

## Rapport fra CCC 2

TIL: Direktoratets ledelse og delegasjonsmedlemmene  
FRA: Delegasjonen v/Lars Christian Espenes  
DATO: 12.oktober 2015

**Komite:** IMO's Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC 2)  
14 – 18.september 2015

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Navn	Organisasjon	Arbeidsgruppe
Lars Chr Espenes	Sdir	Plenum og WG 3
Øyvind Skog	Sdir	WG 1
Kim A. Paulsen	Sdir	WG 3
Arne Laudal	DNV-GL	WG 3
Olav Tveit	DNV-GL	WG 1
Jostein Vaagland	Norges Rederiforbund	WG 1 og 3
Kjersti Høgestøl	Norges Rederiforbund	WG 1
Siv Randi Hjørungnes	Rolls Royce	WG 1

### 1. INNLEDNING

Møtet ble ledet av Xie Hui fra Kina.

Uken etter CCC 2 møttes E&T arbeidsgruppen som i år vil arbeide med IMDG koden. Arbeidsgruppen veksler mellom å arbeide med IMSBC og IMDG koden annen hvert år, og i 2016 vil E&T gruppen arbeide med IMSBC koden.

Under CCC 2 ble det opprettet følgende arbeidsgrupper:

WG 1 Working Group on Amendments to the IGF Code and development of guidelines for low-flashpoint fuels (agendapunkt 3) Formann: Mr. G. Szemler (Sverige)).

WG 2 Working Group on Container Safety (agendapunkt 7 og 8)  
Formann: Mr. K. Smith (USA).

WG 3 Working Group on IMSBC Code matters (agendapunkt 5 (bauxite) og 11).  
Formann: Mr. A. Schultz-Altmann (Australia).

DG 1 Drafting Group on Revision of DSC/Circ.12 (agendapunkt 6).  
Formann: Mr. S. Webb (USA).

Norge hadde sendt inn følgende dokumenter til CCC 2:

CCC 2/11/1 - Amendments to MARPOL Annex V in order to establish the legal link between the IMSBC Code and MARPOL Annex V

## 2. OPPSUMMERING

### De viktigste sakene for Norge under møtet var:

- Det videre arbeidet med IGF Koden og utvikling av retningslinjer for bruk av lav-flammepunkt drivstoff (agendapunkt 3)
- Endringer i MARPOL Vedlegg V og IMSBC koden knyttet til deklarasjon av laster i forhold til om de er miljøskadelige eller ikke.

Det ble nedsatt følgende korrespondansegrupper under CCC 1:

- Correspondence Group on Evaluation of Properties of BAUXITE and COAL ([ohata@nmri.go.jp](mailto:ohata@nmri.go.jp) - Japan)
- Correspondence Group on Development of Technical Provisions for the Safety of Ships using Low-flashpoint Fuels ([gabor.szemler@transportstyrelsen.se](mailto:gabor.szemler@transportstyrelsen.se) - Sverige)
- Correspondence Group on the carriage of Liquefied Hydrogen in Bulk ([ohata@nmri.go.jp](mailto:ohata@nmri.go.jp) – Japan)

## 3. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTENE PÅ AGENDAEN

### .1 Adoption of the agenda

Agendaen ble godkjent.

### .2 Decisions of other IMO bodies

Sekretariatet informerte om utfallet av diskusjoner i komitéene og andre underkomiteer der dette berører CCCs arbeid. Der CCC spesifikt ble bedt om å gjøre noe ble dette diskutert under de relevante agendapunktene.

### .3 Amendments to the IGF Code and development of guidelines for low-flashpoint fuels

Korrespondansegruppen som ble etablert etter CCC 1 hadde arbeidet med å utarbeide retningslinjer for bruk av metanol og etanol. Dette arbeidet ble diskutert i plenum og utfallet av dette ble at plenum bestemte at arbeidsgruppen skulle omgjøre retningslinjene til 'technical provisions'. Innledningsvis var arbeidet i gruppen lite effektivt og det var en del tid som gikk med til å bli enige om oppgaven. På grunn av tidsnød klarte gruppen bare å gjennomgå kapitlene 1 til 5 og delvis kapittel 6 i utkast til ny tekst.

Det ble konkludert i arbeidsgruppen at videreføring av korrespondansegruppen er nødvendig for videre utarbeidelse av teksten, da med fokus fra punkt 6.4 og utover.

Gruppen arbeidet litt med regler for brenselceller hvor ble det utarbeidet en del definisjoner, og det ble også enighet om at reglene skulle utarbeides for brenselceller uten lagring av hydrogen. (En kan med fordel dra inn eksterne eksperter på brenselcelle teknolog da det ser ut til at gruppen har sine begrensninger når slik teknolog diskuteres).

For spørsmålet rundt brennolje med lavt flammepunkt var det en del diskusjon. I en av pausene var det en intern gruppe som hadde en uformell diskusjon angående hvilke implikasjoner som bruk av brennolje med lavt flammepunkt ville ha i forhold andre etablerte regler og krav. På grunn av tidsnød kom ikke gruppe til noen konkrete krav men sendte en henstilling til underkomiteen om at underkomiteen måtte ta en beslutning på veien videre i arbeidet. Underkomiteen bestemte i plenum at det var et tydelig behov for ytterligere informasjon og ba interesserte parter om å sende inn dokumentasjon til neste møte for viderebehandling av evnet.

Det kinesiske dokumentet 2/3/3 ble ikke vurdert i arbeidsgruppen på grunn av tidsnød. Dokumentet ble videresendt til plenum hvor det ble konkludert med at interesserte parter kunne sende inn kommentarer hvis ønskelig til neste møte.

Underkomiteen bestemte under avslutningsdelen av møtet at arbeidet med utvikling og ferdigstilling av 'technical provisions' for metanol og etanol som drivstoff samt regler for brenselceller skal videreføres i en korrespondansegruppen.

Rapport fra gruppearbeidet finnes i CCC 2/WP.3

#### **.4 Safety requirements for carriage of liquefied hydrogen in bulk**

Australia og Japan hadde sendt inn et dokument med foreløpige retningslinjer for transport av flytende hydrogen i bulk. Man ble enig om at retningslinjene skulle videreutvikles i ei korrespondansegruppe koordinert av Japan som skal rapportere til CCC 3.

#### **.5 Amendments to the IMSBC Code and supplements**

IMSBC koden blir oppdatert annen hvert år og er en del av det kontinuerlige arbeidet i CCC.

Det var sendt inn en rekke forslag på nye laster som foreslås inkludert i IMSBC koden. Disse ble presentert og kommentert i plenum og videreført til E&T 25 som er forventet å møtes i mai. Dato er enda ikke bestemt. E&T gruppen skal begynne arbeidet med Endring 04-17 til IMSBC koden, som vil ferdigstilles under E&T 26, og sendes videre til MSC 97 for vedtak. Denne versjonen av IMSBC koden vil tre i kraft på frivillig basis fra 1.januar 2018, og vil bli bindende fra 1.januar 2019.

Arbeidgruppen som ble opprettet skulle arbeide med to tema, trygg transport av bauxite og endringer til MARPOL Annex V knyttet til deklarasjon av laster ift miljøegenskaper.

I januar i år, sank Bulk Jupiter utenfor kysten av Vietnam. Skipet var registrert under Bahamas flagg, men rederiet er delvis norsk (Gearbulk). Skipet hadde om bord en last med Bauxite, en last som er klassifisert som Gruppe C, det vil si en last som ikke skal utgjøre noen sikkerhetsfare. Undersøkelserapporten som er utarbeidet av Bahamas peker på at en sannsynlig årsak til havariet var at lasten ble flytende under transporten, et fenomen som heter 'liquefaction'. Laster som har potensial til å bli flytende under transport skal klassifiseres i Gruppe A.

CCC 2 godkjente et sirkulær som skal gjøre folk oppmerksomme på farene knyttet til transport av bauxite (annex 1, CCC 2/WP.5). Man ble også enig om å opprette en korrespondansegruppe som skal arbeide videre med tiltak for å sikre en sikker transport av bauxite. Det ble også opprettet ei korrespondansegruppe som skal arbeide videre med bauxite frem til CCC 3. mandatet til korrespondansegruppen er gitt i punkt 7 av CCC 2/WP.5.

Arbeidsgruppen ferdigstilte også et utkast til endringer til MARPOL Annex V basert på et norsk forslag (CCC 2/11/1). Endringsforslaget som vil bli sendt til MEPC 69 er gitt i annex 2 til CCC 2/WP.5.

Utfallet på begge disse sakene er i tråd med norsk posisjon.

I hovedsak vil de andre dokumentene som ble sendt inn under dette agendapunktet bli videresendt til E&T 25, hvor de blir diskutert i detalj.

#### **.6 Amendments to the IMDG Code and supplements**

IMDG koden blir oppdatert annen hvert år og er en del av det kontinuerlige arbeidet i CCC.

E&T 24 møtes uken etter CCC 2 vil ferdigstille Endring 38-16, som sendes til MSC 96 (mai 2016) for godkjenning. Dokumentene som ble sendt inn under dette agendapunktet ble i all hovedsak introdusert og diskutert kjapt i plenum og videresendt til E&T 24 med nærmere instruksjoner.

Ei draftinggruppe ferdigstilte endringer til DSC/Circ.12 *Revised guidance on the continued use of existing IMO type portable tanks and road tank vehicles for the transport of dangerous goods*. Dette er et arbeid som vi ikke har engasjert oss i, og vi hadde ingen deltagere i draftinggruppen.

Et forslag fra Polen om å introdusere et krav om å ha en sikkerhetsrådgiver knyttet til transport av farlig gods ble diskutert. Dette har blitt diskutert tidligere, og man ble enig om at man ikke kunne implementere de samme krav i IMDG koden som er gjort for landtransport i EU, men at man kan prøve å forbedre IMDG kodens eksisterende krav til trening. Underkomiteen konkluderte med at man kan diskutere dette uformelt under E&T 24.

Underkomiteen ferdigstilte revidert DSC.1/Circ. 12 *Guidance on the continued use for existing IMO Type Portable Tanks and Road Tank Vehicles for the transport of Dangerous Goods*. Det reviderte sirkulæret er gitt i annex 3 til CCC 2/WP.6.

#### **.7 Amendments to CSC 1972 and associated circulars**

Under CCC 1 ble det etablert ei korrespondansegruppe som skulle diskutere bl.a. barrierer for implementering og bruk av en global *Approved Continuous Examination Program (ACEP)* database. Rapporten fra gruppen ble diskutert av underkomiteen, og man ble enig at det ikke skulle være bindende krav for myndigheter om å rapportere inn til databasen. Underkomiteen ferdigstilte et utkast til CSC sirkulær om Instructions for use and information concerning the Global ACEP Database. Man ble også enig at BIC skulle lage årlige rapporter om databasens aktivitet, inkludert resultatet av eventuelle revisjoner. Disse rapportene skal sendes til CCC.

Underkomiteen ferdigstilte også utkast til endringer til CSC.1/Circ.138/Rev.1 og CSC.1/Circ.143, og det tilhørende utkastet til CSC sirkulærer, basert på annex 1 til CCC 2/7.

#### **.8 Revised Guidelines for packing of cargo transport units**

Underkomiteen godkjente et utkast til MSC sirkulær om *Due diligence checklist in identifying providers of CTU-related services*. Utkast til sirkulær vil bli sendt til MSC 96 for godkjenning.

#### **.9 Unified interpretation to provisions of IMO safety, security and environment related Conventions**

Diskusjonene og avgjørelsene knyttet til de ulike fortolkningene rundt implementeringen av den reviderte IGC koden er gitt i punkt 9 i rapporten fra CCC 2 (CCC 2/WP.1).

#### **.10 Consideration of reports of incidents involving dangerous goods or marine pollutants in packaged form on board ships or in port areas**

Omfanget og oppfølgingen av norsk konteinerinspeksjon er noe vi må diskutere nærmere. Vi bør også vurdere å sende inn rapporter om inspeksjoner og eventuelle hendelser til CCC fremover, og avvente nærmere avklaring på om agendapunktet skal avgrenses til hendelser.

#### **.11 Mandatory requirements for classification and declaration of solid bulk cargoes as harmful to the marine environment**

Se agendapunkt 5.

#### **.12 Biennial agenda and provisional agenda for CCC 3**

Se document CCC 2/WP.2:

- Annex 1: The biennial Status report of the CCC Sub-Committee
- Annex 2: Proposed Agenda for the 2016-2017 biennium.

- Annex 3: Proposed Provisional Agenda for CCC 3 taking place 12.-16. September 2016.
- Annex 4: Proposed Working Arrangement for CCC 3 and Proposed CG's to be established by CCC 2.

**.13 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2015**

Xie Hui (Kina) ble gjenvalgt som formann og Patrick Van Lancker (Belgia) ble gjenvalgt som vise-formann for 2016.

**.14 Any other business**

Japan og SIGTTO påpekte noen feil i IGC Code, som endret ved resolution MSC.370(93). Man ble enige om å forberede et korrigerendum med de modifikasjonene som foreslått i punkt 5.1 og 5.2 i CCC 2/14/1.

Haugesund 12.oktober 2015

Lars Christian Espenes  
Delegasjonsleder