

RAPPORT

TIL: Sjøfartsdirektøren
KOPI: Nærings- og handelsdepartementet, avdelingsdirektørene ved fartøysavdelingene, Trygve Scheel, Bente Michaelsen og delegatene til FP 47
FRA: Delegasjonen v/Ove Aastad.
DATO: 26. februar 2003
KOMITE: **IMO's Sub-Committee on Fire Protection 47 ; 10. – 14. februar 2003**

I. INNLEDNING

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Funksjon:

➤ Senioringeniør Ove Aastad (delegasjonsleder)	Plenum
➤ Underdirektør Arne Bardalen	WG 1
➤ Underdirektør Turid Stemre	WG 2
➤ Senioringeniør Jan M. Ekeberg	DG 1
➤ Rådgiver Hege Strand	DG 1
➤ Overingeniør Svein Erik Jacobsen, Det norske Veritas	WG 1
➤ Surveyor Anders Tosseviken, Det norske Veritas	WG 3
➤ Fagansvarlig Ragnar Wighus, Norges Brann tekniske Laboratorium	WG 3
➤ Senior product manager Dagfinn Aas, UNITOR ASA	WG 3
➤ Seksjonsleder Rune E. Karlsen, Norges Rederiforbund	WG 2
➤ Ass. direktør Tore Gjestrum, Norsk Sjøoffisersforbund	Plenum

WG 1: Unified interpretations of SOLAS chapter II-2, the FSS Code and related fire test procedures

WG 2: Large passenger ship safety

WG 3: Performance testing and approval standards for safety systems

DG 1: Revision of the fishing vessel Safety Code and Voluntary Guidelines

DG 2: Analysis of fire casualty

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 30. januar 2003 i Sjøfartsdirektoratet.

Ytterligere informasjon kan fås ved henvendelse til Ove Aastad tlf. 22 45 47 09, eller på e-post: ove.aastad@sjofartsdir.dep.no

II. INNLEDNING - KOMMENTARER FRA ASSISTERENDE GENERALSEKRETÆR

Den assisterende generalsekretæren innledet med å understreke den økende terrorfare og håpet at beslutninger tatt i MSC vil bli iverksatt i god tid før 1. juli 2004. Videre ble problematikken rundt sikker nødhavn atter brakt på banen med referanse til tankeren Castor som i årsskiftet 2000/2001 ble nektet adgang til flere havner i Middelhavet, samt den nylige hendelsen med oljetankeren Prestige.

Videre tok han opp mulighetene for regionale tiltak etter en eventuell hendelse eller ulykke. Han understreket på det sterkeste at uten unntak skal det være IMO som eneste forum som skal utarbeide internasjonale maritime sikkerhets- og forurensningsstandarder.

Dessuten ble viktigheten av arbeidet angående sikkerheten på store passasjerskip atter nevnt.

III. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTER PÅ AGENDAEN

1. Decisions of other IMO bodies (agendapunkt 2)

Under dette punktet ble det ingen for diskusjoner. Imidlertid ble det understreket at avgjørelser som ble tatt i underkomiteene ikke skulle komme i konflikt med andre IMO avgjørelser eller internasjonale lover. Ingen kontroverser.

2. Unified interpretations of SOLAS, Chapter II-2, the FSS Code and related fire test procedures (agendapunkt 3)

EEBD:

Gruppen diskuterte behovet for en fortolkning vedrørende plassering og antall fluktmasker i maskinrom og innredning. En del nasjoner har laget egne forskrifter på dette området for å dekke hullet i konvensjonsteksten, noe som gjenspeilet seg i de mange innspillene i prosessen. Norge støttet opp om Sveriges dokument MSC 75/10/2 som har felles utspring med vårt rundskriv om fluktmasker. Gruppen samlet seg etter vel og lenge om et utkast til MSC-sirkulær, som i utstrakt grad gjenspeiler innholdet i dette dokumentet.

2000 HSC code:

Gruppen betraktet de innkomne fortolkningene til kapittel 7 i HSC 2000 koden. De ble akseptert med enkelte tillegg, eksempelvis oppdatering av regelreferanser til IMDG-koden og det reviderte SOLAS kapittel II-2.

Unified interpretations to SOLAS chapter II-2:

Ikrafttredelsen av det reviderte kapittel II-2 og innføringen av FSS-koden har skapt behov for en oppdatering av de resterende fortolkningene i MSC Circ. 847. Tyskland hadde lagt ned et betydelig forarbeid til dette gjennom utarbeidelsen av dokumentet FP47/3/2. Gruppen gjennomgikk fortolkningene i dokumentet og slettet det som nå er tatt inn i kapittel II-2. Videre ble enkelte fortolkninger korrigert.

Skjerming av brennoljerør:

Gruppen diskuterte et dansk forslag som innebar forslag til krav til skjerming av både brennolje-, smøreoljerør og øvrige rør for føring av brennbare oljer for skip bygget før 1. juli 2002. Gruppen kunne etter diskusjon enes om et utkast til MSC-sirkulær.

IACS unified interpretations to SOLAS ch II-2:

Gruppen gjennomgikk FP-relaterte IACS fortolkninger. SOLAS (2000 amendments) regel II-2/4.2.3.1, viser seg å ha blitt formulert slik at avslutning av lufterør fra smøreoljetanker i maskinrom ikke lenger kan tillates. Det var enighet om at dette bryter med en vel etablert praksis gjennom flere år, jf IACS UR F35. Gruppen anbefalte fortsatt bruk av IACS UR F35 i påvente av en egnet fortolkning fra underkomiteen, samsvarende med Norges holdning fra tidligere.

3. Analysis of the fire casualty records (agendapunkt 4)

Under ledelse av Singapore møttes draftinggruppen for videre arbeid med følgende :

Hot work Gruppen utarbeidet et draft sirkulære til MSC som består av en ikke-detaljert liste av vanlige prinsipper vedrørende denne type arbeid. Det finnes allerede så mange ulike skjema og manualer så gruppen anså at IMO's arbeid skal begrenses til identifikasjon av allmenne prinsipper.

Smoke helmets for fire-fighting

Det ble utarbeidet et draft sirkulære til MSC hvor problemer med røykhjelmer er sett i forhold til dagens SCBA (self-contained breathing apparatus). Det kan nevnes at for nye skip tillates det ikke røykhjelmer med slange.

Revision of the casualty records

Et revidert skjema ble utarbeidet.

I motsetning til FP 46 ble det i år ikke reist kritikk til FSI.

Det kan synes noe underlig at dette agendapunkt har særdeles liten inntresse for sjømanns- og rederiorganisasjonene.

4. Revision of Resolution A.645(16) (agendapunkt 5)

Denne resolusjonen omhandler symboler for brann- og redningsutstyr. Diskusjonen gikk på om symbolene i en nylig utarbeidet ISO standard skal inkorporeres i dokumentet eller om det kun skal gis referanse til denne standarden. Det ble enighet om det første alternativet, noe som Norge støttet. Utkast til assembly resolution vil bli oversendt MSC for videre behandling. Nevnte ISO standard vil være gjeldende for nye skip bygget etter 1. juli 2002, men administrasjonene skal oppfordre næringen til å benytte denne standarden også for eksisterende skip.

5. Revision of the Fishing Vessel Safety Code and Voluntary Guidelines (agendapunkt 6)

Draftinggruppen fant en rekke bestemmelser i koden som ikke var i samsvar med mandatet for korrespondansegruppens arbeid, og sørget for å endre disse. Det ble videre påpekt fra gruppen at kapittel 5 i koden omfatter fartøy mellom 24 og 60 meter, mens Protokollen omfatter fartøy mellom 45 og 60 meter. Siden det her er tale om minimumsbestemmelser kom gruppen frem til at det for fiskefartøy mellom 24 og 45 meter bør vurderes om kravene blir for strenge for noen av fartøykategoriene. Gruppen anbefalte videre at det foretas en vurdering av hvorvidt det bør oppstilles egne krav for fartøy mellom 24 og 45 meter i koden, og at det tas hensyn til faktorer som for eksempel fartsområde, eventuelt hvorvidt fartøygruppen bør splittes opp ytterligere hva angår lengdeparameter.

Gruppen påpekte for øvrig at fotnoter i protokollen ikke er oppdatert i henhold til ny utvikling og kunnskap, og at det bør vurderes å utarbeide et nytt vedlegg til koden som viser til relevant tilleggsinformasjon.

Hva angår "Voluntary Guidelines" ble bestemmelser som ikke samsvarer med mandatet strøket. Det ble videre gitt en sterk anbefaling om at det materielle innholdet i bestemmelsene bør vurderes på nytt, da det for de mindre fartøyene vil være for strenge krav (retningslinjene gjelder for fartøy ned til 12 meter). Det ble anbefalt å ta hensyn til ulike fartsområder, eventuelt en oppsplitting i ytterligere lengdeparameter.

Spania uttrykte at det er nødvendig å ta særlig stilling til brannsikring på GRP-båter. Gruppen konkluderte med at det ikke var innenfor mandatet å utarbeide egne bestemmelser for denne fartøykategorien. Hvis mandatet endres bør det vurderes hvorvidt det er nødvendig å utarbeide særbestemmelser i de øvrige kapitler.

Gruppen foreslo for øvrig mindre materielle endringer i retningslinjene, samt at operasjonelle krav til testing av brannpumper bør flyttes til del A av koden.

Som en følge av anbefalingene i rapporten ble det avgjort at det skulle settes ned en ny korrespondansegruppe. Japan ble etter eget forslag leder av gruppen.

Norge var aktiv i gruppen og er i all hovedsak enig med utfallet av gruppens arbeid. For Norge er det særlig viktig at guidelines endres, da det siste utkastet til nye bestemmelser innebærer for strenge krav til de minste fartøyene, samt en for høy detaljgrad.

Norge har ikke sterke synspunkter hva angår GRP-båter, og mener det er riktig at en eventuell utarbeidelse av bestemmelser for denne fartøykategorien bør skje uavhengig av arbeidet med koden.

Nedsettelse av ny korrespondansegruppe innebærer for øvrig at MSC må akseptere at fristen for slutføring av arbeidet med koden og guidelines utsettes til 2004.

6. Large passenger ship safety (agendapunkt 7)

Følgende ble diskutert i arbeidsgruppen:

Definisjon av "stor":

Norge med støtte fra USA hevdet at FP ikke var bedt om å definere stor, men å identifisere parametere som, fra et brannteknisk synspunkt, hadde betydning dersom parameterverdiene ble øket.

Utfall: Norges standpunkt ble tatt til følge.

Krav til hovedsoner:

Tyskland foreslo et generelt krav om A90 skott i hovedsoneavgrensninger. Videre ble det stilt spørsmål ved hvorvidt begrensningen på areal av en hovedsone på 1600 m² er utdatert, samt muligheten å forlenge en brannsone.

Norsk posisjon: A90 er ikke tilstrekkelig begrunnet. Ingen endringer i SOLAS nødvendig. De som ønsker større lengde eller areal av brannsoner kan benytte regel II-2/17 (alternativ design).

Utfall: Som norsk posisjon

Sikkerhetssenter:

På mange store cruiseskip er det i dag arrangert et sikkerhetssenter i tilknytning til broa. Fra dette sikkerhetssenteret kan aksjoner i forbindelse med hendelser/ulykker administreres slik at navigatørene ikke forstyrres.

Norsk posisjon: Norge har ingen innvendinger til krav om et slikt rom.

Utfall: Det var enighet om krav om sikkerhetssenter som er tenkt plassert slik at det kan bemannes raskt ved behov, dvs for eksempel i tilknytning til eller nærheten av bro.

Redundans:

Gruppen diskuterte hovedmålet om at store passasjerskip skal kunne returnere til havn for egen maskin etter en eventuell hendelse. Redundans ble diskutert.

Norsk posisjon: Det var Norge som i sin tid foreslo redundante maskinrom.

Utfall: Det var enighet om at store passasjerskip måtte arrangeres med segregering av framdrifts- og styremaskinrom etc. på en slik måte at det sikres nødvendig redundans slik at skipet kan gå til havn for egen maskin. Dog ikke nødvendigvis for full fart.

Safe haven:

Det var forskjellige oppfatninger av hva safe haven skulle være. Noen mente det var et dedikert område der alle passasjerer skulle samles i et nødstilfelle, mens andre mente det var den intakte delen av skipet.

Utfall: Det var enighet om at det måtte utvikles en felles forståelse av begrepet og at funksjonelle krav måtte utarbeides.

Utover dette ble det satt opp en liste over områder i oversikten fra MSC som måtte vurderes nærmere. Bl.a. opplæring i brannhindring og -bekjempelse, ventilasjon og beskyttelse av høyrisiko-områder.

Det ble nedsatt en korrespondansegruppe koordinert av Tyskland for å arbeide videre med disse områdene, samt "safe haven"-konseptet og redundans.

I den forbindelse var det enighet om at dersom noen av områdene som var besluttet ikke å se nærmere på var linket til noen av de som skulle vurderes nærmere, kunne diskusjonen gjenåpnes. Et eksempel kan være brannintegritet i forbindelse med safe-haven. Det er også viktig at utstyr og prosedyrer under "best practice" ikke nødvendigvis er implementert for alle skip og rederier, og at de tiltak som anses nødvendig må nedfelles i regler, retningslinjer etc.

Gruppen var også enig om å be DE se på antall og plassering av redningsvester under hensyntagen til "counter-flow" under evakuering.

7. Performance testing and approval standards for fire safety systems (agendapunkt 8)

Arbeidet i gruppen ble konsentrert om følgende:

- avgjøre "sprinklerkrigen" mellom Danmark og Finland
- revisjon av vanntåkestandardene for maskinrom (både hovedslokke- og lokalt slokkeanlegg)
- revisjon av vanntåkestandardene for innredning
- vurdering av forslaget fra Russland vedrørende aerosol

Det så lenge ut som om sprinklerkrigen mellom Finland og Danmark ikke fikk noen løsning denne gang. Finland ville i utgangspunktet ha støtte for å designe sprinklersystemer som er testet med synkende trykk som følger; med 280 m² ved lavt trykk og ca. 50 m² ved høyt trykk (et såkalt 280 / 50 system). Danmark krevde at slike systemer skal designes med 280 / 280. Det norske utgangspunktet var å definere 280 / 100 som en teknisk ekvivalent løsning. Dette samsvarte nokså godt med forslaget fra USA (280 / 9 dyser). Et kompromissforslag ble utarbeidet basert på dette (280 m² og 100 m² og 9 dyser).

Forhandlingene ble preget av produsentene Semco og Ultrafog som støttet Danmark, Marioff / VTT som støttet Finland og USA / Norge (SINTEF / DNV) som støttet kompromisset. Vi var overrasket over aggressiviteten som ble utvist og fokuseringen på de kommersielle sidene fra produsentene (spesielt Danmark / Sverige). Det hele gikk til en uformell avstemming, hvor stemmene ble som følger:

Finlands forslag (280 / 50): 2 (Finland & Tyskland)
kompromiss (280 / 100): 5 (USA, Norge, etc.)
Danmark (280 / 280): 4 (Danmark, Sverige, Holland, UK)

Finland og Tyskland hoppet over til kompromisset. Resultat: 7 mot 4. Danmark (og etter hvert Sverige) reserverte seg totalt og det hele ble sendt til plenum. I plenum ble saken avgjort til fordel for kompromissforslaget.

Den norske delegasjonen var noe skuffet over at gruppen ikke fikk behandlet forslagene fra Danmark og Nederland vedrørende nye CO2 regler. Videre synes det som det omfattende forslaget fra Japan på lokalslukking ikke fikk den behandlingen som vi mente det fortjente. Flere delegasjoner delte dette synet.

Lederen for arbeidsgruppen, Mr. Eberly (USCG), berømmet det norske kompromisset overfor delegasjonslederen under en kaffepause.

Dette agendapunktet er beregnet til å bli avsluttet under FP 49, med en aktiv korrespondansegruppe frem til denne sesjonen.

8. Guidelines for the manufacture and installation of oil mist detectors (agendapunkt 9)

Det ble her utarbeidet et draft MSC sirkulære som vil omhandle "Code of practice for atmospheric oil mist detectors". Denne koden vil i utgangspunktet være frivillig.

9. Revision of the gas concentration limit on sulphur dioxide for floor coverings (agendapunkt 10)

Dette dokumentet ble oversendt til arbeidsgruppen for unified interpretations. Her ble det enighet om at SO₂ konsentrasjonen i dekkbelegg kunne økes fra 120 ppm til 200 ppm.

Det understrekes at 200 ppm grensen ikke gjelder for andre overflater enn på dørk. Forandringer i FPT koden vil bli gjort.

10. Use of directional sound for passenger evacuation (agendapunkt 11)

Arbeidsgruppen på store passasjerskip ble instruert i å vurdere directional sound system - DSS, spesielt med vekt på dokumentering av ekvivalens med lavtsittende ledelys - LLL. Det forelå dokumenter med beskrivelse av systemet, samt tester som har vært gjort og forskjellig erfaringer fra testene.

Det var enighet om at det var umulig å dokumentere ekvivalens mellom et system som var basert på syn og et som var basert på hørsel. Det var videre enighet om at andre systemer for å lede passasjerer til mønstringsstasjonen kunne bli utviklet i fremtiden. Det ble på denne bakgrunn fremmet forslag om at det skulle utarbeides en liste over funksjonelle krav som må være tilfredsstilt for et hvilket som helst system som utvikles for å lede passasjerer til mønstringsstasjonen. Det ble også stilt spørsmål ved hvorvidt dagens lavtsittende ledelys ville tilfredsstille alle de funksjonelle kravene en eventuelt ble enige om.

Norsk posisjon:

Lavtsittende ledelys har sine svakheter. Det gjenstår likevel litt for mange spørsmål til at DSS uten videre kan aksepteres som en erstatning.

Utfall:

Det ble laget et utkast til liste over funksjonelle krav for videre diskusjon i korrespondansegruppen. Selv om ikke alle kravene tilfredsstilles, skal slike funksjonskrav ikke medføre krav om at LLL erstattes med et annet system. Hellas reservert seg mot listen da de mente den var for teknisk til å komme kastet inn i siste øyeblikk. Det har de i og for seg rett i, men listen var ment som et utgangspunkt for videre diskusjon, og reservasjon skulle derfor være unødvendig.

11. IACS interpretations (agendapunkt 12)

Se rapportens pkt. 2

12. Any other business (agendapunkt 14)

Recommendation for the installation of partially weathertight hatchway covers on board containerhips

Det ble utarbeidet et draft MSC sirkulær med et anneks som omhandler krav til øket CO₂ mengde i lasterom med delvis åpne luker.

Use of aerosol fire-extinguishing systems

Dette punktet ble oversendt WG 3 for videre behandling. Arbeidsgruppen konkluderte med at det trengs ytterligere informasjon/forskning for at aerosoler skal kunne gis generell aksept.

Sandwich plate system

UK hadde sendt inn for informasjon angående testing av et nytt kompositt-materiale som består av metall-elastomer-metall laminat. Dokumentet ble kun tatt til etterretning.

Videre har listene over godkjente testlaboratorier og halon-mottak blitt oppdatert.

13. Work program and agenda for FP 48 (agendapunkt 13)

Det ble bestemt at under FP 48 skal følgende arbeidsgrupper nedsettes :

- WG 1 : Unified interpretations to SOLAS chapter II-2 and the FSS code
- WG 2 : Large passenger ship safety
- WG 3 : Performance testing and approval standards for fire safety systems

Dessuten skal det nedsettes følgende drafting-gruppe :

- DG 1 : Revision of fishing vessel Safety Code and Voluntary Guidelines

Videre ble det enighet om følgende korrespondansegruppe frem til FP 48 :

- CG 1 : Unified interpretations to SOLAS chapter II-2 and the FSS code
- CG 2 : Revision of fishing vessel Safety Code and Voluntary Guidelines
- CG 3 : Large passenger ship safety
- CG 4 : Performance testing and approval standards for fire safety systems

Ønske om eventuell deltagelse i ovennevnte korrespondansegrupper bes gitt til undertegnede som vil koordinere norske innspill.

14. Election of Chairman and Vice-Chairman for 2004 (agendapunkt 15)

J.C. Cubisino, Argentina ble enstemmig gjenvalgt som formann for 2003. C. Abbate, Italia ble valgt som nestformann.

Oslo, 26. februar 2003

Ove Aastad
delegasjonsleder