

## RAPPORT – DSC 10

**TIL:** Se Adresseliste  
**FRA:** Delegasjonen v / Arne Laudal  
**DATO:** 15. desember 2005

**EMNE:** 10. SESSION OF IMO SUB-COMMITTEE ON DANGEROUS GOODS,  
SOLID CARGOES AND CONTAINERS, LONDON 26. – 30. SEP. 2005

**Til den norske delegasjonen var følgende oppnevnt:**

**Funksjon:**

- |  |                           |
|--|---------------------------|
| • Underdirektør Frøydis Gaarder, Sjøfartsdirektoratet                                  |                           |
| • Senioringeniør Arne Laudal, Sjøfartsdirektoratet                                     | Delegasjonsleder / Plenum |
| • Overingeniør Berit Letting, Sjøfartsdirektoratet                                     |                           |
| • Overingeniør Johan Stensen, Sjøfartsdirektoratet                                     | Plenum                    |
| • Rådgiver Bente Michaelsen, Sjøfartsdirektoratet                                      |                           |
| • Sjefsingeniør Nils Henrik Agerup,<br>Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap | Plenum / WG 2             |
| • Senioringeniør Dag Steensen, Det Norske Veritas                                      | Plenum / WG 1             |
| • Seksjonsleder Rune Karlsen, Norges Rederiforbund                                     |                           |

### I. INNLEDNING.

DSC 10 – ”The 10. Session of the IMO’s Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers” ble avholdt i IMOs hovedkvarter i London f.o.m. den 26. t.o.m. 30. September 2005.

Det ble avholdt et forberedende møte for den norske delegasjonen den 22. september i direktoratets lokaler i Oslo.

Den offisielle rapporten fra DSC 10 er i finne på IMOs hjemmesider som dok. DSC 10/17.

Ytterligere informasjon kan fås ved henvendelse til

Arne Laudal, tlf. 22 45 4 40, e-post: [arne.laudal@sjofartsdir.no](mailto:arne.laudal@sjofartsdir.no) .

## II. PUNKTER AV INTERESSE FOR ANDRE KOMITEER OG U.KOMITEER.

### Fire Protection - FP

Dok. **DSC 10/3/1**: Generell endring av flammepunktsgrensen på 61 gr. Celsius til 60 gr. Celsius og en endring i SOLAS II-2/19 på grunn av dette.

Dok. **DSC 10/3/4**: Frakt av "Fumigated units" og nødvendigheten av et Document of Compliance.

### Flag State implementation - FSI:

Dok. **DSC 10/6/3** (Behandlet under Ag. pkt. 4): FSIs analyse av ulykken på MS "Sierksdorf" ble behandlet i en arb.gruppe. Hva denne gruppen kom frem til er å finne i dok. **DSC 10/WP.5**.

### Marine Safety Committee – MSC:

Dok. DSC 10/8: Revidert MSC/Circ.859 til MSC 81 for godkjenning.

Dok. DSC 10/10/1: Revidert MSC/Circ.675, LHNS Guidelines og OSV guidelines til MSC i desember 2006 for godkjenning.

## III. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE AGENDAPUNKTENE.

### 1. Adoption of the agenda.

Agendaen ble godkjent slik den var presentert i dok. **DSC 10/1/Rev.1**.

Likeledes ble tidsskjemaet slik det ble presentert i Dok. **DSC 10/1/1/Add.1** besluttet brukt som veiledende.

De beslutningene underkomiteen var instruert om å vedta, slik de var presentert i dok. **DSC 10/1/1**, ble godkjent.

Følgende arbeidsgrupper (Working Groups - WGs) og forslagsgrupper (Drafting Groups - DGs) ble nedsatt:

- WG 1: Agenda pkt. 4 og 5: "Amendments to the BC Code, including evaluation of properties of solid bulk cargoes" og "Mandatory application of the BC Code".
- WG 2: Agenda pkt. 3.3: "Review of Annex III of MARPOL 73/78".
- WG 3: Agenda pkt. 16: "Any other business: Matters related to carriage of dangerous goods on high-speed craft (HSC)".
- DG 1: Agenda pkt. 9: "Measures to enhance maritime security".

Fra den norske delegasjonen deltok:

- WG 1: Dag Steensen / DNV
- WG 2: Nils Henrik Agerup / DSB

Mandatene til de forskjellige Working Groups og til Drafting Group ble presentert i dok. **DSC 10/J/3**. De ble, med noen små endringer, godtatt.

I tillegg til dette ble det opprettet flere korrespondansegrupper (Corr. Groups - CGs):

- CG: Ang. Agenda pkt. 4 og 5: “Amendments to the BC Code, including evaluation of properties of solid bulk cargoes” og “Mandatory application of the BC Code”.
- CG: Ang. Agenda pkt. 10: “Revision of the LHNS and OSV Guidelines. (LHNS Guidelines: Guidelines for the transport and handling of limited amounts of hazardous and noxious liquid substances in bulk on offshore support vessels (Resolution A.673(16). OSV Guidelines: Guidelines on the design and construction of offshore support vessels)
- CG: Ang. Agenda pkt. 12: “Extension of the BLU Code to include grain”
- CG: Ang. Agenda pkt. 13: “Guidance on providing safe working conditions for securing of containers”.

Mandatene til de forskjellige Correspondance Groups ble presentert i dok. **DSC 10/J/5**. De ble, med noen endringer, godtatt.

Den foreløpige listen over de dokumentene som man beregnet å behandle på sesjonen ble lagt frem: Jf. dok. **DSC 10/J/2**.

Den foreløpige listen over sesjonens delegater ble distribuert. Jf. dok. **DSC 10/J/1**.

## **2. Decisions of other IMO bodies.**

Sekretariatet informerte om avgjørelser tatt i andre IMO-organer der disse berørte underkomiteens arbeid.

## **3. Amendments to the IMDG Code and supplements, including harmonization of the IMDG Code with the UN Recommendations on the Transport of Dangerous goods.**

OBS: Dette agendapunktet var i utgangspunktet delt opp i tre underpunkter:

- 3.1 Harmonization of the IMDG Code with the UN Recommendations on Transport of Dangerous Goods.
- 3.2 Amendments (33-06) to the IMDG Code.
- 3.3 Review of Annex III of MARPOL 73/78.

3.1 og 3.2 henger imidlertid så mye sammen at det ble besluttet å behandle disse under ett.

### **3.1 Harmonization of the IMDG Code with the UN Recommendations on Transport of Dangerous Goods.**

### **3.2 Amendments (33-06) to the IMDG Code.**

Dok. **DSC 10/3/1** inneholder rapporten fra E & T gruppens møte som gikk av stabelen i IMOs lokaler i slutten av april 2005. Hvilke tiltak E&T ønsket av u.komiteen er beskrevet i pkt. 31 i rapporten. U.komiteen ble bedt om å:

- Godkjenne E&Ts forslag til ”Errata and Corrigenda” og returnere det til E&T for ferdigstilling. Videre be sekretariatet om å offentliggjøre rettingene før 1.1.2006, - datoen for når Amdt. 32-04 av IMDG Koden gjøres bindende. Jf. Annex 4 i DSC 10/3/1

**Beslutning:** Forslaget godkjent.

- Si seg enig med E&T gruppen at det ikke er nødvendig å inkludere den nye teksten i FNs Model Code i par. 19 ifb. rapportering av ulykker og uønskede hendelser ved frakt av farlig gods i Amdt. 33-06 av IMDG Koden. Det som kreves i hhv. SOLAS VII/6 og MARPOL Article 8 er nok.

**Beslutning:** U.komiteen sa seg enig med E&T.

- Vurdere E&T gruppens syn på at hvis IMDG Koden skal følge FNs generelle endring av flammepunktet fra 61 gr. C til 60 gr. C for de stoffene dette måtte angå også medfører endringer av SOLAS II-2/19 (II-2/54) samt mulige endringer i andre IMO dokumenter.

**Beslutning:** U.komiteen støttet endringen og ba E&T om å identifisere mulige andre IMO dokumenter som ble berørt av dette, informere MSC slik at den kunne informere FP.

- Godkjenne forslaget til et MSC/Circ. med informasjon om ”utpekte nasjonale kompetente virksomheter” og be om at MSC godkjenner sirkulæret. Jf. Annex 7 i DSC 10/3/1/Add.1.

**Beslutning:** Godkjent i prinsippet. Det var imidlertid en feil i det foreslåtte sirkulæret. Dette ble medlemslandene bedt om å rette opp.

- Godkjenne de foreslåtte Amdt. 33-06 til IMDG Koden. Jf. Annex 5 i DSC 10/3/1.

**Beslutning:** Godkjent.

- Godkjenne E&T gruppens rapport på et generelt grunnlag.

**Beslutning:** Godkjent.

I dok. **DSC 10/3/2** foreslo Mexico å trekke Tampico Fibre, for tiden klassifisert som UN 3360 Fibres, Vegetables, Dry, Class 4.1, fra Farlig gods-listen i IMDG Koden. Mexico begrunnet forslaget med at stoffet ikke er funnet å være farlig i løpet av e femti årene stoffet har vært transportert. Forslaget ble underbygget med uttalelser fra diverse myndigheter og industrielle foretak.

**Beslutning:** Underkjent. U.komiteen må få se testrapporten før dette eventuelt kan godkjennes.

I dok. **DSC 10/3/3** foreslo CEFIC å tillate at UN 1040 Ethylene oxide with nitrogen up to a total pressure of 1 Mpa (10 bar) at 50 degr. C transporteres i transportable tanker med åpning i bunnen på korte internasjonale reiser også etter 2010.

På DSC 9 la Tyskland frem et forslag til en anmerkning i Farlig Gods-listen som hadde til hensikt å tydeliggjøre at UN 1040 kunne fraktes i tanker med åpningen i bunnen frem til

2010. (Dette er også iht. Amdt. 29-98 av IMDG Koden). DSC 9 var enig i dette og ba E&T gruppen om å få dette inn i IMDG Koden.

Dette løste imidlertid ikke problemet etter 2010 og det er derfor CEFIC legger frem sitt forslag.

**Beslutning:** Godtatt: Det vil bli laget en ny "Special Tank provision under T50".

I dok **DSC 10/3/4** ba Italia om en klargjøring om det er nødvendig å utstede et såkalt DOC iht. SOLAS II-2 / 19.4 (54.3) hvis skipet kun frakter "fumigated units" uten farlig gods.

**Beslutning:** Underkjent. "Fumigated units" er klasse 9 og et DOC er nødvendig. U.komiteen inviterte sine medlemmer til å sende inn forslag til FP som er den u.komiteen som har ansvaret for Regel II-2/19.4

Dok. **DSC 10/3/5:** Bestemmelsene i 6.8.1 i IMDG Koden krever at tankbiler er utstyrt med fortøyningsfester til bruk om bord på skip. MSC/Circ.859 krever i 4.9 fortøyningsfester på kjøretøy generelt. Italia ber om en klargjøring om fortøyningsfester kreves på kjøretøy generelt eller kun på tankbiler.

**Beslutning:** 6.8.1 i IMDG Koden gjelder kun for tankbiler. U.komiteen ba E&T om å revidere MSC/Circ. 859. Denne revisjonen skulle også ta hensyn til det som ble bestemt under ag. Pkt. 8.

I dok. **DSC 10/3/6** foreslo Sverige å fjerne 3.4.6.2 i IMDG Koden. I 3.4.6.2 kreves det at fareklasse 2 skrives inn på transportdokumentet for Spraybokser som ikke overskrider en størrelse på 1000 ccm. Transportører fyller sjelden inn fareklassen da de bruker den angitte underklassen og betegnelsen "LQ" som er påbudt. En fjerning av 3.4.6.2 i IMDG Koden er også en harmonisering med FNs Modell Kode.

**Beslutning:** Godkjent. Forslaget sendt videre til E&T for ferdigstillelse.

Dok. **DSC 10/3/7:** Iht. MSC/Circ.1075 og 7.9.1.1 i IMDG Koden skal innehavere av dispensasjoner (exemptions) varsle andre kompetente myndigheter om disse og deres innhold. Adressen til medlemslandenes kompetente myndigheter er å finne i 7.9.3 i IMDG Koden. Problemet er at denne listen ikke er uttømmende, samtidig med at enkelte adresser har vist seg å være gale. CEFIC foreslo to ting: 1) At listen også skal inneholde en e-postadresse og et faks nr. og 2) at det legges til en tekst i 7.9.1.1 hvor det slås fast at dersom mottaker ikke har svart negativt på den gitte dispensasjonen innen 30 dager er den akseptert.

**Beslutning:** Forslagene ble underkjent. Men u.komiteen henstilte til sine medlemmer å holde adresselisten mest mulig "up to date".

I dok. **DSC 10/3/8** foreslo UK å gjøre farlig gods-opplæringen for havnepersonell obligatorisk. Etter de tilbakemeldinger som næringen har gitt mener UK at tiden nå er inne til å gjøre dette. Annekset til dokumentet inneholder forslag til opprettet og ny tekst i kap. 1.3 i IMDG Koden.

ICS støttet dette forslaget i dok. **DSC 10/3/23.**

**Beslutning:** Enighet om at opplæring er viktig. Tvil om IMO er det riktige forumet eller om dette heller burde bli overlatt til ILO. UK vil fremme et dokument til MSC 81 og ta hensyn til de kommentarene som fremkom underdiskusjonen.

Dok. **DSC 10/3/9:** Behandlet på side 8 i denne rapporten.

Dok. **DSC 10/3/10:** Ved vanlig lasting innebærer "away from" at gods skal stues minst tre meter fra hverandre sett ovenifra og målt horisontalt. Gods med stuingskravet "away from" kan stues i samme container forutsatt at den samme graden av sikkerhet som konvensjonell stuing er opprettholdt, og at det utstedes en såkalt "Competent Authority Approval". Fordi "Den samme grad av sikkerhet" er tolket til å være stuert tre meter fra hverandre målt horisontalt og sett ovenifra, foreslo Nederland å fjerne kravet til at det skal utstedes et CAA.

**Beslutning:** Underkjent. Majoriteten var uenig med forslagsstiller.

I dok. **DSC 10/3/11** foreslo VOHMA ytterligere sikkerhetsbestemmelser hva angår transport av brukte spraybokser som skal til avhending og gjenvinning.

De understøttet sine krav med dok. DSC 10/3/INF.3 hvor det ble informert om en eksplosjon i rom nr. 7 om bord på Sea-Land Mariner. Drivgasser fra brukte spraybokser hadde lekket ut og hopet seg opp nede i rommet. Disse ble antent av slag fra et sveisearbeid. Ulykken viser hvor viktig det er at slik last kun fraktes på dekk; dvs. stuingskategori D.

Forslaget var todelt: En ny Special Provision for Waste aerosols og et tillegg i definisjonene i 1.2.1 som sier noe om ventilasjonen som er nødvendig ved denne type frakt. Forslag til tekster ble presentert i dok. DSC 10/J/8.

**Beslutning:** Forslagene ble godkjent og sendt videre til E&T for ferdigstillelse.

I dok. **DSC 10/3/12** fremhevet u.komiteens formann noen av de punktene som ble diskutert på julisesjonen til FNs ekspertkomité på transport av farlig gods. Dette er punkter som DSC også må ta hensyn til ifb. forberedelsene av den endelige teksten til Amdt. 33-06 av IMDG Koden og til E & T-listen til Amdt. 32-04:

Feil opplysninger i farlig gods listen for UN 3254 Tributylphosphane.

Diverse unøyaktigheter ifb. trykkangivelsen i 2.2.2.5.

Diverse unøyaktigheter ifb. Infectious substances ( UN 2814, UN 2900, UN 3373).

Harmonisering ifb. introduseringen av en ny "Dynamic, longitudinal impact test for portable tanks"

**Beslutning:** Oversendt til E&T for ferdigstillelse. Opplysningene ifb. UN 3254 tas med i Errata and Corrigenda for Amdt. 32-04 av IMDG Koden. De andre tingene tas med i den neste utgaven av IMDG Koden Amdt. 33-06.

I dok. **DSC 10/3/13** stilte Tyskland forslag om å endre stuingskategorien for UN 2211 Polymeric Beads Class 9 fra A til E (Kolonne 16 i Farlig Gods Listen). Dette vil medføre at det ikke lenger vil bli tillatt å frakte stoffet på passasjerskip, kun på lasteskip. De foreslår videre en ny SP i kolonne 6 i Listen som sier at stoffet ikke tillates fraktet under dekk hvis rommet ikke er utstyrt med et eksplosjonssikkert ventilasjonssystem. Grunnen til

forslaget er at UN 2211 inneholder en vis del flyktige hydrokarboner (UN 1265 Pentane Class 3 PG I or PG II). Under tid vil det utvikles gass som kan føre til en eksplosjon hvis ventileringen ikke er eksplosjonssikker og tilfredsstillende.

**Beslutning:** Forslaget ble godkjent og oversendt til E&T for ferdigstillelse og inkludering i Amdt. 33-06 av IMDG Koden.

Ved transport av Fumigated Units UN 3359 fremla Tyskland følgende i dok. **DSC 10/3/14:** Det er ikke alltid slik at utluftingen av en container etter gassing medfører at all gass luftes ut. I lasten i containeren kan det oppstå gasslommer og under lange reiser kan denne gassen frigjøres og skape problemer når containeren åpnes. De foreslo at det lages et nytt Ventilasjonsmerke som gir opplysninger om når containeren ble gasset, når den ble utluftet og at den ikke skal åpnes før man har forsikret seg om at det er trygt. De foreslo samtidig endringer i den berørte teksten i IMDG Koden.

**Beslutning:** U.komiteen foreslo at Tyskl. Skulle komme tilbake med et forslag senere i sesjonen. Forslaget ble presentert som dok. **DSC 10/J/7.** Dette ble godkjent og oversendt til E&T for ferdigstillelse. E&T ble bedt om å lage et forslag til sirkulære. De nødvendige endringene ifb. Fumigated units ble besluttet å inkludere i Amdt. 33-06 av IMDG Koden.

E&T gruppen godkjente den nye teksten med noen få små endringer: Jf. **DSC 10/J/7/Rev.1.**

Dok. **DSC 10/3/15:** Forslag fra Tyskland om full harmonisering av bestemmelsene ifb. med behandling, stuing og transport av UN 3359 Fumigated units. Bestemmelsene gitt i IMDG Koden er ikke helt i overensstemmelse med de gitt i IMOs Recommendations on the Safe use of Pesticides in Ships som er å finne i supplementet til IMDG Koden.

**Beslutning:** Dette vil bli behandlet på DSC 11 under det nye agendapunktet "Reveiw of the recommendation on safe carriage of pesticides in ships."

Dok. **DSC 10/3/16:** UN 1942 Ammonium Nitrate og UN 2067 Ammonium Nitrate Based Fertilizers har stuingskategori A hvilket betyr at de kan stues under dekk. 7.1.11.5.1 krever imidlertid at UN 1942 og 2067 stues i et lasterom som det skal være mulig å åpne hvis et oppstår en nødsituasjon. På containerskip er dette i praksis ikke mulig. Tyskl. ønsket en klargjøring av stuingsbestemmelsene og en endring av teksten i 7.1.11.5.1. Endringen innebærer en lemping av kravet.

**Beslutning:** Forslaget godkjent og sendt videre til E&T for ferdigstillelse. Vil bli inkludert i Amdt. 33-06 av IMDG Koden.

I dok. **DSC 10/3/17** foreslo USA at syrer og baser, spesielt fototekniske stoffer, kan stues sammen til tross for at mengdene er over "Limited Quantities" hvis det er bevist at de ikke reagerer på en uheldig måte med hverandre. Nye ledd i teksten i IMDG Koden er foreslått: Nytt ledd 5.4.1.5.11.3 og nytt ledd 7.2.1.7.5.

**Beslutning:** Godkjent og oversendt E&T for ferdigstillelse.

I dok **DSC 10/3/18** fremmet USA forslag om å endre teksten i SP 909 som er knyttet til UN 3077 og UN 3082 Environmentally Hazardous Substance, Solid respektive Liquid, N.O.S. USA ønsker å fjerne teksten "other than the marine environment" fordi SP 909 faktisk også gjelder for det marine miljø.

**Beslutning:** Forslaget godkjent. Oversendt E&T for ferdigstillelse og inkludering i Amdt. 33-06 av IMDG Koden.

Dok. **DSC 10/3/19:** Behandlet på side 8 i denne rapporten.

Dok. **DSC 10/3/20:** Iht. IMDG Koden skal farlig gods generelt pakkes i en indre forpakning plassert i en hensiktsmessig ytre forpakning. Korea foreslo en klargjøring av bestemmelsen slik at det for farlig gods hvor den indre forpakningen er en del av godset; - brannslukningsapparater, spraybokser, etc. kun skal pakkes i en hensiktsmessig ytre forpakning. De foreslo en ny første setning i 3.4.2.1 som skal klargjøre dette.

**Beslutning:** Forslaget godkjent og oversendt E&T for ferdigstillelse. Vil bli inkludert i Amdt. 33-06 av IMDG Koden.

I dok. **DSC 10/3/21** hevder UK følgende: Hvis flammepunktet for et stoff er under 61 gr.C skal dette oppgis på transportdokumentet; jf. 5.4.1.4.3.6. De mener at en samme grad av sikkerhet er opprettholdt ved å benytte seg av emballasjegruppene (Packing Groups) I, II og III ved å si at PG I og II = Fl.punkt < 23 gr. C og PG III = Fl.punkt >= 23 gr. C. Dette er iht. dem også i samsvar med ICAOs regelverk, ADR/ RID og FNs Modell Kode. Hvor dette innebærer en endring i IMDG Koden har de vist i annekset til dokumentet.

**Beslutning:** Forslaget til endringer ble underkjent. UK vil fremme et nytt forslag til DSC 11.

I dok. **DSC 10/3/22** foreslo Australia å endre IBC bestemmelsen for UN 1689 Sodium Cyanide, Solid. FNs Modell Kode er allerede endret.

**Beslutning:** Godkjent. Vil bli tatt med i Errata and Corrigenda til Amdt. 32-04 av IMDG Koden.

I dok. **DSC 10/3/23** støttet ICS UKs forslag i dok. DSC 10/3/8 om å gjøre farlig gods-opplæringen for havnepersonell obligatorisk.

**Beslutning:** Jf. beslutningen ifb. behandlingen av dok. DSC 10/3/8 i denne rapporten.

I dok. **DSC 10/3/24** gav UK informasjon om en praktisk veiledning ang. pakking av containere. Veiledningen har til hensikt å benytte et folkelig språk uten for mange tekniske spissfindigheter. Ett eksemplar av denne var for delegasjonen på DSC 10.

**Beslutning:** En ferdigstillet veiledning vil bli presentert på DSC 11.

Dok. **DSC 10/3/25:** Behandlet på neste side i denne rapporten.

Dok. **DSC 10/3/26** - Appropriate amendments to the EmS Guide for some amendments to the Dangerous Goods List (DGL) fra Tyskland ble trukket

### 3.3 Review of Annex III of MARPOL 73/78.

I dok. **DSC 10/3** informerte sekretariatet om avgjørelser tatt av FNs ekspertkomité på Transport av Farlig Gods og som har relevans for underkomiteen.



Dok. **DSC 10/3/1** inneholder rapporten fra E & T gruppens møte som gikk av stabelen i IMOs lokaler i slutten av april 2005. Hvilke tiltak E&T ønsket av u.komiteen er beskrevet i pkt. 31 i rapporten. U.komiteen ble bedt om å:

- Ta til etterretning E&T gruppens syn på at det fremdeles var for tidlig å gjøre endringer i IMDG Koden mht. kap. 2.9. Jf. Annex 6 i DSC 10/3/1.

**Beslutning:** Tatt til etterretning.

Tyskland gav i dok. **DSC 10/3/9** en oversikt over det som gjort i andre IMO-organer og hva som skal til av videre arbeid i DSC.

DGAC kom i dok. **DSC 10/3/19** med et forslag om å forbedre måten å bestemme hvor vidt et stoff er "marine pollutant" eller ikke. Listen i IMDG Koden skal beholdes som et utgangspunkt. Hvis et stoff skal fjernes eller føres opp på listen bør dette understøttes av vitenskapelige kriterier slik de fremkommer i kap. 2.9 i FNs Modell kode.

I dok. **DSC 10/3/25** kom USA med noen kommentarer og forslag til løsninger ifb. den pågående revisjonen av IMDG Koden ifb. Marine Pollutants basert på det som er kommet frem i FNs Ekspertkomité for Transport av Farlig Gods.

**Beslutning:** Dokumentene oversendes arb.gruppen for videre diskusjon og avgjørelse.

OBS: Arbeidsgruppens rapport er i finne som dok. **DSC 10/WP.1**. Gruppen kunne imidlertid ikke bli enig om tidspunktet for når endringene skulle gjøres bindende. To forslag ble lagt frem:

1. Få dette godkjent og i orden så fort som mulig, - et forslag som Norge støttet.
2. Følge vanlig IMO-prosedyre som vil innebære at dette frivillig vil tre i kraft den 1.1.2008 og gjøres bindende den 1.1.2010.

Det var forslag nr. 2 som fikk støtte fra u.komiteen. fremtidig tekst i IMDG Koden (Amdt. 34-08) vil bli publisert som et MEPC sirkulær.

#### **4. Amendments to the BC Code, including evaluation of properties of solid bulk cargoes.**

**OBS:** Det ble besluttet at dok. **DSC 10/6**, **DSC 10/6/3** og **DSC 10/6/11** skulle behandles under dette agendapunktet.

I dok **DSC 10/4** ble resultatet av "The National Maritime Research Institute of Japan"s gjennomgang av 2004-utgaven av BC Koden lagt frem.

**Beslutning:** Dokumentet oversendes arb.gruppen for ferdigstillelse.

I dok. **DSC 10/4/1** og **DSC 10/4/2** foreslår Italia på nytt at hhv. "Chopped Electrical Wires Plastic and Rubber Insulation" og "Chopped Tyres" skal inkluderes i BC Koden som en gruppe C last.

**Beslutning:** Dokumentene oversendes arb.gruppen for videre diskusjon og avgjørelse.

I dok. **DSC 10/4/3** argumenterer Japan mot kravet til kontinuerlig ventilasjon for visse stoffer i BC Koden, blant annet UN 1408 Ferrosilicon. Kravet om kontinuerlig ventilasjon innebærer at ventilasjonsåpningene skal kunne holdes åpne når dette er nødvendig. Slike åpninger skal også være iht. Lastelinjekonvensjonen. Dette innebærer igjen at karmhøyden skal være 4,5 m. Japan er uenig i dette og vil at dette kravet fjernes.

**Beslutning:** Dokumentet oversendes arb.gruppen for videre diskusjon og avgjørelse.

Dok. **DSC 10/4/4:** "Recommendations on the safe use of pesticides in ships" er å finne i Supplementet til IMDG Koden. Tyskland foreslo å trekke ut de tingene som er direkte relatert til BC Koden og legge dette ved som et annekst til denne. De mener at dette vil øke sikkerheten ved informasjon som ikke har noe å gjøre med BC Koden fjernes.

**Beslutning:** Tyskland sa seg villig til å lage et forslag til et dokument vedrørende dette og la dette komme som et annekst til Underkomiteens rapport.

I dok. **DSC 10/4/5** foreslo Argentina at Metallized Fines (HBI) burde inkluderes i BC Koden som et gruppe B stoff. I produksjonsprosessen for HBI (Hot Briquetted Iron) dannes det partikler som kommersielt er kjent som HBI Fines eller Metallized Fines. HBI er allerede å finne i BC Koden. De står som Direct Reduced Iron (A) and (B). Undersøkelsene etter en eksplosjon om bord på MS Ythan, lastet med Metallized Fines, foretatt av myndighetene i Venezuela, synes ikke å levne noen tvil om at ulykken skyldtes gass som ble utviklet da lasten kom i kontakt med vann; Jf. dok. **DSC 10/6/11**.

**Beslutning:** Klassifiseringen av Metallized Fines er generelt vanskelig og dokumentene ble oversendt arb.gruppen for videre diskusjon og avgjørelse.

I dok. **DSC 10/6** informerer Estland om at det for laster som ikke er nevnt i BC Koden faktisk finnes et "Material Safety Data Sheet" – (MSDS) som inneholder info hvordan lasten skal behandles. Det er viktig at alt relevant personell blir gjort oppmerksom på at det faktisk finnes et MSDS.

**Beslutning:** Dokumentet oversendes arb.gruppen for videre diskusjon og avgjørelse.

Dok. **DSC 10/6/3:** En analyse av ulykken om bord på MV "Sierksdorf" foretatt av FSI 13

**Beslutning:** Dokumentet oversendes arb.gruppen for videre diskusjon.

**OBS:** Arbeidsgruppens rapport er å finne som dok. **DSC 10/WP.5**

## 5. Mandatory application of the BC Code.

I dok. **DSC 10/5** og **DSC 10/5/1** foreslo Australia hva som måtte endres i hhv. BC Koden og SOLAS for at BC Koden skal kunne gjøres bindende.

I dok. **DSC 10/5/2** kom Japan med sine synspunkter og kommentarer på det samme.

**Beslutning:** Dokumentene oversendes arb.gruppen for videre diskusjon og avgjørelse.

**OBS:** Arbeidsgruppens rapport er å finne som dok. **DSC 10/WP.5**

## 6. Casualty and incident reports and analysis.

Det var sendt inn 15 dokumenter under dette agendapunktet.

Det ble besluttet at agendapunktet skulle deles inn i tre bolker og at dokumentene skulle behandles etter dette.

### 6.1 Casualty Reports.

Dok. **DSC 10/6** ble behandlet under Agenda punkt 4 i denne rapporten.

Dok. **DSC 10/6/3** ble også behandlet under Agenda punkt 4 i denne rapporten.

Dok. **DSC 10/6/7**: Containere med ufarlig gods, men under gassing fraktes ofte som ufarlig gods og ikke iht. IMDG Koden. For å fokusere på at frakt av containere under gassing skal være iht. til IMDG Koden foreslo Nederland utsendelsen av et MSC Circ. Forslag til Circ. var vedlagt som anneks til dokumentet.

**Beslutning:** Majoriteten i u.komiteen mente at det ikke ville være riktig å sende ut et sirkulære nå. Den foreslo at Nederland skulle forberede og sende inn et nytt dokument til DSC 11. Dette sa N. seg villig til.

Dok. **DSC 10/6/11** ble også behandlet under Agenda punkt 4 i denne rapporten.

Dok. **DSC 10/INF.2** ga informasjon om to ulykker om bord på to forskjellige båter, hhv. "Csav Itajai" og MV "Sea Elegance". I begge tilfellene var det feil stuing av containere med farlig gods som forårsaket ulykkene.

**Beslutning:** Dokumentet ble tatt til etterretning.

### 6.2 Container inspection programmes.

Dok. **DSC 10/6/1**: Resultatet av CTU-kontroller foretatt i perioden fra 1.7. til 31.12.2004 i Pakistan.

Dok. **DSC 10/6/2**: Resultatet av CTU-kontroller foretatt i 2004 i Belgia.

Dok. **DSC 10/6/4**: Resultatet av CTU-kontroller foretatt i 2004 i Sverige.

Dok. **DSC 10/6/6**: Resultatet av CTU-kontroller foretatt i 2003 og 2004 i Canada.

Dok. **DSC 10/6/8**: Resultatet av CTU-kontroller foretatt i 2004 og første halvdel av 2005 i Rep. of Korea.

Dok. **DSC 10/6/9**: Resultatet av CTU-kontroller foretatt i 2004 i Australia.

Dok. **DSC 10/6/10**: En samlet oversikt over containerkontrollene foretatt i hhv. Australia, Belgia, Canada, Pakistan, Rep. of Korea og Sverige.

Dok. **DSC 10/INF.5**: Resultatet av CTU-kontroller foretatt i tidsrommet fra 15. april til 30. juni 2004 i Chile.

**Beslutning:** U.komiteens formann anbefalte sterkt medlemslandene å fortsette med å ende inn resultatene fra containerinspeksjonene.

### 6.3 Results of IMOs survey on inspections on containers/vehicles carrying dangerous goods.

I dok. **DSC 10/6/5** la sekretariatet frem resultatet fra IMOs spørreundersøkelse vedrørende inspeksjoner av containere/kjøretøy med farlig gods. Spørreskjemaet, - MSC Circ. 1147 Questionnaire, var vedlagt som Annex 1.

I dok. **DSC 10/INF.6** presenterte USA sitt resultat fra IMOs spørreundersøkelse vedrørende inspeksjoner av containere/kjøretøy med farlig gods.

**Beslutning:** Resultatene ble tatt til etterretning.

## 7. Amendments to the CSS Code.

I dok. **DSC 10/7** kom Sverige med et forslag om ny tekst i 6.1. i res. A.581(14) i Appendiks 4 i CSS Koden, 2003. I stedet for en krav om at "the MSL of lashings should not be less than 100 KN" vil Sverige at "the number and MSL of lashings should be sufficient to prevent vehicles from shifting". Slik teksten er nå, medfører dette fortøyningskravet til biler er unødvendig strengt.

**Beslutning:** Majoriteten var ikke enig i forslaget som dermed ble underkjent. Sverige vil imidlertid sende inn et nytt dokument til DSC 11.

Dok. **DSC 10/7/1:** Ifb. med foreslåtte endringer i Appendiks 4 i CSS Koden ble det på DSC 9 opprettet en korrespondansegruppe under ledelse av den Russiske Føderasjonen. Dokumentet beskriver hva gruppen har gjort. Den kom ikke frem til en felles ståsted og overlot til DSC 10 å bestemme om gruppen skulle fortsette sitt arbeide. Dag Steensen fra DNV har vært Norges representant i gruppen.

Som et annekst til dok. **DSC 10/INF.4** la den Russiske Føderasjonen, som leder av korrespondansegruppen, frem de dokumentene gruppen hadde jobbet med siden DSC 9.

**Beslutning:** De tingene den Russiske Fød. har foreslått fikk ikke nok støtte i u.komiteen. Russerne sa seg villige til å sende inn et forslag til et MSC sirkulære til DSC 11.

## 8. Guidance on serious structural deficiencies in containers: Reporting procedure on serious structural deficiencies.

I dok. **DSC 10/8** ble det gitt litt bakgrunnsinformasjon vedr. skader på containere og rapportering av dette. DSC 9 besluttet å fremme et forslag til et CSC/Circ. med "Guidance on serious structural deficiencies in containers": Jf. DSC 9/15/Annex 6 (Rapporten fra DSC 9). Ifb. rapporteringsprosedyrer ved skader på containere ble det på DSC 9 besluttet det mest hensiktsmessige var å endre på MSC/Circ.859 og at dette gjøres på DSC 10.

På DSC 10 var det en majoritet for å endre MSC/Circ.859 og Hr. Rasmussen fra Danmark sa seg villig til å komme opp med et forslag til tekst. Dette ble presentert som dok. **DSC 10/J/10**.

**Beslutning:** De foreslåtte endringene ble med små forandringer vedtatt og det nye MSC/Circ.859 ble oversendt til MSC 81 for godkjenning.

## 9. Measures to enhance maritime security.

I dok. **DSC 10/9** og **DSC 10/9/1** informerer sekretariatet om hva som ble resultatet, og har relevans for DSC under dette agendapunktet, på hhv. MSC 79, og 80, STW 36 og BLG 9.

**Beslutning:** Dokumentene ble oversendt til forslagsgruppen – DG 1, for videre behandling og avgjørelse.

**OBS:** Drafting gruppens leder ga en muntlig redegjørelse for gruppens arbeid. Gruppens rapport vil foreligge på DSC 11.

## 10. Revision of the LHNS and OSV guidelines.

Dok. **DSC 10/10:** Resultatet fra SLF 47 og MSC 79 som har relevans for DSC og dette agendapunktet. Dette gjelder bl. a. DSCs deltagelse i revideringen av OSV Guidelines.

Dok. **DSC 10/10/1:** Resultatet fra MSC 80 som har relevans for DSC og dette agendapunktet.

**Beslutning:** En korrespondansegruppe ble dannet. Gruppens mandat er å finne i dok. DSC 10/J/5, Item 4. Gruppen ledes av Nederland og Dag Steensen fra DNV er med som norsk representant.

Planen er å revidere både MSC/Circ.675 og LHNS og OSV Guidelines på DSC 11 for så og sende dette videre til godkjenning på MSC i desember 2006.

## 11. Amendments to the Guidelines for partially weather tight hatchway covers on board containerships.

MSC/Circ.1087 gir retningslinjer for delvis værtette luker om bord på containerskip. Retningslinjene gir også anbefalinger om hvordan pakket farlig gods bør plasseres. Dok. **DSC 10/11** gav en påminnelse om at Japan, ifb. plassering av containere med last av klasse 5.2, ønsker en tilføyelse til teksten i 3.4.2 i sirkulæret. Japan ønsker at stuingen av containere med klasse 5.2 stoffer skal unntas fra de stuingsreglene som er angitt.

**Beslutning:** Forslaget til Japan ble nedstemt. Teksten i 3.4.2. i MSC/Circ. 1087 får ingen tilføyelse.

## 12. Extension of the BLU Code.

Det var ingen dokumenter under dette agendapunktet. Saken ble imidlertid diskutert.

**Beslutning:** Diskusjonen i plenum viste at majoriteten av u.komiteen var for å inkludere korn i BLU Koden. U.komiteens formann ønsket å etablere en korrespondanse gruppe mht. dette. Denne vil bli ledet av Capt. Macnamara fra USA.

Gruppens mandat er å finne i dok. **DSC 10/J/5**.

### **13. Guidance on providing safe working conditions for securing containers.**

Det ble her referert til et dok. **MSC 8/21/7** fra UK.

**Beslutning:** En korrespondansegruppe ble etablert under ledelse av Capt. Thomas fra UK. Gruppens mandat er å finne i dok. DSC 10/J/5, item 4.

### **14. Work programme and agenda for DSC 11.**

U.komiteens formann la frem forslag til arbeidsprogram og agenda for DSC 11. Dette er å finne som dok. **DSC 10/WP.3**: Forslag til arbeidsprogram som annex 1 og forslag til agenda som annex 2.

**Beslutning:** Arbeidsprogram og agenda ble godkjent med noen små endringer:

Arbeidsprogrammet: "Review of the Recommendation on Safe Carriage of Pesticides on Ships" føyd til som item H10.

Agendaen: "Review of the Recommendation on Safe Carriage of Pesticides on Ships" føyd til som item 13 bis.

Det vil bli to møter i u.komiteens E&T gruppe i 2007: Sannsynligvis et på vårparten og et rett etter DSC 11.

DSC 11 vil gå av stabelen fra 25. til 29. september 2006.

### **15. Election of Chairman and Vice-chairman for DSC 11.**

Underkomiteens sittende formann og viseformann ble gjenvalgt for 2006:

Formann: Fru Olga Pestell Lefevre / Frankrike

Viseformann: Hr. Juan Pablo Heusser / Chile

### **16. Any other business.**

OBS: Det var to saker under dette punktet.

#### **16.1 Matters related to carriage of dangerous goods on HSC.**

I dok. **DSC 10/16** informerte sekretariatet om avgjørelser tatt på FP 49 og MSC 80 og som hadde relevans for DSC og dette agendapunktet. Bl. a. at relevante bestemmelser i IMDG koden også skal reflekteres i HSC Koden.

I dok. **DSC 10/15** og **DSC 10/16/1** informerte sekretariatet om avgjørelser tatt på hhv. den 26. og den 27. konferansen til FN's Ekspertgruppe på Transport av Farlig Gods som har relevans for DSC og dette agendapunktet.

**Beslutning:** Dokumentene ble oversendt til arb.gruppen for videre diskusjon og avgjørelse.

**OBS:** Arb.gruppens rapport er å finne som dok. **DSC 10/WP.2**

## **16.2 Courses on the implementation of the IMDG Code**

I dok. **DSC 10/16/2** inneholdt en status over hvor mange medlemsland som hittil har fått hjelp Av IMO med å implementere IMDG Koden i sine nasjonale regelverk.

## **17. Report to the Maritime Safety Committee.**

Underkomiteens rapport til MSC er å finne som dok. **DSC 10/17**.

Oslo, 15. desember 2005

Arne Laudal