



TIL: Sjøfartsdirektør, assisterende sjøfartsdirektør, norsk delegasjon til MEPC 56 og deltakere på oppfølgingsmøte til MEPC 56.

FRA: Delegasjonen v/ Einar Arnesen

DATO: 07.11.2007

## **IMOs Miljøvernkomite MEPC 56, avholdt 09. – 13. juli 2007**

### **1. Innledning:**

#### **Følgende personer var oppnevnt i den norske delegasjonen:**

#### **Funksjon**

• Assisterende Sjøfartsdirektør Sigurd Gude, Sjøfartsdirektoratet	Delegasjonsleder
• Seniorrådgiver Einar Arnesen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
• Seniorrådgiver Turid Stemre, Sjøfartsdirektoratet	Plenum
• Seniorrådgiver Jens Henning Koefoed, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, WG 1
• Seniorrådgiver Siri Øvstebø, Sjøfartsdirektoratet	DG
• Seniorrådgiver Anna Kari Rasmussen, Sjøfartsdirektoratet	WG 3
• Rådgiver Mona Kristensen, Sjøfartsdirektoratet	Plenum, RG
• Seniorrådgiver Sveinung Oftedal, Miljøverndepartementet	Plenum, WG 2
• Seniorrådgiver Kristin Elise Frogg, Miljøverndepartementet	Plenum, WG 2
• Rådgiver Marit Viktoria Pettersen, Miljøverndepartementet	WG 2
• Seniorrådgiver Hilde Kristin Hansen, Nærings- og handelsdepartementet	Plenum, WG1
• Overingeniør Torgrim Asphjell, SFT	WG 2
• Rådgiver Ole Thommesen, SFT	WG 1
• Avdelingsleder Karl Rygh, Det Norske Veritas	WG 2
• Principal Consultant Terje Sverud, Det Norske Veritas	WG 1
• Principal Surveyor Kirsten Rognstad, Det norske Veritas	WG 3
• Direktør Terje C. Gløersen, Norges Rederiforbund	WG 2
• Seksjonsleder Rune Karlsen, Norges Rederiforbund	WG 1
• Senior Forsker Øyvind Buhaug, MARINTEK	WG 2
• Prosjektleder  Carl Tullstedt, AlfaWall AB	RG

### **Arbeidende undergrupper under MEPC 56 møtet:**

Arbeidsgrupper:

WG1: Recycling of ships (Agenda item 3).

WG 2: Prevention of Air Pollution from ships (Agenda item 4).

WG 3: Role of the human element (Agenda item 17).

Drafting grupper:

DG 1: Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments (Agenda item 5).

Review grupper:

RG 1: Harmful aquatic organisms in ballast water (Agenda item 2).

### **Andre møter ifm MEPC 56:**

EU-koordineringsmøte:

Ble avholdt i Brussel 20. juni med deltakelse av Einar Arnesen og Sveinung Oftedal.

Nasjonalt formøte:

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen og inviterte spesialister den 27. juni i Sjøfartsdirektoratet.

### **Diverse:**

IMO sin offisielle rapport fra møtet er lagt ut på IMO sine dokument sider på Internet. Ytterligere informasjon kan fås ved henvendelse til Einar Arnesen på telefon 52 74 51 52 eller til email ear@sjofartsdir.no

## **2. Utfall av de ulike agendapunktene:**

### **Agendapunkt 2: Harmful aquatic organisms in ballast water:**

**Norske dokumenter:**

MEPC 56/2/1: Application for Final Approval of a ballast water management system using Active Substances.

**Generelt:**

Etter MEPC 55 har 4 nye stater inkludert Norge ratifisert Ballastvannkonvensjonen. Ved MEPC 56 representerte disse 3,4% av verdens bruttotonnasje. For at konvensjonen skal tre i kraft må den ratifiseres av 30 stater som representerer 35% av verdens bruttotonnasje.

MEPC 56 vedtok retningslinjene G 7 (risiko vurderinger under regel A-14) og G 13 (tilleggslovforslag og nødssituasjoner). Begge er utviklet for å assistere implementeringen av ballastvannkonvensjonen.

Norge fikk gjennom grunnleggende og endelig godkjenning av vannballast behandlingssystemet "PureBallast", som er utviklet av Alfa Wall Dette er det første systemet for vannballastbehandling som er innvilget endelig typegodkjenning av IMO. .

Det ble oppnevnt en Review Group, hvor vi var representert ved Mona Kristensen (delvis) og Carl Tullstedt.

Det ble bestemt at det skal etableres en arbeidsgruppe på ballastvann under BLG 12 som skal behandle prøvetaking i henhold til IMO retningslinjer G2 og Port State Control.

### **Oppfølging:**

Sende inn dokument til MEPC 57 hvor det adresseres en enhetlig prosedyre for vurdering av hvorvidt et behandlingsanlegg benytter eller ikke benytter aktivt stoff.

### **Agendapunkt 3: Recycling of ships:**

#### **Norske dokumenter:**

MEPC 56/3/10: Comments to the report of ISRWG 2 – Proposal to include three Hazardous Materials in the draft Convention.

#### **Generelt:**

MEPC 56 vurderte videre tekstutkastet til den nye Konvensjonen som skal gi et globalt regelverk for aktiviteter innen internasjonal shipping og for opphugging av skip slik dette forelå fra den mellomliggende Arbeidsgruppen som hadde møte i London 7. til 11. mai i år.

Arbeidsgruppen på skipsresirkulering vi var representert ved Jens Henning Koefed (formann), Hilde K. Hansen (delvis), Sveinung Oftedal (delvis), Kristin Frogg, Rune Karlsen, Terje Sverud og Ole Thommesen fortsatte sitt arbeid under MEPC 56 , med å bearbeide utkastet til konvensjon og planlegge det videre arbeidet.

Hovedpunktene i Konvensjonen vil bli:

- Design, konstruksjon, operasjon og forberedelser av skip for å lette en sikker og miljøvennlig opphugging, uten å kompromittere med en sikker og operasjonell effektivitet av skip.
- Operasjon av opphuggingssteder på en sikker og miljøvennlig måte.
- Etablering av en hensiktsmessig håndhevingsmekanisme for skipsopphugging, og inkludere krav til sertifisering og rapportering.

For å lette sluttføringen av tekstutkastet til Konvensjonen i god tid før den skal sirkuleres for Diplomatkonferansen som er planlagt 2008/2009, besluttet Komiteen at Arbeidsgruppen for Skipsopphugging skal avholde et tredje mellommøte før MEPC 57. Frankrike har påtatt seg å være vertskap for møtet som vil bli avholdt i Nantes 21.– 25. Januar 2008.

Komiteen sa seg enig i at det er behov for et tredje møte i den felles ILO/IMO/BC Arbeidsgruppen for Skipsopphugging, og inviterte ILO til å vurdere å avholde et møte, muligens i løpet av 2008.

### **Oppfølging:**

Norge skal delta i det 3dje mellommøtet for Arbeidsgruppen for Skipsopphugging som avholdes i Nantes, Frankrike fra 21. – 25. Januar 2008. Dokumentfrist for dette møtet er satt til 14. desember i år. Sjøfartsdirektoratet vil invitere til deltakelse og sende ut påmeldingsskjemaer, samt arrangere nasjonalt formøte omtrent ved dato for dokumentfrist.

Norge skal også delta i et felles ILO/IMO/BC Arbeidsgruppemøtet som vil bli avholdt i 2008.

### **Agenda punkt 4: Prevention of air pollution from ships:**

#### **Norske dokumenter:**

MEPC 56/4/2 : Comments on the scope of work for an update of the IMO study on GHG (Norway co-sponsor for Japan).

MEPC 56/4/9 : Elements of a possible market-based CO2 emission reduction scheme.

MEPC 56/4/10: Comments to Tier III NOx Proposals.

MEPC 56/4/11: Proposed format for a GHG module in GISIS.

#### **Generelt:**

Det forelå tre forslag om fremtidig regulering av Svovel i vedlegg VI, inkludert et industriforslag om å forby bruk av tungolje på skip. Denne saken er svært kontroversiell. For å bringe den videre ga MEPC sin tilslutning til et forslag fra Generalsekretæren om å sette i gang en omfattende utredning, utført av en uformell tverrfaglig myndighet/industriell vitenskapelig ekspertgruppe, for å vurdere hvilke innvirkninger på miljø, menneskelig helse og på shipping- og petroleumsindustriene, en innføring av hvilken som helst av de foreslåtte tiltakene til reduksjon av SOx- og partikkelutslipp fra skip vil ha. Videre hvilke innvirkninger slike reduksjoner vil ha for andre utslipp, inkludert CO2 utslipp fra skip og oljeraffinerier, tatt i betraktning tilgjengelige CO2 reduserende teknologier. Undersøkelsen skal finansieres ved donasjoner fra medlemsstater og NGOer

Ekspertgruppen har allerede startet sitt oppdrag ved å forberede rapporter til BLG 12 og MEPC 57. Norge har oppnevnt Olav Tveit, DnV, som deltaker, og han vil representere i gruppen med sin ekspertise.

#### **Annex VI**

Basert på forslag fra Arbeidsgruppen vedtok MEPC 56 at det skulle avholdes et nytt mellomliggende arbeidsgruppemøte (BLG-WGAP 2) på luftforurensning fra skip.

Det ble avholdt 29. oktober – 2. november.

Arbeidsgruppen satte opp følgende utkast til et arbeidsdokument (Terms og Reference) for dette møtet:

- 1 Adoption of the agenda
- 2 Revision of MARPOL Annex VI, the NO<sub>x</sub> Technical Code and related guidelines
- 3 Consideration of the need for further intersessional work prior to BLG 12, including establishment of correspondence group(s)
- 4 Wash water criteria for Exhaust Gas-SO<sub>x</sub> Cleaning Systems
- 5 Amendments to the Guidelines for On-board Exhaust Gas-SO<sub>x</sub> Cleaning Systems (resolution MEPC.130(53))
- 6 Any other business
- 7 Consideration of the report to BLG 12

Videre arbeide med SO<sub>x</sub> og PM er utsatt i påvente av generalsekretærens studie, og vil bli videre behandlet under BLG 12.

Frist for innsendelse av dokumenter til BLG-WGAP 2 er satt til 5.oktober.

Det forventes at BLG 12 vil slutføre sitt utkast for tillegg til MARPOL Annex VI og NO<sub>x</sub> koden, og inkludere rapporten fra ekspertgruppen. Målet er å få tilleggene godkjent av MEPC 57 og vedtatt av MEPC 58.

### **Svovelinnhold i brennoljer:**

Det er registrert at resultatene fra skip's overvåkingsprogram for svovelinnhold i brennolje viser en nedgang i svovelinnhold fra gjennomsnittlig 2,70% i 2005 til gjennomsnittlig 2,59% i 2006.

Sjøfartsdirektoratet mottar relativt ofte kopi av protestmeldinger fra norske skip som har fått levert om-bord bunkers med svovelinnhold høyere enn hva som var oppgitt i leveringsspesifikasjonen. Dette skjer fra leverandører i Holland, Tyskland og land i Baltikum eks. Sverige og Finland. Det foreligger forslag til rutiner for oppfølging av slike klager.

### **Klimagasser:**

Komiteen bekreftet behov for å oppdatere IMO sin 2000 års studie av klimagasser ( 2000 IMO GHG Study), og avtalte en tidsramme, omfang og "terms of reference" for dette arbeidet.

Undersøkelsen skal dekke dagens globale omfang av klimagasser og relevante tilskudd avgitt fra skip i internasjonal trafikk, senarier for fremtidige utslipp, identifisere fremskritt inntil i dag for reduksjon av utslipp av klimagasser og andre stoffer, identifisere mulige fremtidige måter for å redusere utslipp av klimagasser og analysere kostnadsfordeler, inkludere innvirkninger på miljø og menneskelig helse, vurdere muligheter for å redusere dagens og fremtidige utslipp av klimagasser og andre stoffer fra skip i internasjonal fart, samt å identifisere innvirkningene utslipp fra skip har på klimaendringene. Målet er å sende det oppdaterte studiet til MEPC 59 hvis mulig, men i alle fall ikke senere enn 2010. Sekretariatet vil oppnevne en Styringskomite som skal overvåke dette arbeidet.

Norge har fått stort gjennomslag i denne saken og har i hovedsak grunn til å være fornøyd med "terms of reference". Det må arbeides for at tilstrekkelig finansiering av arbeidet kommer på plass.

I mellomtiden er det opprettet en korrespondansegruppe på klimagass-relaterte spørsmål for å diskutere og samle mulige for tilnærming av tekniske, operasjonelle og marked baserte virkemidler for å adressere klimagassutslipp fra skip og presentere en rapport for MEPC 57. Australia og Nederland opptre som felles koordinatører for korrespondansegruppen. Dette arbeidet er igangsatt og Norge er representert i korrespondansegruppen ved:

Einar Arnesen (koordinator), Sveinung Oftedal (MD), Terje Gløersen (NR), Øyvind Buhaug (Marintek), Karl Rygh (DnV), Hilde K. Hansen (NHD), Marit Viktoria Pettersen (MD), Torgrim Asphjell (SFT) og Arild Viddal (SD).

Korrespondansegruppen har ikke mandat til å konkludere, men vil gi ett sammendrag.

Arbeidsgruppen la Norges forslag til definisjon av GHG modul i GISIS (MEPC 56/4/11) til grunn og utarbeidet formatet for en slik modul. IMO sekretariatet vil nå lage modulen og poste instruksjoner om bruk av denne på sine hjemmesider. Arbeidsgruppen ble videre enige om et sirkulær der medlemslandene oppfordres til å bidra med data.

Det foreslåtte GISIS formatet og det tilhørende sirkulæret er å finne hhv som Annex 5 og Annex 6 i MEPC 56/WP.6

Vi har fått det som vi vil i denne saken.

### **SOx:**

Komiteen sa seg enig i Arbeidsgruppens forslag til at slutføringen av forslag til kriteria for vaskevann for eksosgass SO<sub>x</sub> rensesystemer (EGCS\_SO<sub>x</sub>) og forslag til retningslinjer for for bord eksosgass SO<sub>x</sub> rensesystemer (res. MEPC. 130(53)) skal inkluderes i "Terms of Reference" for BLG-WGAP 2 og resultatene av disse rapporteres direkte til MEPC 57.

Arbeidsgruppen jobbet intensivt med utarbeidelse av krav til vaskevann fra avgassrensesystem. Tidligere forslag fra UK om å kreve EIA ble valgt bort til fordel for å etablere tallfestede krav som foreslått av Norge og Finland. Det ble enighet om å differensiere krav for skip i bevegelse og skip som ligger i ro. Med bakgrunn i at erfaringene med teknologien og mulige skadevirkninger er liten ble det enighet om at kravene skal ligge på et forsvarlig men lavt nivå og heller strammes inn dersom erfaringer tilsier ett behov for det. Av den grunn ble opplegg for å sikre tilgang informasjon om utslippsvann diskutert. En mulighet var at skip som installerer rensesystem og som bidrar med informasjon skal bli unntatt fra eventuelle strengere fremtidige krav dersom de gjøres tilbakevirkende.

Kravet vil trolig omfatte pH, PAH (som indikator for olje) og turbiditet (som indikator for effekt av renselanlegg). Med tanke på muligheten for at fremtidige renselanlegg tilpasses for å ta ut NO<sub>x</sub> også vil en også muligens stille et krav til maksimalt innhold av nitrogen

Parallelt ble det jobbet med å oppdatere og restrukturere guidelinen for avgassrensesystem MEPC.130(53). De nye kravene til vaskevann vil komme inn som en del av dette dokumentet.

Arbeidet er ikke avsluttet, og målsetningen er å bli ferdige med dette arbeidet under ekspertgruppemøtet i Berlin.

Norge har fått stort gjennomslag for forslagene i MEPC 4/7 og BLG WGAP 2-12, og har i hovedsak grunn til å være fornøyd med utviklingen.

### **NOx:**

Endringer av NO<sub>x</sub> technical code ble diskutert i en splinter-gruppe ledet av Simon Brown fra UK. Innholdet i disse diskusjonene var svært tekniske. Viktige element er hvilke deler av ISO 8178:2006 som skal inn i den nye koden, og en del rundt grenseoppgang og håndtering av spesialtilfeller. Norge var for det meste ikke representert i denne gruppen.

Det var noe fremdrift i forbindelse med de forskjellige tilleggene til NO<sub>x</sub> koden, men tiden som var satt av til Arbeidsgruppens arbeid tillot ikke at dette ble slutført. Det vil bli arbeidet videre på denne saken under BLG-WGAP 2.

**Oppfølging:**

- Norge vil delta på BLG-WGAP 2 i Berlin i uke 44 (29.oktober til 2.november).
- Norge deltar aktivt i korrespondansegruppen på klimagasser (GHG).
- Norge må bidra til at data samles inn og legges inn i GISIS-modulen. Vi skal også arbeide aktivt med vurdere av hvordan slike data bør (og evt. ikke bør) brukes.  
Sjøfartsdirektoratet vil sette dette opp som et miljøprosjekt i 2008, og samarbeide med aktuelle aktører i næringen

**Agenda punkt 5: Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments:**

**Norske dokumenter:**

Ingen

**Generelt:**

**Vedtatte endringer i MARPOL:**

- Annex I : i regel 38.2.5, mottaksanlegg utenfor spesielle områder (Special Areas), å inkludere forpliktelse til å sørge for mottaksanlegg for oljeblandinger fra lasteområder på oljetankskip, ved å referere til regel 34 som omhandler avløpskrav fra disse lasteområdene.
- Annex IV: i regel 11.1.1, krav til avløp av kloakk til sjø, å tilføye teksten ”eller kloakk som kommer fra områder der levende dyr oppholder seg” (or sewage originating from spaces containing living animals). Tillegget gjør det klart at avføring fra dyr skal utslippes til til sjøen, ikke i store mengder på en gang, men i moderate porsjoner, som er dagens krav til utslipp av ubehandlet kloakk fra beholdningstanker.

Begge tilleggene forventes å tre i kraft fra 1. desember 2008.

**Tillegg til IBC koden:**

Komiteen vedtok videre tillegg til IBC koden i forbindelse med kapittel 11 (Fire Protection and Fire Extinguishing, kapittel 17 (Summary of minimum requirements), kapittel 18 (List of Products to which the code does not apply), og kapittel 19 (Index of Products Carried in bulk). Tilleggene ble godkjent av MSC 82. Både MSC og MEPC gjør IBC koden obligatorisk, så tillegg må godkjennes av begge komiteene.

**Oppfølging:**

Endringstekster i MARPOL vedlegg I og IV må gjennomføres i norsk rett i form av forskriftsendring. Det samme må gjøres med IBC-koden. Mal for IOPP-sertifikatet må endres. Videre må endringene innarbeides i det pågående arbeidet med oversettelse til norsk av MARPOL vedlegg som er gjennomført i norsk rett med inkorporasjon.

**Agenda punkt 6: Interpretations and amendments of MARPOL 73/78 and related instruments:**

**Norske dokumenter:**

MEPC 56/6/3: Applicability of MARPOL Annex II regulation 4.1.3 to Ship Type 2 Chemical tankers.

### **Annex II – reg. 4.3.1:**

Norge sendte inn document MEPC 56/6/3 (med Marshall Islands, Singapore og Intertanko som partnere) for å oppnå en klar internasjonal forståelse av ordlyden i regel 4.3.1. i MARPOL - Annex II.

Det norske forslaget til å åpne for mulighet til å gi dispensasjon for frakt av vegetabiliske oljer i tanker med volum over 3000 m<sup>3</sup> for type 2 kjemikalietankskip møtte stor motstand og oppnådde ikke å få gjennomslag (ble nedstemt).

### **Revisjon av MARPOL Annex V:**

Komiteen inviterte Korrespondansegruppen til å fortsette sitt arbeide og ga sin tilslutning til å arbeide med en holistisk tilnærming slik at en komplett revisjon av Annex V og dets retningslinjer kan gjennomføres.

Målet er å fullføre revisjonen i løpet av oktober 2008. Sjøfartsdirektoratet deltar i korrespondansegruppen.

### **Agenda punkt 8: Identification and protection of Special Areas and Particularly Sensitive Sea Areas:**

#### **Norske dokumenter:**

Ingen.

Komiteen vedtok en resolusjon som fastsetter dato 1. august 2008 for ikrafttredelse av utslippskrav i Gulfoområdet ("the Gulfs Area). Området ble etablert som "Special Area" i 1973, da konvensjonen trådte i kraft, men utslippskravene kunne ikke ha effekt før statene i området hadde ratifisert Konvensjonen og etablert tilstrekkelig tilbud av mottaksanlegg.

MEPC 56 vedtok også en resolusjon som også fastsetter dato 1. august 2008 da utslippskravene under MARPOL Annex I trer i kraft i "Special Area" i Sør-Afrika.

### **Agenda punkt 10: Reports of Sub-Committees:**

#### **Norske dokumenter:**

Ingen

#### **Generelt:**

Bruk av tungolje (HGO) I Antarktis:

Den internasjonale sammenslutning av Cruise rederier (CLIA) hadde sendt inn et dokument MEPC 56/10/2 som var en respons til Norges dokument BLG 11/14/3 (innsendt til BLG 11), hvor vi ønsket en tilføyelse til MARPOL - regel 15, som ville forby frakt av tungolje (HGO) i Antarktiske strøk.



I sitt dokument og under diskusjon i plenum uttrykte CLIA med henvisning til definisjonen på HGO i MARPOL - regel 21, bekymring for at vårt forslag vil medføre forbud også for smøreoljer, og videre problemer med tømning, rengjøring og gassfriing av HGO tanker før skip går inn i Antarktiske farvann. Det ble påpekt at plassering av HGO med beskyttende avstand fra utvendig skrog ville redusere faren for utslipp av olje til sjøen. CLIA ba om tid så denne saken kunne vurderes nærmere før en endelig avgjørelse tas, og fikk god støtte for dette. Komiteen besluttet at saken til BLG for videre behandling og instruerte BLG å sende en anbefaling til MEPC 57.

**Oppfølging:**

Norge skal sende et nytt dokument til BLG 12 på denne saken, og tar i denne forbindelse kontakt med andre medlemsstater for å søke co-sponsorer.

**Agenda punkt 11: Work of other bodies:****Norske dokumenter:**

Ingen.

**Generelt:**

Rapportene fra andre Komiteer og Underkomiteer ligger ute som dokumenter til MEPC 56 under Agendapunkt 11. Alle ble godkjent uten kommentarer.

MEPC ba Korrespondansegruppen som har arbeidet med gjennomgang av Annex V å fortsette dette arbeidet med en holistisk tilnærming slik at en komplett revisjon av Annex V med tilhørende retningslinjer kan gjennomføres uten hensyn til et partis rett til å sende foreslåtte tillegg til oppmerksomhet for Komiteen. Formålet er å fullføre gjennomgangen i oktober 2008.

**Agenda punkt 17: Role of the Human Element:****Norske dokumenter:**

Ingen.

**Generelt:**

Følgende er en oversikt over diskusjoner og konklusjoner fra Arbeidsgruppen.

**a) MEPC 56/17/1 Experience, qualifications and training for the role of Designated Person under the ISM-code:**

Forslaget til tekst som ble sendt inn til IMO om å endre "Revised Guidelines on Implementation of the ISM Code" (Resolution A.913(22)) kunne risikere å ikke bli lagt frem for Assembly i 2007 på grunn av administrative forsinkelser. Dokumentet ble derfor omgjort til et MSC-MEPC.7 circular.

Det var bred enighet om at det skulle stilles krav til DP.

Komiteen godkjente forslaget til sirkulær som overføres til MSC 83. Norge var aktive i utarbeidelsen av forslaget i forkant av møtet. Vi la oss på linje med EU-landene under diskusjonen i arbeidsgruppen, og aksepterte til slutt de endringer som ble foretatt.

**b) MEPC 56/17/7 Near-miss information:**

Det ble lagt fram to dokumenter relatert til rapportering av nesten-ulykker på MEPC (MEPC 56/17/6 fra IFSMA og MEPC 56/17/7 fra Liberia).

Komiteen ble enig om at Liberias tekst skulle danne grunnlaget for veiledningen, og inviterte alle medlemsland og organisasjoner til å sende inn bidrag til neste møte for Human Element gruppen (MSC84). Norge støttet dette.

**c) MEPC 56/17/8 Guidelines for the operational implementation of the ISM Code by companies**

En rekke europeiske land samt EU-kommisjonen (MEPC 56/17/8 and MEPC 56/17/10) har foreslått en revisjon av den eksisterende veiledningen om implementering av ISM. Det ble også lagt fram et forslag til en veiledning for selskapene/rederiene.

Komiteen vedtok (under den forutsetning at MSC 83 vedtar det), MSC-MEPC sirkulæret "*Guidelines for operational implementation of the ISM Code by Companies*"

Det ble ikke noen diskusjon om en skulle ha en slik veiledning eller ikke. Norge har forpliktet seg til å følge EUs innstilling og støttet forslaget.

**d) MEPC 56/17/5 Development of a safe working environmental standard and its application to Tier II Functional Requirements of the Goal Based Constructional Standards**

ICFTU (MEPC 56/17/5) har fremmet et forslag om å lage en *Code of Safe Working Environmental Standards for seafarers'* i overensstemmelse med resolusjon A.947(23). MEPC ble enig om å sende saken videre til MSC 83 og *the Goal Based Standards Working Group* for videre behandling under diskusjon av *Safety Level approach*.

Norge har vært positive til en slik standard, men har i liten grad engasjert seg i ICFTUs forslag i HE arbeidsgruppen. Norge bør innen MSC 83 ta stilling til forslaget og hva en slik standard bør inneholde med tanke på å ta hensyn til det menneskelige element.

**e) MEPC 56/17/9 ILO proposal for the establishment of a joint IMO/ILO Working Group on the Human Element**

Sekretariatet (MEPC 56/17/9) informerte om at IMO hadde mottatt enn formell forespørsel fra ILO om å etablere en *Joint IMO/ILO Working Group on the Human Element*.

Det var enighet at det ikke er behov for etablering av en ny gruppe med et slikt vidt mandat på dette tidspunkt. Det var også enighet om at det kan bli aktuelt å etablere en Ad Hoc Joint ILO/IMO working group, etter ILOs trepartsorganisering, ved sammenfallende problemstillinger innen tekniske og designmessige spørsmål i konkrete saker. Arbeidet med å implementere ILOs samlekonvensjon ble nevnt som eksempel på en slik sak. Norge støttet dette forslaget

**f) MEPC 56/17/4 Ongoing work og the Human Factors Task Group (HFTG) established by the industry**

Industrien foreslo å instruere STW til å inkludere opplæringskrav relatert til "*Understanding, Behaviour, Compliance, Risk Management and Leadership*" for hver STCW funksjon. Forslaget ble betraktet som for diffust til å kunne sendes til STW foreliggende form. Det ble besluttet at

HFTG skal fortsette arbeidet og legge fram et mer utfyllende forslag relatert til å forhindre svikt i etterlevelse av prosedyrer under lasthåndtering og andre relevante prosedyrer til MSC 83.

**Oppfølging:**

Neste møte for denne arbeidsgruppen blir på MSC 84.

**Ytterligere informasjon vedr. MEPC 56 kan innhentes fra IMO sin offisielle møterapport utgitt i dokument MEPC 56/23.**

**3. Forberedelser til fremtidige møter:**

**ISWGSR-III**

**Resirkuleringsarbeidsgruppen møtes i Frankrike i slutten av Januar.**

**Sjøfartsdirektoratet vil komme tilbake med en egen prosess for å forberede dette møtet.**

**BLG-WGAP 2:**

Det skal avholdes et andre ekspertmøte på luftforurensing i Berlin i uke 44. Norske innspill må forberedes, og dokumentfristen er satt til 5.oktober.

**BLG 12 og MEPC 57:**

Det legges opp til å forberede norske innspill til møtene i tråd med tidligere praksis. Viktige temaer vil være:

- Ships Recycling
- Klimagasser
- Revisjon av MARPOL Annex VI - Luftforurensing
- Ballastvann
- Revisjon av MARPOL Annex V – Kloakkutslipp

Dokumentfristen for BLG 12 er satt til:

Bulky : 02. november

Non bulky : 30.november

Kommentarer: 14. desember

Haugesund 07.11.2007

Einar Arnesen

**Vedlegg:**

2 felles pressemeldinger fra NHD og MD.

## Pressemelding

publisert 09.07.2007

Nr.: 57/07

## Pådriver for miljøvennlig drivstoff

Felles pressemelding fra Nærings- og handelsdepartementet og Miljøverndepartementet

I dag møtes miljøkomiteen i FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) i London. Forurensning fra skip blir et sentralt tema. Norge var et av de første landene som støttet forslaget om at alle skip skal gå over til å bruke mer miljøvennlig drivstoff.

Et skifte fra dagens bruk av tungolje til lette destillatoljer med lavt svovelinnhold vil redusere de globale utslippene av svovel med 60–80 prosent.

– Forslaget er offensivt og langsiktig og det vil løse svært mange av skipsfartens forurensningsproblemer, både til luft og sjø. Derfor støtter vi videre arbeid, sier nærings- og handelsminister Dag Terje Andersen og miljøvernminister Helen Bjørnøy i en felles uttalelse.

Det er den internasjonale tankrederorganisasjonen INTERTANKO som har fremmet forslaget om bruk av lette destillatoljer for skipsfarten. Støtte fra medlemslandet Norge bidrar til at forslaget blir grundig vurdert og at det blir reelle forhandlinger i IMO.

Beregninger viser at en overgang til lette destillatoljer for skipsfarten kan redusere de globale utslippene av svovel fra om lag 15 millioner tonn til om lag 3 millioner tonn per år. Dette vil også føre til betydelige reduksjoner i partikkelutslipp. Utslippene av nitrogenoksider (Nox) kan reduseres med 10-15 prosent som følge av en overgang.

Et mer miljøvennlig drivstoff øker driftssikkerheten for skip og reduserer således risikoen for ulykker. Konsekvensen ved ulykkesutslipp er også langt lavere da lettere drivstoff i stor grad vil fordampe raskt ved utslipp til sjø.

– Det er nødvendig at IMO får fortgang i sitt arbeid for å finne løsninger som reduserer klimautslippene, sier Andersen og Bjørnøy.

Norge er det eneste landet som kommer med konkrete innspill for å redusere klimautslippene fra internasjonal skipsfart.

Norge har sendt inn et dokument som skisserer opprettelse av et fond finansiert av skipsfarten, og at midlene fra fondet benyttes til tiltak for å redusere utslipp fra skip, kjøp av klimavoter (CDM) og tilpasningstiltak i u-land. Systemet foreslår også at det settes et tak for hvor mye skipsfartens kan slippe ut.

## Pressemelding

Publisert 13.07.2007

Nr.: 60/07

## Utfasing av tungolje som drivstoff for skip

Felles pressemelding fra Miljøverndepartementet og Nærings- og handelsdepartementet

En gruppe av uavhengige eksperter skal utrede konsekvensene av forslaget om langsiktig utfasing av tungolje som drivstoff for skip. Det er klart etter denne ukens møte i miljøkomiteen i FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) i London. Forurensning fra skip har vært et sentralt tema.

– Det er nødvendig at IMO får fortgang i sitt arbeid for å finne løsninger som reduserer klimautslippene, sier miljøvernminister Helen Bjørnøy og nærings- og handelsminister Dag Terje Andersen i en felles uttalelse.

Den internasjonale tankrederorganisasjonen INTERTANKO har fremmet forslaget om bruk av lette destillatoljer for skipsfarten. Beregninger viser at en overgang til lette destillatoljer kan redusere de globale utslippene av svovel fra om lag 15 millioner tonn til om lag 3 millioner tonn per år. Utslippene av nitrogenoksider (Nox) kan reduseres med 10-15 prosent.

Utredningen som nå settes i gang skal omfatte utslippsreduksjoner, kostnader og tilgjengelighet, og gi et bedre grunnlag for IMOs endelig beslutning. Norge har som foreløpig første land i verden gitt klart uttrykk for at dette er den beste, langsiktige løsningen for å redusere forurensningsproblemer i skipsfarten.

Norge har dessuten foreslått elementer i et mulig system for bruk av økonomiske virkemidler for å redusere utslippene av klimagasser fra skip. Norge har denne uken fått støtte for å utvikle dette videre.

Norsk institutt for vannforskning (NIVA) har testet og utviklet et nytt system for rensing av ballastvann. Dette systemet er det første i verden som har fått IMOs endelige godkjenning. Systemet skal nå endelig type-godkjennes av norske sjøfartsmyndigheter før kommersialisering.

– Det er veldig bra at Norge går foran og bidrar til å få fram ny miljøteknologi på dette området, sier statsrådene.