

## Rapport

TIL : Nærings- og handelsdepartementet, Sikkerhetsdirektør, Avd. dir. Lasteskip, Spesialrådgiver IMO saker, Strategisk underdir. Lasteskip, Passasjerskipsavdelingen, Sjømannsavdelingen, Delegasjonen

KOPI: Se vedlagte distribusjonsliste

FRA: Delegasjonen v/J.Henriksen

DATO: 2012-01-17

EMNE: IMO Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers 6. session- DSC6 - 16. – 20. juli 2001

### I. Innledning

Fra Norge deltok følgende på DSC 6:

- |   |                             |
|---|-----------------------------|
| • Overingeniør Jarl Henriksen (delegasjonsleder): | Plenum                      |
| • Overingeniør Ronald Lundberg:                   | Plenum og WG1 <sup>1</sup>  |
| • Senioringeniør Dag Steensen, DNV:               | Plenum og DG 2 <sup>2</sup> |
| • Senioringeniør Arne Johansen, DBE               | Plenum                      |

Offisiell rapport fra møtet vil bli distribuert så snart denne foreligger fra IMO.

### II. Oppsummering

Denne underkomité behandler et bredt spekter av saker. De viktigste saker er listet nedenfor:

- Korrigeringer til restrukturert IMDG kode (Amend.30) og endringer til ny utgave i 2002 (Amend. 31-02) ble vedtatt og oversendt E&T gruppen for finpussing. IMDG koden med *errata* og endringer kommer på CD og legges ut IMO's hjemmesider. (pkt.III-2. i rapporten)
- Utkast til ny EmS guide ble vedtatt for innlemmelse i IMDG koden (pkt.III-3)
- Revisjon av BC koden er videreført. Norge har engasjert seg mot å lempe på ventilasjonskravene ved føring av ferrosilisium (pkt.III-4)
- Endringer i annex 13 i Cargo Stowage and Securing (CSS) Code vedtatt (pkt.III-5)
- Rapporter fra containerinspeksjoner fra diverse land skal utgis i samlet utgave (pkt. III-6).
- IMO og ILO skal samarbeide om hvordan opplæringsdelen i IMDG koden kan implementeres på landsiden (pkt. III-7).
- En korrespondansegruppe og en arbeidsgruppe vil vurdere krav til stuing og segregering av farlig last på "delvis værtette lasteluker". (pkt. III-8).
- Manual for lasting/lossing av bulk laster for terminalpersonell (pkt.III-9)  
Proessen med å gjøre IMDG koden internasjonalt bindende videreført (pkt.III-10). Koden blir bindende fra 2004-01-01.

<sup>1</sup> WG1: Review of the BC Code

<sup>2</sup> DG2: Matters related to the Cargo Securing Manual

### III. Gjennomgang av de enkelte punkter på DSC 6:

#### 1. Agenda pkt. 2: Avgjørelser fra øvrige IMO komiteer.

Underkomiteen ble orientert om relevant arbeid som har foregått og merket seg de avgjørelser som er tatt. Spørsmål relatert direkte til underkomiteens agendapunkter ble behandlet under de respektive punkter på agendaen.

##### **Dangerous Goods Manifest:**

FAL-underkomiteen har bedt DSC om å vurdere hvor vidt ”*Master’s Name*” og ”*Voyage Number*” skal fremgå av *Dangerous Goods Manifest*.

##### Norsk posisjon:

Norge har støttet arbeidet med *Dangerous Goods Manifest* og er tilhenger av at Skipets fører samt reise fremgår.

##### Konklusjon:

Det var enighet om at *Master’s Name* bør fremgå, men at *Voyage Nummer* omformuleres til kun *Voyage*.

##### Forslag til oppfølging:

Ingen spesiell oppfølging fra norsk side.

#### **Retningslinjer for skip i områder dekket med is:**

DE underkomiteen hadde bedt DSC om en fortolkning/klargjøring av definisjonen av *Pollutant* i forhold til hva man kan føre i *Single Skin*, fortrinnsvis på bulkskip.

##### Norsk posisjon:

Dette er et fortolkningsspørsmål av begrepene innenfor IMO terminologien.

Arbeidet *Guidelines for ships in ice-covered waters* ivaretas av NAV-delegasjonen.

##### Konklusjon:

DSC var enige om at det med *Pollutant* menes olje som definert i MARPOL Annex I, Kjemikalier som i Annex II samt bulkklaster som er identifisert i Annex III.

##### Forslag til oppfølging:

Den norske DE og NAV delegasjonen underrettes.

#### **Ballastvann operasjon:**

MSC/MEPC har bedt DSC om å vurdere bruken av kjemikalier for dosering i ballastvann.

##### Norsk posisjon:

Norge er positive til tiltak som kan redusere eksponering av helsefarlige stoffer.

Hovedarbeidet med *Ballast Water Management Plan* foregår i MEPC.

Konklusjon.

DSC anbefaler MEPC (47) at *Ballast Water Management Plan* skal inneholde opplysninger fra produsent om sikker behandling og bruk av giftige kjemikalier for dosering i ballastvann.

Forslag til oppfølging:

MEPC delegasjonen informeres.

**2. Agenda pkt. 3: Endringer til IMDG-koden, dens annekser og supplement (EmS og MFAG) inkludert harmonisering av IMDG-koden med FN-rekommandasjonen for transport av farlig gods.**

**Del 1. Amendment 30 og 31 til IMDG-koden**

Det var hele 27 dokumenter samt et INF. dokument: Hovedsakelig gikk det på feil i ny restrukturert kode (Amend. 30), uoverensstemmelser i Amend. 30 ifht. forrige utg. (Amend. 29), fortolkninger samt enkelte saker av mer substansiell karakter for innlemmelse i Amend.31. Det var ingen store saker for Norges del.

Man kom også frem til at endringer i IMDG koden skal gjøres tilgjengelig på IMO's hjemmesider og være tilgjengelig i hardbok utgave. Videre at det blir utarbeidet et samlet sett med alle 4 *Errata*. Det ble og enighet om at Amend.30 med *errata* skal komme ut på CD ROM.

Norge ved DBE tilbød seg også å hjelpe Hong Kong med å utforme et utkast til tekst til et nytt dokument til DSC7 for føring av brukte motordeler som kan inneholde brennstoff.

I fbm. med USA's forslag om strengere regler for viskøse stoffer (hovedsakelig malingsprodukter) ble det nedsatt en uformell teknisk gruppe som endte i kompromiss .

Norsk posisjon:

Norge har deltatt i restruktureringen av IMDG-koden fra arbeidet ble påbegynt for flere møter siden og vi ønsker en størst mulig harmonisering med FN's anbefalinger for transport av farlig gods. Videre at IMDG koden med oppdateringer skal være mest mulig tilgjengelig og brukervennlig for sjø- og landsiden.

Selv om det ennå er rom for finpussing av tekst, er det resultat som foreligger, det som man maksimalt har klart å få på plass.

Konklusjon:

Endringer og korrigeringer ble i det store og hele godkjent og går til E&T ( i september 2001) for slutførelse før oversendelse til MSC 75 for godkjennelse. Enkelte andre uavklarte saker vil man avvente en avklaring fra UNCOE. Amdt. 31 vil tre i kraft fra 2004-01-01.

Forslag til oppfølging:

Ny restrukturert IMDG-kode (Amend. 30) foreligger. Lasteskips- og Passasjerskipsavdelingen arbeider med endringer i forskrift om transport av farlig last samt hvordan opplæringskapitelet kan gjøres bindende.

**Del 2: Implementering av MARPOL Annex III:**

UK Mener kriteriene for å fastsette substanser dekket av IMDG som klasse 9

*Marine Pollutants* og MARPOL Annex III stoffer krever klargjøring, hovedsakelig med tanke

på selv-klassifisering.

Da GESAMP er opptatt med Annex II stoffer foreslo UK at det opprettes en *intersessional correspondance group* for å drive frem arbeidet med å gjennomgå mekanismer for å klassifisere Annex III substanser.

Norsk posisjon:

OK dersom plass til en CG og dersom ikke kommer i konflikt med andre interesseområder.

Konklusjon:

Siden nye kriteriene for *Global Harmonization System* snart vil bli adoptert, vil DSC avvente GHS slutførelse av dette arbeidet.

Oppfølging:

Avvente hva som kommer ut av GHS og eventuelt til neste DSC møte.

**3. Agendapunkt 4: Revisjon av Nødprosedyrer for skip som fører farlig gods (EmS).**

Revisjon av EmS guide har pågått over tid.

En korrespondansegruppe har arbeidet kontinuerlig med dette i den mellomliggende perioden fra forrige møte. En arbeidsgruppe på DSC6 arbeidet ferdig utkast til ny revidert EmS guide i nytt format.

Behovet for *måleinstrumenter på ikke INF kode skip og fastsettelse av UN numre samt laster som reagerer med vann* var også på dagsordenen.

Norsk Posisjon:

Norge har ikke deltatt i dette arbeidet men er enige i at de problemområdene som arbeidsgruppen har identifisert må få en løsning.

Konklusjon:

DSC 6 godkjente utkastet til ny *EmS guide* med den hensikt å inkorporere den i neste utgave av supplementet til IMDG koden. Revisjon av EmS guide tas av agendaen som eget punkt til DSC 7.

*Måleinstrument for radioaktive laster på ikke INF-kode skip* vil ikke være påkrevd, da man skal følge International Atomic Agency's anbefalinger.

*UN numre* tenkes å bli revidert i kolonne 15 i *Dangerous Goods List*.

Når det gjelder *laster som reagerer med vann* behøves videre diskusjon; medlemsland ble oppfordret til å sende inn informasjon.

Forslag til oppfølging:

Ingen spesiell oppfølging fra norsk side anses påkrevet.

**4. Agenda pkt. 5: Revisjon av BC-koden, inkludert vurdering av egenskaper til faste bulklaster.**

Det ble videreført en arbeidsgruppe for gjennomgang av korrespondansegruppens utkast til revisjon av BC-koden. I tillegg var det også kommet enkelte forslag til endringer av dette utkastet, bl.a. til ventilasjonskravet for transport av ferrosilicon. Arbeidsgruppen behandlet utkastet til de innledende tolv seksjonene av BC koden og de enkelte innsendte forslag til endringer.

Norsk posisjon:

Det har vært norsk deltakelse i arbeids- og korrespondansegruppen. Norge var eneste land som gikk imot forslag til endring av kravene til ventilasjon av ferrosilicon og vurderer å dokumentere denne saken i DSC 7. Japan mener at denne lasten kan holdes delvis vedvarende ventilert etter værforholdene på en sjøreise.

De andre forslagene til forandringer av utkastet til ny BC kode var det generell enighet om i arbeidsgruppen.

Konklusjon:

Arbeidsgruppens rapport til underkomiteén med utkastet til de innledende tolv seksjonene av BC koden og gruppens synspunkter på de enkelte innsendte forslag til endringer vil bli forelagt DSC 7.

Korrespondansegruppen fortsetter arbeidet med å ferdigstille utkastet til BC-koden. Norge følger med i dette arbeidet.

Forslag til oppfølging:

Lasteskipsavdelingen v/Ronald Lundberg vil følge arbeidet videre i korrespondansegruppen.

Det vil bli vurdert å fremlegge ett dokument om ventilasjonskravene til ferrosilicon for DSC 7.

**5. Agenda pkt. 6: Lastsikring og saker i forbindelse med lastsikringsmanual.**

Det ble diskuteres saker angående *ballastvann, sikkerhetsfaktor på web-lashings, beregningsmetode for lastsikringsmanualen, problemer med lastsikring inne i transportenheter*. Norge deltok i drafting gruppe ifbm. endringer i annex 13 i Cargo Stowage and Securing (CSS) Code.

**Ballastvannoperasjoner:** Ballastvannoperasjoner vil kunne innvirke på lastsikring (forandring av GM-verdier), men ingen medlemmer har gitt innspill til kode om ballastvannoperasjoner. Dette ble anbefalt av underkomiteen fra DSC 5.

**Sikkerhetsfaktor for web-lashings:** Tyskland foreslo på DSC 5 at MSL Maximum Securing Load for web-lashing skulle forandres fra 70 til 50% av MBL (maximum breaking load). Nye opplysninger innsendt til DSC 6.

**Beregningmetoder for krefter i lashinger:** Tyskland og USA hadde videreutviklet en beregningsmetode som kan benyttes ved nøyaktige beregninger av krefter i lashinger.

**Sikring av last inne lastenheter:** SOLAS og CSS koden krever at lasten skal være forsvarlig sikret i eller på transportenheter (CTUs). Dette er kapteinens ansvar, men det er i praksis umulig for ham å kontrollere.

Norsk posisjon:

**Ballastvannoperasjoner:** Ballastvannoperasjoner gir forandring av GM-verdier og slike operasjoner skal kun utføres i godt vær og man skal være innenfor de beregnede grenseverdier som ligger til grunn for sikringen av lasten. Prosedyrer for ballastoperasjon skal fremgå av fartøyets operasjonsmanual med henvisning til denne i Cargo Securing Manual.

**Sikkerhetsfaktor for web-lashings:** Norge var på DSC 5 av den oppfatning at det trengtes nærmere dokumentasjon. Ny dokumentasjon og diskusjon i uformell arbeidsgruppe har overbevist oss om at sikkerhetsfaktor for web lashen kan forandres fra 70% til 50%.

**Beregningsmetoder for lastsikring:** Den nye metoden for beregning av krefter i lastsikring er tilpasset manuelt bruk. DNV og andre har utviklet regneprogrammer for lastsikringskrefter

**Sikring av last inne i lastenheter:** Forslaget var innsendt fra Norge ved dokument DSC5/6/2. Skipet er pålagt et ansvar for at lasten er forsvarlig sikret inne i lasteenheten. Dette har man ikke mulighet for å følge opp slik situasjonen er i dag.

#### Konklusjon:

**Ballastvannoperasjoner:** Saken ble utsatt til DSC 7 da det fortsatt ikke foreligger uttømmende data og informasjon om slike operasjoner i åpen sjø. Norge mener sikring av last under ballastoperasjoner kan løses enkelt med operative begrensninger, og bør vurdere å sende et forslag om dette til DSC 7. [DNV kan bidra til dette.]

**Sikkerhetsfaktor for web-lashings og beregningsmetoder for akselerasjonskrefter:** Sikkerhetsfaktor for web lashing ble endret fra 70 % til 50 %. Ny beregningsmetode ble vedtatt og nødvendige endringer til annex 13 til CSS-koden ble foretatt og saken sendes til MSC 75 for godkjennelse.

**Sikring av last inne i lastenheter:** Norge ble i denne saken oppfordret til å sende et arbeidsdokument til MSC 75 og da i hht. komiteens retningslinjer (MSC/Circ.931).

#### Forslag til oppfølging:

**Ballastvannoperasjoner:** MEPC delegasjonen informeres. Bør vurdere å innsende et forslag til DSC 7.

**Beregningsmetoder for akselerasjonskrefter:** Ingen tiltak nødvendig. MSC 75-circ. sirkuleres når det foreligger.

**Sikring av last inne lastenheter:** Norge ved DNV og Norges Rederiforbund vurderer å sende inn ett nytt dokument i denne saken til MSC 75 .

## 6. Agenda pkt. 7: Hendelser og ulykker.

Dette er et kontinuerlig program hvor medlemsland sender inn rapporter etter container inspeksjoner og enkelt hendelser. Rapporter til DSC 5 var overført til DSC 6 p.g.a tidsnød.

#### Norsk posisjon:

Norge har over tid utført container inspeksjoner og rapportert disse til DSC.

Disse inspeksjoner avdekker spesielle trender som bør følges opp. I norske inspeksjoner har det hovedsakelig vært avdekket manglende CSC godkjennesskilter og skadede containere, samt dårlig sikret last som er en av Norges kjepphester (se Agenda punkt 6.).

Disse trender går også igjen i rapporter fra andre land.

Dokumenterte ulykker og inspeksjoner er med på å avdekke forhold som det kan være nødvendig å sette inn tiltak mot.

#### Konklusjon:

På grunn av tidsnød under møtet ble hverken rapportene som var overført fra DSC 5 eller de seneste til DSC 6 gjennomgått. Det ble vedtatt at IMO sekretariatet skal utarbeide en samlet rapport for å analysere trender og eventuelle tiltak.

Forslag til oppfølging:

Container inspeksjonsprogrammet vedvarer. Inspeksjoner er foretatt våren 2001 og høsten 2001 er det planlagt nye inspeksjoner. Det oppfordres til å rapportere enkelt hendelser.

**7. Agenda pkt. 8: Utvikling av et instrument for "multimodal" opplæringskrav**

Teksten for opplæring for landbasert personell er allerede blitt vedtatt inntatt i kap. 1.3 (training) i ny restrukturert IMDG kode (Amend. 30). Avgjørelsen om *tabell om behov for opplæring* skal inkorporeres i IMDG koden var utsatt fra DSC 5 til DSC 6. Videre skulle det diskuteres hvordan man kan få implementert *IMDG koden på landsiden*.

Norsk posisjon:

Selv om *opplæringsdelen* i IMDG koden dessverre ikke vil være internasjonalt bindende, ønsker vi å ha den i koden, ikke minst som en anbefaling. (Hele IMDG inkludert anbefalinger er forskrift i Norge (Skipskontrollens regler Avsnitt 15, kap. V.) Som flaggstat er det viktig at koden implementeres på landsiden, da skipene som mottar gods er avhengig av at landsiden har etterkommet regelverket.

Konklusjon:

*Tabellen* ble vedtatt oversendt E&T gruppen for innlemmelse i IMDG koden (Amend. 31-02). ILO og IMO skal diskutere hvordan implementeringen av relevante instrumenter og opplæring av landbasert personell best kan gjøres. ILO og IMO vil underrette DSC 7 om utfallet.

Forslag til oppfølging:

Avvente utfallet fra IMO/ILO.

**8. Agenda pkt. 9: Krav til stuing og segregering på containerskip med delvis værtette lasteluker.**

Det finnes i dag diverse luke typer med varierende grad av "tetthet". Frankrike startet debatten (MSC 67/19/9). Både Frankrike og IACS har vært av den oppfatning at slike luker skal betraktes som "open top" med henblikk på stuing og segregering. Japan kom opp med et eget forslag basert på en japansk undersøkelse hvor man tillater dette på særdeles kompliserte segregerings- og operasjonelle krav. Spørsmål vedrørende lastelinje behandles av SLF komitéen.

Norsk posisjon:

Norge tok som eneste land sterkt til ordet mot å lempe på regelverket og samtidig gjøre det særdeles komplisert. Vår bekymring er at farlig last kan lekke ned i lasterom. Det har også vist seg at ved utstrakt bruk av vann under brannslukking har vann trengt ned og fylt opp lasterom samtidig som sugeledningen på lensesystemet er blitt blokkert. Frakt av farlige laster bør i størst mulig grad foregå på spesial skip bygget for formålet og med dertil trent personell.

Konklusjon:

Både Frankrike og IACS har gitt etter og er langt på vei på linje med Japan og villige til å diskutere frem en løsning. En korrespondansegruppe ble opprettet ledet av Japan og en arbeidsgruppe er opprettet på DSC 7. Norge fikk tilføyd som *Terms of reference* at det også skal vurderes hvorvidt dette kan reguleres i fremtidig regel 19 (nå 54) i SOLAS kap.II-2.

Forslag til oppfølging:

Påse at innholdet av Norges syn fremgår av ferdig rapport fra IMO. (Påpekt i plenum). Høre rederinæringen. Sjøfartsdirektoratet ved Ronald Lundberg er påmeldt korrespondansegruppen.

Vurdere å sende inn et dokument til DSC 7.

### **9. Agenda pkt. 10: Utvikling av manual for laste og losse operasjoner av bulklaster for terminalpersonell.**

DSC 6 Underkomite besluttet å utarbeide en slik manual for terminalpersonell og oppnevnte en arbeidsgruppe med mandat til å videreføre arbeidet med denne manualen fra SPI's arbeidsgruppe (FAL 29/12, annex 2). Det foreligger allerede en slik kode ved IMO res. 862(20) "Code of safe practice for loading and unloading of bulkcarriers". Denne koden er også kalt for "the BLU Code" og arbeidsgruppen fikk som mandat å se på forholdet mellom koden og den nye manualen.

Videre skulle man unngå overlapping og kopiering av bestemmelser i koden med mindre dette ikke var absolutt nødvendig.

#### Norsk posisjon:

Norge deltar ikke i denne arbeidsgruppe men støtter forslaget til å lage en slik manual med retningslinjer for terminalpersonell.

#### Konklusjon:

Underkomiteen konkluderte at arbeidsgruppen ikke hadde tid nok til å fullføre et fullt utviklet dokument men at de retningslinjer som rapporten hadde var gode nok til å forme en slik manual. Rapporten blir sendt til SPI's arbeidsgruppe. For å lette arbeidet med behandling av dette dokumentet ble arbeidsgruppen oppfordret til å delta i SPI's arbeidsgruppe hvor dette dokumentet vil bli kommentert med videre tilføyelser.

Dette dokumentet vil bli brukt som en uavhengig manual for terminal- og skipspersonell og enkelte medlemmer mente at det var viktig at bestemte elementer i "the BLU Code" ble gjentatt i manualen for å oppnå klare opplysende retningslinjer for terminalpersonell.

#### Forslag til oppfølging:

Ingen spesielle tiltak anses som nødvendig.

### **10. Agenda pkt. 11: Endringer i SOLAS kap. VI og VII samt MARPOL Annex III for å gjøre IMDG koden internasjonalt bindende.**

Det ble presentert en stram tidsplan for å gjøre IMDG koden internasjonalt bindende under SOLAS fra 1. januar 2004 med en påfølgende juridisk debatt.

Sekretariatet hadde utarbeidet et forslag til to-årig endringsregime. Endringer i IMDG vil tre i kraft ett år etter endringer i UN-systemet og ADR/RID.

Videre ble det diskutert hvordan anbefalinger (ikke bindende) kapitler skal fremgå i koden. En arbeidsgruppe arbeidet med hvordan dette skal ivaretas i IMO systemet. Norge fikk satt forholdet til i SOLAS kap. II-2 på programmet i arbeidsgruppa.

#### Norges posisjon:

Norge har implementert IMDG-koden i sitt regelverk og mener det er fordelaktig å gjøre hele koden int. bindende.

Norge støtter forslaget til et to-årig endringsregime for å harmonisere med land.

Nødvendig harmonisering til SOLAS II Reg. 54 og *Document of Compliance* må avklares.

Særlig med tanke på hvilke laster og hvordan de kan føres over/under dekk er det store motsetninger mellom IMDG og gjeldende regel 54 i SOLAS kap. II-2.

#### Konklusjon:

Sekretariatets forslag til endringsregime og utkommet fra arbeidsgruppen ble vedtatt.



Norge ved hjelp av Nederland fikk tilføyd i rapporten at det bør være en fotnote i IMDG koden med henvisning til 54 i SOLAS kap. II-2. (reg. 19 i ny omstrukturert utgave.)

Forslag til oppfølging:

Norge ved DNV vurderer å sende inn et dokument for å få samordnet SOLAS II-2 med IMDG koden.

**11. Agenda pkt. 12. : Arbeidsprogram og dagsorden for DSC 7**

DSC 7 er oppsatt i perioden 23 til 27 september 2001. Ingen nye store saker er satt på agendaen.

Det er forventet at det blir en arbeidsgruppe under agenda pkt. 9 (se over.)

E&T gruppen møtes 24-28. september.

**12. Agenda pkt. 13: Valg av formann og nestformann for 2002**

Mr. M. Petrov fra Bulgaria ble valgt som ny formann.

Mrs. Olga Lefèvre fra Frankrike ble valgt til ny nestformann.

**13. Agenda pkt.14: Eventuelt**

Følgende saker ble behandlet:

- *Manual for strukturelle mangler på containere*
- *Matrialer i CSC godkjenningsskema*
- *Harmonisert statistisk test av containere*

***Manual for strukturelle mangler på containere:***

Norges posisjon:

Etter container inspeksjoner i Norge er det også avdekket mange strukturelle mangler. Erfaringer verden over har vist at standarden er synkende.

Det finnes standarder i dag bla. fra ICS, problemet er kanskje at de ikke følges. Norge stiller seg positiv til en felles manual for container inspeksjoner.

Konklusjon:

DSC 6 kom til enighet om at dersom der er

nødvendig bør en slik manual utarbeides. Spania som hadde fremmet forslaget ble oppfordret til å foreslå å få dette på agendaen til DSC 7.

Forslag til oppfølging:

Ingen spesielle tiltak påkrevet.

***Matrialer i CSC godkjenningsskema:***

Norsk posisjon:

Norge anser at særlig limet i Tysklands selvklebende aluminiumsplater ikke holder temperaturgrensen. Vi betrakter det som en informasjon om fortolkning fra Tyskland da dette iht. CSC er opp til hvert enkelt lands fortolkning.

Konklusjon:

Utkast til CSC sirkulære for oversendelse til MSC 75 ble

vedtatt. Sirkulæret ber om informasjon vedrørende praksisen for godkjenningen av CSC plater i de forskjellige land.

Forslag til oppfølging:

Ingen spesielle tiltak anses nødvendig.

***Harmonisert statisk test av containere:***

Norges posisjon:

Norge har ingen innvendinger mot at det fremgår at statisk test og ikke kun dynamisk kan aksepteres.

Konklusjon:

Endringer i tekst i CSC./Circ.100 som klarerer at statisk test er akseptabelt ble vedtatt.

Forslag til oppfølging:

Ingen spesielle.

Oslo, 31. juli. 2001

Jarl Henriksen

Vedlegg:

1. **Agenda for DSC 6 – DSC 6/1**
2. **Utkast til agenda DSC7 – DSC6/WP.3, Annex 2**