

## **Rapport från det 17:e mötet med IMO:s underkommitté för ”Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers” (DSC 17) den 17 – 21 september 2012 i London**

### **Sammanfattning**

DSC 17 beslutade att avvakta forskningstudier om ”*iron ore fines*” och tog beslut att inte föra in ”*schedule*” för denna produkt. Tillsvidare kommer dessutom DSC.1/Circ.66 att uppdateras.

Det beslutades att kriterier för klassificering av MHB (*Material hazardous only in bulk*) produkter ska gälla för alla nya ämnen som ingår från och med version 02-13.

Man enades om ett utkast till ”*Guidelines for developing and approving procedures for sampling, testing and controlling the moisture content for solid bulk cargoes that may liquify*” som kommer att skickas direkt till MSC 92 för beslut.

Sverige hade två inlagor till denna agendapunkt som det inte fanns tid att presentera under DSC 17. Det kommer istället att göras i arbetsgruppen E&T 18.

I nästkommande version av IMDG-koden, 36-12, kommer del 7 att vara helt reviderad och man uppmanade sekretariatet att ta hänsyn till dessa omräkningstabeller (MSC.1/Circ.1438, 1439 och 1440) när de publicerar supplementet till koden.

Förslag att harmonisera begreppet ”miljöfarligt” inom flera transportslag genom att införa en ny beteckning MP/EH fick generellt stöd och E&T Group får ytterligare överväger frågan.

DSC 17 slutförde sitt uppdrag och presenterade ett textförslaget till ändring av SOLAS regel III/19 om ”*Amendments to SOLAS to mandate enclosed space entry and rescue drills*”

Under agendapunkten ”*Development of measures to prevent loss of containers*” fanns flera inlagor som gällde förslag till ändring av SOLAS regel VI/2 och VI/5 att kräva obligatorisk verifiering av containervikter genom vägning av varje container före lastning ombord på fartyg men även krav på lastsäkring i lastbäraren. En korrespondensgrupp kommer jobba vidare med frågan och rapportera till DSC 18.

Under agendapunkten ”*Development of criteria for the evaluation of the environmentally hazardous solid bulk cargoes in relation to the revised MARPOL Annex V*” konstaterade DSC 17 att man har olika syn på klassificering av dessa ämnen och anser att frågan ska behandlas av MEPC som har den tekniska kompetensen om klassificering.

**Svenska deltagare:**

Caroline Petrini, Transportstyrelsen (delegationsledare)  
Mats Hammander, Transportstyrelsen  
Jimmy Leijonfalk, Kustbevakningen

## Allmänt

Generalsekreteraren öppnade mötet med ett sedvanligt inledningstal. Talet behandlade bland annat att man inte valt någon ordförande/vice ordförande för årets möte, vilket ska göras efter inledningstalet. Han nämnde även det fortlöpande arbetet med IMSBC-koden, ändringar i SOLAS att införa obligatoriska krav på övningar till slutna utrymmen, arbete med att slutföra ändringar till 1983-års ändringar till CSC-konventionen.

Avslutningsvis så nämndes beslutet från Council 108 att underkommitteér ska genomföra åtta sessioner som kräver tolkning istället för tidigare tio sessioner. Detta innebär att plenum kommer att hållas fyra dagar, dvs måndag till onsdag och fredag.

Som ordförande till DSC 17 valdes, Mr. Xie Hui (Kina) och till posten som vice ordföranden valdes, Mr. Patrick Van Lancker (Belgien).

Tre arbetsgrupper arrangerades på mötet.

1. Arbetsgrupp 1 angående ”*Container Safety*” bevakades av Jimmy Leijonfalk.
2. Arbetsgrupp 2 angående ”*Amendments to SOLAS to mandate enclosed space entry and rescue drills*” hade ingen svensk bevakning.
3. Arbetsgrupp 3 angående ”*Amendments to the IMSBC Code, including evaluation of properties of solid bulk cargoes*” bevakades av Mats Hammander.

Alla mötesdokument och rapporter finns på [www.transportstyrelsen.se/imo](http://www.transportstyrelsen.se/imo)  
Namn: imo

Lösenord: sjofart

./1

Bilaga 1 visar dagordningen från DSC 17.

### **3. Amendments to the IMDG Code and supplements, including harmonization of the IMDG Code with the UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods**

Underkommittén noterade att E&T Group har slutfört texten till version 36 av IMDG-koden som träder ikraft 1/1 2014 och på frivillig bas från 1/1 2013. Man noterade även att ändringar till version 35 av IMDG-koden också slutfördes av E&T Group som har cirkulerats till medlemsstaterna av IMO.

Underkommittén godkände rapporten från E&T 16 där bland annat föreslogs att de årliga ändringarna till IMDG-koden ska markeras med symbol i kanten

som infördes före ändringarna till version 35-10. Vidare fick E&T 19 i uppdrag att se över om DSC/Circ.12 *"Guidance on the continued use of existing IMO type portable tanks and road tank vehicles for the transport of dangerous goods"* ska revideras eller utgå. I nästkommande version av koden, 36-12, kommer del 7 vara helt reviderad och man uppmanade sekretariatet att ta hänsyn till dessa omräkningstabeller (MSC.1/Circ.1438, 1439 och 1440) när de publicerar supplementet till koden. Industrin försöker att få en harmonisering av begreppet "miljöfarligt" inom transportslagen. De föreslår nu att införa en ny beteckning MP/EH som är en förkortning av "Marine Pollutant/Environmentally Hazardous". Många som talade hade bekymmer med förkortningen som sedan ska översättas till nationellt språk men det beslutades att inlagan får generellt stöd och att E&T Group ytterligare överväger frågan.

Underkommittén gav generellt stöd för inlagan som undantar ämnen och föremål i klass 7 från att också klassificeras som miljöfarligt ämne och som skickades vidare till E&T Group. Tyskland informerade även att detta är en multimodal fråga och att de kommer att skicka ärendet till UN TDG. E&T Group fick med sig frågan hur man ska klassificera blandningar som innehåller ett vattenförorenande ämne.

På grund av tidsbrist beslutade ordföranden att alla kvarvarande inlagor skickas till E&T 19 för presentation och vidare behandling.

#### **4. Amendments to the IMSBC Code**

Underkommittén informerade att MSC 89 har beslutat version 01-11 till IMSBC-koden som börjar gälla från 1/1 2013 men som fick börja användas frivilligt från 1/1 2012. Man informerade även att ändringar till version 02-13 som blir klara av E&T Group 18, veckan efter DSC 17, kommer att skickas direkt till MSC 92 för beslut.

Flera förslag till DSC 17 handlade om ämnet *"iron ore fines"*. Dels har en korrespondensgrupp arbetat med frågan under året på uppdrag av DSC 16 och dels fanns många inlagor till detta möte. Efter omfattande diskussioner beslutades att inte slutföra en ny "schedule" för ämnet utan avvakta forskning på området som beräknas vara klart till nästa år. Istället kommer DSC.1/Circ.66 att uppdateras så den kan användas till nästa år när man planerar att slutföra en ny "schedule" för denna produkt. DSC 17 beslutade att korrespondensgruppen kommer att fortsätta fram till DSC 18.

Det beslutades att kriterier för klassificering av MHB (*Material hazardous only in bulk*) produkter ska gälla för alla nya ämnen som ingår från och med version 02-13.

Inkomna inlagor som hanterar nya ”schedules” eller ändring av befintliga skickades direkt till arbetsgrupp. Sverige hade två inlagor till denna agendapunkt men som inte fanns tid att presentera under DSC 17. Det kommer istället att göras i arbetsgruppen, E&T 18.

Man enades om ett utkast till ”*Guidelines for developing and approving procedures for sampling, testing and controlling the moisture content for solid bulk cargoes that may liquify*” som skickades till arbetsgruppen för slutlig bearbetning och sedan vidare till MSC 92 för beslut.

Flera inlagor berörde även implementeringen av MARPOL Annex V, som börjar gälla från 1 januari 2013, av ämnen som klassificeras som miljöfarliga. Underkommittén ansåg att IMSBC-koden måste omhänderta denna överlappning och uttryckte sin oro över svårigheten att få detta att fungera i praktiken till 1/1 2013. Man noterade även att MEPC 64 ska diskutera detta.

Underkommittén beslutade även att införa frivilliga krav på utbildning i ny sektion 14 av landbaserad personal som jobbar med IMSBC-koden. För att klargöra hur rutiner om inlämnande ska göras av uppgifter om nya ämnen i enlighet med avsnitt 1.3.3 till IMSBC-koden beslutades att E&T 18 ska slutföra ett utkast till MSC/Circ. om ”*Draft Guidelines for submissions of information and completion of the format for the properties of cargoes not listed in the IMSBC Code and their conditions of carriage according to subsection 1.3.3 of the IMSBC Code*” Cirkuläret kommer att skickas direkt till MSC 92 för beslut.

./2

En närmare beskrivning av arbetet i arbetsgruppen finns i bilaga 2.

## **5. Amendments to SOLAS to mandate enclosed space entry and rescue drills**

Underkommittén informerade att DSC 16 har tagit fram ett utkast till ändring av SOLAS regel III/19 om obligatoriska krav på övningar till slutna utrymmen. Under denna agendapunkt diskuterades även ett nytt förslag till ändring av SOLAS regel XI-1/7 att man ska ha en syrgasmätare även på de fartyg där detta inte är något krav. Här diskuterades länge och väl att denna eventuella ändring måste genom de vanliga procedurerna om en ny ”*unplanned output*” om ändring i SOLAS regel XI-1/7. Dessutom påpekade många att enbart syrgasmätare inte är tillräckligt och istället förespråkar en multimeter som mäter flera farliga gaser.

En arbetsgrupp bildades som fick till uppgift att slutföra textförslaget till ändring av SOLAS regel III/19, se över eventuella ändringar i tillhörande koder (till exempel HSC- och MODU-koderna) samt ta fram en motivering varför en ny "*unplanned output*" behövs.

Arbetsgruppens utkast till ändring av SOLAS regel III/19, förslag på ändringar i tillhörande koder samt motivering om förslag på ny agendapunkt skickas till MSC 91 för beslut.

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

Sekretariatet informerade om det pågående arbetet där nuvarande "*guideline*" istället blir en rekommenderande "*code*". Detta arbete görs av en expertgrupp genom UNECE. Arbetet beräknas att bli slutfört under året och kommer därför att skickas för kännedom och synpunkter till DSC 18. Sekretariatet uppmanade samtidigt medlemsländer att delta i arbetet i UN ECE.

#### **7. Development of measures to prevent loss of containers**

Under denna agendapunkt fanns flera inlagor som gällde förslag till ändring av SOLAS regel VI/2 och VI/5 att kräva obligatorisk verifiering av containervikter genom vägning av varje container före lastning ombord på fartyg men även krav på lastsäkring i lastbäraren. Frågan är komplex då flertalet länder identifierade problem relaterade till en eventuell SOLAS ändring. Dessa var till exempel att inte alla terminaler kan väga containrar, det innebär en extra administrativ börda för befälhavaren att kontrollera aktuell vikt mot den rapporterade vikten, alternativa metoder för beräkning av totalvikten av containern genom addition är inte alltid exakta och även andra faktorer som lastsäkring är viktiga för att förhindra att man tappar containrar.

Under denna agendapunkt presenterades även inlaga som hanterade förfalskade kylmedier. Det framkom att man inte såg ett behov att skapa särskilda krav på rapportering av dessa incidenter men att det istället behövs vägledning. Underkommittén bjöd in industrin att ta fram ett förslag till DSC 18.

En arbetsgrupp startades som fick i uppgift att ta tillvara de synpunkter som framkom i plenum. Underkommittén beslutade även att starta en korrespondensgrupp under året som ska rapportera till DSC 18.

### **8. Development of guidance for approved continuous examination programmes**

DSC 16 beslutade om en korrespondensgrupp som skulle förbereda ett utkast till vägledning för innehållet i en ACEP (*Approved Continuous Examination Programme*) vilket föreskrivs i 1972 års CSC. Arbetsgruppen under föregående agendapunkt fick i uppdrag att slutföra vägledningen för en ACEP som finns i korrespondensgruppens rapport och ta tillvara kommentarer som framkom i plenum.

Arbetsgruppens förslag till vägledning om ACEP samt tillhörande CSC cirkulär godkändes och skickades till MSC 92 för beslut.

### **9. Development of criteria for the evaluation of the environmentally hazardous solid bulk cargoes in relation to the revised MARPOL Annex V**

Underkommittén informerade att MEPC 61 hade instruerat DSC att tänka över frågan om kategorisering av skadliga ämnen för den marina miljön, behandlingen av lastrester och utsläpp av lastrester i relation till avsnitt 4.1.3 i MARPOL Annex V som träder ikraft 1/1 2013.

Underkommittén konstaterade att man har olika syn på klassificering av dessa ämnen och anser att övervägning av frågan ska behandlas av MEPC som har den tekniska kompetensen om klassificering. Man noterade även att E&T Group fått i uppdrag att överväga en ny sektion i IMSBC-koden som hanterar övergången mellan MARPOL Annex V (lastrest) och koden (last i bulk).

### **10. Amendments to the International Convention for Safe Containers, 1972, and Associated Circulars**

Man informerade att DSC 16 hade förberett ett utkast till ändringar av CSC 1972 tillsammans med 2010 års ändringar i syfte att harmonisera med 1993 års ändringar av samma konvention. Från DSC 16 kvarstår även förslaget att tabellen om "*serious structural deficiencies*" i Annex III och i CSC.1/Circ.138 skall kompletteras med en lista kriterier för "*minor deficiencies requiring advice to owner and restrictions for transport*". Till DSC 17 fanns även inlagor med förslag att bilda en officiell databas dit man rapporterar ACEP-egenkontroll. Det beslutades att arbetsgruppen under agendapunkt 7 och 8 även hanterar denna fråga.

Arbetsgruppens förslag godkändes av underkommitteén vilket innebär att förslag till ändringar av CSC 1972 skickas till MSC 91 för beslut och förslag till ändringar i CSC.1/Circ.138 skickas till MSC 92 för beslut. Arbetsgruppen var enig att en officiell databas är det bästa alternativet för att tillgänglig



publicitet. Underkommittén erbjuder BIC att göra ett pilotprojekt baserad på frivillig information från medlemsstater och internationella organisationer.

### **11. Stowage of Water-Reactive Materials**

Underkommittén informerade från DSC 16 om den studie som Tyskland har bedrivit genom *Formal Safety Assessment (FSA)* om vattenreaktiva ämnen som även kan reagera med CO<sub>2</sub> i en varm miljö. Resultatet visar att CO<sub>2</sub>-släckmedel blir oanvändbara för vissa typer av farligt gods (vattenreaktiva ämnen och vissa oxiderande ämnen). De tre inlagorna till DSC 17 hanterade förslag att ändra stuvningskategorier, förpackningskrav, ändringar till EmS schedule "F-G" samt att informera STW om studien och ett eventuellt behov att skapa en utbildning för brandbekämpning när vattenreaktiva ämnen är involverade i brand. Det beslutades att E&T 18 får överväga inlagorna som berör IMDG-koden och att information om eventuell utbildning om brandbekämpning där vattenreaktiva ämnen är inblandande skickas till STW. Därmed anses denna punkt klar och tas därmed bort från agendan.

### **12. Guidance on Protective Clothing**

Underkommittén informerade om tidigare beslut att SOLAS II-2/19.3.6.1 ska refererar till ISO 16602:2007 (*protective clothing for protection against chemicals*) som även ansågs funktionell till sjöss. Denna ISO standard är under revidering. Eftersom arbetet med revidering fortfarande pågår och inga andra inlagor förekom beslöt man att placera den agendapunkten bortom tvåårsplaneringen till dess att arbetet är klart hos ISO.

### **13. Casualty and incident reports and analysis**

På grund av tidsbrist presenterades enbart sekretariatets summering av de länder, varav Sverige var ett, som rapporterat in statistik från tillsynskontroller. Under denna agendapunkt informerades även att MSC 90 har godkänt MSC.1/Circ.1442 (*Inspection programmes for cargo transport units carrying dangerous goods*) som ersätter tidigare MSC.1/Circ 1202.

### **14. Biennial agenda and provisional agenda for DSC 18**

DSC 18 planeras till 16 – 20 september 2013. Utkast till agenda för DSC 18 återfinns i annex 2 i DSC 17/WP.2. Följande arbets-/utkastgrupper planeras till DSC 18 beroende på inlagor som inkommer på dessa områden:

1. Review of general cargo ship safety
2. Amendments to the IMSBC Code and supplements
3. Amendments to the IMDG Code and supplements
4. Development of measures to prevent loss of containers
5. Revision of the guidelines for packing of cargo transport units



6. Amendments to SOLAS and the relevant codes concerning mandatory carriage of appropriate atmosphere testing instruments on board ships

Korrespondensgrupper som bildats under DSC 17:

1. Transport of iron ore fines in bulk
2. Development of measures to prevent loss of containers

#### **15. Election of Chairman and Vice-Chairman For 2013**

Nyvalda ordföranden, Mr. Xie Hui (Kina) och vice ordföranden, Mr. Patrick Van Lancker (Belgien) omvaldes till 2013.

#### **16. Any other business**

Inga inlagor fanns under denna agendapunkt.

SUB-COMMITTEE ON DANGEROUS  
GOODS, SOLID CARGOES AND  
CONTAINERS  
17th session  
Agenda item 1

DSC 17/1  
1 November 2011  
Original: ENGLISH

### PROVISIONAL AGENDA

**for the seventeenth session of the Sub-Committee to be held at  
IMO Headquarters, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR  
From Monday, 17 to Friday, 21 September 2012  
Session commences at 9.30 a.m. on Monday, 17 September 2012**

- Opening of the session and election of Chairman and Vice-Chairman for 2012
- 1 Adoption of the agenda
  - 2 Decisions of other IMO bodies
  - 3 Amendment 37-14 to the IMDG Code and supplements, including harmonization with the UN Recommendations on the transport of dangerous goods
  - 4 Amendment 02-13 to the IMSBC Code and supplements
  - 5 Amendments to SOLAS to mandate enclosed space entry and rescue drills
  - 6 Revision of the guidelines for packing of cargo transport units
  - 7 Development of measures to prevent loss of containers
  - 8 Development of guidance for Approved Continuous Examination Programmes
  - 9 Development of criteria for the evaluation of environmentally hazardous solid bulk cargoes in relation to the revised MARPOL Annex V
  - 10 Amendments to the International Convention for Safe Containers, 1972, and associated circulars
  - 11 Stowage of water-reactive materials
  - 12 Guidance on protective clothing
  - 13 Casualty and incident reports and analysis
  - 14 Biennial agenda and provisional agenda for DSC 18

- 15 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2013
- 16 Any other business
- 17 Report to the Maritime Safety Committee

\*\*\*

**Notes:**

1 In accordance with the Guidelines on the organization and method of work of the Maritime Safety Committee (MSC) and the Marine Environment Protection Committee (MEPC) and their subsidiary bodies (MSC-MEPC.1/Circ.4):

- .1 documents should be received in the Secretariat as follows<sup>1\*</sup>:
  - .1 documents (including information documents submitted in hard copy only) containing more than 6 pages of text (bulky documents), by Friday, **15 June 2012** (13 weeks' deadline);
  - .2 non-bulky documents (including information documents) and bulky information documents submitted in electronic format, by **13 July 2012** (9 weeks' deadline); and
  - .3 documents commenting on those referred to in paragraphs 1.1.1 and 1.1.2<sup>\*</sup> above containing 4 pages or less, by **27 July 2012** (7 weeks' deadline. See also paragraph 6.12.5 of the Guidelines.);
- .2 for reasons of economy, documents<sup>\*\*</sup> should be submitted in single spacing, be as concise as possible and:
  - .1 all documents should include a brief summary prepared in accordance with section 6 of the above-mentioned Guidelines;
  - .2 substantive documents should conclude with a summary of the action which the Sub-Committee is invited to take; and
  - .3 information documents should conclude with a summary of the information contained therein; and

---

\* In the case of documents exceeding the number of pages specified, the provisions of paragraph 6.12.1 of the Guidelines will apply.

\*\* In accordance with paragraph 6.11 of the above-mentioned Guidelines, documents, other than information documents and reports from the Committees and sub-committees, working, drafting, correspondence, other reporting groups and the Secretariat, which contain more than 20 pages should not be translated in their entirety. They should include, for translation purposes, a summary of the document not longer than four pages, with the remaining content submitted as an annex in the language (e.g. English) that may be needed, for example, by working groups.

.3 the following word-processing format should be observed in order to standardize the presentation of documents:

- font: Arial;
- font size: 11;
- justification: full; and
- margins: 2 cm top; 2.5 cm bottom, left and right.

A template is available on the IMODOCS website for use in the preparation of documents; and

.4 to facilitate the processing of documents, they should be accompanied by a USB flash drive preferably in Microsoft Word, where available or sent via e-mail in Microsoft Word to IMO's e-mail address **info@imo.org**.

2 The MSC and the MEPC recommended the sub-committees to strictly observe the provisions of the aforementioned Guidelines which, inter alia, provide that the Secretariat should strictly apply the rules concerning the submission of documents and not accept late submissions from Governments or delegations.

---

## **Bilaga 2 - Arbetsgruppsrapport från WG 3 angående *International Maritime Solid Bulk Cargoes Code, (IMSBC)* som hölls under DSC 17 mellan den 17-20 september 2012 i London**

### **Sammanfattning**

I och med att IMSBC-koden blev obligatorisk 1 januari 2011 måste alla fast bulklaster som transporteras finnas med i detta regelverk. Om så inte är fallet måste en tillfällig bedömning göras som ska vara godkänd av behörig myndighet. Därav fanns det även i år ett stort antal inlagor under denna agendapunkt. En arbetsgrupp, E&T Group, kommer att börja bearbeta bl.a. de lastspecifika inlagorna veckan efter mötet med DSC.

Även under detta möte med arbetsgruppen upptogs mötestiden av diskussion i relation till "Iron Ore Fines".

Arbetsgruppen föreslog också ett antal ändringar i IMSBC-koden, bland annat i sektion 4 och 8 samt ett förslag på en ny sektion med riktlinjer för träning av hamnpersonal.

### **Svenska deltagare:**

Mats Hammander, Transportstyrelsen

### **Mötesobservationer**

Med anledning av den extremt stora arbetsbörda som väntade arbetsgruppen beslutade plenum att arbetsgruppen skulle påbörja sitt arbete på måndagen den 17 september under ledning av Dr. Phillip Belcher från Bahamas. Det var 35 stater och åtta organisationer som deltog i gruppens arbete.

Rapporten är skriven utifrån uppställningen i arbetsgruppsrapporten och följer därav inte mötesordningen som blev relativt ostrukturerat då arbetet i arbetsgruppen inleddes innan arbetsgruppens arbete diskuterades i plenum och det fattades vägledning från plenum i många frågor.

### **Direktiv till korrespondensgruppen.**

Det blev en omfattande diskussion angående korrespondensgruppens arbete. Det var tydligt att frågan om Iron Ore Fines fortfarande är infekterad. Det Brasilianska företaget Vale har investerat stort i forskning inom området och hade bl.a. en presentation om frakt av Iron Ore Fines som var en pågående

studie och man beräknade att ha slutliga resultat som ska kunna användas av korrespondensgruppen. Även Australien hävdade att de kommer att presentera resultat från studier med anledning av problematiken kring Iron Ore Fines. En stor diskussion hölls angående tillgänglig tid i förhållande till korrespondensgruppens arbete mellan möten, den andra stora diskussionen handlade om uttrycket ”*evaluated and verified reserach*” av den orsaken att det finns en väl utvecklad misstro mellan de olika åsikterna. Men en reflektion över tid är ändå att arbetet med att hitta gemensam grund för att få till stånd en lösning för ”Iron Ore Fines” går åt rätt håll.

#### **Skillnader mellan sektion 4 och 8 i förhållande till appendix 2 i IMSBC.**

Frågan som diskuterades handlade om godkännande av testning av lastegenskaper antingen genom tester godkända av myndigheten eller, enligt nuvarande lydelse, att man ska använda metoden som beskrivs i appendix 2 av IMSBC. Sättet som koden har formulerat kravet har gjort det tvingande att använda den som beskrivs i appendix 2. Problemet som har uppstått pekar på att appendix 2 är rekommenderande och inte tvingande därför kan man inte skriva ”shall” i punkt 4.1.4.

Det problem som bland annat Sverige påpekade är att om man ändrar ”shall” till ”should” så uppstår ett hål i regelverket där det blir möjligt att utnyttja en metod som varken är godkänd av myndigheten eller finns beskriven i appendix 2. Detta fick ingen lösning men ändringen är gjord och därmed har detta blivit ett problem som kommer att diskuteras vidare under DSC 18.

#### **Problem med provtagning.**

Det var en omfattande diskussion angående problem med provtagning. Bland annat uppdaterades ISO:s standard 3082:2009 i sektion 4 av IMSBC som ansågs vara en bra standard för Iron Ore. Därutöver infördes förtydligande text i sektion 4. Ett underligt uttalande från Brasilien bör noteras, de hävdade att eftersom de använde ISO 3082:2009 så tillåts det inte att man tar prover högre upp än tre meter i lasthögarna. Dock kan lasthögarna vara upp till 18 meter höga. Frågan är då om provtagningen blir representativ.

Eftersom detta hör ihop med laster som kan övergå i flytande form och att det bildades en korrespondentgrupp som ska fortsätta studera frågan så var det svårt för arbetsgruppen att titta närmare på de olika lastscheman som existerar i IMSBC gällande mineralbaserade koncentratlaster. Därför

uppmanades intressenter att skicka in olyckor med den här typen av laster med bäring på problematiken med laster som övergår i flytande form.

### **Utveckling av riktlinjer för provtagning, testning samt kontroll av fukttinhåll för laster som kan övergå i flytande form.**

Gruppen färdigställde förslaget till riktlinjer för provtagning, testning samt kontroll av fukttinhåll för laster som kan övergå i flytande form. Punkten föranledde ingen större diskussion, dock är resultatet viktigt för medlemsstaterna som kommer att få implementera detta.

### **Träningselement för landbaserad hamnpersonal.**

Det var en intensiv diskussion angående vilka kompetenser som ska vara relevanta för landbaserad personal vid bulkterminaler och hur man genom koden kunde kravställa detta.

Diskussionen ledde fram till att gruppen föreslog att införa en ny sektion med nummer 14 i IMSBC. Det krävdes också en ändring i sektion ett för att påtala att sektion 14 för ”shore-side personnel” inte är tvingande.

Förslaget är inte uttömmande och behöver mer arbete för att nå en acceptabel nivå. Därför uppmanades intressenter att skicka in textförslag för att utveckla den nya sektionen.

### **Utveckling av riktlinjer för information vid framställan av nya lastscheman i enlighet med 1.3.3 av IMSBC.**

Det blev en ganska kort diskussion angående slutförandet av det föreslagna MSC cirkuläret. Gruppen enades om att förslaget skulle färdigställas under E&T-gruppens arbete.

### **IACS tolkning i förhållande till fast brandsläckningsutrustning i lastrum.**

Även här blev det enbart en kort diskussion och gruppen enades om att föreslå att IACS förslag skickas till FP 56 för synpunkter för att återkomma under DSC 18.

### **Direktiv till E&T 18**

Mycket av gruppens arbete gick direkt vidare till E&T-gruppens möte som hålls veckan efter DSC 17. Sverige försökte få de svenska inlagorna, DSC 17/4/6 och DSC 17/4/7, behandlade under arbetsgruppens möte. Ordföranden



försökte tillmötesgå vår önskan men tyvärr avslutades mötet precis före behandlingen av de svenska inlagorna som skickades vidare till efterkommande veckas E&T-möte.

Vid tangenterna//  
Mats Hammander

\*\*\*\*\*