



TIL: Sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, distriktssjefene i direktoratets distriktskontorer, adressatene på BLGs sirkulasjonsliste (se vedlegg)

FRA: Delegasjonen v/ Sveinung Oftedal

DATO: 23. august 2002

IMOs underkomite BLG 7, 24. - 28. juni 2002

Innledning

Den norske delegasjonen besto av følgende:	Funksjon
• Sveinung Oftedal (Delegasjonsleder)	Plenum
• Overingeniør Jarl Henriksen	Plenum
• Rådgiver Dag Erik Danielsen	WG 2
• Sjefsingeniør Otto Nyquist, Det Norske Veritas	WG 3
• Seksjonsleder Rune E. Karlsen, Norges Rederiforbund	WG 1
• Risk Manager Harald Nesse, Norges Rederiforbund	WG 3
• Kaptein Frank Høgelid, Norges Rederiforbund	WG 3

Arbeidsgrupper: **WG1**: Matters related to the probabilistic methodology for oil outflow analysis (Agenda item 3), **WG 2**: Review of Annex I of MARPOL 73/78 (Agenda item 4), **WG 3**: Evaluation of safety and pollution hazards of chemicals and preparation of consequential amendments and review of Annex II to MARPOL 73/78 (Agenda item 5). Drafting: **DG 1**: Amendments to requirements on electrical installations in the IBC and IGC codes, **DG 2**: Application of MARPOL requirements to FPSOs and FSUs.

I tillegg ble det nedsatt følgende uformelle draftinggrupper:

1. Carriage of cargoes in wing tanks required for double hull purposes
2. Ship recycling - related matters

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen den 18. juni 2002 i Sjøfartsdirektoratet.

Offisiell rapport fra møtet vil bli distribuert så snart denne foreligger fra IMO. Distriktssjefene i Sjøfartskontrollen vil få rapporten tilsendt på forespørsel. Ytterligere informasjon eller dokumentasjon kan fås ved henvendelse til Dag Erik Danielsen (22 45 44 08, **e-mail** dag.danielsen@sjofartsdir.dep.no).

1. Hovedpunkter

- **Revisjonen av MARPOL 73/78 Annex I ble så å si fullført**
- **Det var omfattende diskusjoner rundt 3- eller 5-kategorisystem vedr. et nytt Annex II. Majoriteten støtter et 3-kategorisystem, men motstanden fra Japan og USA er sterk.**
- **Det blir en særbehandling av OBO-skipene i regelen om Oil Outflow**
- **BLG ønsket full implementering av den reviderte IEC standarden (IEC 60092-502 (5te utgave) for tankskip), og foreslå endringer i IBC- og IGC-koden.**
- **Det ble opprettet en korrespondansegruppe som skal utarbeide forslag til retningslinjer for anvendeligheten av Annex I på FPSOs og FSUs.**
- **Vedrørende beskyttelse av personell ved transport av farlig gods ble det vedtatt at sekretariatet skal drafte MSC/MEPC Circ. retningslinjer med standard format med informasjon (som det kreves i IBC koden kap.16) om stoffene som fraktes om bord i tankskip.**

2 Decisions of other IMO Bodies (agenda punkt 2)

Generelt: MEPC 47 besluttet å benytte underkomiteene til å gi kommentarer til de relevante kapitler i forbindelse med komiteens arbeid med utvikling av Guidelines til recycling of ships. En DG ble nedsatt på BLG 7 for å gi kommentarer. På grunn av sakens art og den korte tid man hadde til rådighet, ble ikke saken ferdigbehandlet. BLG 7 besluttet derfor at saken skulle komme opp på arbeidsprogrammet for BLG 8 for videre diskusjoner, og at en arbeidsgruppe på ship recycling skulle nedsettes på den sesjonen.

Norsk holdning: For at MEPC skal kunne ferdigstille Guidelines innen oppsatt dato (2003), er det nødvendig at underkomiteene får anledning til å gi de kommentarer MEPC 47 har bedt dem om å komme med. Norge støtter derfor at BLG 8 arbeider med å utarbeide kommentarer innenfor sitt spesialfelt, slik at MEPC 48 settes i stand til å fullføre arbeidet med Guidelines.

Konklusjon: Saken følges opp på BLG 8.

3 Matters related to the probabilistic methodology for oil outflow analysis (agenda punkt 3)

Generelt: I forbindelse agendapunkt 4 "Review of Annex I of MARPOL 73/78" har arbeidet med revisjon av regel 22 (regel 21 i revidert Annex I) pågått parallelt en del år. Arbeidet med regelteksten var i all hovedsak ferdig til denne sesjonen, men utestående saker var blant annet vurdering av den nye metoden opp mot skip som er godkjent i henhold til eksisterende regelverk, deriblant OBO.

Det eksisterende regelverket (regel 22) gir krav til maksimum størrelse på lastetanker for olje som kan gi unødvendig lite fleksibilitet ved design av oljetankere. Intensjonen med å gå over fra deterministisk til probabilistisk regler er derfor blant annet å oppnå et regelverk som er mer fleksibelt og tar hensyn til utforming av lastetankene på en mer enhetlig måte. Intensjonen med

revideringen av metoden, samt revisjon av hele Annex I, er derimot ikke å innføre signifikant innstramning av reglene.

Norges engasjement på dette agendapunktet har hovedsakelig dreiet seg om effekten den nye metoden har på design som er akseptable i henhold til dagens regelverk, blant annet OBO design. På BLG5 fikk Norge flertallet med på at OBO skulle behandles separat, men på BLG6 var dette snudd, og flertallet mente OBO design skulle oppfylle de samme kriteriene som oljetankskip. Dette spørsmålet ble imidlertid videreført til BLG 7, og Norge og andre interesserte ble oppfordret til å sende inn dokumentasjon på anvendelsen av metoden på typiske OBO design.

Norsk posisjon: Norsk posisjon mot BLG 7 har i hovedsak vært relatert til effekten den nye metoden har på OBO design. På grunn av synet om at OBO design ikke skulle behandles separat var norsk posisjon tvunget til å ta utgangspunkt i metoden generelt. Det norske dokumentet til sesjonen belyste derfor en del svakheter og forenklinger i metoden for å underbygge forslaget om en justering av akseptkriteriene generelt. Dette ble presentert i norsk dokument BLG 7/3/1. En slik generell justering ville medføre at OBO design ville tilfredsstillte kravene uten å bli behandlet separat.

Konklusjon: Innledende diskusjoner i plenum viste en klar motstand mot å justere akseptkriteriene generelt som foreslått av Norge. Kun et punkt i det norske dokumentet ble derfor videreført til arbeidsgruppen, dvs punkt 6.3.3 i dokument BLG 7/3/1 som var å vurdere separate akseptkriterier for OBO. Øvrige oppgaver til arbeidsgruppen var:

- Ferdigstille forslag til MARPOL Reg. 21 (tidligere 22).
- Vurdere alternativer til dobbelt skrog for små oljetankskip (under 5000 DWT) som foreslått i dokument BLG 7/4/1 fra Australia.
- Ferdigstille "Interim Guidelines for approval of alternative methods of design and construction of oil tankers".
- Ferdigstille "explanatory notes"

Arbeidsgruppen kom ikke frem til enighet om OBO, og to separate krav ble formulert i rapporten til plenumsdiskusjon (med og uten separate akseptkriterier for OBO). **Underkomiteen ble enige om et kompromissforslag som åpner for separat behandling av OBO design.**

"Interim" ble fjernet fra "Interim Guidelines", for øvrig ble arbeidet videreført til korrespondansegruppen mot neste sesjon. Det samme gjelder "explanatory notes".

3 Review of Annex I of MARPOL 73/78 (agenda punkt 4)

Generelt: Etter at plenum grundig hadde gått gjennom korrespondansegruppens rapport (BLG 7/4), nedsatte BLG 7 en arbeidsgruppe som skulle slutføre arbeidet med den redaksjonelle revisjon av Annex I. I tillegg fikk arbeidsgruppen i oppdrag å forsøke å imøtekomme Australias ønske om en klargjøring av den nye regel 28 *Pumping, piping and discharge arrangement*. Bakgrunnen for dette ønsket, var et utslipp i Sydney havn, hvor mannskapet ikke hadde sjekket skikkelig ventilene i sjøkisten, slik at olje hadde lekket ut. Plenum besluttet også at det skulle nedsettes en egen drafting gruppe som skulle utarbeide en ny tekst til regel 13 (F)(3) om transport av last i vingtanker som er en del av et skips dobbeltskrog.

Norsk posisjon: Norge har vært med i korrespondansegruppen som forberedte basisdokumentet som BLG 7 skulle arbeide videre med (BLG 7/4 Report of the Correspondence Group). Det var

relativt få utestående spørsmål Norge hadde sterke meninger om. Spørsmål av spesiell norsk interesse var følgende:

- BLG 7/4/2 om Carriage of cargoes in wing tanks required for double hull purposes. Norge har tidligere vært prinsipielt mot at det tillates at last blir fraktet i vingtanker som er en del av skipets dobbeltskrog. Etter norsk oppfatning, vil dette kunne medføre et smutthull i kravene til utfasing av skip med enkelt skrog i den nye regel 13 G, noe som igjen kan føre til uklarheter om hvorledes den nye bestemmelsen er å forstå. I dokumentet foreslår Norge at man som kompromiss kunne tillate en begrenset bruk av vingtankene til å føre last. Norge foreslo derfor at det blir presisert at det kun skal være tillatt å frakte last som omfattes av IBC-kodens kapittel 18, appendix III i slike tanker på oljetankskip.
- Norge påpekte at kravene til å undersøke overflaten på den segregerte ballasten før den slippes ut i sjøen, er vanskelig å overholde på grunn av tankenes konstruksjon. Man ønsket derfor å få en klargjøring av innholdet i kravet.
- I korrespondansegruppen fikk Norge en viss støtte for at man kunne stryke Appendix III til Annex I, som omhandler ekvivalens i forhold til olje transportert på en kjemikalietanker. Dette ville medføre at henvisningene til kjemikalieskip i IOPP-sertifikats Form B nr. 1.11.10, samt hele nr. 9 kan strykes. Årsaken til at Norge ønsket dette, var at denne problemstilling ikke lenger er aktuell. Svært få kjemikalieskip, om noen, har fått utstedt et IOPP sertifikat de senere år.

Konklusjon: Arbeidgruppen utførte samtlige oppgaver den fikk tildelt av plenum. Man gikk gjennom paragraf for paragraf, og rensket ut endringer, både redaksjonelle og materielle. Utestående spørsmål ble grundig diskutert før man konkluderte. Ovennevnte viktige spørsmål fikk følgende utfall:

- En drafting gruppe ble nedsatt til å endre innholdet i Regel 13F(3) for å komme mer på linje med underkomiteens oppfatning. Eksisterende tekst i regel 13F(3) lyder: "The entire cargo tank length shall be protected by ballast tanks or spaces other than cargo and fuel oil tanks as follows:"
Ny tekst foreslås av underkomiteen: "The entire cargo tank length shall be protected by ballast tanks or spaces other than tanks that carry oil as follows:"
Dette medfører at eldre tankskip kan forsette å frakte partslast med olje såfremt tankene for oljelasten er innenfor den beskyttende sonen i bunnen og sidene.
- For å ta hensyn til de norske kommentarene om vanskeligheter med å undersøke overflaten på ballastvannet før det pumpes over bord, ble regel 28.6.1 endret slik at undersøkelser også skal kunne utføres på andre måter enn ved visuell kontroll.
- Norges syn om å fjerne kjemikalieskip fra Unified Interpretations og fra IOPP Form B ble støttet. Disse er nå fjernet i utkastet til nytt Annex I.

Oppfølging: Alle "outstanding issues" ble løst på BLG 7. Japan reserverte seg imidlertid mot avgjørelsen om at man i revidert Regel 17 besluttet å fjerne krav til at oljetankere mellom 150 og 400 GT skal ha Oil Record Book Part I om bord, og tok forbehold om å komme tilbake til dette på BLG 8, om nødvendig. Utkastet til Annex I vil nå bli "vasket", og sendt ut til medlemslandene til endelig uttalelse til BLG 8.

Norge vil følge opp eventuelle innspill til BLG 8.

4 Review of Annex II of MARPOL 73/78

Generelt:

Revisjonen av MARPOL 73/78 Annex II skal slutføres på samme tidspunkt som revisjonen av Annex I. BLG 7 hadde som mål å fatte beslutning om 3- eller 5-kategorisystemet skulle velges, nye strippekrav, kriterier for valg av skipstype.

Diskusjon:

Det har vært klart at USA og Japan har forsvart 5-kategorisystemet, mens Nederland, Norge, Panama, Belgia og andre har argumentert for 3-kategorisystem. Diskusjonen omhandler egentlig om vilje til å endre eksisterende regelverk, og vilje til å forenkle og fastsette krav som holder seg med tiden. I diskusjonen var det en majoritet for et 3-kategorisystem, men ikke nok til å konkludere.

Norsk posisjon:

Norge støtter et 3-kategorisystem, strengere strippekrav og ESPH7 sitt forslag til skipstypekriterier.

Konklusjon:

For å treffe en beslutning om 3- eller 5-kategorisystem, ble det besluttet å oversende en pro/con liste til MEPC.

Nye strippekrav på 75 liter ble vedtatt

Beslutningen om nye krav til skipstype ble utsatt til ESPH 8 hadde drøftet saken i mer detalj.

Norges forslag vedrørende implementering av revidert Annex II, ble besluttet drøftet videre på BLG 8 og MEPC.

Oppfølging:

Forberede diskusjon på MEPC 48 om valg av 3- eller 5-kategorisystem.

5 AMENDMENTS TO REQUIREMENTS ON ELECTRICAL INSTALLATIONS IN THE IBC AND IGC CODES. Lav prioritet. Target date 2003. (agenda punkt 7)

Generelt: På bakgrunn av at IEC har revidert sin standard IEC 60092-502 (5te utgave) for tankskip, fremmet IEC til BLG 6 forslag til revideringer i SOLAS og IBC/IGC kodene på linje med standarden.. Samme tiltak er satt i verk for SOLAS i DE.

Standarden bygger på gassone konseptet på linje med industri og offshore.

Dersom IEC standarden i sin helhet implementeres på tankskip vil det innebære at det åpnes for elektriske motorer i pumpe og kompressorrorom samt under dekk i gassfarlig område (sone 1).

Videre at også jordet anlegg på tankskip vil bli akseptert, hvilket ingen har vist motforestillinger mot.

Danskene har lenge arbeidet (lobbet) for å få aksept for sine neddykkede el. drevne lossepumer (Svanhøi).

Norge har fått gehør for at saken koordineres med DE og at BLG er koordinator.

I motsetning til BLG 6 fikk Norge langt mer forståelse for sin motstand til å tillate store el.motorer i pumpe-kompressorrorom og i lastområdet på DE 45 enn på BLG 6.

På dette møtet var det utover det norske dokument et tysk dok. med konkret tekstforslag til endring av kodene.

Forlaget fra Tyskland åpnet for el.motorer i pumpe-kompressorrorom, men åpnet ikke for dette under dekk i lastområdet.

Fra sekretariatet var det lagt opp til en *drafting group* med utgangspunkt i det tyske dokumentet.

Norsk posisjon: Norge mener standarden i sin helhet ikke kan implementeres i SOLAS og kodene. Videre at man ikke kan trekke direkte sammenligninger med landindustri og offshore virksomhet. N. mener i hovedsak at man ikke bør introdusere nye og flere risikomomenter enn nødvendig i gassfarligområde. Norge er sterkt betenkt over nedsenkbare pumper (kan bli over 50 stk..) med tanke på operasjon og vedlikehold på skip. Når det gjelder tradisjonelle pumperrom er Norge åpne for kompromiss.

Norge ønsker i hovedsak IEC standarden velkommen men med restriksjoner til el.motorer i sone 1 unntatt ifbm. nødvendig instrumentering. Norge ønsket å utsette en drafting gruppe i BLG til etter DE 46 og tilbød seg å sende inn konkret tekstforslag i SOLAS til DE 46 og kodene til BLG 8.

Konklusjon Det store flertallet i plenum og i draftinggruppen var på linje med IEC standarden. Det var liten forståelse for vårt argument til drift og vedlikehold og ikke å introdusere nye fare momenter. Tillater man det ene av el.utstyr kan man tillate det andre var et av motargumentene. Utkastet til tekst i kodene som er i tråd med IEC standarden ble akseptert i plenum. USA gjorde imidlertid klart at dette kan innebærer at fartøy kan bli nektet adgang i amerikansk farvann.

Oppfølging:

- DE delegasjonen bør følge opp saken i DE 46 og gir BLG delegasjonen tilbakemelding om utfallet i DE
- Dersom DE delegasjonen sender inn et dok. til DE 46, så bør dette gjøres i samarbeid med DNV og dokumentet bør inneholde konkrete tekstforslag om endringer til SOLAS.

6 Application of MARPOL Requirements to FPSO's and FSU's (agenda punkt 8)

Generelt: Australia ønsket en avklaring på hvorvidt, eller i hvilken grad, FPSOs og FSUs var omfattet av Annex I, da dette tidligere har vært omstridt. Det ble hevdet at denne type innretninger var så vidt spesielle at de ikke direkte kunne være å anse som oljetankskip, men heller ikke kunne de sammenlignes med faste eller flytende plattformer.

Australia ble ikke hørt med forslaget om at arbeidet med dette problemet skulle utvides til andre instrumenter enn MARPOL Annex I, og som også omfattet sikkerhetsmessige spørsmål.

Debatten gikk derfor på om denne type fartøyer skulle være å anse som oljetankskip, og dermed forpliktet til å oppfylle alle krav til MARPOL Annex I, eller om de var å anse som en annen type skip. Underkomiteen nedsatte en arbeidsgruppe for å vurdere spørsmålene som var reist. På bakgrunn av dette, ble det besluttet at det skulle utarbeides et MEPC-sirkulære som gir guidelines på hvordan disse fartøyene skal behandles etter Annex I. Arbeidsgruppen konkluderte med at FPSOs og FSUs mer var å sammenligne med flytende plattformer enn oljetankskip eller andre typer lasteskip. Etter arbeidsgruppens mening burde derfor regel 21 i Annex I være den rette bestemmelse til å vise til Guidelines. Gruppen mente videre at man ikke skulle henge seg for mye opp i begrepet "ships other than oil tanker", men heller se på hvilke regler i Annex I som bør komme til anvendelse på disse fartøystypene.

Arbeidsgruppen ble ikke ferdig med en fullstendig tekst til Guidelines, og det ble besluttet å nedsette en korrespondansegruppe som skulle arbeide frem til BLG 8. Gruppen vil bli ledet av Australia.

Norsk holdning: Det vil være i norsk interesse å få fastsatt klare retningslinjer for anvendeligheten av Annex I på FPSOs og FSUs, da denne fartøystypen befinner seg i en gråsoner hva gjelder skipstype.

Konklusjon: Arbeidet i IMO følges opp.

Oppfølging: Offshore-avdelingen bør bli orientert, og det bør vurderes om den avdelingen går inn i korrespondansegruppen. Nødvendig kontakt med OD må opprettes.

7 REQUIREMENTS FOR PERSONNEL PROTECTION INVOLVED IN THE TRANSPORTATION OF CARGOES CONTAINING TOXIC SUBSTANCES IN ALL TYPES OF TANKERS Høy prioritert – Target date 2004 (agenda punkt 9)

Generelt: Norge ved NR var i sin tid sterkt engasjert i saken. Temaet har pågått over tid i flere komiteer og organisasjoner som ILO og WHO er involvert. Det har lenge vært mange løse tråder om hvordan man skal føre saken videre men samtidig og selvfølgelig en positiv holdning.

BLG 6 avgjorde at følgende punkter trengte nærmere vurdering:

- Hvorvidt SOLAS og IBC/IGC kodene bør endres for å inkludere krav til person beskyttelse.
- Hvorvidt det bør utvikles standarder med yrkeshygiene data.
- Hvorvidt det bør utvikles HMS *management* baserte retningslinjer.

Til dette møtet var det kommet inn flere opplysninger fra sekretariatet samt konkrete forslag fra medlemsland og organisasjoner.

Norsk synspunkt: Norge støtter intensjonen i USA's dok. om et HMS *management* system, og mener at rammeverket må settes i forhold til arbeids- og levevilkår generelt og på alle typer skip. Videre at et slikt system kan være et hjelpemiddel for å ivareta Sdir's HMS forskrift og HMS delen i ISM systemet.

Norge støtter også arbeidet med å standardisere og å harmonisere datablad for alle farlige stoffer. Norge mener en så kompleks sak hører til i MSC - *Human Element* med bistand fra ILO og eventuelt WHO.

Konklusjon: Det var enighet om at MSC/Circ.752 om benzene trenger en revidering for også å omfatte fem forhold som Danmark har avdekket i en undersøkelse om bord i danske tankskip. Det var enighet om at det ikke skulle utvikles obligatoriske IMO krav, men at en hver flaggstat står fritt til å implementere i sitt regelverk.

Sekretariatet sa seg villig til å drafte MSC/MEPC Circ. retningslinjer med standard format med informasjon (som det kreves i IBC koden kap.16) om stoffene som fraktes om bord i tankskip. Når UN - GHS underkomiteen har ferdigstilt format for datablad vil disse bli vedlagt sirkulæret. ILO og WHO inviteres til å bidra.

Videre var det enighet om at et sirkulære hvor MARPOL Annex I stoffer inkluderes. INTERTANKO vil bidra med detaljert forslag til BLG 8 vedrørende Annex I substanser.

Oppfølging: Sjømannsavdelingen holdes underrettet. Sjømannsavd. vurderer å følge opp saken i MSC.

8 OIL TAGGING SYSTEMS *Høy prioritet med target date 2003. (agenda punkt 10)*

Generelt: UK tok saken opp på til BLG 6 hvor de redegjorde for forskningen på DNA tagging.

De oppmuntrer til videreutvikling og til praktisk anvendelse av tagging teknologi.

Ved forrige møte ble det stilt flere vikarierende spørsmål rundt teknologien som DNA sporstoffenes innvirkning på maskineri og hvorvidt den er biologisk nedbrytbar.

Til BLG 7 var det kun et INF dok. fra UK hvor de redegjør for den videre forskningen som viser til fremskritt og at påstandene fra BLG 6 tilbakevises.

Forskningsprosjektet er i regi av Cyper Science, hvor norske Chem Tag er med. Prosjektet har støtte fra EU gjennom EUREKA programmet.

Sdir. har hatt møte med Chem Tag i sakens anledning men arbeidet ledes nå fra UK.

UK vil komme med ny status til BLG 8.

Norsk holdning: Tiltaket støttes av Norge (ref. Esbjerg deklarasjonen)

Konklusjon: Informasjonsdokumentet fra UK ble tatt til etterretning.

Medlemsland og organisasjoner ble oppfordret til å sende inn kommentarer og forslag til BLG 8.

Oppfølging: Sdir. vil holde seg orientert via Chem Tag.

Oslo, 23. august 2002

Sveinung Oftedal

vedlegg: BLGs sirkulasjonsliste