



Dato: 1.12.2004
Arkiv: 074.2/17

Emne: **DSC 9 – “The 9. Session of the IMO’s Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers”.**

Avholdt i London f.o.m. 27.9. t.o.m. 1.10. 2004.

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

Fra: Delegasjonen v / Arne Laudal

Deltakere: Den norske delegasjonen besto av:
Senioringeniør Arne Johansen, DSB
Senioringeniør Dag Steensen, DNV
Senioringeniør Arne Laudal, Sdir (Delegasjonsleder)

Plenum, DG 2
Plenum, WG1, DG2
Plenum

I. INNLEDNING

DSC 9 – ”The 9. Session of the IMO’s Sub-Committee on Dangerous Goods, Splid Cargoes and Containers” ble avholdt i IMOs hovedkvarter i London f.o.m. den 27. September t.o.m. den 1. oktober 2004.

Det ble avholdt ett forberedende møte for den norske delegasjonen den 23. september i lokalene til Sjøfartsdirektoratet.

Den offisielle rapporten fra DSC 9 vil bli sendt ut så snart den foreligger fra IMO.

Sjøfartsdirektoratets distriktssjefer vil få den offisielle rapporten tilsendt på forespørsel.

Ytterligere informasjon kan fås ved henvendelse til:

Arne Laudal, tlf. 22 45 44 40, e-post: arne.laudal@sjofartsdir.no.

II. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE AGENDAPUNKTENE PÅ DSC 9

Ag. pkt. 1: Godkjenning av Agendaen.

Agendaen ble godkjent slik den var presentert i dokumentet **DSC 9/1/Rev.1**.

Likeledes ble tidsskjemaet slik det ble presentert i dokument **DSC 9/1/1** besluttet brukt som en veiledning.

Følgende "Working Groups" og "Drafting Groups" var satt opp: Jf. **Circular letter no. 2516**:

WG1: Review of the BC Code (Agenda pkt. 4).

WG2: Development of a manual on loading and unloading of solid bulk cargoes for terminal representatives. (Agenda pkt. 7).

WG3: Review of Annex III of MARPOL 73/78 (Agenda pkt. 3.3).

DG1: Measures to enhance Maritime Security (Agenda pkt. 9).

DG2: Guidance on serious structural deficiencies in containers (Agenda pkt. 8).

Fra den norske delegasjonen deltok:

Dag Steensen / DNV i WG 1 og delvis i DG 2

Arne Johansen / DSB i DG 2

En foreløpig liste over de dokumentene som man beregnet å behandle på møtet ble lagt frem: Jf. dokument **DSC 9/J/1**.

Arbeidsgruppenes mandat ble, med noen små endringer i mandatet for WG 1, gjennomgått og godtatt: Jf. dokumentene **DSC 9/J/2** og **DSC 9/2/Corr.1**.

Den foreløpige listen over delegater ble distribuert: Jf. dokument **SLF 47/J/4**.

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

Underkomiteen ble orientert om relevant arbeid som har foregått i andre IMO komiteer: C/ES.22: Jf. **DSC 9/2**, MEPC 51: Jf. **DSC 9/2/1**, LEG 88: Jf. **DSC 9/2/2**, MSC 78: Jf. **DSC 9/2/3**, C 92: Jf. **DSC 9/2/4**, FAL 31: Jf. **DSC 9/2/5** og **DSC 9/2/6**.

Pkt. nr. 27 i **DSC 9/2/3** Outcome of MSC 78 ble spesielt fremhevet: "Urgent matters to be considered by MSC 79. Følgende saker er å betrakte som hastesaker til MSC 79:

- Revisjon av BC Koden
- Skade- og ulykkesrapportering og analysering
- Tiltak for å øke den maritime sikkerheten
- Revisjon av "Document of Compliance" – DOC iht. SOLAS II-2/19
- Arbeidsprogrammet for Underkomiteen (DSC) og den foreløpige agendaen for DSC 10

Det ble også besluttet at dokumentene **DSC 9/2/1** – "Outcome of MEPC 51", **DSC 9/2/2** – "Outcome of LEG 88", **DSC 9/2/5** – "Outcome of FAL 31" og **DSC 9/2/6** – "Outcome of FAL 31

and Denial and delays of shipments of class 7 radioactive material” skulle behandles under agenda punkt 3.

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

Dette punktet ble delt i fem bolker:

- 3.1. Rapporten fra DSC's Editorial & Technical Group
- 3.2. Revisjon av Anneks III i MARPOL 73/78
- 3.3. Revisjon av IMDG Koden (Amdt. 33-06)
- 3.4. Frakt av farlig gods i begrensede mengder (Limited Quantities)
- 3.5. Transport av radioaktivt materiale, klasse 7

3.1. Rapporten fra DSC's Editorial & Technical Group; Dokument DSC 9/3.

I rapportens punkt 18 ble Underkomiteen ble bedt om å:

- ta til etterretning at ”Errata and Corrigenda” til 2002 utgaven av IMDG Koden er slutført.
- ta til etterretning av forslaget til Amdt. 32-04 av IMDG Koden er slutført og brakt opp til MSC 78 for godkjenning.
- ta til etterretning av gruppen var enig i at kun bulkcontainer av type BK2 skulle kunne brukes for sjøtransport av stoffer som i henhold til IMDG Koden tillates fraktet i lukkede bulkcontainere.
- ta til etterretning at gruppen ifb. med ferdigstillingen av kapittel 1.4 (Security Provisions), satte noe av teksten i klamme – [], for at denne skulle endelig bestemmes av MSC 78.
- ta til etterretning at overgangsperioden for transport av Lithium batterier, som er satt til 31.12.2013, muligens kunne bli endret på grunn av avgjørelser fattet av FNs Ekspertkomité for transport av farlig gods.
- ta til etterretning at gruppen forberedte ytterligere endringer av IMDG Koden ifb. ”IMO type portable tanks”.
- si seg enig i at tabellen i pkt. 7.9.3 i IMDG Koden, - ”Main Designated National Competent Authorities”, kun skal inneholde navnet på de myndighetene og foretakene som er utnevnt til dette.
- vurdere om det er nødvendig å revidere ”MSC.2/Circ.36, Regarding Implementation of Codes and Recommendations Adopted by the Assembly”. Underkomiteen vurderte dette og ba ”The E & T Group” om å revidere sirkulæret og ta fotnotene i kap. 7.9 i IMDG Koden med i betraktningen. Sirkulæret vil inneholde mer informasjon enn tabellen i kap. 7.9 i Koden.
- godkjenne rapporten fra ”the E & T Group”. Dette gjorde Underkomiteen.

3.2. Revisjon av Anneks III i MARPOL 73/78; Dokument DSC 9/2/1, DSC 9/2/2, DSC 9/3/1, DSC 9/3/15 og DSC 9/3/16.

Det ble nedsatt en arbeidsgruppe under ledelse av Tyskland ifb. dette agenda punktet. Gruppens, – WG 1's –, mandat var:

- forberede forslag til endringer i IMDG Kodens kap. 2.9 og 2.10 som tar hensyn til det som er bestemt i FNs Underkomité av Ekspertene på Transport av Farlig Gods (UN SCETDG); Jf. **DSC 9/3/1** og **DSC 9/3/16**.
- Det var en klar majoritet blant medlemslandene at kap. 2.9 og 2.10 burde slås sammen.
- lage et utkast til revidert tekst i Anneks III i MARPOL 73/78: Jf. **DSC 9/3/15**.
- ta under overveielse forslaget fra UN SCETDG om å omgjøre benevnelsen ”Marine Pollutant” til ”Aquatic Pollutant”; Jf. **DSC 9/3/16**. Det var flertall for dette i plenum og arbeidsgruppen ble bedt om å tenke mest mulig på harmonisering.
- identifisere nødvendige endringer i eventuelle andre IMO-publikasjoner på bakgrunn av de endringene som gjøres i IMDG Koden; Jf. **DSC 9/2/2**.
- revidere det foreløpige tidsskjemaet for revisjonen av henholdsvis Anneks III i MARPOL 73/78 og IMDG Koden; Jf. **DSC 9/2/2**.

Arbeidsgruppens rapport foreligger som dokument **DSC 9/WP.4**. Den ba underkomiteen om å:

- ta til etterretning forslaget til den reviderte teksten til kap. 2.9 i IMDG Koden. Den kan bli ytterligere revidert alt etter hva som vil skje på møtet i FNs Underkomité av Ekspertene på Transport av Farlig Gods (UN SCETDG) i desember i år.
- ta til etterretning endringene i flere av paragrafene i IMDG Koden. Disse kan også bli endret ifb. det som kommer ut av møtet i UN SCETDG i desember i år.
- si seg enig i identifiseringen av ”Aquatic Pollutants” ved å beholde en liste over slike stoffer og at det er mulig at firmaer selv foretar en egendefinering av stoffer som ikke finnes på denne listen.
- tillate at stoffer som muligens er ”Aquatic Pollutants” blir fraktet som dette.
- ta til etterretning at stoffer klassifisert som ”Marine Pollutants” ikke mister klassifiseringen sin fordi om klassifiseringskriteriene endres. Noe som er i tråd med det UN SCETDG prinsipper.
- informere UN SCETDG om resultatet fra DSC 9.
- be ”the E & T Group” om å ferdigstille nødvendige endringer i andre paragrafer i IMDG Koden og ha dette klart til DSC 10.
- godkjenne arbeidsgruppens rapport. Dette gjorde underkomiteen.

3.3. Revisjon av IMDG Koden (Amdt. 33-06); Dokument DSC 9/3/2, DSC 9/3/3, DSC 9/3/4, DSC 9/3/5, DSC 9/3/6, DSC 9/3/7, DSC 9/3/8, DSC 9/3/9, DSC 9/3/10, DSC 9/3/12, DSC 9/3/13, DSC 9/3/14 og DSC 9/INF.3.

CEFIC foreslo i **DSC 9/3/2** å endre segregasjonskravene for noen stoffer som ikke reagerer med hverandre når de kommer i kontakt med hverandre. Det finnes stoffer som har de samme kjemiske/fysiske egenskapene og som er klassifisert slik at de tilhører forskjellige fareklasser. For disse stoffene er segregasjonskravene i 7.2.1.16 ikke nødvendig sett ut i fra et sikkerhetsmessig synspunkt.

CEFICs forslag til endringer i teksten 9 IMDG Koden, slik de fremkommer i dokumentets punkt 9, ble endret i dokument **DSC 9/J/3**.

I **DSC 9/INF.3** la sekretariatet frem flere testrapporter som understøtter det CEFIC hevder i DSC 9/3/2.

Majoriteten av underkomiteen støttet forslaget fra CEFIC og det ble besluttet å sende det over til "the E & T Group" for ferdigstillelse.

Det finnes noen stoffer som reagerer med vann. Iht. til IMDG Koden tillates disse fraktet under dekk, selv når det eneste slukkemediet er vann. Iht. til brannplanen i EmS koden skal vann som slukningsmiddel ikke benyttes når disse stoffene fraktes under dekk. Sverige foreslo derfor i **DSC 9/3/3** å legge til en tekst i Farlig Gods Listen som sier at disse stoffene ikke tillates fraktet under dekk hvis det eneste slukningsmediet om bord er vann.

Dette gjelder stort sett klasse 4.3 stoffer, - stoffer som i kontakt med vann utvikler brennbare gasser. Det er imidlertid slik at en hel del av stoffene ikke er farlige på landsiden (ADR/RID).

Forslaget fikk liten støtte i plenum og Sverige ble bedt om å komme tilbake til DSC 10 med en nytt forslag.

I **DSC 9/3/4** ble det foreslått å endre teksten i Gas-spesific provision l) i Packing Instruction P200 i IMDG Koden slik at det klart går frem at det er den totale nettovekten av stoffet inni en ytre forpakning som ikke skal overskride 2,5 kg.

Gas-specific Provision l) i PI P200 slår nemlig fast at den største tillatte vekten av Ethylene Oxide (UN 1040) ikke skal overskride 2,5 kg pakket i en ytre forpakning. Om 2,5 kg er nettovekten av stoffet, om den er vekten av stoffet og en indre forpakning eller vekten av hele forpakningen sies det intet om.

Dette ble behandlet av FN i juli i år og forslaget er sendt til "the E & T Group" for ferdigstillelse.

I **DSC 9/3/5** ble det foreslått at løftetesten for en IBC skal bestå av to løft, et der hvor festene lengst fra underlaget benyttes og et der hvor festene nærmest underlaget benyttes. I 6.5.4.12.3 i IMDG Koden står det nemlig intet om hvilke fester som skal benyttes.

Da dette er en sak som er multimodal og derfor skal bringes opp på FN nivå, ble dokumentet sendt dit. Ennå ingen avklaring derfra. Argentina ble bedt om å ta de nødvendige skritt overfor FN.

I **DSC 9/3/6** ble det foreslått å erstatte mengden på "5 litres" med "None" i kolonnen for "Limited quantities" i farlig gods listen i IMDG Koden for UN 3065, fordi det i Special Provision nr. 145 står at hvis UN 3065 fraktes i beholdere på 250 liter eller mindre er stoffet unntatt fra bestemmelsene i Koden.

Korea påpekte at en "-" (hyphen) måtte benyttes i stedet for "None". U.komiteen sa seg enig i dette. Forslaget bringes imidlertid opp til FN for så å bli behandlet på DSC 10.

I **DSC 9/3/7** ble det foreslått å føye til en ny setning i 6.5.4.9.5 "Criterion for passing the drop test(s) for flexible IBCs" som sier noe om at en IBC ikke skal kunne skades slik at sikkerheten ved transport reduseres.

Dette skal først endres på FN nivå og Argentina ble bedt om å ta de nødvendige skritt for å bringe saken opp dit.

I **DSC 9/3/8** ble det foreslått å føye til et nytt punkt nr. .4 i 7.4.4.1 i 7.4.4. "Stowage of CTUs in cargo spaces other than ro-ro cargo spaces", og i et nytt punkt nr. .6 i 7.7.3 "Methods of temperature control".

Nytt 7.4.4.1.4. Hvis brennbare gasser eller væsker som fraktes i en CTU utstyret med et kjøle- eller varmesystem skal kjøle- eller varmeutstyret være i samsvar med 7.7.3.

Nytt 7.7.3.6. Ved frakt av brennbare væsker med et flammepunkt under 23 gr. C c.c. og hvor det av sikkerhetsmessige årsaker ikke kreves at temperaturen kontrolleres, men som av kommersielle hensyn likevel fraktes slik, kreves det ikke at CTUen er utstyrt med eksplosjonssikre elektriske komponenter når transporttemperaturen ligge minst 10 gr. C under flammepunktet. Hvis det oppstår en feil i kjølesystemet skal dette kobles fra kraftkilden.

Underkomiteen støttet forslaget som ble sendt til "the E & T Group" for ferdigstillelse og inkludering i IMDG Kodens Amtd. 33-06

I **DSC 9/3/9** foreslo Frankrike å endre 3.4.4.1 i IMDG Koden slik at stoffer som fraktes i begrensede mengder og som tilhører Packing Group III og som iht. til segregasjonskravene i 7.2 ikke tillates fraktet i samme ytre forpakning, likevel kan tillates fraktet slik. Dette gjelder blant annet stoffer som benyttes i fotoindustrien og Frankrike har i mange år utstedt dispensasjoner for slike stoffer. Dette tar mye unødig tid og Frankrike ønsker derfor en endring av 3.4.4.1.

Underkomiteen var i prinsippet enig i dette og forslaget ble sendt til "the E & T Group" for ferdigstillelse samtidig som den også ba medlemslandene om å sende inn flere forslag til DSC 10.

I **DSC 9/3/10** foreslo Korea et nytt punkt 2.1.3 med u.punkt. 2.1.3.1. som opplyser om at eksplosiver, klasse 1, tilhører Packing Group II. Pr. i dag er dette kun nevnt i en parentes i nr. 4.1.1.15. De foreslo også å tilføye II for eksplosiver i kolonnen for Packing Group i farlig gods listen.

Dette er iht. Arne Johansen feil. Det er forpakningen til eksplosivene som skal tilfredsstill kriteriene til Packing Group II ikke eksplosivene i seg selv. Tildeling av Packing Group til eksplosiver er ikke relevant.

Forslaget sendes til "the E & T Group" for oppklaring.

I **DSC 9/3/12** foreslo Tyskland at for frakt av UN 1040 skal Tank Instruction nr. T50 benyttes til å bestemme hva slags tank som skal benyttes. T50 tillater ikke at UN 1040 fraktes i tanker med åpninger under væsknivået i tanken. Tanker som var godkjent iht. Amdt. 29-98 av IMDG Koden kan imidlertid ha åpninger under væsknivået i tanken, - og disse tankene er det tillatt å benytte frem til 2010. De foreslåtte tilføyelsene i 3.2.1. Column 12 søker å klargjøre dette ved å opplyse om at uavhengig av T50 vil tanker godkjent iht. til Amdt. 29-98 av IMDG Koden kunne benyttes til frakt av UN 1040 frem til 2010. Tyskland foreslo videre en fotnote ang. dette i kolonne 12 i Farlig Gods Listen.

Underkomiteen støtter forslaget som sendes over til "the E & T Group" for ferdidstilling. Fotnote i kolonne 12 ble ikke støttet. Det skal heller lages en ny Special Provision.

Det som er verdt å merke seg er at Belgia holder på med et forslag som går lengre enn dette.

En del "Marine Pollutants" stoffer kan kun stues på dekk. I **DSC 9/3/13** foreslo Tyskland en tilføyelse i nr. 7.1.4.3 med et mer stringent krav slik at CTUer med slik stoffer ikke tillates stuet nærmere enn 2,4 m fra skipets side og ikke nærmere en 24 m fra skipets baug.

Mange delte tyskernes bekymring, men det ble også stilt spørsmål om hvor avstanden på 24 meter var hentet fra. Bekymring ble også reist for hva som eventuelt vil skje med de mindre containerbåtene, de såkalte feederne.

Forslaget støttes ikke i sin nåværende form. Tyskerne ble bedt om å komme tilbake til DSC 10 med et nytt forslag med en mer inngående evaluering av de foreslåtte avstandene.

I **DSC 9/3/14** foreslo Tyskland å endre den siste setningen i hhv. 7.1.9.3 og i 7.1.13.2.2 slik at beskyttelse mot solstråling også kommer klart frem for stoffer i klassene 3, 4.1, 4.2, 4.3 og 6.1 med subsidiær fareklasse 3. Slik det er nå er det kun for klasse 2 stoffer at det helt klart står at stoffene skal beskyttes mot strålevarme som også inkluderer solen.

Forslaget ble ikke støttet og tyskerne ble invitert til å komme med et nytt forslag.

3.4. Frakt av farlig gods i begrensede mengder (Limited Quantities); Dokument **DSC 9/3/11** og **DSC 9/INF.5**.

I **DSC 9/3/11** gir Storbritannia noen kommentarer ang. begrepet "Limited quantities" og hva dette innebærer. Dokumentet inneholder bl. a. en oversikt over de områdene hvor kravene i UN Model Code, IMDG Koden, ADR-RID og ICAO ikke er harmonisert. Dokumentet er ment som et underlag og en hjelp ifb. diskusjonen på møtet. DSC 9/INF.5 inneholder ICAO's regler for forsendelser av "Dangerous Goods in Excepted Quantities".

Underkomiteen tok informasjonen fra Storbritannia til etterretning.

3.5. Transport av radioaktivt materiale, klasse 7; Dokument DSC 9/2/5, DSC 9/2/6, **DSC 9/3/17 og DSC 9/3/18.**

Etter 11. September 2002 har det blitt stadig vanskeligere å frakte radioaktivt materiale på skip. Det er i hovedsak skipenes eiere som nekter å ta en slik last. Et gruveselskap i Australia som tar ut UN 2912 Klasse 7 i form av Uranium Ore Concentrates (UOC) lider

voldsomt på grunn av dette. WNTI ønsker at Underkomiteen DSC skal gi sin tilslutning til at frakt av radioaktivt materiale er legalt forutsatt at kravene i SOLAS og i IMDG Koden er etterkommet; Jf. DSC 9/3/17 og DSC 9/3/18.

Det samme gjør seg gjeldende for frakt av Cobalt 60. Dette brukes i stor utstrekning til sterilisering av sykehusutstyr.

Felles for disse stoffene er at de kun kan transporteres sjøverts. De er ikke tillatt fraktet med fly. Når slike laster blir nektet til tross for at skipningen er i henhold til kravene i SOLAS VII, IMDG Koden og IAEA, blir det problematisk for avskiperne.

Informasjon om slike laster er helt nødvendig. DSC vil respondere til FAL om at slike laster, så lenge de foregår i henhold til gjeldende regelverk, ikke er farlig.

Ag. pkt. 4: Revisjon av BC Koden, inkludert evaluering av egenskapene til faste bulkklaster.

Arbeidsgruppens rapport, DSC 9/4 og DSC 9/4/Add.1 til Add.4, fra arbeidet under DSC 8 i september i fjor ble presentert og godkjent. Den ble videresendt til WG 1 for videre behandling.

De andre dokumentene under dette agendapunktet ble delt i to deler; - de som har å gjøre med revisjon av BC Koden og de som har å gjøre med det å få gjort BC Koden bindende.

Revisjon av BC Koden: Dokumentene **DSC 9/4/2, DSC 9/4/3, DSC 9/4/4, DSC 9/4/5, DSC 9/4/6, DSC 9/4/8, DSC 9/4/9** og **DSC 9/4/10**.

I dokument **DSC 9/4/2** har "the National Maritime Research Institute" i Japan gått igjennom teksten i Koden og sett på konsistensen i teksten, kontrollert at de forskjellige uttrykkene som benyttes er ensartet i kodens innhold. De har funnet den del feil og inkonsistens. Bl. annet er det funnet ting som ikke stemmer over ens med IMDG Koden: Jf. dokumentets anneks punkt. 2.1.

Det ble adressert til E & T for gjennomgang og oppretting. Det samme gjelder for de redaksjonelle feilene som er funnet: Jf. punkt 4. i dokumentets anneks. Dette er også sendt til E & T for gjennomgang og oppretting.

De andre tingene i Japans dokument er notert og de ble bedt om å sende inn et dokument med de nødvendige forslag til DSC 10.

Transport av "Wood Pellets", **DSC 9/4/3**, ble støttet og sendt til arbeidsgruppen for ferdigstilling. Her ble det besluttet at "Wood Pellets" vil få en ny oppføring og bli inkludert i den reviderte BC Koden.

Transport av henholdsvis "Chopped Electrical Wires Plastic and Rubber Insulation in Bulk", **DSC 9/4/4** og "Chopped Tyres in Bulk", **DSC 9/4/5**, ble også sendt til arbeidsgruppen for ferdigstilling.

Her mente imidlertid gruppen at det manglet en del informasjon mht. faremomentene ved transport av disse lastene. De opplysningene som i dag foreligger er ikke nok til at stoffene kan inkluderes i BC Koden. Arbeidsgruppen henstiller til IMOs medlemsland i komme opp med ytterligere informasjon vedrørende dette.

Italias forslag om å inkludere "Zinc Ingots" som et nytt stoff i Appendiks B i Koden, **DSC 9/4/6**, ble, - etter noe diskusjon i plenum, godtatt. Forslaget sendt til arbeidsgruppen for ferdigstillelse. Arbeidsgruppen var ikke enig i at "Zinc Ingots" en bulklast og følgelig burde inkluderes i BC Koden. Det var imidlertid enighet om at det burde sendes ut et sirkulære som påpekte faren ved denne type last.

I BC Koden finnes det en liste over stoffer som det er mulig å søke om dispensasjon fra kravet til et fast gassbasert brannslukningsanlegg. Woodchips med et høyt fuktighetsinnhold er ett av disse stoffene: Jf. **Revidert MSC/Circ.671 i DSC 9/4/Add.4**. Japan var redd for at Woodchips skulle forveksles med Wood Pellets og av den grunn ekskluderes fra listen. Dette klargjorde de i dokument **DSC 9/4/8**.

Forslag om revisjon av MSC/Circ.671 ifb. transport av "Mineral Concentrates" og "Metal Sulphide Concentrates": Jf. **DSC 9/4/9**. Forslaget ble godtatt og sendt over til arbeidsgruppen for ferdigstillelse.

Forslag fra BIMCO om en viss tydeliggjøring av klassifiseringen av "Seed Cake": Jf. **DSC 9/4/10**. Forslagene til tekstendringer etc. ble sendt over til arbeidsgruppen for ferdigstillelse. Arbeidsgruppen fikk på grunn av tidsnød ikke anledning til å behandle dette.

BC Koden bindende: Dokumentene **DSC 9/4/1**, **DSC 9/4/7** og **DSC 9/4/11**.

Dokumentene inneholder en oversikt over tidsrammen for å gjøre BC Koden bindende. I **DSC 9/4/1** foreslår sekretariatet en tidsramme som kan føre til at BC Koden gjøres bindende allerede 1.1.2008. Iht. det Japan foreslår, **DSC 9/4/7**, er dette alt for raskt. Koden vil etter deres mening ikke være ferdig til å gjøres bindende før tidligst den 1.7.2010. Brasil støtter Japan i dette: Jf. **DSC 9/4/11**. Underkomiteen ble enige om at tidsrammen Japan hadde foreslått var den mest sannsynlige. Hvilke deler av den reviderte BC Koden som skal gjøres bindende må avgjøres på DSC 10.

Under agenda punkt 6 finnes det to dokumenter som ble behandlet her under agenda punkt 4, nemlig **DSC 9/6/1** og **DSC 9/INF.2**. Dokumentene omhandler begge en eksplosjonsulykke om bord på lasteskipet MS "Sierksdorf". Skipet var fullastet med Serox, et aluminiumsoksid, en last som ikke er karakterisert som farlig. Under lossing i Aalborg eksploderte lasten.

Danskene foreslår i sitt dokument, **DSC 9/6/1**, i likhet med det som blir foreslått i ulykkesrapportens del 9, **DSC 9/INF.2 (Sect. 9)**, at det sendes ut et sirkulære som gjør berørte parter oppmerksomme på faren ved denne type last.

Arbeidsgruppens (WG 1) rapport ble forelagt underkomiteen for gjennomgang og godkjenning. Jf. dokumentene **DSC 9/WP.2**, **DSC 9/WP.2/Add.1 through Add.4**, **DSC 9/J/5** og **DSC 9/J/6**. Rapporten ble godkjent.

Dokumentene **DSC 9/J/5** og **DSC 9/J/6** inneholder arbeidsgruppens forslag til et DSC Sirkulær slik Danmark foreslo i sitt dokument DSC 9/6/1.

Det foreslåtte DSC Sirkulæret skal bringes opp til MSC for godkjenning.

Ag. pkt. 5: Lastsikringsmanual.

Informasjonen fra det regionale seminaret vedrørende ”Stuing av last inni Cargo Transport Units” ble tatt til etterretning, **DSC 9/5** og **DSC 9/5/Add.1**. Seminaret er viktig og det anbefales at flere seminarer arrangeres.

I desember i fjor mistet Etiopiske containerskipet MS ”Andinet” tre containere utenfor den hollandske kysten, DSC 9/5/1. Hver av disse containerne inneholdt 221 fat med ”Arsenic Pentoxide” I tillegg mistet de også 63 100 liters ståltønner med det samme stoffet. 50 av disse ble senere funnet tomme, noe som innebærer at 500 liter av giftstoffet er sluppet ut i havet. Hollandske myndigheter har innført forbud mot å fiske i det forurensede området. FOEI mener at denne ulykken klart viser hvor dårlig sikret lasten på containerskip er.

De foreslår derfor en rekke ting for å øke sikkerheten: Transpondere i containere som inneholder farlig gods, uavhengig kontroll av containere med farlig gods, bedre lastsikringsmanual og lastsikringen om bord er understøttet av en utskrift fra et godkjent beregningsprogram som viser at kreftene på surringer etc. ligger innenfor akseptable grenser. Dokumentet er sendt inn av ”Friends of the Earth” – FOEI. Denne organisasjonen var imidlertid ikke til stede og dokumentet ble av den grunn verken presentert eller behandlet.

Ag. pkt. 6: Rapporter og analyser av ulykker og hendelser

Flere land har gjennomført containerinspeksjoner. Resultatet fra disse ble presentert i følgende dokumenter: **DSC 9/6** inneholdt resultatet fra Kina, **DSC 9/6/2** resultatet fra Sverige, **DSC 9/6/3** resultatet fra Belgia, **DSC 9/6/4** resultatet fra Nederland, **DSC 9/6/6** resultatet fra Korea. Dokument **DSC 9/6/7** inneholdt sekretariatets sammenstilling av de ovenfornevnte inspeksjonsrapportene. Informasjonen ble tatt til etterretning og medlemslandene ble oppfordret til å fortsette med containerinspeksjonene. Spesielt ble det henstillet til land som ennå ikke har gjennomført slike kontroller, om å begynne med dette.

Et ankepunkt til rapportene er at de ikke inneholder noe om hva som ble følgene av inspeksjonene... mange medlemsland gjorde det imidlertid klart at i de aller fleste tilfellene må en container som bedømmes til å være defekt, repareres før den får lov til å fortsette reisen. Dette er vanlig praksis i store deler av verden.

Dokument **DSC 9/6/1** og **DSC 9/INF.2** fra sekretariatet omhandler en eksplosjonsulykke om bord på fartøyet MS ”Sierksdorf”. Disse dokumentene ble behandlet under agenda punkt 4.

I dokument DSC 9/6/5 foreslo ICHCA International Ltd. og IAPH (Interantional Assiciation of Ports and Harbours) å gjennomføre en spørreundersøkelse blant IMOs medlemsland for å kartlegge hvordan det ligger an med containerkontrollene. De nevnte organisasjoner er av den formening at det gjennomføres alt for få kontroller i forhold til det antall containere som er i omløp. Et forslag til spørreskjema var vedlagt som annekst til dokumentet.

ICHCA og IAPH ble bedt om å fullføre spørreskjemaet og presentere det på DSC 10. Underkomiteen ble enig om at spørreskjemaet skulle sendes inn innen 1. juni 2005. Spørreskjemaet ble godkjent av u. komiteen og sendt til MSC for behandling.

Ag. pkt. 7: Utvikling av en laste- og lossemanual for faste bulklaster for terminalansatte.

På DSC 8 ble det etablert en arbeidsgruppe som skulle arbeide med ovennevnte manual. Arbeidsgruppen skulle fortsette sitt arbeid som en korrespondansegruppe frem til DSC 9. Som et annekstil DSC 9/7 foreligger arbeidsgruppens forslag til ovennevnte manual.

Underkomiteen dannet en arbeidsgruppe, - WG 2. Gruppen fikk følgende mandat: Jf. DSC 9/J/2, Punkt 3:

- Ferdigstille manualen.
- Lage forslag til et tilhørende MSC Sirkulær.
- Undersøke om eventuelle restriksjoner i SOLAS XII/14 skulle bli merknadsført i fartøyets lastemanual og om det var nødvendig med noen tilføyelser i BLU Koden.
- Presentere en rapport for underkomiteen.

Arbeidsgruppens rapport foreligger som dokumentet DSC 9/WP.3 og den ba underkomiteen om å:

- Si seg enig i de endringene som er gjort i det angjeldende manualforslaget slik det er presentert i annekstil 1 til dokumentet. (Endringene er i forhold til det manualforslaget som korrespondansegruppen la frem i DSC 9/7.)
- Si seg enig i forslaget til et MSC Sirkulær slik det ble presentert i annekstil 2 til rapporten.
- Ta til etterretning av gruppen fant noe i BLU Koden som burde endres og at den inviterte medlemslandene til å komme med forslag angående dette.
- Si seg enig i at eventuelle restriksjoner i SOLAS XII/14 skulle reflekteres i fartøyets lastemanual, men ikke legges inn i BLU Koden.

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

På DSC 7 i september 2002 ble det opprettet en korrespondansegruppe som skulle forberede et forslag til en "Guidance of Serious Structural Deficiencies in CSC Containers". Denne gruppens arbeid ble videreført i en Drafting gruppe på DSC 8 i september 2003 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 CSC containere" skulle legges frem på DSC 9. Drafting gruppens rapport med et forslag til "Guidance" er å finne som et annekstil **DSC 9/8**. Og korrespondansegruppens rapport med et forbedret forslag til "Guidance" er å finne som et annekstil **DSC 9/8/1**. Norge har deltatt i alle grupper.

Det er en viss uenighet blant medlemslandene med hensyn til et rapporteringssystem for skader på containere. Noen vil ha et system mens andre ikke vil ha noe i det hele tatt. Underkomiteen besluttet å opprette en Drafting gruppe for denne saken og ga gruppen følgende mandat, - Jf. **DSC 9/J/2 Punkt. 4:**

- Ferdigstille veiledningen og bruke DSC 9/8/1 som grunnlag for dette.
- Lage et forslag til et tilhørende CSC Sirkulær.

- Prøve å komme frem til et enkelt og ikke for arbeidskrevende skaderapporteringsystem.
- Lage et forslag til et CSC Sirkulære angående et tilfredsstillende enkelt rapporteringssystem
- Legge frem en rapport for underkomiteen i plenum.

Underkomiteen besluttet, i plenum, at punktet ang. et forslag til ert CSC Sirkulære med et enkelt rapporteringssystem skulle strykes.

Drafting gruppens rapport foreligger som dokument **DSC 9/WP.6**. Det ble foretatt noen små endringer i dokumentet og disse ble presentert i **DSC 9/WP.6/Corr.1**.

Underkomiteen behandlet rapporten fra Drafting gruppen og sa seg enig i:

- Forslaget til CSC Sirkulæret og i det, den foreslåtte ”Guidance of Serious Structural Deficiencies in CSC Containers”. Forslaget sendes over til MSC 80 for godkjenning.
- At den beste måten å få til et tilfredsstillende skaderapporteringsystem er å endre det eksisterende MSC/Circ.859 – Inspection Programmes for Cargo Transport Units (CTUs) Carrying Dangerous Goods. Det endrede sirkulæret forberedes for fremleggelse på DSC 10.
- Å godkjenne Drafting gruppens rapport.

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

I **DSC 9/9** ble underkomiteen informert om det som MSC 78 ville at DSC Underkomité skulle gjøre, - nemlig at den skulle identifisere de forskjellige kodene og konvensjonene som eventuelt måtte endres for at den maritime sikkerheten skulle være ivaretatt på den best mulige måten. DSC gjorde dette og har kommet frem til nedenforstående liste over de kodene og konvensjonene som vil bli berørt. Den har også satt opp en prioriteringsliste for disse.

- Første prioritet: ISPS Koden, CSC Konvensjonen, STCW Konvensjonen, Del B (STCW Konv. kommer inn under STW U.komiteens regime)
- Andre prioritet: INF Koden, BC Koden, IBC Koden, IGC Koden (IBC og IGC Koden kommer inn under BLG U.komiteens regime)
- Tredje prioritet: ”IMO Model Course 1.10” – Opplæringsdelen ifb. farlig gods.
- Fjerde prioritet: FAL Konvensjonen (Under FAL Komiteens regime)

På DSC 8 ble det dannet er korrespondansegruppe som skulle revidere ”The Recommendations on the Safe Transport of Dangerous Cargoes and Related Activities in Port Areas” (MSC/Circ.675), ”The Guidelines for Packing of CTUs” (MSC/Circ.787) og “The IMO Model Course on the Safe Packing of CTUs). Gruppen ble ledet av Storbritannia. Det arbeidet

som Korrespondansegruppen hittil har gjort foreligger som et anneks til dokument DSC 9/9/1. Den ønsker underkomiteens tilslutning til dette samtidig som den også ønsker retningslinjer for

det videre arbeidet. Underkomiteen opprettet en Drafting gruppe for dette, under ledeles e av Mr. Keith Bradley fra Storbritannia, og ga gruppen følgende mandat:

- Ferdigstille dokumentet om forholdsregler for å ivareta den maritime sikkerheten og bruke DSC 9/9/1 som en basis for dette.
- Forberede et forslag til et tilhørende MSC Sirkulær.
- Identifisere de forskjellige Kodene og Konvensjonene som det kan være nødvendig å endre når kravene til den maritime sikkerheten forsterkes.
- Undersøke nærmere de Kodene og Konvensjonene som det er nødvendig å endre og indikere et tidsskjema for dette.
- Forberede en rapport til underkomiteen.

Drafting gruppens rapport ble fremlagt som dokument DSC 9/WP.5.

De punktene underkomiteen ble bedt om å ta stilling til er spesifisert i punkt 25 i rapporten. Underkomiteen sa seg enig i alt det gruppen hadde foreslått.

Ag. pkt. 10: Samsvarsdokument, - "Document of Compliance", - slik det kreves i SOLAS II-2/19 (og II-2/54)

Forslaget til et MSC sirkulære for å klargjøre og løse en del problemer ifb. utstedelse av DOC slik det kreves i SOLAS II-2/19 (eller II-2/54). Opplysningene på DOCet kan tyde på at det er tillatt å frakte stoffer i klasse 5.2 (organiske peroksider) under dekk, til tross for at tabell 19.3 i SOLAS klart viser at dette ikke er tillatt: Jf. DSC 9/10.

Det foreslåtte MSC sirkulæret er vedlagt som annekstil dokumentet.

I DSC 9/INF.4 foreslår japan at det skal være tillatt å stue klasse 5.2 stoffer i containere rett over gapet i ikke værtette luker forutsatt at rommet under er i henhold til relevante regler i SOLAS.

Underkomiteen har tatt informasjonen til etterretning og ber om at den bringes et steg opp og behandles i MSC.

Ag. pkt. 11: Revisjon av CSS Koden (The Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing)

I DSC 9/11 ble underkomiteen instruert av MSC 78 om å ta stilling til et russisk dokument vedrørende forslag til nye annekser i CSS Koden. Forslaget til de nye annekstene har russerne presentert i dokument MSC 78/13/1. Det russerne er opptatt av er å utvikle et sett med regler og kriterier for stuing av ikke standardisert last. Forslaget er voluminøst og alt for teknisk for de om bord. Etter en del diskusjon frem og tilbake ble det besluttet å danne en korrespondansegruppe angående dette. Dag Steensen fra DNV har meldt seg på i denne. Korrespondansegruppen skal kun diskutere forslaget til nytt annekst 14 og 15. Forslaget til nytt annekst 16 ble nedstemt av underkomiteen. Korrespondansegruppens arbeid skal være avsluttet til DSC 10

Ag. pkt. 12: Arbeidsprogram og agenda for DSC 10.

Det ble lagt frem et foreløpig mandat for underkomiteen: Jf. **DSC 9/12**. Det var MSC 76 som hadde instruert underkomiteen til å revidere og oppdatere dette mandatet. Etter diskusjonen i plenum og med noen små justeringer og endringer i mandatets punkt 1.1 ble dette godkjent og presentert i dokumentet **DSC 9/WP.7**. Mandatet slik det er presentert her bringes opp til MSC for endelig godkjenning.

Underkomiteens leder la frem et revidert forslag til arbeidsprogram og agenda for DSC 10: Jf. **DSC 9/WP.1**. Dette ble godkjent og bringes opp til MSC for endelig godkjenning.

Det ble videre beregnet at:

DSC 10 skal avholdes i perioden fra 26. til den 30. september 2005.

Det ble videre beregnet at:

Underkomiteens "E & T Group" skal avholde to møter og at disse skal foregå fra den 25. til den 29. april og fra den 3. til den 7. oktober i 2005.

Følgende arbeidsgrupper er planlagt på DSC 10:

- WG1 – Review of the BC Code
- WG2 – Review of Annex III of MARPOL 73/78

Det ble også opprettet en korrespondansegruppe:

- CG 1 - Amendments to the CSS Code.

Dag Steensen / DNV er med i denne gruppen.

Ag. pkt. 13: Valg av formann og viseformann for 2005

Underkomiteens sittende formann og viseformann for ble gjenvalgt for 2005:

Fru Olga Pestel Lefevre fra Frankrike som formann
Hr. Juan Pablo Heusser fra Chile som viseformann

Ag. pkt. 14: Eventuelt - "Any Other Business"

To ting ble tatt opp under dette agendapunktet:

"Courses on the Implementation of the IMDG Code": Jf. DSC 9/14. Det ble tatt til etterretning at for å øke den maritime sikkerheten har det fra 2002 og frem til i dag blitt avholdt 10 regionale og 6 lokale kurs i "Implementering av IMDG Koden". Deltakere fra 125 land var invitert. Av disse deltok det 523 stykker fra 99 land. Underkomiteen tok dette til etterretning.

"Draft Guidelines on a Shipboard Health and Safety Programme": Jf. DSC 9/14/1. Dokumentet inneholder informasjon vedrørende et "Forslag til retningslinjer for et helse- og

sikkerhetsprogram om bord på skip”. Forslaget skal behandles i BLG – ”Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases. DSC fikk forslaget til gjennomsyn og muligheten til å komme med kommentarer. DSC ønsket forslaget velkommen men hadde ingen umiddelbare kommentarer til det.

Oslo, 1. desember 2004

Arne Laudal

Vedlegg: DSCs Distribusjonsliste.