

Fra: Turid Stemre
Møtested: International Maritime Organization, London
Møteleder: Kevin Hunter (UK)
Referat fra: Sub-Committee on Ship Design and Construction, 3. Sesjon (18.-22. januar 2016)

Dato 1. februar 2016

Sammendrag:

Av viktige saker for Norge kan nevnes:

- Håndtering av «special personnel» (agendapunkt 11 og 16)
- Ferdigstillelse av endringer i SOLAS kapittel II-1 og explanatory notes (agendapunkt 3)
- Ferdigstillelse av endringer i intaktkodens del B relatert til tauing og løfting (agendapunkt 7)

Norge kan si seg fornøyd med utfallet av SDC 3, som i all vesentlighet var samsvarende med våre posisjoner.

Den norske delegasjonen:

<i>Navn</i>	<i>Organisasjon</i>	<i>Plenum/arbeidsgruppe</i>
<i>Senierrådgiver Turid Stemre (delegasjonsleder)</i>	Sjøfartsdirektoratet	Plenum/DG
<i>Senierrådgiver Haakon Storhaug</i>	Sjøfartsdirektoratet	EG
<i>Senioringeniør Trond Kvande</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
<i>Senioringeniør José Ventura</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
<i>Senioringeniør Anders Mathisen</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
<i>Senioringeniør Torstein Dale Selsås</i>	Sjøfartsdirektoratet	EG
<i>Senioringeniør Kim Are Paulsen</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 3
<i>Seksjonsleder, Sikkerhet Kjersti Høgestøl</i>	Norges Rederiforbund	EG
<i>Rådgiver Jahn Viggo Rønningen</i>	Norges Rederiforbund	WG 1
<i>Principle Engineer Anders Eggum,</i>	DNV GL	EG
<i>Principle Engineer Philippe Noury,</i>	DNV GL	WG 3
<i>Chief Scientist Dr Ing Rolf Skjong</i>	DNV GL	WG 1/WG 3
<i>Gunnar Hjort, Principal Surveyor</i>	DNV GL	WG 1

Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler torsdag 14. januar.

I det følgende vil det redegjøres for hovedproblemstillingene, de beslutninger som ble fattet knyttet til disse, og oversikt over resolusjoner og sirkulærer som ble godkjent for oversendelse til hovedkomiteene.

Norske dokumenter

- SDC 3/3/5** Draft explanatory notes regarding heat-sensitive piping under SOLAS regulation II-1/13.2.3
- SDC 3/INF.9** Observations on the result of the work on the amendments to SOLAS Chapter II-1
- SDC 3/6/3** Amendments to the 2008 IS Code to include the outcome of discussions on the second-generation intact stability criteria
- SDC 3/6/4** Comments on the outcome of SDC 2 on the proposed amendments to 2008 IS Code on second-generation intact stability criteria
- SDC 3/7** Report of the correspondence group (Amendments to Part B of the 2008 IS Code on towing, lifting and anchor handling operations)

I tillegg var vi med-innsender på SDC 3/15 (Safe mooring operations for new ships) sammen med Malaysia, Filippinene, EU-landene og Kommisjonen.

Forhandlingene

Det ble opprettet tre arbeidsgrupper:

- WG 1: Subdivision and damage stability (agendapunkt 3, 4, 5 og 9) - ledet av USA v/ J. Person
WG 2: Intact stability (agendapunkt 6 og 7) – ledet av Italia v/ A. Francescutto
WG 2 ble splittet og splintergruppen på agendapunkt 7 ble ledet av Norge v/ A. Mathisen
WG 3: Fire protection (agendapunkt 8 og 17) – ledet av Sverige v/ S. Gabor

I tillegg ble det opprettet en ekspertgruppe

EG: Mandatory instruments and/or provisions addressing safety standards for the carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages (agendapunkt 11 og 16) – ledet av Spania v/ M. Nunez

Det ble opprettet en draftinggruppe:

DG: revised SOLAS regulation II-1/3-8 and associated guidelines (MSC.1/circ.1175) and new guidelines for safe mooring operations for all ships (agendapunkt 15) – ledet av UK v/ K. Ware

Her følger agendapunktene med faglig innhold:

AGENDAPUNKT 3 AMENDMENTS TO SOLAS REGULATIONS II-1/6 and II-1/8-1

SDC 2 ferdigstilte endringene til SOLAS kapittel II-2 og oversendte de til MSC 95 for godkjenning og påfølgende vedtak. MSC 95 sendte imidlertid endringene tilbake til SDC for å klargjøre anvendelsesbestemmelsene i henhold til MSC.1/Circ.1500. Instruksen var klar på at kun anvendelsesbestemmelsene skulle diskuteres, ikke det faglige innholdet, og at endringene skulle gjelde for nye skip. I tillegg ble agendapunktets tittel endret til «Amendments to regulations II-1/6 and II-1/8-1».

Klargjøring av anvendelsesbestemmelsene

SDC 3 klargjorde anvendelsesbestemmelsene til endringene i SOLAS kapittel II-1 i henhold til instruks fra MSC 95.

Endringer i SOLAS regel II-1/6

Disse endringene ble diskutert grundig. De gjelder økning i krav til overlevelsesindeks «R» for passasjerskip. Arbeidet har ligget litt på is i påvente av en EMSA studie, og at denne skulle gjennomgå av MSC sin ekspertgruppe på Formal Safety Assessment (FSA). Ekspertgruppen møttes i forkant av SDC, og den anbefalte utfallet av EMSA-studien. Gruppen kommenterte imidlertid at forslagene for skip med under 400 personer om bord, var basert på ekstrapolering, og trengte en bedre teknisk vurdering.

Det var enighet om at endringen ikke skulle gjelde Special Purpose Ships (SPS), og dette medfører at det er nødvendig med endringer i SPS-koden.

Norge støttet utfallet av EMSA-studien. Dette bl.a. basert på informasjon fra det tidligere HARDER prosjektet, og det faktum at det primært er værkriteriet som blir begrensende for de mindre passasjerskipene, ikke krav til «R» og at dette basert på vår erfaring er praktisk mulig.

Ikke uventet ble de mindre passasjerskipene gjenstand for mest diskusjon. Det ble enighet om et kompromissforslag som startet lavere enn forslaget i EMSA-studien, men møtte EMSA-studiens forslag ved 1000 personer om bord. Norge aksepterte kompromissforslaget, men mente at for skip med mindre enn 1000 personer om bord, burde «R» kunne økes mer enn foreslått. Dersom Japan tar diskusjonen opp igjen under MSC 96, noe de har antydnet, vil Norge hevde sitt opprinnelige ståsted: høyere krav mellom 13 og 1000 personer om bord.

Utfall: Nødvendige endringer i SOLAS regel II-1/6 og SPS-koden ble ferdigstilt for oversendelse til MSC 96 for godkjenning og påfølgende vedtak.

Endringer i SOLAS regel II-1/8-1

. Forslag til krav om tilgjengelighet av hovedstrømskilder etter en raking side skade ble noe diskutert. Det ble ikke støtte for forslaget om en deterministisk løsning og det ble foreslått at en probabilistisk tilnærming skulle undersøkes. Det ble derfor bestemt å informere MSC om behovet for mer arbeidet under dette punktet.

Explanatory notes

Det ble ikke tid til å diskutere disse, og arbeidet vil fortsette i en korrespondansegruppe fram mot SDC 4. Forhåpentligvis kan de ferdigstilles da.

Annet

Norge informerte om noen observasjoner vi har gjort i SOLAS kapittel II-1, del B-2 til B-4. Disse er relatert til krav om vanntett integritet og at kravene ikke er justert etter innføringen av probabilistisk skadestabilitet. Vi informerte om at vi har som intensjon å sende inn et dokument om dette til MSC 96, og foreslå at gjeldende agendapunkt utvides til å omfatte endringer i del B-2 til B-4 i SOLAS.

Den delen som omhandler branntest i det norske dokumentet SDC 3/3/5 om fortolkning av SOLAS regel II-1/13.2.3 ble sendt til arbeidsgruppen på «fire protection». Arbeidsgruppen laget noen forslag til som går videre til arbeidet med «explanatory notes».

AGENDAPUNKT 4 COMPUTERIZED STABILITY SUPPORT FOR THE MASTER IN CASE OF FLOODING FOR EXISTING PASSENGER SHIPS

Dette agendapunktet ble vedtatt på MSC 94. Forslagsstillerne var imidlertid klare i sitt dokument på at det var en del skjær i sjøen som måtte fjernes før et slikt krav kunne innføres på eksisterende skip. Det finnes retningslinjer for nye skip (MSC.1/Circ.1400), men disse er avhengig av for eksempel tilgjengelighet av konstruksjonstegninger og automatiske

peileinnretninger i tanker. Det må derfor trolig utarbeides nye retningslinjer eller endringer i MSC.1/Circ.1400 for eksisterende skip. Det er heller ikke foretatt noen kostnadsanalyser.

Norge mener derfor at det var for tidlig å utarbeide SOLAS endringer for godkjenning på MSC 96. Vi må først ha en formening om hvorvidt dette skal gjelde alle eksisterende skip uavhengig av byggeår. Det er ulike skadestabilitet-standarder avhengig av når et skip er bygget: pre SOLAS 90 standarder, SOLAS 90-standard, SOLAS 2009-standard. Disse må sannsynligvis behandles ulikt. I tillegg må vi vite hvor mye arbeid dette vil medføre og få en tidsplan for arbeidet for å kunne avgjøre hva som er en reell «periode of grace» for eksisterende skip.

Utfall: SDS-gruppen fikk lite tid til å diskutere saken, så det ble bedt om innspill til neste møte.

AGENDAPUNKT 5 GUIDELINES ON SAFE RETURN TO PORT FOR PASSENGER SHIPS

Dette har vært på agendaen en stund, og det har pågått arbeid i en korrespondansegruppe fram mot SDC 3. Norge har deltatt i korrespondansegruppen.

Utfall: Revised «Guidelines on operational information for masters of passenger ships for safe return to port by own power or under tow» (MSC.1/Circ.1400) ble ferdigstilt for oversendelse til MSC 96 for godkjenning. Det anbefales at det gis ut som et nytt sirkulære med nytt navn for skip bygget på eller etter dato for godkjenning. Sekretariatet vil utarbeide tilhørende nytt MSC.1 sirkulære.

AGENDAPUNKT 6 FINALIZATION OF SECOND-GENERATION INTACT STABILITY CRITERIA

SDC 2 ferdigstilte level 1 og level 2 kriteriene for parametric roll, pure loss of stability, surf-riding / broaching. De to andre kriteriene (dead ship condition og excessive accelerations) samt level 3 kriterier (direct assessment) ble det arbeidet videre med i en korrespondansegruppe fram mot SDC 3. Norge har deltatt i korrespondansegruppen.

Siden SDC 2 har flere administrasjoner, herunder Norge, gjennomført verifiseringer av de level 1 og level 2 kriteriene som ble ferdigstilt på SDC 3. Alle beregningene har vist at det er uoverensstemmelser mellom de ulike nivåene og at bestemmelsene til dels er vanskelige å implementere.

Basert på resultatene av verifiseringene utført av ulike administrasjoner, ble det foretatt enkelte endringer i level 1 og level 2 kriteriene og det ble besluttet at det er for tidlig å gjøre noen endringer i intaktkoden relatert til andre generasjons intakt stabilitetskriterier. Følgelig ble en ny arbeidsplan utarbeidet:

Fram mot SDC 4 skal ytterligere verifiseringsarbeid utføres på level 1 og 2 på de ulike kriteriene.

SDC 4 skal oppdatere level 1 og level 2 kriteriene på bakgrunn av resultater av verifisering. Ny verifisering foretas fram mot SDC 5.

SDC 4 skal også ferdigstille explanatory notes til de ulike sårbarhetskriteriene

SDC 5 skal ferdigstille retningslinjer for level 3 (direct assessment)

SDC 5 skal igjen oppdatere level 1 og level 2 kriterier basert på verifisering og utarbeide utkast til MSC sirkulære med de ulike kriteriene inkludert som anneks.

SDC 6 skal, basert på erfaringer med bruken av kriteriene, utarbeide forslag til endringer i intaktkoden.

Det norske forslaget om å utarbeide de nødvendige endringene i intaktkoden som et separat kapittel i koden, ikke som en del av B1, fikk ikke støtte.

Utfall: Arbeidsplanen ble godkjent og det ble nedsatt en korrespondansegruppe som skal jobbe videre med explanatory notes.

AGENDAPUNKT 7 AMENDMENTS TO PART B OF THE 2008 IS CODE ON TOWING, LIFTING AND ANCHOR HANDLING OPERATIONS

Endringene til intaktkodens del B relatert til ankerhåndtering ble ferdigstilt på SDC 2. I en korrespondansegruppe fram mot SDC 3 har det vært arbeidet videre med endringer relatert til tauing- og løfteoperasjoner. Norge har koordinert arbeidet i korrespondansegruppen.

Utfall: Endringene ble ferdigstilt, og oversendes MSC 96 for godkjenning.

Vanuatu er ikke helt enige i utfallet, og varslet at de vil sende inn kommentarer til MSC. 96, IACS stilte spørsmål ved 2.9.1.3 om hvordan denne skal forstås og implementeres. Vi kan derfor forvente en diskusjon om dette på MSC 96.

AGENDAPUNKT 8 AMENDMENTS TO SOLAS AND FSS CODE TO MAKE EVACUATION ANALYSIS MANDATORY FOR NEW PASSENGER SHIPS AND REVIEW OF THE RECOMMENDATION ON EVACUATION ANALYSIS FOR NEW AND EXISTING PASSENGER SHIPS

Evakueringsanalyser har vært bindende for RO-RO passasjerskip i flere år, og det er enighet om å gjøre det bindende for alle passasjerskip. Det har pågått et arbeide i en korrespondansegruppe fram mot SDC 3 og Norge har deltatt i korrespondansegruppen.

Korrespondansegruppen anbefalte at arealer på åpent dekk også bør inkluderes i analysene, noe det var enighet om. Dette medfører at det må utarbeides endringer i SOLAS regel II-2/13 og i paragraf 2.1.2.2.2.1 i kapittel 13 i FSS Code.

Håndteringen av åpent dekk ble løst i retningslinjene, men det var ikke nok tid til å utarbeide endringene til SOLAS og FSS-koden.

Utfall: Utkast til revidert «*Guidelines for evacuation analysis for new and existing passenger ships*» ble ferdigstilt og oversendes MSC 96 for godkjenning. Det ble invitert til innsendelse av forslag til endringer i SOLAS regel II-2/13 og i paragraf 2.1.2.2.2.1 i kapittel 13 i FSS Code til SDC 4.

Det ble understreket at det ikke er intensjonen at eksisterende RO-RO passasjerskip som har gjennomført påkrevde evakueringsanalyser skal revalueres.

Også her kan det forventes noe diskusjon på MSC 96, da spesielt Bahamas var misfornøyd med noen av definisjonene og bruken av ulike termer i ulike instrumenter.

AGENDAPUNKT 9 AMENDMENTS TO SOLAS CHAPTER II-1 AND ASSOCIATED GUIDELINES ON DAMAGE CONTROL DRILLS FOR PASSENGER SHIPS

Endringer i SOLAS regel II-1/19-1 og tilhørende endringer i SOLAS regel II-1/21, III/30 og III/37 ble diskutert lenge. Disse er relatert til bindende krav om skadekontrolløvelser om bord.

Utfall: Endringene i kapittel II-1 ble ferdigstilt og oversendes i pakken med endringer til SOLAS kapittel II-1 som skal godkjennes på MSC 96. Imidlertid står frekvensen av øvelsene i hakeparentes for vurdering på HTW 3. HTW 3 bes vurdere frekvensen av øvelsene i forhold til alle andre øvelser og oppgaver om bord og rapportere utfallet direkte til MSC 96. Endringene i Kapittel III ble også ferdigstilt og oversendes MSC 96 for godkjenning.

AGENDAPUNKT 10 REVISION OF SECTION 3 OF THE GUIDELINES FOR DAMAGE CONTROL PLANS AND INFORMATION TO THE MASTER (MSC.1/CIRC.1245) FOR PASSENGER SHIPS

Det var ingen dokumenter på dette agendapunktet og formannen ba om konkrete forslag til neste møte.

AGENDAPUNKT 11 CLASSIFICATION OF OFFSHORE INDUSTRY VESSELS AND A REVIEW OF THE NEED FOR A NON-MANDATORY CODE FOR OFFSHORE CONSTRUCTION SUPPORT VESSELS

Dette agendapunktet er avhengig av hva det blir enighet om under agendapunkt 16 (Mandatory instrument and/or provisions addressing safety standards for the carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages) og ble derfor ikke diskutert.

AGENDAPUNKT 12 GUIDELINES FOR WING-IN-GROUND CRAFT

Dette har vært på agendaen nå i flere år uten at de få landene som er interessert i dette har klart å bli enige. Formannen foreslo derfor at arbeidet kunne fortsette i en mer uformell sfære, og at saken blir satt på SDS sin post-biennial agenda, og at det settes på agendaen igjen når interesserte parter har løst sine interne uenigheter.

AGENDAPUNKT 13 AMENDMENTS TO THE 2011 ESP CODE

I følge vedtatt prosedyre (MSC 92) for oppdateringer i ESP-koden, har IACS foretatt oppdateringer i ESP-koden for å ta inn endringer i IACS UR Z10 serie. Dette er i tillegg til de endringene som ble vedtatt på MSC 95.

Endringene ble godkjent og oversendes MS 96.

AGENDAPUNKT 14 UNIFIED INTERPRETATION TO PROVISIONS OF IMO SAFETY, SECURITY, AND ENVIRONMENT-RELATED CONVENTIONS

Sekretariatet har utarbeidet et arbeidsdokument som analyserer nødvendigheten av en revisjon av MSC/Circ.686 (SDC 3/WP.3). Medlemslandene og organisasjoner ble bedt om å se på analysen og komme tilbake med forslag til SDC 3.

I tillegg hadde IACS 10 forslag til fortolkninger av ulike konvensjoner og ønsket klargjøring i forbindelse med planlagt utarbeidelse av fortolkninger til bestemmelse av dødvekt.

Følgende fortolkninger ble godkjent og sekretariatet vil utarbeide utkast til MSC sirkulærer for oversendelse til MSC 96 for godkjenning:

- Sill and coamings heights for openings on top of deckhouses or companionways on the freeboard deck.
- Steering gear test with vessel not at its deepest seagoing draft (her skal det gjøres en vurdering fram mot MSC 96 om MSC.1/Circ.1425 skal trekkes).
- Interpretation of paragraph 3.4.2.2 of part B of the 2008 IS Code (her ble det påpekt at en gjennomgang av definisjoner og bruk av ulike lastelinjer i ulike IMO instrumenter bør gjennomgås og samordnes, men dette vil kreve et nytt agendapunkt).
- Treatment of ventilators for machinery space openings incapable of being closed weathertight.
- Application of chapter 2 of the MODU Code, and revised technical provisions for means of access for inspection (Res. MSC.158(78)).
- Application of SOLAS regulation II-1/1/3-6, as amended, and the revised Technical Provisions for means of access for inspection (her ble det påpekt at dette kan medføre at det er nødvendig med endringer i MSC.1/Circ.1464/Rev.1 som endret ved MSC.1/Circ.1507, noe MSC blir bedt om å vurdere).
- Heat exchangers (coolers) fitted on the hull.

- Inclusion of firefighting systems medium in the lightweight and lightship condition
- Dedicated seawater ballast tanks.

Forslaget til fortolkning av 1969 Tonnasjekonvensjonen og beregning av tonnasje for OSVer ble ikke akseptert av SDC. I den forbindelse uttrykte Norge bekymring for at IACS medlemmene vil bruke denne fortolkningen fra 1. juli 2016 med mindre de får skriftlige instruksjoner fra sine Administrasjoner om å håndtere dette annerledes. Det er lite trolig at alle Administrasjoner vil gjøre dette, og OSVer under ulike flagg vil bli behandlet forskjellig. Dette er bekymringsfullt da det dreier seg om en så viktig parameter som tonnasje.

IACS vil ta disse bekymringene tilbake til sine medlemmer og komme tilbake med mer informasjon til MSC 96.

Under diskusjonene rundt IACS forespørsel om fastsettelse av maksimum dødvekt, ble det enighet om å bruke «even keel» i beregningen, men at det kan tillates mer dødvekt på trimmet vannlinje forutsatt at økt dødvekt ved trimmet vannlinje føres inn i sertifikatet, og vil være den parameteren som brukes som innslagspunkt ved ulike regler i SOLAS og MARPOL.

AGENDAPUNKT 15 REVISED SOLAS REGULATION II-1/3-8 AND ASSOCIATED GUIDELINES (MSC.1/CIRC.1175) AND NEW GUIDELINES FOR SAFE MOORING OPERATIONS FOR ALL SHIPS

Det ble satt på agendaen av MSC 95 og Norge var med-innsender på forslaget til nytt agendapunkt og også på forslagene som ble inn til SDC 3. Det ble ingen stor diskusjon på denne saken annet enn på utarbeidelsen av instruksjoner til arbeidsgruppen.

Utfall: Det ble nedsatt en korrespondansegruppe som skal arbeide videre med utvikling av SOLAS endringer og retningslinjer, samt vurdere om det nødvendig med spesielle retningslinjer for vedlikehold og inspeksjon av fortøyningslinjer.

AGENDAPUNKT 16 MANDATORY INSTRUMENT AND/OR PROVISIONS ADDRESSING SAFETY STANDARDS FOR THE CARRIAGE OF MORE THAN 12 INDUSTRIAL PERSONNEL ON BOARD VESSELS ENGAGED ON INTERNATIONAL VOYAGES

Det ble, som ventet, et vanskelig agendapunkt, men instruksene fra MSC 95 var klare: SDC skulle ikke ta noen beslutninger, men komme fram med mulige tilnærminger på hvordan en kan finne en varig løsning. MSC 96 vil vurdere de ulike forslagene og ta en endelig beslutning før noe teknisk arbeid skal starte opp.

Utfall: Det ble utarbeidet 8 ulike tilnærminger. De er nummerert i rapporten, men henviser ikke til forslagsstillere. Norge, Danmark og Bahamas er «ansvarlig» for option 5.

AGENDAPUNKT 17 GUIDELINES FOR USE OF FIBRE REINFORCED PLASTIC (FRP) WITHIN SHIP STRUCTURES

SDC 2 utarbeidet retningslinjer for bruk av FRP. Disse ble oversendt MSC for godkjenning, men MSC sendte de tilbake til SDC, primært basert på innsigelser fra USA.

Retningslinje skal komplementere retningslinjene for gjennomføring av alternativ design analyser, ikke erstatte disse. Med det som utgangspunkt hadde Norge ingen spesielle innsigelser til utfallet av SDC 2.

Det viktigste for Norge er at retningslinjene ikke endrer mulighetene i SOLAS til å benytte alternative løsninger dersom likeverdig sikkerhetsnivå kan demonstreres.

Med det som utgangspunkt, fikk vi justert instruksene til korrespondansegruppen.

Utfall: Det ble nedsatt en korrespondansegruppe som skal arbeide videre med retningslinjene.

AGENDAPUNKT 18 BIENNIAL STATUS REPORT AND PROVISIONAL AGENDA FOR SDC 4

Agendaen ble justert i forhold til hvilke punkter som anses avsluttet forutsatt godkjenning av MSC.

Det ble vedtatt opprettet 4 korrespondansegrupper:

- Subdivision and Damage Stability (SDS) – USA koordinerer
- Intact stability (IS) – Japan koordinerer
- Fire Protection – Sverige koordinerer
- Safe Mooring Operations – Danmark koordinerer med assistanse fra Japan

Mulige arbeids- og draftinggrupper på SDC 4:

- Subdivision and Damage Stability (SDS) (agendapunkt 3 and 4)□
- Intact Stability (agendapunkt 5)
- Fire Protection (agendapunkt 6)
- Safe Mooring Operations (agendapunkt 12)
- Carriage of more than 12 Industrial Personnel (agendapunkt 8)

Formannen vil, i samråd med sekretariatet, foreta en endelig beslutning når det nærmer seg SDC 4.

Tentativ dato for SDC 4 er 13.-17. februar 2017

AGENDAPUNKT 19 ELECTION OF CHAIRMAN AND VICE-CHAIRMAN FOR 2017

Kevin Hunter (UK) og Turid Stemre (Norge) ble gjenvalgt som henholdsvis formann og viseformann for 2017.

AGENDAPUNKT 20 ANY OTHER BUSINESS

Det var kun ett dokument under dette agendapunktet, og det var et informasjonsdokument fra Norge. Dokumentet redegjør for observasjoner vi har gjort angående krav til vanntett integritet i SOLAS kapittel II-1 part B-2 til B-4. Vi har nå innført probabilistisk skadestabilitet, og krav til vanntett integritet er ikke lenger knyttet opp mot skottdekket. Vi informerte om at vi vil ta dette opp i MSC, trolig gjennom å foreslå å beholde revisjon av SOLAS kapittel II-1 på agendaen, men begrenset til part B-2 til B-4.

Oppfølging

Norge vil delta i relevante korrespondansegruppene og Sjøfartsdirektoratet vil koordinere norske innspill.

Turid Stemre
Delegasjonsleder
Haugesund, 01.02.2016