



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

FRA: Delegasjonen v/ Sveinung Oftedal

DATO: 11. april 2003

## IMOs underkomite BLG 8, 24. - 28. mars 2003

### Innledning

Den norske delegasjonen besto av følgende:	Funksjon
• Seniorrådgiver Sveinung Oftedal (delegasjonsleder)	Plenum
• Rådgiver Jens Henning Koefoed	WG 2
• Senioringeniør Jarl Henriksen	WG 3/DG 2
• Overingeniør Geir Kristad	WG 3/DG 2
• Rådgiver Dag Erik Danielsen	WG 1
• Sjefsingeniør Otto Nyquist, Det Norske Veritas	WG 3
• Seksjonsleder Rune E. Karlsen, Norges Rederiforbund	DG 1
• Risk Manager Harald Nesse, Norges Rederiforbund	WG 3
• Manager Svend Foyen-Bruun, Norges Rederiforbund	WG 3

Arbeidsgrupper: **WG1:** Review of Annex I of MARPOL 73/78 (Agenda item 4), **WG 2:** Application of MARPOL 73/78 Annex I requirements to FPSOs and FSUs (Agenda item 8), **WG 3:** Evaluation of safety and pollution hazards of chemicals and review of Annex II to MARPOL 73/78 (Agenda item 5). Drafting: **DG 1:** Matters related to the probabilistic methodology for oil outflow analysis, **DG 2:** Development of management-based guidelines on shipboard occupational health

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen den 20. mars 2003 i forbindelse med møte i Kjemikalieskipsutvalget i Norges Rederiforbund.

Offisiell rapport fra møtet vil bli distribuert så snart denne foreligger fra IMO. Distriktssjefene i Skipskontrollen 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](mailto:dag.danielsen@sjofartsdir.dep.no)).

## 1. Hovedpunkter

- **Revisjonen av MARPOL 73/78 Annex I ble fullført.**
- **Nytt revidert Annex II ferdigbehandlet i underkomiteen, men beslutning om 3 eller 5-kategorisystem skal tas på MEPC 49.**
- **Kravene til beregnet ulykkesutslipp for oljetankskip (Om) ble opprettholdt, også for OBO-skip.**
- **Retningslinjer for anvendeligheten av Annex I på FPSOs og FSUs ble ferdig.**
- **Draft MSC/MEPC Circ. retningslinjer med standard format med informasjon vedrørende beskyttelse av personell ved transport av farlig gods ble utarbeidet.**

## 2 Decisions of other IMO Bodies (agenda punkt 2)

### Generelt:

MEPC 48 ba BLG vurdere et utkast til resolusjon om prosedyrer for etablering av tripartite agreements. Hensikten med resolusjonen er å klargjøre konsekvenser for land som ikke har kontaktpunkter for slike avtaler.

### Norsk holdning:

Norge støtter resolusjonen

### Konklusjon:

BLG 8 godkjente resolusjonen som sendes til MEPC 49 for vedtakelse.

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

Generelt: I forbindelse med agendapunkt 4 "Review of Annex I of MARPOL 73/78" har arbeidet med revisjon av regel 22-24 av nåværende Annex I (regel 21 i revidert Annex I) pågått parallelt en del år. Arbeidet med regelteksten var i all hovedsak ferdig til denne sesjonen og vil bli godkjent på neste sesjon i miljøkomiteen i juli i år. Denne sesjonen skulle blant annet jobbe videre med de såkalte "explanatory notes" som er en form for "unified interpretation" som forklarer bakgrunnen for nye regel 21 samt anvendelsen av enkeltparagrafer.

Norge har støttet opp om arbeidet med denne revisjonen som har sin bakgrunn blant annet å oppnå et regelverk som er mer fleksibelt og tar hensyn til utforming av lastetankene på en mer enhetlig måte. Problemet har vært knyttet til effekten det har på design av OBO skip.

Etter omfattende debatt på forrige BLG sesjon (BLG 7) ble det enighet om et kompromiss som ble lagt frem i siste liten som innebar separat krav for OBO skip under visse betingelser. Dette hadde noen aspekter ved seg som vi ønsket å bedre på denne sesjonen.

Norsk posisjon: Norsk dokument med forslag om noen endringer:

- noe endring i formen på grensekurven for OBO skip
- en frivillig tidlig implementering med et innfasingsregime

- endring/sletting av en paragraf som beskriver betingelsen for anvendelse av separat grensekurve for OBO skip

**Konklusjon:** Innledende diskusjoner i plenum viste en klar motstand mot å åpne debatten fra BLG 7. Dokumentet fra Norge ble derfor ikke tatt med videre inn i drafting gruppen som ble etablert for å fullføre de såkalte "explanatory notes" samt "interim guidelines". Generelt var det altså ikke ønske om å "gjøre et kompromiss på et kompromiss". Dette til tross for at Norges forslag var av mer logisk karakter. En hovedårsak til motstanden er nok imidlertid at separate krav for OBO skip som vedtatt på BLG 7 i utgangspunktet satt langt inne, og hadde blitt avvist på alle foregående sesjonene av BLG.

De nevnte "explanatory notes" er som nevnt i prinsippet en slags fortolkning. Slik regelteksten i den såkalte "betingelsesparagrafen" er utformet kunne en fortolkning i verste fall medføre at det i praksis ikke er et separat krav for OBOer. Norge sikret imidlertid en tekst i "explanatory notes" som forklarer hvordan den nevnte paragrafen skal forstås som gir et bedre – og mer oppnåelig – grunnlag for anvendelse av separate krav for OBOer.

**Norsk oppfølging:** Norge har ingen støtte for å endre Om kravet for OBO-skip ytterligere. Det foreslås derfor ingen ytterligere oppfølging av dette punktet i IMO.

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

**Generelt:** Utkastet til revidert Annex I har vært ute blant medlemmene siden juli 2002, og arbeidsgruppens oppgave på BLG 8 var å sørge for at alle detaljer var på plass. Det gjensvarte i tillegg å sørge for en harmonisering av enhetsbetegnelser med SI (Systeme International), ny regel 21 om Accidental oil outflow parameter (se punkt 3 ovenfor), ny regel 37 om FPSOs og FSUs (se punkt 8 under), samt å innta en ny definisjon av "oil tanker" som en konsekvens av det arbeidet som ble gjort i forbindelse med revisjonen av Annex II (se punkt 5 nedenfor).

**Norsk posisjon:** Arbeidet med ferdigstilling av Annex I har pågått lenge, og Norge har vært med i dette arbeidet hele tiden. Fra norsk synspunkt er den reviderte teksten blitt mer brukervennlig.

**Konklusjon:** Utkastet til nytt Annex I ble vedtatt oversendt til MEPC 49 for godkjenning. Harmoniseringen med SI ble fulgt så langt man fant det formålstjenlig. Enheten "PPM" ble beholdt, selv om denne betegnelsen ikke er en SI-betegnelse. Det ble sagt at denne betegnelsen var så godt kjent blant brukerne, at en innføring av et nytt begrep her, bare ville føre til usikkerhet. Samtidig som man beholdt PPM som begrep, endret man selve definisjonen av det, slik at denne var i overensstemmelse med Guidelines og spesifikasjoner for "pollution prevention equipment for machinery space bilges of ships" vedtatt gjennom MEPC resolusjon MEPC.60(33).

Dersom revidert Annex I trer i kraft tidligere enn revidert Annex II, vil vi stå ovenfor to problemer:

- Revidert definisjon av "oil tanker" til å omfatte "any NLS-tanker" kan skape problemer dersom Annex II ennå ikke har samme benevnelse på samme fartøystype.
- "Oil-like" tatt ut av Supplement Form B kan skape problemer. Burde pkt. 6.6.4.4 vært strøket?

**Oppfølging:** Utkastet er nå ferdigbehandlet på underkomite-nivå. Det skal nå behandles på MEPC 49 i juli 2003, for så endelig vedtas på MEPC 50 første halvår 2004. Norge vil følge opp

dette arbeidet frem til slutt i IMO, og deretter sørge for at nødvendig implementering i norsk regelverk blir gjort.

Dersom ikrafttredelsesdatoene for Annex I og II blir ulike, vil vi måtte peke på de problemene som er nevnt ovenfor, for å bringe klarhet i hvordan disse skal behandles inntil begge Annexene har trådt i kraft.

## 5 Review of Annex II of MARPOL 73/78 (agenda punkt 5)

(Agendapunktet henger nøye sammen men agendapunkt 6. da det er samme arb.gruppe)

**Generelt:** Da MEPC 48 ikke kunne ta en avgjørelse mellom 3 og 5 kategori systemet hadde ESPH 8 videreført revisjonen av begge kategorisystemer for ferdigstillelse på dette møtet og for oversendelse til MEPC 49 for endelig avgjørelse.

Det skulle ikke tas noen prinsipielle avgjørelser på møtet. I hovedsak dreide det seg om redaksjonelle, men også mer oppklarende saker påpekt av Norge.

Norge påpekte at definisjonen av *Chemical Tanker* i MARPOL ikke var i samsvar med SOLAS og kjemikalie kodene.

Norges dokument med redaksjonelle endringer til Annex II ble behandlet under agendapkt 6.

Japans kompromiss forslag til MEPC 49 om et 4 kategori system var også sendt inn som et INF. dokument.

Det ble som vanlig en diskusjon rundt problematikken for nasjonal fart og for føring av vegetabiliske oljer.

Det flere land frykter er at de ikke vil kunne tilfredsstillte skipstype, strippekrav og utslippskriterier, samt en ekstra belastning for mottaksanlegg.

Det etterlyses stadig dokumentasjon på hvilken innvirkning strengere krav vil ha på denne farten. Nederland hadde et poeng med at innvirkningen for Nederlands del var opprensning av søl i sitt territorium. Videre ble veg.olje industrien igjen minnet på at man har bedt om utfyllende data for de forskjellige veg.oljer.

**Norsk posisjon:** Norge støtter et 3-kategori system, strenge strippekrav og skipstypekriterier. Når det gjelder definisjonen av *Chemical Tanker* mener Norge den skal følge SOLAS og kjem.kodene.

**Konklusjon:** Rev. Annex II for 3 & 5 kategorisystem fra arb.gruppen ble vedtatt og ferdigstilles av sekretariatet.

Norge fikk gjennomslag for en avklaring av definisjonen av "Chemical Tanker" ved at ordene "Chemical tanker" i regel 1.5 i det reviderte Annex II ble erstattet av ordene "NLS tanker" (med uendret forklaring). Der hvor det reviderte Annex II omhandler alle skip/tankskip som fører NLS produkter, ble ordene "NLS tanker" satt inn i stedet for "Chemical tanker". Ordene "Chemical tanker" ble beholdt der det er ønsket å referere til IBC / BCH skip. "Chemical tanker" er ikke definert i revidert Annex II. Det er implisitt at definisjonen i SOLAS Ch. VII og IBC koden gjelder.

Ifbm. innvirkningen på veg.oljer forventes det at dette tas opp på MEPC 49.

Veg.olje industrien oppfordres til å sende inn data.

For å gjøre det mulig å føre veg.olje i dyptanker har ESPH fått mandat til å drafte en resolusjon på linje med resolusjonen for supplyskip som fører begrensede mengder farlige stoffer i bulk.

Rev. av Annex II strykes fra arb.programmet. Dersom MEPC 49 vedtar en kompromissløsning, må det forventes at agendapunktet gjenoppstår på BLG's arbeidsprogram.

**Oppfølging:** Delegasjonen til MEPC vil følge opp.

## **6 Evaluation of Safety and Pollution Hazards of chemicals and preparation of consequential amendments (Agenda punkt 6)**

(Agendapunktet henger også sammen med agendapunkt 5 som også behandles av ESPH gruppen)

**Generelt:** Foruten å redigere Annex II (ref. agenda punkt 5) setter ESPH gruppen bl.a. føringskriterier for produkter i kodene.

Norge hadde noen anmerkninger til ESPH 8-rapporten som var oversendt BLG 8:

Norges anmerkninger gjeldt at det ikke er krav til strippeevne for eksisterende skip med NLS-sertifikat, og at regelen ikke kan vise til dette i P&A manualen. Løsningen på dette ble at eksisterende skip som ikke kan møte strippekravene, skal tillates ut fra strippenivået fra "water test". Det er ikke krav om strippeprøve for disse skipene, og løsningen synes da å måtte bli at P&A-manualen krever at tanken og lastrørene strippest "så godt som mulig".

Når det gjelder prosedyrene for ikrafttredelse av Annex II, vil Norge komme tilbake til det på et senere tidspunkt.

Norge fikk gjennomslag for de fleste av de redaksjonelle punktene i dokument BLG 8/5/2.

Norge hadde sendt inn et dokument for å få Dimethyl Ether (DME) inn i gasskodene. Dat det nødvendigvis ikke kun er snakk om ren DME, men muligens med en fuel grade på 7-8%, ba gruppen om mer detaljert informasjon.

Gruppen fikk samtidig rettet opp en feil anførsel fra ESPH 8 i forbindelse med føring av CO<sub>2</sub> i kap. 19 i IGC koden.

Det ventes at gruppen vil få oppgaven med å revidere IBC koden i forhold til nye føringskriterier, og som en følge av nytt revidert Annex II, når det er vedtatt.

**Oppfølging:** Sende inn mer detaljerte opplysninger i forbindelse med DME til neste ESPH-møte. Uformelt bekreftet deltagere i den japanske delegasjonen at de ville kunne fremskaffe opplysninger relatert til dannelse av peroksyder i DME. Det bør undersøkes om det er aktuelt med felles japansk/norsk dokument til ESPH 9.

## **7 Amendments to requirements on electrical installations in the IBC and IGC codes (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 ble satt i verk for SOLAS i DE med BLG som koordinator.

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

Når 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 lossepumper (Svanhøi).

På BLG 7 ble det draftet nytt forslag til tekst i kodene.

På DE 45 var det en viss forståelse av norsk bekymring, men siden utfallet på BLG 7 gikk i vår disfavør vedtok også DE 46 å innføre IEC standarden i SOLAS.

Til dette møtet hadde sekretariatet identifisert ref. til IBC & IGC koden §10.2.

Tekstforslag fra DE 46 var oversendt BLG 8.

Dokumentene til dette møtet var derfor kun redaksjonelle.

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

Norge ønsker i hovedsak IEC standarden velkommen men med restriksjoner til el.motorer i sone 1 unntatt ifbm. nødvendig instrumentering.

**Konklusjon:** Teksten til SOLAS II-1/45 §10 fra DE 46 ble vedtatt tatt inn i IBC og IGC kodene for å harmonisere med hverandre.

Sekretariatet satte opp et komplett tekstforslag til kodene (WP 5) som ble vedtatt oversendt til MSC 78 for godkjenning for sirkulasjon og vedtak av endringene til MSC 79.

**Oppfølging:** I Draft report (pkt.7.7.) er det oversatt at endringene til IBC koden også må behandles 2 ganger av MEPC for å unngå at det blir forskjell mellom IBC koden under SOLAS og IBC koden under MARPOL Annex II.

MSC og MEPC delegasjonen bør forsøke å få til sammenfallende ikrafttredelsesdatoer for endringene i SOLAS og IBC & IGC kodene.

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

**Generelt:** En korrespondansegruppe hadde utarbeidet forslag til Application of MARPOL requirements to FPSOs and PFUs. Underkomiteen besluttet å ha en arbeidsgruppe for å ferdigstille arbeidet. Resultatet foreligger i WP 8 samt i rapporten (para 8 – 8.13). Både foreløpig rapport og WP 8 blir rettet ifht. originalene.

**Norsk holdning:** Norge hadde ingen prinsipielle og få detaljerte kommentarer til korrespondansegruppens rapport. Under arbeidet ble spørsmålet om hvorvidt å omgjøre tankskip til FPSOer og FSUer (og tilbake igjen) et vanskelig spørsmål. Arbeidsgruppen ble til slutt enige om at dette skulle sees på som ”major conversion”.

**Konklusjon:** Saken går nå videre til MEPC, som:

- et forslag til endring i regel 21 i Annex I (Regel 37 i ”nye” Annex I) til MARPOL 73/78;
- et forslag til rettelser til Unified Interpretations; samt
- et forslag til retningslinjer for applisering av MARPOL 73/78 Annex I krav til FPSOer og FSUer.

**Oppfølging:** Forslagene bør sjekkes ut av Offshoreavdelingen før MEPC (når dokumentene kommer). De vurderes som lite kontroversielle.

## 9 Requirements for personnel protection involved in the transportation of cargoes containing toxic substances in all types of tankers (agenda punkt 9)

**Generelt:** Temaet har pågått i mange år og det var Norge som i sin tid tok initiativet til å få det på agendaen.

Etter mye løst snakk har det etter hvert konkretisert seg til mer håndfaste forslag.

Til dette møtet var det tre dokumenter en skulle ta stilling til:

1. Utkast til rev. av MSC/Circ. 752 vedrørende føring av stoffer med mer enn 0,5% *Benzene*.
2. Utkast til datablader (MSDS) for Annex I substanser.
3. Utkast til HMS management baserte retningslinjer for yrkeshygiene.

Det ble nedsatt en drafting gruppe for å drafte punkt 1 & 2. Mens sekretariatet utarbeidet retningslinjer hvor utkastet til HMS fra USA ble tatt inn etter avgjørelse fra MSC 76. (ref. punkt. 3). HMS retningslinjene som dekker et større område enn agendapunktet er kun ment å være et hjelpemiddel for bruk i for eksempel ISM systemet.

Det ble i drafting gruppen avdekket at *List of Oils* i MARPOL Annex I dekket nesten alle substansene i lastelista i circ'et. Derfor ble det lagt inn en ref. til *List of oils*.

I diskusjonen om MSDS var dekket i GHS systemet ble det enighet at disse var for generelle og ikke ivaretar bunkers og maritim transport av Annex I laster.

Ibhm. MSDS skulle drafting gruppen utover å drafte retningslinjer for datablader og kriterier for disse også drafte en assosiert MSC resolusjon. Videre skulle drating gruppen rettferdiggjøre at databladene gjøres bindende.

**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 (punkt.3).

Norge støtter også arbeidet med å standardisere og å harmonisere datablad for alle farlige stoffer på en slik måte at det ivaretar maritime forhold (punkt.2), samt revisjonen av MSC/Circ. om *Benzene* (punkt.1)

Norge mener en så kompleks sak også hører til i MSC - Human Element med bistand fra ILO og eventuelt WHO.

1. **Konklusjon:** Dansk forslag til rev. MSC/Circ. 752 om *Benzene* ble vedtatt, men de strukturelle kravene for nye skip ble utsatt til BLG 9 for nærmere vurdering. Det reviderte sirkulære blir sendt MSC 77 for godkjenning. (I sirkulæret er det en ref. til MSDS (punkt.2) som har fått *target date* 2005, som kan føre til en utsettelse.)
2. Utkastet til MSDS ble også vedtatt (oljeselskapene prøvde å trenere). Men før de kan gjøres bindende ble det vedtatt at det skal innom WHO, ILO og STW komiteén før MSC kan ta en avgjørelse.
3. De vedtatte retningslinjer for HMS vil bli sendt diverse underkomiteer for kommentarer. ILO og WHO vil også bli invitert til å bidra med sin ekspertise.

*Target date* ble forlenget til 2005

**Oppfølging:** Sjømannsavd. ved A.Østre er orientert om utfallet fra BLG 8 og vil bli holdt underrettet.

Da *Human Element* ikke vil bli opprettet på MSC 77, vurderer sjøm.avd. å sende inn et forslag til MSC 78 som vil ta utgangspunkt i Sdir's forskrifter om arb.miljø, sikkerhet og helse som er basert på EU-direktiv.

## 10 Oil tagging Systems (agenda punkt 10)

**Generelt:** UK tok saken opp på BLG 6 hvor de redegjorde for forskningen på DNA tagging. De oppmuntrer til videreutvikling og til praktisk anvendelse av tagging teknologi.

Det er tidligere blitt 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 har vært i regi av Cyper Science, hvor norske Chem Tag er med. Prosjektet har hatt støtte fra EU gjennom EUREKA programmet.

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

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

**Konklusjon:** Det var forventet at UK ville komme med ny status til BLG 8, men p.g.a. at programmet har stoppet opp fordi midlene i prosjektet er oppbrukt, var det intet dok. under agendaen.

UK mente samtidig at så lenge *oil tagging* systemet ikke er et krav, er ingen interessert i å anvende det.

Av den foreslås det å stryke punktet fra arbeidsprogrammet.

Eventuelle fremtidige dokumenter kan sendes inn under *Any other business*.

**Oppfølging:** Norge vil vurdere hvorvidt vi kan støtte prosjektet økonomisk for å føre det videre fremover.

(Kontaktperson i MCA er Mike Hunter.)

## 11 Revision of the fire protection requirements of the IBC and IGC codes (Agenda punkt 11)

**Generelt:** Som en følge av ny revidert SOALS kap. II -2 er det nødvendig å revidere kodene i harmoni med SOLAS med tanke på referanser til ny.rev. SOLAS II-2.

Sekretariatet hadde på forhånd identifisert nødvendige referanser i IBC, IGC, BCH & GC kodene.

Korea fremmet også forslag til referanser i IGC og IBC kodene.

Korea har også tatt med ref. til de nye kravene med tilbakevirkende kraft ifbm. *pump room safety & emergency breathing devices* (reg. 4.5.10 & 13.3.4 & 13.4.3 i ny rev. SOLAS II-2).

Videre at de lokale punktslukke kravene skal gjelde for kjem. & gass tankere > 2000brt.

(SOLAS II-2 Reg. 10.5.6.)

Kodene trenger en revisjon også med tanke på IEC standarden (ref. Ag.7) men ikke minst ifbm. rev. av Annex II.



**Norsk posisjon:** Saken er kun redaksjonell.

1. I IBC og IGC kodene må man ha 2 sett referanser:
  - .1 Til 2000 SOLAS amendments for skip konstruert etter 2002-07-01
  - .2 Til eldre SOLAS (as amended) for skip konstruert før 2002-07-01
2. I BCH og GC kodene trenger man kun referanser til eldre SOLAS (as amended)

Dette kom ikke frem av sekretariatet og Koreas forslag.

**Konklusjon:** Sekretariatet hadde lagt opp til at ESPH gruppen skulle ta hele revisjonen, men da man mente at gruppen ikke er spesialister i brannsikring var plenum for at revisjon ifbm. ny rev. SOLAS II-2 skal behandles i egen arb.gruppe på BLG 9. Av den grunn ble det oppfordret til å sende spesialister på brann til neste møte.

**Oppfølging:** Ingen spesiell oppfølging, bortsett fra at referansene til SOLAS over (under Norsk holdning) blir ivaretatt, hvilket også sekretariatet ble gjort oppmerksomme på.

Oslo, 11. april 2003

Sveinung Oftedal

**vedlegg:      BLGs sirkulasjonsliste**