

Delegasjonsrapport fra MEPC 76

TIL: Direktoratets ledelse og delegasjonsmedlemmene FRA: Delegasjonen v/Haakon Storhaug

DATO: 28. juli 2021

IMOs Miljøvernkomité, 76. sesjon, 10. til 17. juni 2021

Den norske delegasjonen bestod av følgende personer:

På grunn av det store antall delegater som var påmeldt, som kan overbelaste KUDO-plattformen for videokonferanser bestemte IMO at maksimum 4 personer per delegasjon kunne være aktive deltakere, dvs at de kunne ta ordet. Øvrige delegasjonsmedlemmer defineres som passive deltakere som kun følger live streaming.

Navn	Organisasjon	
Haakon Storhaug	Sdir	Delegasjonsleder
Vidar Thorsen	Sdir	
Andrea Skarstein	Sdir	
Sveinung Oftedal	KLD	
Sofie Fogstad Vold	KLD	
Karolina Lundgren	Sdir	
Irmelin Skigelstrand	Sdir	
Espen Blomvik	Sdir	Drafting Group
Gunnar Gamlem	SINTEF Ocean	
Tonje Sund	NFD	
Eirik Nyhus	DNV	
Kristian Johnsen	DNV	Drafting Group
Tore Longva	DNV	
Kjersti Aalbu	DNV	
Håkon Bjørn Thoresen	Wärtsila Moss AS	

1. INNLEDNING

På grunn av COVID-19 pandemien foregikk møtet i to faser: først en fase med korrespondanse, og dernest en virtuell fase på 6 dager. Hensikten med korrespondansefasen var å gjøre unna en del enklere beslutninger som formann og IMO-sekretariatet antok ikke ville trenge diskusjoner. Kun et fåtall land sendte inn kommentarer til de foreslåtte beslutningene. Det var ikke mulig å komme gjennom det omfattende arbeidsprogrammet til MEPC i den virtuelle fasen, slik at formann i samarbeid med sekretariatet foreslo å prioritere arbeidet med klimagasser. Forut for MEPC 75 ble 6. og 7. sesjon av klimagassarbeidsgruppen avholdt.

Mange dokumenter har blitt utsatt for behandling til MEPC 76, som vil finne sted i juni 2021.

Under MEPC 75 ble det kun opprettet *Drafting Group on Amendments to Mandatory Instruments* (agendapunkt 3)

Formann var Hideaki SAITO (Japan) og viseformann Harry CONWAY (Liberia).

Følgende grupper ble etablert av MEPC 76:

- Drafting Group on Amendments to Mandatory Instruments
- Correspondence Group on Carbon Intensity Reduction, under felles koordinering av Kina, Japan og EU Kommisjonen

Hvis noen av deltakerne ønsker å være inkludert i korrespondansegruppen, bes de å ta kontakt med Sjøfartsdirektoratet som vil koordinere alle innspill fra Norge.

GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTENE PÅ AGENDAEN

Agendapunkt 1 Adoption of the agenda

Agendaen ble vedtatt med de endringer som var nødvendig på grunn av pandemien.

Agendapunkt 2 Decisions of other bodies

Utfallet fra relevante møter ble tatt ad notam.

Agendapunkt 3 Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments

Komiteen vedtok følgende regelverskendringer:

- MEPC.328(76) Endringer til MARPOL Annex VI,
 - concerning mandatory goal-based technical and operational measures to reduce carbon intensity of international shipping and
 - exemption of UNSP barges from survey and certification requirements
 - **ikrafttredelse 1.11.2022**
- MEPC.329(76) MARPOL vedlegg I (PROHIBITION ON THE USE AND CARRIAGE FOR USE AS FUEL OF HEAVY FUEL OIL BY SHIPS IN ARCTIC WATERS)
 - **ikrafttredelse 1.11.2022**
- MEPC.330(76) MARPOL vedlegg I og IV concerning the exemption of unmanned non-self-propelled (UNSP) barges from survey and certification requirements
 - **ikrafttredelse 1.11.2022**
- MEPC.331(76) AFS Convention concerning controls on cybutryne and the form of the International Anti-Fouling System Certificate (IAFSC);
 - **ikrafttredelse 1.1.2023**

De viktigste endringene gjaldt MARPOL vedlegg VI. Drafting Group fikk en del oppgaver som nok gikk utover de vanlige, redaksjonelle oppgavene. Likevel var dette nødvendig for å sikre at de endelige versjonene kunne vedtas. Regel 28.3 måtte endres noe for å sikre en klar forståelse for beregning av den nye indikatoren for karbonintensitet (CII) i tilfeller hvor skipet skifter flagg, eier eller ISM-ansvarlig i løpet av et kalenderår, med konsekvensielle endringer i reglene 6.6 til 6.8, samt regel 26. På bakgrunn av de mange endringer ble Sekretariatet bedt om å utarbeide en revidert versjon av Vedlegg VI som helhet.

Rapporten fra gruppen er gitt i MEPC 76/WP.5.

Agendapunkt 4 Harmful aquatic organisms in ballast water

På grunn av COVID 19 ble dette agendapunktet kun behandlet under korrespondansefasen. Norge hadde sendt inn en rekke INF-dokumenter om typegodkjente systemer, som Komiteen noterte seg.

Komiteen instruerte underkomiteen PPR om å behandle dokument fra ISO vedrørende verifikasjon av Compliance Monitoring Devices (CMD), samt et dokument fra Kina om en *unified interpretation* relatert til ballastvannsertifikatet.

Komiteen utsatte behandlingen av flere dokumenter, vedrørende ballastvannkonvensjonens anvendelse for visse skipstyper, dens anvendelse på skip som opererer i havner med utfordrende vannkvalitet, samt forslag om å gjennomgå ballastvann *record book*.

Agendapunkt 5 Air Pollution and Energy Efficiency

Hovedfokus under selve møtet var rapporten fra korrespondansegruppen.

Komiteen godkjente endringene til *Guidance for best practice for Member State/coastal State* (MEPC.1/Circ.884) med en mindre endring i avsnitt 4.3.2 for å reflektere at retningslinjene ikke på noen måte er bindende.

Komiteen godkjente endringer til *2013 Interim guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the manoeuvrability of ships in adverse conditions* (MEPC.1/Circ.850/Rev.2), inkludert en endring av tittelen til "Guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the manoeuvrability of ships in adverse conditions".

Komiteen godkjente resolusjon MEPC.332(76) om endring av *Amendments to the 2018 Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ships (resolution MEPC.308(73), as amended by resolution MEPC.322(74))*.

Komiteen godkjente den oppdaterte UI (MEPC.1/Circ.795/Rev.5) som klargjorde datoene for EEDI fasene 2 og 3 for nye skip,.

Agendapunkt 6 Energy Efficiency of Ships

Komiteen hadde kun en meget begrenset behandling av saker under dette agendapunktet, og de fleste beslutningene ble tatt forut for møtet i den såkalte korrespondansefasen. Fokus under det virtuelle møtet var på resultatene fra Ship Fuel Oil Consumption modulen i GISIS og rapporten fra perioden 1.1.2019 til 31.12.2019 i dokument MEPC 76/6/1 fra sekretariatet. Komiteen instruerte sekretariatet om blant annet om å forbedre rapporteringsprosessen til modulen.

Agendapunkt 7 Reduction of GHG emissions from ships

Regjeringens politikk er at Norge skal ha en pådriverrolle i IMOs arbeid med utslippsreduksjoner fra internasjonal skipsfart. Dette ligger til grunn for delegasjonens arbeid under Miljøkomiteemøter i IMO.

Under MEPC 76 var det flere viktige saker under agendapunkt 7 til behandling. Under følger en overordnet oversikt over de viktigste punktene og utfallet av møtet.

- *De nye klimakravene til internasjonal skipsfart som ble godkjente av MEPC 75, ble fastsatt under MEPC 76 av partene til MARPOL Annex VI, med tilhørende retningslinjer og vurdering av konsekvenser for stater (Impact assessment). De nye kravene trer i kraft 1. november 2022.*
- *MEPC 76 ble enige om å igangsette arbeidet med neste generasjons krav og reguleringsmekanismer for utslippsreduksjoner fra internasjonal skipsfart, i tråd med planen som er foreslått i dokument MEPC 76/7/10 hvor Norge er co-sponsor.*
- *Norge jobber for at neste generasjons krav og reguleringer for utslippsreduksjoner fra internasjonal skipsfart utformes slik at det er sikkerhet for at utslippsmålene nås i tråd med prinsippene som er identifisert i Norges dokument MEPC 76/7/2. Dette dokumentet, samt andre tilsvarende dokumenter, ble besluttet sendt videre til forhandling i mellommøter i tråd med prosessen foreslått i MEPC 76/7/10.*
- *Norge jobbet for at det etableres to ekstramøter om klima før neste møte i miljøkomiteen slik at framdrift i neste forhandlingsrunde sikres. Komiteen besluttet å be om to mellom-møter, i september og oktober, før MEPC 77 skal avholdes i november.*

Overordnet vurdering.

IMO har klart å forhandle fram et omfattende juridisk bindende rammeverk under en global pandemi. Rammeverket vil ha en reell implikasjon på skipsfartens utslipp, gjennom å kreve vesentlig forbedret energieffektivitet gjennom både tekniske og operasjonelle tiltak. I tillegg ble miljøkomiteen enig om rammene for neste steg både prosessuelt og innholdsmessig, hvilket vil sikre at IMO kommer raskt i gang med forhandlinger om neste pakke med krav til utslipp fra skip.

Nærmere om forhandlingene.

Når det gjelder **de nye klimakravene** som ble fastsatt omfattet forhandlingene tre elementer: 1) fastsettelse av den juridiske teksten, 2) vurdering av regelverkets virkning på land, spesielt utviklingsland, og 3) fastsettelse av retningslinjer som er tilknyttet regelverket.

Disse tre elementene var gjensidig avhengig av hverandre, og alle elementene måtte på plass for å få fastsatt de nye kravene på dette møtet. Regelverket som ble fastsatt etablerer en garanti for at vi minst skal nå målet om 40 % reduksjon i skipsfartens karbonintensitet innen 2030 regnet fra 2008. En del av rammeverket etablerer et krav om årlig forbedring av den operasjonelle energieffektiviteten for det enkelte skipet. Norge hadde samme posisjon som EU at vi minst måtte ha på plass en forbedring på 22 prosent fra 2019 til 2030. De fleste utviklingslandene mente at forbedringen skulle være 10 prosent. Resultatet ble 19 % eller bedre. Grunnen til "eller bedre" er at reduksjonsfaktoren for årene 2027-2030 ikke ble identifisert med prosentpoeng fordi komiteen skal benytte seg av regelverkets krav om revisjon inn 1. januar 2026 for å sørge for nødvendig forsterking. Det aksepterte utviklingslandene.

Vår vurdering: Den videre prosessen vil oppnå et sluttresultat som er langt bedre enn vår og andre ambisiøse land sin nåværende posisjon. Men for å få det til blir kommende års datagrunnlag og tid for andre land til å endre sin posisjon avgjørende.

Neste pakke med klimatiltak.

Norge og 21 andre forslagstillere fikk tilslutning til forslag om en plan for forhandling av nye klimakrav, som også kan innebære bruk av karbonprising gjennom markedsbaserte mekanismer. Dette var et svært viktig vedtak fordi det rammer inn framdrift, og gir en prosess som gjør at IMO kan komme til beslutninger. Norge har jobbet målrettet med dette fra årsskiftet, og det krevde også betydelig innsats under møtet for å lande denne beslutningen.

Rederieringens forslag om etablering av forskningsfond for skipsfarten fikk det ikke tilslutning, men det skal drøftes videre på neste møtet. Norge mener forslaget hindrer de nødvendige mer kraftfulle kravene som må innføres for å nå utslippsmålene, og dette var oppfatningen hos land som USA, Tyskland, Frankrike og de klimaambisiøse stillehavslandene. Heller ikke Kina og de Latin Amerikanske landene støttet forslaget, men med en mer klassisk u-lands begrunnelse.

Rammer for videre arbeid.

Møtet besluttet også gjennomføre to ekstra forhandlingsmøter i løpet av 2021. Det betyr at det blir totalt tre klimaforhandlingsmøter i IMO før årsskiftet (september, oktober og november). Det vil da forhandles om neste pakke

med klimakrav, det vil forhandles om retningslinjer for livssyklus karbonavtrykk for drivstoff, og forhindring av metanlekkasje.

Agendapunkt 8 Follow-up work emanating from the Action Plan to address marine plastic litter from ships

Behandling av dokumenter under dette punktet ble utsatt til MEPC 77.

Agendapunkt 9 Pollution prevention and response

Under dette agendapunktet behandles saker som kommer fra underkomiteen PPR. Det vises for øvrig til delegasjonsrapporten fra PPR 8.

Komiteen godkjente sirkulæret MEPC.1/Circ.893 Provision of adequate facilities at ports and terminals for the reception of plastic waste from ships.

Komiteen godkjente også MEPC.1/Circ.895 Unified interpretations to the NO_x Technical Code 2008, as amended.

Behandlingen av en rekke dokumenter ble utsatt til MEPC 77.

Agendapunkt 10 Reports of other sub-committees

Under dette punktet behandler Komiteen rapporter fra andre underkomiteer enn PPR.

Komiteen godkjente to nye outputs for III-underkomiteen:

- "Development of an entrant training manual for PSC personnel" og
- "Development of guidance in relation to IMSAS to assist in the implementation of the III Code by Member States"

Utfallet av SDC 7 vedrørende endringer i fire bindende instrumenter om vanntette dører ble utsatt til MEPC 77, siden MSC 103 hadde utsatt behandlingen til MSC 104. Det samme gjaldt forbedring i oppdatering av HSSC, som instruert av Assembly 31.

Agendapunkt 11 Technical cooperation activities for the protection of the marine environment

Komiteen godkjente revidert tematisk prioritering i forhold til det marine miljø i IMOs bistandsprogram ITCP.

Agendapunkt 12 Work programme of the Committee and subsidiary bodies

Komiteen godkjente et nytt output med tittelen "Review of the 2014 Guidelines for the reduction of underwater noise from commercial shipping to address adverse impacts on marine life (MEPC.1/Circ.833) (2014 Guidelines) and identification of next steps".

Komiteen godkjente også mandatet til mellommøter, deriblant ISWG-GHG 9 og 10, samt korrespondansegruppen om reduksjon av karbonintensitet.

Datoene for MEPC 77 er fastsatt til 22. til 26. november 2022.

Agendapunkt 13 Any other business

World Shipping Council, ICS hadde sendt inn dokumenter om AFS-konvensjonen, som Komiteen noterte seg disse. Forslag til endringer må fremmes av medlemsland.

Haugesund 28. juli 2021

Haakon Storhaug
Delegasjonsleder

Vedlegg 1

Resolusjoner og sirkulærer vedtatt MEPC 76

MEPC.328(76) - AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO (MARPOL ANNEX VI)

MEPC.329(76) - AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO - AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX I (PROHIBITION ON THE USE AND CARRIAGE FOR USE AS FUEL OF HEAVY FUEL OIL BY SHIPS IN ARCTIC WATERS)

MEPC.330(76) - AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO - AMENDMENTS TO MARPOL ANNEXES I AND IV (EXEMPTION OF UNMANNED NON-SELF-PROPELLED BARGES FROM SURVEY AND CERTIFICATION REQUIREMENTS)

MEPC.331(76) - AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON THE CONTROL OF HARMFUL ANTI-FOULING SYSTEMS ON SHIPS, 2001 - AMENDMENTS TO ANNEXES 1 AND 4 (CONTROLS ON CYBUTRYNE AND FORM OF THE INTERNATIONAL ANTI-FOULING SYSTEM CERTIFICATE)

MEPC.332(76) AMENDMENTS TO THE 2018 GUIDELINES ON THE METHOD OF CALCULATION OF THE ATTAINED ENERGY EFFICIENCY DESIGN INDEX (EEDI) FOR NEW SHIPS (RESOLUTION MEPC.308(73), AS AMENDED BY RESOLUTION MEPC.322(74)

MEPC.333(76) - 2021 GUIDELINES ON THE METHOD OF CALCULATION OF THE ATTAINED ENERGY EFFICIENCY EXISTING SHIP INDEX (EEXI)

MEPC.334(76) - 2021 GUIDELINES ON SURVEY AND CERTIFICATION OF THE ENERGY EFFICIENCY EXISTING SHIP INDEX (EEXI)

MEPC.335(76) - 2021 GUIDELINES ON THE SHAFT/ENGINE POWER LIMITATION SYSTEM TO COMPLY WITH THE EEXI REQUIREMENTS AND USE OF A POWER RESERVE

MEPC.336(76) - 2021 GUIDELINES ON OPERATIONAL CARBON INTENSITY INDICATORS AND THE CALCULATION METHODS (CII GUIDELINES, G1)

MEPC.1/Circ.892

Guidelines for exemption of unmanned non-self-propelled (UNSP) barges from the survey and certification requirements under the MARPOL Convention

MEPC.1/Circ.884/Rev.1

Guidance for best practice for Member State/coastal State

MEPC.1/Circ.850/Rev.3

Guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the manoeuvrability of ships in adverse conditions

MEPC.1/Circ.795/Rev.5

Unified interpretations to MARPOL Annex VI

MEPC.1/Circ.893

Provision of adequate facilities at ports and terminals for the reception of plastic waste from ships

MEPC.1/Circ.894

Sharing of results from research on marine litter and encouraging studies to better understand microplastics from ships

MEPC.1/Circ.895

Unified interpretations to the NO_x Technical Code 2008, as amended

Norges innsendte dokumenter

MEPC 76/4/6 Comments on document MEPC 76/4

MEPC 76/INF.13 Information on the type approval of the inTank BWTS ballast water management system

MEPC 76/INF.14 Information on the type approval of the oneTank ballast water management system

MEPC 76/INF.15 Information on the type approval of the Optimarin Ballast System

MEPC 76/INF.18 Information on the type approval of the Wärtsilä Aquarius UV BWMS

MEPC 76/INF.47 Information on the type approval of the ECS-HYCHLOR™ ballast water management system

MEPC 76/INF.48 Information on the type approval of the Ecochlor® ballast water management system

MEPC 76/INF.49 Information on the type approval of the Wärtsilä Aquarius EC ballast water management system

MEPC 76/INF.50 Information on the type approval of the ATPS-BLUEsys ballast water management system

MEPC 76/INF.51 Information on the type approval of the SKF BlueSonic ballast water management system

MEPC 76/INF.52 Information on the type approval of the Seascape ballast water management system

MEPC 76/INF.53 Information on the type approval of the NGT ballast water management system

MEPC 76/INF.54 Information on the type approval of the KURITA ballast water management system

MEPC 76/INF.55 Information on the type approval of the Trojan Marinex BWT™ ballast water management system

MEPC 76/INF.62 Information on the type approval of the KBAL BWMS ballast water management system

MEPC 76/7/1 Update on the Norwegian National Action Plan to address GHG emissions from ships and green status for green shipping in Norway

MEPC 76/7/2 Concepts for a regulatory mechanism for the effective uptake of alternative low-carbon and zero-carbon fuels

MEPC 75/7/7 The Norwegian National Action Plan to address GHG emissions from ships

Medinnsendere

MEPC 75/6/8 Response to concern about the concept of shaft/engine power limitation (Germany, Japan, Norway and Spain)

MEPC 74/5/5 Updated proposal for an option to limit the shaft/engine power while ensuring a sufficient safety power reserve in adverse weather conditions (France, Germany, Japan, Norway and Spain)

MEPC 76/7/10 Proposal for a work plan for the development of mid- and long-term measures following up on the Initial IMO GHG Strategy (Australia, Canada, Croatia, Denmark, France, Germany, Ghana, India, Jamaica, Japan, Liberia, Mexico, Morocco, Norway, Panama, Republic of Korea, Singapore, Spain, Sweden, United Arab Emirates, United States and Vanuatu)