Rapport

TIL : Nærings- og handelsdepartementet, Sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene Spesialrådgiver IMO saker, distriktssjefene i direktoratets distriktskontorer, adressatene på DSC's sirkulasjonsliste (se vedlegg).

FRA: Delegasjonen v/J. Henriksen

DATO: 2012-01-17

EMNE: IMO Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers 7.session- DSC 7 23.-27 September 2002.

I. Innledning

Fra Norge deltok følgende på DSC 7:

- Senioringeniør Jarl Henriksen (delegasjonsleder): Plenum
- Senioringeniør Arne Laudal Plenum og WG1
- Senioringeniør Dag Steensen, DNV: Plenum
- Senioringeniør Arne Johansen, DBE Plenum
- Product Coordinator Jan Erik Kristiansen, DFDS Tor Line As Plenum
- Seksjonsleder Rune Karlsen, Norges Rederiforbund Plenum og WG 3

Følgende arbeidsgrupper var satt opp: **WG 1**: Review of the BC Code (Agenda item 4), **WG 2**: Development of a manual on loading and unloading of solid bulk cargoes (Agenda item 9), **WG 3**: Stowage and segregation requirements for freight containers with partially weatherproof hatchway covers (Agenda item 8),
DG 1: Measures to enhance maritime security (Agenda item 11).
WG 3 ble omgjort til drafting gruppe og den planlagte **DG 2** (Agenda item 5) ble avlyst.

I tillegg ble det nedsatt følgende uformelle grupper, hvor Norge engasjerte seg under punkt 1 og 4:

1. Granting exemptions from the provisions of the IMDG Code (Agendapunkt 3)
2. Tekstutkast for segresjonskrav (avstand) for CTUs med flammepunkt under 23 grader C. (Agendapunkt 3)
3. Innhente argumentasjon overfor MSC for å rettferdiggjøre hvorfor utviklingen av en egen manual for bulkterminal personell bør tas av arb.programmet. (Agendapunkt 9.)
4. Guidance on serious structural deficiencies in containers: Ref. of terms til korrespondansegruppen (Ag.p.10)
5. Measures to enhance maritime security: Drafing gruppe for identifisere berørte forhold. (Agendapunkt 11.)

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen den 19.09. 2002 i Sjøfartsdirektoratet.

Offisiell rapport fra møtet vil bli distribuert så snart denne foreligger fra IMO. Distriktssjefene vil få rapporten tilsendt på forespørsel. Ytterligere informasjon kan fåes ved henvendelse til Jarl Henriksen (Tlf. 22 45 44 15, e-mail jarl.henriksen@sjofartsdir.dep.no).

II. Hovedpunkter/oppsummering

Denne underkomité behandler et bredt spekter av saker. De viktigste saker er listet nedenfor:

- Arbeidet med å revidere IMDG koden vedvarer. IMDG koden blir bindende fra 01.01.2003 med et overgangsår. Amendment 31-02 vil tre i kraft 01.01.2004 (pkt. III-2).
- Revisjon av BC koden er videreført. Norge har så langt fått gjennomslag mot å lempe på ventilasjonskravene ved føring av ferrosilisium (pkt.III-3)
- Sikring av last i lastenheter anses som et problem, men ingen stemning for å implementere

krav til dokumentasjon mm. i Cargo Securing Manual (CSM) og relevant regelverk. (pkt. III-4)

- Container inspeksjonsprogrammet og rapportering av ulykker føres videre (pkt. III-5).
- Krav til stuing og segregering av farlig last på "delvis værtette lasteluker" vedtatt (pkt. III-7).
- Korrespondansegruppe opprettet ifbm. manual for strukturelle mangler på containere (pkt. III-9)
- Maritim sikkerhet er kommet på arbeidsprogrammet (pkt. III-10)
- Revisjon av MARPOL Annex III vil sannsynligvis komme på agendaen på DSC 8 (pkt. III 2 og 11)

III. Gjennomgang av de enkelte punkter på DSC 7:

1. Agenda pkt. 2: Avgjørelser fra øvrige IMO komiteér.

Underkomiteén ble orientert om relevant arbeid som har foregått og merket seg de avgjørelser som er tatt. Spørsmål relatert direkte til underkomiteens agendapunkter ble behandlet under de respektive punkter på agendaen.
Hovedsaker som kan nevnes er *Dangerous Goods Manifet, Ballastwater and sediment management,* Endringer i SOLAS kap. VI og VII for å gjøre IMDG koden bindende, nytt formular av *Document of Compliance* for føring av farlig gods og viktigheten av å ta hensyn til *human element matters* i underkomiteènes arbeid.

2. Agenda pkt. 3: Rettelser i IMDG koden, dens annekser og supplementer (EmS, MFAG), inkludert harmonisering av koden i forhold til FNs rekommandasjoner For Transport Av Farlig Gods.

Under dette agendapunktet sorterte 30 saksdokumenter samt 2 INF dokumenter.

Del 1: Rettelser i IMDG Koden, dens annekser og supplementer (EmS, MFAG).
Revisjon av IMDG koden er et vedvarende agendapunkt.
Dokumentene foreslår i hovedsak rettelser og tilføyelser til IMDG Koden. Videre var det noen dokumenter av mer substansiell karakter samt fortolkninger.
Det var ingen store avgjørende saker for Norges del.
Agendapunktet ble for gjennomgang delt opp i 8 områder: *1.Granting exemption, 2.Fumigation, 3. IMO Portable Tanks, 4.Stowage and Segregation, 5.Transport documents, 6.Micellaneous, 7.EMS-Guide og 8.MFAG.*

<u>Norsk posisjon:</u>
Norge har deltatt og vil fortsette med arbeidet ifbm. restrukturering/oppdatering av IMDG Koden.
Vi ønsker en størst mulig harmonisering med FNs anbefalinger for transport av farlig gods.
Når IMDG koden blir bindende fra 01.01.2003 med et overgangsår er det av betydning at det gis åpning for *exemptions, equalents og novel kind* samt et *tripartite system* som i andre internasjonale konvensjoner.
Norge mener også stuingskravet for klase 1 *"should be stowed as near as practible to the ships centreline"* er upraktisk og vanskelig å etterleve.

<u>Konklusjon:</u>
Underkomiteen var stort sett enig i de foreslåtte tingene og henviste de til E&T gruppen for ferdigstillelse. E&T gruppen planlegger to ukelange møter i 2003, ett i mars/april og ett i september.
I saker som engasjerte Norge fikk vi gjennomslag for vårt syn.
Norge v/DBE har tilbudt seg å bistå Hong Kong, Kina med å utforme tekst til forslag til

UNCETDG ifbm. frakt av motordelen som kan innholde oljerester, dersom de ønsker å føre saken videre.

Oppfølging:
Ingen spesielle, Norge ved DBE og Sjøfartsdirektoratet er representert i ET gruppen og vil følge opp det videre arbeidet der.

Del 2: Implementering av Anneks III i MARPOL 73/78.
Anneks III i MARPOL 73/78 gir retningslinjer om hvordan miljøfarlige stoffer (Marine Pollutants) skal behandles når de fremstilles for sjøtransport. Kriteriene for om stoffer er miljøfarlige eller ikke, er definert i IMDG Koden, i Annex III i MARPOL 73/78 og i retningslinjer gitt i FNs GHS (Globally Harmonization System). Dokumentene tilhørende dette punktet foreslår i hovedsak å bringe de forskjellige kriteriene i overensstemmelse med hverandre.

Norsk posisjon:
Norge støtter en slik harmonisering. Felles kriterier, regler og retningslinjer er bare av det gode. Folk som jobber med farlig last er fortrolig med IMDG koden og forventer å finne opplysninger der, i stedet for å gå veien om MARPOL mm.

Konklusjon:
Det arbeides for at kriteriene for klassifisering av *Marine Pollutants* under MARPOL Annex III bringes i overensstemmelse med FN systemet og *Globaly Harmonized System.*
Også som en følge av at MARPOL ANNEX III gjøres bindende vil MEPC bli henstilt om et nytt agendapunkt til DSC 8 for revidering av MARPOL Annex III. (Se også pkt.III-11).

Oppfølging:
Ingen spesiell oppfølging påkrevet; avvente hva som kommer ut av FN/GHS og nytt agendapunkt.

3. **Agenda pkt. 4: Revisjon av BC Koden, inkludert en evaluering av egenskapene til faste bulklaster.**

Korrespondansegruppen for revisjon av BC Koden ble opprettet på DSC 5 møtet.
Hensikten er b.l.a. å gjøre BC koden mer brukervennlig. På DSC 6 møtet ble den første delen av den nye koden: forordet, introduksjonen og de 12 første seksjonene, godkjent. (Ref. dokument DSC 6/5/1).
På DSC 7 ble det nedsatt en arbeidsgruppe som hadde som mål å avslutte revisjonen av stofflisten. Arbeidet var for omfattende til at det ble avsluttet. Gruppen fikk revidert stoffene f.o.m. ”Alfalfa” t.o.m. ”Ironoxide, Spent, UN no. 1376). Snaut 50 stoffer gjensto å revidere. Av disse er det mange C stoffer og det ble besluttet at disse skulle fordeles mellom deltagerne i arbeidsgruppen slik at disse kunne ta ansvaret for at disse ble revidert. Resultatet skal sendes tilbake til arbeidsgruppens sekretær slik at hun kan samkjøre rettingene.
Revisjonen består for det meste av editoriske endringer. Arbeidsgruppen kom frem til visse standardsetninger som skal benyttes.
Gjenværende A og B stoffer skal ikke revideres på denne måten. De revideres ifb. DSC 8 møtet.

Norsk posisjon:
Vi har deltatt i dette arbeidet og vil fortsette med det. Norge påtok seg å revidere tre av de gjenværende stoffene: Nemlig ”Urea”, ”Vermiculite” og White Quartz”.
Norge har engasjert seg mot å lempe på ventilasjonskravene for føring av *ferrosilisium* p.g.a flere ulykker relatert til manglede ventilasjon eller vanninntrengning og/eller en kombinasjon av forannevnte.

Konklusjon:
Norge fikk gjennomslag mot å lempe på ventilasjonskravene for føring av *ferrosilisium* som foreslått i rapporten fra arbeidsgruppen etter DSC 6 som ble behandlet i plenum innledningsvis. Formann i arbeidsgruppen gjorde rede for dette muntlig i plenum og Norges syn fremgår i utkastet til stofflista. Ferdig rapport forventes oversendt til DSC 8.
Japan inviterte medlemsland til å rapporterer ulykker.

Oppfølging:
Arne Laudal, Sjøfartsdirektoratet reviderer de tre ovennevnte stoffer til stofflista og mailer bidraget til formannen i arbeidsgruppa.
Sjøfartsdirektoratet tar igjen kontakt med Elkem for at de skal rapportere ulykkene som de har hentydet til tidligere. Eventuelt høre om Tyskland, Russland og Australia har noe å dokumentere.

4. Agenda pkt. 5: Lastsikring og saker i forbindelse med lastsikringsmanual.
Det ble diskutert to saker angående *ballastvann og* problemer med *lastsikring inne i transportenheter*.

Ballasstvannoperasjoner:
Sikkerhetsaspektet ved skifte av ballastvann på sjøreiser.
IACS mener at en ballastoperasjonsplan som tar høyde for sikring av lasten ved forandring av skipets GM hørere hjemme i lastsikringsmanualen.
Rapporten fra Ballastgruppen i MEPC har utkast til rapport MEPC 48/2 som behandles på MEPC i oktober.

Norsk posisjon:

Ballastvannoperasjoner gir forandring av GM-verdier og slike operasjoner skal kun utføres i godt vær og man skal være innenfor de beregnede grenseverdier som ligger til grunn for sikringen av lasten. Prosedyrer for ballastoperasjon bør fremgå av fartøyets operasjonsmanual med henvisning til denne i Cargo Securing Manual og *Ballast water managemet.*

Konklusjon:

P.g.a. mangel på data og informasjon så ikke underkomiteen seg i stand til å vurdere saken på dette møtet.
IACS er invitert til å fremskaffe opplysninger og sende dette til DSC 8 for vurdering etter at *Ballast water management* er ferdig.

Forslag til oppfølging:

MEPC delegasjonen informeres. Avvente hva som kommer ut av *Ballast water management* og IACS's forslag.

Sikring av last inne lastenheter:
SOLAS og CSS koden krever at lasten skal være forsvarlig sikret, også inne i transportenheter (CTUs). Dette er kapteinens ansvar, men det er i praksis umulig for ham å kontrollere. For farlig last derimot er det krav til at dette er dokumentert.
Det var ment at Norsk/Svensk dokument med forslag til hvordan løse problemet og med tekstforslag til CSM samt forhold relatert til ballastvann skulle opp i en drafting gruppe.

Norsk posisjon:
Norge har lenge arbeidet i IMO for å få gjennomslag for at de som pakker og stuer CTUs skal gi en deklarasjon på at lasten er forsvarlig sikret inne i lastenheter. Deklarasjonen trenger ikke

nødvendigvis være et papirdokument for hver enhet, men for et parti eller elektronisk, eventuelt via avtale med ansvarlige eller under et skikkerhets/kvalitetssystem eller lignende regime. Videre at kapteinen dersom han ikke kan forsikre seg om at lasten er forsvarlig sikret skal kunne åpne, eventuelt avvise lasten.
Norsk/svensk forslag vil bare utgjøre en detalj ifbm. mulige tiltak som kontroll og dokumentasjon ifbm. maritim sikkerhet.
Det var avsatt en drafting gruppe som skulle ledes av Dag Steensen, DNV og hvor det var tenkt at Jan Erik Kristiansen, DFDS Tor Line skulle representere norske interesser.

Konklusjon:
Mange anser at det er et problem, men det var mye motstand mot mer dokumentasjon og mulige papirer. Mange mente trening og opplæring samt bevisstgjøring av industrien i land er rette veien å gå.
Det var ikke stemning for en arbeidsgruppe, men at sekretariatet gjenspeilte diskusjonen i plenum for oversendelse til MSC.
Sluttrapporten fra DSC 7 gir en detaljert gjennomgang av diskusjonen, og anbefaler til MSC hvilke tiltak som bør utredes. Denne delen av rapporten ble akseptert av DSC 7 uten kommentarer.

Oppfølging

Norge ved DNV og Norges Rederiforbund vurderer å sende inn ett nytt dokument til MSC 77 (frist i desember) for å ha størst mulige sjanse for at det skal komme på agendaen og bli behandlet på DSC 8. Et eventuelt dokumentet bør før det kommer til DSC 8 ha konkrete forsalg til hvordan problemet kan løses.

5. **Agenda pkt. 6: Hendelser og ulykker.**
   Dette er et kontinuerlig program hvor medlemsland sender inn rapporter etter container inspeksjoner og enkelt hendelser.
   Rapporter ifbm. container inspeksjoner fra 1996 – 2000 er nå samlet i en rapport utgitt av sekretariatet slik at man får en bedre oversikt over trender osv.
   Mange land sender ikke inn rapporter til IMO.

Norsk posisjon:
Norge har siden 1999 utført container inspeksjoner og rapportert disse til DSC.
Disse inspeksjoner avdekker spesielle trender som bør følges opp. I norske inspeksjoner har det hovedsakelig vært avdekket strukturelle mangler og *Incorrect Labbeling/Plackarding*
Disse trender går også igjen i rapporter fra andre land.
Tankcontainere hvor godkjennelses dato er utgått anses også som alvorlig.

Norge stiller også spørsmål om oppfølgingen av ACEP sertifiseringsordningen.

Dokumenterte ulykker og inspeksjoner er med på å avdekke forhold som det kan være nødvendig å sette inn tiltak mot.
Kan virke preventivt - resultatene av inspeksjonene er gradvis blitt noe bedre.

Konklusjon:

Medlemslandene henstilles om å sende inn rapporter og at man ifbm. container inspeksjonsprogrammet følger retningslinjene i MSC/Circ. 859 for å få bedre sammenligningsgrunnlag.

Forslag til oppfølging:

Container inspeksjonsprogrammet vedvarer. Nye inspeksjoner er planlagt.
Nåværende rapporteringsform sjekkes mot MSC/Circ. 859.
Det vurderes å ta inn resultater fra tidligere inspeksjoner for bedre å kunne se utviklingen.
Det oppfordres også til å rapportere enkelt hendelser.

6. Agenda pkt. 7: Utvikling av et instrument for ”multimodal” opplæringskrav

Det har vært diskutert hvordan man kan implementerer IMDG koden på landsiden.
Teksten for opplæringsdelen for landbasert personell er tidligere vedtatt at tatt inn i kap.1.3 (training) i restrukturert IMDG Kode (Amnd.30).
Tabell om behov for opplæring var oversendt fra DSC 6 til ET for innlemmelse i IMDG koden (Amendment 31-02).
ILO og IMO skulle diskutere hvordan implementeringen av relevante instrumenter og opplæring av landbasert personell best kan gjøres og informere DSC 7 om utfallet.
MSC 75/24.§7.17 påla dessuten IMO/ILO *joint group* å se på *maritime security* aspektet i denne forbindelse.
Det var ingen dokument på agendaen bortsett fra en tilbakemelding fra ILO om at ILO vurderer å innlemme IMDG krav i *ILO Code of Practice and Guide to Safety and Health in Dock Work.*
ILO har også ifbm. at IMDG koden gjøres bindende revidert Modul P.3.1 i *Port Worker Development Program (PDP).*

Norsk posisjon:
Kan være formålstjenlig med hensyn på opplæring og informasjon og der er blitt særlig aktuelt ifbm. sikkerhetstiltakene etter 11.sept.2001.
Selv om *opplæringsdelen* i IMDG koden ikke vil være internasjonalt bindene, ønsker vi å ha den i koden, ikke minst som en anbefaling.
Som flaggstat er det viktig at koden implementeres på landsiden, da skipene som mottar gods er avhengig av at landsiden har etterkommet regelverket.
Alle firmaer i Norge som driver med farlig gods skal ha en *sikkerhetsrådgiver* iht. EU dir. som er lagt inn i ADR/RID.

Konklusjon:
Tabell om behov for opplæring er nå innlemmet i IMDG Koden 2002 utgaven.
Agendapunktet strykes fra arbeidsprogrammet.

Forslag til oppfølging:
Laste og losseoperasjoner i havn ligger under Kystverkets forvaltningsområde (forskrift om farlig gods i havner). Arbeidet med bedre opplæring av landpersonellet bør skje i et samarbeide mellom KV/Sdir/DBE. Saken bør tas opp i Kontaktutvalget for transport av farlig gods (KTFG). Det bør drøftes om man også i Norge (slik det er gjort i Sverige) innfører krav om at sikkerhetsrådgiverne skal beherske IMDG-koden. Speditører/transportører som opererer i havnen og som sender/mottar farlig gods på veg eller bane er allerede pålagt krav om sikkerhetsrådgiver

7. Agenda pkt.8: Krav til stuing og segregering på containerskip med delvis værtette lasteluker.

Det finnes i dag diverse typer luker med varierende grad av ”tetthet”.
Frankrike startet debatten (MSC 67/19/9). Både Frankrike og IACS har vært av den oppfatning at slike luker skal betraktes som ”open top” med henblikk på stuing og segregering. Japan kom opp med et eget forslag til DSC 6 basert på en japansk undersøkelse hvor man tillater dette på særdeles kompliserte segregerings- og operasjonelle krav.
Spørsmål vedrørende brann behandles av FP komiteen og lastelinje har vært behandlet av SLF komiteen som er koordinator.
På DSC 6 ble det opprettet en korrespondansegruppe for å innhente informasjon.

På dette møtet ble det nedsatt en arbeidsgruppe som skulle behandle korrespondansegruppens rapport. Rapporten som domineres av Japan og ICS konkluderte med at dette ikke er noe problem og med *gutterbars* er det fritt frem med farlig last bortstett fra over lukesprekken. Uten *gutterbars* er det snakk om kompliserte segregerings krav.
IACS har en fortolkning under arbeid som er betraktelig strengere enn rapportens konklusjon, dessverre var den ikke klar til DSC 7, muligens går den til neste FP møte.

Norsk posisjon:
Norge tok som eneste land på DSC 6 sterkt til ordet mot å lempe på regelverket og samtidig gjøre det særdeles komplisert. Vår bekymring er at farlig last kan lekke ned i lasterom.
Det har også vist seg at ved utstrakt bruk av vann under brannslukking har vann trengt ned og fylt opp lasterom samtidig som sugeledningen på lensesystemet er blitt blokkert.
Ved brannslukning kan også farlig stoff renne ned i rommet blandet med spylevann.
Rommet under bør være klassifisert som lasten over ”delvis værtette luker”.
Frakt av farlige laster bør i størst mulig grad foregå på spesial skip bygget for formålet og med dertil trenet personell.
Norge har deltatt i korrespondansegruppen, men har ikke bidratt med innspill selv om vi har hatt nær kontakt med rederinæringen. Dette skyldes at norske containerskip interesser blir lite berørt av dette spørsmålet.

Konklusjon:
Norge startet med å gå sterkt i mot konklusjonen i rapporten fra korrespondansegruppen og overraskende fikk Norge god støtte, også da rapporten fra arbeidsgruppen ble fremlagt fikk vi bra gehør.
Debatten ble avbrutt av gong - gongen og neste morgen hadde våre allierte skiftet standpunkt, forresten ikke for første gang, enkelte har skiftet standpunkt flere ganger.
Rapporten ble i det store og hele vedtatt og agendapunktet strøket fra arbeidsprogrammet.

Forslag til oppfølging:
Ingen spesielle tiltak påkrevet med mindre ikke Rederiforbundet skulle interessere seg for saken.

8. Agenda pkt. 9: Utvikling av manual for laste og losse operasjoner av bulklaster for terminal personell.

DSC 6 underkomité besluttet å utarbeide en slik manual for terminalpersonell og oppnevnte en arbeidsgruppe med mandat til å videreføre arbeidet med denne manualen fra SPI`s arbeisgruppe.
Det foreligger allerede en kode; IMO res. 862(20) ”Code of safe practice for loading and unloading of bulkcarriers” (BLU Koden). BLU Koden er hovedsakelig skipsorientert.
Arbeidsgruppen fikk som mandat å se på forholdet mellom koden og en ny manual.
Videre skulle man unngå overlapping og kopiering av bestemmelser i koden med mindre dette ikke var absolutt nødvendig.
SPI la frem et utkast til tekst til manual for vurdering til DSC 7. I utkastet har SPI identifisert 8 punkter ifht. BLU Koden som de mener må presiseres.

Norsk posisjon:

Norge har ikke deltatt i denne arbeidsgruppe. BLU Koden er til tross for at den er relativ ny godt kjent på terminaler. Norge mener forholdene som SPI har identifisert og deler av tekstforslag kunne implementeres i revidert BLU Kode for å ha en samlet utgave som også ivaretar terminaler.
Dette forhindrer ikke at den enkelte terminal må ha egne tilrettelagte prosedyrer der det er nødvendig.

Konklusjon:
Flertallet i plenum var av den oppfatning at manualen ikke var nødvendig, mange hevdet at en manual må tilrettelegges den enkelte terminal. For å rettferdiggjøre et avbrudd i arbeidsprogrammet ble det nedsatt en gruppe for å innhente argumentasjon og be MSC om råd om hvordan å gå videre. Sansynligvis blir agendapunktet strøket til DSC 8.

Forslag til oppfølging:
Ingen spesielle tiltak anses som nødvendig.

9. Agenda pkt. 10: Guidance on serious structural deficiences in containers.

Spania har tatt initiativet til og fått et nytt agendapunkt på arbeidsprogrammet til DSC 7 for containere som ikke er i drift.
Spania har utkast til en detaljert liste over aktuelle områder.
Spania fremmer forslag om at det opprettes en korrespondanse gruppe.

Norsk posisjon:
Strukturelle mangler har vist seg å være et stort problem i container inspeksjonene i Norge og andre land. Det finnes per i dag flere standarder, problemet virker til at de ikke følges.
Norge stiller seg positiv til en felles samkjørt manual, men den må ikke bli for detaljert og duplisert, men ta for seg sikkerhet og ikke rent kosmetiske forhold.

Oppfølging:
Dag Steensen, DNV og Arne Johansen, DBE er påmeldt korrespondanse gruppen for å følge med i prosessen.

10. Agendapunkt 11: Measures to enhance maritime security

Etter hendelsen 11 september har arbeidet med sikkerhet bredt om seg i hele IMO's organisasjon og har nå kommet på agendaen i DSC.
Container examination er identifisert og DSC var henstilt om å revidere relevante eksisterende *guidelines* og *IMO Modell course.*

Norsk posisjon:
Norges flaggsak om sikring inne i lasteenheter vil ikke innbære mye ekstraarbeid i dokumentasjonen ifbm. sikkerhets hensyn.
Norge er for et samarbeid UN/IMO og enige om at tiltakene rundt sikker transport harmoniseres internasjonalt, men det kan ikke være for ressurskrevende.
Storbritannia har et dokument som skal opp i FN i desember.
DBE har motforestillinger til deler av Storbritannias forslag og vil ikke akseptere det slik det foreligger til UNCETDG.

Konklusjon:
Storbritannia la frem sitt forslag til FN på møtet, men siden det ikke har vært oppe i FN kunne man ikke ta stilling til det. Det ble opprettet en drafing gruppe for å identifisere berørte forhold og rapportere til plenum. Drafing gruppens rapport ble deretter strøket fra hovedrapporten.
Det ble også diskutert å opprette en korrespondansegruppe.
Flertallet mente man måtte vente å se hva som kommer ut av høyere organer før man kan begynne arbeidet. Diplomat konferansen ble spesielt nevnt i den sammenheng.

Oppfølging:
Avvente hva som kommer ut av andre organer og spesielt i FN i desember.

11. **Agenda pkt. 12. : Arbeidsprogram og dagsorden for DSC 8**
DSC 8 er oppsatt i perioden 22 til 26 september 2003. Foreløpig nytt agendapunkt er revisjon av MARPOL Annex III som en følge av at denne blir internasjonalt bindende og dessuten GHS klassifisering av *Marine pollutions.*
E&T gruppen møtes fra 31.03 til 04.04.2003 og tentativt etter DSC 8 fra 29.09 til 03.10.2003

12. Agenda pkt. 13: Valg av formann og nestformann for 2002
Mr. M. Petrov fra Bulgaria blir etterfulgt av Mrs.Olga Pestel Lefèvre fra Frankrike som ny formann for år 2003.
Mrs. Olga P. Lefèvre etterfølges av kapt. Juan Pablo Heusser fra Chile som nestformann i 2003.

13. Agenda pkt.14: Eventuelt
Følgende saker ble behandlet:

- *Harmonization of technical criteria for containers modified in a manner resulting in structural changes likely to affect their safety*
- *Packing and road transporting dangerous goods in transport units*

- ***Harmonization of technical criteria for containers modified in a manner resulting in structural changes likely to affect their safety***

Spania er spesielt opptatt av strukturelle mangler på containere og foreslår også endringer i Annex 1 til regel 11 i kapitel V i containerkonvensjonen (CSC).
Forslaget dreier seg om godkjennelse av modifiserte containere og hvorvidt godkjennelses sertifikatet kan utvides til å dekke ny prototype eller hvorvidt det er nødvendig å utføre noen eller samtlige strukturelle tester.
CSC har per i dag kun generelle retningslinjer, Spania har mer detaljer i tabells form.

Norges posisjon:
Dette er lite relevant i Norge.
Endringsprosessen i CSC er komplisert. IMO regelverket skal ikke være for detaljert styrt.

Konklusjon:
Det var ikke stemning for Spanias forslag. Det ble også diskutert om forholdet kunne behandles under Spanias sak under agendapunkt 10, men man kom frem til at dette var to uavhengige saker. Spania vil muligens prøve å få det på agendaen til fremtidige sesjoner.

Forslag til oppfølging:
Avvente et eventuelt nytt utspill fra Spania.

- ***Packing and road transporting dangerous goods in transport units***

MCA i Storbritannia har utarbeidet små enkle brukervennlige plakater med retningslinjer for pakking av CTU's. Tiltaket er satt i verk p.g.a. at stuing, segregering og merking fortsatt er mangelfullt ved inspeksjoner.

Norsk posisjon:
Positivt tiltak fra Storbritannia.

Konklusjon:
Tatt til etterretning.

Forslag til oppfølging:
Kan være en ide å distribuere slike små varsels plakater/blader til den norske næringen ved passende anledninger som for eksempel ved container inspeksjoner.
Samarbeide om utarbeidelse og distribusjon av dette bør tas opp i KTFG.

Oslo, 21. oktober 2002

Jarl Henriksen

Vedlegg: DSCs sirkulasjonsliste.