



TIL: Sjøfartsdirektør, assisterende sjøfartsdirektør, Avd. for Internasjonalt miljø- og sikkerhetsarbeide, deltakere i den norske delegasjon under DSC 13, Else Heldre og Arne Laudal (DNV)

FRA: Delegasjonen v/ Einar Arnesen

DATO: 14.11.2008

Rapport fra DSC 13, avhold i IMO, London, 22. – 26. 09. 2008

1. Innledning:

Følgende personer deltok i den norske delegasjonen:

- Einar Arnesen, S.dir. - Delegasjonsleder
- Elisabeth Førland, S.dir.
- Karolina Lundgren, S.dir.
- Kim A. Paulsen, S.dir.
- Nils Henrik Agerup, DSB.
- Dag Steensen, DNV.

Delegasjonen hadde også et godt samarbeid med Arne Laudal, DNV, som deltok i delegasjonen til IACS.

2. Generelt:

Denne rapporten omhandler i vesentlig grad kun saker som har interesse for Norge.

Norge hadde ikke sendt noen dokumenter til DSC 13.

3. Arbeidsgrupper:

Følgende arbeidsgrupper og norsk deltakelse ble opprettet:

WG 1: Amendments to the IMSBC Code, including evaluation of properties of solid bulk cargoes.

Norsk deltaker: Kim A. Paulsen.

WG 2: Amendments to the CSS Code, including safe working conditions for securing of containers.

Norsk deltaker: Dag Steensen (møteleder)

WG 3: Revision of the Code of safe practice for ships carrying timber deck cargoes.
Norske deltakere: Nils Henrik Agerup (delvis).

DG 1: Amendments to the IMDG Code and supplements, including harmonization of the IMDG Code with the UN Recommendations on the transport of dangerous goods.
Norsk deltaker: Elisabeth Førland og Nils Henrik Agerup (delvis)..

DG 2: Review of the Guidelines for packing of cargo transport units.
Norsk deltaker: Karolina Lundgren.

3. Utfall av de enkelte agendapunktene:

Agendapunkt 2 : Decision of other IMO bodies.

Underkomiteen noterte seg avgjørelser og kommentarer som ble gitt under MSC 83, A 25, FP 52, MEPC 57 og MSC 84 (alle er gjengitt i dokument DSC 13/2), og saker av betydning ble diskutert under de enkelte agendapunkter.

Agendapunkt 3 : Amendments to the IMDG Code and Supplements, including harmonization of the IMDG Code with the UN Recommendations on the transport of dangerous goods (Application of requirements for dangerous goods in packaged form in SOLAS and the HSC Code).

IMDG koden er obligatorisk både under SOLAS og MARPOL og oppdateres hvert annet år. Det var også denne gang fremlagt en mengde endringsforslag til koden, og tekstforslag for tillegg ble ferdigstilt og er sendt til MSC 85 for godkjenning med sikte på benyttelse i 2009-2010 (MSC 85/3/11 – paragraf 3.9, samt Annex 1 og Annex 2).

Sverige hadde forslag om at bokstavene i ”proper shipping name” på containere skal være min. 65. Dette ble vedtatt.

Det forelå forslag om å gjøre IMDG koden fritt tilgjengelig på Internet. Dette utløste en del diskusjoner, bl.a. om at IMO vil miste inntekter. Synspunktene fra møtet blir oversendt MSC som blir anmodet om å ta en avgjørelse.

Norsk oppfølging:

Følge opp beslutninger som blir fattet under MSC 85.

Agendapunkt 4 : Amendments to the IMSBC Code, including evaluation of properties of solid bulkCargoes.

Det ble bestemt at den nye IMSBC koden, som skal erstatte BC koden fra 1. januar 2011, skal oppdateres hvert annet år, som IMDG koden.

Ny føringsplan for svovel i fast form skal inkluderes i IMSBC koden. Dette har tidligere vært klassifisert som en gruppe C last.

Ny føringsplan for "Direct Reduced Iron (C) (by-products including fines) med betegnelse DRI (C) skal inkluderes i IMSBC. Dette vil få de samme krav til fare, stuing, adskillelse etc. som DRI (B).

Vedr. DRI støttet Norge en "safety first approach", dette ytret vi både i plenum og i arbeidsgruppen. Dette betyr i praksis inerting av lasterommene, hvilket fikk flertall i plenum. Det vil bli arbeidet videre med prosedyrer for inerting av laster, men uten å "lukke døren" for muligheter for mekanisk ventilering.

Venezuela har fått i oppdrag å sende innspill på mekanisk ventilasjon til DSC 14 i samarbeid med Trinidad og Tobago.

Norge kommenterte at vi er av den oppfatning at betegnelsen "non-combustible" bør fjernes i prosedyrene og at det bare bør indikeres "low fire-risk". Det ble opplyst at betegnelsen "non-combustible or has low fire-risk" er en standardfrase som henspiller på hvorvidt slukkesystemer i lasterom kan fravikes i henhold til SOLAS.

Føringsplan for kull (Coal) ble oppdatert til også å ha inkludert kravene for "Gravity fed self-unloading" bulkskip.

Enkelte laster, som ammonium nitrat, brunkull, kokoskjerner etc. er ikke tillatt lastet tilstøtende til varme overflater. Definisjonen av varme overflater ble ikke avklart under DSC 13, og DNV informerer at de vil fortsette å løse dette på samme måte som de har praktisert til nå, nemlig, for de laster som ikke er tillatt lastet tilstøtende til varme overflater vil i "Document of Compliance" få fotnote: *Not to be loaded adjacent to fuel oil tanks oppvarmet til over 45°C. A limit of 50°C is accepted provided that the temperature sensors are equipped with an acoustic alarm.*

Det ble opprettet en korrespondansegruppe som skal ferdigbehandle utestående saker for dokumenter som ble innsendt til DSC 13, og rapportere til DSC 14.

Norsk oppfølging:

Delta i korrespondansegruppen.

Notere DNV's beslutning om videre benyttelse av fotnote.

Agendapunkt 5 : Amendments to the CSS Code.

Kommentarene her vil også gjelde for agendapunktene 8 og 12.

Flere spørsmål angående sikring av last under disse tre agendapunktene ble diskutert, og et nytt sett "Guidelines on providing safe working conditions for securing of containers" ble utarbeidet. Disse inkluderer krav til containerskip å ha en "Cargo Safe Access Plan, CSAP" som skal inkluderes i "Cargo Securing Manual" for containerskip.

Det ble imidlertid ikke oppnådd enighet om noen tidsramme for implementering av disse nye kravene eller hvor langt de skal gjøres gjeldende for eksisterende skip.

Det kan også anmerkes at selv om retningslinjene (Guidelines) fra IMO i seg selv ikke er bindende, vil det i praksis bli et SOLAS-krav om at godkjente "Cargo Securing Manuals" (CSM) skal inneholde en "Cargo Safe Access Plan" (CSAP).

Det var også uenighet om nødvendig størrelse (bredde) for arbeidsplattformer for sikring av containere, og dette vil derfor bli tatt opp igjen under DSC 14 før det sendes til MSC for implementering.

Norsk oppfølging:

Vurdere innsendelse av dokument vedr. arbeidsplattformer til DSC 14.

Norge bør ta stilling til når vi skal kreve at nevnte "Cargo Safe Access Plan" (CSAP) tegninger skal inkluderes i CSM'er nasjonalt her til lands.

Agendapunkt 6 : Casualty and incident report and analysis

Utfallet fra 11 medlemmers inspeksjoner av pakket farlig gods ble presentert. Underkomiteen var bekymret over den mangelfulle opprettholdelsen av IMDG koden, som rapportene viste. Spesielt med tanke på plassering og merking av pakket farlig gods samt pakking og sikring av lasten inne i enhetene.

I sammenheng med inspeksjonsprogrammet for CTUs som transporter farlig gods, oppfordrer underkomiteen medlemmene som fremdeles ikke har utført slik inspeksjoner å gjøre det og sende inn relevant informasjon i henhold til MSC.1/Circ.1202.

Norsk oppfølging:

Vurdere når slik inspeksjoner kan utføres og utfallet kan sendes til underkomiteen i henhold til MSC.1/Circ.1202. Dette tas opp med inspeksjonsavdelingen.

Agendapunkt 8 : Guidance on providing safe working conditions for securing of containers.

Kommentert under agendapunkt 5.

Agendapunkt 10: Guidance on protective clothing.

Behovet av å innføre en "Guidance on protective clothing" ble vurdert, og arbeidsgruppen var enig om å foreslå at DSC ber ISO-TC8 Sub-Committee 1 om å utarbeide et forslag til retningslinjer som et bestillingsprosjekt fra arbeidsgruppen. Disse retningslinjene skal være basert på EU Directiv 96/98 (annex 1 og 2), EN 943-2, ISO/FDIS 16602, NFPA 1991 og 1992 og ACGIH 0460 (U.S. retningslinje), samt andre standarder som anses relevante. I bestillingen skal det spesifiseres at utstyret kun er ment å bli brukt i nødssituasjoner i forbindelse med behandling av pakket farlig gods, og ikke som et alternativ i forbindelse med arbeid med kjemikalier, samt at det skal kunne brukes i små innestengte rom om bord i skip (containere etc), og at det skal kunne brukes i forbindelse med flere forskjellige typer av farlig gods.

Norsk oppfølging.

Medvirke til hurtigst mulig innføring av retningslinjer.

Agendapunkt 11: Revision of the Code for safe practice for ships carrying Timber deck Cargoes.

Rapport fra korrespondansegruppen ble presentert og det ble besluttet at:

1. Nøkkelbrukere, i rekkefølge av viktighet er:
 - Rederier, operatører og skipenes mannskap.
 - Havneindustrier og pakkeorganisasjoner.
 - Administrasjoner, produsenter og skipskonstruktører.
2. Ansvar for overensstemmelse ligger hos Kapteinen.
3. Som instruert av MSC er DSC ansvarlig for å vurdere koden i sammenheng med anvendelse for på dekk laster. Hvis dette utvides til også å gjelde for under dekk laster skal passende instruksjoner gis av MSC.

Arbeidsgruppen besluttet å beholde eksisterende metoder for sikringsarrangementer for dekkslaster foreløpig og at andre metoder som krav til støtter og bunnblokker kan bli inkludert i koden i fremtiden gjennom vurderinger i korrespondansegrupper.

Det ble besluttet å gjenopprette korrespondansegruppen under ledelse av Sverige, med instruks om å rapportere til DSC 14.

Norsk oppfølging:

Delta i korrespondansegruppen. Dag Steensen har deltatt tidligere og ønsker å fortsette.

Agendapunkt 12: Form and procedure for approval of the Cargo Securing Manual.

Kommentert under agendapunkt 12.

Agendapunkt 15: Review of the Guidelines for packing of Cargo transport Units.

Det forelå et forslag fra Tyskland om å harmonisere av MSC/Circ.787 "Guidelines for "packing of cargo transport units" med supplementet (34-08) til IMDG koden. Tyskland foreslo også at "E&T" gruppa i fremtiden skulle identifisere endringer i IMDG koden som berører retningslinjene, og rapportere disse til DSC.

DG 2 ble instruert til å utarbeide et utkast til en revisjon av MSC/Circ.787 med dokument DSC 13/15 som grunnlag. Underkomiteen støttet i prinsipp draftinggruppens utkast og sendte det til "E&T" for gjennomgang, med instruks om å returnere det til DSC 14.

DG2 var av den oppfatning at flere deler av retningslinjene bør forbedres og dette ble satt opp som agendepunkt i arbeidsprogrammet til DSC 14.

DSC 13 noterte seg at en prosedyre som regelmessig oppdaterer et instrument som berøres av endringer i IMDG koden bør vurderes, men denne oppgaven kan være utfordrende og det er kanskje ikke mulig for "E&T" gruppa å gjennomføre en slik oppdatering.

Norsk oppfølging.

Delta på neste "E&T" møte som avholdes

Agendapunkt 16: Work programme and Agenda for DSC 14.

Arbeidsprogram og forslag til agenda for DSC 14 foreligger som dokument DSC 13/WP.4.

Norsk oppfølging.

Forberede eventuelle innspill til DSC 14.

Agendapunkt 20: Report to the Maritime Safety Committee.

IMO sin foreløpige rapport fra DSC 13 er gjengitt i dokumentene DSC 13/WP5 og DSC 13/WP5/Add.1.
