Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

# Delegasjonsrapport SSE 2

**Fra:** Delegasjonen v/Turid Stemre (delegasjonsleder, Sjøfartsdirektoratet) **Dato:** 08.04.2015

**Møtested:** International Maritime Organization, London **Møtedato:** 23.-27. mars 2015

**Formann:** Dr. S. Ota (Japan)

**Referat fra:** Sub-Committee on Ship Systems and Equipment 2. sesjon

## Den norske delegasjonen:

| *Navn* | *Organisasjon* | *Plenum/arbeids gruppe* |
|---|---|---|
| ***Seniorrådgiver Turid Stemre (delegasjonsleder)*** | Sjøfartsdirektoratet | Plenum |
| ***Senioringeniør Elisabeth Førland*** | Sjøfartsdirektoratet | Plenum/WG 1 |
| ***Senioringeniør Jan Reinert Vestvik*** | Sjøfartsdirektoratet | Plenum/WG 2 |
| ***Senioringeniør Erik Johan Landa*** | Sjøfartsdirektoratet | Plenum/WG 2 |
| ***Senioringeniør Kim Are Paulsen*** | Sjøfartsdirektoratet | Plenum/WG 1 |
| ***Senioringeniør Roar Haugen*** | Sjøfartsdirektoratet | Plenum/WG 3 |
| ***Senioringeniør Karolina Lundgren*** | Sjøfartsdirektoratet | Plenum/WG 1 |
| ***Seksjonsleder, Sikkerhet Kjersti Høgestøl*** | Norges Rederiforbund | Plenum/WG 2 |
| ***Rådgiver Jan Viggo Rønningen*** | Norges Rederiforbund | Plenum/WG 1 |
| ***Senioringeniør Anders Tosseviken*** | DNVGL | Plenum/WG 1 |
| ***Manager Regulatory affairs Nils-Arild Henriksen*** | Norsafe AS | Plenum/WG 2 |
| ***Direktør Iver Iversen*** | Wilh. Wilhelmsen Holding ASA | Plenum/WG 1 |

## Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler 17. mars 2015.

I tillegg ble det avholdt EU koordineringsmøte i London 23. mars og 27. mars der Stemre deltok.

## Generelt

Det er blitt bestemt av Sjøsikkerhetskomiteen (MSC) at det skal være 4-års sykluser på endringer i bindende regelverk. Neste ikrafttredelse er 1. juli 2016 og det er ikke tilstrekkelig tid for sirkulering, protestfrist og tid før ikrafttredelse mellom MSC 95 og 1. juli 2016 til at noen av endringene som er foreslått, kan tre i kraft før det. Det ble derfor understreket flere ganger under møtet at eventuelle endringer til SOLAS og andre bindende instrumenter ikke vil kunne tre i kraft før i 1. juli 2020.

De viktigste sakene for Norge på dette møtet var

- Gjennomgangen av utkast til MSC-resolusjon om testing og vedlikehold av livbåtarrangementer med tilhørende utkast til SOLAS-endringer (del av agendapunkt 19).
- Arbeidet med krav til løfteredskaper og vinsjer om bord på skip (agendapunkt 8).

- Arbeidet med SOLAS kapittel III (agendapunkt 6 og 7).

## Forhandlingene

Det ble opprettet tre arbeidsgrupper under møtet:

- WG1: FIRE PROTECTION for agendapunktene 3, 4, 5, 15 og deler av 19 (ledet av L. Fisher (USA))
- WG2: LIFE-SAVING APPLIANCES for agendapunktene 6 og deler av 19 (ledet av S. Assheuer (Tyskland)).
- WG3: ONBOARD LIFTING APPLIANCES AND WINCHES for agendapunkt 8 (ledet av R. Lakeman (Nederland)).

Det ble etablert 4 korrespondansegrupper fram mot neste møte:

1. Development of life safety performance criteria for alternative design and arrangement for fire safety (MSC/Circ.1002). Gruppen koordineres av Japan.
2. Onboard lifting appliances and winches. Gruppen koordineres av Japan, men avventer godkjennelse og avklaringer fra MSC 95 før arbeidet kan starte opp.
3. Review the MODU Code, LSA Code and MSC.1/Circ.1206/Rev.1. Gruppen koordineres av USA.
4. Amendments to the Guidelines for vessels with dynamic positioning (DP) Systems (MSC/Circ.645). Gruppen koordineres av Norge.

## 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

Forespørsler fra komiteene og andre underkomiteer ble behandlet under agendapunkt 19.

### Agendapunkt 3 - Smoke control and ventilation

Dette arbeidet er en fortsettelse av arbeid påbegynt i underkomiteen FP, hvor det ble bestemt at man skulle utarbeide ytelsesstandard, funksjonskrav og systemkrav for røykkontrollsystemer og røyksperrer. SSE 1 etablerte en korrespondansegruppe som har arbeidet videre med dette og kommet med et utkast til retningslinjer. Basert på kommentarer i plenum og dokumenter innsendt til møtet, ble utkast til «Performance standard, functional requirements and system requirements for the assessment of smoke management systems» med tilhørende MSC.1 sirkulær ferdigstilt.

**Utfall:** Utkastet sendes MSC 95 for godkjennelse.

## Agendapunkt 4 - 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 fortsatte i en korrespondansegruppe etablert under SSE 1. Det er enighet om at et system for å kontrollere luftkvaliteten i lukkede spesiallasterom kan erstatte de spesifikke ventilasjonskravene i SOLAS for disse rommene. Arbeidet er todelt:

- endringer i SOLAS for å tillate dette
- utarbeidelse av retningslinjer

Utkast til SOLAS-endringer ble ferdigstilt på SSE 1, men under MSC 94 ble det bedt om noen klargjøringer i forhold til SOLAS regel II-1/19 som omhandler frakt av farlig gods. SSE 2 ble enige om at lettelser i ventilasjonskravene ved frakt av farlig gods ikke skal tillates, og utkast til SOLAS-endringer ble endret noe for å klargjøre dette.
Utkast til retningslinjer ble ferdigstilt.

**Utfall:** Utkastet med tilhørende SOLAS-endringer oversendes MSC 95 for godkjennelse og vedtak.

## Agendapunkt 5 - 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 1 har arbeidet videre med dette. Selv om møtet var svært nær en løsning, ble det ikke tid til å ferdigstille arbeidet.

**Utfall:** Det ble nedsatt en korrespondansegruppe som skal ferdigstille arbeidet.

## Agendapunkt 6 - New framework of requirements for life-saving appliances

Dette arbeidet ble satt på agendaen av MSC 82 i desember 2006. Siden den gang har IMO utarbeidet «Generic guidelines on GBS» (MSC.1/Circ.1394) og MSC-sirkulær om «Approval of alternative design and equivalence» (MSC.1/Circ.1455). Spesielt det første gir retningslinjer for hvordan et rammeverk skal se ut, og derfor er dette agendapunktet delvis utdatert. Norge og andre har påpekt dette i korrespondansegruppen og vi hadde også et dokument til SSE 2 som omhandlet dette (SSE 2/6/3).

Under diskusjonene delte møtet seg i 2 leire og det ble utarbeidet to alternativer for veien videre:

*Alternativ 1*
Utfallet av korrespondansegruppens arbeid er tilstrekkelig, og dersom det skal arbeides videre med spesifikke funksjonskrav for inkludering i SOLAS kapittel III, må det sendes inn forslag til nytt agendapunkt i henhold til IMOs prosedyrer.

*Alternativ 2*

- gjennomgå eksisterende krav til redningsmidler
- utarbeide et rammeverk for meningsfylte funksjonskrav
- utarbeide funksjonskrav for inkludering i SOLAS kapittel III
- restrukturere kravene i SOLAS kapittel III og LSA-koden om nødvendig

Det foreslås også kun å se på kapittel III nå og bruke utfallet av et eventuelt arbeid på kapittel III som modell for kapittel II-1 og eventuelt andre kapitler i SOLAS på et senere tidspunkt dersom nye agendapunkter for dette blir godkjent.

En arbeidsplan for alternativ 2 ble utarbeidet.

Alternativ 2 gjenspeiler Norges holdning da vi mener at de funksjonskravene som korrespondansegruppen har utarbeidet, ikke er tilstrekkelig klare til å kunne benyttes for vurdering av regelverket eller alternativ design. Det er nødvendig med kriterier slik at funksjonskravene blir mer målbare.

**Utfall:** De to alternativene forelegges MSC 95 for beslutning. Avhengig av utfallet av MSCs beslutning må «planned output» enten strykes eller justeres. Arbeidsplanen inneholder forslag til justert output.

### Agendapunkt 7 - Safety objectives and functional requirements of the Guidelines on alternative design and arrangements for SOLAS chapters II-1 and III

Dette agendapunktet er sterkt knyttet opp mot agendapunkt 6 og det ble ikke diskutert spesielt. Som nevnt i agendapunkt 6 foreslår alternativ 2 å endre output og kun se på SOLAS kapittel III i dette arbeidet.

### Agendapunkt 8 - 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 oppfølging etter Bourbon Dolphin-ulykken. En korespondansegruppe ble nedsatt under SSE 1 og arbeidet i denne ble begrenset til å:

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

Under diskusjonene i SSE 2 ble det pekt på at MSC i sin instruks til dette arbeidet hadde sagt at nødvendigheten og omfanget av eventuelle regler og retningslinjer skulle vurderes, og at SSE ikke skulle begynne med tekniske diskusjoner, men gi råd til MSC om videre arbeid. Dermed ble arbeidet sterkt begrenset. Igjen hadde Norge lite støtte for å inkludere vinsjer, men også denne gangen fikk vi beholdt det i foreslått omfang av arbeidet.
Norge understreket at vi ikke hadde til hensikt å inkludere alle vinsjer om bord, men at vi var spesielt bekymret for ankerhåndteringsvinsjer.

I rapporten fra korrespondansegruppen forelå det også et forslag fra bl.a. New Zealand om at eventuelle retningslinjer skulle gjøres bindende gjennom SOLAS. Noen få delegasjoner reagerte sterkt på dette og på bakgrunn av MSCs instrukser ble det ikke gjort mer med dette, men et stort flertall av medlemslandene, inkludert Norge, støttet bindende regler.

**Utfall:** Det ble satt opp forslag til omfang som oversendes MSC 95 for vurdering. Dersom MSC bestemmer at det skal gjøres et arbeid på dette, vil en korrespondansegruppe starte opp etter MSC 95.

### Agendapunkt 9 - Consideration related to the double-sheeted 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 i 2007. FSA-en har blitt liggende i påvente av enighet om miljøkriterier i FSA-retningslinjene. Disse er nå på plass og IMOs ekspertgruppe på FSA har gjennomgått studien og de anbefalte risikoreduserende tiltakene, der doble rør var ett av dem.
Til dette møtet hadde Kina sendt inn en analyse som etter deres mening viste at det ikke var grunnlag for å gjennomføre det anbefalte risikoreduserende tiltaket. Norge på sin side hevdet at det kunne settes spørsmålstegn ved analysen. Kinas dokument fikk mye støtte, og det ble påpekt at siden FSA-en ble utført, har IMO utviklet MSC.1/Circ.1321 «Guidelines for measures to prevent fires in engine-rooms and cargo pump-rooms» og at ytterligere tiltak ikke er nødvendig.

**Utfall:** Det anses ikke nødvendig å gå videre med anbefalingen fra FSA-en og agendapunktet anses avsluttet.

## Agendapunkt 10 - Amendments to the requirements for foam-type fire-extinguishers in SOLAS regulation II-2/10.5

Kina tok igjen opp ønske om 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. Norge har ikke støttet dette tidligere og gjorde det heller ikke denne gangen, men nå fikk forslaget støtte av flertallet.

**Utfall:** Det ble utarbeidet forslag til SOLAS-endring for oversendelse til MSC 95.

## Agendapunkt 11 - Unified interpretations of provisions of IMO safety, security and environment related Conventions

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

- unified interpretations on SOLAS chapter II-2 (de foreslåtte fortolkninger til FSS-kodens kapittel 12 relatert til samme regel ble ikke akseptert)
- unified interpretations on SOLAS regulations III/6.4 and III/6.5 and section 7.2 of the LSA Code
- draft unified interpretations chapters 5, 6 and 9 of the FSS Code
- unified interpretation on paragraph 4.4.7.6 of the LSA Code, as amended by resolution MSC.320(89),

I tillegg hadde IACS et dokument som påpekte at det ikke er samsvar mellom innholdet i MSC.1/Circ.1392 «Guidelines for evaluation and replacement of lifeboat release and retrieval systems», og det tilhørende skjemaet som skal fylles ut ved kontroll. Bl.a. manglet skjemaet henvisning til noen av testene som kreves, og det var uklart med hensyn til når det kunne gis unntak fra tester. Det var enighet om at skjemaet skal gjenspeile innholdet i sirkulæret.

Under dette agendapunktet tok IACS også opp teksten i paragraf 21 til annekset til MSC.1/Circ.1392 «Guidelines for evaluation and replacement of lifeboat release and retrieval systems». Denne paragrafen gir unntak fra generelt krav om utskiftning av fastmonterte deler til kroksystemet dersom disse er i god stand og plassert beskyttet inne i livbåten. IACS mener det må være mulig å vurdere om delene er i god stand selv om de ikke er plassert beskyttet inne i livbåtene.
Det var ulike meninger om dette, men dersom en slik tillemping skal aksepteres, må det foreligge retningslinjer for hvordan dette skal vurderes.

**Utfall:** Utkast til sirkulærer sendes MSC 96 for godkjennelse. Sekretariatet utarbeider rettelse til skjemaet i MSC.1/Circ.1392 basert på dokument SSE 2/J/7. IACS ble anmodet om å sende inn forslag til endringer i MSC.1/Circ.1392 til neste møte.

### Agendapunkt 12 - Review MODU Code, LSA Code and MSC.1/Circ.1206/Rev.1

Som følge av etterforskningen etter ulykken med Deepwater Horizon har USA utarbeidet forslag til endringer i MODU-koden, LSA-koden og MSC.1/Circ.1206/Rev.1.

Forslagene til endringer i MODU-koden fikk mye støtte, men det var skepsis til å endre regelverk som er bindende for alle typer skip, basert på ulykken.

**Utfall:** Det ble etablert en korrespondansegruppe som skal jobbe videre med endringene i MODU-koden og vurdere nærmere de foreslåtte endringene i andre instrumenter.

### Agendapunkt 13 - Amendments to the Guidelines for vessels with dynamic positioning (DP) Systems (MSC/Circ.645)

Det har pågått et uformelt arbeid med revisjon av retningslinjene, og resultatet av arbeidet ble lagt fram på møtet. Norge har ikke deltatt i arbeidet, men vi støtter at retningslinjene oppdateres. De ulike forslagene til endringer ble ikke diskutert i detalj, men det ble utarbeidet instrukser til en korrespondansegruppe.

**Utfall:** Det ble etablert en korrespondansegruppe som skal jobbe videre med endringene.

### Agendapunkt 14 - Review of flashpoint requirements for oil fuel in SOLAS chapter II-2

Under dette agendapunktet har USA foreslått å senke grensen på flammepunkt for olje i SOLAS fra 60 $^{o}$C til 53 $^{o}$C. Begrunnelsen for å gjøre dette er at det vil bli mer tilgjengelig på renere olje som møter kravene til utslipp i de nye utslippskontrollområdene (ECAs) som trer i kraft i nær framtid. USA hevdet at dette ikke ville ha noen sikkerhetsmessige konsekvenser.

Da dette ble satt på agendaen, hevdet Norge at selv om det skulle vise seg at dette ikke hadde sikkerhetsmessige konsekvenser, noe vi betvilte, ville det få konsekvenser for hele kapittel II-2 i SOLAS som er laget med tanke på flammepunkter over 60 $^{o}$C, og det vil få konsekvenser i andre IMO-instrumenter.
Et klart flertall uttrykte både sikkerhetsmessige bekymringer, samt bekymring for hva dette ville bety i form av regelverksgjennomgang. Norge påpekte at korrespondansegruppen som arbeider med fase 2 av IGF-koden, har fått i sin instruks å inkludere olje med lavt flammepunkt i sitt arbeid, og at det er riktigere å adressere olje med lavt flammepunkt i IGF-koden. Et klart flertall støttet dette.

**Utfall**: Det ble oppfordret til å sende inn forslag til den pågående korrespondansegruppen og agendapunktet strykes.

### Agendapunkt 15 - Revision of requirements for automatic sprinkler systems

Denne saken er satt på agendaen av Bahamas etter at de har hatt en inspeksjonskampanje og oppdaget en rekke feil ved sprinklersystemene på passasjerskip. Saken ble så vidt diskutert under forrige møte, men da forelå det ikke noe spesifikt forslag. Til dette møtet hadde Bahamas sendt inn forslag til endringer i «Revised guidelines for the maintenance and inspection of fire protection systems and appliances» (MSC.1/Cir.1432). Norge hadde noen innvendinger til forslagene, og disse ble tatt til følge.

**Utfall:** Forslag til endringer i MSC.1/Circ.1492 sendes MSC 95 for godkjennelse.

### Agendapunkt 16 - Revision of requirements for escape route signs and equipment location marking in SOLAS and related instruments.

Det var ingen dokumenter innsendt på dette agendapunktet og det ble oppfordret til å sende inn kommentarer og forslag til neste møte.

### Agendapunkt 17 - Biennial agenda and provisional agenda for SSE 2

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

**Tentativ dato for SSE 3 er 14.–18. mars 2016**

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

Følgende grupper er kandidater:

1. fire protection
2. life-saving appliances (LSA)
3. onboard lifting appliances and winches
4. review of the MODU Code
5. DP

### Agendapunkt 18 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2016

S. Ota (Japan) ble gjenvalgt som formann. U. Senturk (Tyrkia) ble valgt til ny viseformann da nåværende viseformann K. Hunter er valgt til ny formann i SDC.

### Agendapunkt 19 Any Other Business

*Utkast til OSV (Offshore Supply Vessel) Chemical Code*

Denne koden er under utarbeidelse i underkomiteen Pollution Prevention and Response (PPR). Norge har vært svært aktiv i dette arbeidet. Koden skal gjelde for OSV som ønsker å føre farlig last. I dag er dette kun tillatt i begrensede mengder.
Kapittel 8 i koden omhandler brannkrav, og SSE er bedt om å gjennomgå dette og gi råd til PPR 3. I tillegg hadde underkomiteen Ship Design and Construction (SDC) oversendt kapittel 5 som omhandler lastoverføring til SSE, da de mente SSE hadde bedre forutsetninger til å uttale seg om dette kapittelet. Underkomiteen ferdigstilte kapittel 5 med unntak av en paragraf som omhandler tiltak under lastedekket. Det ble hevdet at ettersom kapittelet også er sendt til underkomiteen Carriage of Cargoes and Containers (CCC), kan dette løses der uten at SSE trenger å se på det igjen.
Kapittel 5 ble ferdigstilt med ett unntak. «Protected areas» står fremdeles i hakeparentes da det mangler en definisjon av dette. Dette bør imidlertid PPR kunne avklare.

**Utfall**: Begge de reviderte kapitlene oversendes PPR 3.

*MSC-resolusjon om «Requirements for periodic servicing and maintenance of lifeboats and rescue boats, launching appliances and release gear» med tilhørende SOLAS-endringer*

Arbeidet med sikkerhet på livbåter har pågått i mer enn 15 år, og på MSC 93 ble MSC-resolusjonen med tilhørende SOLAS-endringer godkjent, og forventet vedtak var MSC 95. MSC 94 gav videre instrukser til SSE der omfanget av arbeidet ble begrenset til å vurdere uklarheter og uoverensstemmelser i resolusjonen og de foreslåtte SOLAS-endringene.

Det ble til dels opphetede diskusjoner rundt resolusjonen, spesielt på hvem som kan gjøre hva av service og vedlikehold. Det var enighet om at mannskapet kan gjøre ukentlig og månedlig inspeksjon og rutinemessig vedlikehold.
Med hensyn på årlig kontroll, var det delte meninger, men det var ikke noe i utkastet til resolusjonen som begrenset hvem som kunne gjøre dette såfremt vedkommende hadde nødvendig opplæring og var sertifisert av en autorisert servicestasjon. Det utelukker ikke mannskapet. Det ble derfor besluttet å gå for en tre-trinns løsning, der meningen var å klargjøre dette, samt å definere hva som måtte gjøres av produsent.
Da resultatet av arbeidet ble diskutert ble det igjen heftige diskusjoner som endte opp med at SSE ikke klarte å ferdigstille arbeidet, men går tilbake til MSC 95 for å be om klarere instrukser til SSE 3 neste år.

Problemet er primært hvem skal kunne gjøre hva. Det ble påpekt at i utkastet som nå foreligger, kan det se ut som sertifisert mannskap også kan gjøre tester som det er krav om i den fem-årlige kontrollen, inkludert reparasjoner. Selv de som argumenterte for bruk av mannskap ved årlig kontroll, var enige i at dette ikke var meningen. Bahamas, som kom med tre-tier-forslaget, hadde imidlertid ingen skriftlige forslag til tekst som kunne klargjort forholdet. Arbeidsgruppen jobbet derfor ut fra eksisterende tekst, med mål om å åpne for at årlig test og inspeksjon skulle kunne utføres av mannskap, som bestemt i plenum, men at mannskap ikke skulle kunne gjøre reparasjoner.
Norge identifiserte en mulig manglende link mellom krav til opplæring av personell som ikke er produsent og krav til adgang til spesialverktøy og reservedeler. Dette henger sammen med uklarheten der det kan se ut for at mannskap som er sertifisert etter avsnitt 6 også skal kunne utføre reparasjoner. Ved innføring av en definisjon av reparasjon var det meningen at dette kun skulle utføres av service provider, og dermed burde det ikke være behov for tilgang til spesialverktøy og reservedeler for mannskap (som bare skal utføre inspeksjon/tester).
Litt avhengig av MSC 95 sin beslutning om hvem som kan gjøre hva, må vi se nærmere på dette også.

**Utfall:** Resolusjonen fikk ny overskrift: “Requirements for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair of lifeboats and rescue boats, launching appliances and release gear”. Saken sendes tilbake til MSC med anmodning om klargjøringer. Den vil deretter gå tilbake til SSE 3.
Se også kommentarer om ikrafttredelse under «Generelt» over.

*Nytt kapittel 17 i FSS-koden*
Det ble enstemmig vedtatt at MSC.1/Circ.1431 «Guidelines for the approval of helicopter facility foam fire-fighting appliances» skal gjøres bindende gjennom et nytt kapittel 17 i FSS-koden. Forslag om at kapittelet ikke skulle gjelde for helikopterlandingsområder, ble ikke tatt til følge.

**Utfall:** Utkast til nytt kapittel 17 til FSS-koden ble utarbeidet sammen med en resolusjon som anbefaler tidlig implementering for oversendelse til MSC 95 for godkjennelse. Se også kommentarer om ikrafttredelse under «Generelt» over.

*Øvrige saker under agendapunkt 19*
Norge fikk støtte for at det var en mangel i FTP-kodens annex 1 part 2 relatert til korreksjonsfaktorer. Av de to mulige løsningene Norge skisserte, ble det besluttet at korreksjonsfaktoren ikke skal trekkes fra. Sekretariatet utarbeider rettelse til koden basert på dette.

Forslag fra Tyskland relatert til livbøyer og vekt fikk ikke støtte.

Dokumentet fra Kina vedrørende LED-lys inneholdt ingen konkrete forslag og ble ikke tatt videre.

Øvrige saker er informasjon.

Haugesund 8. april 2015

Turid Stemre
Delegasjonsleder