Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Delegasjonsrapport SSE 1

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

Dato: 25.03.2014
Saksnr
e-Phorte: 2014/3007

Møtested: International Maritime Organization, London

Møtedato: 10.-14. mars 2014

Formann: Dr. S. Ota (Japan)

Referat fra: Sub-Committee on Ship Systems and Equipment 1. sesjon

Den norske delegasjonen:

Navn	*Organisasjon*	*Plenum/arbeids gruppe*
Seniorrådgiver Turid Stemre (delegasjonsleder)	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
Senioringeniør Elisabeth Førland	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
Overingeniør Jan Reinert Vestvik	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
Senioringeniør Kenneth Sortland	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
Senioringeniør Kim Are Paulsen	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
Senioringeniør Roar Haugen	Sjøfartsdirektoratet	WG 3
Seniorrådgiver Mona Kristensen	Sjøfartsdirektoratet	DG 1
Underdirektør Kjersti Høgestøl	Norges Rederiforbund	WG 2
Rådgiver Jan Viggo Rønningen	Norges Rederiforbund	WG 1
Senioringeniør Anders Tosseviken	DNVGL	WG 1
Prosjektleder Nils-Arild Henriksen	Norsafe AS	WG 2
Ingeniør Ingemann Magnussen	Norsafe AS	WG 3
Direktør Iver Iversen	Wilh. Wilhelmsen Holding ASA	WG 1

Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler 25 februar 2014.

Det ble ikke avholdt EU koordineringsmøte.

Generelt

Den viktigste saken for Norge på dette møtet var utarbeidelse av krav til løfteredskaper og vinsjer om bord på skip. Dette er ett av oppfølgingspunktene etter ulykken med Bourbon Dolphin. Ellers var dette et møte preget av mange utestående saker fra tidligere møter i de «gamle» underkomiteene Fire Protection

(FP) og Design and Equipment (DE), spesielt under agendapunkt 17, IACS[1] fortolkninger, som var det mest omfattende agendapunktet denne gangen.

Forhandlingene

Det ble opprettet tre arbeidsgrupper og en draftinggruppe:

- WG1: FIRE PROTECTION for agendapunktene 3, 5, 6, 15 og deler av17 ledet av R. Eberly (USA)
- WG2: LIFE-SAVING APPLIANCES for agendapunktene 8, 11, deler av 17 og 20 ledet av K. Yoshida (Japan).
- WG3: ONBOARD LIFTING APPLIANCES AND WINCHES for agendapunkt 13 ledet av R. Lakeman (Nederland)
- DG1: AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX I for deler av agendapunkt 17 ledet av M. Kristensen (Norge)

Det ble etablert 4 korrespondansegrupper fram mot neste møte:

- .1 FIRE PROTECTION (agendapunkt[2] 3 and 4)
- .2 DEVELOPMENT OF LIFE SAFETY PERFORMANCE CRITERIA FOR ALTERNATIVE DESIGN AND ARRANGEMENTS FOR FIRE SAFETY (MSC/CIRC.1002) (agendapunkt 5)
- .3 LIFE-SAVING APPLIANCES (LSA) (agendapunkt 6, 7 and 15)
- .4 ONBOARD LIFTING APPLIANCES AND WINCHES (agendapunkt 8)

Agendapunkt 1 Adoption of the agenda

Agendaen ble godkjent og på Norges spørsmål om hvorfor det ikke var antydet drafting-gruppe på endringer til MARPOL i planen for møtets arbeid, som indikert i dokument SSE 1/1/2 «Arrangement for working- and drafting groups» ble dette underhånden begrunnet med manglende formann. Mona Kristensen fra Norge påtok seg formannskapet og draftinggruppen ble opprettet.

Agendapunkt 2 Decision of other IMO bodies

Forespørsler fra henholdsvis underkomiteen Ship Design and Construction (SDC) om hvorvidt nye standarder for testing og operasjon vil måtte utvikles som følge av Polarkoden, og fra underkomiteen Bulk Liquid and Gasas (BLG) om hvorvidt tilleggskrav til redningsmidler er nødvendig for skip som omfattes av IGF-koden ble behandlet under agendapunkt 20.

Agendapunkt 3 Development of requirements for ships carrying hydrogen and compressed natural gas vehicles.

Under dette agendapunktet ble et forslag fra Japan til retningslinjer for eksisterende bil-skip som skal føre biler med hydrogen og komprimert naturgass som drivstoff behandlet. Dagens SOLAS krav er beregnet på føring av biler med bensin/diesel som drivstoff.

[1] International Association of Classification Societies
[2] Agendapunktenes nummer referer til foreløpig agenda for SSE 2

Det er følgelig opp til administrasjonen å bestemme om føring av biler drevet med gass skal tillates, og hvilke eventuelle tilleggskrav som må oppfylles.
Endringer i SOLAS for nye bil-skip som skal føre biler drevet med gass, skal vedtas på MSC 93.
Tilleggskravene omfatter bl.a. ventilasjon, deteksjon og ex-beskyttelse.

Japans forslag til retningslinjer inneholdt kun et krav om at de om bord skal «sjekke bilene» før fart.

Norge mente dette ikke var tilstrekkelig og at det som et minimum måtte kreves tilstrekkelig ventilasjon, og at dette må inn i SOLAS.
Det ble også en diskusjon rundt hvem som skal sjekke bilene. Fra rederorganisasjonene ble det hevdet at dette ikke kunne kreves av de om bord. De mente avskiper må ha det ansvaret.

Utfall: Det ble utarbeidet et utkast til MSC.1/Circular for oversendelse til MSC 93 for godkjennelse sammen med de tidligere omtalte SOLAS endringene.
Retningslinjene sier «should be to the satisfaction of the Administration, taking into account SOLAS regulation II-2/20-1 and SP 961 and SP 962 of the IMDG Code, as applicable." I tillegg stilles en rekke "krav" til avskiper som jeg er i tvil om vi kan håndheve. Det må i så fall vurderes av de om bord.
Norge opprettholdt sitt standpunkt og reserverte seg mot utfallet av diskusjonen.
Arbeidet anses avsluttet.

Agendapunkt 4 Development of amendments to SOLAS regulation II-1 concerning general requirements for electrical installations

Dette agendapunktet kommer opprinnelig fra Danmark og Færøyene som følge av en brann på et fiskefartøy. Saken ble satt på agendaen på tross av en del motvilje ettersom fiskefartøy ikke omhandles av SOLAS og følgelig ikke tilfredsstiller SOLAS. Det har vært gjort flere forsøk på å få inn krav om at alt elektrisk utstyr skal tilfredsstille IEC 60092 «Electrical Installations in Ships».

Norge er positive til å bruke anerkjente standarder, men det er en omfattende standard og ikke alt er like aktuelt. Det ble også stilt spørsmål ved hva en mente med «alt utstyr».
I diskusjonen ble det påpekt at i SOLAS er det en generell henvendelse til nevnte standard i kapittelet som omhandler elektriske installasjoner, og det ble ansette å være tilstrekkelig.

Utfall: Det ble besluttet at sikkerheten til elektrisk utstyr og installasjoner er tilstrekkelig ivaretatt med de eksisterende reglene i SOLAS og at ingen ytterligere tiltak er nødvendig. Arbeidet anses avsluttet

Agendapunkt 5 Smoke control and ventilation

Dette arbeidet er en fortsettelse av arbeid påbegynt i underkomiteen FP, hvor det ble bestemt at man skulle se på retningslinjer, funksjonskrav og performance standard for røykkontrollsystemer og røyksperrer. Med utgangspunkt i et utkast til standard fra Tyskland ble det utviklet overordnede funksjonskrav og satt opp en plan for mulige komponenter i det videre arbeidet, herunder utvikling av mulige endringer til SOLAS.

Utfall: Arbeidet fortsetter i korrespondansegruppen for brann fram mot SSE 2. Det er enighet om at mye arbeid gjenstår.

Agendapunkt 6 Development of amendments to SOLAS regulation II-2/20 and associated guidance on air quality management for ventilation of closed vehicle spaces, closed ro-ro spaces and special category spaces.

Arbeidet med dette agendapunktet har pågått i en korrespondansegruppe etablert av underkomiteen FP. Det har vært enighet om at et system for å kontrollere luftkvaliteten i lukkede spesialrom kan erstatte de spesifikke ventilasjonskravene i SOLAS for disse rommene. Arbeidet er todelt:

- endringer i SOLAS for å tillate dette

- utarbeidelse av retningslinjer

Utfall:

- Utkast til SOLAS endringer ble ferdigstilt for oversendelse til MSC 94 for godkjenning.
- Arbeidet med utvikling av retningslinjer fortsetter i korrespondansegruppen for brann.

Agendapunkt 7 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. Kravene skal kobles opp mot evakueringstiden. Det ble ingen detaljdiskusjon på dette.

Utfall: Arbeidet fortsetter i egen korrespondansegruppe under ledelse av USA fram mot SSE 2.

Agendapunkt 8 Development of a new framework of requirements for safety objectives an functional requirements for the approval of alternative design and arrangements for SOLAS chapters II-1 (parts C, D and E) and III

Dette arbeidet burde vært kommet skikkelig i gang for lenge siden ettersom det er åpnet for alternative løsninger også i kapittel II-1 og III i SOLAS. Disse kapitlene er ikke bygget opp på samme måte som kapittel II-2 (brann), som var det første kapittelet i SOLAS der det ble åpnet for alternative løsninger. I kapittel II-1 starter hver regel eller gruppe av regler med en innledning som sier hva disse reglene skal oppnå. Dermed har man et bedre grunnlag for å vurdere om de alternative løsningene når målsettingen.

Det har vært litt ulike metoder å nærme seg dette arbeidet på, og det har vært til dels uklart hvordan utfallet var tenkt. Dette ble mye klarere i diskusjonene under SSE 1. Man vil gjennomgå kapittel II i SOLAS, gruppere relaterte regler og utvikle tilhørende funksjonskrav. Resultatet vil bli et fullstendig omstrukturert kapittel III med detaljerte regler/krav som i dag. I første omgang skal omstruktureringen ikke endre gjeldende rett, blant annet fordi omstruktureringen til dels vil bli utarbeidet parallelt med funksjonskravene. Dersom det avdekkes mangler under dette arbeidet, må eventuelle forslag til endringer følge normal prosedyre. Når rammeverket er ferdig utviklet vil dette fungere som et verktøy for IMO ved godkjenning av nye forslag.

Det er enighet om å konsentrere seg om kapittel III i SOLAS først (redning) og deretter se på kapittel II-1.

Utfall: Arbeidet fortsetter i korrespondansegruppen for redning under ledelse av Japan fram mot SSE 2.

Agendapunkt 9 Development of amendments to the LSA Code for thermal performance of immersion suits

Under DE 56 ble det besluttet å innføre krav til testing ved hjelp av et såkalt reference test device (RTD) konsept. I dette tilfellet, bruk av testdukker. Dette har imidlertid vist seg å være mer krevende enn antatt, og de opprinnelige forslagsstillerne anbefalte til SSE 1 at punktet slettes fra inneværende toårs agenda og sette på «post biennial agenda» i påvente av mer forskning/testing.

Utfall: Forslaget ble tatt til følge og saken tas opp på et senere tidspunkt

Agendapunkt 10 Development of amendments to the LSA Code for free-fall lifeboats with float-free capabilities

Under arbeidet med sikkerhet på bulkskip for mer enn 10 år siden ble det gjennomført studier (formal safety assassment FSA) som kom med anbefaling om at det skulle innføres et krav i SOLAS om at

bulkskip skulle ha fritt-fall livbåter med flyt-fri egenskaper. SOLAS-endringen ble utarbeidet og godkjent, men vedtaket ble utsatt i påvente av undersøkelser om slikt utstyr i det hele tatt er tilgjengelig. Siden det har det ikke skjedd noe og det ble derfor anbefalt at agendapunktet strykes.

Utfall: Det var enighet om å anbefale overfor MSC at agendapunktet strykes.

Agendapunkt 11 Development of amendments to the 2009 MODU Code concerning lifeboat drills

Problemet er hva en skal gjøre når været ikke tillater gjennomføringer av øvelser. Norge har egne regler for Mobile Offshore Drilling Units på dette området, så saken var ikke veldig høyt prioritert. Vi kom likevel fram til at de forslagene som forelå var forbedringer selv om de var noe løselig formulert. Ett forslag gikk ut på rene endringer til MODU-koden og et annet var en mindre endring i MODU-koden og tilhørende retningslinjer. Resultatet ble en kombinasjon av de to forslagene.

Utfall: Utkast til endringer i MODU-koden med tilhørende retningslinjer ble utarbeidet for oversendelse til MSC 94 for godkjenning.

Agendapunkt 12 Revision of the Recommendation on conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts (resolution A.761(18))

Dette var en av sakene DE 57 ikke fikk tid til å behandle. Det eneste forslaget som forelå var et forslag fra ILAMA om å kreve at når en tillot et forlenget intervall mellom godkjenning av flåter, må det sørges for at utstyret i flåtene ikke har en utløpsdato som kommer før neste kontroll. Norge støtter dette.

I tillegg ønsker Norge en mer utvidet revisjon av resolusjonen og en harmonisering av kravene flåter og livbåter. Spesielt med tanke på påkrevet utstyr i flåtene og kvalifikasjoner på servicetilbydere. Vi fikk noe støtte for dette, men også beskjed om at dette ville kreve et nytt «unplanned output» evt. en utvidelse av omfanget av det eksisterende. Dersom vi skal forfølge dette, må det sendes inn anmodning om et utvidet/nytt unplanned output.

Utfall: ILAMAs forslag ble støttet og utkast til endringer i resolusjonen oversendes MSC 94 for godkjennelse.

Agendapunkt 13 Development of requirements for onboard lifting appliances and winches

Under dette agendapunktet ligger også Norges forslag om utarbeidelse av krav til vinsjer. Dette er en oppføling etter Bourbon Dolphin ulykken.
Under DE 57 ble det nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av New Zealand. New Zealands arbeid fikk kraftig kritikk, bl.a hevdet flere at deres kommentarer ikke var kommet gjennom til koordinator (de fikk feilmeldinger), ingen visste hva andre hadde sagt og rapporten som forelå hadde ikke vært sirkulert til medlemmene i gruppen. Det var derfor ikke ønskelig å benytte rapporten som grunnlag for videre arbeid.

Arbeidet ble derfor begrenset til å:

- definere omfanget, hvilke typer løfteanordninger og vinsjer skal omfattes,
- identifisere hvor det alt finnes krav til løfteanordninger og vinsjer i eksisterende instrumenter slik at disse kan kryssrefereres,
- identifisere gap, og
- sette opp en detaljert arbeidsplan

I diskusjonen om omfanget ble det enighet om å ikke inkludere heiser, rulletrapper og løfteanordninger som er omfattet av LSA-koden. Det var liten vilje til å inkludere vinsjer, men de ble ikke ekskludert foreløpig.

Utfall: Arbeidet fortsetter i en korrespondansegruppe under ledelse av New Zealand fram mot SSE 2.

Agendapunkt 14 Consideration related to the double sheated low-pressure fuel pipes for fuel injection systems in engines on crude oil tankers

Forslaget om et krav til doble rør kommer fra en Formal Safety Assessment (FSA) som ble gjennomført for oljetankskip for flere år siden. FSAen har blitt liggende i påventa av enighet om miljøkriterier i FSA-retningslinjene. Disse er nå på plass og IMO ekspertgruppe på FSA har gjennomgått studien og de anbefalte risikoreduserende tiltakene, der doble rør var ett av dem. Norge støttet forslaget basert på dette.

I diskusjonen ble det imidlertid klart at dersom dette skulle gjennomføres, måtte noen sende inn forslag til MSC om et nytt unplanned output basert på FSAen.

Dette viser, som vi har diskutert noen ganger, at det må ses nærmere på hvordan FSA skal benyttes i IMO. Når det foreligger en FSA som er gjennomgått og akseptert av ekspertgruppen og ekspertgruppen anbefaler noen eller alle de foreslåtte risikoreduserende tiltakene, hvorfor trenger vi da ytterligere en innsendelse for å få et nytt unplanned output? Det er både tidkrevende og kostbart å gjennomføre en FSA. Når de behandles på denne måten er det lite som ansporer noen til å gjennomføre slike analyser i et forsøk på å være proaktive. Denne saken kan muligens brukes som grunnlag for å ta opp dette spørsmålet på et bredere plan i MSC.

Utfall: Interesserte land ble oppfordret til å sende inn forslag til nytt unplanned output til MSC.

Agendapunkt 15 Development of amendments to the provisions of SOLAS chapter II-2 relating to secondary means of venting cargo tanks

Bakgrunnen for at dette er kommet på agendaen er bekymring knyttet til gjeldende versjon av IACS sin fortolkning vedrørende hjelpesystem for ventilering av lastetanker i henhold til SOLAS.

Det ble framlagt forslag til endringer i SOLAS regel II-2/4.5 og II-2/11.6.

Utfall: Utfkast til SOLAS endringer ble utarbeidet og oversendes MSC 94 for godkjennelse.

Agendapunkt 16 Development of amendments to the requirements for foam-type fire-extinguishers in SOLAS regulation II-2/10.5

Kina ønsker å endre SOLAS regel II-2/10.5.1.2.2, slik at kravet om 135 l skumslokkere i hvert kjelerom ikke kommer til anvendelse dersom det er installert et lokalt slokkeanlegg (local application fire-extinguishing system) i rommet. Kina hadde et tilsvarende forslag til FP56, men fikk liten støtte.

Heller ikke denne gangen fikk Kina støtte og det ble konkludert med at det er nødvendig med en bedre begrunnelse for forslaget.

Utfall: Det ble invitert til innsendelser til SSE 2

Agendapunkt 17 Consideration of IMO unified interpretations

Dette agendapunktet het tidligere Consideration of IACS interpretations, men endret navn under siste revisjon av High Level Action Plan.

IMO felles fortolkninger
Under dette punktet ble endringer i MARPOL annex I, regel 12 med fortolkninger behandlet. Kravene i denne reglen trådte i kraft i 1. januar 2011, men den opprinnelige reglen hadde fortolkninger om innfasing

av regel 12.2.2 som ikke var innenfor tolkningsrommet til regel 12. Det er behov for å rydde opp i dette, og derfor ble saken satt på agendaen.
I og med at den reviderte reglen ikke vil kunne tre i kraft før 1. januar 2016, ønsket flertallet en regelendring som medfører at alle skip konstruert før antatt ikrafttredelsesdato for endringen (1.1.2017) får en innfasingsperiode til første fornyelsesbesiktelse etter ikrafttredelse.
Norge påpekte at dette var uheldig, da meningen med endringen var kun å gi en innfasingsperiode til skip som må anses som eksisterende i forhold til dagens krav, i samsvar med IMO-fortolkningen
Flertallet anså imidlertid ikke dette som et problem i praksis, da dagens krav kan håndheves for disse skipene, som er «nye skip» i henhold til dagens regel 12.2.2, frem til 1.1.2017. Etter lengre diskusjoner ble det enighet om utkast til endring av regel 12. Selv om det ikke er en ideell løsning blir det i hvert fall ryddig f.o.m. 1. januar 2016.

Utfall:

- Utkast til endringer i MARPOL annex I, regel 12 sendes MEPC 67 for godkjennelse med sikte på vedtak på MEPC 68.
- Utkast til fortolkning av regel 12.3.3 sendes MEPC for godkjenning med sikte på vedtak på MEPC 70 (etter at revidert regel 12 er trådt i kraft).

IACS felles fortolkninger
Det forelå en rekke dokumenter fra IACS både til dette møtet og fra DE 57.

Følgende ble godkjent og utkast til MSC.1/sirkulærer utarbeidet for oversendelse til MSC 94 for godkjenning:

- Fortolkninger til kapittel 10, paragraf 2.4.1.2 i FSS-koden
- Retningslinjer for testing og godkjennelse av ukonvensjonelle rør- og kabel-gjennomføringer i brannskiller klasse A
- Fortolkning til SOLAS regel II-2/9.7 vedrørende fleksible gjennomføringer (regelen skal vedtas på MSC 93)
- Fortolkninger til paragraf 5.3.4 av del 2 i resolusjon MSC.81(70) om belastningstest på kroker
- Fortolkninger til SOLAS regel III/31.1.4 vedrørende ekstra flåte
- Fortolkninger til FSS-koden relatert til faste branndeteksjons- og brannalarmsystemer
- Fortolkning til FSS-kodens kapittel 5 relatert til utløsning av CO2-systemer
- Fortolkninger til SOLAS regel II-2/10.2.1.4.4

I tillegg ble det foreslått å stryke uttrykket «heat resistant» i utkast til SOLAS regel II-2/9.7 som skal godkjennes på MEC 93 og det ble utarbeidet et utkast til MSC sirkulære med endringer til MSC/Circ.1120

Følgende forslag til fortolkninger ble ikke akseptert:

- Fortolkninger til SOLAS regel III/20.11 om periodisk kontroll
- Fortolkninger til SOLAS regel II-2/10.4 og FSS-kodens kapittel 5

IACS ble invitert til å ferdigstill/revidere fortolkninger som følger:

- Fortolkning relater til generalalarm og PA-anlegg
- Fortolkninger til FSS-kodens kapittel 6, paragraf 3.2.1.2 og 3.3.1.2.

Følgende fortolkninger vil bli diskutert videre på SSE 2 og det ble invitert til innsendelse av forslag:

- Størrelse på pumper og trykktanker for automatisk sprinkler system
- Fortolkninger til FSS-kodens kapittel 5, paragraf 2.2.1.7 og kapittel 9, paragraf 2.2.4
- Manuell anropsenhet ved båtsmanns-lager

Utfall: Bortsett fra forslag til endring i SOLAS regel II-2/9.7, som sendes til MSC 93, oversendes alle utkast til sirkulærer til MSC 94 for godkjennelse.

Agendapunkt 18 Biennial agenda and provisional agenda for SSE 2

Under dette punktet ble agenda og arbeidsplan for neste år fastslått.

Tentativ dato for SSE 2 er 16.-20. februar 2015

Det vil bli nedsatt 3 arbeidsgrupper på SSE 2:

.1 fire protection (agendapunkt 3, 4 and 5)[3]
.2 life-saving appliances (LSA) (agendapunkt 6 and 15)
.3 onboard lifting appliances and winches (agendapunkt 8)

Agendapunkt 19 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2015

S. Ota (Japan) og K. Hunter ble gjenvalgt som henholdsvis formann og viseformann for 2015.

Agendapunkt 20 Any Other Business

MSC.1/Circ.1392
ILAMA informerte om at de opplever problemer med krav til testing av livbåter i 5 knops fart, og kom med forslag til en alternativ løsning.
Utfall: Forslaget ble ikke akseptert og underkomiteen ser ingen grunn til å gå videre med saken.

Polarkoden
Underkomiteen SDC ba om råd i forhold til hvorvidt det er nødvendig å utarbeide nye test-standarder og andre standarder for brann- og redningsutstyr det stilles krav om i kapittel 8 og 9 i Polarkoden. Spesielt med tanke på at temperatur er en parameter i Polarkoden.

Utfall: Underkomiteen ville ikke ta stilling til dette før endelig tekst foreligger.

IGF-koden
Underkomiteen BLG ba om råd i forhold til om det var påkrevet med ekstra eller alternative krav til redningsutstyr på skip som bruker gass som drivstoff.

Utfall: Underkomiteen så ikke noe behov for ekstra eller alternativt utstyr

Ulykkesanalyser
USA informerte om at de har sendt et dokument til MSC 93 der de ber om et nytt unplanned output basert på erfaringene fra Deepwater Horizon ulykken.

HSC-koden
IACS etterlyste mer klarhet i unntaksbestemmelsene i HSC-koden relatert til krav om mannoverbordbåt og vil sende inn forslag til fortolkning til SSE 2.

Anvendelsesområde og mulige endringer til LSA-koden
Sekretariatet redegjorde i et dokument til DE 57 om utkast til endringer i LSA-koden, IACS bekymring i forhold til å anvende SOLAS regel III/1.4.2 på oppblåsbare flåter samt et utkast til et MSC-sirkulære med retningslinjer for utarbeidelse av endringer til LSA-koden.

[3] Agendapunktenes nummer referer til foreløpig agenda for SSE 2

Utfall: LSA-koden ble funnet å ligge utenfor noe aktuelt planned output, men dokumentet ble gitt til korrespondansegruppen på redning i påvente av nærmere instruks fra MSC 93.

Feil i resolusjon MSC.81(701) som revidert ved resolusjon MSC.323(89)
Kina påpekte feil i resolusjonen og sekretariatet vil sende ut et korrigendum.

Inspeksjon og vedlikehold av CO2-slukkesystem
Bahamas informerte om svikt i ventiler under testing av slike systemer. De foreslo å innta krav om innvendig inspeksjon av ventilene i MSC.1/Circ.1318.
Fra vår næring har vi mottatt kommentarer om at dette kan være problematisk og fikk også forslag til hvordan dette kunne løses. Nederland hadde tilsvarende kommentarer. Imidlertid er det vanskelig å fremme slike forslag uten å ha et dokument. Dessuten vil en større endring kreve et nyt unplanned output.

Utfall: Nederland vil sende inn forslag om nytt unplanned output til MSC 94.

Uklarheter i FSS-kodens kapittel 9, paragraf 2.5.1.3
IACS informerte om sin forståelse av denne paragrafen og den ble tiltrådt av underkomiteen.

Feil i 2010 FTP-koden
Norge påpekte feil i koden og en errata vil bli utgitt.

Andre saker
Øvrige saker var enten saker der det ble oppfordret til innsendelser til neste sesjon (ingen av disse er prioritert fra vår side) eller ren informasjon.

Oppfølging

Norge vil delta i den opprettede korrespondansegruppen for utvikling av «framework of requirements for safety objectives and functional requirements for SOLAS chapter III» samt korrespondansegruppen for løfteanordninger og vinsjer. Deltagelse i de øvrige 2 korrespondansegruppene som ble nedsatt vil bli vurdert nærmere.

Turid Stemre
Delegasjonsleder