Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Delegasjonsrapport
SSE 12

Fra: Torstein Dale Selsås, Sjøfartsdirektoratet
Møtested: International Maritime Organization, London
Møteleder: Hirino Eguro (Japan)
Referat fra: Sub-Committee on Ship System and Equipment, 12. Sesjon (9. - 13. mars 2026)

Dato 27. mars 2026

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 retning og basis for videre arbeid med retningslinjer for bruk av batteri som fremdrift på skip. Det ble arbeidet videre med ventilasjon i delvis overbygde livbåter, samt med selvrettende flåter. Det var fremdrift i arbeidet med utvikling av krav for å forbedre brannsikkerheten på containerskip og 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
Senioringeniør Arne Brathole	Sjøfartsdirektoratet	WG 3
Senioringeniør Kim Are Paulsen	Sjøfartsdirektoratet	WG 2, Formann
Sjefingeniør Bente Coomans Hansen	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
Senioringeniør Mirjam Vikingstad	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
Overingeniør André Theodor Heimdal	Sjøfartsdirektoratet	DG
Fagsjef Skipssikkerhet Jahn Viggo Rønningen	Norges Rederiforbund	WG 2
Sjefingeniør Alf Roger Skevig	DNV	WG 1
Sjefingeniør Sverre Eriksen	DNV	WG 3
Sjefingeniør Anders Tosseviken	DNV	WG 2
Rådgiver Kolbjørn Berge	Corvus Energy	WG 3
Rådgiver Glenn Ervik	Future Services	WG 1 Remote
Rådgiver William Vegelbo	Future Services	WG 1 Remote

Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratet sine lokaler 4. mars 2026 med mulighet for digital deltagelse.

Norske dokumenter

Norge hadde sendt inn følgende dokumenter til møtet:

- SSE 12/12 Report of the Correspondence Group
- SSE 12/12/1 Considerations for a goal-based approach including functional requirements for detection of fire in containers in cargo spaces on board containerships
- SSE 12/13 Proposal of draft amendments to SOLAS chapter II-2 and the 1994 and 2000 HSC Codes to add PFAS to the list of prohibited fire-extinguishing media
- SSE 12/17/1 Proposed framework and text for guidelines used on ships using battery systems with lithium-ion cells with a total capacity of 20 kWh or more

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	Working Group on Life-Saving Appliances	3, 5, 6, 14, 20	Ms. Nanna Hahn (Denmark)
Working group 2	Working Group on Fire Protection	4, 8, 9, 12, 16,	Mr. Kim Are Paulsen (Norway)
Working group 3	Working Group on GHG Safety	17	Ms. Therese Bornemann Christensen (Denmark)
Drafting group	Drafting Group on Model 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 flere land, inkludert Norge, som rettet søkelyset på den pågående i situasjonen i Persiabukten, og stenging av Hormuz Stredet.

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. Under SSE 11 ble det bestemt at det

skulle arbeides videre med ventilasjonskrav for delvis lukkede livbåter, men ikke for redningsflåter. Arbeidet har vært videreført i en korrespondansegruppe frem mot SSE 12. og det var kommet inn ett kommentardokument til rapporten fra korrespondansegruppen og ett dokument som argumenterte for prototype-testing av ventilasjonssystemer brukt i livbåter.

Diskusjon:
Det var noe diskusjon om det var behov for krav til ventilasjon i delvis overbygde livbåter, men det var enighet om å respektere tidligere avgjørelser og å fortsette arbeidet. Det var også noe diskusjon om passiv ventilasjon gjennom ventilasjonsåpninger basert på gulvareal, eventuelt per person i livbåt, skulle være en opsjon for å tilfredsstille kravet til maksimal CO_2 konsentrasjon over tid.

Utfall:
Det var noe fremdrift i arbeidet og arbeidet vil fortsette frem mot SSE 13 i en korrespondansegruppe under ledelse av USA. Det var enighet om at gulvareal ikke er en god parameter for å vurdere ventilasjon. Begrepet har ingen entydig definisjon, og flere delegasjoner argumenterte med at det ikke er gulvet, men menneskene som produserer CO_2. Derfor ble det enighet om at man heller burde jobbe videre med ventilasjonsåpning som en funksjon av antall personer livbåten er sertifisert for, eksempelvis 0.015 m^2/person. Det er bedt om innsendelser for å verifisere krav til CO_2konsentrasjon basert på antall personer i delvis lukkede livbåter, og det var enighet om at fristen for dette ble satt til SSE 13.

AGENDAPUNKT 4 Revision of the Revised guidelines for the maintenance and inspections of fixed carbon dioxide fire-extinguishing systems (MSC.1/Circ.1318/Rev.1) to clarify the testing and inspection provisions for CO2 cylinders

Agendapunktet ble godkjent og satt på post biennial agenda av MSC 107, og det det ble satt på SSE 12 sin agenda etter en innsendelse til SSE 11 som inkluderte tekstforslag til endring og klargjøring av testkrav for CO_2 sylindere. Det var i tillegg til dokument SSE 11/17/1 kommet inn et kommentardokument.

Diskusjon:
Det var noe diskusjon rundt foreslåtte endinger i MSC.1/Circ.1318/Rev.1, da spesifikt rundt datoen som definerer testintervallet og testing etter modifikasjoner, reparasjoner og utskiftning av komponenter.

Utfall:
Det ble enighet om endringer i MSC.1/Circ.1318/Rev.1, endringer sendes til MSC 112 for godkjenning. I tillegg til klargjøring av omfanget og testintervallet for hydrostatisk testing, ble det presisert at en simulert funksjonstest skal gjennomføres hver gang systemet endres eller komponenter skiftes ut. Administrasjoner vil bli invitert til å ta i bruk det reviderte rundskrivet tidligst 12 måneder etter godkjenningen. Videre bes MSC om å ferdigstille agendapunktet og ta det av SSE sin agenda.

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, 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 11 og SSE 12, under ledelse av Danmark.

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

Utfall:
Det var noe diskusjon rundt arbeidsmetode, og MSC blir bedt om å godkjenne en mellomliggende arbeidsgruppe på agendapunktet for å få fremdrift i arbeidet etter SSE 13. Videre blir MSC bedt om å utsette ferdigstilles-år til 2030. Arbeidet vil fortsette frem mot SSE 13 i en korrespondansegruppe ledet av USA.

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, og instrumentene som skal endres er SOLAS og LSA koden. Selv om agendapunktet i våre øyne er vel definert, var det ved flere anledninger nye diskusjoner om det var behov for agendapunktet. Det har vært 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, men SSE 11 ble enige om at det nye kravet skal gjøres gjeldende for flåter for mer enn 12 personer.
Det har vært arbeidet med agendapunktet i en korrespondansegruppe frem mot SSE 12, og i tillegg til rapporten fra korrespondansegruppen så var det kommet inn et forslag om å sette arbeidet på vent til det var bedre bevist at det var behov for videre arbeid. Dette forslaget om å sette videre arbeid på vent fikk ikke støtte.

Diskusjon:
Forslaget ble arbeidet videre med og det var også diskusjoner om man kunne endre HSC koden under gjeldende agendapunkt.

Utfall:
Det var prinsipiell enighet om endringer i SOLAS kapittel III og kapittel IV av LSA koden, videre var det enighet i SSE om HSC 2000 koden burde oppdateres, og at dette kunne gjøres uten å endre agendapunktet, dette skal endelig godkjennes av MSC 111.
Endringene vil kreve selvrettende eller reversible overbygde redningsflåter med kapasitet fra 12 personer pr. flåte for alle nye skip (dato ikke satt).
Det var enighet om at flåter installert på eksisterende ro-ro passasjerskip etter dagens standard vil kunne forbli installert/erstattet også etter at de nye kravene kommer i SOLAS/LSA koden.
Det var også enighet om å etablere tilsvarende krav for faste redningsflåter i LSA koden.
Arbeidet vil fortsette i en korrespondansegruppe ledet av USA frem mot SSE 13.

AGENDAPUNKT 7 Development of amendments to paragraph 2.1.2.5 of chapter 5 of the FSS Code on construction requirement for gaskets

Agendapunktet ble godkjent av MSC 107, og satt på agendaen av SSE 11. Formålet er å oppdatere deler av kapittel 5 i FSS koden, og det var kommet inn konkret tekstforslag til SSE 11. Det var ikke kommet inn nye dokumenter til SSE 12.

Diskusjon:
Forslaget til SSE 11 for endringer i avsnitt 2.1.2.5 i kapittel 5 av FSS koden ble diskutert basert på innkomne dokument til SSE 11.

Utfall:
Det ble enighet om endringer i avsnitt 2.1.2.5 i FSS kodens kapittel 5 for å unnta pakninger fra kravet om å være fabrikkert av materiale med smeltetemperatur som overstiger 925°C. Endringer sendes til MSC 112 for endelig godkjenning og adopsjon på MSC 113. MSC bes notere seg at agendapunktet er ferdigstilt, og fjerne det fra SSE sin agenda.

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. Det har vært arbeidet frem mot SSE 12 i en korrespondansegruppe, og i tillegg til rapporten fra korrespondansegruppen var det kommet inn ett kommentardokument.

Diskusjon:
SSE 12 arbeidet videre med en revisjon av FTP koden basert på erfaringer siden den trådte i kraft i 2012.

Utfall:
Det ble enighet om endringer for å introdusere testkriterier for plastikk rør (plastic pipes) og å referere til Resolution A.753(18) i en fotnote. Disse endringene i annex 1, del 6, av 2010 FTP koden vil ikke bli bindende krav.

Videre skal det utvikles krav for, *Horizontal A-class hatches, "H"-class divisions og Multipurpose penetrations/transits* i annex 1, del 3, av 2010 FTP koden.

Arbeide vil fortsette i en korrespondansegruppe ledet av IACS frem mot SSE 13.

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 inkorporere eksiterende retningslinjer inn i SOLAS regel II-2/9.
Det har vært arbeidet frem til SSE 12 i en korrespondansegruppe, og i tillegg til rapporten fra korrespondansegruppen var det kommet inn et dokument fra IACS.

Diskusjon:
Under SSE 12 ble det arbeidet videre med agendapunktet basert på utfallet fra korrespondansegruppen.

Utfall:
Det ble enighet om endringer til SOLAS regel II-2/9, det gjenstår imidlertid noe arbeid (anvendelsesparagrafer, konsekvenser for eksisterende retningslinjer) som en konsekvens av utkastet til SOLAS endringer. Dette vil bli arbeidet videre med i en korrespondansegruppe som skal arbeide frem mot SSE 13 under ledelse av IACS.

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

Det var ikke kommet inn forslag til noen omforente fortolkinger til dette møtet.

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 3.06 Survey of Survey of Life-Saving Appliances and Arrangements, ble validert. IACS har vært kursutvikler og India har ledet review gruppen.

Modell kurs 3.06 var det siste på listen som SSE hadde fått i oppdrag om å gjennomgå og validere. MSC bes notere seg at SSE sitt arbeid på dette agendapunktet er ferdigstilt.

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 frem mot SSE 12 har det vært arbeidet i en korrespondansegruppe ledet av Norge. I tillegg til rapport fra korrespondansegruppen var det kommet inn 5 dokumenter som kommenterte på arbeidet.

Diskusjon:
Det ble arbeidet videre under SSE basert på innsendte dokumenter.

Utfall:
Det var god fremdrift i arbeidet, og det ble enighet om «ny» SOLAS regel II-2/7 angående portable infrared thermal imagers og endring av SOLAS regel II-2/10.7.3.1 om slokkespyd (water mist lances). Samt retningslinjer for slokkespyd (water mist lances).
SOLAS endringer og retningslinjer er forventet å tre i kraft 1. januar 2032 som en totalpakke for brannsikkerhet på containerskip.

Arbeidet vil bli videreført i en korrespondansegruppe under ledelse av Norge frem mot SSE 13.

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. Under SSE 11 var det ikke kommet inn dokumenter, men agendapunktet ble holdt på agendaen av Norge og EU-landene

under forutsetning at det skulle komme innsendelser til SSE 12. Ett dokument, med forslag til SOLAS endring for å forby PFAS i slukkeskum var sendt inn.

Diskusjon:
Det var delte syn på forslaget som var kommet inn fra Norge og EU-landene, og det kom blant annet innlegg fra sekretariatet i Stockholmskonvensjonen som forklarte at forslaget gikk lenger enn forbud mot stoffer som inneholder fluorforbindelser i Stockholmskonvensjonen.

Uttfall:
Selv om det var en del støtte for forslaget så ble det bestemt at det skal arbeides videre med forslag om SOLAS endring for å forby PFAS, inkludert innhenting av relevant informasjon, vurdering av omfang av forbud og foreslå en innfasing av forbud frem mot SSE 12. Arbeidet skal foregå i en korrespondansegruppe ledet av Norge.
Det bes videre om at MSC forlenger ferdigstillelses år for agendapunktet til 2027.

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 resolusjon MSC.402(96), spesielt opp mot begrepene «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 12 i en korrespondansegruppe.

Diskusjon:
Det var kommet inn 3 dokumenter til SSE 12, rapport fra korrespondansegruppen, ett dokument fra ISO angående forslag til oppdatering av ISO 23678:2022, med informasjon om planlagte oppdateringer for å harmonisere definisjoner med IMOs, slik at denne ISO standarden kunne refereres til via en fotnote i MSC 402(96), og ett dokument fra USA som støttet dokumentet fra ISO.

Utfall:
Det var noe fremdrift i arbeidet på møtet, men ikke så mye som ønsket. Det ble enighet om å slette referanse til ISO standarden nevnt over, i og med at denne per i dag ikke er endret, og det var noe fremdrift i arbeidet med selve MSC.402(96).
Det ble opprettet en korrespondansegruppe under ledelse av USA som skal arbeide videre med MSC 402(96) frem mot SSE 13. Norge ønsker å ferdigstille listen med problemer før vi går i gang med endringer i selve resolusjonsteksten, og fikk noe støtte for dette. Det er bare ferdigstillelse av listen som skal gjøres i korrespondansegruppen frem mot SSE 13.

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 sendt inn to dokumenter fra Japan under agendapunktet, ett med forslag om inkorporering av krav for evaluering av termisk ytelse av overlevelsesdrakter ved bruk av test mannekenger, og ett informasjonsdokument.
Det var også muntlig informasjon fra ISO om fremdrift av ISO 15027 serien som beskriver ytelses- og sikkerhetskravene for redningsdrakter.

Utfall:
Grunnet informasjon fra ISO om at test standard ikke var ferdigstilt så ble det besluttet å utsette deler av arbeidet med dette agendapunktet til neste møte. Men det var enighet om at man ikke skulle endre LSA koden under dette agendapunktet, at man skulle bruke såkalte «clo» verdier for å vurdere drakter, og at forslag om «pencil pick up test» trengte videre arbeid.
Det er mål om å ferdigstille agendapunktet på SSE 13.

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 12.

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, og andre tiltak inkludert infrarød tidlig deteksjon i lasterom som frakter biler. Det var også kommet inn forslag om å ekskludere ro-ro passasjerskip fra scope og flere informasjonsdokumenter var sendt inn under agendapunktet.

Utfall:
Det ble under SSE 12 arbeidet med revisjon av tiltaksplanen for brannsikkerhet på skip som skal frakte biler som drives av «nye drivstoff», inkludert el-biler. Tiltaksplan og tidslinje for arbeidet ble oppdatert, med mål om at arbeidet skal ferdigstilles til 2029 for å sikre ikrafttredelse i 2032. Det var videre enighet om å dele opp arbeidet i 3 deler, rene bilskip, ro-ro lasteskip og ro-ro passasjerskip. Følgende retningslinjer for rene bilskip skal prioriteres først:

- Interim guidelines on fire safety measures for vehicle carriers (Pure Car and Truck Carriers (PCTCs))

- Interim guidelines for video monitoring and detection systems

Arbeid under dette agendapunktet vil bli tatt videre i en korrespondansegruppe, under koordinasjon av Norge, som skal arbeide frem mot SSE 13.

AGENDAPUNKT 17 Development of a safety regulatory framework to support the reduction of GHG emissions from ships using new technologies and alternative fuels

Agendapunktet har vært på MSC sin agenda, der MSC har vurdert potensielle alternative drivstoff og nye teknologier for å støtte reduksjonen av klimagassutslipp fra skip, sett fra et sikkerhetsperspektiv. MSC 110 ferdigstilte identifiseringen av barrierer og mangler i det nåværende regelverket, og tildelte tilhørende anbefalinger for å støtte mulig bruk av disse nye drivstoffene og teknologiene til relevante underkomiteer.

SSE fikk som en prioritet ansvar for å se på retningslinjer for sikkerheten til skip som bruker batteri systemer som framdrift, og på eventuelle endringer i FSS koden opp mot alkohol branner i forbindelse med skip som bruker methyl/ethyl alkoholer som drivstoff.

Diskusjon:
Det var kommet inn 4 dokumenter samt ett informasjonsdokument under agendapunktet. Det var 3 dokumenter som kom med forslag for veien videre. Det var et mer overordnet forsalg om struktur for retningslinjer for bruk av batteri som fremdrift fra EU landene, det var ett dokument fra Norge som presenterte et komplett forslag til retningslinje for bruk av litium-ion batterier, ett dokument fra Kina som presenterte forslag til mål og funksjonskrav til ny retningslinje.
Det var også ett dokument fra Tyrkia som kommenterte på forslag, samt foreslo at man burde gjøre en FSA-studie før man fortsatte med videre arbeid.

Utfall:
Det ble ikke arbeidet videre med retningslinjer for bruk av batteri som fremdrift på skip, men det ble lagt rammer for videre arbeid. Videre plan er at man skal slå sammen innkomne dokumenter, og arbeide med dette sammenslåtte dokumenter som basis. Arbeidet skal gå videre i en korrespondansegruppe under ledelse av Norge.

Videre ble det bestemt at arbeidet skal fortsette under SDC, og slås sammen med arbeidet som pågår der for å se på SOLAS regler for bruk av batteri som hovedkraftkilde på skip. Gitt godkjenning av MSC skal korrespondansegruppen rapportere til SDC 13.

AGENDAPUNKT 18 Biennial status report and provisional agenda for SSE 13

Foreløpig agenda for SSE 13 og arbeidsprogrammet til SSE 13 ble justert basert på utfallet av SSE 13.

Det ble vedtatt opprettet 4 korrespondansegrupper:

- LSA , Generelt LSA — Ledes av USA
- FP 1, Agendapunkt 8 og 9 — Ledes av IACS
- FP 2, Agendapunkt 12, 13 og 16 — Ledes av Norge
- GHG, Agendapunkt 17, BESS — Ledes av Norge

Korrespondansegruppen på GHG skal rapportere til SDC, gitt godkjenning av MSC.

Mulige arbeids- og drafting grupper på SSE 13:

- Korrespondansegruppene på FP og LSA vil bli bedt om innspill til mulig deling av arbeidsgrupper på SSE 13.
- Formannen vil, i samråd med sekretariatet, foreta en endelig beslutning hva gjelder arbeidsgrupper når det nærmer seg SDC 13, basert blant annet på innsendte dokumenter.

Foreløpig dato for SSE 12 er 15. til 19. mars 2027.

AGENDAPUNKT 19 Election of Chair and Vice-Chair for 2027

Mr. Hironori Eguro (Japan) ble gjenvalgt som formann og Ms. Emilie Lynn Létourneau (Canada) ble valgt som viseformann for 2027.

AGENDAPUNKT 20 Any other business

Det var kommet inn 4 dokumenter, samt 3 informasjon dokumenter under agendapunktet.

Temperature cycling test – test data sheets:

Det var kommet inn ett dokument fra India som kommenterte på rapporten fra LSA korrespondansegruppen.

Dokumentet foreslo endringer til standardiserte evaluerings- og testrapport skjemaer for livredningsutstyr for å reflektere romtemperatur-forholdene under testing. Relevante skjemaer finnes i MSC.1/Circ.1628/Rev.4, MSC.1/Circ.1630/Rev.3, MSC.1/Circ.1629 og MSC.1/Circ.1633.

Det ble enighet om endringene, og de sendes til MSC 112 for endelig godkjenning.

ISO survival craft equipment standard:

Det var kommet inn et dokument fra ISO, dette var en oppfølging av diskusjon på SSE 11 hvor det var påpekt at det var forskjeller på LSA Code og ISO standard 18813 (2006 og 2022 versjoner).

Dokumentet argumenterte med at disse forskjellene nå var rettet opp. Det var imidlertid påpekt under SSE at det fremdeles var forskjeller.

ISO bes notere seg at det fremdeles er forskjeller mellom LSA koden og ISO 18813:2022.

Preparation of a consolidated version of resolution MSC.81(70):

Det var kommet inn forslag fra Kina om å utarbeide en konsolidert versjon av MSC.81(70), og at dette kunne gjøres av LSA arbeids-/korrespondanse-gruppen.

Det ble imidlertid bestemt at dette ikke kunne sees på som en mindre endring, og at Kina og interesserte medlemsstater og internasjonale organisasjoner eventulet burde fremme forslaget som et nytt agendapunkt til MSC.

Minor correction to paragraph 3.4 of MSC.1/Circ.1430/Rev.3:

Det var kommet inn forslag fra Kina om mindre endringer i avsnitt 3.4 av MSC.1/Circ.1430/Rev.3, det var forslag om å endre IP klasse for elektriske komponenter i slukkesystemer som gitt i MSC.1/Circ.1430/Rev.3.

Forslaget fikk ikke støtte, og Kina bes notere seg utfallet.

Oppfølging

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

Haugesund 27. mars 2026

Torstein Dale Selsås
Delegasjonsleder