



Dato: 9.4.2013

Arkiv: 2012/65572

Fra: Haakon Storhaug (delegasjonsleder, Sjøfartsdirektoratet)

Møtested: International Maritime Organization, London

Møtedato: 18.3.-22.3.2013

Møteleder: Anneliese Jost (Tyskland)

Referent: HST

Referat fra: Sub-Committee on Ship Design and Equipment, 57. Sesjon

Sammendrag:

Av viktige saker for Norge kan nevnes at DE 57 vedtok kun å satse på RTD (Reference Test Device = testdukke) for redningsvester; som konsekvens gikk man ikke videre med *minimum performance criteria* som et alternativ til RTD. Selv etter en del uenighet besluttet DE 57 å sette opp en korrespondansegruppe for utvikling av retningslinjer for vinsjer og løfteinnretninger. Det ble noen avklaringer i arbeidet med Polarkoden men miljøkapitlet er det fremdeles en del uenighet om. Det blir endelig krav om periodisk service og vedlikehold av livbåter, redningsbåter, sjøsettingsmekanismer og release utstyr. En rekke saker måtte imidlertid utsettes på grunn av tidsmangel.

Den norske delegasjonen:

<i>Navn</i>	<i>Organisasjon</i>	<i>Plenum/arbeidsgruppe</i>
<i>Senierrådgiver Haakon Storhaug (delegasjonsleder)</i>	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
<i>Senierrådgiver Turid Stemre</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG2
<i>Senierrådgiver Ove Tautra</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG2
<i>Senioringeniør Bodil Pedersen</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG2 og WG3
<i>Fagdirektør Siv Christin Gaalaas</i>	Nærings- og handelsdepartementet	WG2
<i>Senierrådgiver Elin Rønningen</i>	Utenriksdepartementet	WG2
<i>Senierrådgiver Bente Michaelsen</i>	Fiskeri- og kystdepartementet	WG2
<i>Senierrådgiver Trond Langemyr</i>	Kystverket	WG2
<i>Rådgiver Jan Viggo Rønningen</i>	Norges Rederiforbund	Plenum
<i>Dag Sæle Nilsen</i>	DNV	WG1
<i>Senioringeniør Leif Terje Årvik</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG1
<i>Tor Svein Haugen</i>	Norsafe AS	WG1
<i>Ingemann Magnussen</i>	Norsafe AS	WG1
<i>Director, New Technology Iver Iversen</i>	Wilhelmsen AS	WG1
<i>Senioringeniør Roar Haugan</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG3



Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler onsdag 13. mars. For agendapunkt 11 om polarkoden ble det avholdt et eget formøte 4. mars.

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.

Forhandlingene

Det ble satt opp tre arbeidsgrupper:

WG1: WORKING GROUP ON LIFE-SAVING APPLIANCES (LSA) for agendapunktene 7, 8 og 13. Den ble ledet av Dr S. Ota (Japan) Rapporten er i dokument DE 57/WP. og WP./Add.1.

WG2: WORKING GROUP ON POLAR CODE (agendapunkt 11), ble ledet av Turid Stemre (Norge). Rapporten er lagt frem som dokument DE 57/WP.6.

WG3: WORKING GROUP ON LIFTING APPLIANCES AND WINCHES (agendapunkt 18), ledet av R. Lakeman (Nederland). Rapporten er lagt frem som dokument DE 57/WP.7.

To drafting grupper ble opprettet:

DG1: Provision for the reduction of noise from commercial shipping and its adverse impacts on marine life (agendapunkt 17), ledet av Ms. C. Philips (USA). Rapporten er dokument DE 57/WP.8.

DG2: Classification of offshore industry vessels and consideration of the need for a non-mandatory code for offshore construction support vessels (agendapunkt 12), ledet av Mr. P. Wilkins (UK). Rapporten er lagt frem som dokument DE 57/WP.9.

Her følger agendapunktene med faglig innhold:

Agendapunkt 3 Consideration of IACS Unified Interpretations (UI)

UI MSC circular on Unified interpretation of SOLAS chapters II-1 and XII and of the Technical provisions for means of access for inspections (resolution MSC.158(78)) ble utarbeidet, imidlertid med de endringer som Hellas foreslo og som Norge støttet. Dette vil sendes til MSC 92 for godkjennelse.

Videre kommer det et MSC sirkulære for felles tolkning av standard for beskyttelsesbelegg for dedikerte vannballasttanker på alle typer skip og dobbeltskrogsrom på bulkskip. Utkastet er en oppdatering av MSC.1/Circ.1378.

Unified Interpretation MPC 99 on regulation 12.2 of MARPOL Annex I MEPC.1/circ.753

Denne saken ble opprinnelig fremmet på MEPC 62 men at verken det møtet eller MEPC 63 hadde tid til å behandle denne saken. Spania, Danmark og BIMCO mente at IACS fortolkning (MEPC.1/Circ.753) egentlig gikk lenger enn MARPOL-regelen tillot. Norge støttet IACS posisjon. Disse gikk sammen under DE 57 og ble enige om å fremme en mer langsiktig løsning i form av en konvensjonsendring samt at det foreslåtte UI fra IACS skulle benyttes i mellomtiden.

De øvrige forslagene til UI måtte utsettes på grunn av tidsmangel.

Agendapunkt 4 Revision of the *Standard specification for shipboard incinerators* (resolution MEPC.76(40))

Det danske forslaget ble akseptert. Det er ikke nødvendig å endre at paragraf A1.7 i resolusjon MEPC.76(40) forblir uendret da tilleggene i MEPC.1/Circ.793 ikke vil ha noen innvirkning på paragrafen.

Agendapunkt 5 Development of amendments to SOLAS regulation II-1/40.2 concerning general requirements on electrical installations

ICS (International Chamber of Shipping) var svært skeptisk til forslaget fra Danmark om å endre SOLAS og HSSC-retningslinjene, og mange land delte kritikken mot Danmarks forslag som er grunnlagt på en brann på en fiskebåt og viser til retningslinjer til andre organisasjoner som gjennom forslaget kan komme til å bli bindende. Norge støtter intensjonen i forslaget men var skeptisk til løsningen Danmark hadde valgt. Formannen konkluderte med at forslaget slik det var ikke kunne gå videre, men siden det var mange som uttrykte forståelse for forslaget åpnet hun for at man kunne sende inn dokumenter om saken neste gang.

Agendapunkt 6 Making the provisions of MSC.1/Circ.1206/Rev.1 mandatory

Arbeidet med krav om periodisk service og vedlikehold av livbåter, redningsbåter, sjøsettingsmekanismer og release utstyr. Endringer til SOLAS kapittel III vil bli fremlagt for MSC 92 for godkjenning og forventet vedtak av MSC 93. Man er dermed også kommet frem til en sammenslåing av MSC.1/Circ.1206/Rev.1 og MSC.1/Circ.1277.

Agendapunkt 7 Development of a new framework of requirements for life-saving appliances

Man jobbet videre med "Goal-based guidelines on the framework of requirements for ships' life saving appliances" ved blant annet å sikre at de følger MSC.1/Circ.1394. Et tysk forslag om å ta hensyn til GBS-SLA (safety level approach) ble sett på som for arbeidskrevende. Retningslinjene blir fremlagt for MSC når målsettinger for sikkerhet og funksjonelle krav for «Guidelines on alternative design and arrangements for SOLAS chapters II-1 and III» er ferdig. Retningslinjene vil bli sendt til STW, FP og COMSAR for vurdering.

Norge fikk sørget for i arbeidsgruppen at uttrykket "Fail Safe" er med under rammen for funksjonsdyktighet av relevant LSA utrustning. Dette er et viktig punkt da det har oppstått flere tilfeller der spesielt grensebrytere på livbåtdavider er festet i gal posisjon som har skapt svært farlige situasjoner under livbåt manøvrer.

IACS vil bli bedt om å sende inn forslag til UI til DE 58 vedrørende grundig undersøkelse av og testing i fem-års intervaller av utsettingsarrangementer og *on-load release gear*.

Agendapunkt 8 Development of safety objectives and functional requirements of the Guidelines on alternative design and arrangements for SOLAS chapters II-1 and III

Det var kun ett dokument under denne saken som gjaldt hvordan krav til lys på redningsvester bør tolkes. Det ble ikke tatt noen beslutning annet enn at IACS vil bli bedt om å sende inn forslag til UI til MSC 93 (2014).

Agendapunkt 9 Development of amendments to the LSA Code for thermal performance of immersion suits

Dette ble utsatt til neste møte på grunn av tidsmangel.

Agendapunkt 10 Development of amendments to the LSA Code for free-fall lifeboats with float-free capabilities

Det ble utsatt til neste møte på grunn av tidsmangel.

Agendapunkt 11 Development of a mandatory Code for ships operating in polar waters

De mest kontroversielle spørsmålene gjelder miljørelaterte saker. Det meste av tiden gikk med til å diskutere miljøkapittelet i Polarkoden. Utkastet utarbeidet av noen av de arktiske landene, herunder Norge ble brukt som grunnlag for arbeidet. Enkelte medlemsland og NGOer mener prinsipielt at alle forslagene i kapittelet mangler begrunnelse og skal gjennomgå en kost/nytte analyser. Norge med flere mener at det er sendt inn en mengde dokumenter som begrunner de ulike forslagene både til MEPC og DE. Dersom en bruker føre-var prinsippet er det ikke nødvendigvis krav til kost nytte analyser i forhold til IMOs egen resolusjon om «precautionary approach». Miljøkapittelet ble ferdigstilt for oversendelser til MEPC 65 som en hastesak fra DE, men MEPC må ta stilling til noen alternative forslag og eventuelle tilleggskrav til plassering av tanker.

Forslag fra Finland og Sverige for å løse et mulig problem om at krav til EEDI fører til for svak motorkraft i polare strøk ble besluttet oversendt til MEPC som rette instans.

Man diskuterte blant annet skips kategorier og ble enig om definisjonene for kategoriene A, B og C. I tillegg ble man enige om at man ikke skal referere til den frivillige delen av koden i den bindende delen.

Det ble en lengere diskusjon om ordlyden i krav til materialer og styrke. Uenigheten gikk først og fremst på henvisningen til IACS polarklasser. Finland, Danmark og Sverige ønsket ikke henvisninger til noen standard, men det betyr at en ikke har noe felles sikkerhetsnivå å vurdere styrke ut fra. Da blir det *carte blanche* som Norge ikke ønsker. Det ble besluttet å benytte ordlyden fra resolusjon A.911(22) der denne omhandler referanser i IMO instrumenter til ikke bindende standarder utviklet utenfor IMO. Det var enighet om at en ikke vil utelukke noen isklasser så lenge de gir samme sikkerhetsnivå som polarklassene i forhold til styrke.

Det var enighet at man i fremtiden kunne være ønskelig med enhetlige og globale krav til isstyrking av skrog. Temperatur som parameter for design av livredningsutstyr ble også diskutert.

Et knapt flertall av medlemslandene ønsker et *intersessional* møte for polarkodearbeidet da koden etter planen skal være ferdig allerede i 2014. Uten et slikt ekstra møte vil det bli vanskelig å klare den datoen.

Agendapunkt 12 Classification of offshore industry vessels and consideration of the need for a non-mandatory Code for offshore construction support vessels

Tyskland har sterkest interesse i denne saken på grunn av deres satsning på offshore vindmølleparker. De har behov for standarder som kan regulere konstruksjon av spesialfartøyer samt regler for transport av arbeidere til og fra vindmølleparkene. Under DE 56 ble man enig om at man skulle i størst mulig grad forsøke å bruke gjeldende regelverk og koder, eksempelvis MODU- og SPS-kodene. Til DE 57 var det fremlagt en rekke dokumenter som viste at enkelte land ønsket å utvide arbeidet til å gjelde offshore service fartøyer generelt, samt hvordan løse problemet med transport av arbeidere ut til slike anlegg uten at de blir klassifisert som passasjerer. Etter et norsk innlegg ble man enig om likevel å begrense arbeidet til vindmølle-fartøyer slik at det er mulig å oppnå et resultat som de interesserte statene kan akseptere. En drafting gruppe fremmet forslag til MSC om transport av industrielt personell i utenriks fart med tanke på å lette på kravene som SOLAS stiller til skip som transporterer mer enn 12 personer, noe som fører til at passasjerskipsregelverk trer inn. Norge med støtte fra Danmark og Panama reservert seg mot dette forslaget fordi man må ha tid på seg til å vurdere dette forslaget.

Agendapunkt 13 Revision of testing requirements for lifejacket RTDs in resolution MSC.81(70)

DE 57 ble enige om en rekke endringer i resolusjonen slik at man går bort fra "minimum performance criteria" og over til RTD for redningsvester. Resolusjonen beskriver hvordan testdukker skal konstrueres og hvordan tester av redningsvester med bruk av dukker skal gjennomføres. Norges standpunkt var å beholde en kombinasjon av RTD og "minimum performance criteria" fordi utelukkende bruk av RTD kan begrense utvikling av nye produkter. Imidlertid var det flertall for å satse helt og holdent på RTD-konseptet. USA påpekte at RTD-teknologien allerede ble et krav i juli 2010 og gikk imot videre validering av RTD. LSA koden sier at redningsutstyr installert etter 1. juli 2010 bør tilfredsstillere kravene i MSC.80(71). Saken startet som et initiativ fra Norge som en oppfølging av Sleipner ulykken. Således må det sies at dette er et resultat Norge kan leve med, gitt at vi vil følge med hvordan denne resolusjonen vil fungere i praksis.

Agendapunkt 14 Development of guidelines for wing-in-ground craft

Denne saken ble utsatt fordi man ikke fikk tid til å behandle den.

Agendapunkt 15 Revision of the *Recommendation on conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts* (resolution A.761(18))

Denne saken ble utsatt fordi man ikke fikk tid til å behandle den.

Agendapunkt 16 Amendments to SOLAS regulation II-1/11 and development of associated guidelines to ensure the adequacy of testing arrangements for watertight compartments

Denne saken ble utsatt til neste møte. Kina tilbød seg å være koordinator for en uformell korrespondansegruppe.

Agendapunkt 17 Provisions for the reduction of noise from commercial shipping and its adverse impacts on marine life

Retningslinjene ble gjennomgått av en draftinggruppe og videresendt til MSC 92 for godkjenning. ICS mente at forslaget fra korrespondansegruppen ledet av USA var meget kostnadsdrivende for rederier, og at det ville pålegge rederier plikter de ikke vil kunne utføre, slik som måling av støy fra sine skip. Imidlertid kunne ISO opplyse at de var i ferd med å publisere sin standard 16554 for støymåling på store dyp i løpet av 2013 og for grunt vann i nær fremtid. ICS Panama, Bahamas ønsket i tillegg å begrense retningslinjene til kun å gjelde kavitasjon (støy fra propell) og stryke henvisninger til mulige andre støykilder som for eksempel skrogkonstruksjon, reduksjon av hastighet og lignende, noe de kun delvis fikk medhold i.

Agendapunkt 18 Development of requirements for onboard lifting appliances and winches

Det ble opprettet en arbeidsgruppe som skulle se på såkalte "deliverables" som for eksempel mulige SOLAS-endringer, bruk av ulike industristandarder og lignende, samt utarbeide mandat for en mulig korrespondansegruppe. Flertallet er interessert i kraner og lignende, mens det i hovedsak er Norge som er interessert i vinsjer, som en oppfølging av Bourbon Dolphin-ulykken. Store flaggstater som Panama, Bahamas og Marshall Islands samt noen mindre anført av Vanuatu som gikk sterkt ut mot både arbeidsgruppens rapport og nødvendigheten av en korrespondansegruppe, og betonet at ulykkesanalyser ikke hadde kommet frem til tekniske årsaker til ulykker. Likevel var det flertall for at arbeidet føres videre

med en korrespondansegruppe koordinert av New Zealand, som skal levere blant en disposisjon til retningslinjer.

Agendapunkt 19 Review of general cargo ship safety

Denne saken måtte utsettes på grunn av tidsmangel.

Agendapunkt 20 Development of amendments to SOLAS regulations II-1/29.3.2 and 29.4.2, clarifying the requirements for steering gear trials

Forslaget fra Tyskland i DE 57/20 ble akseptert med en liten endring fra IACS. MSC 92 vil bli bedt om å godkjenne sirkulæret, med mulighet for utvikling av retningslinjer i fremtiden.

Agendapunkt 21 Biennial agenda and provisional agenda for DE 58

Det ble vedtatt opprettet tre korrespondansegrupper:

- polarkoden;
- standarder for vindmøllefarmfartøyer;
- Løfteinnretninger og vinsjer.

Da IMOs underkomiteer, inkludert DE, vil bli omorganisert fra og med 2014, er det per i dag uklart hvilke arbeidsgrupper som vil bli satt opp. Polarkoden vil imidlertid med sikkerhet få en arbeidsgruppe på grunn av den høye prioritet dette arbeidet har.

Agendapunkt 22 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2014

Da IMOs underkomiteer, inkludert DE, vil bli omorganisert fra og med 2014, ble det ikke avholdt valg under denne sesjonen.

Agendapunkt 23 Any other business

Det eneste dokumentet som ble behandlet under dette agendapunktet gjaldt spørsmål fra BLG 16 om DE 57 hadde kommentarer til en rekke kapitler i utkastet til IGC-koden. Det var ingen kommentarer og denne koden vil dermed gå til MSC 92 for godkjenning.

Agendapunkt 24 Development of amendments to the 2011 ESP Code

DE 57 godtok metoden for å endre 2011 ESP¹ koden som foreslått av IACS. Imidlertid må IACS sørge for å legge frem endringene i god tid slik at medlemsland har anledning til å sende inn skriftlige kommentarer. Forslaget fra IACS ble endret på en rekke punkter særlig med tanke på å ta bort referanser til klassens besiktelses (for eksempel i pkt 3.1 «date of the initial classification survey») med den begrunnelse at ESP koden omhandler «statutory surveys».

Oppfølging

Norge vil delta i de opprettede korrespondansegruppene og Sjøfartsdirektoratet vil koordinere norske innspill.

¹ International Code on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011