

5 Februari 2024

Kepada : Semua Pihak yang Berkepentingan

Perihal : Laporan Singkat Sidang IMO *Sub-Committee on Ship Design and Construction* Sesi ke-10 (SDC 10)

Ringkasan

Informasi Teknik ini merupakan ringkasan hasil Sidang ke-9 dari *IMO Sub-Committee on Ship Design and Construction* (SDC 10) yang diselenggarakan dari tanggal 22 sampai dengan 26 Januari 2024 bertempat di Kantor Pusat IMO di London.

Informasi

1. Informasi yang disediakan dalam Informasi Teknik ini adalah yang berkaitan erat dengan pekerjaan BKI. Segala informasi maupun saran yang tersedia pada dokumen ini bukan merupakan tanggung jawab BKI dan BKI tidak dapat diperkarakan oleh siapapun dari kehilangan, kerusakan atau kerugian biaya akibat ketidakakuratan data yang disampaikan.
2. Beberapa agenda yang didiskusikan selama pertemuan tersebut antara lain:

Nomor Agenda	Topik
3	<i>Development of Guidelines for Emergency Towing Arrangements for Ships other than Tankers</i>
5	<i>Review of the 2014 Guidelines for the Reduction of Underwater Noise from Commercial Shipping to Address Adverse Impacts on Marine Life (MEPC.1/Circ.833) (2014 Guidelines) and Identification of Next Steps</i>
6	<i>Amendments to the 2011 ESP Code</i>
7	<i>Safety Objectives and Functional Requirements of the Guidelines on Alternative Design and Arrangements for SOLAS Chapters II-1</i>
8	<i>Revision of SOLAS Chapters II-1 (Part C) and V, and related Instruments regarding Steering and Propulsion Requirements, to Address both Traditional and Non-Traditional Propulsion and Steering Systems</i>
9	<i>Amendments to the Guidelines for Construction, Installation, Maintenance and Inspection/Survey of Means of Embarkation and Disembarkation (MSC.1/Circ.1331) concerning the Rigging of Safety Netting on Accommodation Ladders and Gangways</i>

10	<i>Unified Interpretation to Provisions of IMO Safety, Security, and Environment-Related Convention</i>
11	<i>Amendment to Regulation 25 of the 1988 Load Line Protocol Regarding the Requirement for Setting of Guard Rails on the Deck Structure</i>

3. Informasi singkat mengenai resolusi diatas dapat dibaca pada dokumen terlampir.

Informasi lebih lanjut

Pertanyaan sehubungan dengan Informasi Teknik ini dapat ditujukan ke:

BKI Statutory Division

Yos Sudarso 38-40

Jakarta, 14320



Indonesia

Phone : +62 21 436 1899, 436 1901, 436 1903, 436 1904

Fax : +62 21 4390 1974

Email : sta@bki.co.id

Direktur Operasi


R BENNY SUSANTO 

Informasi

Segala informasi maupun saran yang tersedia pada dokumen ini bukan merupakan tanggung jawab BKI dan BKI tidak dapat diperkarakan oleh siapapun dari kehilangan, kerusakan atau kerugian biaya akibat ketidakakuratan informasi yang disampaikan

INFORMASI SINGKAT SIDANG IMO SUB-COMMITTEE ON SHIP DESIGN AND CONSTRUCTION
(SDC) SESI KE-10 (SDC 10)

A. DEVELOPMENT OF GUIDELINES FOR EMERGENCY TOWING ARRANGEMENTS FOR SHIPS OTHER THAN TANKERS (AGENDA NOMOR 3)

Sub-Komite mengingat bahwa pada MSC 107 telah menyetujui draf amendemen terhadap peraturan SOLAS Regulasi II-1/3-4 yang terkait dengan persyaratan baru untuk semua kapal baru selain Tanker dengan GT tidak kurang dari 20.000 harus dilengkapi dengan *Emergency Towing Arrangement* (ETA), untuk diadopsi pada MSC 108 dan berlaku mulai 1 Januari 2028.

Menindaklanjuti hasil dari SDC 9 terkait amendemen *Guidelines on Emergency Towing Arrangements for Tankers* (Resolusi MSC.35(63)) dan pengembangan seperangkat *Guidelines* baru yang lengkap mengenai *Emergency Towing Arrangement* untuk semua tipe kapal, SDC 10 melanjutkan pekerjaan dan menyetujui bahwa:

1. *Guidelines* yang akan dikembangkan tidak boleh terlalu preskriptif, untuk memberikan fleksibilitas bagi desain kapal yang berbeda sambil memastikan tingkat keamanan yang dapat diterima
2. nilai ambang batas yang diusulkan sebesar 30,000 *Gross Tonnage* untuk Safe Towing Load sebesar setidaknya 1.000 kN tidak sesuai
3. desain ETA yang seragam dan sederhana dapat dipertahankan
4. usulan untuk menggantikan pengujian prototipe untuk *Non-Pre-Rigged* ETA tidak dapat didukung karena item lepas dari ETA perlu diuji,
5. IACS *Unified Interpretation* SC113 terkait *Emergency Towing Arrangements on Tankers - Prototype Test* disetujui sebagai MSC.1/Circ.966 dan setiap amendemen terhadap pengujian prototipe dapat dimasukkan di dalamnya,
6. *Pre-Rigged* ETA untuk semua kapal selain Tanker harus bersifat opsional karena mungkin bukan pilihan yang tepat untuk beberapa desain kapal
7. Penggunaan tali sintetis modulus tinggi untuk operasi *Towing* harus dipertimbangkan dengan hati-hati, karena rendahnya ketahanan terhadap api dan gesekan.

B. REVIEW OF THE 2014 GUIDELINES FOR THE REDUCTION OF UNDERWATER NOISE FROM COMMERCIAL SHIPPING TO ADDRESS ADVERSE IMPACTS ON MARINE LIFE (MEPC.1/CIRC.833) (2014 GUIDELINES) AND IDENTIFICATION OF NEXT STEPS (AGENDA NOMOR 5)

Sub-Komite mengingat bahwa SDC 9 telah menyelesaikan, dan MEPC 80 kemudian menyetujui, Revised Guidelines for the Reduction of Underwater Radiated Noise from Shipping to Address Adverse Impacts on Marine Life (MEPC.1/Circ.906).

Untuk memfasilitasi penerapan oleh industri, telah dibuat revisi *URN Management Planning Reference Chart* dan akan dimasukkan ke dalam *Circular*, bersama dengan perubahan penting yang dikumpulkan dari *Experience Building Phase* (EBP).

Sehubungan dengan adanya potensi konflik antara langkah-langkah pengurangan GHG dan pengurangan URN, pemilik kapal, perancang kapal, dan penyedia kapal akan didorong untuk mencapai pendekatan yang seimbang untuk pengurangan URN maupun GHG. Hal ini dapat dilakukan dengan mempertimbangkan faktor desain seperti desain baling-baling dan langkah-langkah operasional seperti mengurangi kecepatan di daerah laut yang sensitif.

C. AMENDMENTS TO THE 2011 ESP CODE (AGENDA NOMOR 6)

Sub-Komite mengingat bahwa, pada sesi ketujuhnya, telah mempertimbangkan proposal yang diajukan oleh IACS untuk mengubah *ESP Code 2011* yang memungkinkan penggunaan teknik inspeksi jarak jauh (*Remote Inspection Technique* (RIT)). Meskipun proposal secara umum mendapatkan dukungan, namun SDC 7 setuju bahwa masalah ini memerlukan pertimbangan lebih luas oleh IMO, yang mungkin akan mengambil pendekatan holistik dalam mengatur RIT, termasuk yang ada di bawah instrumen lain. Oleh karena itu, SDC 7 telah mengundang Negara Anggota dan organisasi internasional yang berkepentingan untuk mengajukan proposal mengenai masalah ini kepada Sub-Komite untuk dipertimbangkan.

Pada sesi ini, beberapa proposal telah dimasukkan dan SDC 10 telah setuju bahwa masalah di bawah ini perlu didiskusikan pada sesi SDC yang akan datang:

- a. Persyaratan Teknik terkait Gambar yang akan dimasukkan sebagai bagian dari laporan
- b. Pembatasan/Kondisi untuk penggunaan RIT
- c. Penyimpanan laporan dan penyebaran data
- d. Kualifikasi Surveyor/Operator

e. Penerapan RIT pada kapal yang tidak terkena aturan *ESP Code* 2011

Untuk mendapatkan kemajuan pekerjaan di antara sesi sidang, SDC 10 membentuk *Correspondence Group on Amendments to the ESP Code to permit the use of remote inspection techniques* di bawah koordinasi IACS.

D. SAFETY OBJECTIVES AND FUNCTIONAL REQUIREMENTS OF THE GUIDELINES ON ALTERNATIVE DESIGN AND ARRANGEMENTS FOR SOLAS CHAPTERS II-1 (AGENDA NOMOR 7)

Dengan mempertimbangkan kemajuan yang dicapai oleh SDC 9 dan berdasarkan laporan dari *Correspondence Group on safety objectives and functional requirements for SOLAS chapter II-1* yang dibentuk oleh SDC 9, Sub-Komite telah memfinalisasi *Functional Requirements* untuk Part C, D, dan E, serta *Expected Performances* untuk SOLAS Chapter II-1, sebagaimana diuraikan dalam MSC.1/Circ.1212/Rev.1 (*Revised guidelines on alternative design and arrangements for SOLAS Chapters II-1 and III*).

Guidelines ini akan diajukan ke MSC 108 untuk persetujuan. Setelah disetujui, pedoman ini akan berlaku untuk semua kapal penumpang dan kapal barang dengan GT di atas 500 yang terlibat dalam pelayaran internasional.

E. REVISION OF SOLAS CHAPTERS II-1 (PART C) AND V, AND RELATED INSTRUMENTS REGARDING STEERING AND PROPULSION REQUIREMENTS, TO ADDRESS BOTH TRADITIONAL AND NON-TRADITIONAL PROPULSION AND STEERING SYSTEMS (AGENDA NOMOR 8)

Evolusi sistem kemudi telah signifikan sejak diadopsinya Peraturan SOLAS saat ini. Banyak sistem kontemporer mengintegrasikan fungsionalitas propulsi dan kemudi. Namun, persyaratan SOLAS yang ada tidak sepenuhnya memperhitungkan sistem propulsi dan kemudi non-tradisional ini. Pada masa lalu, masalah ini diatasi melalui *Unified Interpretations* (MSC.1/Circ.1416/Rev.1). Meskipun demikian, saat ini muncul kebutuhan akan perlunya peninjauan menyeluruh untuk menggabungkan sistem propulsi dan kemudi modern ke dalam kerangka regulasi IMO. Amandemen yang diusulkan termasuk pengembangan regulasi baru SOLAS Chapter II-1/28-1 (*Means of going stern and stopping*) dan II-1/29-1 (*Steering*).

Berikut adalah aturan-aturan terkait yang dapat dipertimbangkan untuk dikembangkan lebih lanjut di masa depan, antara lain:

- a. *Expected Performance Standards SOLAS regulations II-1/28 to 30*
- b. *SOLAS regulation II-1/30 – Additional requirements for electric and electrohydraulic steering gears*
- c. *SOLAS regulation II-1/42 – Emergency Source of Electrical Power in Passenger Ships*
- d. *SOLAS regulation II-1/43 – Emergency Source of Electrical Power in Cargo Ships*
- e. *SOLAS regulation V/25 – Operation of Steering Gear*
- f. *SOLAS regulation V/26 - Steering Gear: Testing and Drills*
- g. *MSC.1/Circ.1536 – Unified Interpretation of SOLAS regulation II-1/29.3 and 29.4*
- h. *Resolution A.467(XII)- Guidelines for Acceptance of Non-Duplicated Rudder Actuators for Tankers, Chemical Tankers, and Gas Carriers of 10,000 tons Gross Tonnage and above but less than 100,000 tonnes Deadweight*
- i. *Resolution MSC.137(76) – Standards for Ship Manoeuvrability*
- j. *MSC/Circ.1053 – Explanatory Notes to the Standard for Ship Manoeuvrability*
- k. *Resolution A.601(15) – Provision and Display of Manoeuvring Information onboard Ships*
- l. *Possible revocation of resolution A.451(XI) and A.416(XI), MSC.1/Circ.1398 and MSC.1/Circ.1416/rev.1*

F. AMENDMENTS TO THE GUIDELINES FOR CONSTRUCTION, INSTALLATION, MAINTENANCE AND INSPECTION/SURVEY OF MEANS OF EMBARKATION AND DISEMBARKATION (MSC.1/CIRC.1331) CONCERNING THE RIGGING OF SAFETY NETTING ON ACCOMMODATION LADDERS AND GANGWAYS (AGENDA NOMOR 9)

Dalam *Circular* MSC.1/Circ.1331 diuraikan petunjuk untuk memeriksa dan merawat sarana naik-turun kapal sesuai dengan SOLAS Regulasi II-1/3-9. Terdapat amendemen yang memengaruhi manufaktur yang harus mengevaluasi ulang desain tangga akomodasi agar sejalan dengan standar yang diakui, tergantung pada tanggal pemasangan tangga atau tanggal konstruksi kapal.

Sub-Komite setuju bahwa peralatan baru yang dipasang harus mematuhi *Guidelines* yang telah direvisi pada atau setelah 1 Juli 2026, tanpa memandang apakah dipasang pada kapal bangunan lama atau kapal yang baru dibangun.

Berikut adalah modifikasi yang telah disetujui:

1. Awak kapal yang terlibat dalam pemasangan tangga akomodasi atau *Gangway*, aring dengan aring keselamatan, harus dilindungi dengan jaket pelampung dan tali pengaman yang memadai selama proses pemasangan.
2. Jika langkah-langkah mitigasi yang efektif telah diterapkan, maka aring pengaman menjadi opsional seperti yang diuraikan pada amendemen *Circular* tersebut.
3. Penyimpanan yang tepat di area yang berventilasi, dilindungi dari sinar matahari dan kontaminasi kimia, diperlukan untuk aring pengaman dan/atau aring samping. Pengecekan rutin, perawatan, dan penggantian sesuai kebutuhan sangat dibutuhkan.
4. Sedikit penyesuaian dilakukan untuk beban uji.

Penerapan dari *Circular* ini akan dipertimbangkan pada MSC 108. Teks yang diusulkan menunjukkan bahwa tangga akomodasi dan *Gangway* pada kapal yang dibangun pada atau setelah 1 Januari 2010 harus memenuhi standar internasional seperti ISO 5488:1979 dan ISO 7061:1993 atau standar yang diakui lainnya.

Sementara tangga akomodasi dan *Gangway* yang dipasang pada kapal yang dibangun pada atau setelah 1 Juli 2026, harus memenuhi ISO 5488:2015 dan 7364:2015 atau standar yang diakui lainnya.

Penting untuk dicatat bahwa *Guidelines* ini hanya berlaku untuk tangga akomodasi dan *Gangway*, tidak termasuk *Pilot Ladders*.

G. UNIFIED INTERPRETATION TO PROVISIONS OF IMO SAFETY, SECURITY, AND ENVIRONMENT-RELATED CONVENTION (AGENDA NOMOR 10)

Interpretation of the Code on noise levels on board ships on calibration of sound instruments (resolution MSC.337(91))

Sub-Komite menyetujui usulan interpretasi untuk Paragraf 2.1 dan 2.2 dari *Code on Noise Levels on Board Ships* (Resolusi MSC.337(91)) untuk mengklarifikasi standar kalibrasi untuk *Sound Level Meter* dan alat kalibrasinya.

Penyedia layanan yang bertanggung jawab atas pengukuran seharusnya menyediakan dokumentasi yang mengonfirmasi kepatuhan terhadap standar, mencakup pernyataan yang jelas mengenai hasil pengujian periodik dan menyebutkan kelas kinerja instrumen setelah kalibrasi.

Draf *Circular* akan berlaku untuk kapal 1,600GT dan lebih tapi tidak untuk:

- *High Speed Craft:*
- *Fishing vessels:*
- *MODUs; dan*
- *Pleasure yachts.*

Draf UI baru Paragraf 2.1 dan 2.2 dari *Code on Noise Levels on Board Ships* (Resolusi MSC.337(91)) akan diterbitkan sebagai MSC.1/Circ.150 dan dimasukkan ke MSC 108 untuk persetujuan.

Draft interpretation of the performance standards for water level detectors (resolution MSC.188(79))

Sub-Komite menyetujui untuk mengamandemen Unified Interpretation (UI) dari *Performance Standards for Water Level Detectors on Bulk Carriers And Single Hold Cargo Ships other than Bulk Carriers* (Resolution MSC.188(79)) pada MSC.1/Circ.1572/Rev.1, mengikuti adopsi dari revisi performa standar pada MSC.188(79)/Rev.2.

Draf amandemen terhadap *Circular* ini mencakup ketentuan bahwa detektor level air pada area muatan harus:

- a. Sesuai untuk instalasi di area berbahaya sebagaimana yang didefinisikan dalam IEC 60092-506.
- b. Sesuai untuk atmosfer gas eksplosif dan/atau debu mudah yang terbakar yang mungkin ada. Jika gas dan debu tidak diketahui, kelas suhu T6, grup gas IIC, dan/atau grup debu IIIC, harus digunakan sebagaimana mestinya.
- c. Diproduksi, diuji, ditandai, dan diinstal sesuai dengan seri IEC 60079 atau standar internasional setara lainnya yang diakui.
- d. Ketika peralatan yang bersertifikat aman dari ledakan (EX) dipasang, peralatan tersebut harus dilindungi dengan memadai dari kerusakan mekanis akibat muatan atau peralatan muat dan bongkar muatan agar dapat mempertahankan kemampuannya untuk tahan terhadap ledakan.

Draf revisi UI untuk *Performance Standards for Water Level Detectors on Bulk Carriers And Single Hold Cargo Ships other than Bulk Carriers* (Resolution MSC.188(79)) pada (MSC.1/Circ.1572/Rev.1) akan dimasukkan ke MSC 108 untuk persetujuan sebagai MSC.1/Circ.1572/Rev.2.

Interpretation for the harmonization of the Industrial Personnel Safety Certificate with various SOLAS safety certificates

Sub-Komite menyetujui interpretasi yang diusulkan untuk menyelaraskan *Industrial Personnel Safety Certificate* dengan berbagai sertifikat keselamatan SOLAS ketika validitas atau pengesahannya berbeda.

Draf UI baru untuk cara menyelaraskan *Industrial Personnel Safety Certificate* dengan berbagai sertifikat keselamatan SOLAS ketika validitas atau pengesahannya berbeda akan diajukan ke MSC 108 untuk persetujuan.

Steering gear spaces to be regarded as "safe position" under the means of escape from machinery spaces (SOLAS regulations II-2/9 and 13)

Sub-Komite menyetujui proposal untuk merevisi MSC.1/Circ.1511 mengenai *Unified interpretations of SOLAS regulations II-2/9 and II-2/13* untuk menjelaskan istilah "safe position" yang digunakan pada ketentuan terkait *Means of Escape from Machinery Spaces*.

Pengertian "safe position" sekarang mencakup ruang perlengkapan penggerak kemudi dimana minyak hidrolik untuk perlengkapan penggerak kemudi biasanya disimpan serta ruang kategori khusus.

Draf revisi *Unified interpretations of SOLAS regulations II-2/9 and II-2/13* akan diajukan ke MSC 108 untuk persetujuan sebagai MSC.1/Circ.1511/Rev.1.

Revised interpretation of SOLAS regulation II-1/3-6 to ensure safe means of access to cargo and other spaces

Sub-Komite menyetujui amendemen yang diusulkan untuk MSC.1/Circ.1572/Rev.1 guna meningkatkan keseragaman implementasi terkait interval inspeksi sarana akses (yang dilakukan oleh Awak kapal atau Inspektur yang kompeten) setelah kejadian *near miss incident* dan penelitian lanjutan mengenai masalah tersebut. Rancangan IU dari SOLAS Regulasi II-1/3-6 untuk memastikan sarana akses yang aman ke muatan dan ruang lainnya akan diajukan ke MSC 108 untuk persetujuan sebagai MSC.1/Circ.1572/Rev.2.

Circular ini akan berlaku untuk Tanker minyak dengan GT 500 dan di atas serta kapal muatan curah, sebagaimana didefinisikan dalam SOLAS Regulasi IX/1, dengan GT 20.000 dan di atas, yang dibangun pada atau setelah 1 Januari 2006.

H. AMENDMENT TO REGULATION 25 OF THE 1988 LOAD LINE PROTOCOL REGARDING THE REQUIREMENT FOR SETTING OF GUARD RAILS ON THE DECK STRUCTURE (AGENDA ITEM 11)

Amandemen pada Regulasi 25 akan mengharuskan pagar pengaman atau kubu-kubu yang terletak di geladak terbuka dan dapat diakses oleh awak kapal selama pelayaran memenuhi standar yang sama seperti yang terpasang pada geladak bangunan atas atau geladak lambung timbul yang terbuka. Secara khusus, mereka harus memiliki setidaknya tiga batang, dengan ketentuan bahwa celah di bawah batang terendah pagar pengaman tidak boleh melebihi 230 mm dan batang berikutnya tidak boleh lebih dari 380 mm.

Amandemen ini akan berlaku untuk semua kapal baru dengan panjang 24 m atau lebih yang terlibat dalam pelayaran internasional dan dikonstruksi untuk dibangun mulai 1 Januari 2028.