Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Rapport fra CCC 1

TIL: Direktoratets ledelse og delegasjonsmedlemmene
FRA: Delegasjonen v/Lars Christian Espenes
DATO: 18.september 2014

Komite: **I**MO´s Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC 1)
8 – 12.september 2014

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Navn	**Organisasjon**	**Arbeidsgruppe**
Lars Chr Espenes	Sdir	Plenum, WG 2
Turid Stemre	Sdir	WG 1
Kim A. Paulsen	Sdir	WG 3
Elisabeth Førland	Sdir	Plenum
Øyvind Skog	Sdir	WG 1
Arne Laudal	DNV-GL	Plenum, WG 2
Rolf Skjong	DNV-GL	WG 1
Linda Sigrid Hammer	DNV-GL	WG 1
Jostein Vaagland	Norges Rederiforbund	Plenum, WG 1 og 2
Siv Randi Hjørungnes	Rolls Royce	WG 1

1. INNLEDNING

Dette var det første møte i CCC etter omstrukturering av underkomiteene i IMO. Xie Hui (Kina) ble valgt som formann under møtet, og Patrick Van Lancker (Belgia) ble valgt som vise-formann. De var henholdsvis sittende formann og vise-formann for DSC.

Uken etter CCC 1 møtes E&T arbeidsgruppen som i år vil arbeide med IMSBC koden. Arbeidsgruppen veksler mellom å arbeide med IMSBC og IMDG koden annen hvert år.

Under CCC 1 ble det opprettet følgende arbeidsgrupper:

WG 1 Working group on development of International Code of safety for ships using gases or other low-flashpoint fuels (IGF CODE) (Agendapunkt 4 - under ledelse av Turid Stemre, Norge)

WG 2 Working group on harmful to the marine environment (HME) substances within the IMSBC code in relation to the revised MARPOL Annex V (Agendapunkt 5 - underledelse av Dr. S Ota, Japan)

WG 3 Working group on container safety (Agendapunkt 3 og 9 - under ledelse av Keith Bradley, Storbrittania)

Norge hadde sendt inn følgende dokumenter til CCC 1:

CCC 1/4 - Report of the Correspondence Group
CCC 1/4/1 - Proposal for an editorial amendment to the draft IGF Code (m/ Marshall Islands)
CCC 1/4/6 - Comments and proposals on issues under consideration
CCC 1/4/7 - Comments and suggestions on the location of fuel tanks
CCC 1/INF.20 - Assessments of risks associated with location of LNG fuel tanks

2. OPPSUMMERING

De viktigste sakene for Norge under møtet var:

- IGF Koden
- Implementeringen av MARPOL Vedlegg V (miljøskadelige laster i IMSBC koden)

IGF Koden (Agendapunkt 4):
Underkomiteen godkjente et utkast til SOLAS endringer som vil gjøre IGF koden bindene under SOLAS. IGF koden vil få det samme virkeområdet som SOLAS, det vil si lasteskip over 500 BT, samt passasjerskip. Koden er ferdigstilt bortsett fra diskusjonene om tank plassering som vil finne sted under MSC 94.

MARPOL Vedlegg V (Agendapunkt 5):
Underkomiteen forberedte en ny seksjon 14 i IMSBC koden som er en sammenstilling av relevante regler i MARPOL Vedlegg V, samt 2012 retningslinjene for implementering av MARPOL Vedlegg, inkludert kriteriene for klassifisering av miljøskadelige laster. Endringene sendes til MEPC 68 for aksept.

Det ble nedsatt følgende korrespondansegrupper under CCC 1:

- Correspondence Group on the Amendment of the IGF Code (albert.wistrom@transportstyrelsen.se)
- Correspondence Group on the implementation of a global ACEP database (Ken.A.Smith@uscg.mil)
- Correspondence Group development of material for promoting a culture of safety in the supply chain (keith.bradley@mcga.gov.uk)

3. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTENE PÅ AGENDAEN

.1 Adoption of the agenda

Agendaen ble godkjent.

.2 Decisions of other IMO bodies

Sekretariatet informerte om utfallet av diskusjoner i komitéene og andre underkomiteer der dette berører CCCs arbeid. Der CCC spesifikt ble bedt om å gjøre noe ble dette diskutert under de relevante agendapunktene.

.3 Amendments to CSC 1972 and associated circulars

Det ble opprettet en arbeidsgruppe ledet av Keith Bradly (Storbrittania) hvor alle dokumentene som ble sendt inn under agendapunkt 3 og 9 ble diskutert. Når det gjelder det videre arbeidet med å utvikle en ACEP database (approved continuous examination programmes), identifiserte arbeidsgruppen spørsmål og punkter som må klargjøres ytterligere og samlet disse i annex 1 til CCC 1/WP.5. Videre bestemte underkomiteen at man skulle etablere en korrespondansegruppe som skal vurdere i hvilken grad punktene identifisert i annex 1 er barrierer i utvikling og bruk av ACEP databasen.

Norsk posisjon:
Norge er positive til at International Container Bureau BIC utvikler en slik database og tror dette vil senke terskelen for rapportering.

Oppfølging:
Vi bør undersøke nærmere om og hvordan dette godkjennelsesprogrammet er implementert i Norge, og om vi da publiserer resultatene osv.

.4 Development of international code of safety for ships using gases or other low flashpoint fuels (IGF Code)

Det ble opprettet en arbeidsgruppe ledet av Turid Stemre (Norge) som skulle ferdigstille SOLAS endringer for å gjøre IGF-koden bindende og ferdigstille IGF koden med unntak av plassering av tanker som skal diskuteres på MSC 94 i september.

Utkast til SOLAS endringer som vil gjøre IGF koden bindene under SOLAS ble ferdigstilt uten store diskusjoner.
IGF koden vil få det samme virkeområdet som SOLAS, det vil si lasteskip over 500 BT, samt passasjerskip. Koden vil ikke gjelde for gasstankere som bruker egen last som drivstoff i henhold til kapittel 16 i IGC koden. Koden vil kun få anvendelse kun for nye skip, samt eksisterende skip som konverteres til å bruke lav-flammepunkt drivstoff. Det betyr at koden ikke får anvendelse på eksisterende LNG-drevne fartøy med mindre de kommer inn under bestemmelsene om større ombygninger.

Dokumenter som var sendt inn til CCC 1 om plassering av LNG tanker ble videresendt til MSC 94 for videre diskusjoner.

Brannkapittelet ble diskutert og endringer foreslått av bl.a. Kina og IACS, men arbeidsgruppen ønsket ikke å introdusere noen endringer nå, siden brannkapittelet allerede var godkjent av FP. Eventuelle endringer i kapittelet vil måtte godkjennes av den relevante underkomiteen med kompetanse på

brann, noe som vil forsinke arbeidet med ferdigstillelsen av koden. Det vil bli muligheter til å sende inn endringsforslag under fase 2 av arbeidet.

Arbeidsgruppen lagde en arbeidsplan for videre utvikling av IGF koden, med mål om å inkludere andre lav-flammepunkt drivstoff hvor allerede utkast til krav var innsendt, som for eksempel metanol, etanol osv, samt krav til bruk av brenselsceller. Det ble opprettet en korrespondansegruppe koordinert av Sverige som skal arbeide med dette frem mot CCC 2.

Norsk posisjon:
Utkast til endringer i SOLAS, samt utkastet til IGF koden er i stor grad i tråd med norsk posisjon. Norge hadde bl.a. sendt inn dokument CCC 1/4/6 hvor vi bl.a. foreslo endringer i koden på saker som fremdeles var under vurdering. Her fikk vi gjennomslag for nesten samtlige av våre forslag og alle de viktigste

Oppfølging:
Forberede diskusjonene under MSC 94 om tankplassering. Følge det videre arbeidet i korrespondansegruppen.

.5 Amendments to the IMSBC Code and supplements

IMSBC koden blir oppdatert annen hvert år og er en del av det kontinuerlige arbeidet i CCC.
Det var sendt inn en rekke forslag på nye laster som foreslås inkludert i IMSBC koden. Disse ble presentert og kommentert i plenum og videreført til E&T 22 som møtes i uken etter CCC 1 (15-19.september). E&T gruppen skal ferdigstille Endring 03-15 til IMSBC koden (utenom miljødelen) og sende denne videre til MSC 95 for vedtak. Denne versjonen av IMSBC koden vil tre i kraft på frivillig basis fra 1.januar 2016, og vil bli bindende fra 1.januar 2017.

Når det gjelder notasjon av MHB laster ble man enige om å benytte løsningen som skissert i dokument CCC 1/5/17 fra Belgia og Nederland på laster som har en fare som ikke korresponderer med kriteriene i seksjon 9 av koden. Disse lastene vil få notasjonen 'Other hazards / O.H.'.

MEPC 65 instruerte DSC 17 til å sammenstille en liste over laster som er skadelige for miljøet. En korrespondansegruppe arbeidet med dette mellom DSC 18 og CCC 1 og rapporterte til CCC 1 i dokument CCC 1/5/1. Konklusjonen i plenum ble at dette er et svært vanskelig arbeid i og med at mange laster kan være både skadelige og ikke-skadelige avhengig av opprinnelsesland og hvor i gruvene stoffet tas ut på grunn av varierende forekomster av tungmetaller i malmene. Videre var det mange som mente at denne type lister ikke vil ha noen praktisk verdi, så det var ikke noe poeng å videreføre arbeidet.

Det ble etablert en arbeidsgruppe som ble ledet av Dr. Sam Ota (Japan). Arbeidsgruppen diskuterte ingen dokumenter som var relatert til listene. Arbeidsgruppen inkluderte et utkast til en ny seksjon 14 i IMSBC koden som omhandler bl.a. MARPOL vedlegg V og laste rester, samt 2012 retningslinjene for implementering av IMSBC koden. Denne seksjonen står i [brackets] siden noen medlemsstater mente at det var juridisk problematisk å ha informasjon relatert til MARPOL i en kode som ikke var hjemlet i MARPOL. Videre endret man seksjon 4.2 i koden for å tilrettelegge for at laster skal deklareres som miljøskadelige eller ikke, ved at denne informasjonen inkluderes i lastedeklarasjonen. Dette vil være et ikke-bindende krav. Disse endringene blir inkludert i utkast til Endring 03-15 til IMSBC koden og sendt til MEPC 68 for å få en aksept. Aksepterer MEPC 68 endringene vil de deretter bli sendt til MSC 95 for vedtak. Det blir altså sendt to sett Endring 03-15 i IMSBC koden til MSC 95, en med miljødelen og en uten.

Norsk posisjon:
Det var Norge som opprinnelig foreslo i MEPC at DSC bør instrueres til å identifisere lastene som er miljøskadelige. Vi er enige i at dette er et krevende arbeid, men bare det å ha identifisert laster som er ikke-skadelige er nyttig, med tanke på å forenkle arbeid både for avskiper, skip og myndigheter i forbindelse med håndheving. Dessverre fikk ikke vi noe gehør for våre synspunkter. Slik regelverket er nå kan vi ikke se hvordan man skal kunne håndheve eller stille spørsmålstegn ved hvordan avskiper har deklarert lasten i forhold til miljøegenskaper. Dette betyr at kravene i praksis ikke blir mulige å håndheve ordentlig.

Oppfølging:
Litt avhengig av hva utfallet av diskusjonene under MEPC 68 blir, vurdere hvordan det kan være hensiktsmessig å gjøre IMSBC koden bindende under MARPOL.

.6 Amendments to the IMDG Code and supplements
IMDG koden blir oppdatert annen hvert år og er en del av det kontinuerlige arbeidet i CCC.
Endring 37-14 ble vedtatt under MSC 93 (MSC.372(93)) og vil tre i kraft fra 1.januar 2016, og frivillig fra 1.januar 2015. E&T 23 vil møtes våren 2015, og vil forberede Endring 38-16.

Når det gjelder frakt av biler/kjøretøy med drivstoff på tankene er det en potensiell konflikt eller misforståelse mellom SOLAS II-2/20 og SP 962 og 961 (UN 3166). IACS foreslo i CCC 1/6/12 en UI (unified interpretation) om hvordan man skal forstå 'vehicle spaces' som definert i SOLAS II-2/3.49. Regelverket rundt UN 3166 har blitt diskutert i FN og det er forventet at helt nye regler vil bli vedtatt i desember. Dette vil det bli informert om til E&T 23 for å få harmonert regelverket.
Konklusjonen var at som en mellomløsning kan en UI av regelverket fungere, men den langsiktige løsningen bør være å endre SOLAS II-2/19. Dokumentet ble sendt til E&T 23 for videre diskusjoner.

Når det gjelder transport av UN 2211 og UN 3314, så vurderte under-komiteen forslag knyttet til bruk av ventilerte konteinere. Et forslag fra Korea i CCC 1/6/5 hvor de foreslår en endring i SP 965, og et forslag fra IVODGA i CCC 1/6/10 hvor man foreslår å inkludere SP 932 som vil gi en mulighet til å lufte konteineren for brennbare gasser som et alternativ. Koreas forslag fikk ikke noe støtte, mens IVODGAS forslag ble sendt til E&T 23 for videre diskusjoner.

Forslag som var sendt inn under dette agendapunktet relatert til nye endringer til IMDG koden (38-16) eller relaterte sirkulærer eller skjema ble presentert og kommentert i plenum og deretter sendt til E&T 23 for ytterligere diskusjoner.

Norsk posisjon:
Dette agendapunktet har ikke vært prioritert av Norge, men dersom SOLAS skal endres, må det se på eventuelle konsekvenser for andre krav til «vehicle spaces» i SOLAS.

Oppfølging:
Delta på E&T 23.

.7 Unified interpretation to provisions of IMO safety, security and environment related Conventions
IACS hadde sendt inn to dokumenter under dette agendapunktet. CCC 1/7, knyttet til forståelsen av hvilke skip MSC.1/Circ.1352 (Amendments to Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing (CSS code)) og MSC.1/Circ. 1353 (Revised Guidelines for the Preparation of the Cargo Securing Manual) fikk anvendelse for. Underkomiteen var enig med IACS i UI SC 266 at disse retningslinjene

gjelder for dedikerte konteinerskip, samt andre skips som er spesifikt designet og utstyrt med tanke på frakt konteinere på dekk. Underkomiteen var enig med IACS i UI SC 265 når det gjelder forståelsen av seksjon 6 i den endrede versjonen av annex 14 til CTU koden. Begge UI'ene blir sendt til MSC 94 for godkjennelse.

Norsk posisjon:
Dette agendapunktet har ikke vært prioritert av Norge

Oppfølging:
Ingen spesifikk norsk oppfølging.

.8 Consideration of reports of incidents involving dangerous goods or marine pollutants in packaged form on board ships or in port areas

Resultatene fra inspeksjonsprogrammene fra Tyskland, Nederland, Belgia, Korea, Canada og USA ble notert sammen med et dokument fra Sekretariatet som hadde sammenstilt alle resultatene. Bahamas kommenterte at 'output' på dette agendapunktet er hendelser (incidents), mens rapportene vi får inn på agendapunktet stort sett er resultatet av generelle inspeksjoner. Bahamas stilte også spørsmålstegn hva Organisasjonen bruker disse rapportene til. Konklusjonen ble at vi må ha dette punktet på agendaen også til CCC 2, og at man inviterer interessenter til å sende inn forslag til møtet.

Norsk posisjon:
Dette agendapunktet har ikke vært prioritert av Norge

Oppfølging:
Omfanget og oppfølgingen av norsk konteinerinspeksjon er noe vi må diskutere nærmere. Vi bør også vurdere å sende inn rapporter om inspeksjoner og eventuelle hendelser til CCC fremover, og avvente nærmere avklaring på om agendapunktet skal avgrenses til hendelser.

.9 Revised guidelines for packing of cargo transport units

Dokumentene som var sendt inn under dette agendapunktet ble diskutert i arbeidsgruppe 3, *Working group on container safety* ledet av Keith Bradley fra Storbrittania. Arbeidsgruppen renskrev det informative materialet som ikke ble inkludert i CTU koden. Man ble enig om at materialet skulle publiseres på de åpne internettsidene til IMO, samt at man skulle sende materiellet til UNECE slik at de også kan gjøre det tilgjengelig på sine nettsider.

Det ble etablert en korrespondansegruppe på *development of material for promoting a culture of safety in the supply chain* koordinert av Keith Bradly fra Storbrittania. Mandatet til korrespondansegruppen er gitt i punkt 15 i CCC 1/WP.5

Norsk posisjon:
Dette agendapunktet har ikke vært prioritert av Norge.

Oppfølging:
Vurdere om vi skal delta i arbeidsgruppen.

.10 Biennial agenda and provisional agenda for CCC 2

Underkomiteen godkjente statusrapporten for toårsagendaen i perioden 2014-2015 (Annex 1 CCC 1/WP.2) og en foreløpig agenda for CCC 2 hvor det er foreslått to arbeidsgrupper under CCC 1:

1. Endringer til IGF koden
2. Revidering av DSC/Circ.12

.11 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2015

Xie Hui (Kina) ble valgt som formann og Patrick Van Lancker (Belgia) ble valgt som vise-formann for 2015.

.12 Any other business

Spania og Frankrike sendte inn dokument CCC 1/12 som tar opp problematikken med tap av konteinere, og viser bl.a. til at det bare de siste tolv månedene har blitt rapportert 733 tapte konteinere i fransk farvann.
De foreslår en rekke tiltak for å forhindre tap av konteinere, samt oppfølgingspunkter som bl.a. rapportering og notifisering ved tap av konteinere.
WSC sendte også inn et dokument CCC 1/INF.9 hvor de har estimert hvor store tap av konteinere er hvert år.
I og med at dokumentene var sendt inn under *Any other business*, kan ikke underkomiteen gjøre noe annet enn å noteres seg dem. Interesserte parter oppfordres til å sende inn forslag til nytt 'unplanned output' for å kunne diskutere ytterligere tiltak knyttet til tap av konteinere.

Haugesund 18.september 2014

Lars Christian Espenes
Delegasjonsleder