

Rapport från det 9:e mötet med IMO:s Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC 9), 20 – 29 september 2023

delges för kännedom enligt nedan:

Infrastrukturdepartementet, Monika Przedpelska Öström
Chalmers Tekniska Högskola, Mekanik och maritima vetenskaper
DGM Sweden AB
Försvarets materielverk, Andreas Stolt
Försvarmakten, Johan Pihlström, Jimmy Leijonfalk
Havs- och vattenmyndigheten, Fredrik Lindgren, Jonas Pålsson
Sjöfartshögskolan LNU
Kemikalieinspektionen
Kustbevakningen, Tiffany Claesson
Mariterm AB, Sven Sökjer-Petersen
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Josefine Gullö, Fredrik Nyström
IKEM – Innovations- och Kemiindustrierna i Sverige
Sjöbefälsföreningen, Lennart Jonsson, Karl Huss
Sjöfartsverket, Ulrika Borg
Svenska Transportarbetarförbundet
Sveriges Transportindustriförbund
Sveriges Hamnar, Eric Tedesjö
Svensk Sjöfart, Carl Carlsson, Christina Palmén
SäkerhetsRådgivarna AB, Svetlana Borak, Birgit Rönnecke
TYA-skolan, Stefan Reimers
Volvo Penta AB, Kalle Gimdal

Internt Transportstyrelsen/Avdelning Sjö- och luftfart

Enhetschefen SL (sjö)

SLji – Marina Angsell, Gabor Szemler, Henrik Tunfors, Malin Lönnberg

SLfv – Anna Bizzozero, Helena Ragnarsson, Sai Mohebbi, Yesim Atak, Kristian Karlernäs

SLhm – Kajsa Lindström, Caroline Petrini, Robin Cook

SLfN – Fredrik Hellsberg

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen

Rapport från det 9:e mötet med IMO:s Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC 9) den 20 – 29 september 2023

Viktigare händelser och resultat som uppnåddes under mötet:

- Mötet vidareutvecklade de interimistiska riktlinjerna för vätgas som fartygsbränsle
- Mötet vidareutvecklade de interimistiska riktlinjerna för ammoniak som fartygsbränsle
- Mötet vidareutvecklade de interimistiska riktlinjerna för användning av bränslen med låg flampunkt, vilka beräknas slutföras under 2024 vid CCC 10.
- Mötet slutförde arbetet med de interimistiska riktlinjerna för användning av LPG som fartygsbränsle, vilka förväntas godkännas på av MSC 108.
- Mötet reviderade de interimistiska rekommendationerna för transport av flytande vätgas i bulk, som förväntas godkännas av MSC 108.
- Mötet arbetade med att ändra resolution A.1050(27) (Revised recommendations for entering enclosed spaces aboard ships) och arbetet fortsätter intersessionellt med målet att anta dem vid Assembly 34 (2025).
- Mötet arbetade med ändringar till IMSBC-koden, vars utgåva 08-25 och arbetet kommer fortsätta vid CCC 10.
- Mötet arbetade med ändringar till IMDG-koden, vars utgåva 42-24 kommer att antas av MSC 108.
- Ms. MaryAnne Adams (Marshall Islands) återvaldes till ordförandeför CCC för år 2023. Mr. David Anderson (Australien) återvaldes till vice-ordförande.

Svensk delegation vid CCC 9:

Henrik Tunfors, Transportstyrelsen, delegationsledare

Anna Bizzozero, Transportstyrelsen

Caroline Petrini, Transportstyrelsen

Sai Mohebbi, Transportstyrelsen

Helena Ragnarsson, Transportstyrelsen.

Mattias Hörnquist, Transportstyrelsen

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen

Allmänt

CCC höll sitt 9:e möte 20-29 september 2023. CCC 9 leddes av Ms. M. Adams från Marshall Island.

Chefen för IMO:s Maritime Safety Division, Ms. Heike Deggim höll ett inledningsanförande där han tog upp aktuella frågor och kommenterade det väntade arbetet under mötesveckan.

Nuvarande ordförande och viceordförande återvaldes för 2023. Under CCC 9, parallellt med förhandlingarna i plenum, sammanträdde följande grupper med deltagande av angivna personer ur den svenska delegationen:

- Working Group on Development of Technical Provisions for Safety of Ships using Alternative fuels (agendapunkterna 3, 10, 13 and 14): bevakades av Sai Mohebbi.
- Drafting Group on amendments to the IMDG Code (agendapunkt 6): bevakades av Helena Ragnarsson och Mattias Hörnquist.

Denna rapport är inte en fullständig redogörelse för vad som inträffade och beslutades vid mötet utan omfattar enbart de punkter som bedöms vara av särskilt intresse. För en fullständig redogörelse hänvisas till den officiella rapport som återfinns i dokument **CCC 8/18**. Detta dokument liksom övriga mötesdokument finns att tillgå via Transportstyrelsen/sjö- och luftfartsavdelningen.

Rubrikerna och numreringen följer mötets dagordning.

1. Adoption of the agenda

Agendan (**CCC 9/1**) godkändes, list of documents (**CCC 9/J/2**) noterades och man kom överens om att den preliminära tidtabellen (**CCC 9/J/3**) skulle användas. Efter detta fick följande grupper börja arbeta innan deras frågor behandlats i plenum, utifrån de preliminära instruktioner som fanns i **CCC 9/J/4**):

- Working Group on Revision of Resolution A.1050(27) (agendapunkt 8)
- Drafting Group on Amendments to the IMDG Code (agendapunkt 6)
- Drafting Group on Revision of the Interim Recommendations for Carriage of Liquefied Hydrogen in Bulk (agendapunkt 7).

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen

2. Decisions of other IMO bodies

Outcome of Outcome of MSC 106, C 128, MEPC 79 and MSC 107, PPR 9 and MEPC 80

Dokument CCC 9/2 och CCC 9/2/1 noterades och skulle beaktas under de relevanta agendapunkterna under mötets gång.

Outcome of PPR 10 – Maritime transport of plastic pellets

Under denna agendapunkt, där uppdraget var att ge återkoppling på det utkast till cirkulär med rekommendationer som PPR 10 skickat till CCC 9 (se bilaga 9 till PPR 10/18/Add.1) behandlades dokument CCC 9/2/1, CCC 9/2/2, CCC 9/2/3 och CCC 9/2/4 tillsammans med dokument CCC 9/J/7 (Chair's note som återgav texter ur PPPR-rapporten samt nämnda cirkulär).

Mötet noterade först beslutet från MEPC 80 om att frågan ska hanteras i två steg, först ska man utveckla rekommendationer för transport av plastpellets, och baserat på dessa – och erfarenheter från användningen av nämnda rekommendationer kan man utveckla och besluta om tvingande åtgärder (genom MARPOL).

Först diskuterades CCC 9/2/3 med Frankrikes förslag på text till cirkuläret. Det följde en lång diskussion där både stöd oro uttrycktes för FR:s förslag, oro bland annat för detaljeringsgraden och för hur delar av texten implicerar att det kommer tvingande åtgärder i framtiden, stöd bland annat för tillägget om "accidental leaks" något som exvis SE uttryckte.

Avseende dokument CCC 9/2/2 (DGAC *et al*) och CCC 9/2/4 (Germany *et al*) så var en av knäckfrågorna hur frågan kan regleras och där uttryckte de flesta stöd för alternativ 3 i CCC 9/2/4 (New UN number for plastic pellets in class 9, applicable to sea mode only) Avseende frågan i CCC 9/2/2 om att referera till IMDG-koden så fick det inte stöd.

Ordföranden underströk att CCC bara ska ge sina rekommendationer och att som en del av denna process sätta ihop ett svar till PPR, CCC fattar inga beslut i sammanhanget – det åligger PPR. I slutändan beslöts att inte ta in några av de förslag till ändringar av (ffa para 1.1) i cirkuläret som förts fram i CCC 9/2/1 och CCC 9/2/4. Däremot, såsom SE också framfört, togs vissa texter i CCC 9/2/2 in i det svar som CCC ska skicka till PPR, nämligen de i para 39-44.

Ukraina

Ukraina inledde denna del med ett anförande om hur Ryssland utövar påtryckningar genom att inte förlänga Black Sea Grain Agreement, vilket riskerar att kasta ut världen i en hungerskris. Flera andra stater (inkl. SE) gjorde uttalanden till stöd för Ukraina och det Ukrainska folket samt

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen

fördömde Rysslands invasion och dess systematiska attacker mot sjöfart och dess infrastruktur, medan Ryssland återigen hänvisade till att de som uttalat sig inte hade grund för sina påståenden.

3. Amendments to the IGF Code and development of guidelines for alternative fuels and related technologies

Correspondence Group report

Denna agendapunkt inleddes med korrespondensgruppsrapporten (CCC 9/3 + CCC 9/3Add.1) som Tyskland introducerade. Mötet godkände rapporten.

Avseende *action requested* (punkt 1) noterades de relaterade dokumenten CCC 9/3/11, CCC 9/3/12 samt CCC 9/INF.15, CCC 9/INF.17 och CCC 9/INF.18 som alla skickades till arbetsgruppen för behandling och prioritet på att slutföra riktlinjerna för vätgas (baserat på bilaga 1 till CCC 9/3).

Avseende punkt 2, när det gäller bränslen med låg flampunkt (LFF) behandlades ICS dokument CCC 9/3/10 och även denna del skickades till arbetsgruppen för behandling, dock med lägre prioritet (baserat på bilaga 2 till CCC 9/3). Avseende punkt 3 noterades de relaterade dokumenten CCC 9/3/1, CCC 9/3/2, CCC 9/3/13, CCC 9/3/14, CCC 9/INF.7, CCC 9/INF.16 och CCC 9/INF.27 som alla skickades till arbetsgruppen för behandling för att slutföra riktlinjerna för ammoniak (baserat på bilaga 4-7 till CCC 9/3).

Se bilaga 1 för genomgång av händelserna i arbetsgruppen. Rapporten (CCC 9/WP.3) godkändes sedermera i plenum.

The work plan for the IGF Code

Under denna agendapunkt diskuterades dokument CCC 9/3/4, CCC 9/3/6, CCC 9/3/7 och CCC 9/INF.23.

Ordföranden föreslog att alla dokumenten skulle noteras av arbetsgruppen i kontexten att uppdatera arbetsplanen.

Se bilaga 1 för genomgång av händelserna i arbetsgruppen. Rapporten (CCC 9/WP.3) godkändes sedermera i plenum.

4. Review of the IGC Code

Marshallöarna introducerade dokument CCC 9/4, rapporten från den korrespondensgrupp (CG) som arbetat med ändringar till IGC- och IGF-koderna (bland annat för att introducera Liquefied Petroleum Gas, LPG, som bränsle). Rapporten godkändes och vidarebefordrades till arbetsgruppen för hantering.

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen

På frågan om hur man ska introducera möjligheten att använda LPG som bränsle – och mot bakgrund av att industrin behöver vägledning redan nu – så beslöt mötet att riktlinjer är rätt interimistiskt angreppssätt, men att tydliga regler behövs på sikt (samtidigt som LPG-last är tillåtet som bränsle enligt 16.9.1 i IGC-koden).

Angående frågan om begränsad riskbedömning vid placering av LPG-tankar utanför tankrum så fick det förslaget stöd.

Beträffande frågan om huruvida sk. ”High manganese steel” ska kunna användas i samband med ammoniak (dokument CCC 9/4/1 och INF.19 båda från Sydkorea), så vidarebefordrades även dessa dokument till arbetsgruppen för behandling.

Vidare hanterades dokument CCC 9/4/9 (Belgium et al) som kommenterade på CG-rapporten. Dokumentet fick generellt stöd men man ville att inte bara ammoniak skulle diskuteras utan ett bredare angreppssätt så att även andra bränslen än ammoniak kan undantas från förbudet i regel 16.9.2 i IGC-koden.

När det gäller frågan om att ta fram ett sk. check monitoring sheet för ändringarna av IGC-koden (dokument CCC 9/4/4 och CCC 9/4/5, båda Liberia) och att skapa separata konsolideringar (1983, 2014 och 2016 samt att inkorporera befintliga MSC-cirkulär med tolkningar, så fick IMO-sekretariatet i uppdrag att undersöka möjligheten och återkomma.

Mötet beslutade i korthet att etablera arbetsgruppen (WG 2, Working Group on Amendments to the IGF Code and review of the IGC Code) med uppdraget att, dels arbeta med frågan om ”High manganese steel”, och fyllnadsgrad i LPG-tankar, samt med ändringar till IGC- och IGF-koderna baserat på följande dokument: CCC 9/4, CCC 9/4/1, CCC 9/4/2, CCC 9/4/3, CCC 9/4/4, CCC 9/4/5, CCC 9/4/6, CCC 9/4/7, CCC 9/4/8 och CCC 9/4/9 samt CCC 9/INF.19 och CCC 9/INF.24.

Sverige var inte representerade i arbetsgruppen. Rapporten (CCC 9/WP.4) godkändes sedermera i plenum.

5. Amendments to the IMSBC Code and supplements

Amendments to the IMSBC Code and supplements

Report of E&T 37 and the related documents

Agendapunkten inleddes med att Japan (Dr. Ota) introducerade dokument CCC 9/5, rapporten från E&T 37 (IMSBC) som godkändes med reservation för actions 6.1.1 (Fish meal), 6.1.6 (Coal), 6.1.8 (breathing apparatur) och 6.1.9 (Iron ore) som hade kommenterande dokument.

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen

Avseende "FISH MEAL" (fiskmjöl) hade Chile/Peru i dokument **CCC 9/5/14** föreslagit att, i motsats till E&T 37, inte ändra klassningen av fiskmjöl från klass 9 till MHB (SH). SE stödde E&T:s konklusion. Liksom flera andra stater som menade att underlaget i 9/5/14 inte var tillräckligt underbyggt och Efter en lång diskussion beslutades mötet att inte ändra i utkomsten från E&T 37 och att intresserade stater uppmuntrades till att skicka in nya förslag och mer vetenskapliga underlag till E&T 40. En möjlig utkomst av E&T 40 är att utfärda ett cirkulär som förtydligar läget.

Angående "COAL" (6.1.6) hade Australien i dokument **CCC 9/5/13** gett en uppdatering av diskussioner som förts med andra stater om att klassificera kol som MHB (SB) och att få en ny agendapunkt för detta. Mötet kunde inte enas om förslaget nu, men uppmanade Australien och andra intresserade stater att återkomma i framtiden.

När det gäller frågan om "self-contained breathing-apparatuses", SCBAs, (6.1.8) behandlades IACS dokument **CCC 9/5/6** med förslag om att ta bort kravet på extra andningsapparater för vissa produkter i IMSBC-koden, med hänvisning till att kravet redan finns i SOLAS vilket kan leda till trippla uppsättningar apparater. Det noterades dock att även om SOLAS (regel II-2/19.3.6.2) kräver SCBAs så gäller det bara för DG i fast form som har ett UN-nummer, vilket innebär att ytterligare krav på SCBAs är relevant exvis. vid transport av "group B cargoes", varför mötet i princip godtog förslagen i **CCC 9/5/6**, förutom för FERROSILICON, och vidarebefordrade dokumentet till E&T 40.

Förslaget från E&T 37 angående IRON ORE PELLETS (6.1.9) godkändes utan diskussion, liksom övriga frågor relaterade till IMSBC-koden varför mötet uppdrog till E&T 40 att förbereda utkastet till ändringar (utgåva 08-25) vilka sedan kan beredas av CCC 10 för slutligt antagande av MSC 109.

Amendments to the existing individual schedules and provisions in the IMSBC Code

Följande dokument fick stöd i princip och vidarebefordrades till E&T 40 för behandling: **MSC 107/17/1, MSC 107/17/2, CCC 9/5/9, CCC 9/5/15.**

Det enda dokumentet som inte vidarebefordras var Kinas förslag i **CCC 9/5/10** (Proposal to amend 4.2 of the IMSBC Code regarding the cargo information to be provided by the shipper and the sample cargo declaration form), vilket fick stöd i princip men som ansågs kräva en ny agendapunkt (output).

Proposals for new individual schedules

Följande dokument fick stöd i princip och vidarebefordrades till E&T 40 för behandling under framtagandet av utkast till utgåva 42-24 av IMSBC-

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen

koden: CCC 9/5/2 och CCC 9/INF.11-12, CCC 9/5/3 och CCC 9/INF.13-14, CCC 9/5/4 och CCC 9/INF.6, CCC 9/5/5 och CCC 9/INF.15, CCC 9/5/7 och CCC 9/INF.20, CCC 9/5/8 och CCC 9/INF.21, CCC 9/5/11, CCC 9/5/17 och CCC 9/INF.22.

6. Amendments to the IMDG Code and supplements

Report of E&T 38 and the related documents

Inledningsvis noterades att MSC 105 hade antagit ändring 41-22 av IMDG-koden, som förväntas träda i kraft den 1 januari 2024.

E&T 38 som träffades tidigare under året (20-24 mars) instruerades av CCC 8 att förbereda utkast till ändringar av IMDG-koden (utgåva 42-24) samt utkast till redaktionella korrigeringar av IMDG-koden (utgåva 41-22).

Under agendapunkten diskuterade CCC 9 frågor som ska behandlas vidare av drafting-gruppen och E&T 39 och gav instruktioner till dessa. Drafting-gruppen möttes under CCC 9 och E&T 39 möts veckan direkt efter CCC 9. E&T 39 kommer att slutföra arbetet med ändringar av IMDG-koden (utgåva 42-24) och hänskjuta dessa till MSC 108 (2024) för antagande.

Diskussionerna kring transport av kol fortsatte. Vid E&T 38 enades man gällande vissa frågeställningar, medan vissa kvarstod. Man tog fram ändringsförslag (CCC 9/6, annex 5) och lämnade dessa inom hakparenteser. Till CCC 9 inbjöds därför intresserade medlemsländer och organisationer att tillhandahålla ytterligare förslag. Mötet diskuterade dokumenten CCC 9/6/4, CCC 9/6/5 och CCC 9/6/12 och efter övervägande instruerades drafting-gruppen att fortsätta ta fram ändringsförslag till IMDG-koden samt överväga om en korrespondensgrupp behöver upprättas för att slutföra arbetet.

Mötet diskuterade även dokument CCC 9/6/14 om stabiliserande ämnen där förslaget var att invänta de granskningar och ställningstaganden som görs inom UNTDG innan eventuella ändringar införs i IMDG-koden. Efter övervägande inbjöds intresserade medlemsländer och internationella organisationer att tillhandahålla ytterligare förslag i denna fråga till ett framtida möte.

Vidare behandlades dokument CCC 9/6/13 om revidering av vissa delar av kolumn 17 i farligt godslistan i IMDG-koden samt om en eventuell genomgång av hela kolumn 17 är nödvändig. Man enades om att skicka frågan till E&T 39 för vidare övervägande i samband med färdigställandet av ändring 42-24.

Man enades även om att *MSC/Circ.506/Rev.1, Container packing certificates/vehicle packing declarations*, ska tas bort från supplementet till IMDG-koden.

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen

Avslutningsvis dokument **CCC 9/6/3** från IAEA och WNTI, i vilket man önskade ett yttrande från CCC 9 gällande en eventuell ny definition relaterad till sjötransport, fick inte stöd och WNTI uppmanades att återkomma med ytterligare information i frågan till CCC 10. Den nya definitionen ska upplysningsvis ingå i nästa revision av IAEA's [SSR-6 (Rev.1)] "Regulations for the safe transport of radioactive material".

Report of the Correspondence Group on the Review of Transport Provisions for Vehicles

Den för SE viktiga frågan om transport av fordon inleddes med korrespondensgruppsrapporten om revidering av transportbestämmelser för fordon (dokument **CCC 9/6/1**). Trots ett omfattande arbete lyckades inte korrespondensgruppen enas gällande de "terms of reference" som togs fram vid CCC 8. SE har deltagit i korrespondensgruppen och påpekade att det har funnits svårigheter att nå konsensus i många frågor eftersom det inte har funnits några distinkta förslag att överväga under överläggningarna. SE påtalade också problematiken med att det under arbetets gång bildades en undergrupp inom korrespondensgruppen (där SE inte deltog) och att allt i rapporten därför fortfarande ska vara öppet för diskussion.

SE framförde också att den i rapporten föreslagna definitionen för "used vehicles" borde delas upp i "in use vehicles" och "used vehicles". Dessa definitioner skulle båda omfatta använda fordon, men de skulle utgöra olika risker ur brandsäkerhetssynpunkt. Detta uttalande fick stöd av bl.a DE, ES och ICS. Under diskussionerna gavs omfattande stöd från medlemsländerna (även SE) till att korrespondensgruppen återupprättas och att detta arbete ska ske parallellt och i samarbete med SSE. Frågan skickades till draftinggruppen för att övervägande gällande om korrespondensgruppen ska återupprättas och, i så fall, ta fram förslag på "terms of reference".

Proposals related to amendment 42-24

Denna del inleddes med dokument **CCC 9/6/2** om att ersätta särbestämmelse TP1 med TP2 (gällande UN-tankar) för vissa vätskor med egenskaper enligt 4.1.2.9.3 i IMDG-koden. Det framfördes synpunkter om att frågan bör hänföras till UNTDG framfördes. Man enades om att skicka frågan till E&T 39 för vidare behandling.

Även dokument **CCC 9/6/6** med förslag om att förtydliga paragraf 7.2.6.1 i IMDG-koden eftersom denna kan feltolkas. Synpunkter framfördes gällande både att man ansåg att ett förtydligande behövdes och inte behövdes. Förslaget fick dock generellt stöd och man enades om att skicka frågan till E&T 39 för vidare övervägande och införande i ändring 42-24.

Vidare behandlades dokument **CCC 9/6/7** om ändring av IMDG-kodens bestämmelse 5.4.3.1 då enbart en stuvningsplan används vid transport av farligt gods och vattenförorenande ämnen (marine pollutants). Man kom

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen

fram till att syftet med en stuvningsplan behövde klargöras och särskilt huruvida en stuvningsplan kan ersätta ett manifest. Dokumentet skickas till E&T 39 för vidare övervägande.

Sedan behandlades dokument **CCC 9/6/8** och **CCC 9/6/10** om ändring av IMDG-koden gällande stuvning och separering av ESS:er (litiumbatteri-energilagringsystem). Synpunkter framkom gällande att utökning av ventilationen vid en eventuell brand kanske inte är rätt väg att gå och DE föreslog istället att en möjlig väg kan vara att dessa ESS:er enbart får stivas på däck (stuvningskategori C). Man enades om att skicka frågan till E&T 39 för vidare övervägande och eventuellt införande i ändring 42-24.

Gällande dokument **CCC 9/6/9** med förslag till ändringar av transportvillkoren i IMDG-koden för FRÖKAKOR med hänsyn till de kommentarer som framkom vid CCC 8 samt det kommentarenade dokumentet **CCC 9/6/11**, framfördes å ena sidan synpunkter om att frågan borde hänföras till UNTDG, och å andra sidan synpunkten att den omständigheten att dessa frökakor är undantagna enligt IMSBC-koden inte automatiskt bör medföra att de borde vara undantagna enligt IMDG-koden. Mötet enades om att vidarebefordra dokumenten till E&T 39 för vidare övervägande i syfte att komma med råd till CCC 10.

Etablering av en draftinggrupp

Slutligen etablerades drafting-grupp för IMDG-frågor (DG 1) för att bland annat omhänderta de beslut som tagits i plenum att behandla kvarvarande frågor från E&T 38 samt att överväga om korrespondensgruppen om revidering av transportbestämmelser för fordon ska återupprättas och om så är fallet ta fram "terms of reference" för denna. Se bilaga 2 för en mer detaljerad rapport från drafting-gruppen (DG 1). Rapporten (**CCC 9/WP.7**) godkändes sedermera i plenum.

7. Revision of the Interim recommendations for carriage of liquefied hydrogen in bulk

Det fanns bara ett dokument att behandla under denna agendapunkt, **CCC 9/7** från Australien et al, med förslag till rekommendationer för transport av flytande vätgas i bulk. Dokumentet fick generellt stöd och skickades till en drafting-grupp (Drafting Group on Revision of the Interim Recommendations for Carriage of Liquefied Hydrogen in Bulk) för bereda ett utkast till rekommendationer som sedermera godkändes för vidare godkännande av MSC 108.

8. Revision of resolution A.1050(27) to ensure the safety of personnel entering enclosed spaces on board ships

Agendapunkten inleddes med att Japan gav en muntlig uppdatering av läget med arbetet och menade att bilagan till dokument **CCC 9/8/2** bör vara

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen

grunden för diskussionerna. Efter en kort diskussion beslutades att alla dokument: CCC 9/8, CCC 9/8/1, CCC 9/8/2, CCC 9/8/3, CCC 9/8/4, CCC 9/8/5, CCC 9/8/6, CCC 9/8/7, CCC 9/8/8 samt INF.3, INF.4, INF.5, INF.6, INF.9 och INF.10 vidarebefordras till arbetsgruppen (Working Group on Revision of Resolution A.1050(27)) för att slutföra arbetet. Arbetsgruppen skulle även beakta dokument **CCC 9/13/1** och se hur arbetet på bästa sätt kan omhänderta även den mänskliga dimensionen (Human element) samt om det behöver etableras en korrespondensgrupp.

Det utkast till ändringar av resolution A.1052(27) som arbetsgruppen levererade godkändes sedermera av mötet. Sverige var inte representerade i arbetsgruppen. Rapporten (**CCC 9/WP.5**) godkändes sedermera i plenum. Det etablerades i samband med detta en korrespondensgrupp som ska arbeta vidare med frågan och rapportera till CCC 10.

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

Ordföranden och sekretariatet informerade bland annat om att MSC 105 godkände MSC.1/Circ.1649 (Guidelines for the implementation of inspection programmes for cargo transport units) och uppmanade staterna att implementera desamma. I detta sammanhang informerade Sekretariatet om uppdateringar av GISIS-modulen för rapportering gällande just CTU-inspektioner i enlighet med nämnda cirkulär samt om ett samarbete med FAO/International Plant Protection Convention (IPPC) med fokus på transport av växter i containrar.

Vidare noterades dokument **CCC 9/INF.2** (Sekretariatet), innehållande konsoliderade resultat från 2022 års containerinspektionsprogram.

10. Unified interpretation of provisions of IMO safety, security and environment-related conventions

Inledningsvis behandlades IACS dokument **CCC 9/10** (Unified interpretation of provisions of IMO safety, security and environment-related conventions) som inte fick stöd och samma utkomst fick IACS dokument **CCC 9/10/1** med tolkningar avseende IGC-koden. Dokument **CCC 9/10/2** (också IACS) med tolkningar (UI) till IGC-koden innehöll flera olika förslag. NO ansåg att alla förslagen skulle arbetas in i IGC-koden, medan andra, inklusive SE, menade att vissa förslag kunde bli tolkningar: förslag A (para 11-12) diskuterades av arbetsgruppen; förslag B (para 18-19) godkändes som en UI; förslag C till arbetsgruppen; förslag D (para 43-44) varken UI eller ändring till IGC-koden; förslag E (para 50-51) ändring till IGC-koden; förslag F (para 59-60) ändring till IGC-koden.

Dokument **CCC 9/10/3** (Sydkorea) fick inte stöd då man menade att de var för tidigt varför dokumentet får vänta på slutlig behandling (kept in

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen

abeyance) och inte heller Kinas förslag i dokument CCC 9/10/4 avseende regel 10.2.4 i IGC-koden fick stöd, varken som UI eller ändring av IGC-koden.

11. Biennial status report and provisional agenda for CCC 10

Allmänt

Mötet noterade att MSC 107 hade godkänt två nya outputs, en på post-biennial agenda, "Revision of the Revised guidelines for the preparation of the Cargo Securing Manual (MSC.1/Circ.1353/Rev.2), vilket CCC får två möten på sig att fullgöra, och en på biennial agenda för 2024-2025, "Development of measures to prevent the loss of containers at sea", vilket CCC ska ha fullgjort senast 2025.

Biennial status report and proposed biennial agenda

Med utgångspunkt i CCC 9/WP.2 behandlade mötet den tvååriga statusrapporten (bilaga 1) och den föreslagna agendan för 2024-2025 (bilaga 2).

Proposed provisional agenda for CCC 10

Vidare förbereddes och godkändes utkastet till agenda för CCC 10 (bilaga 3 till CCC 9/WP.2), för slutligt godkännande av MSC 108 och MEPC 81.

Correspondence groups established at the session

Följande korrespondensgrupper som ska rapportera till CCC 10 etablerades:

- Development of technical provisions for safety of ships using alternative fuels and related technologies (agendapunkt 3);
- Amendments to the IGF Code and review of the IGC Code (agendapunkterna 3 och 4);
- Review of transport provisions for vehicles (agendapunkt 6);
- Revision of resolution A.1050(27) (agendapunkt 8).

Intersessional meetings

Mötet noterade att MSC 107 hade godkänt två intersessionella möten med E&T Group, båda för revideringen av IMSBC-koden, ett under våren 2024 och ett direkt efter CCC 10.

Vidare föreslogs att det etableras en intersessionell arbetsgrupp för alternativa bränslen (Amendments to the IGF Code and development of guidelines for alternative fuels and related technologies) som, om MSC 108 godkänner den, ska sammanträda veckan innan CCC 10, den 9-13 september 2024.

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen

Nästa möte med CCC

Preliminära datum för nästa möte med CCC är 16-20 September 2024.

12. Election of Chair and Vice-Chair for 2024

Ms. MaryAnne Adams (Marshallöarna) återvaldes som ordförande för 2024, liksom Mr. David Anderson (Australien) som vice ordförande.

13. Any other business

Dokument CCC 9/13/1 (Human element) behandlade under agendapunkt 8 och följande dokument noterades: CCC 9/13 + CCC INF.25; CCC 9/13/3; CCC 9/13/4; CCC INF.26.

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen**Bilaga 1 Amendments to the IGF code and development of
guidelines for alternative fuels and related
technologies, agenda item 3 (WG 1)****Datum:** 2023-09-20--2023-09-28**Svensk deltagare:** Sai Mohebbi**Färdigställande av interimistiska riktlinjer för vätgas och ammoniak
som fartygsbränsle**

Ordförande för arbetsgruppen var Christian Allgeier från Tyskland. Intresset för detta arbete bedömdes vara stort eftersom 37 MS och 14 organisationer samt EC var närvarande på plats. Arbetsgruppen hade fått följande instruktioner efter förhandlingar i plenum:

1. Vidareutveckling av riktlinjer för vätgas som fartygsbränsle med målsättning att färdigställa.(prio. 1)
2. Vidareutveckling av riktlinjer för ammoniak som fartygsbränsle med målsättning att färdigställa.
3. Om tiden skulle tillåta, vidareutveckla riktlinjerna för lågflammiga oljebränslen.
4. Uppdatera planen för gruppens arbete (Work plan) gällande IGF koden och alternativa bränslen.
5. Överväga om korrespondensgruppen behöver etableras och i så fall ta fram TOR.
6. Redovisa en skriftlig rapport till torsdag den 28:e.

Det är värt att nämna att gruppen hade en informell sittning innan CCC 9, där ordförande vill sondera om vätgas eller ammoniak skulle prioriteras inför arbetet på CCC 9. Frågan var komplex med tanke på de existerande faktorer dvs. utmaningar som man har framför sig gällande toxicitet och explosionsrisker, existerande klassregler och de pågående projekt runt om i världen. Gruppen var i stort sett delad, men majoriteten var trots allt för att vätgas skulle prioriteras.

Arbetsgruppen påbörjade sitt arbete torsdag den 21:e kl. 09:30 efter att beslut hade tagits i plenum dagen innan. Norge gjorde ett långt inlägg om att säkerhetsfilosofin i det existerande utkastet för vätgas inte var tillräckligt bra och att klassregler saknas helt, men vissa medlemsländer svarade med att det fanns alldeles för många pågående vätgas projekt och därmed skulle arbetet med vätgas behöva prioriteras. Danmark, Finland och Belgien stödde Norge, men USA, UK, Tyskland och Frankrike var för vätgas. IACS tog upp utmaningarna med vätgas, vilket stöddes av ITF och Japan.

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen

Planering av arbetsgruppens arbete

För att kunna omhänderta både ammoniak och vätgas föreslog ordförande att gruppen skulle börja arbeta med vätgas torsdag den 21:e och fredag den 22:e, arbeta med ammoniak lördag den 23:e, ammoniak och lågflammiga oljebränslen söndag den 24:e, måndag och tisdag den 25:e och 26:e åter med vätgas och onsdag den 27:e arbeta med ammoniak, låg flammiga oljebränslen, WP och ToR för KG. Torsdag den 28:e var avsedd för genomgång av rapport.

Efter lång diskussion inom gruppen påbörjades arbetet i enlighet med ordförandes förslag dvs. vidareutvecklingen av riktlinjer för vätgas som fartygsbränsle.

I och med att IGF koden är bas för all arbete med alternativa bränslen, saknades en del definitioner för vätgas i både vätskeform och i trycksatt form samt för vissa utrymmen där vätgaskonsumenter är placerad. USA, Grekland, IACS föreslog en del texter.

Viktiga parametrar att beakta

SE påpekade att två saker saknades i underlaget, ena var självantändning av vätgas "self-ignition" som är något viktigt i sammanhanget och som ska beaktas vid planering och konstruktion och det andra var genomträngning "permeation" av vätgas genom konstruktionsmaterial. ITF stödde SE för förslaget om genomträngning av vätgas och övriga stödde SE gällande förslaget om självantändning, därmed infördes dessa begrepp på flera listor i utkastet till riktlinjerna.

Emergency Shut Down machinery-koncept (ESD)

Något som har diskuterats flitigt för olika typer av bränsle är begreppet ESD "Emergency Shut Down machinery koncept" och dess implementering på fartyg. Konceptet bygger på att inte ha dubbelmantlade rör, däremot själva rummet ska vara gastätt och övervakad. ESD utrymmen diskuterades även denna gång genom Norges förslag om att förbjuda ESD för vätgasdrivna fartyg, vilket var i linje med vad som hade överenskommit tidigare inom KG. Med tanke på vätgasens extrema egenskaper stödde även USA, ICS, ITF, Italien, Nederländerna, Danmark, Japan och Sverige om att ESD inte skulle ingå i riktlinjerna. I och med detta ändrade man utkastet till riktlinjerna på så sätt att ESD tillåts endast om det genomgår alternative design med ett godkännande från respektive administration. Lösningen fick stöd från majoriteten och anses därmed vara teknikneutral utan att förbjuda något.

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen

Bränsleförberedningsrum

Innan dagens arbete var avklarat bad ordförande gruppen om att komma med förslag till text för punkt 5.8.2 dvs. bränsleförberedningsrum. Dag 2 hade Norge, Japan och Zestas tagit fram varsitt förslag till text. ITF och SE stödde det norska förslaget. USA nämnde att det är viktigt att skilja mellan vätgas i vätskeform och i trycksatt form, det var ett mycket riktigt uttalande som stöds av de flesta. Med tanke på explosionsrisken påpekade Norge gång på gång att bränsletankar och övrig utrustning där risk för eventuella läckage föreligger bör vara på öppet ventilerade däck. SE stödde Norge gång på gång gällande placering av anläggning på öppet däck för att minimera explosionsrisken. Diskussionen om bränsleförberedningsrummet var långdragen och ledde till att man gjorde om hela punkten så att naturlig ventilation på öppet däck skulle minimera risken för eventuella explosioner och om installationen planeras inne i fartyget, ska administrationen i sådana fall göra extra bedömning med tanke på existerande risker.

Definitioner

Ett annat ämne som blev föremål för diskussioner var Sveriges påpekande om begreppet ”ships side” som hade använts i utkastet till riktlinjerna för vätgas, punkt 5.6.1. Trots att begreppet är tagen från IGF koden men ändå blev det ifrågasatta av Sverige. Enligt SE var begreppet otydligt och skulle leda till förvirring, därmed föreslog SE att man ändrar begreppet till ”shell plating” eller liknande. Italien stödde SE, men föreslog termen ”sides hell” som hade använts av SOLAS, därför valdes ”side shell” som lämplig begrepp.

Ammoniak

Gruppen skulle enligt överenskommelse träffas på plats även under lördag och söndag för att arbeta med utkastet till riktlinjerna för ammoniak. SE:s bedömning gällande ammoniak är att arbetet är mycket komplex pga. toxiciteten, korrosionsbenägenheten och förbud i både IGC koden och MARPOL gör att arbetet framskrider mycket långsamt. De flesta är medvetna om ammoniaks negativa effekter på människan och det gör att alla är extra försiktigt när det gäller det nya bränslet. Arbetet som genomfördes under lördag och söndag kunde inte leverera några konkreta förslag gällande reglering av ammoniak som fartygsbränsle och många frågor kvarstod.

Materialval

Under måndagen den 25:e påbörjades arbetet åter med vätgas. Tyskland tog upp tabellen som redovisade materialval för vätgasanläggning. Enligt Tyskland begränsade man teknikneutralitet och därmed föreslog radering av dessa tabeller. Både Japan, SGMF och Norge stödde Tysklands förslag och

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen

inga invändningar uppmärksammades från övriga medlemmarna i gruppen. Tabellerna togs därmed bort.

Det hade kommit förslag om att ta bort hela 7.8 och 7.9, vilket handlar om materialval för vätgasinstitutioner. USA var kritiskt till borttagning. SE stödde USA om att behålla kravbilden med anledningen av att dessa är endast riktlinjer och inte obligatoriska. Norge bad om att lägga hela 7.8 och 7.9 inom hakparentes. Ordförande bad gruppen om att titta noga på förslaget och återkomma. Dessa delar raderades sedan bort.

Bunkring

När gruppen kom fram till bunkringskapitlet uppstod det åter en lång diskussion om placeringen av bunkerstationen och hur olika former av bunkerstationer behöver vara. Norge gjorde åter ett inlägg om att bunkerstation bör inte tillåtas i stängda utrymmen med tanke på vätgasens explosiva natur och stora risker med explosion. SE och Zesta stödde Norge

CESA, USA och Australien argumenterade om att inte utesluta helstängda eller halvstängda bunkerstationer. Till sist var gruppen enad om att ha samma lösning som ESD konceptet dvs. att helstängda eller halvstängda bunkerstationer får tillåtas endast om det genomgår alternative design med ett godkännande från respektive administration.

Debunkering

Singapore föreslog att man borde ha krav på tömning av bunkertankar om det skulle uppstå problem med bunker kvalitén. ICS, Australien och SGMF stödde Singapore och ICS informerade om att fartyg som byggs har inte den möjligheten vilket anses vara negativt. Man bör observera om att tömning av bunkertankar är något som har diskuterats på senare år och handlar om felaktiga oljebränslen som inte uppfyller SOLAS krav (flampunktskraven på 60 °C), men att tömma alternativa bränslen anses vara en stor utmaning för fartygen där i nuläge finns ingen bra lösning i sikte.

Bränsleförvaringssystem

Tisdag den 26:e började arbetsgruppen åter diskutera kapitel 6 vilket handlar om bränsleförvaringssystem för vätgas. Ämnet verkade vara kontroversiell, eftersom det handlade om placering av bränsletankar för vätgas och de ingående utrustning som kan orsaka ett läckage. Åter med tanke på risken för explosion inne i fartyget gav SE sitt fulla stöd till Norge att dessa ska placeras på öppet däck för naturlig ventilation. Efteråt gav även USA och Danmark sitt stöd till Norge vilket ledde till punkt 6.3.2 formulerades om till Norges förslag.

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen

Portabla vätgastankar

Sverige påpekade att även portabla vätgastankar skulle också ingå i riktlinjerna eftersom det finns sådana pågående projekt. Förslaget fick uttalat stöd av USA, Danmark, Australien Zestas och Nederländerna. Gruppen var eniga att portabla bränsletankar för vätgas ska ingå i riktlinjerna.

Ordförande nämnde för gruppen att trots gruppens ansträngningar finns det ingen möjlighet att färdigställa riktlinjerna för vätgas, därmed kommer arbetet fortsättas inom KG med målsättning om färdigställande inför CCC 10.

Work plan for the development of the IGF Code and safety provisions on alternative fuels

Onsdag den 27:e började gruppen med färdigställande av work plan och ToR. Gruppen föreslog att ytterligare och mellanliggande arbetsgrupp skulle anordnas för att påskynda utvecklingen av riktlinjerna för vätgas och ammoniak.

Ammoniak

En fråga som dök upp vid diskussionerna om applicering av riktlinjerna för ammoniak var, om riktlinjerna skulle gälla för IGC fartyg eller inte. USA gjorde ett inlägg om att även IGC fartyg måste kunna ha möjligheten att använda sig av de riktlinjer som utvecklas för att på bästa sätt ska kunna gå över till alternativa bränslen. Förslaget fick stöd av SE och sedan även av majoriteten, dock var Grekland enda MS som inte tyckte som övriga i gruppen. Den nya texten för applicering under 2.1 formulerades om av USA så att det inte ska leda till begränsningar för olika typer av fartyg inklusive IGC fartyg, dock bör man observera att ammoniak som last och som ska användas som bränsle inte omhändertas av riktlinjerna. Grekland fick till sist frågan om de är nöjd med den lösningen och även Grekland kunde acceptera det.

Med tanke på ammoniaks toxiska natur var de flesta i gruppen överens om att en holistisk riskbedömning är nödvändig för de fartyg som har för avsikt att använda sig av ammoniak som bränsle.

Norge fick sedan tillfället att redovisa olika typer av ammoniaklösningar. Kylt ammoniak, semikylt ammoniak och ammoniak i trycksatt form. Enligt Norge skulle trycksatt ammoniak vara föremål för alternative design och administrationens godkännande, eftersom risken för spridning av gaser i denna lösning var högre än kylt ammoniak. Vilka av de systemen skulle tillåtas blev föremål för en lång diskussion. Australien föreslog till sist att man väntar med reglering av ammoniak i trycksatt form i nuläge och Japan,

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen

USA, Norge, ICS och SGMF stödde förslaget, därmed hamnade trycksatt ammoniak i hakparentes.

Att portabla tankar skulle tillåtas för ammoniak eller inte var också en diskussion som visade att gruppen hade olika uppfattningar om. Norge, Sverige och Grekland var emot en sådan lösning med tanke på de risker som kan förekomma i samband med frekventa lastningar och lossningar och risken för läckage med tanke på bränslets toxiska natur. Däremot USA och Italien var för en lösning liksom vätgas dvs. begränsade kravbild.

Även ESD konceptet var något som hade många motståndare. USA redovisade att ESD inte var lämplig lösning eller rättare sagt helt olämplig för ammoniak, eftersom risken för förgiftning är överhängande. Italien, Finland, Danmark, Sverige, Spanien, Malte, Australien, SGMF, Norge, Korea och Nederländerna var emot ESD men Ryssland av någon konstig anledning var för det. Om en sådan lösning med ESD i så fall skulle vara aktuell, är det administrationens ansvar om att omhänderta det via alternative design.

Vidare diskuterade man säkra utrymmen (Safe haven) där besättning eller passagerare kunde ta skydd om ett större läckage skulle inträffa. Majoriteten var för en sådan lösning men hur man ska gå tillväga var ännu oklart. Vissa menade att det bör finnas specifika utrymmen avsedd för detta, medan Japan föreslog att bostadsutrymmen skulle kunna lika gärna användas för detta ändamål. SE och Norge stödde Japans förslag.

Personlig skyddsutrustning var något som togs upp och diskuterades. Majoriteten var för personlig skyddsutrustning som en sista skyddsåtgärd vid en eventuell läckage.

Till sist diskuterades koncentrationsbegränsningarna för ammoniak så att man skyddar personalen mot skadliga nivåer av ammoniak. Alla var överens om att vid normal drift ska inte ammoniak förekomma över huvud taget, däremot i vissa sammanhang kan en mindre del ammoniak komma ut och nivåbegränsningarna bör omhändertas av de kommande riktlinjerna.

Alla ovannämnda frågeställningar relaterad till ammoniak är ännu inte fastställda och inga konkreta lösningar heller presenterade. Gruppen har för avsikt att diskutera ovanstående frågeställningarna under kommande korrespondensgruppens arbete.

Korrespondentgrupp

Gruppen var överens om att KG behövde bildas på nytt och under Tysklands koordinering. Det som behöver bearbetas av KG är följande:

1. Vidareutveckling av riktlinjer för vätgas som fartygsbränsle
2. Vidareutveckling av riktlinjer för ammoniak som fartygsbränsle

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen

3. Om tiden tillåter vidareutveckla riktlinjer för oljebränslen med låg flampunkt
4. Informera om mellanliggande arbetsgrupp baserat på ovanstående arbeten
5. Sammankalla till webbmöte med lämpligt mötesverktyg.
6. Färdigställa rapport till CCC 10.

Rapporten från arbetsgruppen (CCC 9/WP.3) innehåller följande bilagor:

1. Utkastet till MSC cirkulär gällande riktlinjer för vätgas som fartygsbränsle (bilaga 1)
2. Utkastet till riktlinjer för ammoniak som fartygsbränsle (bilaga 2)
3. Uppdaterad Work plan (bilaga 3)
4. Utkastet till ToR för mellanliggande arbetsgruppsmöte (bilaga 4)

Gruppen samlades under torsdagen den 28:e och gick igenom utkastet till rapporten i sin helhet (inklusive de fyra bilagorna) innan den kunde presenteras för underkommittén. Rapporten färdigställdes i tid och kunde presenterades för underkommittén. Gruppens uppdrag var därmed avslutat torsdag den 28 september.

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen**Bilaga 2 Drafting Group on Amendments to the IMDG Code
(agenda item 6)****General**

Representanter från Argentina, Australien, Bahamas, Belgien, Brasilien, Chile, Egypten, Finland, Frankrike, Hong Kong, Indonesien, Italien, Japan, Kanada, Kenya, Kina, Liberia, Malaysia, Marshall Öarna, Mexiko, Nederländerna, Nigeria, Norge, Ryssland, Singapore, Spanien, Storbritannien, Sydafrika, Sverige, Sydkorea, Tyskland och USA deltog i mötet.

Observatörer från BIMCO, CEFIC (European Chemical Industry Council), DGAC (Dangerous Goods Advisory Council), ICHCA (ICHCA International Ltd.), ICS (International Chamber of Shipping), ITF (International Transport Workers Federation), WNTI (World Nuclear Transport Institute) och WSC (World Shipping Council) deltog i mötet.

Ordförande: Mr. Steven Webb (USA)

Helena Ragnarsson och Mattias Hörnquist representerade Sverige

Terms of reference

CCC 9 gav följande uppdrag till draftinggruppen:

Med hänsyn till kvarstående frågor i rapporten från E&T 38 (CCC 9/6):

- att fortsätta att vidareutveckla utkast till ändringar av utgåva 42-24, med beaktande av relevanta delar av dokumenten CCC 9/4/4, CCC 9/6/5 och CCC 9/6/12.
- att överväga om det finns behov av att upprätta en korrespondensgrupp för att komma vidare med frågan gällande transport av kol, och om så är fallet, ta fram ToR för övervägande av CCC 9.

Med hänsyn till transportbestämmelser för fordon:

- att överväga om det finns behov av att återupprätta korrespondensgruppen, och om så är fallet, ta fram ToR för övervägande av CCC 9.

Att färdigställa en rapport till den 27 september 2023

Issues highlighted in paragraphs 3.23 to 3.26, 3.66 to 3.73, 3.80 to 3.89 and 3.93 to 3.95, and annexes 4 and 5 to document CCC 9/6 (Report of E&T 38)

UN 3556, UN 3557 and UN 3558

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen

E&T 38 arbetade med att färdigställa farligt godslistan för de tre nya UN-numren "VEHICLE, LITHIUM ION BATTERY POWERED" (UN 3556), "VEHICLE, LITHIUM METAL BATTERY POWERED" (UN 3557) och "VEHICLE, SODIUM ION BATTERY POWERED" (UN 3558). Man enades om att lägga till SP 961 och SP 962 för dessa i farligt godslistan samt att revidera dessa särbestämmelser så att de även omfattar de nya UN-numren.

Draftinggruppen reviderade SP 961 och SP 962 för att anpassa dessa till de nya UN-numren och man tog också fram förslag på en ny särbestämmelse SP9xx för natriumjonbatterier (se bilaga 1 i originalrapporten).

Carbon

Draftinggruppen tog i beaktande relevanta delar av rapporten från E&T 38 (paragraf 3.66- 3.73 och bilaga 5) samt inkomna inlagor till CCC 9 (CCC 9/6/4, CCC 9/6/5 och CCC 9/6/12) och fortsatte diskussionerna samt arbetet med ändringar av IMDG-koden kopplat till transport av kol. Man nådde konsensus gällande de flesta frågorna t.ex. förpackningsgrupp för UN 1361 som ej testats, vädring, maximal temperatur vid packning, stuvningskrav, "vanning certificate" etc. (se bilaga 2 i originalrapporten). Vissa frågor kvarstår dock (angivna inom hakparenteser) och de förväntas lösas ut vid E&T 39. I enlighet med instruktionerna övervägde draftinggruppen om en korrespondensgrupp skulle upprättas. Man kom fram till att detta inte var nödvändigt i och med att man redan löst ut de flesta kvarstående frågorna, men man enades dock om att uppmuntra intresserade medlemsstater och internationella organisationer att fortsätta samarbetet i denna fråga.

Special provisions for seed cakes

E&T 38 fick i uppdrag av CCC 8 att se över varför särbestämmelserna för frökakor i IMDG-koden inte är harmoniserade med motsvarande särbestämmelser i modellregelverket. Man enades om att syftet ska vara en anpassning av IMDG-koden till modellregelverket, men p g a tidsbrist hann fråga inte diskuteras färdigt vid E&T 38.

Vid diskussionerna i draftinggruppen framförde vissa önskemål om harmonisering med modell-regelverket, medan andra ansåg att en harmonisering med IMSBC-koden är lämpligare. Man enades därför om att bjuda in intresserade medlemsstater och internationella organisationer att lämna in ytterligare förslag och information gällande detta till CCC 10.

Competent authorities

Frågan är kvarstående från genomgången av de särbestämmelser som enbart rör sjötransport i IMDG-koden och som redovisades i korrespondensgruppens rapport till CCC 8 (CCC 8/6/1). I de olika särbestämmelserna anges en mängd olika ordalydelser gällande behöriga

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen

myndigheter som kopplas till olika krav i IMDG-koden. I och med att det inte passar att använda samma lydelse i alla särbestämmelser måste de därför hanteras en och en. Diskussioner har genomförts både i en draftinggrupp under CCC 8 och E&T 38, men ändå har inte alla frågetecken rätats ut.

Draftinggruppen fortsatte diskussionerna gällande kvarstående särbestämmelser och gruppens arbete redovisas i bilaga 3 i originalrapporten. Vissa har man fortfarande inte lyckas lösa ut och man enades därför om att bjuda in intresserade medlemsstater och internationella organisationer att lämna in ytterligare förslag och information gällande detta till CCC 10.

Stowage of n.o.s. substances of class 4.3

Till CCC 8 inkom dokument CCC 8/6/9 som föreslog att stuvningskategorin ändras från "E" till "D" för UN 3129, UN 3130 och UN 3148. Dessutom föreslogs att en ny stuvningskod SW 31 upprättas som anger "skyddas från potentiella antändningskällor" dit dessa UN-nummer skulle hänföras, för att underlätta överensstämmelse med SOLAS regel II-2/19 samt stuvningskraven i IMDG-koden. Förslaget skickades till E&T 38, men p g a tidsbrist hann man inte ta en grundlig överläggning i frågan.

Draftinggruppen diskuterade frågan och kom fram till att det lämpligaste tillvägagångssättet för att säkert kunna transportera dessa typer av ämnen skulle vara att skapa nya UN-nummer med tillhörande krav som återspeglar farorna. Fram tills att dessa finns på plats ansåg dock gruppen att vissa ändringar behöver genomföras i IMDG-koden för att lösa de nuvarande problemen och samtyckte därför till att de ändringar som föreslås i CCC 8/6/9 införs i utgåva 42-24 (se bilaga 4 i originalrapporten). Man enades också om att DE i samarbete med andra intresserade medlemsstater och internationella organisationer ska lägga fram ett förslag gällande nya UN-nummer till UNTDG.

Transport provisions for vehicles

Frågan bevakades av Mattias Hörnquist vid sektionen för sjövärdighet.

Diskussionen om fordon hölls under tidspress. Frågan började diskuteras sent under eftermiddagen draftinggruppens sista arbetsdag.

SE framförde tidigt i diskussionen att vi som steg ett i den korrespondensgrupp som planerades bör identifiera relevanta risker och bränder som förekommit och som vi nu vill adressera genom arbetet i korrespondensgruppen.

Steg två bör sedan vara att i korrespondensgruppen utveckla bestämmelser som kan omhänderta de risker och oönskade händelser som gruppen identifierat som relevanta i steg ett.

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen

SE påpekade även vikten av att fokusera på de olika risker som förknippas med olika kategorier av fordon och att arbetet koordineras/samråds med fordonsfrågan vid SSE.

Diskussionerna var spretiga. Vissa stödde tanken med en riskidentifiering i ett tidigt skede i korrespondensgruppen. Andra var emot och menade att det skulle innebära en alltför stor arbetsbörda för korrespondensgruppen. Bilden är att spretandet till stor del bestod i begreppsförvirring och missförstånd. Exempelvis blandades begreppen *riskidentifiering* ihop med *riskanalys/riskhantering*.

Koordinatorn för det gångna årets korrespondensgrupp som även kommer att koordinera den korrespondensgrupp som planerades för det kommande året, Ms. Hillary Sadoff, poängterade att det är en korrespondensgrupp. Hennes kommentar kan tolkas som att hon inte är positivt inställd till att hålla online-möten utan vill sköta arbetet per e-postkorrespondens.

Det följde även en diskussion om vi i ToR skulle instruera korrespondensgruppen att utveckla *recommendations* eller *provisions*. SE framförde att det kan uppfattas förvirrande att använda begreppet *recommendations* och förespråkade *provisions*.

Så som ToR till slut formulerades uppfattas att de kan fungera som grund för det fortsatta arbetet. Däremot kan det, i och med hur gruppens diskussioner gick, finnas en risk för att korrespondensgruppen även det kommande året kan fastna i ett ostrukturerat, ickekonstruktivt arbetssätt som gör det svårt att utveckla bra förslag till nya bestämmelser.

Om arbetet i korrespondensgruppen enbart kommer att skötas genom att frågeformulär besvaras per e-post ställer det stora krav på koordineringen och kvaliteten på de frågeställningar som skickas ut. Kvaliteten på gruppens arbete kan aldrig bli bättre än de frågor som skickas ut och ser man till kvaliteten på frågeställningarna i det gångna årets korrespondensgrupp finns potential till förbättring.

Draftinggruppen tog fram följande ToR och CCC 9 uppmanades att återupprätta korrespondensgruppen och instruera den att:

- överväga ändringar av transportbestämmelser för fordon, med beaktande av diskussionerna vid CCC 8 gällande dokument CCC 8/6/1, CCC 8/6/6 och CCC 8/6/10, diskussionerna vid CCC 9 gällande dokument CCC 9/6/1 samt relevant arbete som genomförs i SSE,
- baserat på grundorsaksanalys av tidigare incidenter och identifierade risker och faror ta fram rekommendationer för IMDG-kodens bestämmelser enligt följande:

Henrik Tunfors
Sjö- och luftfartsavdelningen

- bestämmelser för fordon som transporteras i lastbärare: *new* (nya), *used* (begagnade) och *damaged* (skadade)
- bestämmelser för fordon som stuvats i fordonsutrymmen, utrymmen av särskild kategori eller roroutrymmen: *new* (nya), *in use* (som används), *used* (begagnade) och *damaged* (skadade)
- bestämmelser för elektriska bilar och hybridbilar; och
- färdigställa en rapport till CCC 10.
