

Rapport fra DSC 18

TIL: Direktoratets ledelse og delegasjonsmedlemmene
FRA: Delegasjonen v/Lars Christian Espenes
DATO: 1.oktober 2013

KOMITE: IMO's Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers (DSC 18)
16 – 20.september 2013

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Navn	Organisasjon	Arbeidsgruppe
Lars Chr Espenes	Sdir	Plenum, WG 3
Kim A. Paulsen	Sdir	WG 3
Elisabeth Førland	Sdir	Plenum
Arne Laudal	DNV	WG 2
Jostein Vaagland	NR	WG 1

1. INNLEDNING

På grunn av at det blir en omstrukturering av underkomiteene så vil dette bli det siste DSC møtet. Underkomiteen vil bli omdøpt CCC (Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers). Arbeidet i underkomiteen vil i hovedsak være fokusert på last og containere, men også det videre arbeidet med IGF koden vil bli pågå i CCC. På grunn av omstruktureringen ble det ikke valgt ny formann under møtet, men det forventes at Xie Hui (Kina) vil fortsette.

Uken etter DSC 18 møttes E&T gruppen som i 2013 har arbeidet med IMDG koden og en del dokumenter under agendapunkt 5 og 7 ble overført til gruppen. I 2014 vil E&T gruppen arbeide med IMSBC koden.

Under DSC 18 ble det opprettet følgende arbeidsgrupper:

- WG 1 Working Group on Container Safety
- WG 2 Working Group on Amendments to the IMSBC Code
- WG 3 Working Group on Carriage of appropriate atmosphere testing instruments

Norge hadde sendt inn følgende dokumenter til DSC 18:

DSC 18/6/10 - Cargoes classified as harmful to the marine environment
DSC 18/INF.5 - Cargoes expected to be classified as Non-HME

2. OPPSUMMERING

De viktigste sakene for Norge under møtet var:

- Krav om verifisering av vekt av konteinere
- Ny schedule for Iron Ore Fines
- Implementeringen av MARPOL Vedlegg V (miljøskadelige laster i IMSBC koden)
- Obligatoriske krav om å ha om bord måleutstyr for å teste om lukkede rom er trygge å gå inn i.

Agendapunkt 5:

Underkomiteen godkjente endringer til SOLAS VI/6.2 som krever at vekten til konteinere skal verifiseres enten ved veiing eller ved at alt innholdet i konteineren er veid og man summerer opp vekten av innholdet. Konteinere som kjøres på hjul (trailere/lastebil) om bord på Roro-skip er unntatt kravene når man kun går på 'short international voyages' som definert i SOLAS III/3.22. Forslaget til endringer blir sendt til MSC 93 for godkjenning med sikte på vedtak under MSC 94.

Agendapunkt 6:

Underkomiteen godkjente en ny schedule for Iron Ore Fines i IMSBC koden som blir bindene fra 1.januar 2015. Lasten blir en Gruppe A last (fare for å kunne bli flytende), med mulighet for å frakte den som en Gruppe C last (Uten fare) hvis innholdet av mineralet Goethite er 35% eller større.

Det vil bli en korrespondansegruppe som skal arbeide videre med implementeringen av MARPOL Vedlegg V i IMSBC koden og klassifisering av lasterester i forhold til miljøegenskaper frem mot E&T 21 og CCC 1.

Agendapunkt 9:

Underkomiteen godkjente en ny regel i SOLAS XI-1/7 om å ha om bord et måleinstrument for å kunne teste om lukkede rom er trygge å gå inn i. Man ble enige om at instrumentet som et minimum skal kunne måle konsentrasjonen av oksygen, brennbare gasser som LEL, karbonmonoksid og hydrogensulfid. Forslaget til endringer blir sendt til MSC 93 for godkjenning med sikte på vedtak under MSC 94.

Det ble nedsatt følgende korrespondansegrupper under DSC 18:

- The correspondence group on HME substances within the IMSBC Code in relation to the revised MARPOL Annex V. (Coordinator: Susumu Ota, ohata@nmri.go.jp)
- Correspondence Group on Revision of DSC/Circ.12 (Guidance on the continued use of existing IMO type portable tanks and road tank vehicles for the transport of dangerous goods). Coordinator: Steve Webb, steven.webb@dot.gov

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 DSCs arbeid. Der DSC spesifikt ble bedt om å gjøre noe ble dette diskutert under relaterte agendapunkter og under «any other business».

.3 Review of general cargo ship

Som en følge av FSA som ble sendt inn av IACS ble MSC 90 enige om en oppfølgingsplan hvor de relevante underkomiteene fikk spesifikke oppgaver. DSC ble bedt om å se forbedring av stuing (Stowage) spesielt i bulk. I og med at det ikke var sendt inn noen spesifikke forslag og at IMSBC og CSS koden dekker stuing, var man enige om ytterligere oppfølging ikke var nødvendig og at man anså denne 'output' som ferdigstilt.

Norsk posisjon:

Vi er generelt positive til FSA studien fra IACS, men dette er ikke et arbeid vi har engasjert oss i.

Oppfølging:

Ingen spesifikk norsk oppfølging.

.4 Development of amendments to the CSC Convention 1972 and associated circulars.

DSC ble enige om at piloten av BICs databasen skulle utvikles som en global ACEP database, og at BIC medlemmene betaler de relevante utgiftene.

Norsk posisjon:

Vi er generelt positive til utviklingen av en slik database, men dette er ikke en sak vi har engasjert oss i.

Oppfølging:

Ingen spesifikk norsk oppfølging.

.5 Development of measures to prevent loss of containers

Underkomiteen godkjente endringer til SOLAS VI/6.2 som krever at vekten til konteinere skal verifiseres enten ved veiing eller ved at alt innholdet i konteineren er veid og man summerer opp vekten av innholdet. Konteinere som kjøres på hjul (trailere/lastebil) om bord på Roro-skip er unntatt kravene når man kun går på 'short international voyages' som definert i SOLAS III/3.22. ITF foreslo at det bør være krav til veiing av konteinere ettersom en verifikasjon av innholdet ikke garanterer at ikke vekten er feildeklart. Forslaget til endringer blir sendt til MSC 93 for godkjenning.

Bruk av 'falske' kjølemedier ble også diskutert da det har vært en del ulykker i forbindelse med kjølemedier som er etterligninger av de originale. Man ble enige om å inkludere endringer i kapittel 7 til IMDG koden for å skjerpe kontrollen og redusere bruken av falske kjølemedier.

Man ble også enige om å inkludere endringer i kapittel 7 knyttet til betingelser for utstedelse av konteiner pakkesertifikat.

Norsk posisjon:

Når det gjelder konteinervekt verifikasjon så hadde det ideelle vært om den eneste måten å verifisere konteinervekt på var ved veiing. Dette er ikke praktisk mulig, da mange mindre havner ikke har utstyr til å gjøre slike verifikasjoner. Skulle det vise seg at det nye kravet ikke er tilstrekkelig robust må man heller vurdere å stramme ytterligere inn.

Oppfølging:

Ingen spesifikk norsk oppfølging.

.6 Development of amendments to the IMSBC Code and supplements, including evaluation of properties of solid bulk cargoes

Underkomiteen godkjente en ny schedule for Iron Ore Fines i IMSBC koden som blir bindene fra 1.januar 2015. Man ble også enige om et sirkulær som oppfordrer til tidlig implementering av denne schedulen, da det har vært flere ulykker hvor denne lasten blir flytende og skip har mistet stabiliteten og gått ned. Lasten blir en Gruppe A last (fare for å kunne bli flytende), med mulighet for å frakte den som en Gruppe C last (uten fare) i henhold til schedulen for Iron Ore hvis innholdet av mineralet Goethite er 35% eller større. I praksis betyr dette at Iron Ore Fines fra Australia blir en Gruppe C last på grunn av Goethite innholdet. Lastene som det har vært problemer med har stort kommet fra India.

DSC godkjente også en revidering av Proctor/Fagerberg testen i Appendix 2 til IMSBC koden slik at denne ble bedre tilpasset test av Iron Ore Fines. Tidlig implementering av denne testprosedyren ble også inkludert i sirkulæret nevnt ovenfor.

Arbeidsgruppen diskuterte andre forslag til nye schedules, men disse vil ikke bli utviklet før under E&T 21 i mars/april 2014.

En korrespondansegruppe som skal arbeide videre med implementeringen av MARPOL Vedlegg V i IMSBC koden og klassifisering av lasterester i forhold til miljøegenskaper frem mot E&T 21 og CCC 1. Norges forslag fikk bra støtte og omtrent samtlige som tok ordet mente at når man lager ei slik liste, så må den være indikativ.

Norsk posisjon:

Resultatet av Iron Ore Fines diskusjonene er i tråd med norsk posisjon. Vi er også fornøyd med at det blir opprettet en korrespondansegruppe som skal arbeide videre med miljøskadelige laster. Hensikten med dokumentet vårt var å få startet en diskusjon og legge press på industrien slik at vi får dem på banen og bidrar med data og kompetanse.

Oppfølging:

Delta aktivt i korrespondansegruppen.

.7 Development of Amendments to the IMDG Code and supplements, including harmonization with the United Nations recommendations on the transport of dangerous goods

DSC E&T 19 (april 2013) arbeidet videre med 37-14 endringene til IMDG koden. Disse endringene skal det også arbeides med under E&T 20 (september 2013) som deretter sender dem direkte til MSC 93 for godkjenning. Endringene vil tre i kraft fra 1.januar 2017.

Etter et forslag fra USA (DSC 18/7/10) om å oppdatere DSC/Circ.12, ble underkomiteen enige om å opprette ei korrespondansegruppe for å arbeide med å revidere sirkulæret og rapportere til CCC 1.

Norsk posisjon:

Avgjørelsene er stort sett i tråd med norsk posisjon.

Oppfølging:

Ingen spesifikk norsk oppfølging.

.8 Revision of the guidelines for packing of cargo transport units

Arbeidsgruppen ferdigstilte anbefalinger til 'Group of Experts for the revision of the IMO/ILO/UNECE Guidelines for Packing of Cargo Transport Units for submission to the IMO/ILO/UNECE Group of Experts meeting'.

Norsk posisjon:

I tråd med norsk posisjon.

Oppfølging:

Ingen spesifikk norsk oppfølging.

.9 Development of Amendments to SOLAS and the relevant Codes concerning mandatory carriage of appropriate atmosphere testing instruments on board ships

Underkomiteen ferdigstilte en ny regel i SOLAS XI-1/7 angående krav om å ha om bord et måleinstrument for å kunne teste om lukkede rom er trygge å gå inn i. Man ble enige om at instrumentet som et minimum skal kunne måle konsentrasjonen av oksygen, brennbare gasser (LEL), karbonmonoksid og hydrogensulfid. Instrumentet det vil bli krav om å ha om bord må kunne trekke ut gassprøver før man går inn i rommet og er altså ikke en personlig gassdetektor. Det var mye diskusjon om hvilke gasser man skulle inkludere og hvordan man skulle uttrykke dette i regelen. Man ble enige om at der hvor det er krav til instrumentering for de samme gassene i andre koder osv, trenger man ikke å ha dobbelt opp med utstyr. Man kan derfor ha et eller flere instrumenter så lenge man kan måle de gassene som er beskrevet i regelen og som er minimumskravet. Man ferdigstilte også retningslinjer for valg av gassdeteksjonsutstyr knyttet spesifikt til denne regelen.

Norsk posisjon:

Det er veldig bra at man får på plass krav om å ha instrumentering som kan avdekke om et lukket rom er trygt å gå inn i eller ikke. Under DSC 17 var det lange diskusjoner om man skulle kreve kun måleutstyr for oksygen eller om man også skulle inkludere brennbare og giftige gasser. Nå fikk man inkludert alle de fire gassene nevnt ovenfor noe som er et stort fremskritt.

Oppfølging:

Forberede implementering av norsk forskrift.

.10 Casulty and incident reports and analysis

Belgia, Tyskland, Nederland og Korea hadde sendt inn dokumenter med rapporter med resultater av inspeksjonsprogrammer. Av totalt 71,043 inspiserte containere fant man mangler ved 8,811 av dem.

Norsk posisjon:

Man har under møtet diskuterte flere tiltak for å øke sikkerheten knyttet til transport av containere, noe resultatet av disse inspeksjonsprogrammene viser er viktig.

Oppfølging:

Tidligere gjennomførte Sjøfartsdirektoratet sammen med DSB slike konteinerinspeksjoner. Vi bør gjenoppta disse inspeksjonene og rapportere resultatet til DSC.

.11 Biennial agenda and provisional agenda for DSC 19

Toårsagendaen for 2014-2015 og agendaen for CCC 1 (ikke DSC 19) er gjengitt i DSC 18/WP.2. Denne ble godkjent med mindre endringer, hvor bl.a. tekst i parentes ble slettet. Det var foreslått tre arbeidsgrupper under CCC 1; IMSBC koden, IMDG koden og IGF koden. Det ble påpekt at det ikke bør være behov for arbeidsgrupper på IMSBC og IMDG koden siden det er E&T møter for IMSBC koden i 2014 og IMDG koden skjer det ikke så mye med før i 2015. Man ble enige om å stryke disse to arbeidsgruppene i Annex 3 i DSC 18/WP.2, men man beholdt tekst om ei arbeidsgruppe på MARPOL Vedlegg V om miljøskadelige laster (HME).

.12 Any other business

Underkomiteen noterte seg en uttalelse fra Bahamas hvor de fortalte om ei ulykke på en Bahamas registrert selv-lossende bulkskip, hvor det oppsto en brann i 'cargo conveyor tunnel' som forårsaket en betydelig skade på fartøyet. Etter en anbefaling fra *United Kingdom's Marine Accident Investigation Branch* hare i gruppe med operatører av selvlossende bulkskip startet diskusjoner om hvordan man kan forbedre brannsikkerheten hos selvlossende bulkskip, da spesielt knyttet til de spesielle omstendighetene som kan oppstå i 'cargo conveyor tunnel'. Gruppen arbeider fremdeles, men har bestemt at det ville være nyttig å introdusere generelle krav i seksjon 3 I IMSBC koden som krever en risikoanalyse knyttet til brann i de nevnte områder. Bahamas planlegger å sende inn et informasjonsdokument til E&T 21 og MSC angående dette arbeidet og inviterer andre medlemsstater til å ta kontakt med Bahamas hvis de ønsker mer informasjon eller ønsker å delta i det videre arbeidet med denne saken.

Haugesund 1.oktober 2013

Lars Christian Espenes
Delegasjonsleder