Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Delegasjonsrapport SSE 4

Fra: Turid Stemre
Møtested: International Maritime Organization, London
Møteleder: Dr. S. Ota, Japan
Referat fra: Sub-Committee on Ships Systems and Equipment, 4. sesjon (20.–24. mars 2017)

Dato: 31. mars 2017

Den norske delegasjonen:

Navn	*Organisasjon*	*Plenum/arbeids gruppe*
Seniorrådgiver Turid Stemre (delegasjonsleder)	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Senioringeniør Jan Reinert Vestvik	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
Senioringeniør Elisabeth Førland	Sjøfartsdirektoratet	WG 3
Senioringeniør Kim Are Paulsen	Sjøfartsdirektoratet	WG 3
Sjefingeniør Torstein Dale Selsås	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
Fagsjef Skipssikkerhet Jahn Viggo Rønningen	Norges Rederiforbund	WG 1
Dr. Rolf Skjong	DNV GL	WG 1
Senioringeniør Anders Tosseviken	DNV GL	WG 3
VP Norsafe Academy Michael Røssland	Norsafe AS	WG 1
Direktør Iver Iversen	Wilh. Wilhelmsen Holding ASA	WG 3
Principal Specialist Winterization Knut Espen Solberg	GMC/UIS	WG 1
Area Sales Manager Kevin Aslaksen	TTS-group ASA	WG 2

Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler 13. mars 2016. Det ble avholdt EU-koordineringsmøte i London 20. mars der Stemre deltok.

Norske dokumenter

- SSE 4/9 Report of the correspondence group (DP)
- SSE 4/12/14 Comments on document SSE 4/12/10 (fortolkninger til SOLAS regel II-1/29)
- SSE 4/15 Findings from the search and rescue exercise (SARex) in Woodfjord
- SSE 4/15/1 Additional performance standards for life-saving appliances on ships certified in accordance with the Polar Code

Norge hadde også en presentasjon ved møteslutt tirsdag 21.mars med tittel «SARex – assessing the gap between standard SOLAS approved life-saving appliances and the functionality required by the IMO Polar Code». Presentasjonen ble holdt av Knut Espen Solberg og ble svært godt mottatt. Det var nok en del som ble overrasket over hvor kort tid det var mulig å oppholde seg i redningsmidlene. Selv om øvelsen

primært var tenkt i forhold til Polarkoden, ble det kommentert at de forholdene som øvelsen var gjennomført under (-9 °C og så og si havblikk), ikke var uvanlig andre steder i verden også.

Generelt

De viktigste sakene for Norge på dette møtet var:

- Komme i gang med arbeidet med å utvikle test- og ytelsesstandarder til støtte for implementeringen av Polarkoden, spesielt interim løsninger da Polarkoden trådte i kraft 1. januar i år (agendapunkt 15)
- Arbeidet med krav til løfteredskaper og vinsjer om bord på skip (agendapunkt 8)

Norge er fornøyd med utfallet av møtet. Det ble nedsatt en korrespondansegruppe som blant annet skal utvikle en midlertidig løsning til støtte for sertifisering av skip i henhold til Polarkoden, i påvente av utvikling av tilleggskrav til test- og ytelsesstandarder. En midlertidig løsning er nødvendig da eventuelle endringer i LSA-koden og andre bindende IMO-instrumenter må følge fireårssyklusen og tidligst kan tre i kraft i 2024.
På tross av instruksene fra MSC 95 og tidligere diskusjoner, ble det igjen stilt spørsmål ved inkluderingen av ankerhåndteringsvinsjer. Norge stoppet den diskusjonen effektivt, og det er nå ikke lenger et tema. Ankerhåndteringsvinsjer er en del av arbeidet, og overskrifter i utkast til SOLAS-endringer ble endret til å omfatte «Onboard lifting appliances and anchor-handling winches».

Forhandlingene

Det ble opprettet tre arbeidsgrupper under møtet:

- WG 1: LIFE-SAVING APPLIANCES (agendapunkt 3, 4, 5, 12, 14 og 15(ledet av S. Assheuer (Tyskland)).
- WG 2: ONBOARD LIFTING APPLIANCES AND WINCHES for agendapunkt 8 (ledet av Y. Ogawa (Japan)).
- WG 2: FIRE PROTECTION for agendapunkt 7, 12 og 13 (ledet av L. Fisher (USA))

Gjennomgang av de enkelte punkter på agendaen.

AGENDAPUNKT 1 - ADOPTION OF THE AGENDA

Agendaen ble godkjent sammen med foreløpig tidsplan for møtet.

AGENDAPUNKT 2 - DECISION OF OTHER IMO BODIES

Sekretariatet informerte om utfallet av diskusjoner i Council og hovedkomiteene der dette berører SSEs arbeid. Der SSE spesifikt ble bedt om å gjøre noe, ble dette diskutert under de relevante agendapunktene.

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

Dette agendapunktet er blitt en pingpongball mellom MSC og SSE. Det er nesten like mange meninger om hva arbeidet skal inkludere og hva det skal munne ut i, som det er medlemmer i arbeidsgruppen.

Norsk posisjon: Vi mener at funksjonskravene som det har vært jobbet med, skal være til støtte ved vurderinger av alternativ design og likeverdige løsninger. Vi er derfor av den oppfatning at arbeidet opprinnelig ikke var ment som et forsøk på å dekke gap i SOLAS kapittel III og LSA-koden. Utfallet av korrespondansegruppens arbeid går lenger enn det vi mener er omfanget av arbeidet.

Diskusjon: Utfallet av korrespondansegruppens arbeid ble diskutert og finjustert, men vi fikk ikke tilstrekkelig støtte for at arbeidet gikk ut over mandatet. Derfor inkluderer de foreslåtte funksjonskravene mer enn hva som er krav i SOLAS i dag, noe som medfører at dersom de benyttes, stilles det strengere krav til alternativ design enn til dagens redningsmidler. Imidlertid har Tyskland sendt inn et forslag til nytt agendapunkt for SSE til MSC 98 i juni, der de foreslår å revidere SOLAS kapittel III og LSA-koden basert på funksjonskravene som er utviklet. Med det som bakteppe, aksepterte vi utfallet av SSEs diskusjoner.

Utfall: Listen med funksjonskrav sendes til MSC 98 for oppfølging, og agendapunktet beholdes, avhengig av utfallet av MSCs diskusjoner.

AGENDAPUNKT 4 – MAKING THE PROVISIONS OF MSC.1/CIRC.1206/REV.1 MANDATORY

Mesteparten av dette arbeidet ble ferdig med godkjennelsen av endringen i SOLAS kapittel III og res. MSC 402(96), "Examination, operational testing, overhaul and repair of lifeboats and rescue boats, launching appliances and release gear". Det som gjenstår er primært følgeendringer i MSC.1/Circ.1205, "Guidelines for developing operation and maintenance manuals for lifeboat systems", samt å ferdigstille utkast til retningslinjer for "Safety during abandon ship drills using lifeboats".

Utfall: Utkast til endringer i MSC.1/Circ.1205 og utkast til retningslinjer for øvelser ble ferdigstilt og sendes til MSC 98 for godkjennelse. Agendapunktet anses ferdig og strykes fra SSEs agenda, forutsatt godkjennelse av MSC.

AGENDAPUNKT 5 – UNIFORM IMPLEMENTATION OF PARAGRAPH 6.1.1.3 OF THE LSA-CODE

Denne saken ble satt på SEEs agenda etter forslag fra Sør-Korea og IACS. Flere land har akseptert håndkraft som likeverdig løsning til dagens krav om at utsetningsarrangementet ikke skal være avhengig av annet enn tyngdekraften eller lagret energi som ikke er avhengig av skipets kraftforsyning. Forslaget var at muligheten kun skal gjelde for redningsbåter (rescue boat) dersom de ikke er en del av livbåtkapasiteten.

Norsk posisjon: Norge har ikke tillatt dette, da vi mener det er en svekkelse av regelen og ikke i tråd med kravene i SOLAS, og vi støttet ikke at saken ble satt på SSEs agenda da den ble behandlet på MSC 96. Vi fikk imidlertid ikke gehør for vårt synspunkt på MSC.

Diskusjon: Det ble en lengre diskusjon rundt kriteriene for å tillate utsetting ved håndkraft. Norge argumenterte for så strenge kriterier som mulig og at vekten av mannskapet må inkluderes i maksimal tillatt vekt for manuell utsetting. Det var også en lang diskusjon om hvorvidt manuell utsetting skulle tillates både på passasjerskip og lasteskip. Der fikk Norge gehør for at det ikke kunne tillates på passasjerskip, med referanse til SOLAS regel III/23.2.

Utfall: Endringene i paragraf 6.1.1.3 i LSA-koden ble ferdigstilt og sendes til MSC 98 for godkjennelse og påfølgende vedtak. Endringen gjelder kun for lasteskip.

AGENDAPUNKT 6 – REVIEW OF THE MODU CODE, LSA CODE AND MSC.1/CIRC.1206/REV.1

Endringer i LSA-koden og MSC.1/Circ.1206 ble ferdige på forrige møte, og det var kun endringer i MODU-koden som skulle diskuteres på SSE 4. Marshall Islands m.fl. hadde sammenstilt de endringene det var enighet om på SSE 3, og disse var sendt inn til møtet.

Norsk posisjon: Norge støttet de foreslåtte endringene på SSE 3, og dokumentet som forelå var en korrekt gjengivelse av enigheten på SSE 3.

Diskusjon: Det ble kun én kommentar til forslagene. Denne gikk ut på at det ikke var samsvar mellom forslagene til endring til MODU-koden og eksisterende industristandarder. Dette ble imidlertid ikke støttet.

Utfall: Utkast til endringer i MODU-koden sendes til MSC 98 for godkjennelse.

AGENDAPUNKT 7 - AMENDMENTS TO THE FSS CODE FOR CO2 PIPELINES IN UNDER-DECK PASSAGEWAYS

Saken ble satt på agendaen av MSC 96 etter forslag fra Kina. Kina foreslo at CO_2-rør plassert i «passage ways» under dekk skal være helsveist og ikke ha flensforbindelser eller drenering.

Norsk posisjon: Norge har ikke veldig sterke meninger om dette.

Diskusjon: Kina fikk lite støtte for sine forslag. Det ble satt spørsmåltegn ved hvorvidt forslaget kunne gjennomføres i praksis, manglende kost/nytte-vurderinger og sikkerhetsgevinst. Det er uheldig at disse spørsmålene ikke ble stilt under diskusjonen på MSC før SSE fikk i oppdrag å se på dette.

Utfall: Det ble ikke tatt noen beslutning, da flertallet mente at det ikke forelå tilstrekkelig informasjon. Det ble oppfordret til å sende inn ytterligere informasjon til neste møte.

AGENDAPUNKT 8 - REQUIREMENTS FOR ONBOARD LIFTING APPLIANCES AND WINCHES

Under dette agendapunktet kommer den norske oppfølgingen etter Bourbon Dolphin-ulykken inn som en del av arbeidet. Dette arbeidet har også vært en pingpongball mellom MSC og SSE for å fastsette omfanget av arbeidet. Mer spesifikt om krav til vinsjer, og da spesielt om ankerhåndteringsvinsjer skal være en del av arbeidet. MSC har besluttet at krav til vinsjer skal være en del av arbeidet. Det ble nedsatt en korrespondansegruppe under forrige sesjon, og denne rapporterte til SSE 4.

Norsk posisjon: Norge støtter arbeidet og er aktivt med, men er ikke fornøyd med progresjonen.

Diskusjon: På tross av MSC sin beslutning ble det igjen stilt spørsmål ved inkludering av krav til ankerhåndteringsvinsjer, men denne gangen fikk Norge satt en effektiv stopper for diskusjonen. Det er ikke lenger tvil om at krav til ankerhåndteringsvinsjer er inkludert i arbeidet, men vi kan ha mistet krav til andre vinsjer. Hvorvidt det er behov for krav til andre vinsjer som ikke er en del av løfteutstyret, er usikkert. Norge har prioritert ankerhåndteringsvinsjer, og har ikke analysert behovet for krav for andre typer vinsjer. Forhåpentligvis vil dette føre til mindre unyttige diskusjoner og mer progresjon i arbeidet.

Det ble en lang diskusjon om hvor i SOLAS krav til løfteanordninger og vinsjer skulle plasseres. Det forelå flere forslag. Konklusjonen ble å plassere de i SOLAS kapittel II-1, noe som bekymrer en del delegasjoner, da de mener dette kan medføre at løfteanordninger som er ute av drift eller har andre mangler uten at det påvirker skipets sikkerhet, kan føre til tilbakehold. Siste ord er neppe sagt i den diskusjonen.

SSE 4 konsentrerte seg om nødvendige endringer i SOLAS for å inkludere krav til løfteanordninger og ankerhåndteringsvinsjer, og jobber ikke videre med de tilhørende retningslinjene.

Utfall: Korrespondansegruppen ble reetablert, og arbeidet fortsetter i denne fram mot SSE 5.

AGENDAPUNKT 9 - AMENDMENTS TO THE GUIDELINES FOR VESSELS WITH DYNAMIC POSITIONING (DP) SYSTEMS (MSC/CIRC.645).

Norge har ledet korrespondansegruppen som ble opprettet på forrige møte, og gruppen hadde ferdigstilt retningslinjene som instruert. I tillegg hadde gruppen utarbeidet noen tilleggsforslag til endringer relatert til bruken av uttrykket «reliability». Dette var egentlig utenfor gruppens mandat og ble rapportert i et eget anneks til rapporten.

Utfall: Utkast til nye retningslinjer fikk støtte, inkludert tilleggsforslagene fra gruppen, og oversendes MSC for godkjennelse. Agendapunktet strykes fra SSEs agenda forutsatt godkjennelse av MSC.

AGENDAPUNKT 10 - REVISION OF REQUIREMENTS FOR ESCAPE ROUTE SIGNS AND EQUIPMENT LOCATION MARKING IN SOLAS AND RELATED INSTRUMENTS.

Dette er en sak som har kommet opp som en følge av Costa Concordia-ulykken. Som instruert på SSE 3, hadde sekretariatet utarbeidet utkast til en Assembly-resolusjon over samme lest som A.952(23) for oversendelse til MSC 98. I tillegg hadde HTW diskutert muligheten for å inkludere forklarende tekst på skiltene ombord. Det er ingen forklarende tekst på skiltene i ISOs standard 24409-2:2014.

Utfall: Resolusjonsutkastet fikk støtte slik det forelå fra sekretariatet (uten forklarende tekst), og sendes til MSC 98 for godkjennelse før oversendelse til Assembly for endelig vedtak. Resolusjonen opphever ikke A.952(23), men skal brukes sammen med denne. Agendapunktet strykes fra SSEs agenda forutsatt godkjennelse av MSC.

AGENDAPUNKT 11 - 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. Dette er brukt i offshoreindustrien i dag. SSE 3 etablerte en korrespondansegruppe som har diskutert saken videre.

Norsk posisjon: Norge er skeptisk til ukritisk innføring av kravet på alle vanntette dører. Vi støtter selvfølgelig at det ses på muligheter til å begrense klemulykker om bord, men det bør gjøres en vurdering av de tekniske og operasjonelle aspektene ved ACP før SOLAS-endringer blir utarbeidet.
Vanntette dører skal i utgangspunktet holdes lukkes. Dette må på ingen måte undermineres.

Diskusjon: Korrespondansegruppen hadde ikke kommet til noen løsning, men mest samlet inn informasjon av hva som finnes av standarder og kom opp med fordeler og ulemper ved de ulike standardene. Det var mye de samme argumentene som sist, og det er tydelig at det ikke er enighet om dette. En av utfordringene er å måle personlig risiko opp mot skipets risiko. Ingen konklusjon ble nådd.

Utfall: Det ble invitert til innsendelse av mer informasjon til neste sesjon.

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

Under dette agendapunktet hadde Norge sendt inn kommentarer til ett av forslagene til fortolkning. Det gjaldt forslagene til endringer i MSC.1/Circ.1416, fortolkninger til SOLAS regel II-1/28 of II-1/29 for ikke-

konvensjonelle styresystemer. Vi mener forslagene ikke gir den ønskede klarheten i sirkulæret, spesielt at forslagene til regel II-1/29.1 og II-1/29.6 er selvmotsigende og er strengere enn kravene i SOLAS.

Utfall: Norge fikk støtte for sine synspunkter, og IACS kommer tilbake med nye forslag til neste møte.

Følgende forslag til fortolkninger ble akseptert, og utkast til MSC.1/sirkulærer utarbeidet for oversendelse til MSC 96 for godkjenning:

Fortolkninger relatert til inertgass-systemer – kapittel 15 i FSS-koden
Fortolkninger relatert til brannintegritet mellom styrehus og bestikk lokalisert inne i styrehuset
Fortolkninger relatert til kalibrering av bærbart utstyr for måling av luftkvalitet
Forslag til klargjøring av plassering av håndslukkeapparater (MSC.1/Circ.1275)

Følgende forslag til fortolkninger fikk ikke støtte:

Forslag til endringer i MSC.1/1398 vedrørende SOLAS regel II-1/29. IACS har tatt noe av fortolkningen inn i IACS sine felles regler (IACS UR), og ønsket å stryke deler av sirkulæret basert på dette. Underkomiteen var ikke enig, da IACS UR kun er bindende for IACS-medlemmer. Sirkulæret forblir uendret, men en utdatert referanse blir strøket.

Klargjøringer i SOLAS regel II-2/4.2 – Means of escape from the steering gear spaces on cargo ships
Fortolkninger relatert til minimumsbredde på rømningsveier på dekk på lasteskip (external escape routes)
Fortolkninger relatert til manuelle varslingspunkter (kun ett av punktene fikk støtte)
Fortolkninger relatert til materialer brukt til vibrasjon- og støydemping om bord på skip
Anvendelse av SOLAS regel II-2/9 på ulike områder i lasteområdet på tankskip

Bortsett fra forslag til fortolkning relatert til manuelle varslingspunkter vil IACS se på sine fortolkninger og eventuelt komme tilbake med reviderte forslag til neste møte.

Følgende ble besluttet på IACS forespørsler om råd fra underkomiteen:

Testing av skum

IACS ønsker å utvikle en fortolkning til kapittel 14 i FSS-koden og har identifisert 2 mulige løsninger:

- Testing av det spesifikke skummet som skal benyttes
- Testing av skum type A og B som definert i FSS-koden

Underkomiteen var delt i dette spørsmålet, men forslag fra Norge om at en kunne legge seg et sted mellom de to og identifisere kriterier fikk mye støtte.

IACS vil komme tilbake med revidert utkast til neste møte.

Klargjøring av hvilke krav i LSA-koden som gjelder «off-load»-kroker.

IACS hadde utarbeidet et forslag til hvilke regler som ikke kommer til anvendelse for «off-load»-kroker, men det var ikke enighet om alle punktene. IACS vil vurdere kommentarene og eventuelt komme tilbake med revidert forslag.

Utfall: Utkast til MSC.1/sirkulærer for de fortolkningene som fikk støtte, sendes til MSC 98 for godkjennelse.

AGENDAPUNKT 13 - 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

Dette punktet ble satt på SSEs agenda på MSC 97 basert på et forslag fra EU-landene. Forslaget bygger på de mange ulykkene som har vært med brann på bildekk, men også på en pågående studie i EU «FIRESAFE». Dessverre er ikke konklusjonene fra «FIRESAFE» sendt inn til møtet, selv om det ble holdt en presentasjon av studien, og underkomiteen hadde lite som underbygget hva som skal prioriteres i arbeidsplanen den var bedt om å utarbeide.

Norsk posisjon: Norge mener det er viktig at brann på bildekk settes på agendaen og at arbeidet kommer i gang så fort som mulig.

Diskusjon: Som nevnt over var det lite konkrete forslag på bordet, men det var enighet om at dette var en sak som hastet, og det ble besluttet å gjennomføre arbeidet i to faser. Først utarbeide retningslinjer, og deretter og delvis parallelt utvikle endringer til SOLAS og relaterte koder.

Utfall: Det ble utarbeidet en liste over omfanget av arbeidet og en arbeidsplan som sendes til MSC 98 for godkjennelse.

AGENDAPUNKT 14 - DEVELOP NEW REQUIREMENTS FOR VENTILATION OF SURVIVAL CRAFTS

Denne saken ble satt på SSEs agenda etter forslag fra Bahamas og Japan. De foreslo spesifikke krav blant annet til antall luftutskiftninger. Allerede på MSC ble det ytret ønske om mer funksjonsrettede krav og påpekt at passiv ventilasjon kan være en mulig løsning, uten at det ble sagt hva passiv ventilasjon er. Norge fikk gjennomslag på MSC for at agendapunktet skal omfatte alle redningsfarkoster, men ettersom det bare forelå spesifikke forslag om krav til helt lukkede livbåter, skal de prioriteres.

Norsk posisjon: Norge støtter dette arbeidet. Utfallet av SARex I viste med all tydelighet at luftkvalitet var et stort problem i livbåter og flåter. Vi kan godt være med på at kravene blir mer funksjonsrettede, men støtter ikke eventuelle forslag om at passiv ventilasjon betyr å åpne luker. Det er uforsvarlig i mange situasjoner, spesielt ved lave lufttemperaturer.

Diskusjon: Som ventet ble det ikke støtte for forslagene som forelå fra Bahamas og Japan. Det ble blant annet satt spørsmålstegn ved krav til antall luftutskiftninger, noe Bahamas ikke var villige til å diskutere. De har hatt sine forsøk, og ingen andre har noen «beviselige» resultater å komme med, kun forskning. Med det utgangspunktet er det vanskelig å finne løsninger som er akseptable for alle, men det var mye støtte for at kravene skulle rette seg mot luftkvalitet heller enn antall luftutskiftninger.

Utfall: Det ble etablert en korrespondansegruppe som skal diskutere saken videre.

AGENDAPUNKT 15 - CONSEQUENTIAL WORK RELATED TO THE POLAR CODE

Dette er satt på agendaen etter påtrykk fra blant andre Norge, da Polarkoden har trådt i kraft, men vi mangler test- og ytelsesstandarder som kan sikre en lik og universell implementering av koden.

Norsk posisjon: Norge ønsker fortgang i arbeidet og har kommet med forslag til hva som bør gjøres. Vi forslo også en rask midlertidig løsning i påvente av at eventuelle endringer i LSA-koden og andre IMO-instrumenter kan tre i kraft. Spesielt er vi opptatt av en ytelsesstandard for redningsfarkoster, bl.a. basert på utfallet av SARex-øvelsen.

Diskusjon: Det var enighet om nødvendigheten av en midlertidig løsning, samtidig som det ble påpekt at en midlertidig løsning ikke i noen stor grad kunne avvike fra den endelige løsningen, da dette kunne få uheldige følger for industrien.

Utfall: Korrespondansegruppen som ble etablert under agendapunkt 14, fikk i oppdrag å utarbeide forslag til en midlertidig løsning, å etablere kriterier for test- og ytelsesstandarder og å vurdere hvordan nye krav skulle inkluderes i IMOs rammeverk, endringer i eksisterende instrumenter, «add on» til eksisterende instrumenter, eller andre løsninger.

AGENDAPUNKT 16 - BIENNIAL STATUS REPORT AND PROVISIONAL AGENDA FOR SSE 4

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

Det ble etablert 2 korrespondansegrupper fram mot neste møte:

1. LSA under ledelse av USA
2. Onboard lifting appliances and winches under ledelse av Japan

Tentativ dato for SSE 5 er 12.-16. mars 2018

Det vil bli nedsatt 3 arbeidsgrupper på SSE 5. Hvilke vil bli vurdert av formannen og sekretariatet nærmere møtet.

Følgende grupper er kandidater:

1. life-saving appliances (LSA)
2. onboard lifting appliances and winches
3. fire protection
4. Anti-Crushing Protection devices for Watertight Doors

AGENDAPUNKT 17 - ELECTION OF CHAIRMAN AND VICE-CHAIRMAN FOR 2018

S. Ota (Japan) og U. Senturk (Tyrkia) ble gjenvalgt som henholdsvis formann og viseformann for 2018.

AGENDAPUNKT 18 - ANY OTHER BUSINESS

Under dette agendapunktet var det kun to saker som ble diskutert. Resten var kun informasjon om status på ISO-publikasjoner, liste over godkjente brannlaboratorier for testing og om planlagte innsendelser til MSC.

Endringer i paragraf 21 i annekset til MSC.1/Circ.1392, «Guidelines for evaluation and replacement of lifeboat release and retrieval systems»

På forrige møte ble det diskutert hva som er å anse som "good condition" som det henvises til i sirkulæret. IACS kom med forslag til endringer som inkluderer kriterier for hva som er å anse som «good condition». Forslag til endringer fikk støtte, og sendes til MSC 98 for godkjennelse.

Rettelser i henvisning til fotnoter i Res.MSC.402(96).

Det har blitt oppdaget feil i henvisningen til en fotnote i resolusjonen. Rettelsene vil bli utgitt som MSC 96/25/Add./Corr.1.

Haugesund, 31. mars 2016

Turid Stemre
Delegasjonsleder