

Fra: Torstein Dale Selsås, Sjøfartsdirektoratet
Møtested: International Maritime Organization, London
Møteleder: U. Şentürk (Tyrkia)
Referat fra: Sub-Committee on Ship System and Equipment, 9. Sesjon (28. februar - 4. mars 2023)

Dato 15. mars 2023

Sammendrag:

Møtet ble gjennomført som fysisk møte i IMO bygningen, med mulighet for å delta elektronisk. Av viktige saker som ble arbeidet med kan det nevnes at SSE ferdigstilte endringer til SOLAS kapitlet II-2 om brannsikkerhet på RO-RO passasjerskip. Krav til ventilasjon i lukkede livbåter i LSA koden ble ferdigstilt, det ble også retningslinjer for landstrøm (On Shore Power Supply) og dykkerkoden (Code for Safety for Diving Systems).

Den norske delegasjonen:

<i>Navn</i>	<i>Organisasjon</i>	<i>Plenum/arbeidsgruppe</i>
<i>Sjefingeniør Torstein Dale Selsås (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 Anita Strømøy</i>	Sjøfartsdirektoratet	EG
<i>Senioringeniør Svein Helge Juell</i>	Sjøfartsdirektoratet	DG 2 Remote
<i>Sjefingeniør Roar Haugan</i>	Sjøfartsdirektoratet	Plenum Remote
<i>Fagsjef Skipssikkerhet Jahn Viggo Rønningen</i>	Norges Rederiforbund	WG 1
<i>Sjefingeniør Anders Tosseviken</i>	DNV	WG 2 Formann
<i>Sjefingeniør Alf Roger Skevig</i>	DNV	Plenum
<i>Sjefingeniør Aleksandr Jegorov</i>	DNV	WG 1 Remote
<i>Seniorrådgiver Kåre Segadal</i>	NUI	EG Remote

Forberedelser til møtet

Nasjonalt formøte ble avholdt i Sjøfartsdirektoratets lokaler 22. februar 2023 med mulighet for digital deltagelse.

Norske dokumenter

Norge hadde sendt inn følgende dokument til møtet:

SSE 9/6 Report of the correspondence group (Fire Protection)
SSE 9/15/1 Comments on document SSE 9/15, sammen med UK og IACS



Forhandlingene

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

Det ble opprettet to arbeidsgrupper, en ekspertgruppe og to drafting-grupper:

Gruppe		Agendapunkt	Formann
Working group 1	Life-saving appliances (LSA)	3, 4, 5, [7], 8, [14], 16 and 19	Mr. George Grills (United States)
Working group 2	Fire protection (FP)	6, 9, [10], 11, [14], [15] and 19	Mr. Anders Tosseviken (Norway)
Drafting group 1	Validated model training courses	13	Mr. Vinayak Mohla (GlobalMET)
Drafting group 2	Drafting Group on Onshore Power Supply	19	Mr. Hironori Eguro (Japan)
Expert group	Revision of the 1995 Code of Safety for Diving Systems.	12	Mr. Christos Chrysovitsanos (Bahamas)

AGENDAPUNKT 3 New requirements for ventilation of survival craft

På SSE 8 ble endringene testkravene i MSC Res.81(70) godkjent for oversendelse til MSC sammen med de tidligere utarbeidede endringene i LSA-koden. Det var imidlertid diskusjoner på MSC 106 hvorvidt man skulle godkjenne endringer for lukkede livbåter, og stryke videre arbeide med ventilasjonskrav for delvis lukkede livbåter og flåter. Dette spørsmålet ble sendt tilbake til SSE, sammen med spørsmål om behov for ventilasjonskrav i delvis lukkede livbåter og flåter.

Diskusjon: Det var diskusjoner rundt behov for regulering av ventilasjonskrav i delvis lukkede livbåter og flåter. Videre ble arbeidet med testkrav i MSC Res.81(70) og MSC.1/Circ.1630/Rev.1 for lukkede livbåter ferdigstilt. Norsk posisjon har hele tiden vært at det er behov for tydeligere ventilasjonskrav for alle typer redningsfarkoster.

Utfall: Endringene i MSC Res.81(70) og MSC.1/Circ.1630/Rev.1 for lukkede livbåter ble godkjent for oversendelse til MSC. Det ble utarbeidet forslag til endring i MSC.402(96) for å få inn krav til årlig kontroll av ventilasjonssystem.

Endringene er planlagt å tre i kraft 1. januar 2026, men det gis en overgangsperiode på 3 år, så i realiteten vil de gjelde for livbåter installert etter 1. januar 2029. Underkomiteen var delt i synet på om nye ventilasjonskrav var nødvendig for delvis åpne livbåter og flåter.

Agendapunktet blir derfor værende på agendaen for videre diskusjon og eventuelle innsendelser av dokumenter for å vise behov for arbeid angående ventilasjonskrav for delvis lukkede livbåter og flåter.

AGENDAPUNKT 4 Development of amendments to the LSA Code to revise the lowering speed of survival craft and rescue boats for cargo ships

SSE 8 satte saken på biennial agenda, og på agendaen til SSE 9.

Diskusjon:

SSE 9 vurderte krav til sikker låringshastighet og maksimal låringshastighet til livbåter og MOB-båter.

Utfall:

Det ble enighet om endringer til LSA koden for å begrense minimum låringshastighet til en funksjon av høyde, men ikke mer enn 1 m/s, samt å definere en maksimal låringshastighet på 1,3 m/s. Administrasjonen kan imidlertid definere en annen maksimal låringshastighet. Forslag til endringer sendes til MSC for godkjenning på MSC 107 og endelig fastsettelse på MSC 108, videre blir det bedt om at agendapunktet ferdigstilles.

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 III og LSA-koden. Korrespondansegruppen som ble etablert på SSE8 har vurdert de innsendte forslagene og kategorisert de ut fra viktighetsgrad. Det har mellom SSE 8 og SSE 9 vært holdt et mellomliggende arbeidsmøte for å arbeide videre med HAZID for SOLAS kapittel III og LSA-koden. Dette arbeidet ble koordinert av Tyskland.

Diskusjon: Arbeidsgruppen diskuterte prioritering av et innsendt forslag om endring i SOLAS for stuing av livbåter. Arbeidsgruppen slo fast at alle som sender slike forslag selv må vurdere prioritet, og hvis de mener forslaget skal kategoriseres som «urgent» må det sendes forslag om nytt agendapunkt til MSC. Det er ikke meningen at agendapunktet for revisjon av kapittel III skal brukes for å gjøre endringer i den nåværende teksten i kapittel III.

Det var ikke tid til videre arbeid med HAZID i dette møtet, og underkomiteen foreslo å gjennomføre et nytt mellomliggende møte i løpet av 2023.

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) frem mot SSE 9.

Diskusjon: Det ble arbeidet videre med endringer i SOLAS kapittel II-2, med grunnlag i arbeidet som var gjort av korrespondansegruppen frem mot SSE 9.

Utfall: SSE 9 ferdigstilte flere endringer til SOLAS kapittel II-2, FSS-koden og MSC.1/Circ.1430 for å redusere risiko for og konsekvens av brann på RO-RO dekk og «special category spaces» på nye og eksisterende Ro-Ro passasjer skip. Forslag til endringer sendes til MSC for godkjenning på MSC 107 og videre endelig fastsettelse. Videre blir det bedt om at agendapunktet ferdigstilles.

AGENDAPUNKT 7 Development of amendments to the LSA Code for thermal performance of immersion suits

SSE 8 satte saken på biennial agenda, og på agendaen til SSE 9.

Diskusjon:

SSE 9 vurderte testkrav for overlevelsedrakter, med mål om en mer uniform utførelse av tester. Det har vært mest vanlig å bruke mennesker til å utføre de termiske testene. Dette har flere utfordringer, både i forhold til etikk og variasjon i testresultat som følge av testpersonenes toleranse for kulde. Bruk av testmannekenger er tillatt, og blir mer og mer vanlig. Slike tester har også utfordringer og det ble påpekt at det kan være behov for mer forskning og tydeligere krav.

Utfall:

Det ble enighet om en mindre endring i anbefalingene i MSC.81(70) om gjennomføring av test med mennesker. Det ble ikke gjort endringer i anbefalingene til gjennomføring av mannekengtester. Forslag til endringer blir sendt til MSC 107 for godkjenning.

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-landene 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 typegodkjenningstestene av vester skal utføres på mennesker med klær på. I dag er det krav om at testen skal gjøres med testpersoner iført badetøy. Klær kan gi økt oppdrift i starten før vannet trekker inn i dem, og dermed påvirke vestens evne til å snu en person. Forslaget om test med klær på har blitt nedstemt i tidligere møter. Øvrige forbedringsforslag har vært diskutert på SSE 8 og i korrespondansegruppen. Det gjenstod noen setninger i klammeparentes som ble tatt opp til diskusjon på SSE 9. I tillegg hadde Japan sendt inn dokumenter om forskning knyttet til alternative testmetoder som på en bedre måte vil simulere en person med klær på. Japan presenterte forskningsresultatene i en lunsjpresentasjon under SSE 9.

Diskusjon:

SSE arbeidet med endringer til LSA koden og oppdatering av testkrav i MSC.81(70) for å spesifisere krav til redningsvester i vann.

Utfall: Forslag til endringer i kapittel 2 i LSA koden ble ferdigstilt, forslag til endringer sendes til MSC for godkjenning på MSC 107 og endelig fastsettelse på MSC 108. Grunnet foreslåtte endringer i LSA koden må det og gjøres endringer i MSC.81(70) og MSC.1/Circ.1628. Det er forskning som pågår på området, og grunnet dette vil agendapunktet settes på post biennial agenda i påvente av fremtidige innsendelser på området.

AGENDAPUNKT 9 Revision of the provisions for helicopter facilities in SOLAS and the MODU Code

SSE 8 satte saken på biennial agenda, og på agendaen til SSE 9.

Diskusjon:

Regler for helikopter fasiliteter i SOLAS og MODU koden skal harmoniseres med ICAO konvensjonen.

Utfall:

Grunnet tidsmangel ble behandling av dette agendapunktet utsatt til SSE 10.

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 ko-sponsorene 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 ko-sponsor til et dokument som foreslo en plan for arbeidet («roadmap») der det bl.a. ble foreslått å avvente utfallet av «CARGOSAFE» før eventuelle endringer til SOLAS og FSS-koden blir vurdert.

MSC 106 har godkjent etablering av en ekspertgruppe på Formal Safety Assessment (FSA) som skal gjennomgå utfallet av CARGOSAFE-studien når den foreligger.

Utfall: Det var sendt inn to dokumenter under dette agendapunktet, det var imidlertid enighet om å utsette behandling av disse til FSA ekspertgruppen har gjennomgått «CARGOSAFE» studien for å få en mer helhetlig tilnærming på videre arbeid.

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.

Diskusjon:

SSE 9 arbeidet videre basert på utkast fra korrespondansegruppen.

Utfall:

SSE 9 ferdigstilte foreslåtte endringer til SOLAS reg. II-2/7.5.5, samt tilhørende MSC resolusjon med mål om godkjenning på MSC 107. Nødvendige endringer i Unified Interpretation av SOLAS kapittel II-2, FSS og FTP koden som følge av SOLAS endringene ble også ferdigstilt. MSC blir bedt om å ferdigstille agendapunktet.

AGENDAPUNKT 12 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 ble satt opp som eget agendapunkt etter SSE 7 etter forslag fra Bahamas, Marshall Island og IMCA.

Norge støttet å sette dette på agendaen, da det var behov for å se på dykkerkoden og retningslinjene for hyperbariske evakueringsystemer.

Det har siden SSE 7 vært korrespondansegruppe på dette agendapunktet og den nye dykkerkode ble ferdigstilt på SSE 9. Den nye koden vil ikke bli bindende, og koden fra 1995 vil fortsatt være

gjeldende for eksisterende dykkersystemer. Den nye koden inneholder bestemmelser som er oppdatert i henhold til krav og praksis i industrien, både for faste og portable dykkersystemer, samt integrasjonen mellom dykkersystemer og skip/innretning som systemet er plassert i. ISM koden er tatt inn for å sikre en god integrering mellom skipet/innretningen og dykkersystemet.

Krav til hyperbarisk evakuering av dykkere er forbedret og strekker seg hele veien fra evakueringstidspunktet til dykkerne er fremme på et hyperbarisk mottakssenter.

Det er også utviklet en veiledning for implementering av koden.

Utfall:

Arbeidet med dykkerkoden ble ferdigstilt, og MSC blir bedt om å godkjenne 2023 Diving Code (International Code of Safety for Diving Operations, 2023).

MSC blir videre bedt om å ferdigstille agendapunktet.

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. IACS har hatt rollen som kursutvikler.

Utfall:

Modell kurs 3.03 Survey of machinery installations, ble sammen med revidert "Compendium of Model Course 3.03" validert.

Det ble enighet om at det neste modellkurset under SSE som skal revideres er «3.04 Survey of electrical installations», og det ble satt opp Terms of Reference for dette arbeidet.

Det bes om at land eller eksperter melder seg til å delta i arbeidet, alternativt ber IMO om fullmakt til å leie inn nødvendig ekspertise.

AGENDAPUNKT 14 Unified interpretation of provisions of IMO safety, security and environment-related conventions

Det ble under dette agendapunktet behandlet forslag til Unified Interpretations (UI) sendt inn til SSE 9, samt 13 dokumenter som var utsatt fra SSE 8.

Som under tidligere møter i år, så var planen å sende forslag til UI'er som ikke ble nedstemt, men hvor det ble påpekt at det var behov for språklige justeringer til en arbeidsgruppe for gjennomgang, på SSE henholdsvis Fire Protection eller LSA (Life Saving Appliances) gruppen. Grunnet tidsmangel ble enkelte forslag til UI sendt til korrespondansegrupper som arbeider frem til SSE 10, istedenfor til arbeidsgrupper på SSE9.

LSA Relaterte Dokumenter:

LED torches in survival craft (SSE 8/15/7)

- UI ble akseptert av SSE og sendt til MSC 107 for endelig godkjenning.

Lifeboat exterior colour (SSE 8/15/12)

- UI ble ikke akseptert, innsender ble bedt om å sende inn forlag til nytt output.

Launching of rescue boats on a cargo ship (SSE 8/15/2, SSE 9/14/3, SSE 9/14/7)

- Det var enighet om prinsippene, men at korrespondansegruppen på LSA skulle vurdere innholdet videre, sendt til LSA CG.

Brann Relaterte Dokumenter:**Performance-based standard used to classify portable fire extinguishers (SSE 8/15/11)**

- UI ble ikke akseptert, innsender ble bedt om å sende inn forlag til nytt output.

Means of escape from the steering gear space on cargo ships (SSE 8/15/1)

- Det var enighet om prinsippene, men at korrespondansegruppen på Fire Protection skulle vurdere innholdet videre, sendt til Fire Protection CG.

Cargo/vapour piping and related gas-freeing piping/ducts on tankers (SSE 8/15/9)

- Det var enighet om prinsippene, men at korrespondansegruppen på Fire Protection skulle vurdere innholdet videre, sendt til Fire Protection CG.

Testing requirements for the floor covering materials (SSE 8/15/13)

- Det var enighet om prinsippene, men at korrespondansegruppen på Fire Protection skulle vurdere innholdet videre, sendt til Fire Protection CG.

Fire testing requirements for pipe couplings (SSE 8/15)

- SSE ber om at MSC overfører dokumentet til det pågående arbeidet under SrTP under SDC.

Valve arrangements in the FSS Code (SSE 8/15/8)

- Det var enighet om prinsippene, men at korrespondansegruppen på Fire Protection skulle vurdere innholdet videre, sendt til Fire Protection CG.

Detector spacing in SOLAS and the FSS Code (SSE 8/15/10)

- UI ble ikke akseptert.

Unified interpretation of paragraph 2.1.2.6 of chapter 5 of the FSS Code (SSE 9/14/5)

- Det var enighet om prinsippene, men at korrespondansegruppen på Fire Protection skulle vurdere innholdet videre, sendt til Fire Protection CG.

Unified interpretation of the number of portable foam applicators (SSE 9/14/6)

- UI ble ikke akseptert, innsender ble bedt om å sende inn forlag til nytt output.

Amendments to MSC.1/Circ.1276 on galley ducts (SSE 9/14)

- UI ble akseptert av SSE og sendt til MSC 107 for endelig godkjenning.
- SSE ber MSC om å godkjenne at Sekretariatet erstatter ISO standard 15371:2009 i SOLAS regler II-2/9.7.5.1.1.3, II-2/9.7.5.2.4 and II-2/10.6.4.1 med ISO 15371:2015 når neste konsoliderte utgave av SOLAS skal publiseres.

Unified interpretation of SOLAS regulations II-2/19.3.4.1 and II-2/19.3.5.4 (SSE 9/14/1)

- Det var enighet om prinsippene, men at korrespondansegruppen på Fire Protection skulle vurdere innholdet videre, sendt til Fire Protection CG.

Interpretation of SOLAS regulation II-2/9.7.4.5 on vertical ducts (SSE 9/14/2)

- UI ble ikke akseptert, men skal vurderes under agendapunkt for "Review and update SOLAS regulation II-2/9 on containment of fire to incorporate existing guidance and clarify requirements", når dette blir løftet fra post biennial agenda.

Resterende Dokumenter:

Supplementary lightning in the cabins of passenger ships (SSE 8/15/4)

- UI ble ikke akseptert.

Revision of MSC.1/Circ.1557 (SSE 8/15/6)

- UI ble akseptert av SSE og sendt til MSC 107 for endelig godkjenning.

Single electric propulsion motors (SSE 8/15/3)

- UI ble akseptert av SSE og sendt til MSC 107 for endelig godkjenning.

Draft revision of MSC.1/Circ.1416/Rev.1 on non-traditional steering arrangements (SSE 9/14/4)

- UI ble ikke akseptert, men skal vurderes under agendapunkt for "Revision of SOLAS chapters II-1 (part C) and V and related instruments regarding steering and propulsion requirements to address both traditional and non-traditional propulsion and steering systems" for en mer helhetlig gjennomgang.

AGENDAPUNKT 15 Development of provisions to prohibit the use of fire-fighting foams containing perfluorooctane sulfonic acid (PFOS) for fire-fighting on board ships

Denne saken ble satt på agendaen av Norge sammen med Canada og USA.

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 på SSE 8, og agendapunktet var i utgangspunktet ferdig behandlet. Det var imidlertid noen diskusjoner om virkeområdet, samt om utvidelse av forbudet til å også gjelde andre brannskum som inneholder fluor, samt spørsmål om behovet for å revidere «Revised guidelines for the performance and testing criteria, and surveys of foam concentrates for fixed fire-extinguishing systems (MSC.1/Circ.1312)» som gjorde at MSC 106 sendte disse spørsmålene tilbake til SSE 9.

Utfall:

SSE ber MSC om å utvide agendapunktet med følgende ny tittel: "Development of provisions to consider prohibiting the use of fire-fighting foams containing fluorinated substances, in addition to PFOS, for fire-fighting on board ships", gitt begrunnelse fra SSE 9. Det foreslås at "target completion year" blir utvidet til 2025.

AGENDAPUNKT 16 Amendments to the LSA Code concerning single fall and hook systems with on-load release capability

Dette agendapunktet var i utgangspunktet ferdigstilt på SSE 7, men det var kommet inn kommentardokumenter som påpekte utilsiktede konsekvenser til MSC, og etter noe diskusjon på MSC 106 ble spørsmålene henvist videre til SSE for en faglig diskusjon, og agendapunktet ble gjenopprettet.

Diskusjon:

Det var kommet inn ett kommentardokument i tillegg til sekretariatets oppsummering fra MSC 106.

Utfall:

SSE 9 ble enige om endringer i paragraf 4.4.7.6.8 i LSA koden for å forsikre tilstrekkelig sikkerhetsstandards for livbåter og MOB-båter utstyrt med «single fall and hook systems with on-load release capability».

Endringer sendes til MSC 107 for endelig godkjenning, videre blir det bedt om at agendapunktet ferdigstilles.

AGENDAPUNKT 17 Biennial status report and provisional agenda for SSE 10

Foreløpig agenda for SSE 10 og arbeidsprogrammet til SSE ble justert basert på utfallet av SSE 9.

Ett agendapunkt ble løftet fra post-biennial agenda og satt på foreløpig agenda for SSE 10:

- “The carriage of self-righting or canopied reversible liferafts”

I tillegg ble ett agendapunkt overført fra post biennial agenda på SSE til biennial agenda på SDC:

- "Revision of SOLAS chapters II-1 (part C) and V and related instruments regarding steering and propulsion requirements to address both traditional and non-traditional propulsion and steering systems"

Foreløpig dato for SSE 10 er satt til 4. til 8. mars 2024**AGENDAPUNKT 18 Election of Chair and Vice-Chair for 2024**

U. Şentürk (Tyrkia) og Viseadmiral Aliperta (Palau) ble gjenvalgt som henholdsvis formann og viseformann for 2024.

AGENDAPUNKT 19 Any other business**Retningslinjer for Landstrøm (Onboard Power Supply (OPS)) (SSE 9/19, SSE 9/19/3, SSE 9/19/10):**

SSE 7 ferdigstilte retningslinjer for OPS, men det var utestående spørsmål som blant annet HTW ble bedt om å se på. Kommentarer fra andre underkomiteer ble gjennomgått og SSE 9 ble enige om retningslinjer for OPS.

Utkast til retningslinje for OPS sendes til MSC 107 for endelig godkjenning.

ISO Standard 23678 and revision of resolution MSC.402(96) (SSE 9/19/1, SSE 9/19/6, SSE 9/19/8)

Det har vært mange og lange diskusjoner både på MSC og SSE angående MSC.402(96) og og noe av begrepsbruken i resolusjonen, spesielt med tanke på begrepene «make» og «type».

Videre har det vært spørsmål rundt henvisning til ISO Standard 23678, og om den kan vises til i en fotnote til MSC.402(96), og hvor blant annet de nevnte begrepene er definert av ISO. Saken var oppe på MSC 106, og medlemsstatene har vært ganske delt om veien videre. Noen ønsker å henvise til ISO standarden, mens andre ønsker en revisjon av MSC.402(96). Til SSE 9 hadde sekretariatet oppsummert tidligere diskusjoner, og kommet opp med alternativer om å enten foreslå ett nytt output for å revidere MSC.402(96), henvise til ISO 23678 i MSC.402(96), eller diverse kompromissløsninger for å ta inn begge sider. Etter mye diskusjonen ble det til slutt satt ned en gruppe som utarbeidet en begrunnelse for nytt output som sendes til MSC 107 for godkjenning, med mål om å ha det på agendaen til SSE 10.

References to ISO standard 12402-7 in resolution MSC.81(70) (SSE 9/19/9)

Det var her forslag om å oppdatere ISO 12402-7:2020 i Resolution MSC.81(70) som en mindre korreksjon.

Forslaget fikk støtte av SSE, selv om Norge påpekte at vi burde ha en faglig vurdering av eventuelle endringer i oppdatert ISO standard før dette ble endret.

Maintenance and inspection of suspension parts used with survival craft (SSE 9/19/5)

Det var i innsendelsen påpekt at i vedlikeholds krav til livredningsmidler er enkelte komponenter utelatt fra å ha spesifikke krav.

Det var enighet om at det så ut til å være mangelfulle krav, og innsenderne ble bedt om å forberede innsendelse av forslag til nytt output til MSC.

ISO Standard 15364:2021 and revision of MSC/Circ.677 (SSE 9/19/1, SSE 9/19/4)

Etter diskusjon på MSC 106 ble saken rundt P/V ventiler og «leakage rate» sendt tilbake til SSE for en faglig gjennomgang.

Det var her forslag om å oppdatere MSC/Circ.677, med nyeste utgave av ISO Standard 15364, som vil si endre fra 15364:2000 til 15364:2021.

Det er endringer i ISO standarden blant annet når det kommer til tillatt «leakage rate» fra P/V ventiler, noe som skapte diskusjoner og flere (inkludert Norge) mener at kravene til P/V ventiler i SOLAS er skrevet med forståelsen at «leakage rate» fra P/V ventiler ikke aksepteres.

Det var enighet om at problemstillingen krevde videre diskusjoner og Fire Protection CG ble instruert til å vurdere saken videre.

Clarification on the applicable standards for fire-fighter's outfits (SSE 9/19/7)

I innsendt dokument etterlyses det bedre henvisning til hvilken teststandard brannmannsutstyr skal testes og godkjennes i henhold til.

Fire Protection CG ble bedt om å vurdere saken videre, og om nødvendig så bes innsender om å sende inn forslag til nytt output til MSC 108.

SSE Sub-Committee's involvement in human element (SSE 9/19/2)

SSE er bedt om å ta Human Element med i betraktningen når saker skal vurderes, likt som alle komiteer og underkomiteer er bedt om.

SSE noterte seg innholdet, og spesielt kommentaren fra UK om å se spesielt på Human Centered Design i fremtiden.

Oppfølging

Norge vil delta i aktuelle korrespondansegrupper opprettet og Sjøfartsdirektoratet vil koordinere norske innspill for disse.

Haugesund 15. mars 2023

Torstein Dale Selsås
Delegasjonsleder