

Fra: Turid Stemre
Møtested: International Maritime Organization, London
Møteleder: Dr. S. Ota, Japan
Referat fra: Sub-Committee on Ships Systems and Equipment, 5. sesjon (12.–16. mars 2018)

Dato: 23. mars 2018

Den norske delegasjonen:

| <i>Navn</i> | <i>Organisasjon</i> | <i>Plenum/arbeidsgruppe</i> |
|--|----------------------|-----------------------------|
| <i>Seniørrådgiver Turid Stemre (delegasjonsleder)</i> | Sjøfartsdirektoratet | Plenum |
| <i>Senioringeniør Jan Reinert Vestvik</i> | Sjøfartsdirektoratet | WG 1 |
| <i>Senioringeniør Elisabeth Førland</i> | Sjøfartsdirektoratet | WG 2 |
| <i>Senioringeniør Kim Are Paulsen</i> | Sjøfartsdirektoratet | WG 2 |
| <i>Sjefingeniør Torstein Dale Selsås</i> | Sjøfartsdirektoratet | WG 3 |
| <i>Fagsjef Skipssikkerhet Jahn Viggo Rønningen</i> | Norges Rederiforbund | WG 1 |
| <i>Dr. Rolf Skjong</i> | DNV GL | WG 1 |
| <i>Senioringeniør Anders Tosseviken</i> | DNV GL | WG 2 |
| <i>VP Norsafe Academy Michael Røsland</i> | Norsafe AS | WG 1 |
| <i>Senior prosjekt leder – R&D Erik P. Mostert</i> | Norsafe AS | WG 1 |
| <i>Principal Specialist Winterization Knut Espen Solberg</i> | GMC/UIS | WG 1/ Presentasjon |

Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler 1. mars 2018. Det ble avholdt EU-koordineringsmøte i London 12. mars der Stemre deltok.

Norske dokumenter

- SSE 5/5 Safety of embarkation arrangements (sammen med Bahamas og Sør-Korea)
- SSE 5/6 Draft interim guidelines on lifesaving appliances and arrangements on ships operating in polar waters
- SSE 5/INF.3 Report from SARex II

Norge hadde i tillegg en presentasjon i lunsjpausen onsdag 14.mars med tittel «SARex II report». Presentasjonen ble holdt av Knut Espen Solberg og også denne gangen ble presentasjonen svært godt mottatt (SARex I ble presentert på SSE 4). Resultatene fra øvelsene har dannet grunnlag for norske innspill til arbeidet med utarbeidelse av retningslinjene (ref. SSE 5/6).

Generelt

De viktigste sakene for Norge på dette møtet var:

- Videreutvikle utkast til ytelsesstandard innsendt av Norge til støtte for implementeringen av Polarkoden, spesielt interim løsninger da Polarkoden trådte i kraft 1. januar i år (agendapunkt 5)
- Arbeidet med krav til løfteredskaper og ankerhåndteringsvinsjer om bord på skip (agendapunkt 10)

Norge er ikke spesielt fornøyd med utfallet av møtet. Selv om Norge fikk støtte i plenum for at arbeidet til støtte for en felles internasjonal implementering av Polarkoden haster, ble arbeidet med retningslinjene trenert av flere av deltagerne i arbeidsgruppen, og det var liten eller ingen fremdrift.

Det var også liten framdrift i arbeidet med krav til løfteredskaper og vinsjer. Det blir ikke enighet om anvendelsesområdet for kravene og da er det vanskelig å lage krav. MSC 99 blir bedt om å gi råd om anvendelsesområdet.

Forhandlingene

Det ble opprettet tre arbeidsgrupper under møtet:

- WG 1: LIFE-SAVING APPLIANCES (agendapunkt 3, 4, 5 og 6 (ledet av S. Assheuer (Tyskland))).
- WG 2: FIRE PROTECTION (agendapunkt 7, 8 og 9 (ledet av L. Fisher (USA)))
- WG 3: ONBOARD LIFTING APPLIANCES AND ANCHOR HANDLING WINCHES (agendapunkt 10 ledet av Y. Ogawa (Japan)).

I tillegg ble det nedsatt en draftinggruppe som utarbeidet instruksjoner til korrespondansegruppen på «cold ironing of ships» (safe operation of on-shore power supply).

Gjennomgang av de enkelte punkter på agendaen.

AGENDAPUNKT 1 ADOPTION OF THE AGENDA

Agendaen ble godkjent sammen med foreløpig tidsplan for møtet.

AGENDAPUNKT 2 DECISION OF OTHER IMO BODIES

Sekretariatet informerte om utfallet av diskusjoner i Council og hovedkomiteene der dette berører SSEs arbeid. Der SSE spesifikt ble bedt om å gjøre noe, ble dette diskutert under de relevante agendapunktene.

AGENDAPUNKT 3 SAFETY OBJECTIVES AND FUNCTIONAL REQUIREMENTS OF THE GUIDELINES ON ALTERNATIVE DESIGN AND ARRANGEMENTS FOR SOLAS CHAPTERS II-1 AND III

Denne saken har vært på agendaen i mange år uten at det har vært mulig å komme til enighet. Vanskelighetene ligger først og fremst i hva vi egentlig er bedt om å gjøre. Norge har hele tiden argumentert for at tittelen taler for seg selv. Vi skal utarbeide funksjonskrav som dekker kravene i SOLAS kapittel III og LSA-koden. Ikke revidere disse eller analysere eventuelle feil og mangler ved dagens regler.

Det skal vi gjøre når SOLAS kapittel III og LSA-koden skal revideres i henhold til output som står på IMOs «postbiennial agenda» i påvente av ferdigstillelse av retningslinjer for Goal Based Standard/ Safety Level Approach (GBS/SLA).

USA hadde sendt inn et dokument til møtet som støttet vår forståelse av oppgaven. USA hadde også sendt inn et informasjonsdokument der de foreslo funksjonskrav basert på arbeidet i korrespondansegruppen.

Diskusjon: Selv om det virker som de fleste nå er enige med oss i hva oppgaven består i, er det tungt å komme videre. USA sine dokumenter er nyttige, men vi mener de går lenger enn dagens krav i noen av sine forslag til funksjonskrav. Det var ikke tid til å diskutere funksjonskravene på møtet, så arbeidet fortsetter i en korrespondansegruppe mellom SSE 5 og SSE 6. Det er enighet om at arbeidet skal gjøres i to trinn. Trinn en, sammenligne forslagene til USA og de funksjonskravene man har kommet fram til i tidligere arbeid og trinn to, bli enige om formatet. Når dette er gjort, er det naturlig å analysere om funksjonskravene dekker kravene i SOLAS kapittel III og LSA-koden og gjøre eventuelle endringer basert på denne analysen.

Utfall: Korrespondansegruppen ble gjenopprettet og USA skal koordinere arbeidet.

AGENDAPUNKT 4 DEVELOPMENT OF NEW REQUIREMENTS FOR VENTILATION OF SURVIVAL CRAFTS

Denne saken ble satt på SSEs agenda etter forslag fra Bahamas og Japan. De foreslo spesifikke krav blant annet til antall luftutskiftninger. Det ble tidlig i debatten ytret ønske om mer funksjonsrettede krav og påpekt at passiv ventilasjon kan være en mulig løsning, uten at det ble sagt hva passiv ventilasjon er. Norge har fått gjennomslag for at agendapunktet skal omfatte alle redningsfarkoster, men ettersom det bare forelå spesifikke forslag om krav til helt lukkede livbåter, skal de prioriteres. Saken har vært diskutert i en korrespondansegruppe fram mot SSE 5 uten at det er blitt noe enighet.

Diskusjon: Etter lange diskusjoner ble det enighet om at funksjonskravet skal være at konsentrasjonen av CO₂ i livbåten ikke skal overstige 5000 ppm. En måte å oppnå dette på er sørge for en viss ventilasjonsrate. Ventilasjonsraten er avhengig av flere variabler, for eksempel personstørrelse og aktivitetsnivå. Nødvendig mengde oksygen per time per person basert på disse variablene varierer mellom 1,6 og 5 m³/t per person. Det ble enighet om å legge seg på det mest konservative, 5 m³/t per person, og endringer til LSA koden basert på dette ble utarbeidet. Utdfordringen nå blir å fastsette hvordan tilsvarende krav kan møtes for andre redningsfarkoster (delvis lukkede livbåter, flåter osv.).

Utfall: Forslagene til endringer i LSA-koden ble godkjent, men blir lagt på vent til man er ferdig med tilsvarende krav for andre redningsfarkoster så alt kan sendes samlet til MSC. Korrespondansegruppen som ble nedsatt under agendapunkt 3 skal jobbe videre med dette.

AGENDAPUNKT 5 – UNIFORM IMPLEMENTATION OF PARAGRAPH 6.1.1.3 OF THE LSA-CODE

Denne saken ble satt på SSEs agenda etter forslag fra Sør-Korea og IACS. Flere land har akseptert håndkraft som likeverdig løsning til dagens krav om at utsetningsarrangementet ikke skal være avhengig av annet enn tyngdekraften eller lagret energi som ikke er avhengig av skipets kraftforsyning. Forslaget var at muligheten kun skal gjelde for redningsbåter (rescue boat) dersom de ikke er en del av livbåtkapasiteten. Arbeidet ble ferdigstilt på SSE 4, men MSC 98 sendte saken tilbake til SSE 5 på bakgrunn av bekymringer fra bl.a. Bahamas og Norge. Norge ønsker ikke å tillate dette, men den kampen er tapt. Til SSE 5 hadde Bahamas, Norge og Sør-Korea sendt in et forslag til endringer som dekket opp noen av våre bekymringer. Vi foreslo å legge til et krav om at det måtte legges til rette for at MOB-båten kan bordes etter at den er svingt ut fra stuet posisjon.

Utfall: Forslaget fra Bahamas, Norge og Sør-Korea fikk støtte og nødvendige endringer ble inkludert i endringene til LSA-koden. Disse oversendes MSC 100 for godkjenning. Punktet slettes fra SSEs agenda forutsatt godkjenning av MSC.

AGENDAPUNKT 6 CONSEQUENTIAL WORK RELATED TO THE POLAR CODE

Saken ble satt på SSEs agenda på SSE 4 og det ble nedsatt en korrespondansegruppe som skulle jobbe med å utarbeide ytelseskrav og testkrav for å sikre en felles internasjonal implementering av Polarkoden.

Arbeidet har gått tregt og i et forsøk på å forsere arbeidet utarbeidet Norge et førsteutkast til midlertidige retningslinjer basert delvis på arbeidet i korrespondansegruppen og delvis på erfaringene fra SARex I og II.

Diskusjon: Selv om Norge fikk full støtte for viktigheten av at dette arbeidet og at det hastet med midlertidige løsninger, var det liten vilje til å finne løsninger. Det er særlig retningslinjer relatert til kravet i Polarkoden om at en skal regne at det tar minst 5 dager fra skipet evakueres til redningen kommer som skaper problemer. Dette er et uttalt krav i Polarkoden, men mange mener dette er for strengt og bruker dette til å trenere arbeidet.

Utfall: Korrespondansegruppen som ble nedsatt under agendapunkt 3 skal jobbe videre med retningslinjene basert på det norske forslaget og utfallet av diskusjonene i korrespondansegruppen fram mot SSE 5. Denne delen av arbeidet skal koordineres av Norge.

AGENDAPUNKT 7 REVIEW SOLAS CHAPTER II-2 AND ASSOCIATED CODES TO MINIMIZE THE INCIDENCE AND CONSEQUENCES OF FIRE ON RO-RO SPACES AND SPECIAL CATEGORY SPACES OF NEW AND EXISTING RO-RO PASSENGER SHIPS

Saken er satt på agendaen av EU basert på foreløpige funn i EU prosjektet "FIRESAFE I".

Diskusjon: Diskusjonen denne gangen gikk primært på å foreta en foreløpig identifisering av hvilke av IMOs instrumenter (konvensjoner, koder, retningslinjer etc.) som ville bli endret som følge av arbeidet. Det ble også enighet om at det er behov for midlertidige retningslinjer da utfallet av arbeidet tidligst kan tre i kraft i 2024. Det ble enighet om hvordan de foreløpige retningslinjene skal struktureres og en liste over hva man skal adressere.

Under dette agendapunktet ble også endringer til MSC.1/Circ.1430 «Guidelines for the design and approval of fixed water-based fire-fighting systems for RO-RO spaces and special category spaces» diskutert. Endringene gir anbefalinger om fjernkontroll for start og stopp av pumper og kontroll av ventiler fra et konstant bemannet kontrollrom/sikkerhetssenter samt plassering av sprinkler og dyser.

Utfall: Endringene til MSC.1/Circ.1430 fikk støtte og reviderte retningslinjer oversendes MSC 100 for godkjenning. Det ble nedsatt en korrespondansegruppe som skal arbeide videre med foreløpige retningslinjer for å begrense branner på RO-RO-dekk og i spesialkategorirom. Gruppen koordineres av Japan.

AGENDAPUNKT 8 AMENDMENTS TO THE FSS CODE FOR CO2 PIPELINES IN UNDER-DECK PASSAGEWAYS

Saken ble satt på agendaen av MSC 96 etter forslag fra Kina. Kina foreslo at CO₂-rør plassert i «passage ways» under dekk skal være helsveist og ikke ha flensforbindelser eller drenering.

Diskusjon: Heller ikke denne gangen fikk Kina støtte for sine forslag. Norge hadde ikke sterke meninger her, men hadde merket seg at de foreslåtte endringene vil kunne få anvendelse for alle typer rør, ikke bare CO₂-rør.

Utfall: Det ble ingen enighet om noen løsning. SSE rapporterer dette tilbake til MSC 100 og ber om at punktet strykes fra SSE sin agenda.

AGENDAPUNKT 9 AMENDMENTS TO MSC.1/Circ.1315

Dette agendapunktet har sin bakgrunn i at det har vært sett at bruk av natrium bikarbonat i faste pulverslukkeanlegg om bord på LNG- og LPG-tankskip ikke har virket etter hensikten. Det har tendens til å klumpe seg. EU ønsker et forbud mot bruken av dette slukkemiddelet. Et forslag til å spesifisere kriterier for slukkepulver lå også på bordet, men det ble hevdet at man ikke kan teste hvorvidt pulveret vil klumpe seg.

Diskusjon: Natrium bikarbonat oppfyller ikke kravene i MSC.1/Circ.1315, så det burde egentlig ikke være nødvendig med et forbud. Imidlertid hevdes det at natrium bikarbonat kan brukes som tilsetning til andre pulverslukkemidler og virke tilfredsstillende.

Utfall: Det ble ingen konklusjon og diskusjonen skal fortsette i korrespondansegruppen som ble nedsatt under agendapunkt 7.

AGENDAPUNKT 10 REQUIREMENTS FOR ONBOARD LIFTING APPLIANCES AND WINCHES

Dette arbeidet har nå pågått i mange år uten særlig framdrift. Agendapunktet omhandler bl.a. den norske oppfølgingen etter Bourbon Dolphin-ulykken og er derfor viktig for Norge. Saken har vært diskutert i en korrespondansegruppe mellom SSE 4 og SSE 5. Det foreligger utkast til SOLAS-endringer som inkluderer mål og funksjonskrav og et utkast til retningslinjer.

Diskusjon: Det ble igjen minimalt med framgang i dette arbeidet. Man klarte heller ikke denne gangen å bli enige om hva som skal omfattes av kravene. Det foreligger en liste over forslag til hvilket utstyr som skal omfattes og en liste over hvilket utstyr som ikke skal omfattes, i tillegg til at det diskuteres en nedre grense på løftekraft for det utstyret som skal omfattes. Før dette er brakt på det rene, er det vanskelig å utvikle regler.

Utfall: Korrespondansegruppen ble reetablert, og arbeidet fortsetter fram mot SSE 6. Japan fortsetter å koordinere arbeidet.

Mål og funksjonskrav oversendes MSC 99 for kommentarer.

MSC 100 blir bedt om se på anvendelseskriteriene. Med andre ord beslutte om man skal ha en liste over utstyr som skal inkluderes i eller en liste over utstyr som skal ekskluderes fra reglene som er under utvikling.

AGENDAPUNKT 11 REVISED SOLAS REGULATIONS II-1/13 AND II-1/13-1 AND OTHER RELATED REGULATIONS FOR NEW SHIPS

Denne saken kom på agendaen på SSE 3 som følge av et forslag fra EU-landene om å inkludere krav om "anti-crushing protection" (ACP) på alle vanntette dører om bord på nye skip. Dette er brukt i offshoreindustrien i dag. SSE 3 etablerte en korrespondansegruppe som har diskutert saken videre. På SSE 4 ble det oppfordret til innsendelse av mer informasjon, men ingen informasjon er sendt inn.

Det eneste dokumentet til dette agendapunktet var et forslag fra Kina om merking av vanntette dører.

Diskusjon: Norge er skeptisk til ukritisk innføring av kravet på alle vanntette dører. På forrige møte ble det etterlyst mer informasjon om konstruksjon/design og operasjon av systemene, samt kost/nytte analyser og spesifikke forslag til krav eller tiltak. Ikke noe av dette er blitt sendt inn. Dette skyldes først og fremst at de ulike produsentene av systemene ikke er villige til å gi fra seg informasjon.

Utfall: Kinas forslag fikk ingen støtte. Saken beholdes på agendaen fram til SSE 6. Det er sannsynlig at agendapunktet blir forslått strøket på SSE 6 uten at noe blir gjort (Bahamas forslø å stryke det på SSE 5 uten at noen protesterte, men formannen ville beholde det et år til).

AGENDAPUNKT 12 UNIFIED INTERPRETATIONS OF PROVISIONS OF IMO SAFETY, SECURITY AND ENVIRONMENT RELATED CONVENTIONS

.1 Utkast til fortolkning av SOLAS regel II-2/9.2.4.2 om brannintegritet på skott og dekk i tankskip.

Utfall: Det ble ikke tatt noen beslutning og saken vil bli diskutert på et senere tidspunkt dersom ytterligere dokumentasjon eller forslag blir sendt inn.

.2 Utkast til fortolkning av uttrykket «forward of» i paragraf 2.2.3.2.1, 2.2.3.2.6 og 2.2.4.2.1 i kapittel 15 i FSS-koden.

Utfall: Det var enighet om at uttrykket «forward of» skal erstattes med «downstream» i FSS-koden, men da dette krever en endring i koden vil det tidligst kunne tre i kraft i 2024. I mellomtiden vil sekretariatet utarbeide nødvendige endringer i «Unified interpretation of chapter 15 of the FSS Code» (MSC.1/Circ.1582). Endringene i FSS-koden og retningslinjene oversendes MSC 100 for godkjenning.

.3 Anvendelse av designtemperatur i paragraf 11.3 i IGC-koden

IACS stilte spørsmål om hvorvidt værdekk over brennstofftanker plassert som beskrevet i denne paragrafen også skal omfattes av en designtemperatur på 925 °C.

Utfall: Det var enighet om dette, og IACS vil utarbeide utkast til fortolkning til SSE 6.

.4 Krav til årer i livbåter

Det forelå forslag til fortolkning der det gjøres klart at krav til årer i livbåter ikke skal gjelde for livbåter med to uavhengige fremdriftssystemer.

Utfall: Forslaget fikk støtte og utkast til fortolkning oversendes MSC 100 for godkjenning.

Øvrige forslag til fortolkninger ble ikke tiltrådt.

AGENDAPUNKT 13 DEVELOPMENT OF GUIDELINES FOR COLD IRONING OF SHIPS AND OF AMENDMENTS TO SOLAS CHAPTERS II-1 AND II-2, IF NECESSARY

Dette er en ny, viktig og litt vanskelig sak. Tilgang til landstrøm for skip er noe det satses på i Norge, men det er ligger litt i grenseland i forhold til IMOs kompetanse og mulighet for å regulere ettersom IMO primært skal regulere skip. Overgang til landstrøm avhenger i stor grad av vilje til å legge til rette for dette fra kyststatenes side. Det forelå utkast til retningslinjer for sikker operasjon ved bruk av landstrøm.

Utfall: Det ble etablert en korrespondansegruppe som skal arbeide videre med retningslinjene og vurdere om det er behov for endringer i SOLAS. Gruppen vil sannsynligvis koordineres av Kina, men denne informasjonen var ikke tilgjengelig da møtet ble avsluttet.

AGENDAPUNKT 14 BIENNIAL STATUS REPORT AND PROVISIONAL AGENDA FOR SSE 4

Den toårige agendaen ble justert basert på arbeidet under møtet og agenda for neste år fastsatt.

Det ble etablert 4 korrespondansegrupper fram mot neste møte:

1. life-Saving Appliances (koordinator Norge og USA)
2. fire Protection (koordinator Japan)
3. onboard Lifting Appliances and Anchor Handling Winches (Koordinator Japan)
4. cold Ironing of Ships (koordinator blir trolig Kina)

Tentativ dato for SSE 6 er 4.-8. mars 2019

Det vil bli nedsatt 3 arbeidsgrupper på SSE 6. Hvilke vil bli vurdert av formannen og sekretariatet nærmere møtet.

Følgende grupper er kandidater:

1. life-saving appliances (LSA)
2. onboard lifting appliances and winches
3. fire protection
4. cold ironing of ships

AGENDAPUNKT 15 - ELECTION OF CHAIRMAN AND VICE-CHAIRMAN FOR 2018

S. Ota (Japan) og U. Senturk (Tyrkia) ble gjenvalgt som henholdsvis formann og viseformann for 2019. Det ble understreket at det blir siste periode for formannen (en forutsetning for at Japan fikk formannskapet på MEPC var at Dr. Ota skulle gå av nå, men sekretariatet har slitt med å finne andre kandidater).

AGENDAPUNKT 16 - ANY OTHER BUSINESS

.1 Consistency of in-water survey (IWS) for passenger and cargo ships

På tross av det vi oppfattet som informativ og nyttig og tilstrekkelig informasjon fra IACS til å følge deres råd, ble underkomiteen heller ikke denne gangen enig. Det blir følgelig ikke gitt noen råd til underkomiteen III om hva de eventuelt skal gjøre med uoverensstemmelsene i HSSC (Res.A.1120(30)) og MSC.1/Circ.1348.

.2 Andre saker

Det ble ikke fattet noen andre beslutninger under dette agendapunktet, men med referanse til dokumenter fra Kina, ble det kommentert at «Any other business» ikke er et agendapunkt der man kan sende inn forslag til nye agendapunkt for diskusjon i underkomiteen før de er behandlet av MSC. Dette er i tråd med våre brief. MEPC blir informert om denne diskusjonen.

Haugesund, 23. mars 2018

Turid Stemre
Delegasjonsleder