

Rapport fra MEPC 73

TIL: Direktoratets ledelse og delegasjonsmedlemmene
 FRA: Delegasjonen v/Lars Christian Espenes
 DATO: 1.november 2018

KOMITE: IMO's Marine Environment Protection Committee (MEPC 73) 22-26.april 2018

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Navn	Organisasjon	Arbeidsgruppe
Lars Chr Espenes	Sdir	Plenum
Henrikke Roald	Sdir	Drafting Group on Amendments to mandatory instruments
Bjørn Reppe	Sdir	Air pollution and energy efficiency
Vidar Thorsen	Sdir	Ballast Water Review Group
Andrea Skarstein	Sdir	Marine Plastic Litter
Sveinung Oftedal	KLD	Reduction of GHG emissions from ships
Mai Britt Knoph	KLD	Marine Plastic Litter
Tonje Sund	NFD	Reduction of GHG emissions from ships
Gunnar Gamlem	NR	Reduction of GHG emissions from ships
Jad Mouawad	Mouawad Consulting	Ballast Water Review Group
Eirik Nyhus	DNV-GL	Reduction of GHG emissions from ships
Kristian Johnsen	DNV-GL	Plenum
Tone Knudsen Fiskeseth	DNV-GL	Ballast Water Review Group
Tore Longva	DNV-GL	Air Pollution and Energy Efficiency
Kjersti Aalbu	DNV-GL	Reduction of GHG emissions from ships
Birgir Nilsen	Optimarin	Ballast Water Review Group
Haakon Bjørn Thoresen	Wärtsila Moss AS	Air Pollution and Energy Efficiency
Roar Aamodt	Equinor	Plenum
Frode Narten	Equinor	Plenum

1. INNLEDNING

Under MEPC 73 ble det opprettet følgende grupper:

- Ballast water Review Group on (agendapunkt 4);
- Working Group on Air pollution and energy efficiency (agendapunkt 5 og 6);
- Working Group on Reduction of GHG emissions from ships (agendapunkt 7);
- Working Group on Marine Plastic Litter (agenda punkt 8);
- Drafting Group on Amendments to Mandatory Instruments (agendapunkt 3)

Norge hadde sendt inn følgende dokumenter til MEPC 73 (inkludert ISWG-GHG):

- ISWG-GHG 4/2: Prioritized candidate measures and follow-up actions towards 2023;
- MEPC 73/4/1: Application for Final Approval of the Envirocleanse inTank™ BWTS (Electrochlorination Variation);
- MEPC 73/5/1: Proposal for an option to limit the shaft power while ensuring a sufficient safety power reserve in adverse weather conditions (sammen med Tyskland og Spania);
- MEPC 73/5/5: Mandatory reporting of attained EEDI values (sammen med Japan, ICS, BIMCO, CLIA, IPTA og WSC);
- MEPC 73/8/2: Draft action plan to address marine plastic litter from ships (sammen med Chile, Cook Islands, Fiji, Ghana, Iceland, Jamaica, Kiribati, Marshall Islands, Monaco, Palau, Solomon Islands, Tuvalu, Vanuatu and SPREP);
- MEPC 73/18/3: The use of perfluorooctanesulphonic acid (PFOS) and other surfactants in firefighting foam on board ships; og
- MEPC 73/INF.16: Report on the use of perfluorooctanesulphonic acid (PFOS) and other surfactants in firefighting foam on board ships.

Følgende korrespondansegruppe ble videreført under MEPC 73:

- Review of the EEDI requirements, coordinated by Japan/Mr. Yasufumi Onishi (onishi@jstra.jp)
- Fuel oil quality, coordinated by the USA/Mr. Wayne Lundy (Wayne.M.Lundy@uscg.mil)
- Marine Litter, coordinated by the UK/Mrs. Lorraine Weller (Lorraine.Weller@mcga.gov.uk)

Hvis noen av deltakerne ønsker å være inkludert i korrespondansegruppen, 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

Allerede under godkjenningen av agendaen var det flere som ønsket at agendapunkt 3 med vedtaket om et forbud mot å ha høy-svovel drivstoff ombord skulle finne sted etter at USA og International

Energy Agency hadde hatt sin presentasjon om *An Analysis of the 2020 Sulphur Limit*. Etter en runde med kommentarer endte man opp med å beholde eksisterende tidsplan og agendaen for møtet ble vedtatt.

.2 Decisions of other bodies

Ingen substansielle kommentarer til dokumentene som var sendt inn under dette agendapunktet. Angående spørsmålet fra Council 120 hvor *the Conservation International Foundation* (CI) hadde søkt om status som NGO. Her ble man enig om å opprette en uformell gruppe som skulle diskutere dette. Gruppen ble ledet av Harry Convey fra Liberia (Vise-formann i MEPC). Gruppen landet på at interessene som CI representerer allerede er representert ved andre NGOer som Clean Shipping Coalition (CSC), the World Wide Fund for Nature (WWF) og Greenpeace International, og at de derfor ikke møter kravene i Regel 3(b) i *Rules Governing Relationship with Non-Governmental International Organizations og Guidelines on the Grant of Consultative Status*.

.3 Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments

Komiteen godkjente endringer til regel 14 i MARPOL vedlegg VI og i supplementet til IAPP sertifikatet. Endringene innebærer et forbud mot å ha ombord drivstoff med et svovelinnhold som overstiger 0,50% fra og med 1.mars 2020. Forbudet vil ikke gjelde for skip som har godkjente ekvivalente løsninger. Etter et forslag fra IMarEST i MEPC 73/3/1 ble man også enig om å omstrukturere teksten i regel 14 slik at man lettere kan legge til nye ECAs uten å måtte endre eksisterende regelnummer. Se de detaljerte endringene i MEPC 73/WP.6.

.4 Harmful aquatic organisms in ballast water

Godkjenning av BWMS:

GESAMP-BWWG 36 anbefalte i sin rapport (MEPC 73/4/2) å gi Basic Approval til BIOBALLAST 1000 ballast water management system fra Tyskland (MEPC 73/4) og Final Approval til Envirocleanse inTank™ BWTS (Electrochlorination Variation) fra Norge (MEPC 73/4/1). Komiteen samtykket i å gi henholdsvis Basic og Final Approval til disse to søknadene.

Videre ble det i MEPC 73/INF.7 fra Frankrike opplyst om at de har typegodkjent BIO SEA® B ballast water management system.

Annet om ballastvann:

Iran har i sine dokumenter MEPC 72/4/7 og MEPC 73/4/4 foreslått at ballastvann utskiftnings operasjoner skal overvåkes og registreres ved bruk av Global Positioning System (GPS). Komiteen ba Iran om å komme med en «new output» på dette temaet til MEPC 74.

Kina ønsket i sitt dokument MEPC 73/4/6 en avklaring på artikkel 3.2(f) i BWM konvensjonen. Artikkel 3.2(f) omhandler permanent forseglede ballastvannstanker. Komiteen inviterte administrasjoner og organisasjoner til å komme med forslag til en enhetlig tolkning (Unified interpretation) på artikkel 3.2(f) til PPR.

Kina har i sitt dokument MEPC 73/4/7 foreslått å gjøre endringer i International Ballast Water Management Certificate (IBWMC) mht rubrikken "Details of ballast water management method(s) used" da de mener denne ikke er utfyllende nok for alle muligheter som kan brukes for å overholde kravene i BWM konvensjonen. Komiteen ba om at det sendes inn flere kommentarer til MEPC 74.

Systemdesign begrensninger (System design limitations):

Komiteen godkjente de utarbeidede retningslinjene av BWRG, og blir distribuert som BWM.2/Circ.69 *on Guidance on System Design Limitations of ballast water management systems and their monitoring*. Se MEPC 73/WP.10 annex 1.

Validering av overholdelse av D-2 standard ved installering av BWMS:

Validering av BWMS ved installering var ment å gjelde installering på både nye skip og retrofit på eldre skip, mens HSSC 2017 (BI) 1.1.2.19 bare dekker «initial survey» og dermed nye skip. Gruppen var dermed av den oppfatning at HSSC 2019 (III 6) burde inkludere tekst som gjør at validering av BWMS også omfatter installering på eksisterende skip.

Det ble av gruppen videre diskutert hvilke metoder en skulle bruke for å undersøke om anlegget var i henhold til D-2 standarden, og gruppen anbefalte å bruke indikative metoder og at vannet ved verft/installerings sted (ambient) skulle brukes også om vannet her inneholdt mindre organismer enn det som er i henhold til D-2 standard. Det ble videre anbefalt at alle klasser (størrelser) av organismer skulle inngå i den indikative testingen.

Om vannet ved verft/installerings sted ligger utenfor de parametere som BWMS er tiltenkt å operere i (feks ved lavt salt innhold), så skal validering gjøres «*to the satisfaction of the administration*». Forandringer og resultatet i retningslinjene ble forelagt komiteen som MEPC 73/WP.10 annex 2. Komiteen godkjente de utarbeidede retningslinjene som blir distribuert som BWM.2/Circ.70 *on Guidance for the commissioning testing of ballast water management systems*.

Beredskapstiltak og ballastvannshåndteringsplan (BWMP)

Under MEPC 72 ble det slått fast at det ville være viktig å ha informasjon om beredskapstiltak i BWMP, og under MEPC 73 ble det diskutert når dette skulle innføres. Det var enighet i gruppen om at en skulle gjøre endring i retningslinje G4 hvor en i en ny paragraf 4.3 gjør en henvisning om at beredskapstiltak kan inkluderes i BWMP. Det ble videre en enighet om at det skulle være opp til administrasjonene når beredskapstiltak skal inkluderes i BWMP. Se MEPC 73/WP.10 annex 3.

Komiteen samtykket i disse forslagene og sluttet seg til (adopted) resolution MEPC.306(73) *on Amendments to the Guidelines for ballast water management and development of ballast water management plans (G4)*.

.5 Air Pollution and Energy Efficiency

Drivstoffkvalitet:

MEPC har de siste årene arbeidet med beste praksis for håndtering av drivstoff. MEPC 72 godkjente MEPC.1/Circ.875 *on Guidance on best practice for fuel oil purchasers/users for assuring the quality of fuel oil used on board ships*. MEPC 73 godkjente et MEPC.1 sirkulær om *Guidance on best practice for fuel oil suppliers for assuring the quality of fuel oil delivered to ships*. Se annex 2 til MEPC 73/WP.7. Arbeidet med å ferdigstille beste praksis for medlemstater/kyststater vil fortsette i ei korrespondansegruppe frem mot MEPC 74.

Begrensninger i motorkraft ift EEDI:

Norge, Spania og Tyskland hadde sendt inn et felles dokument med forslag til hvordan det er mulig å ha reservekraft i nødsituasjoner ved å begrense motorytelsen under normal bruk og for EEDI sertifisering. Arbeidsgruppen diskuterte problemstillingen og mange mente at konseptet var

interessant og verdt å vurdere videre. Ei uformell gruppe under ledelse av Tyskland vil arbeide videre med forslaget og utfordringer som ble identifisert under møtet.

EEDI revisjon, Fase 3

Komiteen kom videre med en oppfordring til medlemstater om å sende inn EEDI-data, spesielt for skipstyper hvor data er mangelfullt. For øvrig var det:

- Betydelig støtte for å starte Fase 3 i 2022 og en høyere reduksjonsrate for konteinerskip, men ikke enighet om det skal være en flat eller differensiert rate. Det ble foreslått 40% for alle, samt en differensiert reduksjonsrate avhengig av størrelse, hvor de største skipene skulle få en reduksjonsrate på 45%, og de minste 30%.
- Betydelig støtte for 2022 som årstall for stykkgodsskip, LNG- og øvrige gasstankskip.
- Arbeidsgruppen noterte seg at år og reduksjonsrater for kombinasjonsskip bør være det samme som for oljetankskip og bulkbåter.
- Reduksjonsratene for alle typer ro-ro bør beholdes
- Synspunkter om fase 3 skulle innføres for cruiseskip med ukonvensjonell fremdrift var delt på grunn av manglende datagrunnlag.
- Når det gjelder tidspunktet for å godkjenne endringer i MARPOL vedlegg VI ville noen at det skulle skje på dette møtet og noen mente det burde diskuteres ytterligere der det var uenighet, og at godkjenning kunne gjøres på neste møte.

Annet knyttet til EEDI:

2018 retningslinjene for kalkulasjon av EEDI ble ferdigstilt sammen med at metoden for å kalkulere EEDI for is-klasset skip. Det ble også godkjent endringer til regel 2.42 og 19.3 i MARPOL vedlegg VI. Komiteen godkjente også endringer til 2014 retningslinjene for *survey and certification of EEDI*. Endringene er gitt i annex til MEPC 73/WP.7.

Implementering av svovelkravene i 2020

Komiteen godkjente MEPC.1/Circ.878 om *Guidance on the development of a ship implementation plan for the consistent implementation of the 0.50% sulphur limit under MARPOL Annex VI*.

Komiteen vurderte et forslag fra Bahamas et.al. angående en *Experience Building Phase (EBP)* for svovelkravene. Dette møtte stor motstand i komiteen, da det ble sett på som et forsøk på å forsinke implementeringen av kravene. Som et alternativ til EBP ble man enig om at man til MEPC 74 kan sende inn forslag til hvordan man kan styrke implementeringen av regel 18 knyttet til drivstoffkvalitet og tilgjengelighet.

Komiteen vurderte et forslag fra Liberia om å utstede en MEPC resolusjon som oppfordrer til tidlig rapportering av tilgjengelig drivstoff som møter 0,50% svovelkravene. Komiteen ble enig om å utstede sirkulær MEPC.1/Circ.880 om *Reporting of availability of compliant fuel oils in accordance with regulation 18.1 of MARPOL Annex VI*.

NOx Tier III krav for store yachter:

For noen år siden fikk store yachter fem års utsettelse for å møte kravene til Tier III.

Komiteen vurderte nå et forslag fra ICOMIA angående Tier III kravene for store yachter, hvor de argumenterte for at kravene var vanskelige for disse skipene, uten at det gikk utover linjene til skipene. Man ble enig om å oppfordre ICOMIA til å sende et detaljert forslag til MEPC 74 med endringer til MARPOL vedlegg VI for å unnta disse skipene kravene. Norge stilte spørsmålsteget om det var en eksisterende output som man kunne vurdere et slikt endringsforslag under.

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

Komiteen godkjente noen enhetlige fortolkninger knyttet til Datainnsamlingsystemet. Fortolkningene er gitt i i annex 7 til MEPC 73/WP.7.

.7 Reduction of GHG emissions from ships

Det fjerde mellommøte for arbeidsgruppen for reduksjon av drivhusgasser fra skip møttes uken før MEPC 73. Gruppen utarbeidet et oppfølgingsprogram av IMOs drivhusgass strategi som ble vedtatt på MEPC 73. Arbeidsgruppen ledes av Sveinung Oftedal fra Klima- og miljødepartementet.

Under MEPC 73 ble man også enig om følgende:

- Angående omfanget av det fjerde GHG studiet ble man enig om å avholde et ekspertmøte i mars 2019 for å avklare endel tekniske og metodemessige spørsmål.
- Man skal ha et femte mellommøte for arbeidsgruppen i uken før MEPC 74 (tirsdag til fredag). Man rapporterer muntlig til MEPC 74, noe som vil spare endel tid på gjennomgang av rapport og tid knyttet til oversettelse.
- Det femte mellommøtet skal også vurdere dokumenter som er sendt inn til MEPC 74.
- Arbeidsgruppen begynte å diskutere en prosedyre for konsekvensanalyser, og ble enig om å be IMO Sekretariatet om å informere om eksisterende IMO prosedyrer relevante for konsekvensanalyser til MEPC 74.

Rapporten fra de to møtene er gitt i MEPC 73/WP.5 og WP.7.

.8 Development of an action plan to address marine plastic litter from ships

Alle dokumentene som var sendt inn til møtet ble sendt videre til arbeidsgruppen. Arbeidsgruppen grupperte de foreslåtte tiltakene i et utkast til handlingsplan, sammen med de overordnede ønskede resultatene:

1. Reduksjon av marint plastavfall fra fiskefartøy:
 - Gjøre IMO nummer bindende for fiskefartøy, bindende krav til merking av fiskeredskap i vedlegg V, loggføring av identifikasjonsdetaljer for fiskeredskap, rapportering av utilsiktet tap eller *kassering* av fiskeredskap, rapportering av kassert eller utilsiktet tapt fiskeredskap til IMO via GISIS, henting av utslitt fiskeredskap, passivt fisket avfall, bruk av plakater, avfallshåndteringsplaner og avfallsdagbøker. Havnestatskontroll på fiskefartøy.
2. Reduksjon av skipsfartens bidrag til marint plastavfall:
 - Bruk av plakater, avfallshåndteringsplaner og avfallsdagbøker, rapportering av containere tapt på havet, sporing av containere, plast forbruksvarer tapt på havet, forbedre håndhevelsen av MARPOL vedlegg V.
3. Forbedring av mottaksanlegg og håndtering for å redusere marint plastavfall;
 - Vurdering av kravene til mottaksanlegg og håndhevelse knyttet til leveranser til mottaksanlegg,
4. Økt bevisstgjøring, utdanning og trening (familiarization) for sjøfolk
5. Forbedre forståelsen av skips bidrag til marint plastavfall

- Gjennomføring av en studie på marin forsøpling fra skip.
6. Forbedre forståelsen av regelverk knyttet til marint plastavfall fra skip
 7. Styrke det internasjonale samarbeidet
 - Gjøre informasjon tilgjengelig for United Nations Environment Agency (UNEA)
 8. Ytterligere teknisk samarbeid og kapasitetsbygging

I planen ble det også identifisert hoved-, koordinerende- og tilknyttede organer som kunne være ansvarlige for videreutvikling av hver tiltak. På grunn av tidspress klarte ikke gruppen å utarbeide omfanget av arbeid for PPR-underkomiteen, men i stedet ble det bestemt å prioritere tiltakene i handlingsplanen. Tiltakene i handlingsplanen skal være ferdige innen 2025.

Det ble bestemt å etablere en korrespondansegruppe som skal identifisere områder som skal adresseres i en IMO Studie som omfavner marint plastavfall fra skip og hvordan dette studie skal gjennomføres. Gruppen skal også utvikle en regelverksmatrise for å identifisere regelverk som er relatert til marint plastavfall fra skip for å finne mulige hull i regelverket. Arbeidet skal rapporteres til MEPC 74.

De fleste tiltakene i handlingsplanen har sin opprinnelse i dokumentet som Norge var med-innsender på, MEPC 73/8/2.

.9 Development of measures to reduce risks of use and carriage of heavy fuel oil as fuel by ships in Arctic waters

Komiteen vurderte innspill til en metodikk for konsekvensutredninger knyttet til bruk og oppbevaring av tungolje for bruk i Arktis. Komiteen ble enig i at forslagene fra USA (MEPC 73/9/1) og Finland (MEPC 73/9/2) skulle være basisdokumentene, men at forslagene i de andre dokumentene også kunne vurderes. Det er forventet at metodikken ferdigstilles under PPR 6, men man kan allikevel sende inn konkrete forslag til konsekvensutredninger til PPR 6.

.10 Identification and protection of Special Areas, ECAs and PSSAs

Ingen dokumenter var sendt inn.

.11 Pollution prevention and response

Komiteen godkjente rapporten fra PPR 5. De sakene hvor det var behov for ekstra avklaringer eller hvor det var sendt inn kommenterende dokumenter ble håndtert under de aktuelle agendapunktene. Komiteen godkjente endringer til IBC koden (hovedsakelig endringer til kapittel 17, 18 og 21) og endringer i MARPOL vedlegg II med innstrammede utslippskrav til parafin-liknende stoffer. Komiteen godkjente også en del generelle MARPOL endringer med tanke på bruk av elektroniske dagbøker.

.12 Reports of other sub-committees

Det eneste dokumentet som ble vurdert under dette agendapunktet var rapporten fra HTW 5. Det var ingen kommentarer til rapporten.

.13 Technical cooperation activities for the protection of the marine environment

Dette agendapunktet omhandler teknisk samarbeidsprosjekter i utviklingsland for bidra til implementeringen av IMOs regelverk og er i så måte viktig for utviklingsland. Norge annonserte at vi vurderer muligheten til å finansiere ytterligere prosjekter fremover.

.14 Capacity building for the implementation of new measures

Viseformannen hadde sendt inn et dokument med en vurdering om nytt regelverk vil kreve kapasitetsbygging eller ytterligere teknisk samarbeid. Komiteen valgte å ikke etablere Ad Hoc gruppen for videre analyser i og med at regelverk som ble vedtatt under dette møtet ikke var forventet å skape behov for denne type bistand.

.15 Work programme of the Committee and subsidiary bodies

Komiteen godkjente følgende nye 'Outputs':

- Ballastvann:
 - o *Development of training provisions for seafarers related to the BWM Convention, in the post-biennial agenda of the Committee, assigning the HTW Sub-Committee as the associated organ, with two sessions needed to complete the work, skal ferdigstilles innen 2021.*
 - o *Review of the BWM Convention based on data gathered in the experience-building phase, skal ferdigstilles innen 2023.*
 - o *Urgent measures emanating from issues identified during the experience-building phase of the BWM Convention", skal ferdigstilles innen 2023.*
- NOx Code
 - o *Development of amendments to MARPOL Annex VI and the NOX Technical Code on the use of multiple engine operational profiles for a marine diesel engine.*

Det ble noen mindre endringer i scope/omfanget på dette output. Dette skjedde veldig raskt i plenum uten at noen rakk å reagere. Deler av Not to Exceed Zones fra dokumentet til USA (MEPC 73/11/1) blir inkludert i scope uten at jeg har helt oversikt over hvordan dette vil bli uttrykt.

Fiskefartøys bruk av saltvann for oppbevaring av fisk og for å stabilisere fartøyet:

Sør-Korea la frem dokumentene MEPC 73/15/3 and MEPC 73/INF.17 for å få klarhet i om nedkjølt saltvann, som både brukes til å oppbevare fisk og til å stabilisere skipet, var å betrakte som ballastvann. Komiteen kom frem til at dette ikke var å betrakte som ballastvann og at det ikke var behov for en «new output» på dette.

.16 Application of the Committees' method of work

Ingen kommentarer til dette agendapunktet.

.17 Election of the Chair and Vice-Chair

Komiteen gjenvalgte Hideaki Saito (Japan) og Harry Conway (Liberia) som henholdsvis formann og viseformann for MEPC i 2019.

.18 Any other business

Begroing av skip

Iran hadde sendt inn et dokument (MEPC 73/18/1) med en studie de hadde gjort ifm begroing av skip. Iran fikk mye positiv tilbakemeldinger på dokumentet som foreslo mer konkrete tiltak for å forhindre spredning av fremmede organismer. MEPC 73/18/1 og MEPC 73/INF.12 sendes videre til PPR for å diskuteres i forbindelse med revisjon av retningslinjene for forhindring av begroing av skip.

Bruk av PFOS holdig brannskum ombord på skip

Norge hadde sendt inn et dokument (MEPC 73/18/3) med en rapport som omhandler bruk av PFOS holdig brannskum ombord på skip. Dokumentet til MEPC var ment mer som informasjon og vi fikk heller ikke så mye tilbakemelding på det, bortsett fra Østerriket (Presidentskap i EU) og fra Australia, som vi vet arbeider med noe tilsvarende internt.

Vi ser for oss å sende inn et forslag til MSC for å få en ny Output som skal føre til et forbud mot å ha denne type brannskum ombord på skip

Haugesund 1.november 2018

Lars Christian Espenes
Delegasjonsleder