Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Delegasjonsrapport
SSE 11

Fra: Torstein Dale Selsås, Sjøfartsdirektoratet
Møtested: International Maritime Organization, London
Møteleder: Hirino Eguro (Japan)
Referat fra: Sub-Committee on Ship System and Equipment, 11. Sesjon (24. - 28. februar 2025)

Dato 14. mars 2025

Sammendrag:

Møtet ble gjennomført som fysisk møte i IMO bygningen, med mulighet for å delta elektronisk. Av viktige saker som ble arbeidet med kan det nevnes at SSE ble enig om at det skal arbeides videre med krav til ventilasjon i delvis overbygde livbåter, samt utvidede krav til selvrettende flåter. Arbeidet med retningslinjer for oljespray detektorer ble ferdigstilt, og det var fremdrift i arbeidet med utvikling av krav for å forbedre brannsikkerheten på containerskip. Også brannsikringskrav til skip som frakter el-biler ble diskutert.

Den norske delegasjonen:

Navn	*Organisasjon*	*Plenum/arbeids gruppe*
Sjefingeniør Torstein Dale Selsås (delegasjonsleder)	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Prosjektleder Jan Reinert Vestvik	Sjøfartsdirektoratet	WG 1/2
Senioringeniør Arne Brathole	Sjøfartsdirektoratet	WG 3
Senioringeniør Kim Are Paulsen	Sjøfartsdirektoratet	WG 3, Formann
Sjefingeniør Sifis Papageorgiou	Sjøfartsdirektoratet	WG 3/1
Senioringeniør Mirjam Vikingstad	Sjøfartsdirektoratet	WG 1/2
Senioringeniør Camilla Njøs Kjeka	Sjøfartsdirektoratet	Plenum / WG
Fagsjef Skipssikkerhet Jahn Viggo Rønningen	Norges Rederiforbund	WG 3
Senioringeniør Odd Konrad Dale	Sjøfartsdirektoratet	DG Remote
Overingeniør André Theodor Heimdal	Sjøfartsdirektoratet	DG Remote
Sjefingeniør Anders Tosseviken	DNV	WG 3
Rådgiver Glenn Ervik	Future Services	WG 2 Remote
Rådgiver William Vegelbo	Future Services	WG 2 Remote

Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratet sine lokaler 19. februar 2025 med mulighet for digital deltagelse.

Norske dokumenter

Norge hadde sendt inn følgende dokumenter til møtet:

- SSE 11/10/5 Draft unified interpretation providing the factual statement for the test and thorough examination of non-certified lifting appliances
- SSE 11/12 Report of the correspondence group (Fire Protection, UI)
- SSE 11/19/3 Comments on PPR 11 relating to P/V valve opening pressure

Forhandlingene

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

Det ble opprettet tre arbeidsgrupper og en drafting-gruppe:

Gruppe		Agendapunkt	Formann
Working group 1	Life-saving appliances (LSA)	5, 4, 3, 6, 10 og 19	Mr. George Grills (United States)
Working group 2	Life-saving appliances (LSA)	14	Ms. Nanna Hahn (Denmark)
Working Group 3	Fire protection (FP)	7, 8, 12, 16, 9, og 10	Mr. Kim Are Paulsen (Norway)
Drafting group	Validated model training courses	11	Mr. Vinayak Mohla (India)

AGENDAPUNKT 1 Adoption of the agenda

Forslag til agenda og tidsplan for møtet ble vedtatt. Etter åpningstalen til Generalsekretæren var det innlegg fra Ukraina for å markere 3 års dagen til Russlands invasjon. Flere land, inkludert Norge, viste støtte til Ukraina i påfølgende innlegg.

AGENDAPUNKT 2 Decisions of other IMO bodies

Det ble under dette agendapunktet informert om utfall fra andre komiteer og underkomiteer som var av interesse for SSE.

AGENDAPUNKT 3 New requirements for ventilation of survival craft

På SSE 8 ble endringene testkravene i MSC Res.81(70) godkjent for oversendelse til MSC sammen med de tidligere utarbeidede endringene i LSA-koden. Det var imidlertid diskusjoner på MSC 106 hvorvidt man skulle godkjenne endringer for lukkede livbåter, og stryke videre arbeide med ventilasjonskrav for delvis lukkede livbåter og flåter. Etter ferdigstilling på SSE 9, ble testkrav i MSC Res.81(70) og MSC.1/Circ.1630/Rev.1 for lukkede livbåter godkjent av MSC 107. Det var til SSE 10 ikke kommet inn noen dokumenter under agendapunktet, men det var ett dokument til SSE 11 som argumenterte for at det var behov for ventilasjon i delvis lukkede livbåter.

Diskusjon:
Spørsmålet om det skulle arbeides videre med krav til ventilasjon for delvis lukkede livbåter og flåter ble diskutert, basert på innkommet dokumentasjon på delvis lukkede livbåter.

Utfall:

Det ble enighet om at det var behov for ventilasjonskrav for delvis lukkede livbåter, men gitt at det ikke var kommet inn dokumenter som viste behov for å arbeide videre med ventilasjonskrav for redningsflåter, så ble det bestemt at dette ikke skal arbeides videre med.
Det var noe fremdrift i arbeidet og det var støtte for å beholde tidligere krav om CO_2 konsentrasjon.
Arbeidet vil fortsette frem mot SSE 12 i en korrespondansegruppe under ledelse av USA.

AGENDAPUNKT 4 Development of design and prototype test requirements for the arrangements used in the operational testing of free-fall lifeboat release systems without launching the lifeboat

Agendapunktet ble godkjent av MSC 101, og satt på agendaen av SSE 9. Formålet var å inkludere designkrav i LSA koden til utstyr som brukes for å teste utsettingsarrangement av fritt-fall livbåt, uten å sjøsette selve båten. Det er i dag kun funksjonskrav at livbåter skal kunne bruke simuleringsutstyr. Det har vært arbeidet videre med foreslåtte endringer til LSA koden mellom SSE 10 og SSE 11. Agendapunktet er også utvidet til å inkludere enderinger i resolusjon MSC.81(70), og MSC sirkulær MSC.1/1529, MSC.1Circ.1578 og MSC.1Circ.1630 som en konsekvens av kommende endringer i LSA koden.

Diskusjon:
Det var kommet inn to dokumenter til møtet til møtet, disse stilte hovedsakelig spørsmål rundt virkeområdet til nye regler.

Utfall:
Det ble enighet om foreslåtte endringer til LSA kodens paragraf 4.7, disse sendes til MSC 110 for godkjenning og endelig adopsjon på MSC 111.
Som følge av endringene over var det også enighet om endringer i MSC.402(96) og MSC.81(70), også disse sendes til MSC 110 for godkjenning og endelig adopsjon på MSC 111.
Videre var det enighet om følge endringer i MSC sirkulær MSC.1/1205, MSC sirkulær MSC.1/1529, MSC.1Circ.1578 og MSC.1Circ.1630 som en konsekvens av kommende endringer i LSA koden, disse er planlagt godkjent på MSC 111.

AGENDAPUNKT 5 Revision of SOLAS chapter III and the LSA Code

Under SSE 7 ble det nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av USA for å komme i gang med arbeidet. På tross av at det var enighet om ikke å diskutere detaljforslag før det er gjennomført en HAZID og nye mål og funksjonskrav er ferdig, og det har tidligere blitt sendt inn flere detaljforslag til endringer både til SOLAS kapittel III og LSA-koden. Det har pågått arbeid i en korrespondansegruppe mellom SSE 10 og SSE 11.

Diskusjon:
Rapport fra korrespondansegruppen ble gjennomgått, og det var ikke kommet inn tilleggsdokumenter under dette agendapunktet.

Utfall:
Det var noe diskusjon og fremdrift rundt «Alarm Phase» funksjonskrav og definisjoner under møtet. Arbeidet vil fortsette i en korrespondanse gruppe frem mot SSE 12, denne under ledelse av Danmark.

AGENDAPUNKT 6 Amendments to SOLAS chapter III and chapter IV of the LSA Code to require the carriage of self-righting or canopied reversible liferafts for new ships

Agendapunktet ble godkjent av MSC 99, og satt på agendaen av SSE 9. Formålet var å innføre krav om selvrettende redningsflåter for alle nye skip (for flåter med kapasitet for mer enn 6 personer), og instrumentene som skal endres er SOLAS og LSA koden. Selv om agendapunktet i våre øyne er vel definert, så kom det en ny diskusjon om behov for videre arbeid. Det var forslag om å begrense dette til å kun gjelde passasjerskip og om at nye krav kun bør være for flåter beregnet for mer enn 25 personer. SSE 10 diskuterte kun behovet for agendapunktet, og kom ikke til faglige diskusjoner.
Det ble ikke enighet om hvordan rammene for dette arbeidet skal settes, og det ble bedt om innspill til SSE 11 for å klarere definere rammer for arbeidet.

Diskusjon:
Det var kommet inn ett dokument som argumenterte for behovet for krav om selvrettende flåter.

Utfall:
Det ble bestemt at agendapunktet skulle arbeides videre med og at det var behov for å ha krav. Videre ble det enighet om at kravet skulle gjelde for flåter som var godkjent for mer enn 12 personer, samt at kravet om selvrettende flåter inkluderer både kast over bord-flåter, davit-utsatte flåter og flåter som er tilknyttet MES.
Arbeidet vil fortsette i en korrespondansegruppe ledet av USA frem mot SSE 12.

AGENDAPUNKT 7 Review and update of the Code of practice for atmospheric oil mist detectors (MSC.1/Circ.1086)

Agendapunktet ble godkjent av MSC 107 etter forslag fra Danmark et al. og satt på agendaen av SSE 10. Formålet er å oppdatere MSC.1/Circ.1086.

Diskusjon:
Det var sendt inn to dokumenter med konkrete forslag til oppdatering av MSC.1/Circ.1086, en komplett gjennomgang av eksisterende sirkulær og ett forslag til mer spesifikke endringer.
Det ble også noe diskusjon rundt omfanget av retningslinjene og om den burde tilpasses nye og alternative drivstoff. Det ble konstatert at denne retningslinjen gjaldt skip med konvensjonelle drivstoff.

Utfall:
Innsendte forslag ble gjennomgått, og underkomiteen ble enig om endringer i MSC.1/Circ.1086. Denne blir sendt til godkjenning på MSC 110, og er planlagt sirkulert som MSC.1/Circ.1086/Rev.1.

AGENDAPUNKT 8 Revision of the 2010 FTP Code to allow for new fire protection systems and materials

Agendapunktet ble godkjent av MSC 103, og satt på agendaen av SSE 9. Formålet er å endre FTP koden for å tillate nye brannbeskyttelsessystemer og materialer, tatt i betrakting godkjente UI'er og oppdaterte ISO standarder som omhandler teststandarder for brannsikring. Under SSE var det sendt inn ett dokument og det ble bedt om videre innsendelser.

Diskusjon:

Det var sendt inn 4 dokumenter til møtet, det var forslag om å ta inn en fotnote for å referere til res. A.753(18) i FTP koden, det var to dokumenter som foreslo tekst endringer, korreksjoner og klargjøringer i FTP koden, og det var ett dokument som foreslo å inkludere en referanse til H-klasse i FTP koden.

Utfall:
Grunnet stort tidspress under møtet var det lite fremdrift i dette agendapunktet, men arbeide vil fortsette i en korrespondansegruppe ledet av IACS.

AGENDAPUNKT 9 Review and update SOLAS regulation II-2/9 on containment of fire to incorporate existing guidance and clarify requirements

Agendapunktet ble godkjent av MSC 105, og satt på agendaen av SSE 10. Formålet er å inkorporerer eksiterende retningslinjer inn i SOLAS regel II-2/9.

Diskusjon:
Det var sendt inn 3 dokumenter til SSE 11, i tillegg til forslag sendt til SSE 10 og ett INF. dokument. Dokument til SSE 10 (SSE 10/17/1) og SSE 10/9/1 ble ikke videre behandlet på møtet grunnet tidspress, men det var enighet om at brannekserter skulle vurdere innholdet videre. Det siste dokumentet fra IACS omhandlet IACS fortolkninger som ikke er publisert som IMO UI'er. Det ble diskusjoner om det er innenfor mandatet til dette agendapunktet å behandle forslaget videre. Det samme gjelder dokument SSE 11/9/2 fra Kina.

Utfall:
Det ble enighet om at agendapunktet skal arbeides videre med i en korrespondansegruppe. MSC blir videre bedt om å vurdere om forslagene i SSE 11/9/1 og 11/9/2 er innenfor mandatet eller ikke, og om MSC bekrefter at det er innenfor mandat skal korrespondansegruppen arbeide videre med det.
Korrespondansegruppen vil bli ledet av IACS.

AGENDAPUNKT 10 Unified interpretation of provisions of IMO safety, security and environment-related conventions

Det ble under dette agendapunktet behandlet forslag til Unified Interpretations (UI) sendt inn til SSE 11, det var og kommentarer til UI'er som har vært behandlet i korrespondansegrupper mellom SSE 10 og SSE 11.
Det var også flere dokumenter fra IACS hvor de informerte om IACS UI'er, og at de ville bruke disse etter en gitt dato, med mindre spesifikk beskjed var gitt fra flaggstater at de ikke skulle benyttes på deres skip. Dette førte til noe diskusjon i plenum, blant annet om hvordan disse dokumentene og informasjon burde sendes inn, og hvordan underkomiteer skulle behandle dem. Utfallet ble at SSE vil notere seg informasjon i disse dokumentene.

Også utfall fra MSC angående nye rutiner for godkjenning av UI'er ble informert om.

LSA Relaterte Dokumenter:

Launching of rescue boats on a cargo ship (SSE 11/4, SSE 11/10/10)

- UI (annex 9 av SSE 11/4) ble akseptert av SSE og sendes til MSC 110 for endelig godkjenning.

Brann Relaterte Dokumenter:

Unified interpretation of SOLAS regulation II-2/4.2.4 (SSE 10/12/2 & SSE 11/12)

- Det ble ikke enighet om denne UI'en, og den skal vurderes videre av CG 3, under ledelse av IACS.

Unified interpretation of SOLAS regulation II-1/12.6.2 (SSE 11/10/1)

- Dette er informasjon fra IACS at de vil ta i bruk denne, SSE noterte seg informasjon.

Unified interpretation of SOLAS regulation II-2/4.5.10 (SSE 11/10/2)

- Dette er informasjon fra IACS at de vil ta i bruk denne, SSE noterte seg informasjon.

Unified interpretation of SOLAS regulation II-2/13.4.2 (SSE 11/10/3)

- Dette er informasjon fra IACS at de vil ta i bruk denne, SSE noterte seg informasjon.

Unified interpretation of SOLAS regulation II-2/10.11 (SSE 11/10/7)

- UI ble akseptert av SSE og sendes til MSC 110 for endelig godkjenning.

Unified interpretation of paragraph 2.4.2.2 of chapter 9 of the FSS Code (SSE 11/10/8)

- UI ble akseptert av SSE og sendes til MSC 110 for endelig godkjenning.

Unified interpretation of paragraph 2.1.3.3 of chapter 5 of the FSS Code (SSE 11/10/9)

- UI ble ikke godkjent.

Resterende Dokumenter:

Unified interpretation of SOLAS regulation II-1/45.5.3 (SSE 11/10/4)

- Dette er informasjon fra IACS at de vil ta i bruk denne, SSE noterte seg informasjon.

Unified interpretation of f SOLAS regulation II-1/3-13.2.4 (SSE 11/10/5)

- UI ble akseptert av SSE og sendes til MSC 110 for endelig godkjenning.

Unified interpretation of SOLAS regulation II-1/26.2 (SSE 11/10/6)

- Dette er informasjon fra IACS at de vil ta i bruk denne, SSE noterte seg informasjon.

AGENDAPUNKT 11 Validated model training courses

MSC har gitt alle underkomiteene i oppgave å se på nødvendigheten av oppdatering av modellkurs på sine ansvarsområder. SSE 7 var enige om at det var behov for å oppdatere følgende kurs:

3.04 Survey of electrical installations (fra 2004)
3.05 Survey of fire appliances and provisions (fra 2004)
3.06 Survey of life-saving appliances and arrangements (fra 2004).

Utfall:
Modell kurs 3.05 Survey of fire appliances and provisions, ble validert.
IACS har vært kursutvikler og India har ledet review gruppen.

Det ble enighet om at det neste modellkurset under SSE som skal revideres er «3.06 Survey of life-saving appliances and arrangements», og det ble satt opp Terms of Reference for dette arbeidet.

Det bes om at land eller eksperter melder seg til å delta i arbeidet.

AGENDAPUNKT 12 Development of amendments to SOLAS chapter II-2 and the FSS Code concerning detection and control of fires in cargo holds and on the cargo deck of containerships

Initiativet til dette agendapunktet ble i utgangspunktet tatt av næringen, men Norge var en av ko-sponsorene til forslag om en ny output på dette til MSC 102 (behandlet på MSC 103).

Arbeidet kom så vidt i gang under SSE 10, og har blitt videreført i en korrespondansegruppe under ledelse av Norge frem mot SSE 11.

Diskusjon:
Det var i tillegg til rapporten fra korrespondansegruppen kommet inn to dokumenter, ett forslag som gikk på regler for pumpekapasitet i lasterom, og ett forslag som foreslo at video-deteksjon på åpent dekk burde arbeides videre med som hoved deteksjonssystem på containerskip.

Utfall:
Det var fremdrift i arbeidet, spesielt med tanke på «ny» SOLAS regel II-2/7.11 angående portable infrared thermal imagers, retningslinjer for slokkespyd (water mist lances), endringer i SOLAS regler for fastmontert og flyttbar vannkanon (fixed and mobile water monitors) og aktive beskyttelsessystemer.

Videre ble dokument om pumpekapasitet i lasterom, da opp mot vannfylling og effekten av fri væskeoverflate satt på hold til behandling av aktive beskyttelsessystemer er ferdigstilt.

Arbeidet vil bli videreført i en korrespondansegruppe under ledelse av Norge frem mot SSE 12, og denne gruppen skal også se videre på blant annet video-monitorerings systemer.

AGENDAPUNKT 13 **Development of provisions to consider prohibiting the use of fire-fighting foams containing fluorinated substances, in addition to PFOS, for fire-fighting on board ships**

Denne saken ble satt på agendaen av Norge sammen med Canada og USA.
Forslag til SOLAS-endringer og endringer i HSC-kodene (1994 og 2000) ble vedtatt som foreslått, men SSE 9 ba MSC om å utvide agendapunktet med følgende ny tittel: "Development of provisions to consider prohibiting the use of fire-fighting foams containing fluorinated substances, in addition to PFOS, for fire-fighting on board ships", gitt begrunnelse fra SSE 9.

Diskusjon:
Det var ikke kommet inn dokumenter til SSE 11.

Utfall:
Grunnet innlegg under møtet blir agendapunktet holdt på agendaen til SSE 12, og interesserte medlemsstater og organisasjoner blir bedt om å sende inn dokumenter.

AGENDAPUNKT 14 **Comprehensive review of the Requirements for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair of lifeboats and rescue boats, launching appliances and release gear (resolution MSC.402(96)) to address challenges with their implementation**

SSE 9 klargjorde begrunnelse for å opprette dette agendapunktet, MSC 107 godkjente agendapunktet og førte det på agendaen til SSE 10. Begrunnelsen lå i forskjellig forståelse av MSC.402(96), spesielt opp mot «Make and Type», og bruk av definisjoner fra ISO standarder. Frem mot SSE 10 ble det arbeidet med oversikt over sikkerhets problemer og barrierer som må tas hensyn til når MSC.402(96) skal revideres. Denne listen ble arbeidet videre med på SSE 10, og det ble blant annet bestemt at spørsmålet rundt «make and type» skulle ha høy prioritet. Det har vært arbeidet videre frem mot SSE 11 i en korrespondansegruppe.

Diskusjon:
Det var kommet inn to dokumenter til SSE 11, rapport fra korrespondansegruppen, og ett dokument som i all hovedsak ba om at det måtte hentes inn mer dokumentasjon for å ta arbeidet videre.

Utfall:
Det var noe fremdrift i arbeidet på møtet, men ikke så mye som ønsket. Det var prinsipiell enighet om definisjoner av «make», «type» «modell» og «series», men det gjenstår ennå å finne enighet om bruk. Videre ble det bestemt at det ikke var behov for å hente inn mer data for å ta arbeidet videre.
Det ble ikke opprettet noe korrespondansegruppe for dette arbeidet, men det er oppfordret om innsendelser av dokumenter spesielt med tanke på tjenesteleverandører som utfører vedlikehold på egen produsert utstyr.

AGENDAPUNKT 15 **Amendments to the LSA Code for thermal performance of immersion suits**

SSE 9 vurderte testkrav for overlevelsesdrakter, med mål om en mer uniform utførelse av tester. Det har vært mest vanlig å bruke mennesker til å utføre de termiske testene. Dette har flere utfordringer, både i forhold til etikk og variasjon i testresultat som følge av testpersonenes toleranse

for kulde. Bruk av testmannekenger er tillatt, og blir mer og mer vanlig. Slike tester har også utfordringer og det ble påpekt at det kan være behov for mer forskning og tydeligere krav.

Diskusjon:
Det var ikke kommet inn dokumenter til SSE 11.

Utfall:
Grunnet pågående arbeid med utvikling av standarder for testmannekenger for bruk av testing av overlevelsesdrakter, blir dette agendapunktet holdt på agendaen til SSE 12, og MSC blir bedt om å sette ferdigstillelse til 2027. Det blir videre oppfordret til innsendelser av dokumenter til neste møte.

AGENDAPUNKT 16 Evaluation of adequacy of fire protection, detection and extinction arrangements in vehicle, special category and ro-ro spaces in order to reduce the fire risk of ships carrying new energy vehicles

Agendapunktet ble godkjent av MSC 105, og satt på agendaen av SSE 9. Formålet er å få en evaluering av brannbeskyttelse, brann deteksjon og brannslukking for skip som fører biler som drives av «nye drivstoff», inkludert el-biler. Ladding av el-biler om bord skal også vurderes. Videre er det SOLAS og FSS koden som eventuelt skal vurderes endret. Under SSE 10 ble det enighet om en tidslinje for videre arbeid, samt at man skal bruke en målbasert tilnærming og viktigheten av å dele data man har på området ble spesifisert. Det har vært arbeidet med datainnsamling i en korrespondansegruppe under ledelse av Norge frem mot SSE 11.

Diskusjon:
I tillegg til rapporten fra korrespondansegruppen var det kommet inn flere dokumenter som blant annet informerte om tester som viste gode resultater ved bruk av Brine til å slukke brann i el-bil, forslag om bruk av video deteksjon for tidlig deteksjon av brann i lasterom, forslag om å bedre sikkerheten med blant annet bedre overvåking av batterisystemer i biler (da med batteriovervåkningssystemer og overvåkning av bil temperatur) og et dokument som foreslo definisjoner av terminologi som er brukt.

Utfall:
Det ble under SSE 11 igangsatt utviklingen av en tiltaksplan for å arbeide med brannsikkerhet på skip som skal frakte biler som drives av «nye drivstoff», inkludert el-biler.
Arbeid under dette agendapunktet vil bli tatt videre i en korrespondansegruppe, under koordinasjon av Norge, som skal arbeide frem mot SSE 12.

AGENDAPUNKT 17 Biennial status report and provisional agenda for SSE 10

Foreløpig agenda for SSE 12 og arbeidsprogrammet til SSE 12 ble justert basert på utfallet av SSE 11.

Det ble vedtatt opprettet 4 korrespondansegrupper:

- LSA 1, Generelt LSA
- LSA 2, LSA agendapunkt 5
- FP 1, ToR 1-5 i SSE 11/WP.5
- FP 2, ToR 6-14 i SSE 11/WP.5

Mulige arbeids- og drafting grupper på SSE 12:

- Korrespondansegruppene på FP og LSA vil bli bedt om innspill til mulig deling av arbeidsgrupper.
- Formannen vil, i samråd med sekretariatet, foreta en endelig beslutning hva gjelder arbeidsgrupper når det nærmer seg SDC 12, basert blant annet på innsendte dokumenter.

Foreløpig dato for SSE 12 vil bli publisert så snart IMO sekretariatet har dette klart.

AGENDAPUNKT 18 Election of Chair and Vice-Chair for 2025

Mr. Hironori Eguro (Japan) ble valgt som formann og Mr. Christiano Aliperta (Palau) ble gjenvalgt som viseformann for 2025.

AGENDAPUNKT 19 Any other business

Test procedure and acceptance criteria for lifejacket buoyancy test (SSE 10/19/3)
Det var kommet inn forslag om endringer til Resolution MSC.81(70) og MSC.1/Circ.1628/Rev.1 med mål om å forbedre prosedyre for oppdrifts test av redningsvester.
Forslaget fikk i prinsippet støtte, men det var behov for noe videre diskusjon og av den grunn fikk korrespondansegruppen på LSA instruksjoner om å se videre på forslaget.

Dette ble videre behandlet av SSE 11, basert på utfallet til korrespondansegruppen funnet i SSE 11/4. Endringer i MSC.81(70) og MSC.1/Circ.1628/Rev.3 ble akseptert av SSE 11, de vil bli sendt til MSC 110 for endelig godkjenning.

Flame exposure and buoyancy tests for lifejackets and load tests for new lifeboats and rescue boats (SSE 11/19)

Det var forslag om endringer i MSC.81(70) for å forbedre flamme eksponering og oppdrifts-test for redningsvester og laste test for nye liv- og rednings-båter. Det var enighet om at disse endringen trenger et nytt agendapunkt for å arbeides videre med, og innsenderen blir bedt om å sende forslag om dette til MSC.

ISO survival craft equipment standard (SSE 11/19/1 og SSE 11/19/4)

Det var forslag fra ISO om å oppdatere en fotnote i LSA koden på bakgrunn av oppdatering av en ISO-standard. Videre var det det ett dokument fra IACS som satte søkelys på forskjeller i LSA koden og ISO standard 18813:2022.

Endringer foreslått av ISO angående oppdatering av fotnote vil bli gjort som en mindre korreksjon.
Angående informasjon fra IACS, så blir ISO bedt om å notere seg diskusjoner, og oppdatere ISO standard 18813:2022.

Temperature cycling test- test data sheets (SSE 11/19/2)

India hadde har i dette dokumentet satt søkelys på at "Temperature cycling test- test data" trenger å bli oppdatert.
LSA korrespondansegruppe 1 vil bli bedt om å ta disse diskusjonen videre, og rapportere tilbake til SSE 12, med mål om at endringer skal bli godkjent av MSC 112.

Opening pressure for P/V valves (SSE 11/19/3)

Under diskusjoner om økning av åpningstrykk for P/V ventiler for å redusere VOC-utslipp fra tankskip, har PPR bedt SSE om tekniske råd med tanke på å vurdere om det er noen negative implikasjoner med å øke trykk på tanker fra 0,14 til 0,20 bar.

SSE 11 vurderte dette, basert på blant annet en innsendelse fra Norge, og SSE vil rapportere tilbake til PPR 13 at man ikke kan se noen negative tekniske implikasjoner med å øke tank trykket. Videre er det foreslått at fremtidig regulering bør gjøres via MARPOL.

Oppfølging

Norge vil delta i aktuelle korrespondansegrupper opprettet og Sjøfartsdirektoratet vil koordinere norske innspill for disse.

Haugesund 14. mars 2025

Torstein Dale Selsås
Delegasjonsleder