

forankret internationalt gennem IMO. Samtidigt spiller EU samarbejdet en større og større rolle for regeldannelsen. I forbindelse med den kommende ændring af overvågningsdirektivet og som følge af IMO's vedtagelse af krav om LRIT udstyr om bord vil overvågningen af skibe blive forøget betragteligt i de kommende år.

Foredraget vil indeholde en gennemgang af nye regler og berette om de initiativer, der i den forbindelse er blevet taget af myndigheder i europæiske lande.

13:50-14:30 Kommunikation til søs, muligheder og udfordringer

Vice President Frank Winther, Thrane & Thrane

Mulighederne for kommunikation til søs er vokset betydeligt i de senere år. Gennem de sidste 25 år har Inmarsat været den dominerende spiller på sikkerheds- og operationel kommunikation. Imidlertid har et stigende pres på It-integration, samt stærkt øgede krav i kommunikationstilbud med henblik på at fastholde søfolk, medført en opblomstring i systemer som VSAT med 'always-on' og Iridium til crew voice. I denne måned lancerer Inmarsat 'always-on' bredbånd med op til ca. 500 kbps. Hvilke muligheder og udfordringer giver de forskellige systemer?

14:30-15:00 Kaffepause

15:00-15:45 Redningsmidler – vedligehold og udvikling

Global Service Director Hans-Henrik Madsen, Viking Life-Saving Equipment A/S og skibsinspektør Søren Enemark Jensen, Søfartsstyrelsen

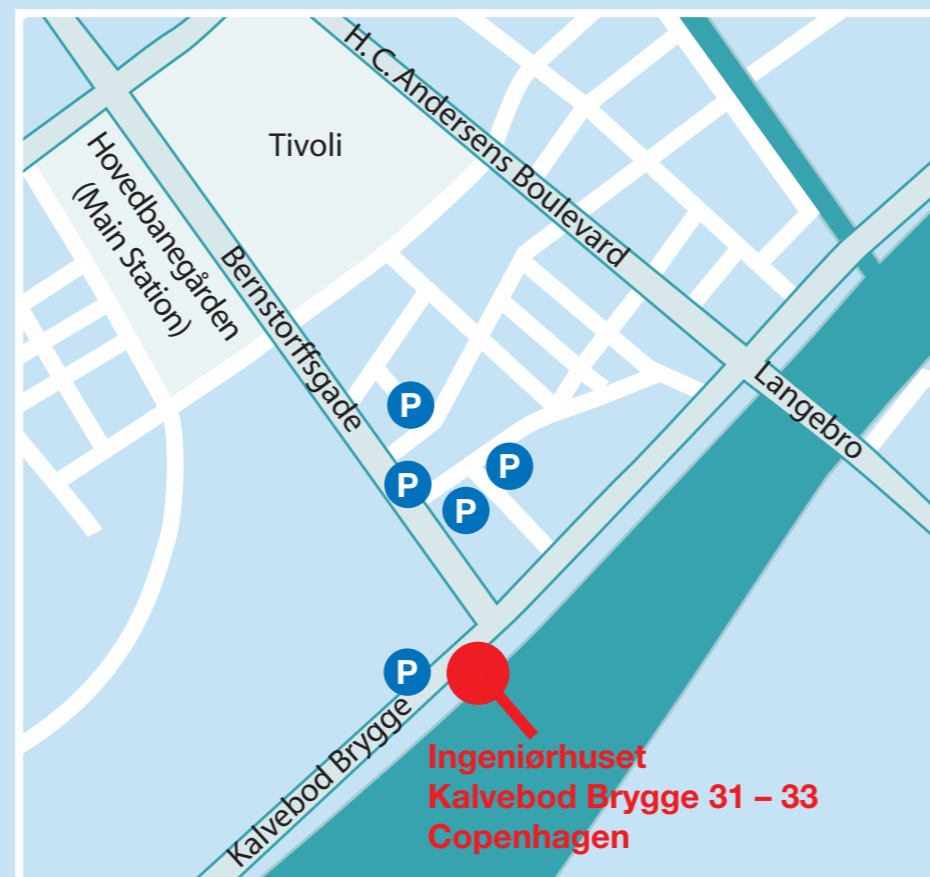
IMO MSC.Cirkulære 1206 om forebyggelse af ulykker med redningsmidler har voldt en del bryderier for mange rederier. Indlægget vil gøre rede for status og konsekvenser af cirkulæret, samt præsentere Danmarks forslag til en international IMO standard for redningsflåder med forlænget serviceinterval. Herudover vil der blive præsenteret et bud på nye typer redningsmidler og løsninger til support af disse.

15:45-16:15 Havnestatsdirektivet – PSC i fremtiden

Civilingeniør Torsten Olsen, Søfartsstyrelsen

Et nyt koncept for den europæiske havnestatskontrol udvikles i øjeblikket i EU og Paris MoU. Det ny system vil medføre en mere omfattende kontrol, som - i endnu højere grad end i dag - fokuseres mod "risikoskibene", hvorimod "kvalitetsskibene" tilgodeses ved færre kontroller. I indlægget skitseres hovedlinierne og tidshorizonten for implementering af det ny koncept.

Ca. kl. 16:15 Afslutning og debat



Nye produkter og regler der påvirker Det Blå Danmark

Ingeniørhuset, Kalvebod Brygge 31-33, København
5. november 2007, kl. 9.00 - 16.30

Arrangører:



VIDEN DER STYRKER



Skibsteknisk Selskab



Arrangør

Skibsteknisk Selskab og Maritimt Selskab under Ingeniørforeningen i Danmark (IDA)

Tid og sted

Ingeniørhuset, Kalvebod Brygge 31-33, København
5. november 2007, kl. 9.00 – 16.30

Tema

Der er globalt mange ting i gang, der i større eller mindre grad, påvirker dagligdagen for virksomheder og enkeltpersoner i Det Blå Danmark. Skibsteknisk Selskab og Maritimt Selskab har med denne konference udvalgt en række enkelttemner som debatteres livligt og som vi finder kan have betydning for større dele af det danske skibsfartsmiljø.

Målgruppe

Stort set alle der arbejder med skibe og skibsteknik inden for Det Blå Danmark. Nogle emner er mere generelle og rettet mod ledelsesniveauet i virksomhederne andre er, som f.eks. lækstabilitet mere teknisk for specialister. Vi anbefaler dog også disse områder til en bred kreds, idet der er tale om væsentlige "design drivers" som kan have væsentlig betydning for skibes konceptuelle design og driftsmønstre og som dermed direkte påvirker bundlinien.

Registrering

Registrering er nødvendig og skal ske senest onsdag den 31. oktober 2007 på IDA's hjemmeside: www.ida.dk, arrangements nr. 71297.

For yderligere oplysninger kontaktes:

Hans Otto Kristensen, generalsekretær i Skibsteknisk Selskab,
telefon 4045 9020, e-mail: hohk@tdcadsl.dk

Pris

kr 2.100,- (inklusive moms)

Program

9:00-9:30 **Registrering**

9:30-9:35 **Velkomst og introduktion**

v/ *generalsekretær Hans Otto Kristensen, Skibsteknisk Selskab, mødeleder om formiddagen.*

9:35-10:15 **Den Danske Maritime Fond, status og aktuelle projekter**

Direktør Erik Bastiansen, Den Danske Maritime Fond

Efter godt 2 års virke har Den Danske Maritime Fond givet tilsagn om støtte til virksomheder, institutioner og privatpersoner for omkring 100 millioner kroner. Hovedparten af midlerne er gået til forskning og hermed forbundet udvikling, til maritime undervisningsinstitutioner samt til rekrutteringsaktiviteter. Fonden er dog stærkt fokuseret på en mere direkte styrkelse af de danske maritime industrier gennem tilskud til udvikling af nye produkter i bred forstand i virksomhederne. Indlægget giver eksempler herpå, og giver en status for fondens aktiviteter indtil nu.

10:15-11:00 **Goal-based new ship construction standards (GBS)**

Skibingeniør Jeppe Skovbakke Juhl, Søfartsstyrelsen

IMO er ved at lægge grundlaget til fremtidens regeludvikling, hvor medlemsstaterne og IMO får mulighed for på et overordnet niveau at sætte et sikkerhedsniveau, som alle underliggende regler – nye såvel som eksisterende regler - på en målbar måde skal bidrage til. På det seneste har arbejdet i IMO primært været fokuseret på, at få udarbejdet en konstruktionsstandard for olie tankere og bulk skibe. Men tanken er, at der ikke kun skal udvikles parametre for skibets konstruktion og sikkerhed, men også for søfarende, passagerer, miljøet, last og omgivelser. Denne holistiske tilgang, som går under navnet "safety level approach" skal med tiden omfatte alle konventionsskibe og alle enheder og systemer om bord inklusive den menneskelige faktor.

11:00-11:15 **Kaffepause**

11:15-12:30 **Probalistisk lækstabilitet "for dummies",**

MARPOL reg. 12A og ny SPS kode

Senior Surveyor in Charge Jens Peter Baltersen og Senior Statutory Surveyor Henrik Erichsen, begge Lloyd's Register Design Support Centre, København

IMO har igennem en årrække arbejdet med harmonisering af lækstabilitetsreglerne for passager- og tørlastskibe indeholdt i SOLAS kapitel II-1. Dette arbejde har nu medført en komplet revision af lækstabilitetsreglerne. De nye regler træder i kraft 1. januar 2009 og vil gælde alle passagerskibe over 24 m længde samt alle tørlastskibe med en længde over 80 m. Foredraget vil beskrive den probabilistiske proces samt indeholde en gennemgang af de nye regler, herunder ændringer i forhold til de eksisterende probabilistiske regler for tørlastskibe.

Koden for Special Purpose Skibe (SPS Koden, IMO Resolution A.534(13)) er under revision i IMO. Lækstabilitetsreglerne i den kommende kode vil basere sig på det probabilistiske koncept i henhold til det nye SOLAS Kapitel II-1. Forslaget til de nye lækstabilitetsregler i den kommende kode er færdigt og sendt til IMO's "Design and Equipment" (DE) komite for inkludering i den nye kode.

Foredraget vil indeholde en kort gennemgang af lækstabilitetskriterierne indeholdt i det nye forslag.

På IMO's Marine Environment Protection Committee's (MEPC) 54. møde i marts 2006 blev tilføjelser til MARPOL Annex I vedtaget. Dette inkluderer en ny regel om beskyttelse af brændolietanke, MARPOL Regulator 12A. Den nye regel gælder for nye skibe, hvor byggekontrakten er underskrevet på eller efter 1. august 2007 samt for eksisterende skibe der gennemgår en stor ombygning ("major conversion"). Foredraget vil indeholde en kort gennemgang af den nye regel 12A.

12:30-13:30 **Frokost**

Mødeleder om eftermiddagen: Erik Ingolf Tvedt, Søfartsstyrelsen

13:30-13:50 **Overvågningsdirektivet & LRIT**

Specialkonsulent Aron Sørensen, Søfartsstyrelsen

Regler for danske skibe og farvande er for en stor dels vedkommende

