



Dato: 19.11.2003
Arkiv: 074.2/17

Emne: **DSC 8 – “8. Session of IMOs Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers”.**
Avholdt i London f.o.m. 22. t.o.m. 26. september 2003.

Til: Det kongelige norske nærings- og handelsdepartement
Sjøfartsdirektøren
Sjøfartsdirektoratets avdelingsdirektører
Spesialrådgiver for IMO saker
Sjøfartsdirektoratets distriktssjefer
Adressatene på vedlagte distribusjonsliste

Fra: Delegasjonen v / Arne Laudal

Deltakere: Den norske delegasjonen besto av:

Rådgiver Jens Henning Koefoed, Sdir (Delegasjonsleder)	Plenum
Senioringeniør Arne Johansen, DSB	Plenum, DG1
Senioringeniør Dag Steensen, DNV	Plenum, WG1, DG1
Seksjonsleder Rune E. Karlsen, Norges Rederiforbund	Plenum,
Product Coordinator Jan Erik Kristiansen, DFDS Tor Line AS	Plenum, DG1
Senioringeniør Arne Laudal, Sdir	Plenum

I. Innledning:

Følgende arbeidsgrupper var satt opp:

- WG1: Review of the BC Code (Agenda pkt. 4).
- WG2: Review of Annex III of MARPOL 73/78 (Agenda pkt. 3.3).
- WG3: Development of a manual on loading and unloading of solid bulk cargoes for terminal representatives. (Agenda pkt. 7).

- DG1: Guidance on serious structural deficiencies in containers (Agenda pkt. 8).
- DG2: Measures to enhance Maritime Security (Agenda pkt. 9).

Det ble avholdt ett forberedende møte for delegasjonen den 11.9. i år i lokalene til Sdir.

Den offisielle rapporten fra IMO vil bli sendt ut så snart den foreligger fra IMO.

Sjøfartsdirektoratets distriktssjefer vil få den offisielle IMO rapporten tilsendt på forespørsel.

Ytterligere informasjon kan fås ved henvendelse til Arne Laudal, tlf. 22 45 44 40, e-post: arne.laudal@fartsdir.dep.no.

II. Gjennomgang av de enkelte agendapunktene på DSC 8:

Ag. pkt. 1: Godkjenning av Agendaen.

Agendaen ble godkjent slik den var presentert i dokumentet DSC 8/1. Likeledes ble tids-skjemaet slik det ble presentert i dokument DSC 8/1/1 også godkjent.

Ag. pkt. 2: Avgjørelser fra andre IMO komiteer:

Underkomiteen ble orientert om relevant arbeid som har foregått i andre IMO komiteer: MEPC 48, MSC 76, SOLAS/CONF.5, FAL30, FP 47, DE 46, MSC 77, C 90 og MEPC49. Komiteen merket seg de avgjørelsene som var tatt. Saker som hadde direkte tilknytning til de enkelte agendapunktene ble behandlet under disse.

På Council 90 (C 90) ble det blant annet bestemt at rapporten fra underkomiteen, slik den har fremstått hittil, er litt for voluminøs. C 90 ber om at rapporten gjøres mer kompakt. Underkomiteen merket seg dette og rapporten vil heretter bli erstattet av en "Oppsummering av de avgjørelser som ble fattet".

Ag. pkt. 3: Rettinger i IMDG Koden og dens Supplementer (EMS, MFAG), inkludert harmonisering med FNs rekommandasjoner for transport av farlig gods.

Den neste utgaven av IMDG Koden kommer ut i 2004 og denne vil få betegnelsen Amendment 32-04.

Det arbeidet som pågår nå ifb. IMDG Koden vil først inkluderes i Amendment 33 som skal utgis i 2006.

De to første underpunktene, 3.1. og 3.2. gjaldt harmonisering av IMDG Koden med FNs rekommandasjoner for transport av farlig gods og rettinger i IMDG Koden og dens supplementer. Disse tingene er nært knyttet til hverandre og det ble besluttet at punktene 3.1 og 3.2 behandles som ett.

3.1: Harmonisering av IMDG Koden med FNs rekommandasjoner for transport av farlig gods.

3.2: Rettinger i IMDG Koden og dens Supplementer.

Underkomiteen godkjente i på generelt grunnlag rapporten fra "the Editorial and Technical Group" (E& T). Gruppen hadde møte i mars i år. Underkomiteen samtykket med E & T i at de rettelsene og endringene til IMDG Koden som er avdekket, etter å ha blitt godkjent av underkomiteen, offentliggjøres før 1. januar 2004. 2002 utgaven av IMDG Koden vil bli gjort bindende fra denne datoen.

Et nytt kapittel 1.4 med sikkerhetsbestemmelser vil bli inkludert i den neste utgaven av IMDG Koden. Den endelige utformingen av kapitlet vil være basert på dokument DSC 8/3/10 fra Frankrike og Belgia.

Det ble videre besluttet at bestemmelser i det nye kapittel 1.4. som har med opplæring og havneoperasjoner å gjøre, skal være anbefalinger mens de andre bestemmelsene gjøres bindende. Det nye kapittel 1.4 ble sendt til E & T for ferdigstilling, noe som ble gjort på E & Ts møte uken rett etter DSC 8.

Vår sak under dette punktet var å få endret IMDG Koden slik den norske Linie Aquevit kunne tillates å bli fraktet i 500 liters trefat under dekk. Dette fikk vi til og de nødvendige endringene i IMDG Koden ble sendt til E & T for ferdigstilling. Dette ble gjort.

Amdt. 32 inneholder også et nytt kapittel om bulkcontainere. DSC 8 besluttet at bare lukkede bulkcontainere skulle være tillatt for farlig last.

Norsk posisjon: Norge deltar på møtene i E & T gruppen og vi ønsker en størst mulig harmonisering med FNs Model Code.

3.3: Revisjon av Anneks III i MARPOL 73/78.

Det ble opprettet en arbeidsgruppe under ledelse av Hr. T. Hoefler fra Tyskland. Gruppen ble bedt om å bringe definisjonskriterier for pakket gods som er skadelige for det marine miljø, i overensstemmelse med "FNs harmoniseringssystem for klassifisering og merking av kjemikalier" slik de er godkjent av FNs Ekspertkomité for transport av farlig gods.

Den skal videre også søke å bringe Anneks III i MARPOL 73/78 og IMDG Koden mest mulig i overensstemmelse med hverandre slik at alt er mest mulig harmonisert.

Arbeidsgruppens rapport ble fremlagt for plenum i underkomiteen.

Norsk posisjon: Også på dette punktet støtter Norge en størst mulig harmonisering mellom de forskjellige regelverkene.

Ag. pkt. 4: Revisjon av BC Koden.

Rapporten fra Arbeidsgruppen på DSC 7 møtet ble presentert, og det ble bekreftet at det var enighet om at BC Koden skal kreve kontinuerlig ventilasjon for Ferrosilicium. Arbeidsgruppen fra DSC 7, under ledelse av kapt. J. D. Troyat fra Frankrike, fortsatte sitt arbeid med blant annet å revidere stofflisten. Dette arbeidet ble i det store og det hele gjennomført. Draft BC Kode vil bli sendt til alle medlemmene i Arbeidsgruppen for endelig kontroll før den endelige reviderte teksten fremlegges på DSC 9. Dag Steensen deltar i denne uformelle korrespondansegruppen.

DSC Sirkulære og transport av "Ammonium Nitrate": Basert på en hendelse; rapportert av Frankrike, hvor en last med kunstgjødsel (Ammonium Fertilizer) reagerte med varmen fra en elektrisk installasjon og utviklet en gass som var meget irriterende for øyne og hud og for halsen når den ble inhalert, forberedte gruppen et DSC Sirkulære for å påpeke for de som er involvert i behandlingen av slik last hvor viktig det er at BC Kodens bestemmelser etterkommes.

Status for BC Koden: Majoriteten av underkomiteen, Norge inkludert, var enige i at BC Koden burde gjøres bindende.

Arbeidsgruppen ble reetablert, fremdeles under ledelse av kapt. Troyat. Den ble bedt om å fullføre revisjonen av BC Koden og legge frem den endelige revisjonen på DSC 9. Den skal videre se på mulighetene for å gjøre Koden bindende og komme med råd til underkomiteen ang. dette.

Norsk posisjon: Vi har deltatt i arbeidsgruppen og vi er godt fornøy med koden slik den fremstår nå. Ifb. Japans forespørsel om ulykkesrapporter ved frakt av Ferrosilisium, sendte vi inn et INF dokument ang. dette. Norge støtter forslaget om å gjøre Koden bindende.

Ag. pkt. 5: Lastsikringsmanual.

To ting pekte seg ut under dette agendapunktet, nemlig "Sikkerhetsaspekter ved ballastvannsoperasjoner i rom sjø" og "Lastsikringsmanualen og sikring av last inni lastenheten".

Sikkerhetsaspekter ved ballastvannsoperasjoner i rom sjø: IACS har gjennomført en undersøkelse som slår fast at det ikke synes nødvendig at lastsikringsmanualen bør inneholde noe om sikring av last ved ballastvannsoperasjoner i rom sjø. Underkomiteen sa seg enig i dette.

Lastsikringsmanualen og sikring av last inni lastenheten: Man er stort sett enige i at manglende sikring av last inni lastenheter er et problem. Man er imidlertid redd for å lage et regime som skaper enda mer papir. Underkomiteens innstilling fra DSC 7 opprettholdes: Legge vekt på opplæring og ansvarliggjøring av personell som er involvert i pakking av containere. En mulig vei å gå er å organisere og avholde seminarer og kurs ifb. lasting av containere. Underkomiteen ber også om at datoen for når dette arbeidet skal være avsluttet forlenges til 2004.

Et forslag fra Russland om et formular for stuing av ikkestandardisert last går lengre enn det underkomiteens mandat gir. Russland ble bedt om å legge dette frem for MSC.

Norsk posisjon: Vi arbeider for at de som pakker en lastenhet skal utstede en deklarasjon som forteller at lasten er forsvarlig sikret inni lastenheten.

Ag. pkt. 6: Rapporter og analyser av ulykker og hendelser oppdaget ved containerinspeksjoner.

Skaderapporter: På MSC 76 ble det bestemt at skaderapporter hvor containere med farlig gods er involvert skal sendes til DSC underkomiteen. Ulykkesrapporter skal evalueres av FSI (Flag State Implementation) underkomiteen, men hvis dette er ulykker hvor også farlig gods er involvert skal også DSC underkomiteen bli underrettet.

Det ble henstilt til de som allerede har sendt inn skaderapporter om å fortsette med dette. Samtidig som det også ble henstilt til de som ennå ikke sender inn slike rapporter om å begynne med det.

Containerinspeksjoner: De som allerede har utviklet et regime for dette ble bedt om å fortsette. De medlemmene som ennå ikke har utviklet et program for containerinspeksjoner ble bedt om å gjøre dette. Rapportene fra inspeksjonene sendes DSC underkomiteen.

Norsk posisjon: Vi har gjennomført containerinspeksjoner siden 1999 og vi vil fortsette med dette. Vi har jevnlig rapportert til IMO. Vi vil også påse at det vi rapporterer er iht. til MSC/Circ. 859 slik at de rapportene som kommer inn til IMO er sammenlignbare. Det har de ikke vært hittil.

Ag. pkt. 7: Utvikling av en laste- og lossemanual for faste bulklaster for ansatte ved terminaler.

Det ble besluttet at arbeidet med å utvikle en manual skulle fortsette og at den blant annet skulle si noe om viktigheten av: Tilfredsstillende kommunikasjon mellom skip og havn, nødvendig trening av sjauere og terminalansatte, og bedre kontroll med lastemulighetene.

Underkomiteen tok også til etterretning at IBTA (International Bulk Terminal Association) selv har opprettet en arbeidsgruppe blant sine medlemmer. Denne gruppen har utviklet noen "Guidelines for Terminal Representatives at the Ship/Shore Interface (Advanced draft)", (DSC8/J/11-1) som ble delt ut til underkomiteens delegater.

U. komiteen opprettet en arbeidsgruppe med mandat til å utvikle en "laste- og lossemanual for faste bulklaster for ansatte ved terminaler". Gruppen ble ledet av Hr. J. Cotter fra USA.

Arbeidsgruppens rapport resulterte i at det ble opprettet en korrespondansegruppe under ledelse av den samme Hr. Cotter. Korr. gruppens mandat er å fullføre arbeidet med manualen og legge frem et forslag på DSC 9.

Norsk posisjon: Norge har ikke deltatt i denne arbeidsgruppen. Vi mener imidlertid at det ikke er nødvendig med et nytt regelverk. Nye ting bør heller implementeres i BLU Koden, som til tross for at den er ganske ny, er relativt kjent på terminalene.

Ag. pkt. 8: Veiledning for bedømmelse av alvorlige strukturelle skader på containere.

På DSC 7 ble det opprettet en korrespondansegruppe. Denne gruppens arbeid ble videreført i en Drafting gruppe på DSC 8 hvor Norge deltok. Drafting gruppen ble ledet av kapt. M. Ahmed fra Bangladesh. Gruppens arbeid ble besluttet videreført i en korrespondansegruppe ledet av den samme kapt. M. Ahmed. Gruppens forslag til en "veiledning for bedømmelse av alvorlige strukturelle skader på containere" skal legges frem på DSC 9. Rapporten fra Drafting gruppen er allerede kommet og er å finne som dok. nr. DSC 9/8. Arbeidet fortsetter i korrespondansegruppen.

Norsk posisjon: Det Korrespondansegruppen fra DSC 7 la frem er etter vårt syn altfor voluminøst. For å få hele saken tilbake på skinner og opp å gå igjen ble drafting gruppen dannet. Vi deltok i denne. Drafting gruppen fikk alt tilbake på skinner igjen og vi stiller oss positive til en felles manual. Den må bare ikke bli for detaljert. Vi deltar også i den opprettede korrespondansegruppen med Dag Steensen fra DNV og Arne Johansen fra DSB slik at vi kan følge prosessen på nært hold.

Ag. pkt. 9: Forholdsregler for å ivareta den maritime sikkerheten.

Utvikling av forholdsregler som best mulig ivaretar den maritime sikkerheten gjennom-syrer nå hele IMO-organisasjonen. MSC 75 definerte tre områder spesielt som måtte revideres: "The recommendations on the safe transport of dangerous goods and related activities in port areas" (MSC/Circ.675)MSC; "the IMO/ILO/UN ECE Guidelines for packing of cargo transport units" (MSC/Circ.787); og "the related model course (IMO Model Course 3.18). Resultatet fra SOLAS' Konferanse om Maritime Sikkerhet i 2002 må innarbeides. Likeledes må avgjørelser tatt i andre internasjonale fora, som WCO og UN ECE, også innarbeides.

Medlemsland ble også invitert til å komme med forslag til endringer/tillegg til de tre ovennevnte skrivenene. Ingen slike forslag ble sendt inn. Men, SOLAS' Konferanse om Maritim Sikkerhet i 2002 vedtok en rekke endringer, ikke bare til SOLAS og ISPS Koden, men vedtok også en del andre resolusjoner, blant annet "Res. 8 on Enhancement of Security" i samarbeid med ILO og "Res. 9 on Enhancement on Security" i samarbeid med WCO (World Customs Organization).

For å bringe alt i overensstemmelse med hverandre ble det opprettet en Drafting gruppe under ledelse av Hr. Keith Bradley fra England. Drafting gruppen kom frem til en liste over hvilke IMO Koder og konvensjoner som må revideres og de la samtidig frem en prioriteringsliste.

Underkomiteen dannet en korrespondansegruppe under ledelse av den samme Keith Bradley som fikk mandat til å fortsette arbeidet med revisjon av skrivenene nevnt tidligere. Dag Steensen deltar i korrespondansegruppen for Norge.

Gruppens rapport skal legges frem på DSC 9.

Norsk posisjon: Norge er for en internasjonal harmonisering og et samarbeid mellom de ulike organisasjonene.

Ag. pkt. 10: Forbedring av samspillet mellom skip og terminal ved lasting og lossing av bulkskip.

Dette punktet henger så mye sammen med agenda pkt. 7 at det ble besluttet å behandle disse under ett. Konf. det som er skrevet under agenda pkt. 7. Det ble laget et utkast til et MSC-Sirkulære om "Ship-Terminal Interface".

Ag. pkt. 11: Forbud mot å gå med vekselvis tomme og "fulle" rom på bulkskip.

På MSC 76 ble det bestemt at mulighetene for et forbud mot å gå med vekselvis tomme og fulle rom på bulkskip skulle utredes. Underkomiteene DE og DSC ble bedt om å komme med råd i denne forbindelse. På DE 46 ble det presentert tre forskjellige forslag til innføring av dette forbudet. DE 46 foretrakk alternativ III. DSCs underkomité sa seg enig i dette og henstilte DSC om å slette agendapunktet fra underkomiteens agenda.

Ag. pkt. 12: Arbeidsprogram og agenda for DSC 9.

DSC 9 er beregnet avholdt i perioden fra 27.9 til 1.10 i 2004.

Det er videre planlagt å opprette følgende Arbeidsgrupper og Draftinggrupper på DSC 9:

- WG1 – Review of Annex III of MARPOL 73/78
- WG2 – Reveiw of the BC Code, including evaluations of properties of solid bulk cargoes
- WG3 – Measures to enhance maritime safety (Development of a manual on loading and unloading of solid bulk cargoes for terminal representatives and Application of the BLU Code, including the Graincarriers)

- DG1 – Terms of Reference for the Sub-Committee
- DG2 – Guidance on serious structural deficiencies in containers

Det er ikke planlagt noe møte i E & T Gruppen i 2004.

Ag. pkt. 13: Valg av formann og viseformann for 2004.

Fru Olga Pestel Lefevre fra Frankrike ble gjenvalgt som formann for DSC og Hr. Juan Pablo Heusser fra Chile ble gjenvalgt som viseformann for DSC, begge for året 2004.

Ag. pkt. 14: Eventuelt ("Any Other Business"):

Tre ting ble tatt opp under dette agendapunktet:

Anvendelse av BLU Koden: Underkomiteen kom frem til at dette emnet skal innlemmes i underkomiteens arbeidsprogram. Bakgrunnen er et spørsmål reist av IFSMA (International Federation of Shipmasters' Associations) og BIMCO. Disse organisasjonene er av den formening at kornskip ble holdt utenfor BLU Koden fordi de skal tilfredsstillende Kornkoden. Når så kravene til sikker lasting og lossing er mangelfulle i Kornkoden, bør BLU Koden gjøres gjeldende for kornskip også, - mener de.

Norsk posisjon: Vi støttet dette forslaget.

"Document of Compliance": Pr. dags dato utstedes det to DOCs, ett for fartøy som er kjølsturket før 1 juli 2002 og ett for de som er kjølsturket etter denne dato. DOCene er iht. SOLAS II-2/54 og SOLAS II-2/19 respektive. Utarbeidelsen av et nytt DOC som skal dekke alle fartøy skal utarbeides og kommer derfor inn i underkomiteens arbeidsprogram.

"Courses on the Implementation of the IMDG Code": Underkomiteen noterte seg at det ifb. forbedringen av den maritime sikkerheten i 2002 og 2003 er avholdt seks regionale og fire nasjonale kurs i "Implementering av IMDG Koden". Hvor mange som deltok på kursene vites ikke, men det invitert deltagere fra 91 land.

Oslo, 19. november 2003

Arne Laudal

Vedlegg: DSCs Distribusjonsliste.