

Danske støjregler og arktisk sejlads på dagsorden ved det 53. møde i IMO's underkomité for skibsdesign og -udrustning (DE)

Blandt hovedemnerne på mødet var:

Sejlads i Arktis (polarkode)

IMO's søsikkerhedskomiteé MSC besluttede på sit 86. møde i juni 2009, at underkomitéen DE skulle udarbejde udkast til internationale obligatoriske regler for sejlads i polarområder med baggrund i den stigende trafik i disse farvande med last- og passagerskibe.

På mødet i underkomitéen blev det fremhævet, at dette dagsordenspunkt skulle prioriteres højt på trods af en stor arbejdsbyrde i underkomitéen. Der var generelt stor opbakning til at prioritere udarbejdelsen af en kode for sejlads i polarområder, og det blev besluttet at påbegynde arbejdet ved nedsættelse af en korrespondancegruppe, der frem til næste møde (DE 54) skulle udarbejde et forslag til en polarkode.

Danmark havde til brug for dette arbejde udarbejdet en risikoanalyse for sejlads i arktiske farvande samt i samarbejde med Canada og andre lande indsendt forslag til rammer for indholdet af en polarkode. Dokumenterne indgår nu i det videre arbejde.

Støj i skibe

På baggrund af et forslag fra EU-landene indledte underkomitéen drøftelser om maksimale grænser for støj i skibe. Oplægget fra EU-landene var at revidere den gældende, vejledende IMO-kode om støj i skibe (IMO resolution A.468(XII) fra 1981) og gøre koden obligatorisk. EU-landenes oplæg rummede krav om maksimale grænser for støj i de relevante rum i skibene samt om støjbelastningen af de enkelte besætningsmedlemmer. De foreslåede grænseværdier svarer til de krav, som i mange år har været gældende om bord i danske skibe.

Efter en intens debat, hvor en række lande tilsluttede sig indførelse af støjregler, enedes underkomitéen om, at man som et første skridt ville påbegynde arbejdet med at revidere den eksisterende kode om støj i skibe for derefter at overveje, om koden skal gøres obligatorisk. Konkrete drøftelser indledes på underkomitéens næste møde, idet der forventes nedsat en arbejdsgruppe særligt til dette formål.

Vandtætte døre

En korrespondancegruppe under DE havde op til mødet udarbejdet et udkast til retningslinjer for søfartsadministrationerne med henblik på deres fastsættelse af udrustningsmæssige og operationelle betingelser for, at vandtætte døre i passagerskibe vil kunne tillades at stå åbne eller passeres under sejlads. Underkomitéen drøftede dette udkast og fandt kun behov for mindre justeringer.

I SLF-underkomitéen var der sideløbende udarbejdet retningslinjer ud fra stabilitetsmæssige overvejelser. DE-underkomitéen fandt derfor behov for at sammenskrive retningslinjerne. Der var enighed om at færdiggøre dette arbejde på underkomitéens næste møde, idet der med dette for øje nedsættes en arbejdsgruppe med deltagelse af eksperter fra begge underkomitéer.

Redningsmidler

Det var tidligere besluttet, at on-load release kroge, der have et uhensigtsmæssigt design, skulle udfases. Tidshorizonten for dette var endnu ikke endelig fastsat, men forventedes at blive ved skibets første fornyelsessyn efter 2012. Med henblik på at sikre en ensartet vurdering af, om en given krog skulle udskiftes, udarbejdede arbejdsgruppen et udkast til en vejledning herfor. Vejledningen ville blive fremsendt til MSC 87 til godkendelse.

Der blev endvidere nedsat en korrespondancegruppe, der skulle arbejde videre med et forslag til, hvordan krogenes betjening i redningsbådene kunne standardiseres. Ideen bag forslaget var, at de søfarende burde kunne genkende de basale betjeningsfunktioner i redningsbådene – uanset type og fabrikat.

Korrosionsbeskyttelse af lasttanke i råolietankskibe

Underkomitéen færdiggjorde et udkast til en standard for korrosionsbeskyttelse af lasttanke i råolietankskibe. Standarden rummer en malingsstandard og en standard for anvendelse af korrosions-modstandsdygtigt stål som et alternativ til maling. Standarden sendes nu til godkendelse i MSC.

Sikkerhedsmæssige retningslinjer for sejlads med passagerskibes "tenders"

MSC havde på sit 84. møde anmodet en række underkomitéer om at udarbejde sikkerhedsmæssige retningslinjer for passagerskibes "tenders".

(Tenders er mindre fartøjer om bord på krydstogtskibe, som anvendes til at transportere passagerer mellem et krydstogtskib og en havn, når skibet ligger opankret uden for en havn. Fartøjerne indgår ofte også i skibets redningsberedskab).

Underkomitéen drøftede på denne baggrund et sæt retningslinjer for design og udrustning af sådanne fartøjer. Der var enighed om, at retningslinjerne ikke kunne få forrang for kyststatens sikkerhedskrav, men at de alene skulle ses som en international standard for "best practices", som flag- og kyststaterne kunne vælge at anvende. Det var endvidere hensigten, at retningslinjerne kun skulle anvendes for fartøjer, der udførte "tenderoperationer", dvs. direkte overførsel af passagerer mellem skib og havn. Retningslinjerne var ikke tiltænkt fartøjer, der anvendtes til andre former for sejlads, eksempelvis sightseeing ture og lignende.

Arbejdet med disse retningslinjer fortsætter på næste møde i underkomitéen.

Lastvandsseparatorer

I 2007 drøftede IMO's miljøkomité (MEPC) et forslag fra USA om at udskifte alle ældre lastvandsseparatorer over en årrække, da ældre lastvandsseparatorer ikke var i stand til at reagere på olie, der var optaget i vaskemidler m.v. (emulgerende rengøringsmidler). MEPC besluttede at lade underkomitéen for design og udstyr se på muligheden for og konsekvenserne af en udskiftning samt – på foranledning af Danmark – en eventuel modificering af eksisterende udstyr. Danmark havde derfor til DE 52 indsendt et forslag om en simplificeret testmetode for supplerende udstyr. Dette forslag blev sammen med forslag fra USA og Japan sendt i en korrespondancegruppe, som skulle afrapportere til næste møde i underkomitéen.

Overvågning og kontrol af olieudtømninger

På MEPC's møde i oktober 2008 havde Danmark endvidere fremsat et forslag til ændring af reglerne om systemer til overvågning og kontrol af olieudtømning fra tankskibe. Formålet var at forhindre forurening af havmiljøet i tilfælde, hvor udstyret ikke virkede. Industrien havde bekymringer ved det danske forslag. Problemstillingen blev derfor sendt i samme korrespondance som forslaget om modificering eksisterende lastvandsseparatorer.

Det næste møde i underkomitéen, DE 54, forventes afholdt ultimo oktober 2010.