

RAPPORT - SLF 51

TIL: Direktoratets ledelse og delegasjonen
FRA: Delegasjonen v/ Stemre
DATO: 24. juli 2008

EMNE: IMO SUB-COMMITTEE ON STABILITY AND LOAD LINES AND ON FISHING
VESSEL SAFETY 51. SESJON, 14.-18. juli 2008

Den norske delegasjonen hadde følgende sammensetning:

Avdelingsdirektør	Turid Stemre	Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder/Plenum
Senioringeniør	Torgeir Bjørntvedt	Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 1
Overingeniør	Bodil Pedersen	Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 2
Rådgiver	Yngve Folven Bergesen	Sjøfartsdirektoratet	Plenum/WG 3
Overingeniør	Edith B. Vistung	Det Norske Veritas	Plenum/WG 2
Overingeniør	Gunnar Hjort	Det Norske Veritas	Plenum/WG 1
Overingeniør	Anne Marie Kristensen	Det Norske Veritas	Plenum/WG 1

Arbeidsgrupper:

Følgende arbeidsgrupper ble nedsatt:

- WG 1: Subdivision and damage stability (agenda pkt.3, 9) Ledet av Sverige.
- WG 2: Intact stability (agenda pkt. 4) ledet av Italia
- WG 3: Small fishing vessel safety (agenda pkt. 5) ledet av Sør-Afrika

Følgende draftinggruppe ble nedsatt:

- DG 1: Develop justification for new work programme item (agendapunkt 6) ledet av Nederland.

I. INNLEDNING

Formøte ble avholdt 9. juli 2008 på hovedkontoret i Haugesund. Det ble avholdt EU koordineringsmøte i London 14. juli der Stemre deltok

II OPPSUMMERING

SLF 51 var ikke de store avgjørelsers møte. Norge er likevel fornøyd med utfallet, spesielt med at "Explanatory Notes" til det nye kapittel II-1 i SOLAS (SOLAS 2009) ble ferdigstilt.

Flere andre interessante temaer er på agendaen. Bl.a. utarbeidelse av en avtale om en mulig revisjon av 1993 Torremolinos konvensjonen når denne trer i kraft. Dette for å inspirere asiatiske land til å tiltre konvensjonen slik at den *kan* tre i kraft.

Vurdering av skadestabilitet på ro-ro ferger er også satt på agendaen. Det er reist tvil om SOLAS 2009 standarden er like god som SOLAS 90 inkludert SOLAS 1995 konferanse resolusjon 14 (Stockholmsavtalen). Norge mener den er det, men det er greit å få ryddet tvilen av veien.

III GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTER PÅ AGENDAEN

a) DECISIONS OF OTHER IMO BODIES (agendapunkt 2)

Sekretariatet informerte om utfallet av diskusjoner under MSC 83, FP 52, DE 51, STW 39, COMSAR 12 og MSC 84.

Det ble spesielt gjort oppmerksom på at det ikke vil bli avholdt møte i SLF i 2009. Neste møte bli tidlig i 2010.

Der SLF har fått spesielle instruksjoner eller spørsmål, tas dette opp under relevant agendapunkt.

b) DEVELOPMENT OF EXPLANATORY NOTES FOR HARMONIZED SOLAS CHAPTER II-1 (agendapunkt 3)

1. RO-RO skip vann på dekk

Saken ble satt på SLFs agenda av MSC 83 etter forslag fra EU-landene. På grunn av den korte tiden mellom MSC 83 og SLF 51 var det ingen dokumenter eller spesifikke forslag på bordet.

Utfall:

Det ble utarbeidet instruksjoner til SDS sin korrespondansegruppe.

Oppfølging:

Delta i korrespondansegruppen.

2. Guidelines ice-covered waters

Arbeidet koordineres av DE som har nedsatt en egen korrespondansegruppe for revisjon av retningslinjene.

Diskusjon:

SOLAS 2009 er basert på analyser av statistikk for kollisjon og er lite egnet for bruk i isdekkede områder. Det ble påpekt at deterministiske skader nok er mer egnet for skip i isdekkede farvann.

Utfall:

Det ble oppfordret til å sende innspill direkte til DEs korrespondansegruppe.

Oppfølging:

Vurdere innsendelse av innspill til DEs korrespondansegruppe.

3. Justification for future amendments to SOLAS 2009.

Utviklingen av explanatory notes til det nye kapittel II-1 I SOLAS har avdekket at det er nødvendig med forbedringer og endringer i SOLAS 2009. Explanatory notes- posten er nå tatt av SLFs arbeidsprogram så for å gjøre dette, kreves det at det opprettes et nytt punkt på SLFs arbeidsprogram, og det ble utarbeidet begrunnelse for å få et slikt nytt agendapunkt. Dette punktet vil imidlertid ikke komme inn på programmet før under SLF 53, med mindre MSC bestemmer noe annet.

4. Explanatory notes

Explanatory notes ble ferdigstillt og sendes MSC 85 for endelig godkjenning. Det ble også arbeidet videre med listen over mulige framtidige endringer til SOLAS 2009.

c) REVIEW OF THE INTACT STABILITY CODE (agendapunkt 4)

1. Ships with large B/D and or B/T ratio

Det ble understreket at denne saken ble avsluttet under SLF 50, ved at det ble tillatt å bruke intakt kriteriene for OSV på slike skip.

2. Weather criteria

Det ble understreket at også denne saken ble avsluttet på SLF 50.

3. New generation intact stability criteria

Utfall: Det ble utviklet et rammeverk for arbeidet med nye intakt stabilitetskriterier samt terminologi som skal benyttes i arbeidet. Det ble også utarbeidet en revidert arbeidsplan og ferdigstilling forventes i 2012. (Trolig optimistisk) Arbeidet vil fortsette i korrespondansegruppen som ble nedsatt.

Oppfølging:

Mulig deltagelse i korrespondansegruppen.

4. Early implementation – IS Code

Utfall: Det ble utarbeidet utkast til MSC-sirkulære som anbefaler tidlig implementering av den reviderte intakt-koden.

Oppfølging: Vurdere en eventuell tidlig implementering av revidert intakt kode. Her vil vi måtte føle EUs beslutning hva gjelder innenriks fart.

d) SAFETY OF SMALL FISHING VESSELS (agendapunkt 5)

Det var totalt 7 dokumenter til behandling, og dokumentene ble inndelt og behandlet som følger:

1. Videre utvikling av dokumentet ”Safety recommendations for decked fishing vessels of less than 12 metres in length and undecked vessels”, herunder gjennomgang av kommentarer fra andre underkomiteer og samordning mot ILO 188 konvensjonen.
2. Utvikling av guidelines for å assistere myndigheter i områder der det ikke finnes, eller er mangelfullt regelverk, i å implementere regelverk som:
 - Part B of the Fishing safety vessel Code
 - The voluntary guidelines
 - The safety recommendations
3. Vurdere problemstillinger knyttet til hvilken virkning små fritidsfartøy og fiskefartøy har på det marine miljøet
4. Identifisere tekniske vilkår i Torremollinosprotokollen (TMP) som skaper problem for ratifisering av protokollen, og finne løsninger som kan inkluderes i en avtale om implementering av Torremollinosprotokollen, slik at denne blir ratifisert av tilstrekkelig mange land og kan trå i kraft.

Norsk posisjon:

Norge har i forbindelse med utviklingen av ”safety recommendations” hatt ansvaret for to kapitler, og i forbindelse med oppfølging av kommentarene fra COMSAR 12, hadde vi forslag til endring av kapittel 9 om radiokommunikasjon med tilhørende annexer. Videre støttet vi arbeidet med å utvikle guidelines for implementering av standardene for mindre fiskefartøy.

Problemstillingene knyttet til virkning av små fritidsfartøy og fiskefartøy på det marine miljøet så man som viktige, men samtidig er MARPOL anvendelig på fartøyene, og dette instrumentet bør kunne benyttes også her.

Norge støttet at det blir startet et arbeid med å få på plass en avtale som sørger for at Torremollinosprotokollen kan trå i kraft, men en slik avtale må ikke medføre en utvanning av sikkerhetsaspektet i TMP.

1. Safety recommendations

Diskusjon

Andre relevante underkomiteer av MSC har hatt dokumentet med ”safety recommendations” til gjennomgang, og STW, COMSAR og NAV hadde noen mindre innspill til endringer. FP og DE sendte dokumentet videre til neste sesjon for vurdering.

Norge hadde gjennom arbeidet i korrespondansegruppen kommet med forslag til endringer av kapittel 9, som følge av kommentarene i COMSAR, og disse endringene ble gjennomgått av arbeidsgruppen, og ble alle vedtatt. Videre ble det i gruppen gått gjennom andre små forslag til endringer som følge av ILO 188 og kommentarene fra NAV og STW.

Arbeidet med ”Safety revommendations” er i rute i forhold til tidsplanen, og arbeidet ble sendt videre til en ny korrespondansegruppe for slutføring til SLF 52.

2. Utvikling av Guidelines

Diskusjon

I forbindelse med arbeidet med "Safety recommendations" ble det på SLF 50 foreslått å utvide arbeidsprogrammet til å inkludere utvikling av "guidelines" til myndigheter for hvordan man best skal implementere et regelverk for mindre fiskefartøy, herunder "safety recommendations", "Voluntary guidelines" og "Part B of the Fishing Vessel safety code." Arbeidsgruppen fant at IMO-dokumentet "Marpol - how to do it" var et godt dokument å ta utgangspunkt i ved dette arbeidet. Gruppen så videre på hva dokumentet burde inneholde, og hvordan det bør bygges opp.

Man ble enig om følgende forslag:

1. Preface
2. Introduction
3. Legal implications
4. Administrative requirements
5. Capacity building
6. Enforcement
7. Operational safety
8. Understanding technical provisions
9. Human element
10. Annex

Det ble besluttet at korrespondansegruppen mellom SLF 51 og SLF 52 skal utvikle et forslag til dokument til SLF 52. Norge, som er medlem av korrespondansegruppen, har tatt på seg hovedansvaret for de foreslåtte kapitler 3 og 6.

3. Problemstillinger knyttet til hvilken virkning små fritidsfartøy og fiskefartøy har på det marine miljøet

Diskusjon

Arbeidsgruppen tok til etterretning de kommentarer som kom i fra MSC 84 og i plenum på SLF 51. Gruppen så at små fritidsfartøy og fiskefartøy har innvirkning på det marine miljøet, men viste til at de tidligere dokument gruppen har jobbet med ikke har vurdert miljøspørsmål, og videre at fritidsfartøy ikke har vært i gruppens virkeområde. Gruppen viste videre til at MARPOL kommer til anvendelse også på disse fartøyene. Gruppen anså at den ikke hadde nødvendig kunnskap og kompetanse om miljøspørsmål, og anbefalte derfor at problemstillingen ble sendt til MEPC, som sammen med andre FN organisasjoner og relevante NGOs vurderer spørsmålet, med hensyn til at olje- og søppelforurensning bare er to av flere eksempler på miljøpåvirkning fra de aktuelle fartøygruppene.

4. Utvikling av avtale for å få ratifisert og implementert Torremollinosprotokollen av 1993 slik at den kan tre i kraft

Diskusjon

Torremollinosprotokollen (TMP) av 1993, en utvikling av Torremollinoskonvensjonen fra 1977, har ennå ikke blitt ratifisert av tilstrekkelig mange land med et tilstrekkelig antall fiskefartøy til at den har trådt i kraft. Norge har alt ratifisert TMP, men vi er samtidig bundet av EU direktiv 97/70 som i stor grad bygger på TMP, men som på enkelte områder er strengere. For at TMP skal trå i kraft må minst 15 stater med til sammen 14 000 fiskefartøy som blir omfattet ha ratifisert

protokollen, og per i dag har 13 stater med ca. 3 500 fartøy ratifisert. For å bli ratifisert av tilstrekkelig mange land med nok fartøy, er man avhengig av at en del av de asiatiske landene ratifiserer. En del asiatiske land hadde i 2004 et seminar i Beijing, der det ble identifisert en del tekniske og juridiske problemområder i forhold til ratifisering, og disse områdene dannet grunnlag for diskusjonen i arbeidsgruppen. Med bakgrunn i det mandat medlemmene av arbeidsgruppen hadde fått med fra sine respektive land, fant man at det ville være vanskelig å komme til enighet på SLF 51. Man ble enig om å be IMOs sekretariat om å innlede dialog med de land som har mer enn 500 registrerte fiskefartøy over 24 meter, for å identifisere alle tekniske problemområder for ratifisering. Videre ble det satt opp en arbeids- og tidsplan, og arbeidet ble sendt videre til korrespondansegruppen.

Norge uttrykte at man ser viktigheten av at TMP trår i kraft, da protokollen trenger oppdatering og endring på enkelte områder. Samtidig er det viktig at man i denne prosessen ikke ender opp med å "vanne ut" regelverket i protokollen.

Det er fra IMO ved MSC lagt opp til at arbeidet skal ende opp i en avtale om ratifisering av TMP, under den forutsetning at det blir foretatt endringer så snart som mulig. Arbeidet er avgrenset til å kun gjelde eventuelle endringer som trengs for å få TMP ratifisert av tilstrekkelig antall land/fartøy.

5. Opprettelse av korrespondansegruppe

SLF 51 reetablerte korrespondansegruppen for små fiskefartøy med oppgave å slutføre arbeidet med "Safety recommendations" til SLF 52, komme med utkast til guidelines for implementering av regelverk for mindre fiskefartøy til SLF 52 og forberede utkast til avtale for ratifisering av Torremollinosprotokollen.

e) DEVELOPMENT OF OPTIONS TO IMPROVE EFFECT ON SHIP DESIGN AND SAFETY OF THE 1969 TM CONVENTION (agendapunkt 6)

Saken er kommet opp på bakgrunn av innspill fra Tyskland og Australia. De hevder at TM konvensjonen har medført usikrere design av skip. Tonnasjen har betydning for avgifter og det hevdes at for å spare volum, designes skip bl.a. uten bakk og med minimum fribord. Sjømannsorganisasjonene har kommet med innspill i forhold til at det etter at 1969 TM konvensjonen trådte i kraft har utviklet seg en tendens til å spare volum ved å designe skip med mindre bekvemmeligheter for mannskapet. Dette har innvirkning på trivsel og kan derved også medvirke til "fatigue".

Norsk posisjon:

Dersom det er mangler ved eksisterende regelverk, bør det adresseres i relevante konvensjoner og koder. Norge ønsker ikke en revisjon av TM konvensjonen.

Diskusjon:

Det foreligger ulike forslag til løsninger i forhold til parametere for avgifter, men ingen av dem er evaluert og det er enighet om at en skikkelig evaluering må til. Det må sikres at eventuelle endringer eller anbefalinger ikke får negative implikasjoner med hensyn til sikkerhet. Endringer i Konvensjonen er vanskelig og det var flere som tok til orde for å introdusere "tacit amendment prosedyre" i TM-konvensjonen gjennom en protokoll.

Utfall:

Det ble utarbeidet nødvendig underlag for å få et nytt punkt på SLFs arbeidsprogram inneholdende:

- Introduksjon av "tacid amendment" prosedyre i TM-konvensjonen.

Sekretariatet kan utarbeide utkast til endringer for å inkludere "tacid amendments" i konvensjonen forutsatt godkjenning fra MSC.

Arbeidet med evaluering fortsetter i korrespondansegruppen og MSC bes om å utsette tidspunkt for ferdigstillelse av arbeidet.

Oppfølging:

Brief MSC.

Delta i korrespondansegruppen.

f) *GUIDELINES FOR UNIFORM OPERATING LIMITATIONS ON HIGH SPEED CRAFT*
(agendapunkt 7)

Sekretariatet informerte om status for arbeidet så langt. Det var ingen kommentarer fra SLF og punktet strykes fra SLFs arbeidsprogram forutsatt godkjenning fra MSC.

g) *TIME DEPENDENT SURVIVABILITY OF PASSENGER SHIPS IN DAMAGED*
CONDITION (agendapunkt 8)

Det var kun ett dokument til dette agendapunktet. Dokumentet gir en foreløpig rapport fra en studie utført av International Towing tank Conference. Dokumentet konkluderer foreløpig med at det ikke er noen enkel måte å adressere dette på og at ytterligere studier er nødvendig.

Diskusjon:

Formannen ønsket en avklaring på hva underkomiteen ønsket å oppnå med dette agendapunktet.

Det var klart at her er det mye ugjørt og at eventuelle regelendringer ligger langt fram i tid.

Underkomiteen er ikke helt klar over hvor de vil med dette. Det er klart at data-analyser av time to flood er sårbare for hvilke forutsetninger som legges inn. En bedre forståelse av de tekniske og hydrodynamiske aspektene ved slike analyser er nødvendig.

Utfall:

Punktet beholdes på agendaen og innspill til neste sesjon etterlyses. MSC bes om å utsette dato for ferdigstillelse av arbeidet.

h) *CONSIDERATION OF IACS UNIFIED INTERPRETATIONS* (agendapunkt 9)

Dette er et løpende agendapunkt. Når IACS har fortolkninger relatert til underkomiteens ansvarsområde, sendes disse direkte til aktuell underkomité.

Tre fortolkninger ble lagt fram. En vedrørende krav til krengeprøve, et vedrørende GM min kurver ved føring av dekkslast og et vedrørende GM min kurver ved føring av tømmer- dekkslast.

Norsk posisjon:

Norge hadde ingen spesielle bemerkninger til dokumentene.

Diskusjon:

Tyskland påpekte at dersom fortolkningene vedrørende skadestabilitet ved føring av trelast på dekk skal erstatte eksisterende fortolkning, vil det kunne skape problemer for eksisterende skip.

Utfall:

Fortolkning vedrørende håndtering av krav til ny krengeprøve når grensene for å slippe overskrides, ble ansett som informasjon.

I de to IACS Unified Interpretation, som omhandler grunnlaget for GM min kurver (Tre dypganger - d_s , d_p og d_l) når nye SOLAS 2009 trår i kraft, ble IACS anmodet om å tydeliggjøre om de kun gjelder for skip bygget etter 1.1 2009. Når avklaring fra IACS foreligger må videre MSC/Circ.998 om skadestabilitet med tømmerlast på dekk i oppdriften revurderes i lys av nye SOLAS 2009. IACS mente at SLF primært skulle fokusere på det materielle innholdet i Unified Interpretations, og forlangte dette synet reflektert i rapporten fra SLF.

i) GUIDANCE ON THE IMPACT OF OPEN WATERTIGHT DOORS ON EXISTING AND NEW SHIP SURVIVABILITY (AGENDAPUNKT 10)

Saken ble satt på agendaen etter innspill fra Sverige. Norge har tidligere etterlyst fortolkninger og retningslinjer for når vanntette dører kan holdes åpne og støttet at saken ble satt på agendaen.

Norsk posisjon:

Norge støtter utvikling av retningslinjer, men utkastet fra Sverige og US er noe strikte. Det bør skilles mellom nye og eksisterende skip.

Diskusjon:

Det var enighet om utviklingen av slike retningslinjer og at utkastet fra Sverige og US brukes som utgangspunkt. Det var et flertall for å skille mellom nye og eksisterende skip. På grunn av tidsnød i SDS arbeidsgruppen ble ikke retningslinjene diskutert i detalj.

Utfall:

Saken overføres korrespondansegruppen SDS.

Oppfølging:

Delta i korrespondansegruppen.

j) STABILITY AND SEA-KEEPING CHARACTERISTICS OF DAMAGED PASSENGER SHIPS IN A SEAWAY WHEN RETURNING TO PORT BY OWN POWER OR UNDER TOW (agendapunkt 11)

Dette agendapunktet springer ut fra arbeidet med sikkerhet på passasjerskip. Det ble nedsatt en korrespondansegruppe under forrige sesjon. Norge har deltatt i korrespondansegruppen.

Norsk posisjon:

Norge støtter ikke en utvikling av designkrav, men ønsker god informasjon til fører til hjelp i beslutningsprosesser.

Diskusjon:

Det ligger ulike forslag på bordet, men det ble ingen detaljdiskusjon. Flertallet av de som tok ordet var for en løsning som baserer seg på analyser som beslutningsgrunnlag for fører. Det ble også uttrykt støtte for krav om on board stability computer.

Utfall:

Diskuteres videre i korrespondansegruppen til SDS.

Oppfølging:

Delta i korrespondansegruppen.

k) GUIDELINES FOR DRAINAGE SYSTEMS IN CLOSED VEHICLE AND RO-RO SPACES AND SPECIAL CATEGORY SPACES (agendapunkt 12)

MSC 84 adopterte SOLAS endringer relatert til beskyttelse av dreneringsåpninger og dreneringssystemer i lukkede ro-ro og spesialkategorirom. I den forbindelse ble SLF instruert i å utvikle retningslinjer for slik beskyttelse.

Norsk posisjon:

Norge ønsker spesifisert fast montert beskyttelse.

Diskusjon:

FP jobber med retningslinjer i sin korrespondansegruppe FSS. Sett fra SLFs synspunkt er det krengeing og beskyttelse av dreneringsåpninger som er under diskusjon. Tyskland reiste spørsmål om hva hvis dreneringen feiler, krengevinkel, fri væskeoverflate etc. Danmark påpekte at saken har vært diskutert i SDS-gruppen og teksten som er foreslått er tatt derfra ref. SLF 49/WP 1 annex side 29.

Utfall:

Teksten fra SLF 49/WP.1 oversendes FP for inkludering i retningslinjene.

l) GUIDELINES FOR VERIFICATION OF DAMAGE STABILITY REQUIREMENTS FOR TANKERS AND BULK CARRIERS (agendapunkt 13)

Saken ble satt å SLFs arbeidsprogram av MSC 83 etter en lengre og til dels opphetet diskusjon. Opponentene mente at det ikke var ført tilstrekkelig bevis for nødvendigheten av å utarbeide retningslinjene.

Norsk posisjon:

Norge var med- innsender av forslaget til MSC og støtter følgelig utvikling av retningslinjer.

Diskusjon:

Diskusjonen under SLF ble den samme som under MSC med de samme opponentene. Det ble hevdet at MSC hadde overlatt til SLF å avgjøre om retningslinjene skulle utarbeides. Igjen var det manglende dokumentasjon som ble brukt som argument mot utarbeidelse av retningslinjer. Det

ble også uttalt at en må skille mellom tankskip og bulkskip og at tankskip må skilles ut fra type, størrelse og alder. Tankskipene prioriteres i første omgang.

Utfall:

Saken beholdes på agendaen og forslagsstillerne bes sende inn ytterligere dokumentasjon og begrunnelse for utarbeidelse av retningslinjer.

m) WORK PROGRAMME AND AGENDA FOR SLF 52 (agendapunkt 14)

Arbeidsprogrammet ble revidert basert på utfallet av møtet. Følgende arbeidsgrupper/draftinggrupper ble foreslått nedsatt på neste sesjon:

- Subdivision and damage stability (SDS)
- Intact stability
- Fishing vessel safety
- 1969 TM Convention

SLFs formann vil sende ut informasjon om status (WG eller DG) for de ulike gruppene før neste sesjon.

n). ELECTION OF CHAIRMAN AND VICE-CHAIRMAN FOR 2007 (agendapunkt 15)

R. Gehling (Australia) og Z. Szozda (Polen) ble gjenvalgt som henholdsvis formann og viseformann for 2009. Ettersom SLF ikke møtes i 2009, må det avholdes nytt valg før møtestart på SLF 52.

o) ANY OTHER BUSINESS (agendapunkt 16)

1. Codes, recommendations, guidelines and other non-mandatory instruments.

Saken går igjen i alle underkomiteene. Underkomiteene bes vurdere hvilke av disse instrumentene som er egnet for å legge inn i en ny planlagt modul i GISIS med informasjon om implementering i ulike land. Informasjon om implementering legges inn av medlemslandene på frivillig basis.

Utfall:

Støtter en slik modul i GISIS under forutsetning av at modulen har en skikkelig søkemotor.

2. Lastelinje

Saken er overført fra MSC 83 og gjelder det faktum at det gjennom at det er to instrumenter som regulerer lastelinje, 1966 ILLC og 1988 protokollen, har en 2 ulike sikkerhetsnivåer på verdensbasis samt problemer relatert til beregning av lenseportareal på skip med åpen overbygning.

Norsk posisjon:

Kan ikke se at problemet med ulike sikkerhetsnivåer kan løses annet enn ved at land som kun har tiltrådt 1966 ILLC også tiltrer 1988 protokollen.

Utfall:

Underkomiteen noterer seg problemet og oppfordrer til tiltredelse av Protokollen.

IACS vil se nærmere på problemet med beregning av lenseportareal og rapportere til MSC 85.

Tentativ dato for neste møte (SLF 52):

2010, trolig i januar.

Haugesund, 24 juli 2008

Turid Stemre
Delegasjonsleder
