|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| Delegasjonsrapport SSE 6 |

**Fra:**  Turid Stemre

**Møtested:** International Maritime Organization, London

**Møteleder:** Dr. S. Ota, Japan

**Referat fra:** Sub-Committee on Ships Systems and Equipment, 6. sesjon (4.-8. mars 2019)

**Dato:**  15. mars 2019

**Den norske delegasjonen:**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Navn | Organisasjon | Plenum/arbeidsgruppe |
| Fagdirektør Turid Stemre (delegasjonsleder) | Sjøfartsdirektoratet | Plenum/DG |
| Senioringeniør Jan Reinert Vestvik | Sjøfartsdirektoratet | WG 1 |
| Senioringeniør Elisabeth Førland | Sjøfartsdirektoratet | WG 2 |
| Senioringeniør Anita Strømøy | Sjøfartsdirektoratet | WG 1 |
| Sjefingeniør Torstein Dale Selsås | Sjøfartsdirektoratet | WG 3 |
| Fagsjef Skipssikkerhet Jahn Viggo Rønningen | Norges Rederiforbund | WG 3 |
| Senioringeniør Anders Tosseviken | DNV GL | WG 2 |
| VP Norsafe Academy Michael Røssland | Norsafe AS | WG 1 |
| Knut Espen Solberg | UIS | WG 1/ Presentasjon |

**Forberedelser til møtet**

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler 21. februar 2018. Det ble avholdt EU-koordineringsmøte i London 4. mars der Stemre og Selsås deltok.

**Norske dokumenter**

* SSE 6/5 Report of the correspondence group (Consequential work related to the  
   new code for ships operating in polar waters)
* SSE 6/INF.2 Report from SARex 3

Norge hadde i tillegg en presentasjon etter møteslutt tirsdag 5. mars med tittel «Report from SARex 3». Presentasjonen ble holdt av Knut Espen Solberg og også denne gangen ble presentasjonen svært godt mottatt (SARex I ble presentert på SSE 4 og SARex II på SSE 5).

**Generelt**

De viktigste sakene for Norge på dette møtet var:

* Videreutvikle utkast til retningslinjer til støtte for implementeringen av Polarkoden. Polarkoden trådte i kraft 1. januar 2017. Norge har koordinert korrespondansegruppen som ble nedsatt på SSE 5 (se agendapunkt 5 under).
* Arbeidet med krav til kraner og ankerhåndteringsvinsjer om bord på skip. Etter forrige møte ble det sendt en forespørsel til MSC 99 der underkomiteen ba om råd om anvendelsesområde for de nye kravene (se agendapunkt 9 under).

Norge er fornøyd med resultatet av møtet. Retningslinjene til støtte for implementeringen av Polarkoden ble gjort ferdig og sendes MSC 101 for godkjennelse.

Utarbeidelse av funksjonskrav til støtte for alternativ design av redningsmidler ble også ferdig på dette møtet. Det betyr at planlagt revisjon av SOLAS kapittel III og LSA-koden kan igangsettes. Dette ble satt opp på foreløpig agenda for SSE 7.

I ankerhåndteringssaken ble det enighet om å skille ut ankerhåndteringsvinsjer i egne retningslinjer. Disse blir det henvist til i utkast til SOLAS-endringer. Med dette er vi kommet et langt stykke på vei med ankerhåndteringsvinsjer, men vi må vente på at arbeidet med retningslinjer til kraner før noe kan sendes til MSC for vedtak. Dette er et langt skritt framover i et arbeid som mildt sagt har gått tregt. Forhåpentligvis kan det gjøres ferdig på SSE 7.

**Forhandlingene**

Det ble opprettet tre arbeidsgrupper og en draftinggruppe under møtet:

* WG 1: LIFE-SAVING APPLIANCES (agendapunkt 3, 4 og 5) ledet av U. Şentürk  
   (Tyrkia).
* WG 2: FIRE PROTECTION (agendapunkt 6, 7 og deler av 12) (ledet av L. Fisher (USA))
* WG 3: ONBOARD LIFTING APPLIANCES AND ANCHOR HANDLING WINCHES (agendapunkt 9)  
   ledet av H. Eguro (Japan).
* DG: Utarbeidelse av forslag til nytt output ledet av T. Stemre (Norge)

**Under redegjøres det for hovedproblemstillinger og de beslutninger som ble fattet knyttet til disse.**

**AGENDAPUNKT 3 SAFETY OBJECTIVES AND FUNCTIONAL REQUIREMENTS OF THE GUIDELINES ON ALTERNATIVE DESIGN AND ARRANGEMENTS FOR SOLAS CHAPTERS II-1 AND III**

Denne saken har vært på agendaen i mange år uten at det har vært mulig å komme til enighet. Vanskelighetene ligger først og fremst i hva vi egentlig er bedt om å gjøre. Norge har hele tiden argumentert for at tittelen taler for seg selv. Vi skal utarbeide funksjonskrav som dekker kravene i SOLAS kapittel III og LSA-koden. Ikke revidere disse eller analysere eventuelle feil og mangler ved dagens regler.

Det ble ikke tid til å diskutere funksjonskravene på SSE 5, så arbeidet har fortsatt i korrespondanse-gruppen på LSA som ble nedsatt på SSE 5.

På dette møtet håpet vi å kunne sette et endelig punktum for dette agendapunktet.

**Utfall:** Arbeidet ble gjort ferdig for kapittel III i SOLAS, utgis i form av et nytt vedlegg til MSC.1/Circ.1212 og oversendes MSC 101 for godkjennelse.

**AGENDAPUNKT 4 DEVELOPMENT OF NEW REQUIREMENTS FOR VENTILATION OF SURVIVAL CRAFTS**

På SSE 5 ble det enighet om krav for helt innelukkede livbåter. Målet er en luftkvalitet som gjør at folk overlever, funksjonskravet ble satt til at konsentrasjonen av CO2 i livbåten ikke skal overstige 5000 ppm og kravet for å oppnå dette ble et ventilasjonskrav på 5 m3/t/person. Det ble besluttet å legge denne beslutningen «på is» til man har sett på tilsvarende krav til delvis lukkede livbåter og flåter.

Et forsøk fra enkelte medlemsland og organisasjoner på å gjenåpne diskusjonen om kravet på MSC 99 førte ikke fram, men det forhindret ikke at diskusjonen ble gjenåpnet på SSE 6.

**Utfall:** SSE 6bekreftet beslutningen fra SSE 5. Det ble nedsatt en korrespondansegruppe som skal se på hvordan delvis lukkede livbåter og flåter skal adresseres.

**AGENDAPUNKT 5 CONSEQUENTIAL WORK RELATED TO THE POLAR CODE**

SSE 5 etablerte en korrespondansegruppe under ledelse av Norge for å jobbe videre med retningslinjer til støtte for implementeringen av Polarkoden. I tillegg til disse retningslinjene mente korrespondanse-gruppen at det er behov for retningslinjer for overlevelse i kaldt klima og en fortolkning av kravet til minimum 5 dagers overlevelse. Når det gjelder det siste er det viktig å bli enige om hva «time til rescue» skal omfatte. Skal det for eksempel inkludere tiden fra de overlevende er funnet til de er bragt til et trygt sted?

**Utfall:** Retningslinjene ble gjort ferdig og oversendes MSC 101 for godkjennelse. I tillegg ble det bedt om innspill til retningslinjer for overlevelse i kaldt klima og fortolkning av kravet til minimum 5 dagers overlevelse til neste møte.

**AGENDAPUNKT 6 REVIEW SOLAS CHAPTER II-2 AND ASSOCIATED CODES TO MINIMIZE THE INCIDENCE AND CONSEQUENCES OF FIRE ON RO-RO SPACES AND SPECIAL CATEGORY SPACES OF NEW AND EXISTING RO-RO PASSENGER SHIPS**

Saken er satt på agendaen av EU basert på foreløpige funn i EU prosjektet “FIRESAFE I”. Det er tidligere besluttet å gjøre arbeidet i to trinn. Først retningslinjer og deretter SOLAS-endringer.

**Diskusjon:** Rapporten fra Firesafe I forelå ikke på møtet, men vil bli ferdig og oversendt MSC 101 for gjennomgang av ekspertgruppen på formal safety assessment (FSA). Det var derfor ønskelig å utsette dato for ferdigstillelse av agendapunktet til 2021.

Norge ønsker at arbeidet skal munne ut i klare bindende krav på sikkerhetskritiske områder. Vi er særlig opptatt av slukkemidlene skal løses raskt ut og at man bør se på om det være tillatt med åpne ro-ro-dekk.

Vår posisjon er at denne type krav skal være bindende og ikke bare en del av retningslinjer. Som vanlig er det liten vilje til å gjøre krav som omhandler design gjeldende for eksisterende skip.

**Utfall:** Utkast til retningslinjer ble gjort ferdig og oversendes MSC 101 for godkjennelse. Retningslinjene har en operativ del som anbefales for alle ro-ro-passasjerskip, og en del som omfatter design. Denne siste delen er anbefalt for nye ro-ro passasjerskip med mindre annet er angitt (f.eks. permanente åpninger på bildekk i nærheten av livbåter, flåter, etc.). SSE skal på neste møte (mars 2020) starte arbeide med nye SOLAS krav for ro-ro passasjerskip. Disse vil tidligst kunne tre i kraft i 2024. Lasteskip omfattes ikke av arbeidet. Dato for ferdigstillelse utsettes til 2021 forutsatt godkjennelse av MSC.

**AGENDAPUNKT 7 AMENDMENTS TO MSC.1/Circ.1315**

Dette agendapunktet har sin bakgrunn i at det har vært sett at bruk av natrium bikarbonat i faste pulverslukkeanlegg om bord på LNG- og LPG-tankskip ikke har virket etter hensikten. Natrium bikarbonat oppfyller ikke kravene i MSC.1/Circ.1315, så det burde egentlig ikke være nødvendig med et forbud. Imidlertid hevdes det at natrium bikarbonat kan brukes som tilsetning til andre pulverslukkemidler og virke tilfredsstillende.

**Diskusjon:** Det var enighet om at natrium bikarbonat ikke skal være hovedingrediensen i et pulverslukkemiddel, men at hovedkravet er at pulver som passerer relevante testkrav skal kunne aksepteres. Det var ikke tid til å gjøre ferdig nødvendige endringer i sirkulæret.

**Utfall:** Det ble nedsatt en korrespondansegruppe som skal arbeide videre med endringer i sirkulæret.

**AGENDAPUNKT 8 AMENDMENTS TO CHAPTER 9 OF THE FSS CODE FOR FAULT ISOLATION REQUIREMENTS FOR CARGO SHIPS AND PASSENGER SHIP CABIN BALCONIES FITTED WITH INDIVIDUALLY IDENTIFIABLE FIRE DETECTOR SYSTEMS**

Det var ikke sendt inn noen dokumenter ti dette agendapunktet, men det forelå forslag til endringer i dokumentet som ligger til grunn for agendapunktet. Etter en kort diskusjon var det enighet om å invitere til innsendelse av kommentarer til neste møte.

**AGENDAPUNKT 9 REQUIREMENTS FOR ONBOARD LIFTING APPLIANCES AND WINCHES**

På SSE 5 ble det besluttet å be MSC 100 om se på anvendelseskriteriene for nye krav. Med andre ord beslutte om man skal ha en liste over utstyr som skal inkluderes i anvendelsen med enkelte unntak eller en generell anvendelse og en liste over utstyr som skal ekskluderes fra reglene som er under utvikling. MSC besluttet at det skulle benyttes en liste over utstyr som skal inkluderes med eventuelle unntak under gitte forutsetninger.

**Diskusjon**: Beslutningen fra MSC hjalp ikke nevneverdig og det ble en lang diskusjon, men til slutt ble man enige om utkast til endringer i SOLAS. I disse har man skilt mellom ankerhåndteringsvinsjer og andre kraner, og det vil bli utarbeidet to separate sett med retningslinjer. Det ble også inkludert en rekke definisjoner i utkastet til endringer i SOLAS. Design- og sertifiseringskrav vil gjelde for utstyr med en «safe working load» på 1000 kg eller mer. Krav til vedlikehold og inspeksjoner vil gjelde uansett «safe working load».

**Utfall:** Korrespondansegruppen ble gjenopprettet og skal jobbe videre med retningslinjer fram mot neste møte.

**AGENDAPUNKT 10 REVISED SOLAS REGULATIONS II-1/13 AND II-1/13-1 AND OTHER RELATED REGULATIONS FOR NEW SHIPS**

Denne saken kom på agendaen på SSE 3 som følge av et forslag fra EU-landene om å inkludere krav om “anti-crushing protection” (ACP) på alle vanntette dører om bord på nye skip. EU har ikke lykkes i å få til noen spesifikke krav om dette, og til SSE 6 var det ikke sendt inn noen nye forslag.

**Utfall:** SSE rapporterer til MSC at ingen forslag foreligger, og ber om at punktet strykes fra agendaen.

**AGENDAPUNKT 11 DEVELOPMENT OF GUIDELINES FOR COLD IRONING OF SHIPS AND OF AMENDMENTS TO SOLAS CHAPTERS II-1 AND II-2, IF NECESSARY**

Saken ble satt på agendaen av Kina og ble kort diskutert under SSE 4, der det også ble nedsatt en korrespondansegruppe.

Tilgang til landstrøm for skip er noe det satses på i Norge, men det er ligger litt i grenseland i forhold til IMOs kompetanse og mulighet for å regulere ettersom IMO primært skal regulere skip. Overgang til landstrøm avhenger i stor grad av vilje til å legge til rette for dette fra havnestatenes side. Det forelå utkast til retningslinjer for sikker operasjon ved bruk av landstrøm som ble brukt som basis for diskusjonene i korrespondansegruppen. Utkastet hadde imidlertid en rekke tekniske spesifikasjoner og en del av disse ble strøket underveis i arbeidet. Etter en kort diskusjon var det enighet om at retningslinjene skal fokusere på det operasjonelle, ikke tekniske krav.

**Utfall:** Korrespondansegruppen ble gjenopprettet. Før disse foreligger vil det ikke bli vurdert om SOLAS-endringer er på sin plass.

**AGENDAPUNKT 12 UNIFIED INTERPRETATIONS OF PROVISIONS OF IMO SAFETY, SECURITY AND ENVIRONMENT RELATED CONVENTIONS**

Det var som vanlig sendt inn en rekke forslag til fortolkninger til dette møtet.

Av disse var det enighet om at tre av forslagene vil kreve nye agendapunkt, da forslagene de facto endret kravene. Dette gjaldt:

* testing av slukkeanlegg i henhold til IGC-koden (her ble det laget en midlertidig fortolkning)
* endringer i SOLAS regel II-2/9 (her skal Norge jobbe sammen med IACS for å få revisjon av regelen på agendaen. I påvente av dette ble det laget en fortolkning på krav til brannintegritet for tanker med urea eller natriumhydroksid-oppløsning installert for å møte utslippskravene i MARPOL)
* anvendelse av krav til testing av utsetting av livbåter i 5 knops fart (her ledet Norge v/Stemre en gruppe som utarbeidet forslag til nytt agendapunkt til MSC 101. Poenget er at man ønsker å unnta fritt-fall livbåter fra kravet)

I tillegg ble følgende forslag til fortolkninger ble akseptert og utgis som nye MSC.1/sirkulærer:

* Fortolkning til SOLAS kapittel II-1 for å adressere alternative, styrings- og fremdriftssystemer uten tradisjonelt ror.
* Fortolkning til SOLAS III/7.1, 22 and 32 vedrørende minimum antall livbøyer.
* Fortolkning til SOLAS III/20.11 for å gjøre det klart at det skal være en inspektør tilstede når leverandører gjør testing og vedlikehold av redningsfarkoster.
* Fortolkning til paragraf 11.3.6 i IGC-koden for å klargjøre at områder på værdekket over brennoljetanker er å anse som lastområde.
* Fortolkning til SOLAS regel II-2/10.10.4 for å klargjøre hva som menes med «explosion proof type or intrinsically safe» (kommunikasjonsutstyr ved brannbekjempelse)
* Fortolkning til SOLAS regel II-2/9.7.5 for å klargjøre at riktig bruk av CO2 slukke-systemer i utløpskanaler fra bysse

Øvrige forslag til fortolkninger fikk ikke støtte.

**AGENDAPUNKT 13 AMENDMENTS TO PARAGRAPH 4.4.7.6.17 OF THE LSA CODE CONCERNING SINGLE FALL AND HOOK SYSTEMS WITH ON-LOAD RELEASE CAPABILITY**

Til dette agendapunktet forelå det forslag til endringer til paragraf 4.4.7.6.17 i LSA-koden. Da flere mente at den foreslåtte klargjøringen ikke var tilstrekkelig, ble det invitert til å sende inn forslag til neste møte.

**AGENDAPUNKT 14 REVISION OF THE STANDARDIZED LIFE-SAVING APPLIANCE EVALUATION AND TEST REPORT FORMS (MSC/CIRC.980 AND ADDENDA)**

På dette agendapunktet hadde USA og ILAMA gjort en kjempejobb med revisjon av sirkulæret. Imidlertid var dokumentet på over 950 sider og sendt inn for sent til at sekretariatet klarte å legge det ut på alle arbeidsspråkene. Det vil derfor bli diskutert på SSE 7, og sekretariatet lovet at dokumentet skulle være klart på alle språk i god tid før kommentarfristen slik at de som eventuelt har kommentarer vil kunne sende dem inn til neste møte.

**AGENDAPUNKT 15 BIENNIAL STATUS REPORT AND PROVISIONAL AGENDA FOR SSE 4**

Den toårige agendaen ble justert basert på arbeidet under møtet og foreløpig agenda for neste år fastsatt.

Det ble etablert 4 korrespondansegrupper fram mot neste møte:

1. life-Saving Appliances (koordinator USA)
2. fire Protection (koordinator USA)
3. onboard Lifting Appliances and Anchor Handling Winches (koordinator Japan)
4. cold Ironing of Ships (koordinator Kina)

**Tentativ dato for SSE 7 er 2.-6.mars 2020**

Det kan kun nedsettes 3 arbeidsgrupper på SSE 6. Hvilke vil bli vurdert av formannen og sekretariatet nærmere møtet. For å kunne adressere agendaen på en forsvarlig måte, ber SSE MSC 101 om å få nedsette en ekspertgruppe som skal arbeide med retningslinjer for land-strøm samt funksjonskrav for alternativ design for kapittel II-1.

Følgende grupper er kandidater:

1. Life-Saving Appliances
2. Fire Protection
3. Onboard Lifting Appliances and Anchor Handling Winches
4. Cold Ironing of Ships and Safety Objectives and Functional Requirements for SOLAS chapter II-1.
5. Revision of the Standardized Life-Saving Appliance Evaluation and Test Report Forms (MSC/Circ.980 and addenda)

**AGENDAPUNKT 16 ELECTION OF CHAIRMAN AND VICE-CHAIRMAN FOR 2018**

U. Şentürk (Tyrkia) og S. Tolmachev (Russland) ble valgt til henholdsvis formann og viseformann for 2020.

**AGENDAPUNKT 17 ANY OTHER BUSINESS**

Her var det som vanlig sendt inn flere dokumenter som diskuterte saker som ikke er på IMOs agenda. Det ble igjen understreket at «any other business» ikke skal misbrukes til dette. I så fall må det være informasjonsdokumenter for i tilby interesserte til å delta i arbeid med å fremme nye agendapunkt.

Utover dette var det enighet om følgende:

Endringene til LSA-koden som ble vedtatt på MSC 100 er klare nok. De bør gjelde for nytt utstyr, men anvendelse skal stå i resolusjonen og ikke i LSA-koden.

Mindre endringer for å rette opp i uoverensstemmelser mellom kapittel VI i LSA-koden og testkravene i resolusjon MSC.81(70).

Som svar til NCSR vedrørende flytting av radiokrav fra kapittel III til kapittel IV i SOLAS, informeres det om at det må vises til relevante ytelsesstandarder i kapittel IV. Dersom det er andre kommentarer, ble det oppfordret til å sende disse direkte til NCSR 7 eller korrespondansegruppen, ev. til Joint IMO/ITU ekspertgruppe.

Oppdatering av henvisninger i MSC.1/circ.1205 som følge av godkjennelsen av resolusjon A.116(30) om symboler og merking av rømningsveier.

Med hensyn til forespørselen fra CCC vedrørende utkast til retningslinjer for skip som bruker metanol eller etanol som brennstoff, utarbeidet SSE forslag til en ny paragraf som oversendes CCC 6. Paragrafen ber om «means to ease detection of and recognition of methyl/ethyl alcohol fires». Dette da disse brannene ikke kan ses med blotte øyet.

Haugesund, 15. mars 2019

Turid Stemre

Delegasjonsleder