



Fra: Turid Stemre/Torstein Dale Selsås  
Møtested: International Maritime Organization, London  
Møteleder: Kevin Hunter (UK)  
Referat fra: Sub-Committee on Ship Design and Construction, 6. Sesjon (4.- 8. februar 2019)

Dato 18. februar 2019

## Sammendrag:

Arbeidet med SOLAS endringer samt veiledninger for Safe Mooring ble ferdigstilt for godkjenning på MSC 101. Det var god framgang i utviklingen av nye intaktstabilitets-kriterier. Målet er ferdigstilling av dette arbeidet på SDC 7. Videre var det god fremgang i arbeidet for bindende regelverk for føring av industrielt personell og ESP koden ble ferdigstilt for vedtak på MSC 101. Endringene til SOLAS kapittel II-1 part B-1 til B-4 ble ferdigstilt.

## Den norske delegasjonen:

<i>Navn</i>	<i>Organisasjon</i>	<i>Plenum/arbeidsgruppe</i>
<i>Fagdirektør IMO Turid Stemre (delegasjonsleder)</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
<i>Sjefingeniør Torstein Dale Selsås</i>	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
<i>Senioringeniør Trond Kvande</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 3
<i>Senioringeniør José Ventura</i>	Sjøfartsdirektoratet	EG
<i>Senioringeniør Kim Are Paulsen</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
<i>Senioringeniør Anita Strømøy</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
<i>Seniorrådgiver Gerd Lise Søiland</i>	Sjøfartsdirektoratet	DG
<i>Rådgiver Jahn Viggo Rønningen</i>	Norges Rederiforbund	WG 2
<i>Principal Surveyor Gunnar Hjort,</i>	DNV GL	WG 3

## Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler torsdag 31. januar 2019. Det ble avholdt EU-koordineringsmøte 4. februar i London der Selsås og Ventura deltok.

## Norske dokumenter til møtet

**SDC 6/4/1** *REVIEW SOLAS CHAPTER II-1, PARTS B-2 TO B-4, TO ENSURE CONSISTENCY WITH PARTS B AND B-1 WITH REGARD TO WATERTIGHT INTEGRITY* Proposals for discussion and possible amendments

**SDC 6/6/1** *MANDATORY INSTRUMENT AND/OR PROVISIONS ADDRESSING SAFETY STANDARDS FOR THE CARRIAGE OF MORE THAN 12 INDUSTRIAL*



*PERSONNEL ON BOARD VESSELS ENGAGED ON INTERNATIONAL VOYAGES* Report of the correspondence group

**SDC 6/6/3** *MANDATORY INSTRUMENT AND/OR PROVISIONS ADDRESSING SAFETY STANDARDS FOR THE CARRIAGE OF MORE THAN 12 INDUSTRIAL PERSONNEL ON BOARD VESSELS ENGAGED ON INTERNATIONAL VOYAGES* Comments on document SDC 6/6/1

## Forhandlingene

Under redegjøres det for hovedproblemstillingene og de beslutninger som ble fattet knyttet til disse.

Det ble opprettet tre arbeidsgrupper, en ekspertgruppe og en drafting gruppe:

Gruppe	Tittel	Ledet av
WG1	Safe Mooring Operations	Dr. S. Ota (Japan)
WG 2	Carriage of more than 12 Industrial Personnel on board Vessels Engaged on International Voyages	T. Stemre (Norge)
WG 3	Subdivision and Damage Stability	Mr. J. Person (USA)
EG	Finalization of second generation intact stability criteria	Dr. Z. Szozsa (Polen)
DG 1	Amendments to the 2011 ESP Code	Mrs. R. Wilson (IACS)

### **AGENDAPUNKT 3 Revised SOLAS regulation II-1/3-8 and associated guidelines (MSC.1/Circ.1175) and new guidelines for safe mooring operations for all ships**

#### **Diskusjon:**

Arbeidet med SOLAS-endringer med tilhørende retningslinjer har vært på agendaen siden SDC3 med arbeidsgrupper på hvert møte og korrespondansegrupper mellom møtene.

Det ble opprettet en arbeidsgruppe på SDC 6, SOLAS-endringene og tre retningslinjer ble ferdigstilt.

Retningslinjene (GUIDELINES ON THE DESIGN OF MOORING ARRANGEMENTS AND THE SELECTION OF APPROPRIATE MOORING EQUIPMENT AND FITTINGS FOR SAFE MOORING) skal gjelde for alle nye skip. For nye skip under 3000 BT vil de gjelde i mindre utstrakt grad.

Eksisterende MSC.1/Circ.1175 skal ha samme anvendelse som tidligere, men det blir utgitt en revidert versjon som skal gjelde for nye skip (Revised guidance on shipboard towing and mooring equipment (MSC.1/Circ.1175/Rev.1)).

For alle skip blir det krav om inspeksjon og vedlikehold av fortøyningsutstyr iht. nye retningslinjer (GUIDELINES FOR INSPECTION AND MAINTENANCE OF MOORING EQUIPMENT INCLUDING LINES).

#### **Utfall:**

SOLAS endringene med tilhørende retningslinjer ble ferdigstilt og sendt videre til MSC for endelig godkjenning.

#### **AGENDAPUNKT 4 Review SOLAS chapter II-1, parts B-2 to B-4, to ensure consistency with parts B and B-1 with regard to watertight integrity\***

##### **Diskusjon:**

SDS-arbeidsgruppen arbeidet med forslag til endring av SOLAS kap. II-1 for å sikre samsvar mellom delene B og B-1 og delene B-2 til B-4. Forslagene er var i stor grad basert på de norske dokumentene sendt inn til SDC 5 og SDC 6. Dokumenter fra IACS ble også behandlet av arbeidsgruppen. I tillegg presenterte CLIA forslag til redaksjonelle endringer av regel II-1/13 som ble gjennomgått.

##### **Utfall:**

Forslagene til endring av SOLAS kap. II-1 ble ferdigstilt. Forslagene vil bli videresendt til MSC101 for godkjenning. De foreslåtte endringene vil i utgangpunktet tre i kraft fra 1. januar 2024, men mindre endringer av forslag som allerede er innført gjennom resolusjon MSC.421(98) kan tre i kraft fra 1. januar 2020.

Arbeidet med nye "Explanatory Notes" til de foreslåtte tilleggsendringene vil fortsette i korrespondansegruppe med målsetning om å få disse fullført på SDC 7.

#### **AGENDAPUNKT 5 FINALIZATION OF SECOND-GENERATION INTACT STABILITY CRITERIA**

##### **Diskusjon:**

Det var gjort store framskritt i arbeidet i korrespondansegruppen fram mot SDC 6. Det var utarbeidet utkast til retningslinjer for alle sårbarhetskriteriene inkludert direkte analyse og retningslinjer for operasjonsbegrensninger. Framgangen fortsatte under møtet og det var enighet om å fjerne enkelte tekniske elementer som det ikke ville være mulig å ferdigstille i tid.

Selv om det var enighet om at det kunne bli problematisk å implementere en del av kriteriene da de ikke var skikkelig gjennomarbeidet, ble det besluttet å arbeide videre med alle feilmodusene (stability failure modes). Disse er:

- Parametric rolling
- Surf-riding and broaching
- Pure loss of stability (maturity questions regarding inconsistencies and lower decked ships)
- Excessive accelerations (maturity questions mostly regarding to an excessive conservativeness)
- Dead ship condition

De to første er godt gjennomarbeidet, men ikke de resterende.

Norge pekte igjen på oppnådd sikkerhetsnivå og koblingene mot bindende værkrasier for dødt skip kondisjonen. Vi mener det må en endring til i bindende krav før de utarbeidede kriteriene kan benyttes da det etter vår mening senker sikkerhetsnivået, men vi fikk ikke medhold i dette. Det ble imidlertid vedtatt utarbeide et forord til retningslinjene der det tas inn en forklaring om at kriteriene for dødt skip ikke kan benyttes som et alternativ til det bindende værkrasieret i intakt-koden.

Også for de andre feilmodusene vil det bli tatt inn forklaringer om modenhetsgraden og bruken av de ulike kriteriene. På den måten kan arbeidet avsluttes på SDC 7. Når erfaring og kunnskap øker og nødvendige verktøy er utarbeidet, kan man komme tilbake til dette en gang i framtiden.

**Utfall:**

Det var enighet om å samle alle utkastene til retningslinjer i ett dokument. Arbeidet med dette samt utarbeidelse av forord til retningslinjene vil fortsette i korrespondansegruppen som ble nedsatt.

**AGENDAPUNKT 6 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 nedsatt en korrespondansegruppe under SDC 5, under ledelse av Norge. Denne har arbeidet frem mot SDC 6 og levert rapport til møtet, det var i tillegg kommet inn dokumenter fra Kina, Iran og Norge.

**Diskusjon:**

Arbeidsgruppen arbeidet med å ferdigstille forslag til kapittelet «Part II - Goals and functional requirements». Etter diskusjoner ble forslaget til kapittelet ferdigstilt, men gruppen var enige i at man burde se på det kapittelet igjen når kapittelet «Part III - Regulations» er ferdigstilt for å sørge for at det er samsvar mellom kapitlene. Etter å ha ferdigstilt kapittel II fortsatte gruppen arbeidet med kapittel III og ble enige om at det var et behov for nivåer i koden («thresholds») og at man her benytter de som finnes i SPS-koden; ikke mer enn 60 personer, mer enn 60 men ikke mer enn 240 personer og mer enn 240 personer. Videre ble gruppen enige om at man benytter SOLAS lasteskipssertifikat som en «base-line» og at IP-koden skal gi tilleggskrav ut over dette. Gruppen ble også enige om at kapittel III deles i en del for HSC-fartøy og en del for andre skip, for å gjøre koden mer brukervennlig. Gruppen gjorde god fremgang men hadde ikke tid til å ferdigstille kapittel III og anbefalte at korrespondansegruppen fortsatte arbeidet.

Gruppen arbeidet med det norske dokumentet angående regler for frakt av farlige laster på skip som skal følge IP-koden. Basert på det norske forslaget utarbeidet gruppen forslag til regler for dette. Gruppen var enige om at disse reglene også burde vurderes av andre relevante IMO underkomiteer, CCC og PPR. Basert på PPR-komiteens møtedato ble det foreslått at man under PPR 7 inviterer ekspertene fra PPR til å delta i korrespondansegruppen.

Videre ble det laget mandat for korrespondansegruppen frem mot SDC 7. Arbeidet med IP kodens regler vil bli videreført av korrespondansegruppen.

**Utfall:**

Det ble etablert en korrespondansegruppe, fortsatt ledet av Norge, som skal jobbe videre og rapportere til SDC 7.

**AGENDAPUNKT 7 AMENDMENTS TO THE 2011 ESP CODE**

**Diskusjon:**

Arbeidsgruppen hadde som oppgave å implementere de redaksjonelle endringene til ESP-koden som var vedtatt i MSC-resolusjon under SDC 5. I tillegg skulle gruppen implementere i teksten de materielle endringer som var utarbeidet av IACS og sekretariatet mellom SDC 5 og SD 6.

Felles ordlyd for bindende regler skulle brukes konsekvent gjennom hele koden («shall»/«should» erstatter de tidligere «is to»/«are to») og materielle krav som tidligere bare fantes i fotnoter skulle tas inn i regelteksten (SDC 5).

Det var ikke enighet i arbeidsgruppen når det gjaldt behovet for å ha en «minimum requirements»-bestemmelse i de veiledende delene av koden, som slår fast at veiledningene ikke kan brukes til å redusere de kravene som følger av de obligatoriske delene. Mindretallet i gruppen, herunder Norge, mente at dette ikke behøvde en egen spesifisering og at en slik regel bare kan føre til forvirring da det burde være utvilsomt at de obligatoriske kravene går foran en veiledning.

**Utfall:**

Teksten til den konsoliderte utgaven av ESP-koden (2019 ESP Code) ble ferdigstilt i tråd med de føringer som var gitt av SDC, og utarbeidet utkast til MSC-resolusjon. Den konsoliderte utgaven av ESP-koden og utkast til MSC-resolusjon skal legges fram for MSC 101 for godkjenning.

## **AGENDAPUNKT 8 Safety measures for non-SOLAS ships operating in polar waters**

**Diskusjon:**

Etter prinsippavgjørelser på MSC 98, 99 og 100 er dette agendapunktet sendt til SDC for videre arbeid. Det ble presentert 2 dokumenter, som inneholdt forslag til retningslinjer for fiskefartøy over 24 meter og fritidsfartøy over 300 bruttotonn, samt et dokument som støttet videre arbeid. Norge støttet videre arbeid, men kommenterte på at Cape Town avtalen ikke er trådd i kraft og ikke kan refereres til samt at bemanning og besiktelse av disse fartøyene er flaggstatens ansvar. Det var støtte for å arbeide videre med dette punktet, samt å prioritere fiskefartøy.

**Utfall:**

Det ble nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av New Zealand og instruksjoner (Terms of Reference) til en korrespondansegruppe som skulle jobbe frem mot SDC 7. Korrespondansegruppen ble etablert under ledelse av New Zealand.

## **AGENDAPUNKT 9 Unified interpretation of provisions of IMO safety, security, and environment related Conventions**

### Draft amendments to the unified interpretation of paragraph 3.4.2 of part B of the 2008 IS Code (MSC.1/Circ.1537)

**Utfall:** De foreslåtte fortolkningene ble godkjent og oversendes MSC 101 for godkjenning.

### Doors in watertight bulkheads of cargo ships and passenger ships

Oppdatering av IACS Unified Interpretation (UI) SC156 on "Doors in watertight bulkheads of cargo and passenger ships"

**Utfall:** Fikk prinsipiell støtte, men etter kommentarer fra Norge ble gjennomgang av MSC.1/Circ.1464 opp mot Rev.1 av IACS UI SC156 sendt til SDS arbeidsgruppen. Angående inkonsekvenser mellom SOLAS og andre konvensjoner ble det foreslått at IACS skulle få støttet fra ett eller flere medlemsland til å sende inn dokument for et nytt agendapunkt til MSC 101.

### Proposed amendments to MSC.1/Circ.1535, MSC.1/Circ.1537 and MSC.1/Circ.1539

Foreslåtte endringer til unified interpretations i MSC.1/Circ.1535, MSC.1/Circ.1537 og MSC.1/Circ.1539 om å inkludere regler for åpninger i ventilasjonssystemer for lukkede ro-ro og bildekk som må kjøres kontinuerlig når det er kjøretøy om bord.

**Utfall:** Det var forskjellige meninger angående ikrafttredelsesdato og om det skulle kun gjelde for nye skip. IACS og USA utarbeidet en revidert utgave, men det ble besluttet å sende opprinnelig forslag til MSC 101 for godkjenning.

#### Unified interpretation of SOLAS regulations II-1/22-1 and II-2/21.4.13 regarding safe return to port requirements for flooding detection systems

Forslag til unified interpretation av SOLAS regel II-1/22-1 og II-2/21.4.13 angående safe return to port krav for systemer for deteksjon av vanninntrenging

**Utfall:** De foreslåtte fortolkningene ble godkjent og oversendes MSC 101 for godkjennelse.

#### IACS Unified Interpretation (UI) SC123 machinery installations service tank arrangements

**Utfall:** Fikk prinsipiell støtte, men sendt for evaluering av arbeidsgruppe under agendapunktet «safety measures related to fuel oil» på MSC 101.

### **AGENDAPUNKT 10 ELECTION OF CHAIRMAN AND VICE-CHAIRMAN FOR 2017**

Kevin Hunter (UK) og Turid Stemre (Norge) ble gjenvalgt som henholdsvis formann og viseformann for 2020.

### **AGENDAPUNKT 11 BIENNIAL STATUS REPORT AND PROVISIONAL AGENDA FOR SDC 7**

Det ble vedtatt opprettet fire korrespondansegrupper:

- Subdivision and Damage Stability (agenda items 4)
- Intact Stability (agenda item 5)
- Carriage of more than 12 Industrial Personnel on board Vessels engaged on International Voyages (agenda item 6)
- Safety measures for non-SOLAS ships operating in polar waters

Mulige arbeids- og draftinggrupper på SDC 7:

- Amendments to the Explanatory Notes (resolution MSC.429(98))
- Finalization of second generation intact stability criteria
- Carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages
- Safety measures for non-SOLAS ships operating in polar waters

Formannen vil, i samråd med sekretariatet, foreta en endelig beslutning hva gjelder arbeidsgrupper når det nærmer seg SDC 7, basert blant annet på innsendte dokumenter.

**Tentativ dato for SDC 7 er 3. til 7. februar 2020**

## **AGENDAPUNKT 12 ANY OTHER BUSINESS**

### **Corrections to the Guidelines for wing-in-ground (WIG) craft MSC.1/Circ.1592**

Retningslinjen har referanse til noe utdatert regelverk, informasjon om endring.

### **Review of systems that are required to remain operational in a casualty and methods of energy distribution for those systems**

CESA har gjennomført en innledende gjennomgang av SOLAS regler rundt utstyr som må forbli operasjonelle under en nød situasjon. De ønsker en mer omfattende gjennomgang, og søker støtte fra et medlem til å være med å gjøre dette.

### **Outcomes of the technical seminars on the 2012 Cape Town Agreement held in the Philippines and Indonesia**

Informasjon om to tekniske seminarer holdt om Cape Town Avtalen.

### **Annet under agendapunkt 12:**

Det var informasjon om revisjon av «Model Course 307 on hull and structural surveys» og det ble etterspurt frivillige til å bidra til en revisjon. Frivillige melder seg til sekretariatet.

Ny GISIS funksjonalitet for å nominere GBS revisor ble presentert, og denne skal være i drift før MSC 101. Det ble videre informert om en stor mangel på GBS revisorer. I den nye portalen på GISIS skal både eksisterende og nye GBS revisorer registreres. Dette for å få en oppdatert liste.

SDC var bedt av CCC til å kommentere på draft paragraph 5.3.3 i annex 1 til dokument CCC 5/13: "5.3.3 The fuel containment system should be abaft of the collision bulkhead and forward of the aft peak bulkhead."

Det var ingen kommentarer til teksten.

## **Oppfølging**

Norge v/Stemre fortsetter å koordinere korrespondansegruppen for føring av mer enn 12 IP på lasteskip i internasjonal fart. Vi vil også delta i andre, for Norge, relevante korrespondansegrupper, og Sjøfartsdirektoratet vil koordinere norske innspill.

Haugesund, 18.02.2019

Torstein Dale Selsås  
Assisterende delegasjonsleder