

TIL:	Sjøfartsdirektør, Assisterende Sjøfartsdirektør, Avdelingsdirektørene, deltakere i den norske delegasjon under MEPC 58.
FRA:	Delegasjonen v/ Einar Arnesen
DATO:	17.12.2008

Rapport fra MEPC 58, avholdt i IMO, London, 06. – 10.10. 2008

1. Innledning:

Følgende personer deltok i den norske delegasjonen:

- Einar Arnesen, S.dir. - Delegasjonsleder
- Turid Stemre, S.dir.
- Jens Henning Koefoed, S.dir.
- Lars Christian Espenes, S.dir.
- Håkon Storhaug, S.Dir.
- Hilde Kristin Hansen, NHD.
- Kristin Elise Frogg, MD.
- Sveinung Oftedal, MD.
- Hanne Inger Bjurstrøm, MD.
- Karine Herzberg, MD.
- Elisabeth Guttormsen, FKD.
- Trine Beate Solevaagseide, Kystverket.
- Terje C. Gløersen, Norges Rederiforbund.
- Øyvind Buhaug, Marintek.
- Tore Longva, DnV.
- Alfhild Aspelin, DnV.
- Erik Nyhus, DnV.
- Rolf Skjong, DnV.
- Håkon B. Thoresen, DnV.
- Anne-Marie Bomo, NIVA.
- August Tobiesen, NIVA.
- Aage Bjørn Andersen, Oceansaver.
- Birgir Nilsen, OptiMarin.

2. Arbeidsgrupper opprettet under møtet:

.1 - WG on GHG Emissions from ships.

Norsk deltakelse: Hilde Hansen, Sveinung Oftedal, Terje C. Gløersen, Øyvind Buhaug, Karine Hertzberg, Tore Longva, Eirik Nyhus.

.2 - RG on Ballast Water Technologies.

Norsk deltakelse: Anne Marie Bomo, August Tobiesen, Aage Bjørn Andersen, Birgir Nilsen.

.3 - DG on Ship Recycling.

Norsk deltakelse: Jens Henning Koefoed, Kristin Frogg, Alfhild Aspelin.

.4 - DG on Amendments to MARPOL Annex VI and the NOx Technical Code.

Norsk Deltakelse: Lars Christian Espenes, Håkon B. Thoresen.

.5 - Informal Group on Formal Safety Assessment.

Norsk deltakelse: Rolf Skjong.

3. Andre møter forbundet med MEPC 58:

Et mellommøte for reduksjon av utslipp av drivhusgasser (GHG-ISWG 1) ble avholdt i Oslo 23. – 27. juni 2008, med Norge som vertskap.

Nasjonalt formøte for MEPC 58 ble avholdt hos Sjøfartsdirektoratet 12. september 2008.

Et mellomliggende arbeidsmøte for skipsopphugging (MEPC-ISRWG 4) ble avholdt hos IMO i London 30. september – 3. oktober 2008.

4. Generelle bemerkninger:

Denne rapporten omhandler kun de for Norge mest sentrale punktene som ble behandlet under MEPC 58. IMO sin rapport fra møtet er lagt ut på deres dokument sider som dokumenter MEPC 58/23 og MEPC 58/23/Add.1. Direktoratets distriktssjefer vil få rapporten tilsendt på forespørsel til Haakon Storhaug på telefon 52745154 eller email: hst@sjofartsdir.no
Rapporten vil bli lagt ut på Sjøfartsdirektoratets nettsider.

5. Utfall av de enkelte agendapunktene:

Agendapunkt 2: Harmful aquatic organisms in ballast water:

Norske dokumenter:

MEPC 58/2/1 : Application for Final Approval of the Oceansaver Ballastwater Management System.

MEPC 58/2/12: Updated information regarding the PureBallastwater System in relation to the review of ballast water treatment technologies.

Norge oppnådde en endelig godkjenning (final approval) av et ballastvannbehandlingssystem av fabrikat "Oceansaver". Dette ble gjort under forutsetning av at Sjøfartsdirektoratet før typegodkjennings sertifikat (Type Approval Certificate) utstedes kan bekrefte at fem betingelser satt av GESAMP gruppen er oppfylt.

På grunn av at innholdet i rapporten fra GESAMP-gruppen ikke fullt ut reflekterte deres saksbehandling under godkjenningsprosessen var det enkelte delegasjoner som stilte spørsmål om hvorvidt godkjenning var korrekt utført. Etter noe møtevirksomhet og en del diskusjoner ble vår forklaring om innsendte opplysninger akseptert og godkjenning gitt i plenum.

Det er fra norsk side således oppnådd endelig godkjenning av to slike anlegg da vi fikk godkjent, som det første i verden, "PureBallast" systemet under MEPC 56.

Nær 5 år etter godkjenning av BWM-konvensjonen oppnådde MEPC 58 å ferdigstille den siste av 14 retningslinjer (Guidelines) for implementering av konvensjonen: ”Guidelines G2 for ballast water sampling”.

Foreslått revisjon av Guidelines G8 for godkjenning av ballastvann behandlingssystemer ble godkjent. Denne ble revidert for å sikre at en vurdering av miljømessig giftighet for systemer som ikke benyttet aktive substanser blir utført i prosessen for typegodkjenning.

Godkjente resolusjon MEPC.175(58) – Retningslinjer for informasjonsrapportering for typegodkjente ballastvannbehandlingssystemer.

Agendapunkt 3: Recycling of ships:

Som nevnt ble det avholdt et arbeidsmøte for skipsopphugging (MEPC-ISRWG 4) hos IMO i uken før MEPC 58. Hensikten med møtet var å foreta en gjennomgang av utkast til ny konvensjon slik at en ren tekst kunne legges frem for godkjenning under Komitemøtet, og videre sendes til diplomatkonferansen for skipsopphugging som skal avholdes 11.-15. mai 2009.

Teksten som gikk til MEPC 58 inneholdt to åpne spørsmål, nemlig detaljer for ikrafttredelse under Artikkel 17, og henvisningen til UNEP under Artikkel 15 – paragraf 2. Møtet besluttet å stryke alle hevnisninger til organisasjoner i 15-2 (det vil si stryke henvisningen til både ILO og UNEP). Ikrafttredelsesspørsmålet ble ikke løst. Under MEPC var det en draftinggruppe som arbeidet videre med teksten etter instruks fra Plenum og her ble det i tillegg reist tre andre spørsmål, slik at det gjenstår 4 åpne spørsmål til diplomatkonferansen:

- 1 Artikkel 14 – Dispute settlement: Tekst i brakett ”[by them]” er foreslått satt inn i Art. 14
- 2 MEPC 58 ble enige om å sette teksten “complies with the requirements of this Convention, and” i regel 10.1.4.2 i braketter (Vedrørende krav om at RO skal verifisere opphuggingskvalitet dersom opphuggingsstaten ikke gjør det) og et alternativ til 10.4.2:
“10.1.4.2 that the Ship Recycling Plan developed by the Ship Recycling Facility(ies) identifies correctly the information contained in the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials; and has been submitted to the Competent Authority(ies), unless the Party of the Competent Authority has made a declaration pursuant to Article 16.6.”
- 3 Det ble uttrykt bekymring vedrørende det uløste spørsmålet for avklaring av rapporteringskravene ved avslutning av opphuggingene som stilles i regel 25.

Bortsett fra spørsmålet om ikrafttredelse regner man ikke med at de tre andre spørsmålene vil bli vanskelig å bli enighet om.

Norsk oppfølging:

- Norske brief og delegasjon til diplomatkonferansen m.v må avklares.
- Arbeid med retningslinjer for godkjenning av opphuggingsverksteder. Dette ledes av Japan.
- Arbeid med retningslinjer for inventarlistene. Dette ledes av Japan.

Agendapunkt 4: Prevention of air pollution from ships:

Norske dokumenter:

- MEPC 58/4/6 : Comments on the draft guidelines for the Method of calculation of new ship design CO₂ Index - Proposal of definition of V_{ref}, and corresponding draft (co- sponsor med Danmark).
- MEPC 58/4/16: Identifying Consensus on IMO Principles on Addressing Greenhouse Gas Emissions from International Shipping (co-sponsor med Australia, Canada, Danmark, Tyskland, Japan, Marshall Islands, Panama og USA).
- MEPC 58/4/25: Comments on the outcome of GHG-WG 1 regarding the consideration of an Emission Trading Scheme for International Shipping (co-sponsor med Frankrike og Tyskland).
- MEPC 58/INF.14: Technical and operational means of reducing CO₂ emissions from ships.

SO_x:

For å redusere utslipp av SO_x er det foreslått nye grenseverdier for svovelinnhold i brennoljer som benyttes om bord i skip:

- **Globale grenseverdier:**
Svovelinnhold i enhver brennolje benyttet om bord i skip skal ikke overstige:
4,50% før 1. januar 2012.
3,50% på og etter 1. januar 2012.
0,50 % på og etter 1. januar 2020.
- **Grenseverdier i områder for utslippskontroll (ECA's):**
1,50% før 1. juli 2010.
1,00% på og etter 1. juli 2010.
0,10% på og etter 1. januar 2015.

Det er mulig å benytte et drivstoff med høyere svovelinnhold enn hva som er spesifisert i regel 14 hvis man har mulighet til å rengjøre eksosen slik at utslippene av SO_x og PM er minst like lave som hva man ville fått med drivstoff med redusert svovelinnhold. Dette er dekket under Regel 4 – Ekvivalenter.

Svovelinnhold i brennoljer levert til skip skal dokumenteres av leverandør ved en "bunker delivery note" som skal leveres til skipet sammen med en prøve av den leverte oljen. Oljeprøven skal være forseglet og signert av leverandør og oppbevares om bord til oljen er brukt opp, dog ikke for en kortere periode enn 12 måneder etter leveranse til skipet.

MEPC 57 ba ISO å utarbeide utkast til en brennoljespesifikasjon som eventuelt skal settes inn i MARPOL - Annex VI. ISO redegjorde status for dette arbeidet og MEPC 58 uttrykte bekymring for at en spesifisering ikke vil være klar innen det reviderte Annex VI trer i kraft 1. juli 2010. ISO vil prioritere arbeidet slik at en spesifisering vil foreligge før ikrafttreden av Annex VI, og en fremdriftsrapport vil bli sendt til MEPC 59.

NO_x koden:

NO_x koden 2008 ble godkjent ved Resolusjon MEPC.177(58).
Godkjente også MEPC.1/Circ.638 for midlertidige (Interim) retningslinjer for håndhevelse av NO_x koden 2008.

Volatile Organic Compounds (VOC):

Ved ikrafttredelse 1. juli 2010 vil Annex VI stille krav til at oljetankskip som frakter råolje (crude oil) for anløp til havn eller installasjon under jurisdiksjon av en stat som har anerkjent Annex VI, skal ha om bord en godkjent "VOC Management Plan".

De mest omfattende endringene til Annex VI er som følger:

Regel 4 – Ekvivalenter

Gjelder for alle regler i vedlegget, men det vises kun til regel 13 og 14.

Regel 12 – Ozone Depleting Substances (ODS)

ODS, andre enn HCFC, installert før 19.mai 2005 skal være forbudt.

Alle skip skal ha om bord en liste med ozonødeleggende stoffer, og skip over 400 BT som har uskiftbare systemer skal føre/vedlikeholde en Ozone Depleting Substances record Book.

Regel 13 - Nitrogenoksider

Det er enighet om å skjerpe NO_x-kravene i to ytterligere trinn, "Tier II" og "Tier III":

Tier II-kravene vil ligge mellom 15-20 % under IMO-kurven, og vil gjelde for dieselmotorer med effektuttak høyere enn 130 kW, og installert på skip på eller etter 1. januar 2011:

- (a) 14,4 g/kWh når "n" er lavere enn 130 rpm;
- (b) $44 * n^{(-0,23)}$ g/kWh når "n" er 130 rpm eller høyere, men lavere enn 2000 rpm; og
- (c) 7,7 g/kWh når "n" er 2000 rpm eller høyere.

Tier III-kravene vil ligge 80 % under IMO-kurven, og vil gjelde for dieselmotorer som er installert på skip på eller etter 1.januar 2016. Disse kravene vil kun gjelde i "Emission Control Areas" (ECA):

- (a) 3,4 g/kWh når "n" er lavere enn 130 rpm;
- (b) $9 * n^{(-0,2)}$ g/kWh når "n" is 130 rpm eller høyere, men lavere enn 2000 rpm; og
- (c) 2.0 g/kWh når "n" er 2000 rpm eller høyere.

Krav til eksisterende skip: Det vil også bli innført krav til dieselmotorer installert på skip på eller etter 1. januar 1990 og frem til 1. januar 2000. Motorene som blir omfattet av kravet er de med et effektuttak > 5000 kW og et sylindervolum ≥ 90 liter. For at kravet skal gjelde må det finnes en godkjent og sertifisert metode for å redusere utslippene fra de spesifikke motorene slik at de vil ligge innenfor dagens IMO-kurve. Kravene vil gjelde fra første fornyelsesinspeksjon av skipet som vil foregå tolv eller flere måneder etter at IMO er varslet om at den finnes en sertifisert metode til motoren.

En godkjent metode må oppfylle visse kriterier utover utslippskravene, og ikke redusere motoreffekten med mer enn 1,0 %, og heller ikke øke drivstofforbruket med mer enn 2,0 %. Det skal videre gjøres en vurdering av kostnadseffektiviteten til metoden før den godkjennes

Rene gassmotorer er unntatt av Regel 13.

Regel 14 - SO_x og partikler (PM)

Svovelinholdet i ethvert drivstoff som brukes om bord på et skip skal ikke overstige følgende konsentrasjoner:

- 4,50 % før 1.januar 2012
- 3,50 % på og etter 1.januar 2012
- 0,50 % på og etter 1.januar 2020

Når det gjelder krav om bruk av destillater fra 2020 er det lagt inn en klausul i regel 14: En gjennomgang av standarden på 0,50 % skal være fullført innen 2018 for å vurdere markedets evne til å tilfredsstille etterspørselen etter destillater, samt en analyse av fremtidige trender i oljemarkedet. Skulle det vise seg at det ikke er mulig å forsyne markedet med tilstrekkelig med destillater innen den tid, vil kravet på 0,50 % svovel bli utsatt til 1. januar 2025, men under ingen omstendigheter utover denne dato.

Krav innenfor ECA

Innenfor SECA skal ikke innholdet av svovel i drivstoff om bord på skip overstige følgende konsentrasjoner:

- 1,50 % før 1.juli 2010
- 1,00 % på og etter 1.mars 2010
- 0,10 % på og etter 1.januar 2015

Regel 15 – Flyktige Organiske Komponenter (VOC)

Alle oljetankskip skal ha om bord en VOC-Management Plan som beskriver alle prosedyrer skipet benytter for å minimere utslipp av VOC. Ellers ingen krav til utstyr eller tekniske installasjoner for å begrense utlippene.

Regel 18 – Drivstoff-tilgjengelighet og kvalitet:

Regel 18(2): Dersom det ikke kan leveres drivstoff som er i overensstemmelse med kravene skal det dokumenteres hva man har gjort for å få godkjent drivstoff levert, og at man har forsøkt å lokalisere alternative bunkringsmuligheter. Det skal ikke være nødvendig å avvike fra ruteplanen eller å få urimelige forsinkelser for å få levert overensstemmende drivstoff. Dersom det blir avdekket under havnestatskontroll at det ikke benyttes godkjent drivstoff, skal myndighetene ta overnevnte i betraktning når det bestemmes hvilke tiltak som skal iverksettes ovenfor skipet. Det var enighet under MEPC 58 at prinsippet i regel 18(2) også skal anvendes midlertidig til det reviderte Annex VI trer i kraft.

Regel 18.8.2: I de tilfeller hvor det ikke er samsvar mellom leveringsdokumentet (BDN) og et eventuelt analyseresultat av drivstoffet skal det utføres en verifikasjonsprosedyre av drivstoffet. Et prosedyreforslag er utgitt i dokument MEPC.1/Circ.614 og det oppfordres til å ta dette i bruk. BDN kreves ikke for gass når dette benyttes som drivstoff om bord på skip. Svovelinnholdet i gassen skal derimot dokumenteres av leverandør.

ISO skal utvikle forslag til en drivstoffspesifikasjon hvor luftkvalitet, sikkerhet til skip, motorytelse og hensyn til mannskap tas i betraktning. ISO er oppfordret å ha dette klart før det reviderte Annex VI trer i kraft, og en fremdriftsrapport vil bli gitt under MEPC 59.

Den tekniske NOx koden:

Regel 3.1.4 – I tilfeller hvor en motor blir sertifisert i henhold til paragraf 5.1.1 i Regel 13, skal det spesifikke utslippet i hvert lastepunkt ikke overskride den vektede verdien med mer enn 50 % unntatt som følger:

- .1 Ved 10% moduspunktet i D2 testsyklusen spesifisert under 3.2.5.
- .2 Ved 10% moduspunktet i C1 testsyklusen spesifisert under 3.2.6.
- .3 Ved tomgangs (idle) moduspunktet i C1 testsyklusen spesifisert under 3.2.6.

Konklusjon:

Innholdet i det godkjente reviderte Annex VI er svært nær Norges opprinnelige posisjon, og vi skal være godt fornøyd med resultatet.

Teksten til det reviderte Annex VI er gjengitt i dokument MEPC 58/23/Add.1.

Norsk oppfølging:

Nye og endrede regler må inkluderes i norske regelverk.
Eventuelle innspill til MEPC 59 vurderes.

Klimagasser:

Generelt for diskusjonen om klimaspørsmål:

Mulige beslutninger knyttet til reduksjon av utslipp av klimagasser fra internasjonal skipsfart var delt i to hovedtemaer; tekniske og operasjonelle krav samt markedsbaserte virkemidler. Som grunnlag for diskusjonene hadde man rapport fra det mellomliggende møtet i Oslo sist juni, samt en rekke innsendte innspill.

Et viktig utfall av møtet var at man fant det nødvendig å avholde et nytt mellomliggende møte i perioden 9.-13. mars (uken etter BLG 13) for å ferdigstille de teknisk-operasjonelle spørsmålene, og at markedsbaserte virkemidler skal diskuteres grundigere på neste regulære møte (MEPC 59 i juli 2009).

I sin innledningstale la generalsekretæren vekt på at klimaspørsmålet er den viktigste saken for IMO' miljøkomite nå, og at det forventes at man kan vise til resultater. Videre var han klar på at IMOs prinsipper om å sikre likebehandling også må gjelde for de løsningene man kommer fram til på klimaområdet.

Plenumsdiskusjonene mandag og tirsdag ble i stor grad preget av at de fleste utviklingsland mente at Klimakonvensjonen og Kyotoprotokollen skulle danne utgangspunkt for regulering av utslipp av klimagasser fra skip, og at prinsippet om "common, but differentiated responsibilities" også skulle gjelde for IMOs arbeid på feltet. India, Kina, Brasil var førende i denne diskusjonen, med følge av en rekke andre ikke-Annex I-land. Brasil er blant de mest steile og sier at det er helt uakseptabelt å påta seg noen forpliktelse. Saudi-Arabia sa klart at hvis man ikke innfører prinsippet om differensiering mht utslipp fra internasjonal skipsfart ser de ikke hvordan man skal kunne få enighet før COP15. Det er likevel nyanser her, og blant annet Filippinene, Korea, Hong Kong, Ghana, Marshall Island og Vanuatu framhevet særtrekkene ved internasjonal skipsfart og betydningen av å finne globale løsninger, samt at IMO er det rette forum for dette.

Synspunktet om å legge Klimakonvensjonen til grunn ble imøtegått av en rekke industriland ettersom det er stikk i strid med IMOs prinsipper om likebehandling av skip og all praksis i IMO til nå.

Med hensyn til teknisk/operasjonelle standarder i forhold til markedsbaserte virkemidler, er det et stort flertall som først og fremst foretrekker tekniske og operasjonelle standarder, som også er det IMO tradisjonelt har arbeidet med. USA er tydeligst her, og foreslår å gjøre flere standarder obligatoriske for både nye og eksisterende skip. I forhold til valg av markedsbaserte virkemidler (kvotesystem, levy-ordning og fond) er det flere som vil holde opsjonene åpne (Japan, Australia, UK). Generelt var det flere som så behov for å utvikle et helt nytt legalt instrument for å få dette til, framfor å legge det inn i Annex VI.

Utviklingslandene er generelt opptatt av at man må få belyst konsekvensene av å innføre virkemidler overfor skipssektoren, og overfor relevante sektorer. Dette gjelder både teknisk/operasjonelle krav og markedsbaserte virkemidler. Spørsmålet om konsekvenser ble derfor reist flere ganger.

Tekniske og operasjonelle krav/standarder:

Etter diskusjon i plenum ble "CO₂" byttet ut med "energy efficiency" for både design index og operational index. Dette hadde ingen substansielle konsekvenser da indeksene fortsatt viser CO₂-effektivitet. På grunn av lang plenumsdiskusjon mandag og tirsdag fikk arbeidsgruppen bare onsdag og torsdag til rådighet for å ferdigstille tekniske og operasjonelle indekser og oppnådde derfor ikke avklaring på alle punkter. Rapporten fra arbeidsgruppen ble behandlet i plenum på fredag, da også markedsbaserte mekanismer ble diskutert noe mer. Før rapporten ble behandlet var det klart at Kina reservert seg.

Arbeidsgruppen gjennomgikk følgende spørsmål:

1. Energy efficiency design index for new ships - teknisk indeks for potensialet for energieffektivisering gjennom skrogform, installert maskineri etc. Baseline for indeksen ble også gjennomgått.
2. Energy efficiency operational index - indeks for faktisk energiforbruk gjennom drift
3. Ship efficiency Management Plan - verktøy for å styre energiforbruk.
4. Best practice guidance.

Resultater for tekniske/operasjonelle krav:

De tekniske spørsmålene tas opp igjen på det nevnte mellomliggende møtet 9.-13. mars 2009. Frist for å sende innspill til møtet er 6. februar 2009. Status for de forskjellige punktene:

- EE design index ble så godt som ferdigstilt, det gjenstår detaljer mht kalkulering av noen parametre. Den ble godkjent som foreløpig for en prøveperiode. Dette gjaldt bare metoden. Anvendelse (obligatorisk eller frivillig) ble ikke diskutert. Fram til møtet i mars skal Norge bistå Finland og Sverige i endelig utforming av koeffisient mht skip med isklasse. Konsekvenser av å innføre indeksen skal belyses mer.
- EE operational index: her var det noen gjenværende spørsmål som måtte løses og en korrespondansegruppe ledet av Japan ble etablert for å håndtere dette.
- Management plan: et godt utkast fra industrien blir brukt til endelig ferdigstilling. Lite diskusjon.
- Best practice: teksten er så godt som godkjent, men beholdes som arbeidsdokument til man er ferdig med Management plan.

Markedsbaserte virkemidler

Diskusjonen i plenum på fredag gikk nærmere inn på mulige markedsbaserte virkemidler for å redusere klimagassutslipp, særlig basert på innsendte innspill om:

- 1) Kvotesystem (Norge, Tyskland, Frankrike).
- 2) Levy/avgiftssystem (Danmark).

Synspunktene fra starten på uka mht CBDR ble gjentatt, men noe mer nyansert, ettersom flere sa at man må se nærmere på hvordan dette prinsippet kan anvendes (dvs ikke så enkelt som at man deler inn forpliktelsene etter kategoriene Annex I og ikke-Annex I-land).

Danmarks forslag fikk lite støtte, mens kvotesystemforslaget til Norge m.fl. fikk en del støtte. India og Kina var mer nyanserte og ikke helt avvisende mht markedsbaserte virkemidler. Deres hovedpoeng er at virkemiddelbruk ikke må ha negative økonomiske konsekvenser for utviklingsland. Brasil nevnte mulige nye finansieringsmekanismer under Klimakonvensjonen og man vil derfor vil avvente utfallet fra klimaforhandlingene. Egypt sa at man måtte finne en form for likevektsløsning mellom tilpasning og tiltak, og dette fikk støtte fra flere delegasjoner. Andre

utviklingsland, Marshall Isl. og andre øystater, er mer positive. Flere framhever imidlertid at man foretrekker tekniske/ operasjonelle krav framfor markedsbaserte virkemidler.

Et hinder for videre framdrift i diskusjonen om markedsbaserte virkemidler er at det ikke foreligger mer detaljerte analyser og utredninger av hvordan et kvotesystem (og andre løsninger) skal organiseres, hvordan ansvarsfordeling, prosedyrer etc. skal være og hva konsekvensene av systemet kan bli. Dette ble framhevet av både tilhengere og motstandere av markedsbaserte virkemidler.

Videre ble det stilt spørsmål ved hva IMO kan bidra med i form av kapasitetsbygging og tekniske utviklingsprogrammer, og at dette bør styrkes.

Konklusjon:

Man holder alle opsjoner åpne og drøfter dette grundig under MEPC59 i juli. Fram til da må det framskaffes flere og grundigere analyser av mulige løsninger, inkludert informasjon om mulige konsekvenser for utviklingsland. Generalsekretæren vil antagelig få gjennomført en "feasibility study" for markedsbaserte virkemidler.

Som nevnt ble det besluttet å avholde et mellommøte for utslipp av klimagasser, GHG-ISWG 2, hos IMO i London i perioden 9. – 13. mars 2009 (uken etter BLG 13).

Norsk oppfølging:

Vi bør se på muligheten for å få gjort en utredning og konkretisering av mulig kvotesystem for internasjonal skipsfart. Innspill må sendes inn til MEPC59 som avholdes i juli 2009.

Innspill til GHG-ISWG 2 må forberedes.

Følge opp korrespondansegruppen, og kopiere DNV (Eirik Nyhus).

Agendapunkt 5: Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments:

Revisjon av MARPOL annex VI

Møtet godkjente enstemmig det reviderte Annex VI ved Resolusjon MEPC.176(58).

Revisjonsforslaget ble ferdigbehandlet under MEPC 57. Endringene er progressive og vil føre til vesentlige reduksjoner av skadelige utslipp fra skip i forhold til hva som slippes ut i dag.

Det ble besluttet at det reviderte Annex VI trer i kraft fra og med 1. juli 2010.

Agendapunkt 6: Interpretations of and amendments to MARPOL and related instruments:

Danmark reiste bekymring for at dersom utstyr har en funksjonsfeil kan det være mulig å pumpe olje eller oljeholdig vann fra lastetanker til sjø på oljetankskip. Dette som resultat av en ikke effektiv visuell inspeksjon fra mannskapets side. Det ble forslått at paragraf 6.11 i resolusjon MEPC.108(49) bør revurderes for å unngå dette. Komiteen besluttet at DE ser på dette og rapporterer til MEPC 59.

IACS ba (dokument MEPC 58/6) Komiteen å vurdere deres "Unified Interpretations" (UI) for forståelse av hvordan høyden "h" (fra skipets bunnplate til bunn av brennoljetanker) og bredden "w" (fra skipets sideplate til side av brennoljetanker) skal beregnes ved benyttelse av MARPOL

Annex I – regel 12A.6-8 og 11.8 for beskyttelse av brennoljetanker. Det foreslås at disse skal måles vinkelrett på målepunktet i skutebunn/side (for eksempel ved måling i kimingen).

Videre ba IACS Komiteen å vurdere deres UI for definisjon av overtrykk ”p” benyttet ved beregning av lastnivå etter bunnskade ved benyttelse av Annex I – regel 23.7.3.2 for tilfeldig oljeutslipp. Det foreslås at ”p” skal være det høyeste statiske trykket som oppnås ved avløpssiden av tilbakeslagsutstyret installert foran dekkvannlåsen, eller 5kPa, den høyeste av de to. P trenger imidlertid ikke å være høyere enn det høyeste tanktrykket som tilsvarer settepunktet for P/V ventilen.

Begge forslagene ble godkjent.

IACS tok videre opp at det er klart at en ombygging fra oljetankskip til bulk/malmskip vil være et skifte av skipstype. Det er imidlertid uklarerhet rundt fortolkningen av Annex I – regel 12A.1.28.9 for brennoljetanker. Følgende tekst til fortolkning ble godkjent: *“With regard to conversions from single-hull oil tankers to bulk/ore carriers, regulation 12A of MARPOL Annex I should be applied to the entire bulk/ore carrier, i.e. all new and existing fuel oil tanks.”*

Canada, som koordinerer arbeidet i korrespondansegruppen, hadde sendt inn en statusrapport for revisjonen av MARPOL Annex V. Korrespondansegruppen skal fortsette sitt arbeide mot overensstemmelse for mulige anbefalinger til Komiteen. Disse kan inkludere:

- at ingen videre tiltak er påkrevet for Annex V;
- krav for et spesifikt tillegg til Annex V eller dets retningslinjer;
- et forslag til et nytt arbeidspunkt for Komiteen;
- en anmodning til en annen IMO gruppe for vurdering eller tiltak; og
- en anmodning til en annen gruppe i FN for vurdering eller tiltak.

Norsk oppfølging:

Norge deltar i korrespondansegruppen ved S.dir.

Agendapunkt 7: Implementation of the OPRC Convention and the OPRC-HNS Protocol and relevant conference resolutions:

Komiteen behandlet MEPC 58/WP.1, rapport fra den tekniske OPRC-HNS gruppen, og to dokumenter sendt inn av Sekretariatet: MEPC 58/7 Manual for vurdering av risiko for oljesøl og beredskap, og MEPC 58/7/1 IMO/UNEP manual for vurdering og gjenreising av miljøskader etter marint oljesøl.

Rapporten fra OPRC-HNS ble generelt godkjent. Komiteen godkjente begge manualutkastene og ba Sekretariatet å samarbeide med IPIECA med forberedelse av et dokument basert på forslaget i MEPC 58/7 for utsendelse som et felles IMO/IPIECA dokument, og samarbeide med UNEP med forberedelse av et dokument basert på MEPC 58/7/1 for utsendelse som et felles IMO/UNEP dokument.

Norsk oppfølging

Norge følger opp arbeidet i OPRC-HNS gruppen.

Agendapunkt 8: Identification and protection of Special Areas and Particularly Sensitive Sea Areas:

FOEI uttrykte bekymring for den økte skipstrafikken i Antarktis med et økt antall forskjellige skipstyper, og uhell i den senere tid.

BLG 13 har i sitt arbeidsprogram et høyt prioritert agendapunkt for "Amendments to MARPOL Annex I on the use and carriage of heavy grade oil on ships in the Antarctic area". Norge er initiativtager og vil følge opp denne saken med dokumentinnspill.

Komiteen støttet et forslag fra "the Antarctic and Southern Ocean Coalition" om å være vertskap for en arbeidsgruppe i 2009. Denne skal adressere både risiko og operasjoner, og identifisere passende dempende tiltak. Arbeidsgruppen vil ikke motta økonomisk støtte fra IMO.

Norsk oppfølging:

Det vil bli forberedt et dokument for innspill til BLG 13 der vi tar sikte på et forbud mot bruk og frakt av tungolje i Antarktis ikke senere enn under MEPC 59.

Dokumentfristen for non-bulky dokumenter er 19. desember 2008, og innspill blir diskutert under oppfølgingsmøtet for MEPC 58 som avholdes 11. desember.

Agendapunkt 9: Inadequacy of reception facilities:

Dokument MEPC 58/9 (Australia, Marshall Islands, New Zealand, USA, Vanatu og Sekretariatet til Pacific Regional Environmental Programme) fremlegger betraktninger for hvordan regionale tiltak for mottaksanlegg på mindre utviklede øystater kan institusjonaliseres bedre.

Dokumentet fikk en del støtte, også fra Norge som gav generell støtte, men uttrykte at forslaget om tillegg i de relevante MARPOL Annexene ikke vil være direkte gjennomførbart da regionale arrangementer kan være i konflikt med gjeldende MARPOL krav.

Komiteen godkjente de to hovedelementene i dokumentet:

- .1 in order to institutionalize regional arrangements for providing reception facilities, appropriate amendments should be made to the relevant MARPOL Annexes and resolution MEPC.83(44); and
- .2 until any future amendments to the relevant MARPOL Annexes are adopted and entered into force, the decision of MEPC 55 to recognize the benefit of regional arrangements as a means of providing reception facilities should continue.

Norsk posisjon:

Følge med i videre utvikling i saken.

Agendapunkt 10: Reports of sub-committees:

Outcome of BLG 12:

- Draft amendments to MARPOL Annex I:

Norsk oppfølging:

Sende innspill til BLG 13 vedr. HGO i Antarktis som nevnt under agendapunkt 8.

HGO i Antarktis:

Vi skal som nevnt sende innspill til BLG 13 for å fokusere på at en avgjørelse tas ikke senere enn MEPC 59 vedr. forbud mot bruk og frakt av tungolje (HGO) i Antarktis.

STS operasjoner:

Norge støttet i sitt innlegg (gjengitt nedenfor i dette avsnittet) forslaget i dokument MEPC 58/10/7 (USA, Liberia, Marshall Islands; Singapore, Intertanko, ICS, OCIMF) om å inkludere obligatorisk forhåndsmelding for skip til skip overføring av oljelaster innenfor økonomiske soner i det foreslåtte tillegg av nytt kapitel 8, Annex I – regel 42. Det er foreslått at slik forhåndsmelding skal gis ikke senere enn 48 timer før igangsettelse.

Det ble under behandlingen debattert om hvorvidt utkastets regulering 42, paragraf 1, bryter med Havrettskonvensjonens prinsipp om "freedom of navigation", jf. også dok.58/10/7 om endring av denne paragrafen. Det ble også tatt til orde for at kravet om notifikasjon 48 timer i forkant av en operasjon, kan være problematisk for bransjens aktører som opererer i et spot-marked.

MEPC 58 besluttet at forslag til ovennevnte regulering 42 skulle bli stående, men at referansen til "exclusive economic zone" settes i klammer, og at beslutningen om dette punktet vil tas på neste MEPC-møte."

(Utkast til ny regel 42.1 lyder som følger: "Any oil tanker subject to this chapter that plans STS operations within the territorial sea [, or the exclusive economic zone] of a Party to the present Convention shall notify the relevant Coastal State Party not less than 48 hours in advance, of the scheduled STS operations").

Norsk innlegg i plenum:

"Norway supports the inclusion of the advance notification requirement of regulation 42 of the draft amendments to MARPOL Annex 1, as set out in document MEPC 58/10 (Outcome of BLG 12).

Norway is of the opinion that the notification requirement does not conflict with UNCLOS and the freedom of navigation. According to UNCLOS art. 211 para. 5, Coastal States may adopt laws and regulations for the prevention, reduction and control of

pollution from vessels in the EEZ, as long as these conform to and give effect to international regulations. MARPOL should be considered as the paramount international agreement in this regard.

This delegation believes that the advance notification requirement of regulation 42 would be beneficial for the environmental protection and that it would not cause any unreasonable burden for ships sailing in the EEZ. The notification requirement would provide Coastal States with valuable information and statistics regarding the extent of STS transfer operations taking place in their EEZ. This would enable Coastal States to make well founded considerations regarding preparedness measures in relevant areas, both on a case-to-case basis and long term. Norway thus considers the environmental benefits of the notification requirement to outweigh the potential minor disadvantages for ships.

The notification requirement would be for information purposes only, and would not allow for the STS operation to be denied or be subject to restrictions. This delegation is therefore of the view that it would not conflict with the freedom of navigation.

At this stage, Norway is of the opinion that other mechanisms available, such as for example AIS and LRIT, do not have the capability of providing Coastal States with the same amount of information and with the same level of accuracy.

As stated in the advice from the Organisation's Legal Office to BLG 12 on the issue (BLG 12 WP.4), UNCLOS confers Coastal States with sovereign rights for the purpose of exploring and exploiting, conserving and managing the natural resources and jurisdiction with regard to the protection and preservation of the marine environment (UNCLOS art. 56). This delegation is of the view that the information provided would be of such value for environmental protection of the natural resources that it would justify the inclusion of the notification requirement in MARPOL annex 1.

Norway is also of the opinion that the first line in regulation 41.2 should read "The STS plan shall be developed taking into account guidelines developed by the organisation". This would be in line with the standard wording of MARPOL and would ensure the necessary evaluation and adoption of best practice guidelines for STS operations by the Organisation".

Outcome of DE 51:

Komiteen godkjente et utkast til MSC/MEPC sirkulære som vil tillate avblending av lensevannløp til sjø under opphold i havn. Avgjørelsen avhenger av bifall fra MSC 85, og sirkulæret vil i så fall bli sendt til alle PSC myndigheter.

Norsk oppfølging:

Avvente utfall av MSC 85, og eventuelt distribuere sirkulæret nasjonalt.

Agendapunkt 11: Work of other bodies:

Intet spesielt å rapportere.

Agendapunkt 12: Status of conventions:

Status for konvensjonene er referert i IMO rapporten - Annexene 1 – 7.

Agendapunkt 13: Harmful anti-fouling systems for ships:

“Antifouling Systems Convention” (AFS) trådte i kraft 17. September i år.

Medlemsstater oppfordres til å rapportere til Organisasjonen antifoulingssystemer de har godkjent, begrenset bruken av, eller totalforbudt i deres nasjonale lovverk i overensstemmelse med artikkel 9(1)(b) i konvensjonen. Slik rapportering skal gjøres på årlig basis.

Det bes også om innsendelse av liste over inspektører eller godkjente organisasjoner som har autorisasjon til opptre på Administrasjonens vegne i saker som vedrører kontroll av antifoulingssystemer – artikkel 9(1)(a).

Norsk oppfølging:

Prosedyre for slik rapporteringen er inkludert i ”Prosedyrer for Sjøfartsdirektoratet til IMO”, del V – paragraf 6(c).

Agendapunkt 14: Promotion of implementation and enforcement of MARPOL and related Instruments:

Intet spesielt å rapportere.

Agendapunkt 15: Technical Co-operation Sub-programme for the Protection of the Marine Environment:

Møtet noterte seg utviklingslandenes bekymringer for IMO’ kapasitet til å møte deres økende behov for teknisk assistanse med relatert utfordring for å sikre rettferdige og utholdelige måter for bidrag.

Agendapunkt 16: Role of the human element:

Komiteen godkjente rapporten fra arbeidsgruppen som møttes under MSC 84 (dokument MEPC 58), og fremhevet spesielt godkjenningen av de to sirkulærene:

- MSC-MEPC.7/Circ.7 for “Guidance on near miss reporting”; og
- MSC-MEPC.7/Circ.4 for “Updated action plan on the Organization’s strategy to address the human element”.

Agendapunkt 17: Formal safety assessment:

Til stor overraskelse for de fleste delegasjoner ble det foreslått at det skulle opprettes en arbeidsgruppe på FSA under MEPC58. Denne hadde som mandat å diskutere og anbefale forslaget til risikoakseptkriterium for oljeutslipp. Siden arbeidsgruppen ikke var annonsert i tide hadde meget få delegasjoner med sine FSA eksperter til møtet, og etter en kort debatt i plenum ble det derfor bestemt at de som kunne møte skulle gjøre dette i en 'uformell formal safety assessment gruppe'.

I den uformelle gruppen ble det etter hvert enighet om å støtte forslaget om å definere et "Cost of Averting a Ton of Spill (CATS)" konsept. Forslaget stammer fra en rapport fra SAFEDOR prosjektet forfattet av Skjong, Vanem og Endresen og kan lastes ned fra www.safedor.org. Den foreslåtte verdien på CATS (60.000\$) mente imidlertid flertallet var for høyt, og det ble ingen enighet på hva verdien bør være.

Norsk oppfølging:

DnV vil vurdere dette igjen. Det er klart at når mange mener at kriteriet er for strengt, er dette basert på en Japansk analyse (MEPC58/17/1) hvor bare opprenskningskostnad er tatt med, og miljøkostnad som er i størrelse med en faktor 1.5 er ignorert. Det er heller ikke tatt hensyn til at det er bedre å unngå utslipp enn å betale for opprensning og leve med miljøkostnadene.

Agendapunkt 18: Development of a guidance document for minimizing the risk of ship strikes with cetaceans:

Tilfeller av skip som treffer hvaler blir mer og mer fokusert på, og som følge av innspill fra USA i dokument MEPC 58/18 som belyser behovet av å utvikle retningslinjer for å begrense risikoen, blir delegasjoner oppfordret av Komiteen til å vurdere forslaget fra USA med sikte på godkjenning av et MEPC sirkulære under MEPC 59.

Norsk oppfølging:

Kjenner ikke til om dette har relevans til skipstrafikk i norske farvann, men vi vil følge med i videre diskusjoner.

Agendapunkt 19: Work programme of the Committee and subsidiary bodies:

Det er besluttet, etter oppfordring fra USA, å inkludere en ny sak på agendaen til MEPC 59 - "Støy fra kommersiell skipsfart og dets uheldige påvirkning på det marine liv", med en målrettet ferdigdato innen tre eller fire møter. Komiteen oppfordrer Medlemsstater til å sende innspill til MEPC 59.

Etablering av en mellomliggende korrespondansegruppe som skal rapportere til MEPC 59 ble godkjent.

Norsk oppfølging:

Eventuelt innspill vil bli vurdert.

MEPC 57 godkjente å inkludere to høyt prioriterte saker på agendaen til BLG 13:

- "Review of relevant non-mandatory instruments as consequence of the amended MARPOL Annex VI and the NOx technical code".
- "Amendments to MARPOL Annex I on the use and carriage of heavy grade oil on ships in the Antarctic Area".

Begge har en målrettet ferdigstillelsesdato 2010.

Norsk oppfølging:

Som nevnt vil det bli forberedt et innspill til BLG 13 der vi tar sikte på å innføring av forbud mot bruk og frakt av tungolje i Antarktis ikke senere enn under MEPC 59.

MEPC 59:

MEPC 59 blir avholdt i perioden 13. – 17. juli 2009. Følgende arbeidsgrupper, korrespondansegrupper og mellomliggende møter er godkjent:

- Arbeidsgrupper under MEPC 59:
 - .1 Working Group on GHG Issues;
 - .2 Working Group on Guidelines for Ship Recycling;
 - .3 Review Group on Ballast Water Technologies;
 - .4 Drafting Group on Amendments to Mandatory Instruments; og
 - .5 Joint MSC/MEPC Working Group on Human Element.

- Korrespondansegrupper:
 - .1 Correspondence Group on GHG issues;
 - .2 Correspondence Group on Energy Efficiency Operational Index;
 - .3 Correspondence Group on Review of MARPOL Annex V;
 - .4 Correspondence Group on Environmental Risk Evaluation Criteria;
 - .5 Correspondence Group on Guidelines for Ship Recycling; and
 - .6 Correspondence Group on Noise from Commercial Shipping.

- Mellomliggende møter:
 - .1 Working Group on GHG Issues to be held in March 2009, which should report to MEPC 59;
 - .2 ESPH Working Group to be held in 2009; and
 - .3 OPRC/HNS Technical Group to be held in the week before MEPC 59.

Agendapunkt 20: Application of the Committees' Guidelines:

Intet spesielt å rapportere.

Agendapunkt 21 Election of the Chairman and Vice-Chairman for 2009:

Andreas Chrysostomou (Kypros) ble gjenvalgt som formann for året 2009, og Ajoy Chatterjee (India) gjenvalgt som viseformann for samme periode.

Agendapunkt 22 Any other business:

Canada informerte (dok. MEPC 58/INF.22) om deres erfaringer med bruk av sjøvannssmurte akseltettingsslagre for å eliminere oljeforurensing ved lekkasje. Det hevdes at flere enn 500 kommersielle skip har installert et Canadisk produsert sjøvannssmurt akseltettingssystem, uten at det informeres om skipenes størrelse.

Agendapunkt 23 Consideration of the report of the Committee:

IMO rapporten fra MEPC 58 foreligger som dokumenter MEPC 58/23 og MEPC 58/23/Add.1.
