

# Rapport fra MEPC 70

TIL: Direktoratets ledelse og delegasjonsmedlemmene  
 FRA: Delegasjonen v/Lars Christian Espenes  
 DATO: 21.november 2016

**KOMITE:** IMO's Marine Environment Protection Committee (MEPC 70) 24 – 28.oktober 2016

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Navn	Organisasjon	Arbeidsgruppe
Lars Chr Espenes	Sdir	Plenum
Henrikke Roald	Sdir	Mandatory Instruments
Bjørn Reppe	Sdir	Further Technical and Operational Measures for Enhancing Energy Efficiency
Sveinung Oftedal	KLD	Working Group on Reduction of GHG emissions from ships
Tonje Sund	NFD	Working Group on Reduction of GHG emissions from ships
Tor Chr. Sletner	NR	Working Group on Reduction of GHG emissions from ships
Jad Mouawad	Mouawad Consulting	Ballast Water
Iver Iversen	Wilh. Wilhelmsen	Further Technical and Operational Measures for Enhancing Energy Efficiency
Eirik Nyhus	DNV-GL	Working Group on Reduction of GHG emissions from ships
Ingrid Sigvaldsen	DNV-GL	Ballast Water
Tore Longva	DNV-GL	Air Pollution and Energy Efficiency
Birgir Nilsen	Optimarin	Ballast Water
Harald Bergsbak	DNV-GL	Air Pollution and Energy Efficiency
Kai Låtun	Yara	Air Pollution and Energy Efficiency
Ole Bulien	Teamtec	Ballastvann
Helge Østby	Jets Vacuum AS	Plenum
Roar Aamodt	Statoil ASA	Plenum
Haakon Bjørn Thoresen	Wärtsila Moss AS	Air Pollution and Energy Efficiency

Aage Bjørn Andersen	Mentum	Ballastvann
David M. Evangelisti	Oceansaver	Ballastvann

# 1. INNLEDNING

## Under MEPC 70 ble det opprettet følgende grupper:

- Review Group on Ballast water treatment technologies (agendapunkt 4)
- Working Group on Air pollution, energy efficiency and further measures to enhance the energy efficiency of international shipping (agendapunkt 5 og 6)
- Working Group on Reduction of GHG emissions from ships (agendapunkt 7)
- Technical Group On PSSAs (agendapunkt 8)
- Drafting Group on Amendments to Mandatory Instruments (agendapunkt 3)

## Norge hadde sendt inn følgende dokumenter til MEPC 70:

MEPC 70/4/13 Final approval of BWMS – inclusion of freshwater data (Norway)

MEPC 70/7/5 Developing a long-term strategy to address greenhouse gas emissions from international shipping (Norway and the United States)

MEPC 70/15/2 Guide on practical method to implement OPRC Convention and the OPRC HNS-Protocol (Norway)

MEPC 70/15/3 Proposed amendments to regulation 14 of MARPOL Annex VI (Norway)

## Det ble nedsatt følgende korrespondansegrupper under MEPC 70:

- Correspondence group on the data collection system ([nakao-k24d@mlit.go.jp](mailto:nakao-k24d@mlit.go.jp))
- Experience-building phase correspondence group ([colin.henein@tc.gc.ca](mailto:colin.henein@tc.gc.ca))

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

## **2. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTENE PÅ AGENDAEN**

### **.1 Adoption of the agenda**

Agendaen ble godkjent uten anmerkninger.

### **.2 Decisions of other bodies**

Ingen substansielle kommentarer til dokumentene som var sendt inn under dette agendapunktet.

### **.3 Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments**

Det ble vedtatt (adopted) følgende endringer i MARPOL:

- MARPOL Annex I related to Form B of the Supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate
- MARPOL Annex V related to substances that are Harmful to the Marine Environment (HME) and Form of Garbage Record Book
- MARPOL Annex VI related to Data collection system for fuel oil consumption

Endringene er i MEPC 70/WP.6. Når det gjelder MARPOL Annex V og den foreslåtte definisjonen for e-waste, så ble denne tatt ut da det var flere i plenum som mente at denne var for omfattende. Videre ble man enig om å dele søppeldagboka i to deler, en som gjelder alle skip, og en som gjelder kun bulk skip (relatert til HME laster).

Når det gjelder endringene til MARPOL Annex VI ble noen viktige justeringer i definisjoner vedtatt i forbindelse med data som skal samles inn. Distanse ble bestemt til å være den utseilte geografiske distansen (distance over ground) og man inkludert en ny definisjon i Annex VI. Tiden (service hours) ble bestemt å være tiden fartøyet er underveis ved bruk av eget framdriftsmaskineri. Disse endringene vil føre til innsamling av mer sammenhengende og bedre data enn tidligere forslag.

### **.4 Harmful aquatic organisms in ballast water**

#### **Status ballastvannkonvensjonen**

Konvensjonen vil tre i kraft 8.september 2017.

#### **Revisjon av retningslinjene for typegodkjenning av BWMS (G8)**

MEPC 69 etablerte ei arbeidsgruppe som skulle ferdigstille G8 i uken før MEPC 70. Gruppen klarte dette og MEPC 70 godkjente de reviderte retningslinjene. Man ble også enig om at G8 retningslinjene skal bli en bindende kode.

#### **Foreslåtte endringer til ballastvannkonvensjonen (B-3)**

Det var sendt inn to dokumenter til møtet som foreslo å endre implementeringsregimet for Konvensjonen (når man må ha installert renseutstyr). MEPC 70/4/15 (India et.al) og MEPC 70/4/17 (Liberia). Argumentene for å endre innfasingsperioden for renseutstyr er at det ikke er noen BW systemer som er godkjent i henhold til revidert G8 eller USCG sine retningslinjer, og man er bekymret for at systemene ikke fungerer som de skal eller at man bli tvunget til å bytte dem ut etter en tid.

Flertall av de som tok ordet under møtet ønsket å forlenge innfasingsperioden). Formannen konkluderte med at flertallet ikke var stort nok til å endre Resolution A.1088(28). Etter en del diskusjoner i plenum foreslo formannen at de som ønsket en endring i innfasingsperioden kunne beskrive en revidert regel B3 som kunne legges ved rapporten (MEPC 70/WP.12).

Det er forventet at MEPC 71 vil godkjenne en endring i innfasingsperioden, men det er usikkert på hva resultatet blir og hvordan dette vil fungere i praksis.

### **Same risk area (SRA)**

Komiteen støttet konseptet med SRA, som vil gjøre det mulig for stater å bli enig om at i felles havområder som har stort sett de samme organismene, kan man gi unntak for kravet om å ha rensesystemer om bord. Dette kan være mellom deler for eksempel Danmark, Norge eller Sverige. Man ble også enig om at SRA var i tråd med retningslinjer G7 om risikovurdering og at Administrasjoner kan gi unntak i henhold til regel A-4. Komiteen inviterte interesserte delegasjoner til å sende inn forslag til MEPC 71 for å klargjøre forhold mellom G7 og SRA ytterligere, og bør inneholde en definisjon av SRA og en klargjøring om at SRA kan anvendes i sammenheng med retningslinjene.

### **Veikart for implementering av BW konvensjonen**

Komiteen etablerte en korrespondansegruppe som skal ledes av Canada som skal arbeide videre med en 'experience building phase', hvor man bl.a. skal samle inn relevante data osv.

## **.5 Air Pollution and Energy Efficiency**

### **Gjennomgang av EEDI kravene:**

En gjennomgang av EEDI kravene for fase 2 ble også ferdigstilt under møtet, hvor man skulle se på teknologi utvikling, tidsperiodene, referanselinjene og reduksjonsratene og om noe av dette bør justeres i forkant av 2020 når kravene for fase 2 trer i kraft. Man ble enig om opprettholde kravene slik de er, men vil vurdere om fase 3 kan fremskyndes til 2022 og opprette en ny fase 4. For Roro skip vil man ha en ny gjennomgang under neste møte, da det ser ut til at metodikken man bruker for å beregne EEDI kravene ikke fungerer som tiltent.

### **Annet EEDI:**

Komiteen godkjente forslaget fra Kina hvor de foreslo en endret kalkulasjon av EEDI for skip med dual-fuel motorer slik at man også får en gevinst for bruk av LNG selv om gassdrift ikke er det primære drivstoffet. Videre ble en ny korreksjonsfaktor for bulkskip designet for frakt av volumlaster (for eksempel treflis) inkludert.

### **Inkludering av NOx i ECA**

Nordsjøen og Østersjøen er allerede et lavutslippsområde (ECA) for SO<sub>x</sub>, og under møtet ble det godkjent at også NO<sub>x</sub> inkluderes i det eksisterende ECA. Regelendringene i MARPOL Annex VI for etablering av NECA i Nordsjøen og Østersjøen, vil bli sirkulert med sikte på fastsettelse på neste møte. Kravene vil gjelde for skip som kjølstrekt fra og med 1.januar 2021. Det finnes ulike teknologier for å møte disse kravene bl.a. bruk av katalysatorer (SCR-systemer), alternative drivstoff som LNG og resirkulasjon av eksosgass (EGR).

### **Globale svovelkrav (0,50% S)**

I tillegg til IMOs offisielle rapport om drivstofftilgjengelighet hadde BIMCO og IPIECA sendt inn en rapport som kom frem til motsatt konklusjon av det den offisielle studien gjorde. Under diskusjonene i plenum var det et stort flertall som ønsket at kravene skulle gjelde fra og med 1.januar 2020, og det vil da ikke lengre være lov å bruke drivstoff med et svovelinnhold som overstiger 0,50% hvis man ikke har installert en godkjent scrubber / eksosvaskesystem. PPR 4 (januar 2017) vil diskutere implementeringen og håndhevingen av den nye kravene.

#### **EEDI databasen:**

Under EEDI gjennomgangen har det blitt påpekt at datagrunnlaget er for dårlig for å evaluere for eksempel reduksjonsratene for skipene som er omfattet av EEDI kravene. Komiteen ble enig om å utvide listen med data som rapporteres inn til IMO: bl.a. lengde, bredde, dypgang, hastighet og effekten til hovedmaskineriet. De eksisterende dataene vil ikke bli oppdatert, og de nye dataene blir inkludert fra og med 1.april 2017.

### **.6 Further technical and operational measures for enhancing energy efficiency of international shipping**

De innsamlede dataene om drivstofforbruk vil bli sendt fra flaggstatene til IMO. Dette vil kreve ytterligere ressurser av Sekretariatet i forbindelse med utviklingen og vedlikeholdet av databasen, samt å utarbeide årlige rapporter for MEPC. Man ble derfor enig om at Sekretariatet har behov for ytterligere ressurser og man vil sende saken til Council for samtykke.

Komiteen vedtok 2016 Guidelines for the development of a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) hvor endringene i forbindelse med datainnsamlingssystemet. Når det gjelder retningslinjene for administrasjoners verifikasjon av dataene som skal inn i databasen, ønsket flertallet en enklere verifikasjon av dataene enn det ISO 14064 legger opp til. Retningslinjene for verifikasjon og spørsmål knyttet til utvikling og drift av databasen vil bli diskutert i en korrespondansegruppe som vil bli ledet av Japan.

Komiteen inviterte også interesserte delegasjoner til å sende inn forslag til hvordan transportarbeid kan uttrykkes for skip som ikke transporterer last.

### **.7 Reduction of GHG emissions from ships**

En av sakene det var knyttet store forventinger til var hvordan IMO skulle følge opp arbeidet med å redusere skipsfartens bidrag til å redusere klimagassutslippene. Dette er en krevende sak som har vært på agendaen i IMO i flere år. Selv om skipsfart ikke er spesifikt nevnt i Parisavtalen, så legger avtalen et ekstra press på IMO for å levere. I tillegg har IMOs søsterorganisasjon for luftfart, ICAO, tidligere i høst blitt enig om et globalt markedsbasert tiltak for å redusere luftfartens drivhusgass utslipp, noe som også gjør at IMO er forventet å levere.

Under møtet ble man enig om et 'veikart' som skal føre til en strategi for hvordan IMO skal håndtere utslipp av drivhusgasser. USA og Norges forslag om en "long-term strategy" bidro positivt til at man kom frem til dette resultatet. Strategien som skal vedtas på MEPC 72 (2018) skal inneholde en handlingsplan med mål, tiltak og ei tidslinje opp til 2023, hvor man skal ha en ny gjennomgang og revidere strategien. For å komme i mål med å ferdigstille strategien ble man enig om å avholde to mellommøter i løpet av 2017, ett i uka før MEPC 71 og ett på høsten

## **.8 Identification and protection of Special Areas and PSSAs**

Papua New Guinea hadde sendt inn et forslag om å etablere Jomard Entrance som et PSSA, noe som fikk støtte. Det ble estimert at de foreslåtte tiltakene kunne redusere sjansen for kollisjoner med ca 50%.

Russland hadde også sendt inn et forslag hvor de foreslo at medlemslandene som har PSSA skal rapportere effekten av tiltakene ca hvert femte år. Dette forslaget fikk ikke tilstrekkelig med støtte.

## **.9 Pollution prevention and response**

Komiteen godkjente retningslinjer for prøvetaking av drivstoff og det nye formatet for leveranseseddelen for drivstoff (BDN).

## **.10 Reports of other sub-committees**

Komiteen godkjente utkastet til MSC-MEPC.4 circular om *Guidelines for port State control officers on the ISM Code* som forberedt av III 2 (III 2/16, annex 5). Sirkulæret vil også bli sendt til MSC 97 for godkjenning.

Komiteen godkjente også utkast til UI av regel 27 og 28 i MARPOL Vedlegg I. disse vil bli sirkulert som MEPC.1/Circ.867.

## **.11 Technical cooperation activities for the protection of the marine environment**

IMO sekretariatet informerte Komiteen om ulike tekniske samarbeid for beskyttelse av det marine miljøet i MEPC 70/11 og MEPC 70/11/1. Norad støtter en del prosjekter knyttet opp til bl.a. MARPOL Vedlegg I, II and V, AFS Konvensjonen, BWM Konvensjonen, Hong Kong konvensjonen og London Konvensjonen. Landene som er involvert er bl.a. Bangladesh, Kambodsja, Indonesia, Malaysia, Thailand og Vietnam.

## **.12 Capacity building for the implementation of new measures**

Under MEPC 69 ble man enig om at vise-formannen skulle sende en oversikt over behovet for kapasitetsbygging og teknisk assistanse i forbindelse med endringer i bindende instrumentere, samt de nye 'outputs' som blir godkjent under møtet. Komiteen vurderte MEPC 70/12 hvor dette ble beskrevet.

## **.13 Analysis and consideration of recommendations to reduce administrative burdens in IMO instruments as identified by the SG-RAR**

Ingen dokumenter var sendt inn under dette agendapunktet.

## **.14 Application of the Committees' Guidelines**

Komiteen ble enig om å harmonisere 'Rules of Procedure' for MEPC og MSC. Videre ble man enig om å bruke en kjønnsnøytral benevnelse på formann, tidligere Chairman, nå skal man bruke Chair, samt at formannen kun skal sitte i en periode på fem år.

## **.15 Work programme of the Committee and subsidiary bodies**

Følgende dokumenter for nye 'outputs' var sendt inn til møtet:

MEPC 70/15\_Proposal for a new output regarding the stability instruments required on tankers (India). Dette dokumentet fikk ikke noe støtte.

MEPC 70/15/1\_Proposed update of the Guidelines for the application of the revised MARPOL Annex I requirements to floating production, storage and offloading facilities (FPSOs) and floating storage units (FSUs) (resolution MEPC.139(53), as amended) (United States). Dette forslaget kommer på agendaen til PPR 5 (2018).

MEPC 70/15/3\_Proposed amendments to regulation 14 of MARPOL Annex VI (Norway). Dette forslaget kommer på agendaen til PPR 5, hvor arbeidet også rapporteres til SSE.

MEPC 70/15/2 Guide on practical method to implement OPRC Convention and the OPRC HNS-Protocol (Norway). Dette dokumentet kommer på agendaen til PPR 5.

## **.16 MEPC 70/15/2 Guide on practical method to implement OPRC Convention and the OPRC HNS-Protocol**

Både sittende formann, Arsenio Dominguez fra Panama og sittende vise-formann Hideaki Saito fra Japan ble gjenvalgt.

## **.17 Any other business**

Japan hadde sendt inn et dokument (MEPC 70/17/3) som foreslo at IMO skal vurdere tiltak for å få forrang på implementeringen, men dokumentet var lite konkret, men et positivt bidrag. Det ser ut som det er et stykke frem i tid før Skipsopphuggingskonvensjonen trer i kraft. Konvensjonen er kun ratifisert av Panama, Frankrike, Norge, Kongo, Belgia og Danmark, og altså ingen store opphuggingsland.

Ellers var det sendt inn tre dokumenter som omhandlet bruk og frakt av tungolje i Arktis. Miljøorganisasjonene ønsker å få dette emnet på agendaen i IMO og få frem et forbud mot bruk av tungolje, mens USA og Russland ser ut til å foretrekke å diskutere dette i Arktisk råd, men vil sende et informasjonsdokument om arbeidet til MEPC 71 eller MEPC 72.

Haugesund 21.november 2016

Lars Christian Espenes  
Delegasjonsleder