

RAPPORT

TIL: Se fordelingsliste
FRA: Delegasjonen v/ Stemre
DATO: 19. oktober 2004

EMNE: IMO SUB-COMMITTEE ON STABILITY AND LOAD LINES AND ON FISHING VESSEL SAFETY 47. SESJON, 13.-18. SEPTEMBER 2004

Deltagelse, forberedelser m.m.:

Den norske delegasjonen hadde følgende sammensetning:

| | | | |
|-------------------|--------------------|--------------------------|---------------------------------|
| Avdelingsdirektør | Turid Stemre | Sjøfartsdirektoratet | Delegasjonsleder/Plenum/DG/WG 3 |
| Senioringeniør | Torgeir Bjørntvedt | Sjøfartsdirektoratet | WG 1 |
| Overingeniør | Eirik S. Bjørnsen | Sjøfartsdirektoratet | WG 3 |
| Senioringeniør | Niclas Mård | Sjøfartsdirektoratet | Plenum/WG 3 |
| Rådgiver | Christofer Kobro | Sjøfartsdirektoratet | WG 2 |
| Sjefsingeniør | Knut Vågnes | Det Norske Veritas | Plenum |
| Sjefsingeniør | Sigmund Rusås | Det Norske Veritas | WG 1 |
| Senioringeniør | Edith B. Vistung | Det Norske Veritas | WG 3 |
| Overingeniør | Gunnar Hjort | Det Norske Veritas | WG 1 |
| Seksjonsleder | Rune Karlsen | Norges Rederiforbund | Plenum/WG 1/WG 3 |
| Naval Architect | Inge F. Sandaas | c/o Norges rederiforbund | WG 1 |

Formøte ble avholdt 2. september 2004.

Kommentarer til møtet:

SLF 47 var bl.a. instruert av MSC 78 i å bestrebe en ferdigstillelse av arbeidet med revisjonen av SOLAS, kapittel II-1, del A, B og B-1. Dette ble understreket av Generalsekretæren under hans åpningstale (se pkt.1 "Generelt" under). Likeledes påpekte han at arbeidet med revisjon av kode og frivillige retningslinjer for fiskefartøy skulle ferdigstilles under sesjonen. Begge disse målsetningene ble oppnådd, men med hensyn til revisjon av SOLAS kapittel II-1, argumenterte spesielt Italia for utsettelse da de mente at flere studier var nødvendig før ferdigstillelse. Flertallet var imidlertid ikke enig, men på grunn av rapporteringsrutinene som inntil videre benyttes, er det kun konklusjoner og såkalte "statements" som refereres og med det gir rapporten et skjevt bilde av diskusjonene. Dette medfører at Norge anser det nødvendig å utarbeide dokumenter til MSC 79 som imøtegår Italias innspill og gir MSC en oversikt over alt arbeidet som ligger til grunn for de forslagene fra SLF som nå ligger på bordet.

Dagsorden og arbeidsgrupper:

Dagsorden og tidsskjema for sesjonen framgår av vedlegg til SLF 47/1/1.

Følgende arbeidsgrupper ble nedsatt:

- WG 1: agendapunkt 3, revisjon av SOLAS kap. II-1, del A, B og B-1
- WG 2: agendapunkt 5, revisjon av kode og retningslinjer for fiskefartøy
- WG 3: agendapunkt 6, revisjon av intaktkoden.

Videre ble det nedsatt en draftinggruppe under agendapunkt 13, gjennomgang av 2000 HSC koden og endringer i DSC koden og 1994 HSC koden, som primært arbeidet utenfor plenums møtetider.

Saksbehandlingen, dokumenter m.m.:

Generelt vises det til rapportutkast fra SLF til MSC, SLF 47/WP.7. 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 47/17.

Oppsummering og oppfølging:

Brief til MSC 79 på "urgent matters" fra SLF 47.

Brief til MSC 80 på øvrige punkter.

Utarbeidelse av dokumenter til MSC 79 på SLFs agendapunkt 3, (MSCs agendapunkt 11) Disse er sendt inn og bekreftet mottatt fra IMO.

Deltagelse i korrespondansegrupper på agendapunkt 3 og 6.

Delta på eventuelle møter i korrespondansegruppene mellom denne og neste sesjon forutsatt ressurser.

Det etterfølgende utdyper de enkelte agendapunkter:

1. GENERELT

I sin åpningstale understreket Generalsekretæren viktigheten av at SLFs arbeid med revisjonen av kapittel II-1 i SOLAS ble avsluttet under denne sesjonen.

Han minnet videre om at den reviderte teksten til koden og retningslinjene for fiskefartøy skulle ferdigstilles på denne sesjon.

Igjen ble manglende implementering av Torremolinos protokollen av 1993 og STCW-F konvensjonen av 1995 påpekt. Med hensyn til Torremolinos protokollen informerte Generalsekretæren om at endret grunnlag for ikrafttredelse av denne skal opp på Council i november.

Han kommenterte også utfordringene som ligger i revisjonen av intakt-koden, den kortsiktige reorganiseringen og den langsiktige revisjonen som har som mål å innføre funksjonskrav.

2. DECISIONS OF OTHER IMO BODIES

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

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

På bakgrunn av rapporten utarbeidet av arbeidsgruppen Sjøfartsdirektøren nedsatte for å vurdere de skipstekniske forhold rundt Rocknes-ulykken, hadde Norge 2 dokumenter til dette agendapunktet. Ett i samarbeid med Tyskland som gikk på dobbeltbunnsproblematikk og et som omhandlet beregning av overlevelsesindeks for skip med usymmetrisk design. I tillegg til dette har Norge deltatt aktivt i korrespondansegruppen mellom denne og forrige sesjon.

Instruksen fra MSC var opprinnelig at sikkerhetsnivået i de nye og gamle reglene skulle være det samme. Da det viste seg at opprinnelig sikkerhetsnivå for eksisterende større passasjerskip (over 150 m/ 3000 passasjerer) avtar med størrelsen, samt roro lasteskip og rene bilskip kommer dårligere ut enn andre lasteskip, ble mandatet endret i samsvar med innspill fra bl.a. Norge under MSC 78 i mai i år.

Som indikert i ”kommentarer til møtet” over, ble det en til dels opphetet diskusjon rundt hvorvidt det var mulig å ferdigstille arbeidet i løpet av sesjonen. Flere aktører (Italia, Frankrike, Finland og ICCL) har siden SLF 46 utført en del forskning i form av modellforsøk og numeriske analyser, for å vise at større passasjerskip ikke har så dårlige overlevelsessevne som resultatene av valideringsarbeidet kan tilsi. En del av dette materialet ble presentert på MSC 78, som avgjorde at ferdigstillelse av revisjonsarbeidet skulle gå sin gang og at ytterligere forskning relatert til store passasjerskip skulle sendes direkte til MSC 79. Da ovennevnte aktører likevel hadde sendt inn flere dokumenter til SLF 47 der de påpekte det de anså som svakheter ved det nye regelverket, ble det bestemt at disse skulle presenteres i arbeidsgruppen, men at dokumentene hva angår innhold kun skulle tas hensyn til i den grad de ville bidra til å slutføre arbeidet med det reviderte regelverket, noe Italia var svært lite fornøyd med.

Italia baserer sine innvendinger bl.a. på at den indre struktur i lasteskip og passasjerskip er forskjellige, og vil derved ha forskjellig evne til å absorbere kollisjonsenergi. Da det ikke foreligger statistikk for store passasjerskip (heldigvis), har arbeidet basert seg på den statistikken som foreligger for andre typer store skip, noe Italia mener er feil.

SDS (Subdivision and Damage Stability) -gruppen ble instruert i å slutføre revisjonen av SOLAS kapittel II-1, del A, B og B-1.

Norge var representert i arbeidsgruppen av Stemre, S.dir., (delvis), Bjørntvedt, S.dir., Rusaas, DNV, Hjort, DNV, Sandaas og Karlsen, Norges Rederiforbund (sistnevnte delvis).

Det etterfølgende ble diskutert i gruppen:

Faktor ”s” (Overlevelsesindex):

”s” beholdes uendret i forhold til forslaget fra korrespondansegruppa, med unntak av SEM (Static equivalent method) og s_{wod} , som fjernes i sin helhet. Resultatene fra valideringsarbeidet viser at disse har mindre praktisk betydning for totaloverlevelsessevnen for Ro-Ro passasjerskip enn tidligere antatt.

Som et resultat av diskusjonene i SDS-gruppen ble det, for å imøtekomme Italias argumenter om at beregningen av ”s” kunne være for konservativ for store passasjerskip, enighet om å åpne for bruk av modellforsøk. Det må imidlertid utarbeides retningslinjer for dette, på samme måten som for ”Stockholmsavtalen” i sin tid.

”Minor damage”:

Ingen diskusjoner rundt dette. Korrespondansegruppas forslag opprettholdes.

Faktor ”p” (Sannsynlighetsindex):

Italia bestrider enkelte sider ved faktoren ”p”. Imidlertid mente Danmark, Tyskland, Hellas, Sverige, USA og Norge at ”p”, slik den nå er utviklet av HARDER prosjektet og korrespondansegruppa, er så korrekt som mulig er ut fra den statistikken som foreligger. Videre er behandlingen av det statistiske grunnlaget samsvarende med tidligere utvikling av resolusjon A.265(VIII) (Passasjerskip) og dagens SOLAS Kapittel II-1del B-1 (Lasteskip). Norge imøte gikk Italias påstander i arbeidsgruppen.

Minimum overlevelsesindeks ”R”:

”R” for henholdsvis passasjerskip og lasteskip ble vedtatt i henhold til korrespondansegruppas seneste forslag, som innebærer en gjennomsnittsregresjon av ”A” for utvalget av skip. For lasteskip mellom 80 m og 100 m justeres minimumsindeks ”R” noe, slik som i dagens

SOLAS for lasteskip.

Store passasjerskip:

Arbeidsgruppen var instruert i å diskutere sikkerhet på store passasjerskip, men grunnet tidsnød gikk diskusjonen kun i plenum, se pkt.8.

ROCKNES:

Usymmetriske arrangementer:

Norge hadde sendt inn forslag om å legge skipets svakeste side til grunn ved beregninger av overlevelsessevnen ved usymmetriske arrangementer. Dette ble ikke fullt ut akseptert, men fokus på dette er økt ved at det kommer med i selve regelteksten og ikke bare i fortolkningene til reglene slik det er i dagens SOLAS. Norge er imidlertid ikke fornøyd med den endelige teksten da denne er uklar, og vil gjøre et forsøk på å få inn forbedret tekst under MSC 79 (dokument innsendt og bekreftet inntatt som møtedokument). Alternativt kan dette belyses nærmere ved utarbeidelse av retningslinjene til det nye regelverket, som skal foregå i korrespondansegruppen.

Vekting av overlevelsessevne for hver beregningsdypgang:

Tyskland, støttet av bl.a. Norge, hadde foreslått å innføre minimumsverdier for hver beregningsdypgang for å unngå den skjevfordelingen dagens regler aksepterer, noe som ble aktualisert i forbindelse med "Rocknes". Forslaget ble akseptert og grenseverdier tatt inn i reglene.

Mellomliggende fyllingstrinn:

Krav til stabilitet i mellomliggende fyllingstrinn vil kun gjelde passasjerskip som i dag. Imidlertid vil det i retningslinjene til de nye reglene åpnes for å vurdere mellomliggende fyllingstrinn dersom administrasjonen mener stabiliteten i mellomliggende fyllingstrinn er utilstrekkelig.

Dobbeltbunn:

Tyskland og Norges forslag til innføring av bunnskade for å vurdere minimumshøyde av dobbeltbunn gikk igjennom med noen justeringer. Vertikal utstrekning av dimensjonerende skade blir B/20, maksimum 2,0 meter. Uansett må dobbeltbunnshøyden være minst 0,76 m for både lasteskip og passasjerskip av hensyn til sikker adkomst. Når høyden av dobbeltbunn er lavere enn B/20 skal fartøyet kunne overleve slike bunnskader ("s" minst 1.0).

Ved arrangementer med store underrom kan dobbeltbunnshøyden forlanges økt til B/10 i passasjerskip dersom administrasjonen mener at dette kan være nødvendig. Tekstutkastet som legges fram for MSC er imidlertid vagt med hensyn på lasteskip og Norge gjør et forsøk på å få også denne teksten endret i MSC (medtatt i dokument nevnt under usymmetriske arrangementer over).

REVISJON AV MSC/Circ. 650:

Dette ble, etter forslag fra Norge håndtert i Plenum. Det ble funnet grunnlag til å forta en revurdering av sirkulæret, som omhandler akseptkriterier for at eksisterende skip ikke trenger tilfredsstillende krav som for nye skip etter forlengelse. Det er signaler om at enkelte administrasjoner og classeselskap også anvender prinsippene i sirkulæret på nye skip, som forlanges fra under til over anvendelsesgrensene på henholdsvis 80 og 100 m. Dette er etter Norges mening i strid med intensjonen bak sirkulæret.

SLF 48 vil, forutsatt godkjenning fra MSC 79, få saken som nytt punkt på arbeidsprogrammet.

Avsluttende diskusjoner:

Ved gjennomgangen av rapporten til MSC på fredag tok Italia igjen opp sine betenkeligheter og bekymringer over flere usikkerhetsmomenter i reglene, og at reglene ferdigstilles før disse er avklart. De får med en reservasjon om dette i rapporten, hvor de støttes av flere land som Spania, Argentina, Chile og Frankrike. De signaliserte også at de vil komme med alternative forslag til minimum overlevelseseindeks "R" for passasjerskip. Dette vil være forslag som innebærer lavere standard enn hva som ble vedtatt.

Norsk posisjon: Støttet korrespondansegruppens forslag til revidert tekst med de endringene som ble foreslått av Norge og Tyskland.

Revisjon av MSC/Circ.650 er foreslått av Norge.

Utfall:

Revidert og harmonisert SOLAS Kapittel II-1 del A, B og B-1 ble vedtatt og sendes MSC 79 for godkjenning. Endringer foreslått av Norge og Tyskland er delvis tatt inn.

Revisjon av MSC/Circ.650 kommer som eget punkt på SLFs arbeidsprogram.

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

Norge imøtegår Italias argumenter i dokument innsendt til MSC 79. Det vil være en fordel med deltagelse av ekspertise fra DNV, som har deltatt aktivt i HARDER prosjektet på MSC 79.

Dokumenter innsendt av Norge til MSC 79 i denne forbindelse, er utarbeidet i samarbeid med USA, Hellas og Tyskland. Danmark og Sverige ble invitert til å delta, men responderte ikke.

Arbeidet har vært koordinert av Stemre som blir med i Norges delegasjon til MSC 79. Det er imidlertid ingen grunn til å tvile på støtte fra Sverige i denne sammenheng. Danmark er noe mer usikre i MSC.

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

Arbeidet fortsetter i korrespondansegruppa frem til SLF 48. Foreslås fullført innen 2006 slik at gjennomarbeidede "explanatory notes" foreligger når nytt kapittel II-1 i SOLAS trer i kraft.

Oppfølging: Norge bør støtte SLFs forslag om å endre tidspunkt for ferdigstillelse til 2006.

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

SLF 47 nedsatte en arbeidsgruppe med oppgave å ferdigstille revisjonsarbeidet av kodens del A, operasjonelle krav, kodens del B, konstruksjons- og utstyrsmessige krav til fiskefartøy med lengde over 24 meter, samt frivillige retningslinjer for fiskefartøy, som inneholder konstruksjons- og utstyrsmessige krav for mindre fiskefartøy. Resultatet bygger på et utstrakt arbeid i øvrige underkomiteer, og korrespondansegruppen ISCG FVS som har vært aktiv siden 1999. SLFs oppgave var å sammenstille resultatet fra disse instansene. Mandatet for revisjonsarbeidet har først og fremst vært begrenset til ikke å oppstille strengere krav enn Torremolinosprotokollen (TP). Arbeidsgruppen ble instruert i å ferdigstille utkast til revidert tekst for kode og retningslinjer for fiskefartøy. Norge v/Kobro deltok i arbeidsgruppen. (Revidert utkast fremgår av dokument SLF 47/WP.1 og SLF 47/WP.1/Add.1. og Add.2.)

Generelt:

Arbeidsgruppen gjorde kun mindre materielle endringer til koden og retningslinjene. Arbeidet var særlig konsentrert om å ferdigstille brukervennlige og helhetlige instrumenter. Forordet ble justert for å ivareta de seneste endringene.

Koden del A, operasjonelle krav:

Del A er i all hovedsak gjennomført i norsk rett. Del A får anvendelse for alle fiskefartøy, uavhengig av størrelse og temaene er eksempelvis utdanning, trening, helsekrav etc. som er ivare tatt i Norge bl.a. gjennom regelverk fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

De operasjonelle kravene i seksjon 2 og 3 av Del A, knytter seg imidlertid opp mot konstruksjon og utstyr, og må derfor sees i sammenheng med Del B og retningslinjene som gjelder fartøy fra 12 m (L) og derover.

Koden del B nye fartøy over 24 m (L):

Del B er i all hovedsak på linje med det norske regelverk, slik dette fremgår av forskrift av 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover. Sjøfartsdirektoratet ser ikke behov for å gjøre endringer i regelverket, og Norge kan tilslutte det arbeidet som er nedlagt.

Frivillige retningslinjer - nye fartøy mellom 12 m (L) og 24 m (L):

De frivillige retningslinjene er, i likhet med kodens del B, i all hovedsak på linje med norske regler. Det er imidlertid enkelte justeringer som er nødvendig for å harmonisere regelsettene, eksempelvis reglene i kapittel 5 om brannvern som oppstiller strengere krav enn gjeldende norske regler på området.

Forslag til konstruksjons og utstyrskrav for fartøy under 12 m (L):

SLF 47 fremmet et forslag som vil framgå av rapporten (SLF 47/17) om at IMO burde utvikle en kode med krav til konstruksjon og utstyr også for fartøy under 12 m (L). En slik kode vil i så fall ta utgangspunkt i det arbeidet som allerede er ferdigstilt for fiskefartøy over 12 m (L).

Begrunnelsen for forslaget er at denne fartøysgruppen representerer ca 2/3 av verdens fiskere, som totalt består av ca 16 millioner fiskere. Til sammenlikning består den kommersielle handelsflåten av ca. 1.4 millioner sjøfolk. Når fiskerisektoren mister omlag 24.000 fisker i året, synes det uakseptabelt at IMO ikke har fokus på denne fartøysgruppen. Det antas at SLF må bruke fem sesjoner på arbeidet, og foreslår planlagt ferdigstillelse 2009.

Sjøfartsdirektoratet har uavhengig av forslaget i lengre tid vurdert å utvikle oppdaterte konstruksjons- og utstyrskrav for denne fartøysgruppen. Vi ser det derfor som positivt at IMO tar tak i dette, og støtter forslaget.

Utfall:

Norge var aktiv i arbeidsgruppen og fikk gjennomslag for foreslåtte endringer. Norsk posisjon og gjeldende rett er som nevnt i all hovedsak i tråd med de krav som oppstilles i koden og retningslinjene, likevel slik at norsk rett i stor grad oppstiller strengere krav enn hva som fremgår av nevnte instrumenter. Norge bifaller således utfallet av SLF47, slik dette fremgår av arbeidsdokumentene.

Revidert kode og retningslinjer sendes MSC 79 for godkjenning som en del av "urgent matters" fra SLF 47.

Norsk posisjon. Som utfall

Oppfølging:

Norge bør støtte at utkast til revidert tekst til kode og frivillige retningslinjer for fiskefartøy godkjennes slik utkastet legges fram fra SLF 47. Norge bør videre støtte SLFs forslag om å utvikle kode for fiskefartøy under 12 m (L).

6. REVIEW OF THE INTACT STABILITY CODE

Arbeidet med revisjon av intaktkoden fortsatte under SLF 47. Norge hadde sent inn to dokumenter til dette agendapunktet. Det ene dokumentet hadde sin bakgrunn i anbefalingene fra Rocknes arbeidsgruppen og relaterte seg til anbefalingen om at lastcomputere skal godkjennes samt at lastekondisjoner skal rapporteres til landorganisasjonen. Dokumentet gikk et skritt videre i forhold til arbeidsgruppens anbefaling og foreslo obligatorisk krav til last-computere. Det andre dokumentet foreslo at intaktkoden skulle utvides til også å gjelde offshore lagringsenheter. Pr. i dag gjelder intakt koden kun boreenheter. Det ble nedsatt en arbeidsgruppe og denne ble instruert. Norge deltok ved Bjørnsen, S.dir, Mård, S.dir., Vistung, DNV og Rune Karlsen, Norges Rederiforbund (delvis).

Generelt:

Revisjonen av intakt-koden er delt inn i to faser, en revisjon med et kort tidsaspekt og en revisjon som har som mål å utarbeide funksjonskrav for godkjennelse av intaktstabilitet, altså en revisjon med et lengre tidsaspekt.

Den reviderte intaktkoden vil bli bygget opp med flere deler der en del blir obligatorisk og vil omfatte gitte fartøystyper, en del blir anbefalinger (guidelines) for fartøystyper som ikke får obligatoriske krav og mer generelle anbefalinger og en del vil inneholde forklaringer (explanatory notes). Koden vil videre omfatte vedlegg som for eksempel krengeprøveprosedyre.

Værkriteriet:

Værkriteriet har vært et hett diskusjonstema. Det er enighet om at dagens værkriterium skal beholdes uendret til en alternativ beregningsmetode for værkriteriet foreligger. Det er prinsipiell enighet om at alternative metoder basert på modellforsøk og matematiske simuleringer må utvikles. Det skal utarbeides retningslinjer for bestemmelse av rullewinkel og vindtrykk ved bruk av modellforsøk.

Fri væskeoverflate-effekt:

Korea og Kina er ustoppelige når det gjelder fri væskeoverflate korreksjoner. Norge prøvde å stoppe forslagene i fjor, noe vi trodde vi hadde lyktes i, men nei, nye forslag dukket opp i år også. Norge var bekymret for konsekvensene av de framsatte forslagene for OBO-skipene. Imidlertid ble det enighet om et forslag basert på MARPOL, noe Norge kunne støtte. Så får vi håpe diskusjonen om fri væskeoverflatekorreksjon er avsluttet.

Stabilitetscomputere:

Norge fikk ikke støtte for forslag om krav til last computer, men det er generell enighet om at det må utvikles retningslinjer for godkjennelse av slike. Dette punktet ble ikke diskutert i arbeidsgruppa, men skal behandles i korrespondansegruppa som ble nedsatt.

Utfall: Det ble nedsatt en korrespondansegruppe som bl.a. skal se på oppdriftsgivende volumer, krengeprøveprosedyre, parametrisk rulling, revisjon av MSC/Circ.707 Retningslinjer til kapteinen for å unngå farlige situasjoner i urolig sjø m.m.

Retningslinjer for forbedring av stabilitetsdata på bulkfartøy:

Arbeidsgruppen ble også instruert i å ferdigstille et forslag til tekst til MSC sirkulære angående overnevnte forhold. Forslaget oversendes MSC 80 for godkjenning.

Norsk posisjon: Det foreslåtte sirkulæret er egentlig en gjentakelse av tidligere utarbeidet sirkulære om stabilitetsopplysninger. Det er viktigere å få utarbeidet retningslinjer for godkjenning av last computere.

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

7. REVIEW OF THE OSV GUIDELINES

En revisjon av Offshore Supply Vessel (OSV) guidelines ble initiert av Australia på SLF 46. Til SLF 47 forelå det to dokumenter fra Australia og ett notat fra sekretariatet. Disse ble behandlet i plenum.

Australia forslag om å slette alt som hadde med intaktstabilitet å gjøre for å ta det inn i intaktkoden ble prinsipielt støttet.

Det ble stilt spørsmålsteget ved anvendelsesparagrafen og lengden på 100 meter. Videre etterlyste man innspill på uttrykket "near coastal voyages".

Det ble en noe lenger diskusjon rundt Australias forslag til endringer i koden med hensyn til skadestabilitet. Australia foreslår en toavdelingsskade og synet på dette var delt.

Australia hadde også forslag relatert til vanntett integritet, uten at det ble enighet om dette.

Utfall: Sekretariatet skal utarbeide utkast til revidert OSV Guidelines basert på Australias forslag og kommentarer i plenum. Ønsker innspill fra medlemslandene med hensyn på skadestabilitet og punktene nevnt over. BLG og DSC må tas med på råd i arbeidet med revisjonen av OSV guidelines, ref. IMO Res.A673 (Guidelines for the transport of limited amounts of hazardous and noxious liquid substances in bulk on offshore supply vessels). Australia ønsket en arbeidsgruppe på neste sesjon, men det er ingen ledig. Det blir trolig en draftinggruppe under SLF 48.

Norsk Posisjon: Har ingen prinsipielle innvendinger mot forslaget om to avdelingsskade men er negativ til forslag om vanntett integritet som avviker fra SOLAS' krav for andre lasteskip.

Oppfølging: Norge bør utarbeide dokument til SLF 48 om vanntett integritet. Brief BLG og DSC.

8. LARGE PASSENGER SHIP SAFETY

Grunnet tidsnød ble dette agendapunktet ikke berørt i SDS-arbeidsgruppen som forutsatt. Det ble derfor kun en kort behandling i plenum.

Det ble ned satt en uformell draftinggruppe som satt opp "terms of reference" for SDS-korrespondansegruppen som ble gjenopprettet ref. agendapunkt 3.

Norge v/Stemre deltok i draftinggruppen.

Korrespondansegruppen ble instruert i å:

Vurdere innsendt dokumenter så langt

vurdere nytten av "time-to-flood" studier med hensyn på å bestemme overlevelsesevnen av skader større enn dagens SOLAS regelskader,

bedømme om et kriterium for flyteevne kan etableres,

bringe ytterligere klarhet rundt det såkalte ”terskelkriteriet”,
opprette en agenda for utvikling av terskelkriteriet.

Terskelkriteriet er egentlig dimensjonerende skadescenario etter hvilke skipet enten skal kunne returnere til havn eller holde seg flytende i 3 timer. Problemet blir å relatere dimensjonerende skadescenario til det probabilistiske rammeverket. Hvordan skal dette håndteres?

Utfall:

Arbeidet fortsetter i korrespondansegruppen.

Oppfølging:

Norge v/Stemre følger arbeidet hva gjelder store passasjerskip i SDS-korrespondansegruppen.

9. HARMONIZATION OF DAMAGE STABILITY PROVISIONS IN IMO INSTRUMENTS

I år hadde både Tyskland og Australia sendt inn dokumenter til dette agendapunktet. Det er tydelig en viss bekymring i forhold til å innføre krav om probabilistiske skadestabilitetsberegninger for alle typer fartøy. En bekymring Norge deler. Under diskusjonen i fjor ble det enighet om at det må defineres i hvilke av IMOs instrumenter det foreligger krav til skadestabilitet. Noe sekretariatet nå har utarbeidet en liste over. Videre var det under forrige sesjon enighet om at før en bestemte hvorvidt de forskjellige instrumentene var egnet for bruk av probabilistisk rammeverk, måtte det foreligge tilstrekkelig statistisk materiale. De samme meningene ble fremmet under denne sesjonen.

Utfall: SDS korrespondansegruppe skal vurdere hvilke typer fartøy det probabilistiske konseptet kan være egnet for.

10. CONSIDERATIONS OF IACS UNIFIED INTERPRETATIONS

Til SLF 47 ble det lagt fram 3 IACS-fortolkninger for godkjenning. Fortolkningene er:

1. LL 68 Plassering av fribordsdekk på “float on/float off barge carriers”
2. LL 69 Skadeomfang i forbindelse med bakk i lastelinjekonvensjonens regel 27.
3. MPC 11 Fortolkning til MARPOL I/25A

Utfall:

Fortolkningene ble godkjent og utkast til LL.3 sirkulære ble utarbeidet.

En revidert versjon av fortolkning til regel II-1/22 om krengeprøver ble også godkjent. Denne var et kompromiss mellom forskjellige ståsteder, og svært mye bedre enn den som ble framlagt på forrige sesjon. Også de øvrige fortolkningene fra forrige sesjon ble godkjent.

Norsk posisjon: Støttes

11. REVISION OF TECHNICAL REGULATIONS OF THE 1966 LL CONVENTION

Under dette agendapunktet foreligger en liste over saker som den tidligere lastelinjegruppen har identifisert for videre vurdering etter at arbeidet med revisjonen av Lastelinjeprotokollen av 1988 var ferdigstilt. Plenum ble enig om at det var nødvendig med en prioritering i denne listen, og ble enige om at følgende skulle prioriteres:

- Revisjon av fribordstabeller
- Skip med redusert fribord
- Korreksjoner for spring og overbygning

12. IMPROVED LOADING/STABILITY INFORMATION FOR BULK CARRIERS

Dette punktet ble behandlet i arbeidsgruppen for revisjon av intaktkoden og er omtalt under pkt.6.

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

Til dette agendapunktet var det sendt inn dokumenter fra UK og Australia. Arbeidet går primært ut på å inkorporere fortolkningene i MSC/Circ.1102 i HSC 2000 koden, og å inkorporere endringene i HSC 1994 koden og DSC-koden som godkjent av MSC og utgitt i form av MSC./Circ.1057. Både UK og Australia hadde dokumenter som listet disse endringene, og i tillegg foreslo enkelte mindre endringer. I tillegg foreslo UK å se på skadeutstrekning på nytt, basert på et forskningsprogram de har gjennomført.

UKs forslag til endringer i skadeutstrekning ble avvist. Delvis fordi prosjektet hadde tatt for seg konvensjonelle skip og overført resultatene til hurtiggående fartøy, noe det ble stilt spørsmålsteget ved, men primært fordi det var enighet om å holde endringer i HSC 2000 koden på et minimum så kort tid etter ikrafttredelse.

Det ble nedsatt en draftinggruppe som fikk i oppdrag å inkorporere fortolkningene i MSC/Circ 1102 samt eventuelle andre mindre endringer basert på forslag fra UK og Australia og kommentarer i plenum. Norge v/Stemre deltok.

Utfall: På bakgrunn av draftinggruppens arbeid vil sekretariatet utarbeide et oppdatert dokument til neste sesjon. Det ble bestemt å nedsette en arbeidsgruppe under neste sesjon for å ferdigstille SLFs arbeid med gjennomgangen av HSC 2000 koden og revisjonen av de to andre kodene.

Norsk posisjon: Norge støttet et minimum av endringer nå.

14. WORK PROGRAMME AND AGENDA FOR SLF 47

Utkast til arbeidsprogram og agenda for neste sesjon som tentativt er satt til

12.-16. september 2005

ble utarbeidet for gjennomgang av MSC 79. Det foreslås å nedsette følgende tre arbeidsgrupper under neste sesjonen:

- SDS
- Intakt stabilitet
- Endringer i HSC kodene 1994 og 2000 samt DSC-koden

15. ELECTION OF CHAIRMAN AND VICE-CHAIRMAN FOR 2004

Hr. A. Carcantzos, Hellas, ble gjenvalgt til formann. Hr. R. Gehling, Australia ble valgt som ny vise-formann etter A. Gudmundsson som nå representerer FAO og følgelig ikke kan inneha vervet.

16. ANY OTHER BUSINESS

Safety aspect of water ballast management:

Her var det kun Australia som hadde noen særlig synspunkter. Agendapunktet har tidligere blitt strøket grunnet manglende innspill. Spørsmålet nå er noe mer spesifikt enn tidligere, nemlig i hvilken grad kan sikkerhetsregler brytes under utskifting av ballastvann i sjøen.

Utfall: Innspill ønskes til neste sesjon.

Rocknes:

Norge redegjorde muntlig for arbeidet i og anbefalingene fra arbeidsgruppen Sjøfartsdirektøren nedsatte etter Rocknes-ulykken. Redegjørelsen vil bli vedlagt rapporten som et annex.
