

**Fra:** Turid Stemre  
**Møtested:** Virtuelt (Kudo)  
**Møteleder:** Ö. U. Sentürk (Tyrkia)  
**Referat fra:** Møte i underkomiteen Ship Systems and Equipment, 8. sesjon, 28. februar - 4. mars 2022  
**Dato:** 9. mars 2022

## 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>Sjefingeniør Torstein Dale Selsås</i>	Sjøfartsdirektoratet	WG 3
<i>Fagsjef Skipssikkerhet Jahn Viggo Rønningen</i>	Norges Rederiforbund	WG
<i>Senior Principal Approval Engineer Anders Tosseviken</i>	DNV	WG 2 Formann
<i>Principal Engineer, Regulatory Affairs Kathrine Ilje Nerland</i>	DNV	Plenum
<i>Chief Service Officer Glenn Lundstrøm Ervik</i>	OI/RR Marine AS	WG 3

## Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler 22. februar 2022 med mulighet for digital deltagelse.

## Norske dokumenter

Norge hadde sendt inn følgende dokument til møtet:

SSE 8/6 Report of the correspondence group (Fire Protection)  
SSE 8/10 Proposal for a road map amending SOLAS chapter II-2 to address firefighting capabilities on board container vessels, sammen med Bahamas, Frankrike, Tyskland, Marshall Islands, Singapore, IUMI, BIMCO og IACS  
SSE 8/12 Draft amendments to SOLAS chapter II-2 and the 1994 and 2000 HSC Code, sammen med Canada og USA  
SSE 8/18/3 Use of IMOSpace to conduct intersessional work, sammen med USA



## Sammendrag

Hendelsene i Ukraina påvirker oss alle, og selv om SSE er en teknisk underkomite, var det viktig å markere at Russlands handlinger er uakseptable, så det var mange innlegg relatert til dette.

Frankrike holdt innlegg på vegne av EU-landene og Norge støttet innlegget.

Hellas informerte om brannen på ro-ro Euroferry Olympia som har kostet 8 mennesker livet og 3 er fremdeles savnet. Hellas vil komme med mer informasjon når etterforskningen er ferdig.

Spania informerte om ulykken med fiskefartøyet Villa de Pitanxo utenfor Canada der 10 er funnet omkommet og 12 fremdeles er savnet.

SSE 8 ble forhåpentligvis det siste SSE møtet som ble avholdt digitalt. Plenum møttes på KUDO og de ulike gruppene på Teams. På tross av utfordringene med virtuelle møter er Norge godt fornøyd med utfallet av møtet.

Av de viktigste sakene kan nevnes:

Etter mange års arbeid ble retningslinjene for ankerhånderingsvinsjer ferdigstilt for oversendelse til MSC. Retningslinjene for ankerhåndtering er basert på retningslinjene Norge utarbeidet etter ulykken med Bourbon Dolphin. (se agendapunkt 9 under).

Norges forslag til SOLAS-endringer for å forby sløkkemedium som inneholder PFOS ble godkjent for oversendelse til MSC. Canada og USA var ko-sponsorer (se agendapunkt 12 under).

Krav til ventilasjon i livbåter og flåter ble godkjent for oversendelse til MSC. Her kan vi imidlertid vente en omkamp på kravene til flåter (se agendapunkt 3 under).

## Forhandlingene

Da SSE ikke møttes i 2021, startet møtet med valg av formann og viseformann for 2022.

Hr. Senturk (Tyrkia) ble gjenvalgt som formann og Viseadmiral. Aliperta (Palau) ble valgt som viseformann.

Det ble opprettet tre arbeidsgrupper, én ekspertgruppe og én draftinggruppe.

Gruppe		Agendapunkt	Formann
Working group 1	Life-saving appliances (LSA)	3, 4, 5 and 8	G. Grills (USA)
Working group 2	Fire protection (FP)	6, 7, 10, 11 and 12	A. Tosseviken (Norge)
Working group 3	Onboard lifting appliances and anchor handling winches (OLAW);	9	H. Eguro (Japan)
Drafting group	Validated model training courses	13	
Expert group	Revision of the 1995 Code of Safety for Diving Systems.	14	G. Hussain (Bahamas)

## 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.

På SSE 7 ble utkast til endring i LSA-koden med ventilasjonskrav for delvis lukkede livbåter og flåter og utkast til endringer i de anbefalte testkravene i MSC Res.81(70) for helt lukkede livbåter ferdigstilt.

Testkrav til delvis lukkede livbåter er diskutert i korrespondansegruppen på LSA etablert på SSE 7. Planen var at alle endringene skulle ferdigstilles som en pakke og tre i kraft 1. januar 2024

Da SSE ikke møttes i 2021 pga. pandemien, blir dette ikke mulig, men MSC 104 har besluttet å innføre en mellomdato for ikrafttredelse av endringer i SOLAS og relaterte koder 1. januar 2026.

**Diskusjon:** Det var sendt inn forslag om at man skulle tillate at inngangen til flåtene kunne holdes åpne som en del av tilfredsstillende av ventilasjonskravet. Dette gikk Norge sterkt mot, da flåtene også skal kunne brukes i områder med lav temperatur. Det blir også vanskelig å teste og godkjenne flåter på en ensartet måte med åpen inngang. Dette fikk vi mye støtte for, og forslaget ble ikke tatt til følge. Her kan vi imidlertid vente oss omkamp, da USA med flere reserverte seg mot endringene i LSA-koden relatert til flåter.

**Utfall:** Endringene testkravene i MSC Res.81(70) ble godkjent for oversendelse til MSC sammen med de tidligere utarbeidede endringene i LSA-koden. Endringene trer i kraft 1. januar 2026, men det gis en overgangsperiode på 3 år, så i realiteten vil de gjelde for livbåter og flåter installert etter 1. januar 2029. Arbeidet på dette agendapunktet er i realiteten ferdig, men på grunn av reservasjonen nevnt over vil det bli beholdt på agendaen så eventuelle forskningsrapporter og annen informasjon kan sendes inn.

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

Det som gjenstår under dette agendapunktet, er å komme til enighet om retningslinjer for hvordan man skal fastsette «maximum expected time to rescue» og overlevelse i kaldt klima.

SSE 7 oppfordret til innsendelse av ytterligere dokumentasjon fra studier og prosjekter for å kunne gi bedre retningslinjer om hvordan man kan beregne «maksimum expected time to rescue». Til dette møtet hadde Canada sendt inn et forslag til beregningsmetode.

**Diskusjon:** Selv om Canadas forslag ikke er perfekt var det enighet om at man trenger en metode for å fastsette maximum expected time to rescue, og at forslaget var en mulig metode. Etersom retningslinjene for redningsmidler for skip som opererer i polare områder kun er midlertidige (interim) og skal evalueres på et tidspunkt, ble man enige om å ta inn beregningsmetoden som et vedlegg i disse retningslinjene.

**Utfall:** Nytt vedlegg til Interim guidelines on life-saving appliances and arrangements for ships operating in polar waters (MSC.1/Circ.1614) ble godkjent for oversendelse til MSC og agendapunktet er med dette ferdig behandlet.

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

Under SSE 7 ble det nedsatt en korrespondansegruppe under ledelse av USA for å komme i gang med arbeidet. På tross av at det var enighet om ikke å diskutere detaljforslag før det er gjennomført en HAZID og nye mål og funksjonskrav er ferdig, er det sendt inn flere detaljforslag til endringer både til SOLAS kapittel II og LSA-koden. Norge mener dette ikke er formålstjenlig før det er enighet om mål og funksjonskrav. Norges holdning er også i tråd med arbeidsplanen som ble godkjent på MSC 102:

- .1 Review of previous work
- .2 Hazard identification
- .3 Drafting of goals
- .4 Drafting of functional requirements
- .5 Analysis of gaps, inconsistencies and ambiguities
- .6 Drafting of prescriptive regulations

Det forelå et forslag fra USA om hvordan detaljforslagene kunne håndteres og i tillegg la formannen fram et forslag til hvordan man kunne håndtere innsendte detaljforslag, mye basert på USAs dokument:

- 1 Utsette behandlingen av tekniske forslag til endringer i SOLAS kapittel III og LSA-koden til man er kommet til siste step i arbeidsplanen.
- 2 I siste step i arbeidsplanen (.6) vurdere innholdet i innsendte forslag for å avgjøre om de
  - a. Vil trenge en ny output
  - b. Kan inngå som en del av revisjonen (ikke trenger en ny output) eller
  - c. Kan anses som mindre korreksjoner.

Da dette er et arbeid som vil ta tid, kan man ikke utsette behandlingen av eventuelle endringer som anses nødvendige og tidskriske, men disse skal sendes inn som forslag til ny output.

**Diskusjon:** Formannens forslag til håndtering av detaljforslag ble støttet, men ettersom de forslagene som ligger på bordet, enten ble sendt inn som forslag til nye agendapunkt og ble «plassert» under dette agendapunktet av MSC eller er sendt inn i «god tro» etterpå, ble det foreslått å gjenopprette LSA-korrespondansegruppen og at den bl.a. skal vurdere de forslagene man har på bordet opp mot «kriteriene» i 1 og 2 over.

Når det gjelder selve revisjonen av Solas kapittel III og LSA-koden er man mer eller mindre ferdig med step 1 og ble det påpekt at det er vanskelig å gjennomføre en «hazid» identifisering gjennom korrespondanse eller virtuelle møter. Det er nødvendig med ekspertise på risikoanalyser for å kunne identifisere risikomomentene og det beste vil være å etablere en ekspertgruppe som kan møtes så snart dette lar seg gjøre. Tyskland sa seg villig til å lede et eventuelt møte i ekspertgruppen.

**Utfall:** LSA-korrespondansegruppen ble gjenopprettet under ledelse av USA. MSC blir bedt om å godkjenne å avholde et ekspertmøte så snart det lar seg gjøre å møtes «in person» og forutsatt godkjenning av Council.

## 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». Under SSE 7 ble det 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 har fortsatt i en korrespondansegruppe ledet av Norge (Anders Tosseviken, DNV).

Det forelå også et forslag om å se på brannbeskyttelse i heissjakter, men dette ble ikke diskutert da det ikke er innenfor mandatet til dette agendapunktet og vil kreve en ny output.

**Diskusjon:** Norge understreket at vi hadde ønsket strengere krav, og at det vi hadde på bordet fra korrespondansegruppen, er det absolutte minimum som kan aksepteres. Spesielt for eksisterende skip hadde vi ønsket mer, men resultatet er uansett en forbedring av dagens sikkerhetsnivå.

Mye falt på plass under møtet, men det gjenstår litt arbeid:

For nye skip: Håndtering av åpninger på ro-ro dekk og arrangementer på værdekk.  
For eksisterende skip: Vannmonitører for beskyttelse av værdekk.

**Utfall:** Korrespondansegruppen ble gjenopprettet under ledelse av Norge

#### **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.

På SSE 7 ble det enighet om testkravene, men ikke tid til å ferdigstille retningslinjene.  
De foreslåtte endringene i MSC.1/Circ.1315 fjerner dagens preskriptive forbud mot natrium bikarbonat.

**Utfall:** Retningslinjene ble ferdigstilt og sendes MSC for godkjenning. Agendapunktet er med dette ferdig behandlet.

#### **AGENDAPUNKT 8      DEVELOPMENT OF AMENDMENTS TO THE LSA CODE AND RESOLUTION MSC.81(70) TO ADDRESS THE IN-WATER PERFORMANCE OF SOLAS LIFEJACKETS**

Denne saken ble satt på agendaen av EU og Kommisjonen etter en gjennomgang Storbritannia hadde gjort på bakgrunn av ulykker i fiskeflåten der det var funnet omkommende med vester som ikke hadde snudd den forulykkede. Spesifikt ønsker de at vester skal testes på mennesker med klær på. Til MSC 101 var det også sendt inn forslag til endringer i LSA-koden, forslag til endringer i MSC res.81(70) samt forslag til «Guidance on the in-water performance of lifejackets and considerations for selection of a lifejacket». Forslaget til retningslinjer ble ikke akseptert som basis for diskusjon på MSC 101.

**Utfall:** Det ble ikke tid til å diskutere dette i detalj, så det vil bli arbeidet videre med dette i LSA-korrespondansegruppen (se agendapunkt 5).

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

Under SSE 7 ble utkast til SOLAS endringer for kraner og ankerhåndteringsvinsjer gjort ferdig. Tilhørende retningslinjer for kraner ble også ferdigstilt, og ble oversendt MSC 103 for godkjenning «in principle». Det ble ikke tid til å gjøre ferdig retningslinjene for ankerhåndteringsvinsjer. Dette arbeidet har fortsatt i en korrespondansegruppe. Planen var at SOLAS-endringene og begge retningslinjene skulle tre i kraft 1. januar 2024.

På grunn av pandemien som medførte at SSE ikke møttes i 2021, er dette imidlertid ikke mulig. MSC 104 besluttet å innføre en mellomdato for ikrafttredelse av endringer i SOLAS og relaterte koder 1. januar 2026 som vil gjelde for SOLAS-endringene med tilhørende retningslinjer utarbeidet under dette agendapunktet.

**Diskusjon:** Det har dessverre skortet litt på ekspertise på ankerhåndteringsoperasjoner og utstyr i gruppene som har behandlet dette. Det har ført til krevende forhandlinger for å unngå å inkludere tiltak som er relevante for løfteanordninger, men ikke for ankerhåndteringsvinsjer og for å inkludere tilleggstiltak som er nødvendige for sikkerheten under ankerhåndteringsoperasjoner. Norge har jobbet hardt for dette og fått gjennomslag for de fleste av sine synspunkter.

**Utfall:** Retningslinjene ble ferdigstilt og oversendes MSC 107 for godkjenning sammen med retningslinjene for løfteanordninger og vedtak av tilhørende SOLAS-endringer. Agendapunktet er med dette ferdig behandlet.

Da disse retningslinjene vil bli henviset til i SOLAS teksten, får de en mer bindende karakter enn om de hadde vært frittstående retningslinjer da man må oppnå tilsvarende sikkerhetsnivå som disse retningslinjene gir.

Endringene trer i kraft 1. januar 2026 forutsatt godkjenning av MSC.

## **AGENDAPUNKT 10      DEVELOPMENT OF AMENDMENTS TO SOLAS CHAPTER II-2 AND THE FSS CODE CONCERNING DETECTION AND CONTROL OF FIRES IN CARGO HOLDS AND ON THE CARGO DECK OF CONTAINERSHIPS**

Initiativet til dette agendapunktet ble i utgangspunktet tatt av næringen, men Norge var en av kosponsorene til forslag om en ny output på dette til MSC 102 (behandlet på MSC 103).

Etter dette har EMSA satt i gang en analyse «CARGOSAFE STUDY», og i lys av det var Norge kosponsor til et dokument som foreslo en plan for arbeidet («roadmap») der det bl.a. ble foreslått å avvete utfallet av «CARGOSAFE» før eventuelle endringer til SOLAS og FSS-koden blir vurdert. Dette og øvrige dokumenter relatert til dette ble behandlet per korrespondanse forut for møtet.

Et av forslagene i dokumentet er å be MSC etablere ekspertgruppen på Formal Safety Assessment (FSA) så snart utfallet av CARGOSAFE-studien foreligger, slik at denne kan bli gjennomgått av ekspertgruppen og eventuelle anbefalinger bli sendt direkte til SSE.

I tillegg forelå det forslag om å utarbeide retningslinjer for design, ytelse, testing og godkjenning av vanntåkelanser.

**Utfall:** Planen for arbeidet fikk støtte og MSC vil bli bedt om å etablere FSA-gruppen.

Forslag om retningslinjer for vanntåkelanser blir lagt på is inntil videre.

### **AGENDAPUNKT 11 DEVELOPMENT OF AMENDMENTS TO SOLAS CHAPTER II-2 AND MSC.1/CIRC.1456 ADDRESSING FIRE PROTECTION OF CONTROL STATIONS ON CARGO SHIPS**

Dette ble satt på agendaen av MSC 101 etter forslag fra bl.a. Belgia, og på SSE 7 var det enighet om å løfte saken fra postbiennial agenda til agendaen for SSE 8. Det forelå forslag til endringer både fra Belgia med kosponsorer og Kina der forskjellen primært lå i om alle kontrollstasjoner skulle inkluderes eller om man kunne ekskludere kontrollstasjoner med lav brannrisiko.

**Utfall:** Saken diskuteres videre i FP-korrespondansegruppen (se agendapunkt 6).

### **AGENDAPUNKT 12 DEVELOPMENT OF PROVISIONS TO PROHIBIT THE USE OF FIRE-FIGHTING FOAMS CONTAINING PERFLUOROCTANE SULFONIC ACID (PFOS) FOR FIRE FIGHTING ON BOARD SHIPS**

Denne saken ble satt på agendaen av Norge sammen med Canada og USA. På SSE 7 ble det enighet om å inkludere agendapunktet på agendaen for SSE 8. Norge har i samarbeid med Canada og USA sendt inn forslag til endringer i SOLAS of HSC-kodene (1994 og 2000). Et alternativt forslag er sendt inn av Kina, men det tar ikke for seg HSC-kodene. Kina foreslår i tillegg å inkludere krav om at PFOS skal leveres til egnet mottak på land. Dette kan Norge støtte.

**Utfall:** Forslag til SOLAS-endringer og endringer i HSC-kodene (1994 og 2000) ble vedtatt som foreslått av Norge og kosponset av Canada og USA. Forslaget fra Kina om levering av PFOS til egnet mottak på land ble inkludert. Agendapunktet er dermed ferdig behandlet.

Endringene trer i kraft 1. januar 2026 forutsatt godkjenning av MSC.

### **AGENDAPUNKT 13 VALIDATED MODEL TRAINING COURSES**

MSC har gitt alle underkomiteene i oppgave å se på nødvendigheten av oppdatering av modellkurs på sine ansvarsområder. SSE 7 var enige om at det var behov for å oppdatere følgende kurs

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).

Det var enighet om å prioritere «Model Course 3.03 on Survey of Machinery Installations», og sekretariatet har utarbeidet forslag til instruks for arbeidet. De ber også om at land eller eksperter melder seg til å delta i arbeidet, alternativt ber IMO om fullmakt til å leie inn nødvendig ekspertise.

MSC-MEPC 2/Circ.15/Rev.1 «Revised guidelines for the development, review and validation of model courses» legges til grunn for oppdateringen.

**Utfall:** Dette agendapunktet ble behandlet per korrespondanse forut for møtet og sekretariatets forslag fikk støtte. IACS meldte seg til rollen som «kursutvikler».

## **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 kom på SSE 7 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.

På SSE 7 ble det enighet om prinsippene for arbeidet, og revisjonen har blitt arbeidet videre med i en korrespondansegruppe under ledelse av Bahamas.

**Diskusjon:** Korrespondansegruppen har gjort en god jobb og Norge var innstilt på å støtte utfallet så retningslinjene kunne tre i kraft. Imidlertid ble det mye diskusjoner om nødvendige klargjøringer av anvendelse, forholdet mellom den nye koden og den eksisterende, språket i koden og forholdet mellom koden og andre bindende IMO instrumenter.

**Utfall:** Korrespondansegruppen ble gjenopprettet under ledelse av Bahamas.

## **AGENDAPUNKT 15 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 som utkast til MSC.1/sirkulærer:

Unified interpretations of SOLAS regulation II-2/reg.9.7 (utarbeidet av korrespondansegruppe og godkjent per korrespondanse forut for møtet.

Utover denne fortolkningen ble det kun tid til å diskutere dokumentene fra IACS og ILAMA om implementeringene av MSC res.402(96).

**Utfall:** Det ble besluttet å utsette behandlingen av fortolkningen til MSC har behandlet forslag om å henvise til en ISO PAS i nevnte resolusjon.

I den forbindelse informerte ISO om at den tidligere ISO PAS standarden nå var så og si ferdig behandlet og vil bli utgitt som en fullverdig ISO-standard, ISO 23678.

Behandlingen av følgende dokumenter ble utsatt til SSE 9:

SSE 8/15 (IACS), SSE 8/15/1 (IACS), SSE 8/15/2 (IACS), SSE 8/15/3 (IACS), SSE 8/15/4 (China), SSE 8/15/6 (IACS), SSE 8/15/7 (Marshall Islands et al.), SSE 8/15/8 (IACS), SSE 8/15/9 (IACS), SSE 8/15/10 (IACS), SSE 8/15/11 (United States), SSE 8/15/12 (United States) and SSE 8/15/13 (IACS).

## **AGENDAPUNKT 16 BIENNIAL STATUS REPORT AND PROVISIONAL AGENDA FOR SSE 9**

Foreløpig agenda for SSE 9 og arbeidsprogrammet til SSE ble justert basert på utfallet av SSE 8.

To agendapunkter ble løftet fra post-biennial agenda og satt på foreløpig agenda for SSE 9:

Development of amendments to the LSA Code to revise the lowering speed of survival craft and rescue boats for cargo ships



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

I tillegg har alle underkomiteene blitt bedt om å vurdere om det er mulig å fjerne noen av de eldre post-biennial agendapunktene.

**Utfall:** Post-biennial agendapunkt nr.65 "Application of amendments to SOLAS and related codes and guidelines" anbefales strøket med henvisning til MSC.1/Circ.1481 og MSC.1/Circ.1483.

### **Foreløpig dato for SSE 9 er satt til 27/2-3/3 2023**

## **AGENDAPUNKT 17 ELECTION OF CHAIR AND VICE-CHAIR FOR 2022**

U. Şentürk (Tyrkia) og Viseadmiral Aliperta (Palau) ble gjenvalgt som henholdsvis formann og viseformann for 2023.

## **AGENDAPUNKT 18 ANY OTHER BUSINESS**

En del av dokumentene under dette agendapunktet ble behandlet per korrespondanse forut for møtet:

Sekretariatet hadde utarbeidet forslag til endringer i «Revised standardized life-saving appliance evaluation and test report forms (survival craft)» (MSC.1/Circ.1630). Endringene er en konsekvens av endringer i MSC res.81(70).

**Utfall:** Endringene ble godkjent og revidert sirkulære sendt MSC for godkjenning.

Det forelå forslag til mindre endringer i utstyrslistene til sertifikatene i SOLAS, HSC-koden og SPS-koden for å harmonisere disse med terminologien brukt i LSA-koden.

**Utfall:** Endringene ble støttet som mindre endringer og sendes MSC for godkjenning og påfølgende vedtak.

Norge var kosponsor på et dokument som promoterer bruken av IMOSpace som verktøy for korrespondansegrupper. Det var også enkelte forslag til forbedringer.

**Utfall:** SSE 8 var enige i at IMOSpace var et godt verktøy og sa seg også enig i de foreslåtte forbedringene. MSC 106 blir bedt om å notere seg informasjonen og vurdere anbefalingene til forbedring.

Dokumenter diskutert under møtet:

Draft interim guidelines on onshore power supply ble ferdigstilt fra SSE sin side under SSE 7. De ble sendt til underkomiteen Human Element, training and watchkeeping (HTW) for at den skulle verifisere forslagene til opplæring. I tillegg forelå de en rekke forslag til endringer.

**Diskusjon:** Det var ikke mulig å enes om alle forslagene, så saken gjenopptas på SSE 9. Det ble oppfordret til å sende inn forslag til løsninger til neste møte. Det planlegges en drafting gruppe på SSE 9 for å ferdigstille retningslinjene.

I tillegg var det to dokumenter som foreslo mindre endringer i kapittel 11 i FSS-koden og i «Revised recommendation on the use and fitting of retro-reflective materials on life-saving appliances». Disse ble ikke ansett som mindre endringer og vil kreve nye output.

## **AGENDAPUNKT 19 REVIEW OF THE 2014 STANDARD SPECIFICATION FOR SHIPBOARD INCINERATORS (RESOLUTION MEPC.244(66)) ON FIRE PROTECTION REQUIREMENTS FOR INCINERATORS AND WASTE STOWAGE SPACES**

Etter forslag fra SSE har MEPC satt dette på SSE 8 sin agenda. Saken gjelder uoverensstemmelser mellom sikkerhetsbestemmelsene i annex 2 i denne resolusjonen og SOLAS. Det forelå forslag om å slette annex 2 så SOLAS sine bestemmelser blir «enerådende». Dette er i henhold til Norges posisjon.

**Utfall:** Saken ble behandlet per korrespondanse forut for møtet, og det var enighet om å slette annex 2 i resolusjonen, og sekretariatet gjør de nødvendige endringer og oversender forslag til endret resolusjon til MEPC for godkjenning.

Liberia kommenterte under behandlingen at dette ville føre til at man ville «miste» mange skip da MARPOL også regulerer skip under 500 GT, men det ble ikke nevnt under møtet. Dette kan komme opp i MEPC.

Haugesund 9. mars 2022

Turid Stemre  
Delegasjonsleder