

**Fra:** Turid Stemre  
**Møtested:** International Maritime Organization, London  
**Møteleder:** Ö. U. Sentürk (Tyrkia)  
**Referat fra:** Møte i underkomiteen Ship Systems and Equipment, 7. sesjon, 2. - 6. mars 2020.  
**Dato:** 12. mars 2020

## Den norske delegasjonen:

<i>Navn</i>	<i>Organisasjon</i>	<i>Plenum/arbeidsgruppe</i>
<i>Fagdirektør Turid Stemre (delegasjonsleder)</i>	Sjøfartsdirektoratet	Plenum
<i>Senioringeniør Jan Reinert Vestvik</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
<i>Senioringeniør Elisabeth Førland</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
<i>Senioringeniør Kim Are Paulsen</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 2
<i>Senioringeniør Anita Strømøy</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 1
<i>Sjefingeniør Torstein Dale Selsås</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 3
<i>Overingeniør Kristoffer Haugen</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 3
<i>Fagsjef Skipssikkerhet Jahn Viggo Rønningen</i>	Norges Rederiforbund	WG 1
<i>Senior Principal Approval Engineer Anders Tosseviken</i>	DNV GL	WG 2 Formann
<i>Principal Engineer, Regulatory Affairs Kathrine Ilje Nerland</i>	DNV GL	Plenum
<i>Director/Chief Scientist Rolf Skjong</i>	DNV GL	WG 3

## Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler 18. februar 2020.

## Norske dokumenter

Norge hadde sendt inn følgende dokument til møtet:

- SSE 7/9/4 Comments on document SSE 7/9. Dokumentet kommenterer på forslag om automatisk spoleapparat på ankerhåndteringsfartøy.
- SSE 7/12/1 Comments on document SSE 7/12. Dokumentet kommenterer på foreslåtte endringer til LSA-koden, og var sendt inn sammen med USA.
- SSE 7/18/1 Proposal to include the output on "Development of provisions to prohibit the use of PFOS for fire-fighting on board ships" in the provisional agenda for SSE 8. Canada og USA var medinnsendere.

## Forhandlingene

Det ble opprettet tre arbeidsgrupper og én ekspertgruppe.

- Working Group 1: Life-Saving Appliances (LSA) (agendapunkt 3, 4, 5, 12 and 13) ledet av G. Grills, USA
- Working Group 2: Fire Protection (FP) (agendapunkt 6, 7, 8, 16 and 17) ledet av A. Tosseviken, Norge
- Working Group 3: Onboard Lifting Appliances and Anchor Handling Winches (OLAW) (agendapunkt 9) ledet av H. Eguro, Japan
- Experts Group: Safety Objectives and Functional Requirements for SOLAS Chapter II-1 (agenda item 10), and Cold Ironing (agendapunkt 11) ledet av S. Tolmachev. Russland

### Under redegjøres det for hovedproblemstillinger og de beslutninger som ble fattet knyttet til disse.

#### AGENDAPUNKT 3 NEW REQUIREMENTS FOR VENTILATION OF SURVIVAL CRAFT

På SSE 5 ble det enighet om krav for helt lukkede livbåter. Målet er en luftkvalitet som gjør at folk overlever. Det ble tatt utgangspunkt i et funksjonskrav om at konsentrasjonen av CO<sub>2</sub> i livbåten ikke skal overstige 5000 ppm og kravet for å oppnå dette ble et ventilasjonskrav på 5 m<sup>3</sup>/t/person. SSE 6 bekreftet denne beslutningen.

Korrespondansegruppen fram mot SSE 7 har derfor konsentrert seg om delvis lukkede livbåter og flåter.

**Utfall:** Utkast til endring i LSA-koden med ventilasjonskrav for delvis lukkede livbåter og flåter ble ferdigstilt. Utkast til endringer i de anbefalte testkravene i Res. 81(70) for helt lukkede livbåter ble ferdigstilt. Testkrav til delvis lukkede livbåter er påbegynt og arbeides videre med i en korrespondansegruppe fram mot neste møte. Medlemsland og organisasjoner ble oppfordret til å sende inn forslag til testkrav for flåter til SSE 8. Håpet er at alt kan gjøres ferdig på neste møte så endringene kan tre i kraft 1. januar 2024.

#### AGENDAPUNKT 4 CONSEQUENTIAL WORK RELATED TO THE NEW INTERNATIONAL CODE FOR SHIPS OPERATING IN POLAR WATERS

Foreløpige retningslinjer for redningsmidler på skip som opererer i polare farvann ble ferdigstilt på SSE 6 og godkjent av MSC 101. Det som gjenstår nå, er å komme til enighet om retningslinjer for hvordan man skal fastsette «maximum expected time to rescue» og overlevelse i kaldt klima. Videre er det også en enighet om å revidere de foreløpige retningslinjene når vi har samlet mer erfaring.

Canada hadde sendt inn en rekke studier relatert til overlevelse i kaldt klima, men ingen spesifikke forslag til hvordan resultatene skal benyttes. De konkluderer også med at ytterligere forskning er nødvendig.

UiT holder på med et prosjekt om mye av de samme tingene, men det foreligger ikke noen rapport enda. Norge ønsker derfor primært at det ikke fattes noen beslutninger på dette møtet.

Vi mener også at det er for tidlig å initiere en revisjon av retningslinjene som ble ferdige på forrige møte.

En revisjon av retningslinjene er en naturlig oppfølging når man har tilstrekkelig erfaring og dokumentasjon på bordet.

**Utfall:** Det ble oppfordret til å sende inn ytterligere dokumentasjon fra studier og prosjekter for å kunne gi bedre retningslinjer om hvordan man kan beregne «maksimum expected time to rescue».

## **AGENDAPUNKT 5 REVISION OF SOLAS CHAPTER III AND THE LSA CODE**

Dette er et nytt agendapunkt og er satt på SSE 7 sin agenda i tråd med MSC sin beslutning om at revisjonen skulle begynne når utviklingen av retningslinjer for Goal-Based Standards Safety Level Approach (GBS/SLA) var ferdigstilt. MSC 100 godkjente MSC.1/Circ.1596 «Interim guidelines for development and application of IMO Goal-Based Standards Safety Level Approach» og revisjonen skulle i henhold til beslutningen på MSC 98 baseres på disse retningslinjene.

Det var sendt inn flere forslag til endringer i SOLAS kapittel III og LSA-koden, men Norge mener det er å begynne i feil ende. Først må vi utarbeide mål og funksjonskrav, så må SOLAS kapittel III og LSA-koden gjennomgås for å se om funksjonskravene er dekket. I denne fase kan man eventuelt se på forslagene til endringer.

**Utfall:** Det var enighet om ikke å diskutere detaljforslag før det er gjennomført en HAZID og nye mål og funksjonskrav er ferdig. Det ble utarbeidet en plan for arbeidet, og det ble nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av USA for å komme i gang med diskusjonene.

Det ble nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av USA for å komme i gang med arbeidet.

## **AGENDAPUNKT 6 REVIEW OF SOLAS CHAPTER II-2 AND ASSOCIATED CODES TO MINIMIZE THE INCIDENCE AND CONSEQUENCES OF FIRES ON RO-RO SPACES AND SPECIAL CATEGORY SPACES OF NEW AND EXISTING RO-RO PASSENGER SHIPS**

Saken er satt på agendaen av EU basert på foreløpige funn i EU prosjektet «FIRESAFE I». Det er tidligere besluttet å gjøre arbeidet i to trinn. Først retningslinjer og deretter SOLAS-endringer. SSE 6 ble ferdig med retningslinjene, og disse ble godkjent av MSC 101. Det som er på agendaen nå, er utarbeidelse av eventuelle SOLAS-endringer. EU har gjort ferdig studiene «FIRESAFE I og II» og MSC 101 besluttet at ekspertgruppen på Formal Safety Assessment (FSA) skulle gjennomgå studiene «FIRESAFE I og II» og rapportere direkte til SSE 7, noe de har gjort. Det er ventet at arbeidet vil baseres på funn og anbefalinger i studiene. EU hadde sendt inn forslag til veien videre, og flere innsendte dokumenter kommenterte på forslagene.

Det er først og fremst i hvilken grad nye SOLAS-krav skal gjøres gjeldende for eksisterende skip det er uenighet om. Det forelå også forslag om å endre retningslinjene som ble ferdige på forrige møte. I tillegg forelå det forslag om å ta inn tiltak for skip som frakter biler med alternativt brennstoff.

Norge mener det er mulig å finne løsninger både for nye og eksisterende skip og ønsker ikke å gjenåpne retningslinjene som ble godkjent på siste møte for diskusjon. Med hensyn til forslag om tiltak for skip som frakter biler med alternativt brennstoff, ønsker ikke Norge å ta inn det nå. Der må det gjøres mer grunnarbeid. Vi ønsker å gjøre ferdig SOLAS-endringene for ro-ro/passasjer skip basert på de studiene som foreligger. Der er ikke alternativt brennstoff med.

**Utfall:** Det ble enighet om hvilke av anbefalingene i FIRE SAFE studiene man skal se videre på for «nye» skip, men for eksisterende skip var det mer uenighet. Arbeidet fortsetter i en korrespondansegruppe ledet

av Norge (Anders Tosseviken, DNV GL). Dersom endringen skal kunne tre i kraft 1.januar 2024, må arbeidet gjøres ferdig på SSE 8 neste år. Med hensyn frakt av biler med alternativt brennstoff, var det enighet om at dette vil gjelde alle typer ro-ro skip, ikke bare ro-ro/passasjer-skip, og at det vil trenge en ny output.

«Revised guidelines for the design and approval of fixed water-based fire-fighting systems for ro-ro spaces and special category spaces» (MSC.1/Circ.1430/Rev.1) ble gjort ferdig og oversendes til MSC 103 for godkjenning.

#### **AGENDAPUNKT 7      AMENDMENTS TO GUIDELINES FOR THE APPROVAL OF FIXED DRY CHEMICAL POWDER FIRE-EXTINGUISHING SYSTEMS FOR THE PROTECTION OF SHIP CARRYING LIQUEFIED GASES IN BULK (MSC.1/CIRC.1315)**

Også denne saken er satt på agendaen av EU og bakgrunnen er at det har vært sett at bruk av natrium bikarbonat i faste pulverslukkeanlegg om bord på LNG- og LPG-tankskip ikke har virket etter hensikten. På SSE 6 var det enighet om at natrium bikarbonat ikke skal være hovedingrediensen i et pulverslukkemiddel, men at hovedkravet er at pulver som passerer relevante testkrav skal kunne aksepteres. Det var ikke tid til å gjøre endringer i sirkulæret på SSE 6, så arbeidet har pågått i en korrespondansegruppe fram mot SSE 7, men gruppen klarte ikke å komme til enighet om testkrav. Norge har deltatt i korrespondansegruppen. I tillegg kom USA igjen med forslag om å endre beslutningen om forbud mot natrium bikarbonat.

**Utfall:** Det ble enighet om testkravene, men ikke tid til å ferdigstille retningslinjene helt. Arbeidet forventes å bli ferdig på SSE 8.

#### **AGENDAPUNKT 8      AMENDMENTS TO CHAPTER 9 OF THE FSS CODE FOR FAULT ISOLATION REQUIREMENTS FOR CARGO SHIPS AND PASSENGER SHIP CABIN BALCONIES FITTED WITH INDIVIDUALLY IDENTIFIABLE FIRE DETECTOR SYSTEMS**

Heller ikke i år var det sendt inn noen forslag til dette agendapunktet, så diskusjonene baserte seg på forslaget som var vedlagt dokumentet til MSC da dette ble satt på agendaen (MSC 98/20/4). Norge støttet ikke forslaget på MSC og gjør det fremdeles ikke. Vi synes det er underlig at man 8 år etter at kravene trådte i kraft skal lempe på dem, men den kampen er tapt.

**Utfall:** Endringer i kapittel 9 til FSS-koden (antall og plassering av individuelt identifiserbare detektorer i lasteskip og balkongområder på passasjerskip) ble gjort ferdig og oversendes til MSC 103 for godkjenning og påfølgende vedtak på MSC 104.

#### **AGENDAPUNKT 9      REQUIREMENTS FOR ONBOARD LIFTING APPLIANCES AND ANCHOR HANDLING WINCHES**

Etter mange år og til dels vanskelig diskusjoner, ble det enighet på SSE 6 om å utarbeide to separate retningslinjer til støtte for SOLAS-endringene som ble godkjent på SSE 6, en for ankerhåndteringsvinsjer og en for andre løfteinnretninger. Arbeidet har pågått i en korrespondansegruppe fram mot SSE 7. Norge har deltatt i korrespondansegruppen.

I tillegg til korrespondansegruppens rapport, var det sendt inn ulike kommentar-dokumenter med forslag til endringer i retningslinjene. Ett av disse var fra Norge, som ønsker å fjerne krav til automatiske spoleapparat på ankerhåndteringsfartøy.

Arbeidet med retningslinjene for løfteanordninger er ikke kommet like langt som retningslinjene for ankerhåndteringsvinsjer, og det er naturlig med forslag til forbedringer. Imidlertid kan noen av forslagene leses som oppfordring til å gjenåpne diskusjonen om SOLAS-endringene, noe Norge ikke ønsker. Dessverre valgte underkomiteen å prioritere mindre endringer i SOLAS-endringene og retningslinjene for løfteanordninger, så det ble ikke tid til å se på retningslinjene for ankerhåndteringsvinsjer. Vi er likevel fornøyd med utfallet, da vi nå kan konsentrere arbeidet om ankerhåndteringsvinsjer.

**Utfall:** Utkast til SOLAS endringer for kraner og ankerhåndteringsvinsjer ble gjort ferdig. Tilhørende retningslinjer for kraner ble også ferdigstilt, og oversendes MSC 103 for godkjenning. Det ble ikke tid til å gjøre ferdig retningslinjene for ankerhåndteringsvinsjer. Dette arbeidet fortsetter i en korrespondansegruppe fram mot neste møte. Da skal arbeidet gjøre ferdig så SOLAS-endringene og begge retningslinjene kan tre i kraft 1. januar 2024.

#### **AGENDAPUNKT 10 SAFETY OBJECTIVES AND FUNCTIONAL REQUIREMENTS OF THE GUIDELINES ON ALTERNATIVE DESIGN AND ARRANGEMENTS FOR SOLAS CHAPTERS II-1 AND III**

SSE 6 gjorde ferdig arbeidet med funksjonskrav for SOLAS kapittel III, så det som gjenstår nå er å gjøre det samme for SOLAS kapittel II-1. Det er verdt å merke seg at det opprinnelige forslaget var funksjonskrav til SOLAS kapittel II-1 (Parts C, D and E). Det lå ikke i det opprinnelige mandatet å utarbeide funksjonskrav for del A og B.

Det var ikke sendt inn noen dokumenter på dette agendapunktet.

Det ble diskutert hvilke deler av SOLAS kapittel II-1 som skulle inn i arbeidet. Det ble stilt spørsmål om part G, som gjelder IGF-koden, men det var enighet om at denne ikke skulle inkluderes da IGF-koden har både mål og funksjonskrav inkludert. Det ble også stilt spørsmål om å inkludere del A uten at det ble noen klar beslutning.

**Utfall:** Det ble utarbeidet en plan for arbeidet og nedsatt en korrespondansegruppe

#### **AGENDAPUNKT 11 DEVELOPMENT OF GUIDELINES FOR COLD IRONING OF SHIPS AND CONSIDERATION OF AMENDMENTS TO SOLAS CHAPTERS II-1 AND II-2**

Dette arbeidet har pågått i korrespondansegrupper siden SSE 5. Det har utviklet seg fra å være en veldig detaljert og teknisk beskrivelse av arrangementer for landstrøm til å bli operasjonelle retningslinjer for å ivare sikkerheten til de om bord ved tilkobling til landstrøm. Norge har deltatt i korrespondansegruppen, og er fornøyd med den retningen arbeidet har tatt. IMO kan ikke regulere landsiden. Det har ikke vært tid til å diskutere retningslinjene i detalj hverken under SSE 6 eller SSE 7. I et forsøk på å få de ferdigstilt har MSC godkjent at det settes ned en ekspertgruppe under SSE 7.

**Utfall:** Retningslinjene for landstrøm, «Interim guidelines on safe operation of onshore power supply (OPS) service in port for ships engaged on international voyages», ble gjort ferdig og oversendes til MSC 103 for godkjenning. HTW bes om å gi eventuelle kommentarer til innholdet om opplæring direkte til MSC.

#### **AGENDAPUNKT 12 AMENDMENTS TO PARAGRAPH 4.4.7.6.17 OF THE LSA CODE CONCERNING SINGLE FALL AND HOOK SYSTEMS WITH ON-LOAD RELEASE CAPABILITY**

Denne saken ble diskutert på SSE 6 uten at under-komiteen ble enige om tekst til LSA-endringene. Det ble derfor bedt om innsendelse av tekstforslag til SSE 7. De opprinnelige forslagsstillerne hadde sendt inn et forslag som var likt det de sendte inn til SSE 6. I samarbeid med USA, kom vi fram til et revidert forslag som også var sendt inn til møtet.

**Utfall:** Det ble enighet om en kompromiss-tekst basert på forslaget fra Norge og USA. Utkast til endringer skal etter planen oversendes til MSC for godkjenning sammen med endringene i ventilasjonskravene. For at endringene skal kunne tre i kraft 1. januar 2024 må arbeidet gjøres ferdig på SSE 8.

### **AGENDAPUNKT 13 REVISION OF THE STANDARDIZED LIFE-SAVING APPLIANCE EVALUATION AND TEST REPORT FORMS (MSC/CIRC.980 AND ADDENDA)**

Saken ble satt på agendaen av USA, og til forrige møte sendte USA og ILAMA inn forslag til endringer. Imidlertid var dokumentet for stort til at det var ute på alle språk i tide før SSE 6, og diskusjonen ble utsatt til SSE 7. Til SSE 7 er formatet endret til 6 forskjellige sirkulærer av hensyn til fremtidige endringer.

**Utfall:** Sirkulærene ble ferdigstilt og oversendes til MSC 103 for godkjenning. Det reviderte sirkulæret tar hensyn til alle LSA-endringer med ikrafttredelsesdato til og med 1. januar 2020.

### **AGENDAPUNKT 14 REVISION OF THE CODE OF SAFETY FOR DIVING SYSTEMS (RESOLUTION A.831(19)) AND THE GUIDELINES AND SPECIFICATIONS FOR HYPERBARIC EVACUATION SYSTEMS (RESOLUTION A.692(17))**

Denne saken er ny på SSE sin agenda, og ble initiert av IMCA, som fikk med seg Bahamas og Marshall Islands i forslaget til nytt agendapunkt. Norge støttet å sette dette på agendaen, da det er behov for å se på retningslinjene, spesielt i forhold til redningsmidler.

Det var sendt inn et foreløpig utkast til en revidert kode som er bygget opp i henhold til «goal based standard (GBS)». Det forelå også et forslag til plan for arbeidet.

**Utfall:** Det ble etablert en korrespondansegruppe under ledelse av Bahamas som skal arbeide videre med utkast til revidert kode fram mot neste sesjon. De foreslåtte prinsippene som skal legges til grunn for arbeidet ble støttet.

### **AGENDAPUNKT 15 AMENDMENTS TO SOLAS CHAPTER III, LSA CODE AND RESOLUTION MSC.81(70) TO REMOVE THE APPLICABILITY OF THE REQUIREMENTS TO LAUNCH FREE-FALL LIFEBOATS WITH THE SHIP MAKING HEADWAY AT SPEEDS UP TO 5 KNOTS IN CALM WATER**

Dette er en ny sak på SSE sin agenda, og vi trodde dette var en grei sak. Imidlertid har USA sendt inn et dokument som stiller andre spørsmål ved krav til testing av fritt fall livbåter. Spørsmålene er egentlig ikke relatert til 5 knops kravet, men til påvirkningen av krefter på de om bord ved utsetting. De nevnte spesielt akselerasjonskrefter, men skal vi gå den veien er det mange andre forhold som også spiller inn.

Norge ser utfordringen med krefter som virker på livbåtene ved utsetting, men det må gjøres en større jobb dersom vi skal ta tak i dette. Det løses ikke ved å holde fast på 5 knops-kravet som foreslått.

**Utfall:** Endringene ble gjort ferdig og kravet til 5 knops test ble tatt ut. Endringene trer i kraft 1. januar 2024, forutsatt godkjenning og påfølgende vedtak fra MSC, men tidlig implementering anbefales.

## **AGENDAPUNKT 16 UNIFIED INTERPRETATION OF PROVISIONS OF IMO SAFETY, SECURITY, AND ENVIRONMENT-RELATED CONVENTIONS**

Følgende forslag til felles fortolkninger ble støttet og oversendes for godkjenning til MSC 103 som utkast til MSC.1/sirkulærer:

«Isolated pantries containing no cooking appliances in accommodation spaces for SOLAS chapter II-2»: Ble akseptert med mindre endringer og foreslås å tre i kraft 1. januar 2021.

På spørsmålene fra IACS om forståelse av ulike regler, ble følgende besluttet:

«Clarification of the requirements regarding the fire insulation of ducts between the fire damper and the penetrated division»: Det var enighet om at dette ville kreve et nytt agendapunkt.

«Clarification of the requirements relating to the testing of pipe penetrations and cable transits in part 3 (Test for "A", "B" and "F" class divisions) of annex 1 to the 2010 FTP Code»: Underkomiteen var ikke enig i IACS sitt forslag og ba om eventuelle andre innspill til et senere møte.

«Clarification of the requirements Fire integrity of open ro-ro spaces on cargo vessels (tables 9.5 and 9.6 of SOLAS regulation II-2/9.2.3.3)»: Underkomiteen mente dette vil kreve en ny output.

«Clarification on the storage requirements for fire-fighter's outfits in tankers»: Underkomiteen mente alle tre forslagene kunne sies å oppfylle kravene og ønsket ikke en begrensning til én forståelse.

Følgende forslag til fortolkninger ble ikke akseptert:

«Unified interpretation of provisions relating to installation testing after renewing falls used in launching»

«Unified interpretation of SOLAS regulation II-2/9.4»

«Unified interpretation of SOLAS regulation II-2/10.10.4 regarding fire-fighter's communication»

Følgende forslag til fortolkning ble sendt til korrespondansegruppen:

«Unified interpretations on the details of duct penetrations (SOLAS regulation II-2/9.7) »

## **AGENDAPUNKT 17 REVISION OF THE GUIDELINES FOR THE MAINTENANCE AND INSPECTIONS OF FIXED CARBON DIOXIDE FIRE-EXTINGUISHING SYSTEMS (MSC.1/CIRC.1318)**

Dette er også et nytt punkt på SSE sin agenda og ble initiert av Storbritannia. De er bekymret for utilsiktet utløsning av CO<sup>2</sup>-anlegg. Selv om vi kan støtteutvidet testing av CO<sub>2</sub> sylindere som er lagret om bord, ser vi ikke helt hvordan dette skal forhindre utilsiktet utløsning av CO<sub>2</sub> i for eksempel maskinrommet.

**Utfall:** Guidelines for the maintenance and inspections of fixed carbon dioxide fire-extinguishing systems (MSC.1/Circ.1318) ble gjort ferdig og oversendes MSC 103 for godkjenning. Retningslinjene anbefaler at alle høytrykks-sylindere skal være testet innen 20 år etter installasjon, og deretter innen hvert tiende år.

## **AGENDAPUNKT 18 BIENNIAL STATUS REPORT AND PROVISIONAL AGENDA FOR SSE 8**

På dette agendapunktet hadde Norge sendt inn forespørsel om å løfte agendapunktet «Development of provisions to prohibit the use of PFOS for fire-fighting on board ships» fra post-biennial agenda til foreløpig agenda for SSE 8. Dette for sikre at nødvendige SOLAS endringer kan tre i kraft i 2024.

I tillegg ba Norge muntlig om at underkomiteen ba MSC om å gi mer fleksibilitet i omfanget av arbeidet for å sikre at også bærbart utstyr blir omfattet av forbudet.

EU og Kommisjonen hadde sendt inn tilsvarende ønske for agendapunktet «Development of amendments to the LSA Code and resolution MSC.81(70)». De ba i tillegg om at det skulle nedsettes en korrespondansegruppe som skulle begynne å jobbe etter at MSC eventuelt hadde godkjent å sette saken på SSE 8 sin agenda.

**Utfall:** Begge agendapunktene blir inkludert i den foreløpige agendaen for SSE 8, forutsatt godkjenning av MSC 102 og Council 124. Det var ikke støtte for å etablere noen korrespondansegruppe.

Foreløpig agenda for SSE 8 og arbeidsprogrammet til SSE ble justert basert på dette og på agendapunkter som ble ferdigstilt under møtet.

**Foreløpig dato for SSE 8 er satt til 1. til 5. mars 2020.**

## **AGENDAPUNKT 19 ELECTION OF CHAIR AND VICE-CHAIR FOR 2021**

U. Şentürk (Tyrkia) og S. Tolmachev (Russland) ble gjenvalgt som henholdsvis formann og viseformann for 2021.

## **AGENDAPUNKT 20 ANY OTHER BUSINESS**

Som vanlig var det mye informasjon under dette agendapunktet, men også en del saker som krevde beslutninger. Saker det ble tatt beslutninger på er referert under.

### GISIS module on evaluation of hooks

Ettersom alle livbåtkroker nå skal være ferdig evaluert, er det ikke lenger behov for oppdateringer i denne modulen i GISIS, men det var enighet om å beholde den som en «read only» modul for informasjon.

**Utfall:** Modulen beholdes for informasjon.

Sekretariatet informerte om at den nye GISIS-modulen for oppdatering av godkjente test-laboratorier og mottaksanlegg for halon nå er i full drift og at reviderte SSE.1 sirkulærer ikke lenger vil bli utgitt.

***Medlemsstatene oppfordres til å sjekke og oppdatere sin informasjon i modulen.***

### Model courses

I forbindelse med vurdering av mulig oppdateringer av modellkurs under SSE sin paraply var sekretariatet bedt om å se på om det var noe salg av kursene. Det er ingen tvil om at kursene trenger oppdatering, men hvis ingen kjøper/ bruker de, må vi vurdere om det er «verdt jobben».

Det gjelder kursene

3.03 Survey of machinery installations (fra 2004)

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:** Det var enighet om at alle modellkursene trengte oppdatering, og det vil bli nedsatt en drafting gruppe på SSE 8 for å utarbeide instruksjoner til ekspertene som skal oppdatere kursene. Disse hentes fra en pool av eksperter som IMO har og kostnadene dekkes gjennom et eget IMO-fond. Det var enighet om å ta ett kurs om gangen og begynne med 3.0.3.

*Proposal for amendment to MSC.1/Circ.1578 regarding free-fall lifeboat simulator training*

Som så ofte før misbruker landene «Any other business» til å diskutere saker som ikke er satt på agendaen i henhold til IMOs prosedyrer.

Polen ønsker å tillate at testing av livbåter skal kunne gjøres i simulatorer på land. Det er viktig å forstå at disse øvelsene ikke bare dreier seg om mannskapstrening, men også test av utstyret som er om bord og de ulike arrangementene. Uansett vil dette være en ny output og IMOs prosedyrer må følges.

**Utfall:** Forslaget fikk ikke støtte.

*Proposal of amendments to SOLAS chapter II-2 and MSC.1/Circ.1456 addressing fire protection of control stations on cargo ships*

Dette er ikke på agendaen, men det er i hvert fall en godkjent input på post-biennial agenda. Det skal uansett ikke diskuteres før det settes på agendaen. Under møtet endret innsenderne forespørselen og ba om at det ble satt på foreløpig agenda for SSE 8.

**Utfall:** Saken inkluderes i foreløpig agenda for SSE 8 forutsatt godkjenning av MSC og Council.

*Validity of fire and component tests (MSC.1/Circ.1430/Rev.1)*

I dette dokumentet påpeker IACS at det er en feil i sirkulæret. Da det ble endret var det ikke intensjonen at man ikke kunne bruke utstyr som hadde gyldige typegodkjenning da sirkulæret trådte i kraft, på lik linje med sirkulæret som ble endret. Imidlertid er det ikke det sirkulæret sier, og Norge støtter at dette rettet opp.

**Utfall:** Forslaget ble støttet og sekretariatet vil utarbeide et «corrigendum».

*Amendments to the footnotes in the SOLAS Convention and the LSA Code consequential to the adoption of resolution A.1116(30)*

I dette dokumentet påpeker IACS at det er nødvendig med en rettelse i fotnotene til SOLAS og LSA-koden som en følge av vedtak av resolusjon A.1116(30). Resolusjonen opphever ikke den tidligere resolusjonen, så skip bygget før ikrafttredelsen av resolusjon A.1116(30) kan fremdeles benytte A.952(23) med mindre de gjennomgår endringer som beskrevet i resolusjon A.1116(30). Dokumentet identifiserer hvor endringene er nødvendig og forslår tekst. Norge støttet IACS i dette og i at det er en konsekvensendring som ikke trenger nytt output.

**Utfall:** Forslaget fikk støtte og fotnotene vil bli inkludert i neste konsoliderte utgave av SOLAS og i LSA-koden.

*Clarification on the application of the fire protection provisions for incinerators and waste stowage spaces*

I dette dokumentet påpeker IACS at det stilles forskjellige brannkrav i SOLAS og i MEPC resolusjon 244(66). Norge støttet IACS i at dette må ryddes opp i, og skjønner ikke helt hvordan MEPC kan utvikle

brannkrav uten å koordinere med MSC. Dette trenger en nytt output, men IACS kan ikke foreslå det uten sponsor, og det er derfor dette tas opp her. Norge støttet IACS i at dette må ryddes opp i.

**Utfall:** Her må noen foreslå en ny output, trolig til MEPC.

#### Standards for coated fabric material tests for inflatable liferafts

Denne saken gjelder også fotnoter. På MSC 101, foreslo ISO å endre fotnotene i Resolusjon MSC 81(70) slik at de refererer til siste utgave av ISO standarden. Dette ble det noe motstand mot bl.a. fra Kina, da den nye standarden har økt en av testtemperaturene fra 20 til 70 °C.

Det viste seg at dette var en trykkfeil i den nye utgaven av ISO-standard, og ISO er i prosess for å rette opp dette.

**Utfall:** Foreslått endring av henvisning til ISO standarden avventer ny korrigeret utgave.

#### **Saker fra III 6**

##### Generelt

Det ble en generell diskusjon om hvordan andre underkomiteer skal forholde seg til anbefalingene fra III. Spesielt dersom en underkomite er enig i anbefalingene og det ikke finnes noen output sakene kan diskuteres under. Flere, herunder Norge ønsket råd fra MSC om dette, spesielt om det er mulig å lage en forenklet prosedyre for disse sakene. Forhåpentlig kommer det en forespørsel om dette fra SSE som en hastesak til MSC 102, men ettersom diskusjonen ikke var reflektert i rapportutkastet er det litt usikkert. I så fall får vi ta det opp.

#### Presence of cargo vapours in non-hazardous closed spaces

III ba SSE om å vurdere å utarbeide en standard som også skal gjelde for eksisterende skip. IACS la frem sin praksis når det gjelder lasterør og tilhørende gas-friing av rør og kanaler. I tillegg la Iran fram en studie de hadde foretatt om dette på «Sanchi». Iran foreslo også at arbeidsgruppen skulle foreta en risikoanalyse, noe Norge ikke støttet.

**Utfall:** IACS ble bedt om å utarbeide en fortolkning basert på sin praksis til neste møte. Irans dokument fikk ikke støtte.

#### Ulykker under arbeid i heissjakter

III 6 ba SSE 7 om å vurdere nødvendigheten av å utarbeide krav eller retningslinjer for å forhindre at heiser kan settes i bevegelse mens det pågår arbeid i heisene. Det forelå også et forslag om å inkludere dette i det pågående arbeidet med løfteanordninger på skip.

**Utfall:** Det var enighet om at dette ville kreve en ny output.

Haugesund 12. mars 2020

Turid Stemre  
Delegasjonsleder