

RAPPORT FRA DE 56

TIL: Sjøfartsdirektør, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene og regionledere.

FRA: Delegasjonen v/Lasse Karlsen

DATO: 25. mars 2012

KOMITÉ: IMO's Sub-Committee on Ship Design and Equipment (DE) 12. – 16. mars 2012

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Teknisk Direktør Lasse Karlsen, Sjøfartsdirektoratet, delegasjonsleder plenum

Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet, WG Polar Code

Seniorrådgiver Siv Christin Gaalaas, Nærings- og handelsdepartementet WG Polar Code

Juridisk seniorrådgiver Unn Caroline Lem, Sjøfartsdirektoratet, plenum + DG Noise

Seniorrådgiver Geir Høvik Hansen, Sjøfartsdirektoratet, WG Polar Code

Seniorrådgiver Ove Tautra, Sjøfartsdirektoratet, WG Polar Code

Senioringeniør Bodil Pedersen, plenum + WG Polar Code

Senioringeniør Leif Terje Årvik, Sjøfartsdirektoratet, WG recovery systems

Principle engineer Ove Aastad. DNV, WG LSA, MSC.1/Circ 1206/Rev.1

Professor Norvald Kjerstad, Kystverket, WG Polar Code

Rådgiver Therese Johansen, Utenriksdepartementet, WG Polar Code

Daglig leder Irene V. Mjelde, Regatta, plenum RTD

Direktør salg og markedsføring Lars Erik Lunøe, TeamTec AS, WG shipboard incinerators

Oppfølging fra Sjøfartsdirektoratet

DE 56 Sak:	Oppgave	Kommentarer	Ansvarlig S.Dir
3	Standard for personredning fra sjø – recovery systems	Behandles av MSC 90	LK – MSC brief
4	Tillegg SOLAS II-1/40.2 – El anlegg	Dokumenter til DE 57	u.a. Fisk
5	Gjøre MSC.1/Circ.1206/rev.1 bindende	LSA CG til DE 57	Leif T. Årvik
6	Utvikle rammeverket for LSA	LSA CG til DE 57	
7	Utvikle sikkerhetsmål og funksjonskrav for alternativ design jf. SOLAS II-1 and III	LSA CG til DE 57	
8	Tillegg til LSA om termisk ytelsesstandard for overlevingsdrakter	Dokumenter til DE 57	Leif. T. Årvik

9	Tillegg LSA om friflyt fritt-fall livbåt	Dokumenter avventes	u.a. last/flyttbare
10	Polarkoden	Korr.gruppe til DE 57	Turid Stemre
11	Beskyttelse mot støy i skip	Behandles av MSC 90	Unn Lem
12	Vindmølle konstruksjonsskip og støttefartøy (transport+vakt)	Møte 15.5.2012 London Vurderes av MSC 90	S.Gude /L.T.Årvik S.Gude
13	IACS omforente tolkninger	Behandles av MSC 90	LK
14	FRP struktur i skip	Til FP +Utsatt til DE 58	u.a. pass + Ø. Vormedal
15	Testkrav til livvester og bruk av RTD	LSA CG til DE 57	Leif. T. Årvik
16	Testing av vanntette rom – SOLAS II-1/11	Dokumenter til DE 57	B.Pedersen+ T. Kvande
17	Endring av A.761(18) flåteutstyr utgått på dato.	Dokumenter til DE 57	L. Terje Årvik
18	Retningslinjer for: WIG (vinge mot trykkbølge mot bakke)	Frivillig samarbeid Dokumenter til DE 57	(u.a. pass)
19	Revidere retningslinjer for standardkrav og testing av kloakkreanlegg	Behandles av MSC 90	LK
22.1	Støv klasse for overflatebehandling	Dokument til MSC—	-
22.2	Forskjell mellom MSC.1/Circ.1284 og MSC-MEPC.2/Circ.10 ombygging av tankskip til dobbeltkrog tank/bulk	Behandles av MSC 90	LK
22.3	Bulklast som blir flytende pga. fukt og bevegelser og tap av stabilitet	Følg SOLAS VI og IMSBC koden	u.a. Last
22.4	Hindre tap av containere	Endelig DE 57 rapport avventes	-
22.5	Regler for løfteutstyr og vinsjer	Behandles av MSC 90	B. Pedersen
22.6	Klarering av SOLAS krav til styremaskin testing	Behandles av MSC 90	LK
23	Revidere standard for insineratorer	Koor.gr. til DE 57	TeamTec
24	Reduksjon av støy for å verne marine arter	Koor.gr. til DE 57	RA. Miljø

--	--	--	--

1. INNLEDNING

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 7.februar 2012 i Haugesund. EU koordineringsmøter ble avholdt og mandag 12.februar. Delegasjonsmøte ble avholdt 13, 14, 15 og 16 kl 0830 før oppstart i plenum, WG's og DG's. Innsatsen fra den norske delegasjonen var meget bra.

2. OPPSUMMERING

DE 57 hadde som vanlig en meget omfattende agenda, og debattene i plenum så vel som i arbeidsgruppene tok opp den tid de hadde fått til rådighet. Imidlertid ble en arbeidsgruppe, WG3, som behandlet krav til kloakkrensing og kapasitet på insineratorer ferdig allerede i løpet av 14.2. Møteleder Annelise Jost benytte straks anledningen til å etablere ny WG4 for å kunne løse plenums's ønske om hvordan krav til utstyr for å berge personer fra sjø skulle innarbeides i SOLAS.

Møtets effektivt tiltok underveis takket være Annelise Josts stødige styring og strategi for behandling av merknader fremsatt i plenum. En del saker ble avsluttet og sendt til MSC for godkjenning

3. GENERALSEKRETÆRENS ÅPNINGSTALE

Generalsekretæren ønsket velkommen. Han informerte om drøftinger med UN og et planlagt møte mandag 15.mai 2012 hvor en skal drøfte tiltak for å bekjempe pirater. Samtidig ønsket han en debatt om bevæpning på MSC90's åpningsdag og oppfordret til å stille med delegater på høyt nivå i den anledning.

Generalsekretæren informerte om kontakt med Italienske myndigheter og CLIA i forbindelse med Costa Concordia havariet og opplyste at han etter konsultasjon med formannen i MSC hadde besluttet at inkludere «Passasjerskip sikkerhet» på dagsorden for MSC 90.

4. GJENNOMGANG AV PUNKTENE PÅ AGENDAEN

4.1. Adoption of the agenda

Agendaen ble godkjent uten endringer.

4.2 Beslutninger fra andre IMO organer

DE noterte seg relevante deler av utfall fra MSC 89, NAV 57, MEPC 62, FP 55, DSC 16 og A 27 jf. dokumentene DE 56/2, DE 56/2/1 og DE 56/2/2 og tok de til etterretning i behandling av dagsorden. Særlig resolusjon A.1038(27)) om High-level Action Plan og prioriteringer for toårsperioden 2012-2013.

Det ble opprettet følgende arbeids- og redaksjonsgrupper under DE 56:

WG 1: Gjøre MSC.1/Circ.1206/Rev.1 obligatorisk, nytt rammeverk for krav til LSA og utvikling av funksjonskrav for alternativ design for SOLAS kap. II-1 og III, ledet av Dr S. Ota (Japan)

WG 2: Utvikle obligatorisk kode for skip som opererer i polare strøk, ledet av Turid Stemre (Norge)

WG 3: Gjennomgang av reviderte retningslinjer for rense- og testkrav for kloakkrenseanlegg og revisjon av standard for insineratorer installert på skip, Ledet av Steinbook (Tyskland)

DG 2: Vern mot støy ombord på skip og verning av sjøpattedyr mot støy, ledet av T. Olsen (Danmark)

WG 4(DG 1):

Utvikle ytelse standard for utstyr for personredning fra sjø. Ledet av (Japan). DG endret til WG av hensyn til synspunkter fremlagt i plenum, samtidig som WG 3 meddelte at de hadde ferdigstilt sitt arbeid.

4.3 Utvikling av obligatorisk ytelses standard for personredning fra sjø

Planen var her å avslutte drøftingene og be en redaksjons gruppe om å gjennomgå forslaget, drøftingene i plenum avdekket stor uenighet. Et forslag fra Bahamas om å dele opp i et generelt obligatorisk «funksjonskrav» for inntak i SOLAS med tillegg av en retningslinje for hvordan slike personredningssystemer bør være vant gehør. Forslaget var kanskje et nederlag for krav om spesifikt personredningsutstyr, men var i store trekk i tråd med Norske standpunkt i saken. Formannen var bestemt å få til løsning og opprettet en ny arbeidsgruppe.

Den nye WG4 avsluttet arbeidet og la frem et omforent forslag som etter kort drøfting i plenum endte med et obligatorisk tillegg i SOLAS III (redningsutstyr) ønske om virkeområde for alle skip, ikke bare internasjonal fart og en retningslinje for planer og prosedyrer for redning av personer fra sjø .

Saken ble avsluttet og tillegg til SOLAS reg. III/17-1, utkast til MSC res. om virkeområde og utkast til retningslinje for planer og prosedyrer sendes til MSC 90.

4.4 Utvikling av tillegg til SOLAS reg. II-1/40.2 om generelle krav til elektriske installasjoner

DE 56 noterte seg at MSC 86 hadde støttet drøfting av Danmark og Færøyenes forslag i dok. MSC 86/23/14 om krav til elektriske anlegg og vedlikehold av disse ut fra brann på fiskebåt.

Drøftingen fokuserte på at fiskebåter ikke var regulert av SOLAS og dvelte ved behovet for regulering. Krav til at elektriske installasjoner skal være hensiktsmessige og sikre, ble imidlertid støttet. En mulighet var å utforme tillegg til HSSC retningslinjene og ikke tilføye noe i SOLAS.

Medlemsstatene ble oppfordret til å sende inn forslag til DE 57.

4.5 Gjøre MSC.1/Circ.1206/REV.1 obligatorisk

DE 56 minnet om MSC 89 ønske om tidlig implementering av SOLAS reg. III/20.11.2 om testing av frittfallivbåter og MSC 89's adopsjon av tillegg til SOLAS reg. III/1.5 og LSA koden vedrørende kontroll av on-load release mekanismer og godkjente retningslinjer for evaluering og utskiftning av livbåtkroker

Gjøre MSC.1/Circ.1206/REV.1 obligatorisk

DE 56 støtter prinsippet om å gjøre deler av MSC.1/Circ.1206/rev1 og MSC.1/Circ.1277 obligatorisk, men ser også behov for mer informasjon på hvor god den globale dekningen av servicetilbydere. DE støttet vurdert av en sammenslåing av sirkulærene. Fra drøfting i plenum noteres forslag om fleksibilitet i forhold til vedlikehold av livbåter.

ILAMA's ønsker om presisering av hvem som skal kunne utføre kontroll ble støttet. ILAMAS forslag om ny paragraf 16 i Annex 1 til 1206R1 om at skip som av praktiske årsaker ikke blir ferdige med årlig eller 5 årlig kontroll innen fristen skal kunne gjøre dette «når det passer», fikk ikke støtte.

WG 1 på LSA ble etablert for å drøfte saken videre.

Tidlig implementering av tillegg til SOLAS re. III/20.11.2

Sekretariatets utkast til sirkulæret ble vedtatt sendt til MSC 90 for godkjenning samtidig med adopsjon av SOLAS reg. III/20.11.2

Ulykken på Baltic Champion

Rapporten peker på at vibrasjoner førte til at krok løste ut. I drøftingen av nye krav til livbåtkroker ble vibrasjoner vurdert som et problem. Krav til viberasjonstesting ble allikevel ikke tatt med grunnet manglende tekniske innspill.

Medlemsstater og organisasjoner ble bedt om å sende inn forslag om viberasjonstesting til DE 57.

Retningslinjene for evaluering og utskiftning av livbåtkroker – MCS.1/Circ.1392

ILAMA foreslo at i tillegg til krok så skal også innfestning skal testes med 1,1xlast. Det var enighet om en tolkning som innebærer at også innfestningen skal testes med 1,1x last og simultan utløsning. MCS 90 inviteres til å bifalle tolkningen.

ILAMA's forslag om å redusere sikkerhetsfaktoren på strukturell innfestning fra 2 til 1,5 ble forkastet. ILAMA's forslag om å stryke 5 knops tauekravet ble også forkastet.

Ny modul i GISIS

Sekretariatet orienterte om ny GISIS modul for registrering av kroksystemer som er godkjent eller ikke har klart kravene. Det ble enighet om at Administrasjonene som skal rapportere inn til GISIS og at alle interessenter skal ha leseadgang. MCS 90 inviteres til å bifalle beslutningen.

Rapport fra arbeidsgruppe WG 1:

Item 5 – Making the provisions of MSC.1/Circ.1206/Rev.1 mandatory

- Arbeidsgruppen ble enig om å slå sammen MSC.1/Circ. 1206/Rev.1 med MSC.1/Circ. 1277. Det ble videre enighet om at denne sammenslåingen skulle resultere i én mandatory del (videreutvikling av Annex 1 til sirkulære 1206), samt én del som vil ha karakter av å være guidelines, dvs voluntary.
- Det ble en lengre diskusjon om flåte-kroker skulle bli inkludert i den nye mandatory delen eller ei. Ettersom det ikke ble konsensus angående dette, skal alternativene sendes til MSC 90 for avklaring.

- Imidlertid ble det enighet om å etablere en korrespondanse-gruppe frem til DE 57 og ovennevnte vil bli inkludert i terms of reference.

Item 6 – Development of a new framework or requirements for life-saving appliances

- Et nytt rammeverk vedrørende regler og regelutvikling for livredningsutstyr (LSA - Life Saving Appliances) ble diskutert. Draft goal-based guidelines ble utarbeidet. Videre arbeid vil bli videreført i korrespondanse-gruppen.
- Gruppen ble enig om en såkalt Road Map (som egentlig bare er en arbeidsplan) for videre utvikling av nye krav for livrednings-utstyr. Denne Road Map omhandler fremdriftsplaner til fremtidige DE og MSC sesjoner, dvs DE 57 til DE 59, og frem til MSC 95 i 2015.
- Videre ble det utarbeidet et draft MSC sirkulær angående fortolkning – UI – av fargen på livbåter. Det ble enighet om at “Highly visible colour” bare omhandler farger som har sterkt chromatic innhold og at achromatic colours, slik som hvitt og nyanser av grått, ikke er å betrakte som comparable colours.

Fortolkningen gjelder for utvendig farger på totalt lukkede livbåter og utvendig farge på taket/kalesjen på delvis lukkede livbåter. Sist nevnte type livbåt finner man stort sett på passasjerskip.

Item 7 – Development of safety objectives and functional requirements of the Guidelines on alternative design and arrangements for SOLAS chapters II-1 and III

- Dette punktet omhandlet utvikling av operasjonelle krav i forbindelse med utvikling av guidelines on alternative design and arrangement. Terms of reference var å inkludere SOLAS kapitlene II-1 og III. Imidlertid ble gruppen enig om at kapittel II-1 var utenfor arbeidsgruppens ekspertise. Videre arbeid med alternative design vil bli gjort i korrespondanse-gruppen frem til DE 57.

Item 13 – Consideration of IACS unified interpretations and amendments to the ESP Code

- Det ble enighet om å ikke godkjenne IACS UI med hensyn til redningsvester til spebarn (infant lifejackets). Detaljene i fortolkningen ble å betrakte som ikke å være i henhold til opprinnelige intensjonen til LSA koden til å tillate ny innovativ design for denne type utstyr.

DE støttet WG.1 forslag

4.8 Utvikling av tillegg til LSA koden om ytelseskrav for termisk beskyttelse for overlevingsdrakter

DE minnet om at DE 54 hadde vurdert saken og mente mer erfaring fra bruk av RTS-Reference Test Device (referansevest) og bedre definert krav til termisk testdukke var nødvendig.

DE vurderte innsendte dokumenter på saken og vedtok å be om ytterligere dokumenter fra interesserte til DE 57. Plan for å avslutte saken utsettes til 2013.

4.9 Utvikling av tillegg til LSA koden om fritt-fall-livbåter med friflytfunksjon

Det var ikke kommet inn dokumenter i saken og DE 56 besluttet å utsette behandling til DE 57 i påvente av dokumenter.

4.10 Utvikling av obligatorisk kode for skip som opererer i polare farvann

DE 56 påminnet om at DE 55 hadde sendt dokument om tap av containere og ruteplanlegging til MEPC og NAV for å innhente instruksjoner. Fra NAV/MEPC kom følgende innstilling:

- Etablering av polar trafikkovervåking blir ansett for prematurt

- Trafikkplanlegging for å unngå kollisjon med hval og andre pattedyr ble ansett for prematurt
- MEPC utsatte sin drøfting til MEPC 63

Rapport fra CG ble drøftet og følgende ble notert:

- Arbeid med polarkoden avgrenses til SOLAS skip, andre fartøygrupper vurderes senere i trinn 2.
- DE vil oppfordre MEPC til å drøfte implementering av polarkoden
- Behov for samsvar mellom funksjonskrav og preskriptive krav, men også at mål krav kan settes isolert.
- Noterte at Kina ville unnta statsskip og offentlige ruteskip

DE valgt å be WG om å utarbeide en liste over relevante miljøspørsmål og fordele dem til de rette organer istedenfor å vurdere spørsmålene.

Det ble notert at IPPIC mente at harde og inerte AFS medførte risiko for å eksportere mengder av arter til polare strøk.

WG 2 ble så etablert. Rapport fra WG 2:

DE 56 fortsatte arbeidet med utviklingen av Polarkoden.

I forkant av møtet hadde Norge definert følgende punkter som viktige i utviklingen av koden:

- Anvendelse
- Skipskategorier
- Kobling mot risikomatrise
- «Modell» for og innhold i mål
- Ordlegging og innhold av funksjonskrav
- Grad av deterministiske oppfølgingskrav
- Eventuelle rapporteringskrav
- Miljøkrav
- Samarbeid med andre IMO komiteer

I forhold til anvendelse ble det gjort klart at Polarkoden skal gjelde for passasjerskip og lasteskip med tonnasje lik eller større enn 500 (trinn 1 i prosessen). I trinn 2 skal mindre lasteskip og andre fartøystyper (fiskefartøy, MODU, lystfartøy etc.) adresseres. Det er ikke tatt noen beslutning om hvordan de andre fartøyskategoriene skal adresseres.

Når det gjelder skipskategorier, opprettholdt DE 56 beslutningen om et konsept med 3 fartøyskategorier (A, B og C) samtidig som det ble åpnet for en "underkategori" til C som vil omfatte SOLAS-skip som kun opererer i isfrie farvann. En ser for seg at disse vil kunne operere uten særlige tilleggskrav forutsatt at de har tilgang til is-informasjon

Det ble imidlertid ikke enighet om noen spesifikk definisjon av de ulike kategoriene, men det ble enighet om en generell beskrivelse av konseptet med fartøyskategorier. Dette er et langt steg på veien.

Beskrivelsen blir vedlegg til del 2 av arbeidsgruppens rapport og vil bli lagt ut på IMODOCS i løpet av et par uker. I korthet beskriver vedlegget de ulike kategoriene som følger:

Kategori A: Skip som er is-forsterket i samsvar med IACS UR for Polarklasse skip eller tilsvarende og opererer i farvann med betydelig isdekke.

Kategori B: Skip som er is-forsterket, opererer i førsteårs is og er i stand til å unngå (manøvrere rundt) typer og konsentrasjoner av is som utgjør en fare for skipets struktur.

Kategori C: Skip som ikke er is-forsterket, opererer i tynn førsteårsis og er i stand til å unngå (manøvrere rundt) typer og konsentrasjoner av is som utgjør en fare for skipets struktur.

Konsepter forutsetter at de som er om bord har tilstrekkelig opplæring og har tilgang til is-informasjon. Grenseverdier for hva som betegnes som typer og konsentrasjoner av is som utgjør en fare for skipets struktur ble det ikke enighet om, men dette kan være verdier som fastsettes skipsspesifikt.

Mål og funksjonskrav ble diskutert og en rekke endringer ble gjort i utkast til kodetekst. Spesielt ble de kapitlene som skal sendes andre underkomiteer diskutert. Det ble besluttet å be om råd fra COMSAR, FP, NAV, SLF og STW. En nærmere beskrivelse av hva som ønskes ble utarbeidet og vil bli sendt de ulike underkomiteene.

Et forsøk på å forsere arbeidet med risikomatrisen gjennom en splintergruppe førte ikke fram, men det er viktig å se på risikomatrisen parallelt med utvikling av krav. Det må derfor jobbes videre med risikomatrisen i korrespondansegruppen.

Det foreslåtte miljøkapittelet i koden ble gjenstand for lange diskusjoner. Det er uenighet om det skal være et eget miljøkapittel eller om eventuelle tilleggskrav skal utarbeides som direkte endringer til MARPOL. Det ble også uttrykt skepsis i forhold til at dersom en satt miljøkrav i Polarkoden ville disse ikke bli gjenstand for samme prosedyrer som f.eks. endringer til MARPOL. Det ble understreket flere ganger at IMOs prosedyrer skal følges uavhengig av om kravene ender opp i Polarkoden eller andre steder, men for de som ønsket å trenere arbeidet med miljøsidene av Polarkoden var dette ikke nok.

Det ble utarbeidet forslag til to mulige veier å gå; korrespondansegruppen instrueres i å gjennomgå de ulike forslagene for så å komme med anbefalinger til MEPC, eller alt sendes MEPC så de kan se på forslagene ute noen form for gjennomgang av andre. Det første forslaget ville etter Norges mening vært det beste, og vil medføre en opprettholdelse av intensjonen om å utarbeide en helhetlig kode med bestemmelser både for sikkerhet og miljø. Gitt MEPCs store arbeidsbyrde og det begrensede arbeid som er blitt gjort på miljødelen i DE, ville en oversendelse på nåværende tidspunkt medført betydelig usikkerhet med hensyn til når miljøspørsmålene ville kunne bli behandlet av MEPC. Etter en lang diskusjon der det ble spilt på uklarheter i forslagene hadde formannen ingen annen utvei enn å legge det hele på is og invitere til innsendelser til neste møte.

Utfall: Korrespondansegruppen ble nedsatt, men skal ikke se på miljøsidene av arbeidet. Det ble invitert til innsendelser til neste møte i forhold til hvordan vi skal forholde oss til miljøbitene av Polarkoden.

4.11 Beskyttelse mot støy om bord på skip

Norges interesser og posisjon:

Problemet med støy om bord er et alvorlig problem. Norge støtter arbeidet med å oppdatere IMO-resolusjonen (støykoden) på dette området, og at den gjøres bindende. Norge har deltatt i korrespondansegruppen ledet av Danmark, som avsluttet sitt arbeid før DE 56.

DE noterte at Panama mente det ikke skulle startes drøfting av forhold som allerede var avklart og som sto i strid med beslutning på DE 55. Skal det gjøres forandringer krever det en presis TOR. Videre noterte DE at ICS ønsket å unnta skip i korte ruter.

DE 56 besluttet følgende:

- Minimum motorbelastning 80% MCR
- DYN pos iht dok DE 56/11/1
- Metode for å bestemme lydeksponering iht. sek. 3.7 og app. 4
- Virkeområde skip over 1600 gross tonn
- Beholde fotnote 6 i sek. 4.2
- Beholde «designed so that» i para 5.1.1, ikke; ensure/enable
- Bruke ISO symboler for støy-merking
- Ta inn støykanselleringsutstyr sek. 12 app. 3
- At kap.5 sek. 5.2 til 5.5 skal være retningslinjer

- At kap 6 sek. 3 skal bli obligatorisk
- At kap 7, sek. 7.1 og 7.2 skal bli obligatorisk
- At tekst i app. 4 skulle modifieres
- Beholde struktur besluttet på DE 55
- Ny reg 3-12 om beskyttelse mot støy i SOLAS kap. II-1
- Unnta HS båter

Redaksjonsgruppe DG2 ble etablert og gav følgende rapport:

Protection against noise on board ships

Det ble nedsatt en forslagsgruppe ("drafting group") under DE 56. Gruppens mandat var å ferdigstille forslag til endringer i IMOs støykode, samt ferdigstille et forslag til en ny bestemmelse i SOLAS for å gjøre deler av koden bindende. Forslaget til kode og endringer i SOLAS sendes til MSC 90 for endelig avgjørelse.

Det er fortsatt noen klammer i utkastet til kode, og det forventes diskusjon om noen punkter i koden på MSC 90. Diskusjonen forventes å omfatte følgende spørsmål:

- Bør kodens del 6.3 ("Erection of materials") gjøres bindende? Norge støtter at den gjøres bindende.
- Bør deles koden deles inn i en bindende og en ikke-bindende del?

Norge støtter at kodens struktur beholdes på grunn av kodens karakter og forholdet mellom de bindende og ikke-bindende bestemmelsene. Formannen uttalte at dersom man velger en struktur med en bindende og ikke-bindende del, vil arbeidet med å dele opp bestemmelsene kunne vise seg å være meget komplekst og omfattende.

Utfall:

Gruppens rapport ble vedtatt, men likevel med den endring at kodens del 6.3 ikke gjøres bindende. Forslaget sendes til MSC for avgjørelse. Target completion date er fortsatt 2012.

4.12 Klassifisering av Offshore industrifartøy og vurdere behov for Offshore konstruksjons støtte fartøy

DE 56 minnet om DE 55's vedtak om å sende utkast til omforent tolkning av SPS koden til MSC 90 for godkjenning.

DE 56 minnet også om at DE 55 ba MSC 89 om instruksjoner i forhold til de tillegg IACS hadde foreslått til SPS koden og at MSC 89 hadde autorisert dette. På den annen side var det ikke kommet noen dokumenter til DE56.

Saken om offshore industri- og konstruksjonsstøtte fartøy er satt på agendaen etter innspill fra Tyskland og IMCA. DE drøftet saken og kom frem til at det selv med nye tolkninger av hvilke funksjoner slike fartøy skal ha. Avklaring av eventuell vaktfunksjon for mannoverbord ble nevnt.

DE 56 mente at eksisterende 2009 MODU og 2008 SPS koder ville være dekkende. For transport av industri personell er IMO's regelverk åpent og her bør det fortas avklaring for å kunne bestemme opplæringskrav mv.

DE 56 ber MSC90 om å notere seg at OWFSC og OVFCs bør defineres og at det bør bestemmes hvilke IMO instrumenter som skal gjelde for disse. I tillegg må det klareres hvilke retningslinjer som skal gjelde for transport av industripersonell på sjøen.

Medlemmer og organisasjoner inviteres til å sende dokumenter til DE 57.

Tyskland annonserte en frivillig arbeidsgruppe som skal samles **15.mai 2012** i London for å drøfte saken videre.

4.13 Vurdering av omforente tolkninger utarbeidet av IACS og tillegg til ESP koden

- UI SC 244 - Loadtesting of hooks for primary release of lifeboat

DE 56 stilte spørsmål til hvorfor rescue båter ikke var inkludert og bestemte seg for ikke å gjøre vedtak.

-UI SC 227 – Dedicated seawater ballast tanks

DE 56 tilføyde « dersom overflatebehandlingen har bedre standard enn kravene i PSPC for dedikerte ballast tanker» og sendet utkast til MSC circular til MSC 90 for godkjenning.

Grees protokollførte motstand mot tolkningen som blir snever og ikke dekker kombinerte tanker som også brukes som ballasttanker.

-IACS identified gaps in testing of infant lifejackets

DE vurderte å sende forslaget til vurdering i LSA-WG og vedtok ikke noen posisjon.

-UI SC 191 – Means of access for inspections

DE 56 noterte bekymring for at den reviderte UI SC 191 kunne bidra til mindre tilkomståpninger, men sa seg prinsipielt enig og ba sekretariatet om å utarbeide et forslag til MSC sirkulære for vurdering på DE 57.

-UI SC 223 – Performance standard for protective coatings

DE 56 noterte seg bekymring fra INTERTANKO og Grees i forhold til at endring av den originale tolkning i MSC.1/Circ.1378 må vurdere nøye, men ba sekretariatet utarbeide et forslag for vurdering på DE57.

-UI SC 179 – Dewatering of forward spaces of bulk carriers

DE vurderte forslaget som viser til MSC/Circ.1176 mulig konsolidering med MSC.1/Circ.1197 drøftet tidligere og ba sekretariatet om å utarbeide forslag for vurdering på DE 57.

-UI SC 251 – Controls of emergency bilge suction valve in periodically unattended machinery spaces

DE støttet forslaget om krav til mulighet for styring av lenseventil og sender forslag til MSC sirkulære til MSC 90 for godkjenning.

-UI SC 246 – Steering gir test

DE 56 noterte at Tyskland hadde sendt dokument til MSC 90 om å ta opp SOLAS reg. II-1/29 vedtok å akseptere IACS forslag om ikke å kreve styremaskintest utført på største dypgang og oversender, som foreløpig løsning, utkast til MSC sirkulære til MSC 90 for godkjenning.

-UI SC 249 – New installation of materials which contain asbestos

DE noterte seg omfattende forsikringer fra IACS om at UI'en ikke betød noen "period of grease" som det kunne se ut som siden det var nevnt en implementeringsdato. Norge påpekte at måten implementeringsdato var formulert på kunne gi inntrykk av at det nettopp var lagt til rette for "period of grease".

DE 56 besluttet etter mye debatt å utarbeide et forslag til MSC sirkulære og sende det til MSC 90 for godkjenning, med den anmerkning at medlemsstater og organisasjoner kunne sende kommentar til MSC 90

Amendements to the ESP Code

DE 56 ba IACS om å foreslå en metode for å oppdatere ESP koden kontinuerlig ut fra oppdatering av IACS UR Z10 utgivelser og informerer MSC om dette.

Amendements to mandatory instruments emanating from the adoption of ESP code

DE 56 besluttet å sende over utkast til tillegg til ytelsesstandard for beskyttende overflatebehandling, res. MSC.288(87) til MSC 90 for godkjenning i forbindelse med adoptering av foreslåtte tillegg til SOLAS reg. XI-1/2 som vil gjøre ESP koden obligatorisk.

DE inviterer også MEPC 64 til å godkjenne utkast til tillegg til CAS, res. MEPS.94(46).

4.14 utvikling av retningslinjer for FRP konstruksjoner på skip.

DE 56 minnet om at MSC 88 hadde inkludert spørsmålet om FRP konstruksjoner på agendaen til FP og DE. DE 56 vurderte utfallet av FP 55 som fremhevet at behovet for vurdering av brannbeskyttelse, samt ønske om at MSC gir FP oppgaven med å koordinere utvikling av regler for FRP.

DE 56 aksepterte FP som koordinator og vedtok å vurdere resultatet fra FP på DE 58. Saken strykes fra 2års programmet og flyttes til neste 2årsprogram.

4.15 Revisjon av testkrav for livest referanse test utstyr (RTDS) i res. MSC.81(70)

DE 56 inviterte interesserte til å utarbeide TOR for en CG som kunne arbeide videre med forslag til endring av test krav og eventuelle endringer i LSA koden. Forslag til TOR ble:

1. vurdere endringer og om standard ytelseskrav kan forbedre testenens repeterbarhet
2. Foreslå tillegg til MSC.81(70) og eventuelt LSA koden
3. rapportere til DE 57

Mål for ferdigstilling ble således utsatt til 2013.

4.16 Tillegg til SOLAS reg. II-1/11 og utvikling av retningslinjer for adekvat testing av vanntette rom.

DE 56 vedtok å ta saken til behandling og vurdere å kreve at skipsverft skal ha adekvat kvalitetssikring som for eksempel ISO 9001 eller tilsvarende.

DE 56 mente imidlertid at utkast til retningslinjer for tanktesting må vurderes nærmere, og ba om at interesserte Administrasjoner og organisasjoner sender forslag til DE 57, eventuelt i samarbeid med IACS – Focal point : paulsadler@iacs.org.uk.

4.17 Revisjon av anbefalte betingelser for godkjenning av servicestasjoner for flåter res. A.761(18)

DE 56 minnet om at MSC 97 hadde bedt om at DE vurdere endringer for å bøte på uregelmessigheter med utdaterte deler i flåter som følge av uklar tekst i MSC.1/Cirs.1328.

DE 56 vedtok å be Administrasjoner og organisasjoner om å fremme forslag til tillegg til res. A.761(18) for å bøte på problemstillingen og sende de til DE 57.

4.18 Utvikling av retningslinjer for vinge mot bakke (WIG) fartøyer – lufttrykkbølge mellom fartøy og bakke

DE 56 minnet om at MSC 88 hadde utnevnt DE som koordinator for behandling av saken i FP, COMSAR, NAV, SLF og STW og at MCS 89 hadde bedt om at DE 56 behandlet saken.

DE sa seg enig i at de foreløpige retningslinjene trengte oppdatering, men samtidig at saken krever vurdering av ICAO i forhold til definering av WIG.

Russland støtte innsendt forslag fra Korea, men kom med en lang rekke innspill som de mente burde være med.

DE 56 inviterte Administrasjoner og organisasjoner til å sende inn kommentarer forslag til DE 57 og eventuelt koordinere seg med Korea.

Fokal point: Yeom Cheol-wung, cwyum@krs.co.kr

4.19 Revisjon av retningslinjer for ytelses på kloakkreanseanlegg og testing. Res. MEPC.159(55)

DE 55 opprette en korrespondansegruppe som skulle foreslå tillegg til eksisterende retningslinjer.

DE nedsatte WG 3 for å slutføre utkast til endringer.

WG 3 rapporterte tilbake og DE 56 vedtok:

- Støtte til utkast til MEPC res. om 2012 retningslinjer for implementering av avløpsstandard og ytelses test for kloakkreanseanlegg og at de skulle gjelde fra 1.1.2016
- Uavhengig av ovennevnte noterte DE 56 at det fortsatt er forhold som må løses hhv. Tillatt nivå på fosfor og nitrogen, samt nødvendigheten av å beskrive en kompensering for mulig uttynning Qi/Qe og ba om dokumenter til DE 57.

Sverige påpekte sin posisjon vedrørende utvanning og mente dette måtte kontrollere om det ble tillat. MEPC ble således invitert til å utsette ferdigstilling til 2013.

4.20 2årsagenda og foreløpig agenda for DE 57

DE minnet om MSC-MEPC.1/Circ.4 – retningslinje for arbeidet i MSC og MEPC.

Forslag til 2 årsplan ble sendt MSC for godkjenning.

Agenda for DE57 og korrespondansegrupper

Blir utarbeidet av sekretariat sammen med formann.

Saker som haster

Av hensyn til kort tid mellom DE 57 og MSC 92 utarbeides liste over saker som skal til MCS92, resten sendes til MSC 93.

4.21 Valg av formann og viseformann for 2013

Gjenvalg av Mrs. Annelis Jost som formann og Mr. S. Ota som viseformann.

4.22 AOB

1. Ytelsesstandard for beskyttende overflatebehandling vedr. støv klasser

I drøfting av Russland forslag til støv klasser, henviste DE 56 til at spørsmålet var drøftet under utvikling av PSPC uten at det fikk støtte. DE behandlet ikke saken videre, men oppfordret interesserte til å sende inn forslag jf. retningslinjene MSC-MEPC.1/Circ.4..

2. Omforent tolkning av bruk av SOLAS, MARPOL og lastelinjekrav.

Sekretariatet orienterte om utfall fra MEPC 62's vurdering av bruk av SOLAS, MARPOL og lastelinje konvensjonene for en-skrogs oljetankere på dobbeltskrogs oljetankere eller bulk skip, og noterte at

MEPC 62 samtidig som de godkjente MSC-MEPC.2/Circ.10 mente at MSC.1/Circ.1284 skulle trekkes siden innholdet var dekket.

DE 56 besluttet å be MSC 90 om å stadfeste at det ikke var nødvendig å trekke tilbake MSC.1/Circ.1284, men samtidig peke på at de omforente tolkninger av SOLAS reg. II-1/1.3 og II-1/3-6 i sirkulæret ikke skal legges til grunn etter godkjenning av MSC-MEPC.2/Circ.10 den 1.12.2011.

3. Tiltak for å forbedre sikker transport av fast bulklast med skip.

DE 56 notert informasjon fra sekretariatet om at DSC 16, som følge av at last ble flytende med tap av stabilitet og at skip sank, har bedt SLF 54 vurdere dette under intakt stabilitet. DSC har samtidig bedt DE om å notere seg pågående arbeid i saken siden forbedringstiltak kan falle inn under DE.

SLF 54 avventer utfall fra DE 56, IMSBC E&T 17 og DSC 17.

DE 56 fikk fra INTERCARGO beskjed om at et skip til, Vinalines Queen, lastet med Nikel malm, den 25.12.2011 havarerte og 22 omkom. INTRCARGO mener nye regler er unødvendige. Årsaken er at man ikke følger gjeldene regelverk. Ulykker vil stoppe om SOLAS ch. VI og IMSBC koden følges.

4. Tiltak for å hindre tap av containere

DE 56 noterte informasjon fra sekretariatet om at DSC 16 har invitert DE til å vurdere å forbedre styrken på sursystemer.

5. Utvikling av krav til løfteutstyr og vinsjer montert på fartøy

Sekretariat orienterte om MSC 89 beslutning i forhold til forslag om å utvikle SOLAS krav og retningslinjer for konstruksjon og installasjon av løftutstyr og vinsjer. MSC 89 vedtok å ta saken med på kommende 2-årsprogram og ba om at DE koordinerte arbeidet.

De ulike innspillene på saken ble presentert. DE 56 besluttet å ta saken videre på DE 57 og vil informere MCS 90 om problemstillingene.

6. Klargjøring av SOLAS virkeområde for sjø prøver av stryremaskin

Med hensyn til Tysklands ønske om klarering av praktiske problemer med implementering av SOLAS reg. II-1/29.3.2 og II-1/29.4.2 stryremaskinprøver for noen typer skip, og 5 forslag til vurdering av løsning ble det vedtatt en interimløsning via IACS UI. Imidlertid mener Tyskland at et tillegg til SOLAS er nødvendig og vil sende noe til MSC 90.

Det ble notert støtte til de tyske forslag 1-4 som interim løsning og forslag 5 som endelig løsning (tillegg til SOLAS)

7. Nye arbeids oppgaver i ISO TC8/SC1

DE noterte seg informasjon om ISO arbeid i gruppene: Skip og marine teknologi, underkomite for livredning og brannbeskyttelse relatert til LSA.

8. Utfall av BLG 16

-IGF koden under utvikling.

DE noterte at BLG 16 har informert om at det ikke er noe ekstrakrav til LSA i utkast til IGF koden og invitert DE til å vurdere dette og gi råd til BLG.

-Utvikling av revidert IGC kode

BLG har informert DE om arbeidet og vedlagt liste over deler av koden som sendes frem til andre IMO organer for vurdering og tillegg.

23. Revisjon av standard for insineratorer – MEPC.76(40)

DE 56 noterte at MEPC 62 hadde vurdert forslaget fra Danmark og bedt om at DE tok opp spørsmål om behov for en kapasitetsgrense for insineratorer og om det eventuelt kunne gjøres endringer og heve kapasitetsgrensen til 3000 til 5000 kW istedenfor 1500 kW som i dag.

DE 56 ba WG 3 om å behandle spørsmålet og:

- Finne løsning for å øke kapasitetsgrensene opp til 3000 kW til 5000 kW el,
- Utarbeide en plan for å utvikle utkast til tillegg til gjeldende resolusjon

Rapport fra arbeidsgruppen – WG3

Gruppens oppgave var å vurdere et forslag fra Danmark om å fjerne, evt justere begrensningen i Annex 8, RESOLUTION MEPC.76(40) adopted on 25 September 1997 - STANDARD SPECIFICATION FOR SHIPBOARD INCINERATORS, avsnitt 1.2. Dagens regelverk gjelder kun for incineratorer med termisk kapasitet opp til 1500 kW.

Gruppen arbeidet 14. og 15. februar 2012 med forslaget og kom frem til en enstemmig anbefaling om å endre kapasitetsbegrensningen fra 1500 kW til 4000 kW. Videre ble hele Annex 8 gjennomgått for å sjekke at endringen i avsnitt 1.2 ikke medførte andre endringer.

Under nevnte gjennomgang fremkom det at punkt 1.7 i vedlegg A angir spesialregler for cruise- og passasjerbåter. Det oppstod uenighet om dette punktet opprinnelig er anført fordi disse typer skip har en annen sammensetning av avfall enn øvrige typer skip, eller om det er ment for incineratorer større enn dagens begrensning på 1500 kW. Konklusjonen var at det ikke lå i arbeidsgruppens mandat å konkludere på dette punktet, og det ble anbefalt at dette punktet vurderes separat under DE57.

Anbefalingen fra arbeidsgruppen ble lagt frem på DE56

DE 56 konkluderte med at det etableres en korrespondansegruppe under ledelse av Danmark som får i oppgave å:

- Utvikle tillegg til res. MEPC.76(40) for å øke kapasitet til 4000 kW
- Se på endring av seksjon A1.7
- Gjennomgå og oppdatere definisjoner og referanser.
- Rapportere til DE 57

Frist for ferdigstilling ble utsatt til 2013. Kontakt punkt: Palle Kristiansen; pk@dma.dk

24. Tiltak for reduksjon av støy fra kommersiell skipsfart og dennes skadelige effekt for marint liv.

DE 56 vurderte innspill fra US om 4 hovedområder for reduksjon av undervannsstøy fra skip; propellere, skrog, maskineri og operasjon. Det var støtte til å arbeide videre med saken. Observatør fra ISO informerte om TC8's arbeid med en standard for måling av undervannsstøy fra plattformer som er på DIS nivå, med planlagt utgivelse som ISO 16554 høsten 2012. En korrespondanse gruppe ble etablert for å:

- Drøfte dok DE56/24 og info i MEPC 59/19 og MEPC 60/18 i sakens anledning
- Utvikle forslag til frivillige retningslinjer
- Rapportere til DE 57

Koordinator for arbeidet: Mr. Wayne M. Lundy: Wayne.M.Lundy@uscg.mil

25. Rapport til MSC 90 og MEPC 63

Lages av sekretariatet i samarbeid med formannen.

Haugesund, 30.3.2012 Lasse Karlsen