Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Delegasjonsrapport SSE 3

Fra: Delegasjonen v/Turid Stemre (delegasjonsleder, Sjøfartsdirektoratet) **Dato:** 30.03.2016

Møtested: International Maritime Organization, London **Møtedato:** 14.-18. mars 2016

Formann: Dr. S. Ota (Japan)

Referat fra: Sub-Committee on Ship Systems and Equipment 3. sesjon

Den norske delegasjonen:

Navn	*Organisasjon*	*Plenum/arbeids gruppe*
Seniorrådgiver Turid Stemre (delegasjonsleder)	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Senioringeniør Jan Reinert Vestvik	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
Senioringeniør Veronica Haugan	Sjøfartsdirektoratet	WG 1/WG 2
Senioringeniør Kim Are Paulsen	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
Senioringeniør Roar Haugen	Sjøfartsdirektoratet	WG 3
Senioringeniør Torstein Dale Selsås	Sjøfartsdirektoratet	WG 3
Senioringeniør Anders Tosseviken	DNV GL	WG 2
Visepresident Michael Røssland	Norsafe, Årnes AS	WG 1
Direktør Iver Iversen	Wilh. Wilhelmsen Holding ASA	WG 1

Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler 8. mars 2016.

Norske dokumenter

- SSE 3/8/1 Comments to document SSE 3/8
- SSE 3/9 Report of the correspondence group
- SSE 3/9/1 Comments to document SSE 3/9
- SSE 3/15/3 Amendments to the 1994 and 2000 HSC Codes (med Liberia og IACS)
- SSE 3/15/4 Additional performance and/or test standards in support of the implementation of the Polar Code (med Argentina, Marshall Islands, New Zealand og Vanuatu)

Norge hadde også en presentasjon i lunsjpausen mandag 14.mars med tittel «Design and utilization of anchor handling tow winches». Presentasjonen ble holdt av Rolls Royce Marine.

Generelt

De viktigste sakene for Norge på dette møtet var

- Ferdigstilling av utkast til MSC Resolusjon om testing og vedlikehold av livbåtarrangementer med tilhørende utkast til SOLAS endringer (agendapunkt 4).

- Arbeidet med krav til løfteredskaper og vinsjer om bord på skip (agendapunkt 8).
- Arbeidet med SOLAS kapittel III (agendapunkt 3).

Norge er godt fornøyd med utfallet av møtet. Utkast til MSC Resolusjon om testing og vedlikehold av livbåtarrangementer med tilhørende utkast til SOLAS endringer ble ferdigstilt, og oversendes MSC 96 for vedtak. Norge støtter utfallet av arbeidet selv om vi gjerne skulle sett at resolusjonen var klarere i forhold til at også produsentene skal følge SOLAS regel III/20.
Arbeidet med krav til løfteanordninger og vinsjer fikk en trå start, da mange mente korrespondansegruppen ikke hadde fulgt instruksene de hadde fått fra MSC. Det skulle bl.a. utvikles målbaserte endringer til SOLAS.
På tross av instruksene fra MSC 95 ble det igjen stilt spørsmål ved inkluderingen av ankerhåndteringsvinsjer, men denne gangen fikk Norge støtte.
Etter mange og lange diskusjoner falt et rammeverk for det videre arbeidet på plass og det ble utviklet et mål som det skal utvikles funksjonskrav til. Norge er godt fornøyd med det nye rammeverket og spesielt at det nå ikke lenger er noe tvil om at ankerhåndteringsvinsjer er med.
Arbeidet med utvikling av funksjonskrav til kapittel III i SOLAS er vanskelig, men det ble utarbeidet et utkast for oversendelse til MSC 96 for informasjon. Arbeidet vil gå videre i en korrespondansegruppe.

Forhandlingene

Det ble opprettet tre arbeidsgrupper under møtet:

- WG 1: LIFE-SAVING APPLIANCES for agendapunktene 3, 4, og 5 (ledet av S. Assheuer (Tyskland)).
- WG 2: FIRE PROTECTION for agendapunktene 5, 6, 7 og 12 (ledet av L. Fisher (USA))
- WG 3: ONBOARD LIFTING APPLIANCES AND WINCHES for agendapunkt 8 (ledet av Y. Ogawa (Japan)).

I tillegg ledet Norge v/Stemre en uformell gruppe som utarbeidet instrukser til korrespondansegruppen på DP (agendapunkt 9).

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

MSC 95 ga spesifikke instrukser til agendapunkt 3, 4 og 8 og disse er behandlet under de aktuelle agendapunktene.

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

Dette er et agendapunkt som det har vært slitt lenge med. MSC 95 gav SSE i oppdrag å utvikle funksjonskrav til kapittel III i SOLAS. Det er mange ulike meninger om hva et godt funksjonskrav er. Det

ble imidlertid enighet om et utkast til rekke funksjonskrav for oversendelse til MSC 96. Det ble også satt opp en arbeidsplan for videre arbeid.

Utfall: Det be nedsatt en korrespondansegruppe som skal arbeide videre med funksjonskravene.

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

Denne saken har vært en ping-pong ball mellom DE, SSE og MSC. Utkast til MSC resolusjon om vedlikehold, inspeksjoner og reparasjoner med tilhørende retningslinjer ble godkjent på MSC 93. SSE 2 fikk i oppdrag å klargjøre enkelte punkter før vedtak. Utkastene utarbeidet på SSE 2 ble ikke akseptert av MSC 95, og SSE 3 fikk i oppdrag å ferdigstille arbeidet basert på utkastene som ble godkjent på MSC 93. Bahamas, Tyskland og Sverige hadde utarbeidet gode forslag til basis for arbeidet, og disse ble benyttet som grunnlag for diskusjonene. Dette var i tråd med norsk posisjon. Utkast til MSC resolusjon og endringer i SOLAS ble ferdigstilt. Selv om seksjon 3 i vedlegget til MSC resolusjon («Authorization») kunne vært klarere i forhold til at også produsenter må følge revidert SOLAS regel III/20, er intensjonen vår om autorisering av service provider samlet sett ivaretatt gjennom seksjonene 4, 6 og 7.
Endringene i SOLAS forteller hva som skal gjøres når, mens resolusjonen sier hvem som kan gjøre hva. Kort sammenfattet kan ukentlige og månedlige inspeksjoner og vanlig vedlikehold kan gjøres av skipets personell. Årlige og femårige kontroller skal gjøres av produsent eller autorisert service provider. Utfallet medfører at det kan bli nødvendig med endringer i MSC.1/Circ.1205 og utkastet til nye retningslinjer om sikkerhet under evakueringsøvelser for å unngå uoverensstemmelser mellom disse og den nye MSC resolusjonen, men det var ikke tid til å diskutere dette. MSC.1/Circ.1206 vil bli erstattet av MSC resolusjonen og de nye retningslinjene.

Utfall: Utkast til resolusjon og SOLAS endringer sendes MSC 96 for vedtak (adoption). Det ble oppfordret til å sende inn forslag til endringer i sirkulær 1205 og de nye retningslinjene til SSE 4.

AGENDAPUNKT 5 – REVIEW MODU CODE, LSA CODE AND MSC.1/CIRC.1206/REV.1

Saken ble satt på agendaen som en følge av etterforskningen etter ulykken med Deepwater Horizon. På SSE 2 ble det nedsatt en arbeidsgruppe som har arbeidet videre med gjennomgangen. Norge har deltatt i korrespondansegruppen.

Norge er i all hovedsak enig i utfallet av korrespondansegruppens arbeid, men det er noen utestående punkter som må ferdigstilles.

De utestående punktene ble løst, og Norge kan si seg fornøyd med utfallet. Marshall Island har påtatt seg å redigere retningslinjene og ta inn endringene. Det ble også besluttet å ikke gjøre endringer i LSA-koden eller MSC.1/circ.1206/Rev.1. Når det gjelder vektkriteriet for livbåter, står dette i hakeparentes og det ble invitert til innsendelser til SSE 4 på dette punktet.
Marshall Islands vil invitere interesserte parter til å delta i arbeidet de har påtatt seg, og da vil nok vekten også bli diskutert.

Utfall: Marshall Islands m.fl. sender inn redigerte retningslinjer til SSE 4 for «godkjennelse».

AGENDAPUNKT 6 - DEVELOPMENT OF LIFE SAFETY PERFORMANCE CRITERIA FOR ALTERNATIVE DESIGN AND ARRANGEMENT FOR FIRE SAFETY (MSC/CIRC.1002)

Arbeidet er satt på agendaen for å etablere felles kriterier i forbindelse med evaluering av alternative løsninger til kravene i SOLAS kapittel II-2. Kravene skal sikre en luftkvalitet det er mulig å overleve i dersom det oppstår en brann og det er nødvendig med kriterier for dette. En korrespondansegruppe nedsatt under SSE 2, men den kom aldri i gang da koordinatoren fra ISO hadde for stort arbeidspress.

ISO har imidlertid sendt inn noen forslag til behandling på møtet, men de tar lite hensyn til den enigheten som var på SSE 2. Dette blir påpekt i et dokument fra Kina. USA har sendt inn et dokument med forslag til løsninger på de punktene det ikke var konsensus om på SSE 2.

Basert på dokumentet fra USA, som Norge støttet, ble det enighet om utkast til et nytt vedlegg til MSC/Circ.1002. Vedlegget inneholder retningslinjer for valg av ytelseskriterier når det benyttes alternative løsninger til kravene i SOLAS kapittel II-2. Utfallet er i tråd med norsk posisjon. Det kan imidlertid forventes diskusjoner rundt kriteriene for CO konsentrasjon på MSC 97.

Utfall: Utkast til nytt vedlegg sendes MSC 97 for godkjennelse.

Agendapunkt 7 - CLARIFICATION OF THE REQUIREMENTS IN SOLAS CHAPTER II-2 FOR FIRE INTEGRITY OF WINDOWS ON PASSENGER SHIPS CARRYING NOT MORE THAN 36 PASSENGERS AND SPECIAL PURPOSE SHIPS WITH MORE THAN 60 (BUT NO MORE THAN 240) PERSONS ON BOARD

Norge var med-innsender da dette ble satt på agendaen, men ikke til dokumentet fra Marshall Isands og IACS til dette møtet, da det ikke kommer med forslag til løsninger. Det gjør imidlertid dokumentet fra USA, og Norge støttet USA sitt forslag om at vinduer som vender mot områder med redningsfarkoster og MES og vinduer under disse områdene skal ha A-0 standard. Et forsøk på å få dette til også å gjelde på lasteskip ble ikke tatt til følge. Det er enighet om at dette kun skal gjelde for nye skip.

Utfall: Utkast til SOLAS endringer sendes MSC 97 for godkjennelse.

AGENDAPUNKT 8 - DEVELOPMENT OF REQUIREMENTS FOR ONBOARD LIFTING APPLIANCES AND WINCHES

Under dette agendapunktet kommer den norske oppfølgingen etter Bourbon Dolphin ulykken inn som en del av arbeidet. Det har imidlertid vært lange diskusjoner om hva som skal omfattes av retningslinjene. Under SSE 2 ble det satt opp forslag til omfang som ble oversendt MSC 95 for vurdering. Avhengig av instrukser fra MSC, ville en korrespondansegruppen starte opp etter MSC 95. Vi har måttet sloss for å få vinsjer inkludert i arbeidet, men nå er det med.
Basert på instruksene fra MSC startet korrespondansegruppen sitt arbeid. Norge har deltatt i gruppen.

SSE 3 var ikke fornøyd med utfallet av diskusjonene i korrespondansegruppen, og det ble hevdet at gruppen ikke hadde fulgt MSC sin instruks om å utvikle mål og funksjonskrav for SOLAS kapittel II, så resultatet ble at SSE 3 startet mer eller mindre med blanke ark.
Etter lange og vanskelig diskusjoner kom det på plass et rammeverk for arbeidet og det ble utviklet et mål. Så skal det utvikles generelle funksjonskrav, og under der igjen retningslinjer som vil ha ulike seksjoner for ulike løfteanordninger og vinsjer. Norge var forslagsstiller til rammeverket, så vi er godt fornøyd med utfallet, selv om dette nå vil ta tid å få ferdig.
Det var også lange diskusjoner om hvor en SOLAS endring burde plasseres. Enkelte mente at kapittel II var feil plass. De mente at en feil på vinsj eller kran da ville føre til at konstruksjonssertifikatet ville være ugyldig, og at administrasjon måtte utstede exemption for hver gang.
Det ble ikke avklart hvor SOLAS endringene skal inkluderes og det ble oppfordret til å sende inn forslag om dette til SSE 4.

Utfall: Arbeidet fortsetter i en korrespondansegruppe fram mot SSE 4.

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. I tillegg hadde Norge sendt inn forslag til endringer i utkastet til retningslinjer utarbeide av korrespondansegruppen.

SSE 3 sa seg enig i anbefalingene fra gruppen med unntak av å sette en fast dato for anvendelse av retningslinjene. SSE mente dette var unødvendig, da det er opp til flaggstaten hvilke retningslinjer de ønsker å implementere for nye og eksisterende skip.

Da det ikke var rom for en arbeidsgruppe på dette agendapunktet, ble det besluttet å gjenopprette korrespondansegruppen. Den fikk imidlertid et veldig begrenset mandat. Den skal kun løse de gjenstående punktene (tekst i hakeparentes) og vurdere endringsforslagene Norge sendte inn til møtet.

Utfall: Arbeidet skal ferdigstilles i korrespondansegruppen.

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. Til dette møtet hadde USA sendt inn to alternative forslag til endringer i SOLAS, der ett av forslagene også inkluderte endringer i FSS-koden. Begge forslagen inneholdt imidlertid referanser til ISO standarder i serien ISO 24409, og det foreligger en beslutning fra tidligere om at IMOs konvensjoner ikke skal referere direkte til ISO standarder. Tilsvarende problem har vært oppe tidligere, og sekretariatet orientert om dette, med henvisning til MSC Circ.1050 og resolusjon A 952(23) som gjelder grafiske symboler på brannplaner.
Det ble besluttet å bruke tilsvarende løsning her.
I påvente av godkjennelse fra MSC på denne framgangsmåten vil IMOs sekretariat kontakte ISO for tillatelse til å kopiere deres symboler inn i et IMO dokument.

Utfall: Sekretariatet utarbeidet utkast til et sirkulære over samme lest som MSC/Circ.1050 for oversendelse til MSC 97. Da vil det også bli avgjort om man ønsket å lage en resolusjon eller en retningslinje som det kan refereres til i SOLAS.

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 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, men 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. Det var flere som påpekte at ACP ville ytterligere komplisere design og operasjon av vanntette dører, og stilte spørsmålstegn ved om dette kunne gjøres på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte. Det ble også spesifikt vist til paragraf 27 i MSC 95/WP.12 som sier:

> "Additionally, the SSE Sub-Committee should consider the availability, practicality and costs of innovative watertight door design features that are intended to prevent incidents and accidents to persons using them."

Utfall: Det ble nedsatt en korrespondansegruppe for å se videre på de tekniske løsningene bl.a. basert på gjeldende standarder for ACP. Instruksene til gruppen viser spesifikt til paragraf 27 som gjengitt over.

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

Det ble en generell diskusjon rundt havnestatskontroll og hva som egentlig skal gjøres ved en slik kontroll. Flere av forslagene til fortolkninger kommer av at de som utfører havnekontrollen ser ut til å gå ut over sitt mandat. Underkomiteen III vil bli informert om dette.

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

- Ventilation by fan coil units and internal circulation fans
- Fixed fire detection and fire alarm systems (paragraf 2.2.4 i kapittel 9 i FSS-koden)
- Draft unified interpretation on the fire integrity of the bulkheads between the wheelhouse and a toilet within the wheelhouse. Det skal ikke kreves spesifikk brannintegritet.
- Sizing of pumps and pressure tank for automatic sprinkler (basert på nominelt areal)
- Fire pumps in ships designed to carry five or more tiers of containers on or above the weather deck (revised version of IACS UI SC270)
- Arrangements for remotely located survival craft (MSC.1/Circ.1490 revideres og ugis som rev.1)
- Inert gas supply for double hull tankers
- Requirements related to the certified safe type electrical equipment for ships carrying dangerous goods (SOLAS regel II-2/19.3.2)
- Implementation of the requirements related to lifeboat release and retrieval systems
- Suitable number of spare air cylinders to be provided in connection with drills (SOLAS regel II-2/15.2.2.6)

Følgende fortolkninger fikk ikke støtte:

- Clarification of SOLAS regulation II-2/13.4.2.3 relating to the means of escape from the steering gear space on cargo ships.
- Clarification of the minimum width of external escape routes.
- Smoke generation potential and toxicity of floor coverings in cargo ships and passenger ships carrying less than 36 passengers.
- IACS' UI SC274 – Hazardous area classification (SOLAS regel II-1/45.11)
- Manually operated call points (SOLAS regel II-2/7.7)

Følgende ble besluttet på IACS forespørsler om råd fra underkomiteen:

- Fire integrity of bulkheads between the wheelhouse and navigation lockers: *B-0 standard*.
- Clarification of the application of SOLAS regulation II-2/9 to the spaces in the cargo area of tankers: *SOLAS regel II-2/924 skal gjelde alle individuelle rom i lasteområdet.*
- Standards for individually identifiable fixed fire detection and alarm systems. *IACS fikk noe støtte for sine synspunkter, men det må endringer til I FSS-koden og det krever nytt agendapunkt.*
- Implementation of SOLAS regulation II-2/3.56 and II-2/20.1 as amended by res.MSC.365(93). *Underkomiteen var enig med IACS i at kravene gjelder kun rene bilbåter.*

Utfall: Utkast til sirkulærer sendes MSC 97 for godkjennelse.

AGENDAPUNKT 13 - 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 4 korrespondansegrupper fram mot neste møte:

1. LSA
2. onboard lifting appliances and winches
3. dynamic positioning (DP) systems
4. anti-crushing protection to watertight doors

Tentativ dato for SSE 4 er 20.-24. mars 2017

Det vil bli nedsatt 3 arbeidsgrupper på SSE 4. Hvilke vil bli besluttet nærmere møtet.

Følgende grupper er kandidater:

1. life-saving appliances (LSA)
2. review of the MODU Code, LSA Code and MSC.1/Circ.12+6/Rev.1
3. onboard lifting appliances and winches
4. dynamic positioning (DP) systems
5. fire protection

AGENDAPUNKT 14 ELECTION OF CHAIRMAN AND VICE-CHAIRMAN FOR 2016

S. Ota (Japan) og U. Senturk (Tyrkia) ble gjenvalgt som henholdsvis formann og viseformann for 2017.

AGENDAPUNKT 15 ANY OTHER BUSINESS

Diverse
Sekretariatet hadde lagt fram forslag til mindre rettelser i MSC.1/Circ.1486, i fotnotene til SOLAS regel II-2/23.4, i paragraf 5.1.4 og 5.1.5 i vedlegg 2 til vedlegget til res.A.800(19) som endret ved res.MSC.265(84).
De foreslåtte endringene i fotnotene til SOLAS ble ikke støttet. De andre endringene ble støttet og det vil bli gitt ut rettelser.

IACS forslag til endringer i LSA-koden og MSC.81(70) ble støttet og ansett som mindre korrigeringer

Kinas forslag til å erstatte testing av redningsdrakter med beregninger fikk ikke støtte.

IACS forslag om å spesifisere hvordan man skal vurdere om kroker og utløsningsmekanismer er i «god stand» fikk ikke støtte.

Endringer i 1994 og 200 HSC koder
Her har Norge sammen med Liberia og IACS foreslått endringer paragraf 8.10.1 til begge kodene (gjelder unntak fra krav om redningsfarkost for fartøy under 20 m). Teksten er selvmotsigende og har resultert i noen problemer. Forslagene fikk støtte.

Utfall: Utkast til endringer ble utarbeidet og oversendes MSC 97 for godkjennelse. Sekretariatet utarbeider et sirkulær som oppfordrer til tidlig implementering for oversendelse til MSC 97.

Tilleggsarbeid i forbindelse med implementeringen av Polarkoden
Norge med flere hadde sendt inn et dokument med forslag om at det må gjøres endringer i LSA-koden for å sikre en felles global implementering av kravene i Polarkode. LSA-kodens krav dekker bl.a. ikke testing til lavere temperaturer enn -30 ^{o}C og forutsetningen om at livbåter skal kunne være konstruert for at folk skal kunne oppholde seg der i minimum 5 dager.

Det var full støtte for at det var behov for å se på tilleggs testing og manglende ytelse standarder, men underkomiteen ville ikke ta stilling til om LSA-koden skulle revideres. Det er alt et agendapunkt relatert til dette, så det ble oppfordret til å sende inn forslag til MSC 97 på omfang av arbeidet. MSC 97 vil også bli bedt om å sette dette på agendaen til SSE 4.

Haugesund 30 mars 2016

Turid Stemre
Delegasjonsleder