fremsatt forslag om positiv stabilitet i lettskipstilstand ettersom dette av de øvrige i gruppen var å anse som et tilleggskrav til Torremolinos protokollen.

**Utfall:** Norge fikk ikke gjennomslag for sitt forslag til formel for baughøyde ("tilstrekkelig" blir stående), men endringene i teksten ellers er i tråd med norske forslag og en klar forbedring.

### **5.2 Redningsutstyr/ankerutrustning (dokument SLF 44/5/4)**

Dokument SLF 44/5/4, innsendt av Norge, ble drøftet. Dokumentet inneholder forslag om krav til ankerutrustning. Videre opponerer det mot FAOs forslag om å beholde original tekst i retningslinjenes kapittel 7 om redningsutstyr, da denne ikke gir spesifikke retningslinjer til redningsutstyr på fartøy under 17 meter. Norge ønsker retningslinjer for redningsutstyr også for fartøy under 17 m. I tillegg har Norge i korrespondansegruppen sendt inn en rekke forslag som var inntatt i rapporten i hakeparentes for videre diskusjon.

**Utfall:** Norges forslag til krav til ankerutrustning fikk gjennomslag. Norge fikk også gjennomslag for at arbeidsvester ikke skal kunne benyttes som erstatning for redningsvester og at krav til MOB-båt for fartøy under 24 meter er unødvendig. Det var også enighet om at fartøy på 17 meter skal ha 200 % flåtedekning. Det opprinnelig norske forslaget var ned til 12 meter, men det fikk vi ikke gjennomslag for. Mellom 12 og 17 meter blir kravet 100 % flåtedekning.

### **5.3 Brannsikring (dokument SLF 44/5/5)**

Kapittel 5 ble drøftet i detalj, både i koden og guidelinen. Norges kommentarer til kapittel 5 i guidelinen ble drøftet i forbindelse med gjennomgangen av kapitlet. Japan mente at kapittel 5 generelt var noe strengt for små fartøy.

**Utfall:** Norge fikk gjennomslag for å ta inn regler om deteksjonsanlegg i tillegg til alarmanlegg. Den norske teksten ble ikke fullt ut godtatt da flertallet i gruppen ønsket også at regler for deteksjonsanlegg kun skal gjelde for fartøy over 17 meter. I tillegg ble foretatt forandringer i reglene for fastmonterte brannsløkningsapparater i maskinrom for å imøtekomme Japan. For øvrig ble alle norske forslag fremsatt i dokument SLF 44/5/5 vedtatt med kun mindre modifikasjoner.

### **5.4 Maskineri**

Norge fremsatte et skriftlig forslag for arbeidsgruppen på flere punkter angående kapittel 4 (maskineri). De norske forslagene, som er i tråd med norske forskrifter, ble behandlet og vedtatt av arbeidsgruppen. De viktigste forslagene var å ta inn referanse til del D (ubemannet maskinrom) i Torremolinos protokollen om at nødkraftkilden også skal forsyne deteksjonsanlegg og lanterner og gi strømforsyning i 3 timer samt åpne for at administrasjonen kan forby bruk av innenbords maskiner drevet med bensin.

### **5.5 Generelle bestemmelser/fartøydokumentasjon**

Arbeidsgruppen gikk grundig gjennom kapittel 1 (generelle bestemmelser). En del definisjoner ble justert for å bringe disse i samsvar med Torremolinos protokollen og koden.. Norge argumenterte for at frivillig dokumenter ikke bør inneholde referanser til sertifikater, noe arbeidsgruppen sluttet seg til. Det ble bestemt at alle referanser til sertifikater skal erstattes med "dokumentasjon relatert til fartøyets sikkerhet". Det ble også enighet om å innta en paragraf om "likeverdige løsninger".

### **5.6 Øvrig diskusjon**

Kapittel 9 om radiokommunikasjon har ikke vært behandlet i korrespondansegruppen og ble ikke drøftet i detalj i arbeidsgruppen ettersom COMSAR skal behandle kapitlet. Etter forslag fra FAO ble imidlertid definisjonen i 9.2.3 av "fartøy som opererer sammen i grupper" tatt bort.



Australias henstilling i plenum om å redusere antall steder hvor det overlates til administrasjonen å fastsette nærmere regler, kunne ikke etterkommes fordi slike bestemmelser ofte er kompromisser mellom medlemsstatene.

Arbeidsgruppen anser seg nå ferdig med første del av arbeidet. De enkelte kapitler i koden og retningslinjene skal nå ut til andre relevante underkomiteer for uttalelse. SLF som er koordinator for arbeidet, avventer tilbakemelding fra de andre underkomiteene. Det ble ikke ansett nødvendig å reetablere korrespondansegruppen.

**Oppfølging:** Vurdere om fiskefartøysavdelingen bør ha en representant med til DE, da de vil få oversendt en tung del for vurdering. Deltagere i arbeidsgruppen fra andre lands administrasjoner vil trolig også delta under DE.

Brief til DE, FP, STW, NAV, og COMSAR.

## 6. DAMAGE CONSEQUENCE DIAGRAMS

Diskusjonen var en gjentakelse av fjorårets med de samme innvendingene som tidligere. Diagrammene viser kun skipets flyteevne, mens overlevelsessevnen er avhengig av flere parametere, bl. a. styrke.

**Norsk posisjon:** Norge er skeptisk til diagrammene, da de kan bidra til å gi feil råd til ansvarshavende om bord i en krisesituasjon.

**Utfall:** SLF vil **ikke** anbefale at skadekonsekvensdiagrammer benyttes. Retningslinjer for slike diagram vil **ikke** bli en del av retningslinjer for skadekontrollplan og skadekontrollmanualer. Agendapunktet foreslås strøket fra SLFs arbeidsprogram, i tråd med norsk posisjon.

**Oppfølging:** Brief MSC.

## 7. GUIDELINES FOR THE CONDUCT OF HIGH-SPEED CRAFT MODEL TESTS

UK hadde utarbeidet forslag til retningslinjer for modellforsøk. Forsøkene er relatert til dispensasjon fra krav til indre baugport på hurtiggående ro-ro-fartøy.

**Norsk posisjon:** Ønsker **ikke** retningslinjene slik de foreligger da de åpner for forskjellig metoder som gir ulike resultat.

**Utfall:** Norge var alene om å mene at retningslinjene burde avvete mer erfaring og verifisering, og retningslinjene foreslås utgitt som midlertidige i form av MSC/Circ, se **vedlegg 5**. Skal revideres etter å ha vært brukt noen år. Se også agendapunkt 10. Strykes av arbeidsprogrammet.

**Oppfølging:** Brief MSC

## 8. DEVELOPMENT OF GUIDELINES FOR SHIPS OPERATING IN ARCTIC ICE-COVERED WATERS

Retningslinjene var tidligere ment å utgis som "Polarkoden". Imidlertid har det vært mye diskusjon rundt anvendelsen gjennom flere sesjoner både i SLF og andre underkomiteer. SLF har behandlet de stabilitetsmessige forholdene rundt operasjon i isfarvann i korrespondansegruppen før og under forrige sesjon og hadde ingen ytterligere kommentarer. Saken anses ferdig fra SLFs

side og foreslås strøket av arbeidsprogrammet. I tråd med norsk posisjon.

**Oppfølging:** Brief MSC

## 9. CONTAINERSHIP PARTIALLY WEATHERTIGHT HATCH COVERS

Utkast til retningslinjer for hva som skal være tilfredsstillt for at lemping på krav til tetthet skal tillates var utarbeidet av korrespondansegruppen. Kun lastelinjemessige forhold var inntatt, ikke brann, lensing etc. I utgangspunktet er det opp til hver enkel administrasjon å ta stilling til lastelinjemessige forhold over 1. overbygningssdekk. Underkomiteens forslag til retningslinjer er utarbeidet i et forsøk på å få en ensartet praksis. Japan hadde sendt inn et motforslag som bl.a. vil tillate ikke værtette luker ett dekk lavere i forskipet enn det korrespondansegruppens forslag tillater. Dette "rettferdiggjorde" de gjennom krav til økt lensekapasitet som en ekvivalent løsning. Korea og Kina støttet Japan mens følgende land gikk mot: Frankrike, Danmark, UK, Tyskland, og USA.

**Norsk posisjon:** Norge støtter korrespondansegruppens forslag.

**Utfall:** Basert på prinsippene i korrespondansegruppens forslag skal Frankrike utarbeide revidert utkast til neste sesjon. Forslag skal utvides slik at brann (FP44 har uttrykt bekymring vedr. gass-slokkeanlegg i utette rom), lensing og andre aktuelle forhold reflekteres. Etter behandling i SLF 45, skal utkastet oversendes andre aktuelle underkomiteer. Dette er i tråd med norsk posisjon.

## 10. AMENDMENTS TO THE 2000 HSC CODE

På dette agendapunktet var det kun norske dokumenter. To post "Sleipner" dokumenter oversendt fra MSC 73, ett inf. dokument til støtte for forslag om at 100% skaden som er innført for kategori B fartøy også skal gjelde for kategori A fartøy og ett som omhandlet dispensasjoner på bakgrunn av modellforsøk, ref. også agendapunkt 7.

**MSC 73/3/21:** Norge foreslår her at dersom overbygning eller dekkshus er regnet oppdriftgivende ved vurdering av fartøyets stabilitet, skal de være plassert på et vanntett dekk. Forut for behandling av dette agendapunkt, ble den norske delegasjonen kontaktet av Australias delegasjon. De støttet i prinsippet dokumentet vårt, men hadde med seg utkast til tekst som etter deres mening dekket bedre det vi var ute etter. Norge var enig og la Australias forslag til tekst fram for underkomiteen.

**Utfall:** Med en innskutt setning fra UK som Norge aksepterte **ble forslaget vedtatt**. Ny tekst til paragraf 2.2 i 2000 HSC koden følger som **vedlegg 6** og vil gjelde alle HSC fartøy. Forutsatt aksept av MSC, vil endringen komme i neste bolk av SOLAS-endringer som vil tre i kraft 1. juli 2006.

**MSC 73/3/22:** Her foreslår Norge at det ikke skal skilles mellom kategori A og kategori B fartøy når det gjelder krav til overlevelsessevne etter skade. For å vise at det er mulig, også for kategori A fartøy, å tilfredsstille krav til overlevelsessevne etter en skade som strekker seg over hele fartøyets lengde, ble beregninger for tre fartøy som viser dette sendt inn til SLF 44. I tillegg ble det informert om at Draupner nå var oppgradert til å tåle en slik skade.

**Utfall:** Dette forslaget ble **ikke vedtatt**. Danmark var den eneste administrasjonen som støttet Norge. Australia, UK, Hong Kong China, Frankrike og Kypros var alle mot.

Norges siste dokument under dette agendapunktet forslår å stryke muligheten for å få dispensasjon fra krav om indre baugport på bakgrunn av modellforsøk. Dette forslaget trakk Norge på bakgrunn av resultatene av diskusjonene under agendapunkt 7.

Dokumentet foreslår videre å endre ordlyden i innledningen til dispensasjonsparagrafen slik at administrasjoner ikke pålegges å gi dispensasjon slik det står i dag.

**Utfall:** Australia gikk mot forslaget, men Norge fikk støtte fra Kypros, Danmark, Frankrike og Sverige. Forslaget **ble vedtatt**, og forutsatt godkjenning fra MSC vil også denne endringen tre i kraft 1. juli 2006. Ved dette vil Norge ikke være forpliktet til å akseptere modellforsøk som behandlet under agendapunkt 7.

**Oppfølging:** Brief MSC

## 11. LARGE PASSENGER SHIP SAFETY

SLF har fått i oppdrag av MSC 74 å undersøke mulighet for forbedret overlevelsessevne på store passasjerskip. USA har ut fra en prioriteringsmetode basert på i hvilken grad tidligere eller pågående IMO arbeid dekker de enkelte punktene vi er instruert å se på vurdert områdene SLF er instruert i å se på. Deres konklusjon er at pågående arbeid i SDS-gruppen dekker 7 av 9 punkter. Punktene som ikke er dekket er, etter USAs mening kobling mellom tilgjengelighet av SAR service og overlevelsessevne samt styrke etter skade. Overraskende nok støttet Bahamas denne reduksjonen. De har ellers vært skeptisk til prioriteringsmetoden i MSCs korrespondansegruppe. Imidlertid mente de det var for tidlig å sende det til SDS gruppen, men fikk liten støtte. Etter mye diskusjon endte også raking-damage opp som et punkt som skulle undersøkes videre. Komiteen ble ikke enige om hvorvidt arbeidet med å forbedre overlevelsessevnen lå innenfor mandatet til SDS-gruppen. SDS-gruppen arbeider etter prinsippet "samme sikkerhetsnivå som før".

**Utfall:** "Terms of reference" for SDS-korrespondansegruppe ble satt opp, og følger som **vedlegg 7**. Hvorvidt dette arbeidet ligger utenfor mandatet til SDS-gruppen må tas opp med MSC.

**Norsk posisjon:** Norge er skeptisk til prioriteringsmetoden da vi ikke er enig i at SDS-gruppens arbeid dekker det vi er bedt om å se på av MSC. Imidlertid har Norge i utgangspunktet ikke prioritert SLFs arbeid på dette feltet da vi ønsker å prioritere risikoreduserende tiltak heller enn konsekvensreduserende tiltak innenfor sikkerhet for store passasjerskip. Vi vil imidlertid følge arbeidet i korrespondansegruppen.

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

## 12. MATTERS RELATED TO BULK CARRIER SAFETY

Som instruert av MSC hadde UK utarbeidet et inf. dokument inneholdende forslag som vil bli sendt DE for behandling. Lastelinjerrelaterte forslag ble behandlet i LL arbeidsgruppen, ref. pkt. 4.4, og plenum diskuterte kun SLF-forhold utover disse. Til tekstforslag om nivåalarmer kommenterte Australia at volumgrensen for å montere alarm var for høy. UK foreslår at alarmer skal installeres i vanntette rom med volum over 0,25% av maksimalt deplasement. I følge Australia kunne dette for store skip medføre til dels stor forlig trim uten at fører ble alarmert, spesielt hvis senterskott ble montert for å redusere enkeltvolumer. Forslaget vil også gå i disfavør av små bulkskip. Australia foreslo å redusere grensen til 0,1 ev. 0,15 %. DE vil bli informert om

SLFs anbefaling på området.

**Oppfølging:** Brief DE

### **13. REVISION OF THE MODEL TEST METHOD SPECIFIED IN THE 1995 SOLAS CONFERENCE RESOLUTION 14**

Sverige har utarbeidet forslag til endring i prosedyre for utførelse av modellforsøk i henhold til res.14. Det var ingen kommentarer til det tekniske innholdet i forslaget, men det var ønskelig med en innledning som forklarte bakgrunnen for revisjonen samt inkludering av relevante definisjoner. Videre var det usikkerhet om hvordan en slik endring kunne gjennomføres i praksis.

**Norsk posisjon:** Norge støttet nødvendigheten av en revisjon da dette var oppe i MSC.

**Utfall:** Sverige utarbeider nytt utkast inkludert kommentarene fra SLF. Sekretariatet undersøker prosedyrer rundt gjennomføring av endringene.

### **14. INITIAL TESTS OF WATERTIGHT DOORS IN PASSENGER AND CARGO SHIPS**

Danmark og IACS foreslår å åpne for prototypetest av vanntette dører. Det påpeker at dersom hver enkel dør under skott-/ fribordsdekket skal testes slik SOLAS krever i dag, kan en få skader på isolasjon og utstyr. Forslag til endring av SOLAS II-1/18 var inkludert. SLF var enig i prinsippet i forslaget, men verken Norge, UK eller Frankrike var fornøyd med teksten. Det ble nedsatt en draftinggruppe for å forbedre utkastet. Norge v/ Stemre deltok.

**Norsk posisjon:** Norge er enig i prinsippet hvis det var fare for ødeleggelse av isolasjon og utstyr. Vi ønsker imidlertid mulighet til å kreve testing av enkeltdører dersom administrasjonen finner dette nødvendig. Videre var krav til innfesting og kontroll av denne uklart og til dels manglende.

**Utfall:** Ny tekst ble utarbeidet og følger som **vedlegg 8**. Norske synspunkter ble tatt til følge.

**Oppfølging:** Brief MSC

### **15. WORK PROGRAM AND AGENDA FOR SLF 45**

Forslag til arbeidsprogram samt agenda for SLF 45 følger som **vedlegg 9**

Dato for neste sesjon ble tentativt satt til 22.-26. juli 2002. Imidlertid ble det stilt spørsmål fra sekretariatet om det var nødvendig at SLF møttes i 2002. Dette er et økonomisk spørsmål og ble tatt svært ille opp av bl. annet UK. De mente at det var første gang noen underkomite hadde måttet rettferdiggjøre nødvendigheten av et møte.

**Utfall:** Etter en lang diskusjon ble det utarbeidet argumenter for at SLF skal møtes i 2002, se **vedlegg 10**, men det var ønskelig at møtet ble utsatt til september. UK la inn protest på at SLF ble forespurrt på denne måten, og fikk medhold av flere land. Et ”statement” om dette vil stå i den endelige rapporten.

**Norsk posisjon:** Det er klart behov for et møte i 2002 og Norge støttet UK i diskusjonen. Norge uttrykte imidlertid ikke støtte til UKs "statementet" da ordlyden ikke forelå.

**Oppfølging:** Brief til norsk representant i Council.

## **16. VALG AV FORMANN OG NESTFORMANN FOR 2002**

Hr. A. Carcantzos, Hellas ble gjenvalgt til formann. Ari Gudmundsson, Island ble valgt til ny vise-formann.

## **17. "ANY OTHER BUSINESS"**

Tyskland og Italia la fram dokumenter om henholdsvis intaktstabilitetsrelaterte fenomener som har vært observert og diskusjon rundt værkriteriet i Intakt-koden. I henhold til tidligere vedtak skal forslag til endring av intakt-koden sendes inn som inf. dokumenter under "Any other business". Siden koden sist ble revidert, er det kommet flere forslag til endringer.

**Utfall:** SLF ber MSC om å sette "Revisjon av intakt-koden" på agenda for neste SLF, noe Norge støtter.

**Oppfølging:** Brief MSC.

## **18. OPPFØLGING, ARBEID TIL NESTE SESJON (22.-26. juli 2002)**

Se punktene 3.4, 4.1, 5, 6, 7, 10, 12, 14, 15 og 17. Norge deltar i korrespondansegruppene SDS og LL.

---