

Rapport fra CCC 3

TIL: Direktoratets ledelse og delegasjonsmedlemmene
FRA: Delegasjonen v/Turid Stemre
DATO: 16. September 2016

Komité: IMO's Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC 3)
5.–9. september 2016

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Navn	Organisasjon	Arbeidsgruppe
Turid Stemre	Sdir	Plenum
Øyvind Skog	Sdir	WG 1
Kim A. Paulsen	Sdir	WG 3
Kolbjørn Berge	Sdir	WG 2
Linda Sigrid Hammer	DNV-GL	WG 1
Monica Alvarez	DNV GL	WG 2
Rolf Skjong	DNV GL	Plenum/ WG 1/ WG 2

1. INNLEDNING

Møtet ble ledet av Xie Hui fra Kina.

Under CCC 3 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 og 10 (relatert til IGF-koden)).

Formann: Mr. G. Szemler (Sverige)).

WG 2 Working Group on Carriage of Hydrogen in Bulk and Suitability of Materials for Cryogenic Service (agendapunkt 4, 8 og 10 (relatert til IGC-koden)).

Formann: Mr. S. Ota (Japan).

WG 3 Working Group on IMSBC Code matters (agendapunkt 5 og 9).

Formann: Mr. A. Schultz-Altmann (Australia).

Norge hadde sendt inn følgende dokumenter til CCC 3:

CCC 3/5/3 - New individual schedule for Olivine Sand

CCC 3/5/4 - New individual schedule for Olivine Granular and gravel aggregate products

2 OPPSUMMERING

De viktigste sakene for Norge under møtet var:

- det videre arbeidet med IGF-koden og utvikling av retningslinjer for bruk av drivstoff med lavt flammepunkt (agendapunkt 3)
- inkludering av våre forslag i innsendte dokumenter i IMSBC-koden (agendapunkt 5).

Det ble nedsatt følgende korrespondansegrupper under CCC 1:

- Correspondence Group on Evaluation of Properties of Bauxite and revision of individual schedules for SEED CAKE (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 - Sverige)
- Correspondence group on the suitability of high manganese austenitic steel for cryogenic service (gyubaekan@chosun.ac.kr – Sør-Korea)

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 komiteene 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 2 hadde arbeidet videre med å utarbeide retningslinjer for bruk av metanol og etanol samt utkast til endringer i International Code of Safety for Ship Using Gases or Other Low-flashpoint Fuels (IGF-koden) for bruk av brenselceller. Under diskusjonen i plenum foreslo Storbritannia med støtte fra Norge og Marshall Islands at den delen som omfatter brenselceller, skulle tas ut av delen som omhandler LNG og tas inn som en egen del i koden. Dette da kravene til selve brenselcelleinstallasjonen vil være de samme uavhengig av hvilket brennstoff som benyttes. Det er kravene til lagring av brennstoff, rørsystemer, overvåking, etc. som er spesifikke avhengig av brennstoffet. Dersom andre brennstoff enn LNG benyttes, må det utføres en alternativ design analyse i tråd med del A i IGF-koden.

Heller ikke denne gangen ble det tatt noen beslutning om hvorvidt de såkalte «technical provisions» for bruk av metanol og etanol skulle ende opp som bindende krav i IGF-koden eller som retningslinjer.

I tillegg til å arbeide videre med «technical provisions» for bruk av metanol og etanol samt utkast til endringer i IGF-koden for bruk av brenselceller, skulle arbeidsgruppen også behandle enkelte fortolkninger til IGF-koden som ikke fikk tilstrekkelig støtte i plenum da de enten ble ansett å være endringer til koden, ikke fortolkninger, eller det var behov for ytterligere diskusjoner (se agendapunkt 10).

Også i år var det lite framdrift i arbeidsgruppen, og kun det nye kapittelet om brenselceller ble diskutert, uten at det ble ferdigstilt. Arbeidsplanen ble oppdatert og MSC 97 vil bli bedt om å utsette tidspunkt for ferdigstilling av arbeidet med ett år, til 2017. Med mindre framdriften i arbeidet endres betraktelig, er dette neppe nok.

Det kinesiske dokumentet 2/3/3 ble heller ikke i år 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.

Det er litt underlig at det arbeides med endringer til IGF-koden før den har trådt i kraft. MSC 96 besluttet at endringer til koden kunne behandles under dette agendapunktet basert på erfaringer i bruk av koden. Det kan stilles spørsmål ved hvordan noen har fått erfaringer med bruken før den har trådt i kraft, og det åpner Pandoras eske i forhold til at alle kan sende inn forslag uten at prosedyrene for endringer i bindende regelverk er fulgt. Selv om det utvilsomt er behov for noen oppklaringer i koden, kan dette resultere i at diskusjoner blir gjenopptatt av delegasjoner som ikke fikk gjennomslag for sine synspunkter i tidligere diskusjoner. Det er en viss mulighet for at dette vil bli tatt opp på MSC 97.

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 korrespondansegruppen som ble re-etablert.

.4 Safety requirements for carriage of liquefied hydrogen in bulk

Korrespondansegruppen som ble etablert etter CCC 2, hadde arbeidet videre med å utarbeide foreløpige retningslinjer for transport av flytende hydrogen i bulk. Under diskusjonen i plenum ble det understreket at disse retningslinjene kun er ment som en støtte ved inngåelse av trepartsavtaler til bruk for «pilot ships». Dersom anvendelsen skal utvides til generelt bruk, er det nødvendig med ytterligere arbeid. Med denne avgrensningen i bruk, ble de foreløpige retningslinjene og tilhørende utkast til MSC-sirkulære ferdigstilt. Utkastet oversendes MSC 97 for godkjenning og arbeidet anses avsluttet.

.5 Amendments to the IMSBC Code and supplements

IMSBC-koden blir oppdatert annenhvert 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 26 som møtes uken etter CCC 3. Noen ble utpekt som mulige for inkludering i endring 04-17 til IMSBC-koden, som vil ferdigstilles under E&T 26. Noen forslag ble videresendt for mulig inkludering i en senere endring til IMSBC-koden. Endring 04-17 sendes direkte fra E&T 26 til MSC 98 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.

Fra gjennomgangen av rapporten fra E&T 25 og relaterte dokumenter kan spesielt nevnes:

- Det ikke ble noen klarhet i forhold til MHB-klassifisering og det ble invitert til innsendelse av forslag til neste møte. Finlands forslag om å inkludere en generell tekst i IMSBC-koden fikk ikke støtte.
- Det ble ikke enighet om Canadas forslag til endringer i tabellene i IMSBC-koden for å informere om at en last var klassifisert som farlig i henhold til IMDG-koden, og den foreslåtte endringen til definisjonen av MHB oversendes E&T 26 for videre diskusjon. Det er verdt å merke seg at enkelte var av den oppfatningen at en endring av definisjonen vil kreve et nytt agendapunkt. Her bør det argumenteres med at det ikke er direkte endring, men snarere en klargjøring.
- Finlands forslag om omstrukturering av nummereringen i koden fikk ikke støtte. Spesielt ble det påpekt at dette ville kunne føre til mye arbeid med å gjennomgå alle henvisningene til koden i ulike regelverk og sirkulærer.

Det ble en lengre diskusjon rundt Frankrikes forslag til retningslinjer for testing ved føring av nikkelmalm fra New Caledonia. Det ble spesielt understreket at det i henhold til IMSBC-koden er opp til kompetente myndigheter å fastsette testkriterier. Frankrike forklarte at de ikke hadde til hensikt å endre på dette, men at de ønsket å være åpne på hvordan de gjennomfører sine tester. Det ble derfor konkludert med at den mest

passende måten å gjøre dette på, er at Frankrike sender informasjonen i form av et brev til generalsekretæren med anmodning om at brevet sendes ut som et «circular letter» til IMOs medlemsstater.

Arbeidsgruppen som ble opprettet, kom svært sent i gang, og instruksene ble derfor begrenset til å ferdigstille sikkerhetsbestemmelser for COAL, vurdere noen av de foreslåtte nye lastene, vurdere foreslåtte endringer til IMSBC-koden samt utarbeide instruksjoner til en korrespondansegruppe som skal fortsette arbeidet med trygg transport av BAUXITE og vurdere individuelle bestemmelser for SEED CAKE.

Da det ble klart at CCC 3 ikke ville kunne ferdigstille bestemmelser for trygg transport av BAUXITE, ble det understreket at sirkulære CCC.1/Circ.2 fortsatt skal gjelde.

Arbeidsgruppen ferdigstilte bestemmelsene for COAL. Disse oversendes E&T 26 for inkludering i endring 04-17. De foreslåtte endringene til paragraf 4.5.1 og 4.5.2 i IMSBC-koden ble ferdigstilt og oversendes MSC 98 for godkjenning.

E&T 26 ble instruert i å ferdigstille 04-17 endringene til IMSBC-koden og rapportere til CCC 4. Endringene vil bli sendt MSC 98 for godkjenning og påfølgende vedtak. E&T 26 skal også utarbeide nødvendige sirkulærer i forbindelse med vedtak av endringene i IMSBC-koden.

De norske dokumentene fikk generell støtte, og oversendes E&T 26 for inkludering i 04-17 endringene til IMSBC-koden.

En korrespondansegruppe ble nedsatt med instruksjoner som nevnt over.

.6 Amendments to the IMDG Code and supplements

IMDG-koden blir oppdatert annenhvert år, og er en del av det kontinuerlige arbeidet i CCC.

E&T 27 vil møtes på våren 2017 der utkast til endring 39-18 til IMDG-koden vil bli ferdigstilt. Dokumentene som ble sendt inn under dette agendapunktet, ble i all hovedsak introdusert og diskutert kjapt i plenum og videresendt til E&T 27 med nærmere instruksjoner.

CCC 3 gjennomgikk rapporten fra E&T 24. Av saker som ble diskutert under gjennomgangen, kan det spesielt nevnes at E&T 24 ikke klarte å bli enige om hvorvidt, og i så fall hvordan, informasjon om «GESAMP hazard profiles» kan inkluderes i IMDG-koden. CCC 3 kom heller ikke til noen konklusjon, og det ble invitert til innsendelse av dokumenter til framtidige CCC-møter.

.7 Amendments to SOLAS regulations II-2/20.2 and II-2/20-1 to clarify the fire safety requirements for cargo spaces containing vehicles with fuel in their tanks for their own propulsion

Disse endringene er foreslått for å klargjøre sammenhengen mellom disse reglene i SOLAS og IMDG-koden. De foreslåtte endringene har ingen innvirkning på brannkravene til ro-ro-områder. Med dette klargjort ble forslagene til endringer godkjent og oversendes MSC 97 for godkjenning og påfølgende vedtak.

.8 Suitability of high manganese austenitic steel for cryogenic service and development of any necessary amendments to the IGC Code and IGF Code

Denne saken er satt på agendaen av Sør-Korea som ønsker å legge til denne type stål i listen over materialer godkjent for bruk i henhold til IGF- og IGC-koden godkjent for føring av brennstoff eller laster med svært lave temperaturer. Diskusjonen utviklet seg til en disputt mellom Japan og Sør-Korea om denne type stål er egnet for formålet.

Det har vært gitt aksept for dette av DNV GL, og Sør-Korea har bedt om aksept fra IACS som nå har dette oppe til vurdering. Problemet er at den kjemiske sammensetningen i dokumentet til CCC 3 er forskjellig fra den kjemiske sammensetningen av materialet som er under vurdering av IACS.

Det ble ingen konklusjoner under møtet, og saken skal diskuteres i en korrespondansegruppe fram mot neste møte. Gruppen skal fastsette akseptkriterier og vurdere stålet opp mot disse. Det vil ikke bli generelle akseptkriterier, da oppgaven kun er å vurdere «high manganese austenitic steel».

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

Gruppen som ble nedsatt under agendapunkt 5, fikk også i oppdrag å ferdigstille utkast til endringer i IMSBC-koden relatert til føring av HME-laster, og utkast til endringer i 2012 Guidelines for the implementation of MARPOL vedlegg V, basert på beslutningene tatt på MEPC 69.

Det ble besluttet å innta opplysninger om hvorvidt lasten er HME i den bindende delen av koden og å slette «section 14».

De foreslåtte endringene sendes som «urgent matters» til MSC 97 for godkjenning (se også agendapunkt 5).

Utkast til endringer i retningslinjene (2012 Guidelines) ble også ferdigstilt, men det ble besluttet å ikke slette hele paragraf 3.2, bare henvisningene til HMS, samt å skape en link mellom retningslinjene og endringene i MARPOL vedlegg V. Kravene i MARPOL vedlegg V ble inkludert i retningslinjene. Utkast til endringer i retningslinjene sendes MEPC 71 for godkjenning.

.10 Unified interpretation to provisions of IMO safety, security and environment related Conventions

Under dette agendapunktet forelå det en rekke forslag til fortolkninger til IGF-koden og International Code of the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC-koden). I tillegg forelå det forslag til fortolkninger til Code of safe practice for cargo stowage and securing (CSS-koden).

Forslagene relatert til IGF-koden gjaldt paragrafene 2.2.15.3, 2.2.17, 5.4.1, 6.2.1, 6.3.10, 6.9.1.1, 8.3.1.1, 9.2.3, 11.3.3, 11.7.1, 13.5.1, 13.8.2 og 13.8.3.

De fleste av forslagene fikk støtte, og det ble utarbeidet et utkast til sirkulære for oversendelse til MSC for godkjenning, og den foreslåtte fortolkningen til 11.7.1 ble ansett som en rettelse til IGF-koden.

Unntakene var de foreslåtte fortolkningene til paragrafene 6.3.10, 9.2.3 og 11.3.3. Disse ble ansett som endringer til koden og ikke fortolkninger. Dette resulterte i at IACS stilte spørsmål om de kunne sende inn forslag til endringer i IGF-koden til CCC 4. Dette ble bekreftet av formannen (se agendapunkt 5 vedrørende endringer i IGF-koden).

Forslagene relatert til IGC-koden gjaldt paragrafene 3.2.6, 3.5.3.1.2, 3.5.3.1.3, 3.7.5, 5.11.6.3, 8.2.9, 11.3.6, 3.3.1 og 13.6.4.

Alle forslagene fikk støtte, og med enkelte mindre endringer til noen av dem, ble det utarbeidet et utkast til sirkulære for oversendelse til MSC for godkjenning.

Det var også forslag til en fortolkning til 1.2.14 og figur 8.1 i IGC-koden der det ble påpekt at det samme gjelder for IGF-koden. Denne fortolkningen ble revidert, godkjent og inkludert i begge sirkulærene nevnt over.

Forslag til fortolkninger til CSS-koden fikk ikke støtte, da de enten ble ansett å være endringer eller unødvendige.

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

Underkomiteen ble informert om utfallet av gjennomførte inspeksjoner.

.12 Biennial agenda and provisional agenda for CCC 4

Statusrapporten for dette bienniet ble justert i henhold til progresjonen på møtet og foreløpig agenda for neste møte ble godkjent.

Aktuelle arbeidsgrupper for CCC 4 er:

- amendments to the IGF Code and development of guidelines for low-flashpoint fuels
- suitability of high manganese austenitic steel for cryogenic service
- IMSBC Code matters

Endelig beslutning om hvilke arbeidsgrupper som skal nedsettes på CCC 4, vil bli avgjort av formannen i samarbeid med IMO's sekretariat basert på innsendelser til neste møte. Informasjon vil bli gitt i god tid før møtet.

.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 2017.

.14 Any other business

Det var kun informasjonssaker under dette agendapunktet.

Haugesund 16. september 2016

Turid Stemre
Delegasjonsleder