



TIL:	Sjøfartsdirektør, Assisterende Sjøfartsdirektør, Avdelingsdirektørene, deltakere i den norske delegasjon under MEPC 58 og adressatene på MEPC's sirkulasjonsliste
FRA:	Delegasjonen v/ Einar Arnesen
DATO:	16.09.2009

## **Rapport fra MEPC 59, avholdt i IMO, London, 13. – 17.07. 2008**

### **1. Innledning:**

Den norske delegasjonen bestod av følgende personer:

- Sigurd Gude, S.dir - Delegasjonsleder
- Einar Arnesen, S.dir. - Ass.delegasjonsleder
- Turid Stemre, S.dir.
- Jens Henning Koefoed, S.dir.
- Lars Christian Espenes, S.dir.
- Haakon Storhaug, S.dir.
- Geir H. Hansen, S.dir.
- Karin M. Vedø, S.dir.
- Anna K. Rasmussen, S.dir.
- Tonje Sundt, NHD.
- Henrik Hoel, NHD.
- Kristin Elise Frogg, MD.
- Sveinung Oftedal, MD.
- Karine Herzberg, MD.
- Siv C. Gaalaas, FKD.
- Trine Beate Solevaagseide, Kystverket.
- Terje C. Gløersen, Norges Rederiforbund.
- Haakon Lindstad, Marintek.
- Håkon B. Thoresen, DNV
- Tore Longva, DNV.
- Alfhild Aspelin, DNV.
- Erik Nyhus, DNV.
- Kirsten Rognstad, DNV.
- Andreas B. Pettersen, DNV.
- Jad Mouawad, DNV.
- Sjur Tveite, NIVA.
- Birgir Nilsen, OptiMarin.

I tillegg deltok Ketil Bonesmo, MD, som observatør den første møtedagen, 13. Juli.

## **2. Arbeidsgrupper opprettet under møtet:**

- **Working Group on GHG Issues**  
Norsk deltakelse: Lars Chr. Espenes, Sveinung Oftedal, Karine Hertzberg, Haakon Lindstad, Eirik Nyhus, Tore Longva, Terje Gløersen, Tonje Sund, Henrik Hoel
- **Working Group on Guidelines for Ship Recycling**  
Norsk deltakelse: Jens H. Koefoed, Kristin Frogg, Alfhild Aspelin
- **Joint MSC/MEPC Working Group on Human Element**  
Norsk deltakelse: Anna K. Rasmussen, Turid Stemre, Kirsten Rognstad
- **Drafting Group on Amendments to MARPOL Annex I**  
Norsk deltakelse: Karin M. Vedø, Siv C. Galaas, Trine Solevaagseide, Andreas Beck
- **Technical Group on Emission Control Area and other MARPOL Annex VI relatet issues**  
Norsk deltakelse: Haakon Storhaug, Håkon Thoresen, Kristin Frogg
- **Review Group on Ballast Water Technologies**  
Norsk deltakelse: Geir H. Hansen, Birgir Nilsen, Sjur Tveit, Jad Mouawad

## **3. Andre møter med relasjon til MEPC 59:**

Et mellommøte for reduksjon av utslipp av drivhusgasser (GHG-ISWG 2) ble avholdt 09. - 13. mars 2009 hos IMO.

Nasjonalt formøte for MEPC 59 ble avholdt hos Sjøfartsdirektoratet 19. juni 2009 hos Sjøfartsdirektoratet .

EU koordineringsmøter ble avholdt 25. juni i Brussel og 12. juli 2009 hos IMO.

## **4. Fremtidige møter med relasjon til MEPC:**

BLG 14 avholdes 08. – 12. februar 2010.

Dokumentfrister : Dokumenter med 6 sider eller mer, 27. november 2009  
Dokumenter mindre enn 6 sider, 18. desember 2009  
Kommenterende dokumenter, 14. januar 2010

MEPC 60 avholdes 22. – 26. mars 2010.

Dokumentfrister : Dokumenter med 6 sider eller mer, 18. desember 2009  
Dokumenter mindre enn 6 sider, 15. januar 2010  
Kommenterende dokumenter, 29. januar 2010

MEPC 61 avholdes 11. – 15. oktober 2010.

Dokumentfrister : Foreløpig ikke kjent.

## 5. Generelle bemerkninger:

Denne rapporten omhandler kun de mest sentrale punktene som er av interesse for Norge.

IMO sin rapport fra møtet er lagt ut på deres dokumentsider som dokument MEPC 59/24 og MEPC 59/24/Add.1.

Direktoratets distriktssjefer vil få denne rapporten tilsendt på forespørsel til Haakon Storhaug på telefon 52745154 eller email: [hst@sjofartsdir.no](mailto:hst@sjofartsdir.no).

Denne rapporten blir lagt ut på Sjøfartsdirektoratets nettsider.

## 6: Hovedkonklusjoner:

### **Agendapunkt 4:**

USA og Canada fikk støtte for sitt forslag om å utpeke kystområdene i de to landene som ECA områder for utslipp av NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> og PM.

### **Agendapunkt 5:**

Krav til 48 timers notifikasjon for skip som planlegger omlasting i økonomisk sone og territorialfarvann ble vedtatt.

### **Agendapunkt 10:**

BLG 13 sitt forslaget om å forby bruk og frakt av tungolje for forbrenning i maskineri om bord i Antarktiske områder ble godkjent og blir sendt til MEPC 60 for adopsjon.

## 7: Oppfølging:

Følgende er en ansvarsfordeling for norsk oppfølging for de enkelte agendapunktene som er angitt under paragraf 8 nedenfor:

Agendapunkt	Oppgave	Ansvarlig i Sdir	Kommentar
2	1.Utarbeide dokument for innspill til BLG 14.	Geir H. Hansen	i samarbeid med UK og Tyskland.
2	2. Delta i korrespondanse Gruppen.	Geir H. Hansen	
2	3. Delta i arbeidsgruppen under BLG 14.	Geir H. Hansen	
2	4. Delta i review gruppen under MEPC 61.	Geir H. Hansen	
3	1. Delta i korrespondanse gruppen.	Jens H. Koefoed	

3	2. Vurdere eventuelle innspill til MEPC 60.	Jens H. Koefoed	i samarbeid med MD
4	1. Delta i revisjon av retningslinjer for det reviderte Annex VI og NO <sub>x</sub> koden.	Einar Arnesen Lars Chr. Espenes	i samarbeid med MD
4	2. Påse at retningslinjene ovenfor blir implementert	Else Heldre	
4	3. Delta i arbeidet med revisjon av retningslinjene for EGCS.	Lars Chr. Espenes	
4	4. Vurdere eventuelle innspill ifm EGCS til MEPC 60.	Lars Chr. Espenes	i samarbeid med MD
4	5. Vurdere å utvide omfanget av det eksisterende ECA området i Nordsjøen til å inkludere utslipp av NO <sub>x</sub> .	Einar Arnesen	i samarbeid med MD
4	6. Vurdere om det skal søkes om ECA område for Norskehavet og Barentshavet.	Einar Arnesen	i samarbeid med MD
4	7. Foreslå en akseptabel H <sub>2</sub> S grense for en fremtidig IMO standard for marine brennstoff for innspill til BLG 14.	Einar Arnesen	i samarbeid med MD og DnV
4	8. Vurdere ISO forslaget til ny IMO standard for marine brennstoff og utarbeide innspill til BLG 14.	Einar Arnesen	i samarbeid med MD DnV
4	9. Vurdere eventuelle innspill til MEPC 60 ifm EEDI, spesielt med tanke på verifikasjon ved sjøprøver.	Lars Chr. Espenes	i samarbeid med DnV og Marintek
4	10. Sdir vil avholde et internt møte for å vurdere de tiltak for anbefalinger som er gitt i MEPC sirkulærer utgitt etter MEPC 59 (og MEPC 58).	Haakon Storhaug	
4	11. Fortsette å videreutvikle kvotesystem for GHG.	Einar Arnesen	i samarbeid med MD
5	1. Gjennomføre IMO vedtakene i norsk rett.	Else Heldre	
6 og 9	1. Delta i korrespondanse gruppen som arbeider med revisjonen av MARPOL Annex V.	Jens H. Koefoed	

13	1. Delta i korrespondanse gruppen for anti-fouling systemer.	Geir H. Hansen	
14	1. Sende ut et sirkulære for passasjerskiptrafikk i lukkede farvann	Jens H. Koefoed	
16	1. Eventuelt melde vår interesse for å delta i <i>ad hoc</i> gruppen og melde fra til IMO og ILO.	Turid B. Stemre	
16	2. Vurdere forslaget til tekst vedrørende rolle og opplæringskrav for verneombud og eventuelt gi innspill til STW 41).	Turid B. Stemre	
16	3. Avvente vedtak under A 26 og eventuelt ta i bruk ny versjon av retningslinjer for ISM koden.	Turid B. Stemre Else Heldre	
17	1. Delta i en eventuell arbeidsgruppe for FSA under MEPC 60.	Turid B. Stemre	
17	2. Eventuelt sende inn eget dokument for FSA til MEPC 60	Turid B. Stemre	i samarbeid med Kystverket
19	1. Foreta en undersøkelse av skip under norsk flagg som oppfordret av Komiteen, og rapportere utfallet til korrespondansegruppen.	Lars Chr. Espenes	i samarbeid med Norges Rederiforbund

## **8. Utfall av de enkelte agendapunktene:**

### **Agendapunkt 1: Adoption of the agenda**

Den foreslåtte agendaen ble godkjent uten bemerkninger.

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

Det ble en del diskusjon rundt våre merknader til UK's typegodkjenning av "Hyde Guardian" BWMS. Våre innvendinger gikk i hovedsak på at Norge mener at opp- og nedskalering av UV-systemer innen samme typegodkjenningssertifikat ikke automatisk kan godkjennes, og på

kriterier som blir lagt til grunn for validering og godkjenning av både landbasert og ombord-basert testing av BWMS.

Konklusjonen ble at Norge i samarbeid med UK og Tyskland utarbeider et dokument for innsendelse til BLG 14, der det fokuseres på kriteriene for testing og typegodkjenning av BWMS.

Tyskland som har sekretærfunksjonen i Interreg-programmet tar initiativ til dokumentutarbeidelsen og innhenter nødvendig underlag fra DnV og Lloyds.

Review Gruppen konkluderte med at det vil være tilstrekkelig tilgang på typegodkjente ballastvann behandlingssystemer for skip som skal bygges i 2010 i henhold til regel B-3.3 i Ballastvannkonvensjonen. Det er i dag 6 godkjente systemer (deriblant "PureBallast" og "Oceansaver", begge godkjent etter søknad fra Norge) og 4 systemer under behandling for endelig godkjennelse.

Sekretariatet vil utarbeide utkast til en MEPC resolusjon som vil anmode ulike lands Administrasjoner om å oppmuntre installasjon av ballastvann behandlingssystemer. Utkastet blir sendt til MEPC 60 for godkjennelse.

Komiteen diskuterte hvorvidt drikkevann skal kunne benyttes som ballastvann. Norge uttrykte skepsis, og viste til at det ikke er klart om de samme tankene vil kunne benyttes både til drikkevann produsert om bord og til "vanlig" ballastvann. Dersom dette vil være tilfelle vil man kunne få problemer med sedimentdannelse og dermed fare for spredning av fremmede organismer dersom vannet ikke blir rensset.

Det ble besluttet at dersom drikkevann benyttes som ballastvann skal dette behandles i henhold til Ballastvannkonvensjonen.

Det ble besluttet at Review Gruppen for ballastvann skal gjenopprettes under MEPC 61.

#### **Norsk oppfølging:**

1. Utarbeide dokument for innspill til BLG 14 i samarbeid med UK og Tyskland.
2. Vi deltar i korrespondansegruppen som arbeider med godkjennelsesprosyderer for behandlingssystemer for ballastvann. Denne ble opprettet under BLG 13.
3. Delta i arbeidsgruppen for ballastvann som er planlagt opprettet under BLG 14.
4. Delta i Review Gruppen for ballastvann som skal gjenopprettes under MEPC 61

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

MEPC 59 var det første komitemøte etter diplomatkonferansen i Hong Kong som vedtok Hong Kong konvensjonen av 2009 om resirkulering av skip, med tilhørende konferansereresolusjoner.

MEPC arbeidet videre med retningslinjer til konvensjonen og særlig med de to antatt viktigste: Retningslinjer for utvikling av inventarliste for farlige materialer installert i skip, og Retningslinjer for sikker og miljøvennlig skipsopphugging. Til dette arbeid nedsatte komiteen en Arbeidsgruppe under ledelse av Storbritannia, der også Norge deltok.

#### **Retningslinjer for utvikling av inventarliste over Hazardous Materials:**

Arbeidsgruppen gjennomgikk den eksisterende teksten til forslag for retningslinjer for inventarlistene for farlige materialer og utførte en del forbedringer til denne, uten at det ble gjort noen bedømmelse av de faktiske terskelverdiene i tabell A og tabell B. Disse vil derfor

være gjenstand for videre diskusjoner i fremtidige MEPC møter. Komiteen godkjente arbeidsgruppens forslag til forbedringer.

**Retningslinjer for sikker og miljøvennlig skipsopphugging:**

På basis av dokument MEPC 59/3/1 (Japan – i del II av korrespondansegruppens rapport), vedtok komiteen å gjenopprette korrespondansegruppen som arbeider med å videreføre detaljarbeidet med ”Facility Guidelines”, med sikte på ferdigstillelse under MEPC 60.

Komiteen godtok et forslag fra USA for retningslinjer for ”safe-for-entry og safe-for-hot-work” betingelser fremlagt i dokument MEPC 59/3/7.

**Sekvens for utvikling av retningslinjene:**

Komiteen ble enig i følgende sekvens for utvikling av retningslinjene, men bemerket at denne vil kunne revideres senere:

- .1 guidelines for the development of the Inventory of Hazardous Materials;
- .2 guidelines for safe and environmentally sound ship recycling;
- .3 guidelines for the development of the Ship Recycling Plan;
- .4 guidelines for the authorization of Ship Recycling Facilities;
- .5 guidelines for survey and certification;
- .6 guidelines for inspection of ships; and
- .7 any other guidelines or circulars as may be identified by MEPC.

**Andre retningslinjer:**

Komiteen besluttet at for ”Competent Authorities to facilitate the delegation to Recognized Organizations” skal det utarbeides et veiledings (guidance) dokument i stedet for et nytt sett retningslinjer (guidelines) som foreslått av Korea i dokument MEPC 59/3/2.

Marshall Islands foreslo i dokument MEPC 59/3/4 at det bør utarbeides retningslinjer for ”Recycling of flagless and non-party ships by Parties to the Convention”. Komiteen besluttet at dette skal lages som en frittstående veiledning (guidance).

**Korrespondansegruppe:**

Komiteen gjenopprettet som nevnt korrespondansegruppen under ledelse av Japan.

Gruppen har fått i oppdrag å videreutvikle det eksisterende tekstforslaget for ”Guidelines for safe and environmentally sound Ship Recycling”, og hvis tiden tillater det også å påbegynne arbeidet med tekstforslag for ”Guidelines for the development of the Ship Recycling Plan” og ”Guidelines for the authorization og Ship Recycling Facilities”.

Korrespondansegruppen skal rapportere sitt arbeide til MEPC 60.

**Norsk oppfølging:**

1. Delta i korrespondansegruppen.
3. Vurdere eventuelle innspill til MEPC 60.

#### **Agendapunkt 4: Prevention of air pollution from ships**

Komiteen noterte seg at dette agendapunktet dreide seg om to hovedsaker:

- MARPOL Annex VI relaterte spørsmål
- Utslipp av drivhusgasser fra skip

#### **MARPOL Annex VI relaterte spørsmål:**

Komiteen ble minnet om at under MEPC 58 ble det bestemt å sette ikrafttredelsesdato for det reviderte Annex VI og den tekniske NOx koden til 1. Juli 2010. Dette for å tillate tilstrekkelig tid for oppdateringer av berørte retningslinjer og utarbeidelse av nye retningslinjer for å få til en mykest mulig implementering.

#### **Retningslinjer og veiledninger under MARPOL Annex VI og Nox koden:**

BLG 13 sendte inn ferdigstilte forslag for tilleggstekst for eksisterende retningslinjer:

- Survey Guidelines under HSSC for the revised MARPOL Annex VI ble godkjent og tiltrådt ved Res. MEPC.180(59).
- Guidelines for Port State Control under the revised MARPOL Annex VI ble godkjent og tiltrådt ved Res. MEPC.181(59).
- Guidelines for the sampling of fuel oil for determination of compliance with MARPOL Annex VI godkjent og tiltrådt ved Res. MEPC.182(59).
- Guidelines for monitoring the worldwide average of sulphur content of residual fuel oils ble godkjent og tiltrådt ved Res. MEPC.183(59).
- Komiteen godkjente de foreslåtte "Guidelines for Exhaust Gas Cleaning Systems" og tiltrådte denne gjennom Res. MEPC.184(59).

BLG 13 utarbeidet og sendte forslag til nye retningslinjer som ble godkjent som følger:

- Development of VOC management plans for tankers ble godkjent og tiltrådt ved Res. MEPC.185(59).

Videre ferdigstilte BLG 13 og sendte utkast til 3 MEPC sirkulærer ble godkjent som følger:

- Definitions concerning the the use of cost-effectiveness formula for existing engines ble godkjent og sendes ut som MEPC.1/Circ.678.
- The appropriate usage of the Nox technical code for Tier I engines ble godkjent og sendes ut som MEPC.1/Circ.679.
- Technical information to assist the development of VOC management plans ble godkjent og sendes ut som MEPC.1/Circ.680.

Komiteen godkjente rapporten fra den tekniske gruppen som arbeidet med ECA og andre MARPOL relaterte saker, og instruerte BLG 14 til å igangsette en revisjon av 2009 retningslinjene for å adressere utviklingen av alle typer marine brennstoff.

#### **Norsk oppfølging:**

1. Delta i revisjonsarbeidene med alle retningslinjer for Annex VI og Nox koden; og
2. Påse at disse blir implementert nasjonalt.



### **Retningslinjer for eksosgass rensesystemer (EGCS):**

Tidligere har MEPC 57 bestemt å sende de foreløpige kriteriene for utslipp av eksosvaskevann til GESAMP for vurdering og kommentarer.

En oppsummering av GESAMP's tilbakemelding med råd og anbefalinger er gjengitt i Sekretariatet's dokument MEPC 59/4/19.

Under plenumsdebatten og senere i diskusjoner i arbeidsgruppen uttrykte den norske delegasjonen sitt syn, og fikk støtte fra flere andre delegasjoner, om at tilbakemeldingen fra GESAMP inneholder en del punkter for prinsipper som berettiger nøye vurderinger i relasjon til regel 4.4 (ekvivalente metoder) i det reviderte Annex VI og artikkel 195 i UNCLOS (plikt om ikke å overføre ødeleggelse eller fremkalle fare for å omdanne en type forurensing inn i et annet).

I den påfølgende diskusjonen i den tekniske gruppen ble dokumentet fra ImarEst, MEPC 59/10/5, brukt som et base-dokument ved gjennomgang av de foreløpige retningslinjene. Observatøren fra ImarEst informerte arbeidsgruppen om at GESAMP hadde levert rapporten sin så sent at de ikke hadde mulighet til å respondere til MEPC 59, og sirkulerte under møtet et dokument som responderte på alle punktene tatt opp av GESAMP.

Sverige ønsker at retningslinjene skal inneholde krav om kontinuerlig overvåking og logging av vaskevannets utslippsparemetre; PAH, turbiditet (innhold av urenheter), pH og temperatur når rensesystemet er i bruk. Norge støttet dette i gruppen.

En *ad hoc* endring av retningslinjene i Appendix II til dokument MEPC 59/WP.10 ble foreslått av IACS i arbeidsgruppen. Forslaget gir åpning for bruk av retningslinjene for ikke-petroleumsbaserte drivstoff, og i slike tilfelle vil det være opp til den enkelte Administrasjon å godkjenne respektive SO<sub>2</sub>/CO<sub>2</sub> utslippforhold. Selv om Regel 4 åpner for alternative typer drivstoff ble det ved denne fremgangsmåten ikke gitt anledning til konsekvensvurdering av denne endringen på forhånd. Norge kan eventuelt vurdere å se nærmere på dette som en oppfølging fra MEPC59.

Reviderte retningslinjer for Eksosgassrensesystemer (EGCS) ble godkjent av Komiteen ved Resolusjon MEPC.184(59). Retningslinjene skal etter hvert gjennomgås i lys av GESAMPs anbefalinger.

### **Norsk oppfølging:**

3. Delta i arbeidet med revisjon av retningslinjene; og
4. Forberede eventuelt dokumentinnspill til MEPC 60.

### **Forslag om å utpeke kystområdene i USA og Canada som ECA:**

USA og Canada sendte i et felles dokument MEPC 59/6/5 frem et forslag om å utpeke kyststrekninger i de to landene (eksklusivt kysten av Alaska men inklusivt kysten rundt de 5 hovedøyene i Hawaii) som "Emission Control Area – ECA" for Nox, Sox og "Particulate Matters – PM".

Utstrekningen av området er foreslått til 200 nm fra land (ca. bredden av California).

Forslaget fikk god støtte og endelig dokument vil bli sendt til MEPC 60 for godkjennelse.

Da et fransk territorium berøres vil Frankrike stille som co-sponsor til dokumentet.

I og med at Canada ikke har ratifisert MARPOL Annex VI ble det ble stilt spørsmål vedrørende en del juridiske detaljer knyttet til forslaget. IMOs juridiske rådgivere mente at en non-Party kan være co-sponser for et slikt forslag, men uttrykte at landet ikke kan håndheve

ECA før det har blitt medlem av Annex VI. Det er også en presedens i denne forbindelse, nemlig at ved godkjenningen av ECA i Nordsjøen og Østersjøen var ikke alle de involverte landene medlemmer av Annex VI.

Mexico sa i et påfølgende innlegg at de innen kort tid vil søke om etablering av ECA for sine kystfarvann.

#### **Norsk oppfølging:**

5. Norge vil vurdere å utvide omfanget av ECA området i Nordsjøen til også å inkludere utslipp av NO<sub>x</sub>.
6. Det vil også bli vurdert om ECA området skal utvides til å omfatte Norskehavet og Barentshavet.

#### **Marine brennoljer**

##### Retningslinjer for prøvetaking av drivstoff:

I forbindelse med revisjon av retningslinjene forsøkte oljeselskapene å få til en endring som ville innebære at prøver av bunkersleveranser skal kunne tas ombord på bunkerslekteren. Norge gikk i mot dette og forslaget falt. Det vil si at prøver fortsatt skal tas ombord på skipet som mottar bunkersolje, i henhold til gjeldene retningslinjer.

##### Kontroll med levering og etterspørsel av marine brennoljer:

Etter anbefaling av arbeidsgruppen besluttet Komiteen å utsette denne saken til et senere møte.

##### Overvåking av verdens gjennomsnittets-svovelinhold i bunkersolje:

Gjennomsnittlig svovelinhold i bunkersolje i 2008 var 2,37 %, som er en nedgang på 0,05 % i forhold til 2007. Svovelinholdet blir beregnet ut fra analyserte prøver og ikke ut fra mengden av drivstoff. Det betyr at selv om lav-svovel bunkers nå blir testet hyppigere enn annen bunkers vil dette kunne senke gjennomsnittsverdiene i forhold til overvåkingsprogrammet for svovel, og dermed ikke gjenspeile en reell nedgang i svovelinholdet.

Den tekniske gruppa diskuterte en eventuell utvidelse av overvåkingsprogrammet, og et argument for å gjøre dette er at alt marint drivstoff vil bli omfattet av det reviderte MARPOL Annex VI. Gruppen anbefalte at MEPC 59 ber BLG 14 om å revidere retningslinjene med tanke på utvidelse til å omfatte alle marine drivstoff med ferdigstillelse innen 1. Juli 2010, og fremla forslag til et arbeidsprogram for BLG 14 på dette. Anbefalingen fra gruppen ble tatt til følge av MEPC 59.

##### IMO spesifikasjon for brennoljer:

ISO annonserte at de arbeider videre med revisjon av ISO 8217 for marine brennoljer med henblikk på ferdigstillelse innen juli 2010. Dette inkluderer analyse av virkningen av bio-avledede komponenter som kan føre til problemer ved behandling og lagring.

ISO anbefalte at man bør vurdere risikoen ved tilstedeværelse av hydrogensulfid (H<sub>2</sub>S) utviklet fra marine brennoljer om bord i skip, og vurdere operasjonelle og tekniske tiltak for å fjerne risiko forbundet med dette.

Norge argumenterte for at ISO bør adressere trygge H<sub>2</sub>S nivåer i både væske og gassfase. Den tekniske gruppa sa seg enig i at det var for tidlig for komiteen å gi sin tilslutning til disse

parametrene og de aktuelle karakteristika for marint drivstoff som er foreslått av ISO i Annex 2 til dokument MEPC 59/4/3. Dette i og med at det gjenstår en del arbeid knyttet til spesielt H<sub>2</sub>S måling og grenseverdier, samt tennvilligheten for drivstoffet. Komiteen ba ISO å komme med videre anbefalinger basert på en del bekymringer som ble uttrykt i arbeidsgruppen.

#### **Norsk oppfølging:**

7. Norge vil vurdere å foreslå en akseptabel H<sub>2</sub>S grense for en fremtidig IMO standard for marine brennstoff i et innspill til BLG 13; og
8. Videre skal Norge innen vår nasjonale høringsfrist 17. desember 2009, vurdere forslaget til ny ISO standard og eventuelt komme med innspill til BLG 14.

#### **Energieffektivitets design indeks (EEDI)**

Foreløpige retningslinjer for kalkulasjon av EEDI er nå sirkulert som MEPC.1/Circ.681. Etter introduksjon av et felles svensk/ finsk dokument MEPC 59/4/2, og innspill fra Danmark, ble man enige om å splitte opp ro-ro lasteskip i tre kategorier; "vehicle carriers", "volume carriers" og "weight carriers" (skillet mellom "volume carriers" og "vehicle carriers" går ved 4 tonn pr. lanemeter). Dette tallet vil bli revurdert etter prøveperioden. Årsaken til at man ønsker en ytterligere oppsplitting av dette segmentet er fordi basislinjeverdiene er signifikant forskjellige for disse underkategoriene.

#### **Innfasing av EEDI:**

Det ble enighet om at under innfasingen/prøveperioden av EEDI, bør den anvendes så bredt som mulig. I og med at det kan være problematisk å anvende EEDI på skip med diesel-elektrisk fremdrift ble det enighet om at problemstillingene og mulige løsninger diskutert i CLIA dokument MEPC 59/4/29, bør vurderes ved en senere anledning. Medlemsland og NGOs inviteres til å sende ytterligere forslag til fremtidige møter.

#### **Electric Power Tables:**

Det ble enighet om å utvikle retningslinjer for kalkulasjon av P<sub>AE</sub> basert på "Electric Power table", og at man bruker CLIAs dokument MEPC 59/4/28 som utgangspunkt for utarbeidelse av et uavhengig sirkulær.

#### **Lastekapasiteten til forskjellige skip som skal brukes i EEDI:**

Etter forslag fra Marshall Islands i dokument MEPC 59/4/11 hvor de informerer at gjennomsnittlige lasteforhold for containerskip er ca 65 %, ble det enighet om å benytte denne verdien ved kalkulasjon av EEDI for disse skipstypene. Verdien kan justeres etter at man får tilgang på mer data som beskriver lasteforholdene.

#### **Korreksjonsfaktorer for skip med isklasse:**

Det var enighet om å inkludere korreksjonsfaktorene  $f_i$  og  $f_j$  i EEDI retningslinjene, og metodikken presentert i dokument MEPC 59/4/14 (Canada, Estland, Finland, Norge og Sverige) for å beregne disse faktorene.

$F_i$ = korreksjonsfaktor for redusert kapasitet pga økt skrog- og maskinve

$f_j$ = korreksjonsfaktor for økt maskinytelse for skip med isklasse.

#### **Passasjerskip og ro-ro ferjer med konvensjonell drift (fartøy som bruker electric power table for å kalkulere P<sub>AE</sub>):**

I stedet for en konverteringsfaktor på 0,9 fra dieselmotorer til elektriske motorer skal det benyttes en vektet gjennomsnittseffektivitet for generatorene.

Energikonsumet (normalt sjøgående) skal beregnes ved lufttemperatur 35°C, sjøtemperatur 32°C, 85 % luftfuktighet, og med fullt passasjerbelegg.

I stedet for at SFOC for hjelpemotorene beregnes fra 50 % last i prøvestandsrapport, benyttes forbruk ved 75% MCR som oppgitt i motorens prøvestandsrapport.

#### Formannens oppsummering av diskusjoner rund formel og metode for å kalkulere EEDI "Baselines":

1. Baseline blir uttrykt som en eksponensiell regresjonskurve:

$$\text{Basislinje verdi} = a * \text{Capacity}^{-c}$$

Enheten for indeksen er avhengig av enheten man benytter for kapasitet.

2. Man ble enige om å benytte data fra nybygg de siste ti år, og tall som avviker med mer enn 2 standardavvik blir fjernet, og en ny regresjonskurve beregnes. Dette fordi man vil unngå å inkludere spesialskip og lignende i kalkulasjonene, samt at man får fjernet opplagte feildata.
3. Beregningene for å finne a og c i formelen skal gjennomføres på en åpen måte innad i IMO.
4. Det skal henvises til alle relevante dokumenter knyttet til beregningen av basislinje ved fremtidige vurderinger av denne.

#### Retningslinjer for frivillig verifikasjon av EEDI:

Den tekniske gruppen utviklet foreløpige retningslinjer for frivillig verifikasjon av EEDI basert på det felles japanske/norske dokument MEPC 59/4/36, med mindre modifikasjoner. Retningslinjene er gjengitt i Annex 18 til dokument MEPC 59/24/Add.1.

Verifikasjonsprosedyren vil kreve en detaljert dokumentasjon for å beregne en foreløpig EEDI. CESA uttrykte i denne forbindelse bekymring knyttet til følsomme data og opphavsrett, og ba om at man må finne en balanse mellom åpenhet og sikring av opphavsretten til design etc. ICS informerte at man diskuterte dette med opphavsrett ifm "Goal based standards" i MSC, og at MEPC burde avvende utfallet av dette arbeidet.

#### **Norsk oppfølging:**

9. Vurdere eventuelle innspill til MEPC 60, spesielt med tanke på verifikasjon ved sjøprøver.

#### **Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)**

Retningslinjer for utvikling av SEEMP er nå sirkulert som MEPC.1/Circ.683.

Retningslinjene ble utviklet med bakgrunn i dokument MEPC 59/4/33 (Japan og USA) og MEPC 59/4/2 Annex 5.

Implementering av SEEMP er foreløpig frivillig.

## **Operasjonell Energieffektivitets Indikator (EEOI)**

Retningslinjer for frivillig bruk av den Operasjonelle Energieffektivitets Indikatoren (EEOI) er sirkulert i MEPC.1/Circ.684.

Kun mindre justeringer ble gjort for den opprinnelige operasjonelle CO<sub>2</sub> indeksen.

## **Kontroll med utslipp av drivhusgasser (GHG) fra skip:**

Utfallet av GHG-WG 2 møtet som ble avholdt i midten av mars i år, sammen med innspill som kommenterte utfallet av det møtet dannet basisgrunnlaget for debatten for tekniske og operasjonelle tiltak.

Alle tekniske dokumenter ble sendt direkte til arbeidsgruppen og ble således ikke presentert i plenum.

Alle dokumenter og debatter som dreide seg om bindende instrumenter og deres anvendelse ble utsatt til MEPC 60.

Etter forslag fra formannen ble det besluttet at debatten om drivhusgasser i plenum skulle gjennomføres i følgende rekkefølge:

- .1 Formannens forslag til videre fremdrift;
- .2 Det andre IMO GHG studiet 2009;
- .3 UNFCCC møter og den pågående forhandlingsprosessen;
- .4 Nødvendige instruksjoner til arbeidsgruppen for GHG utslipp fra skip i forbindelse med tekniske og operasjonelle tiltak for reduksjon (EEDI, SEMP og EEOI);
- .5 Dyptgående debatt på markedsbaserte tiltak for reduksjon; og
- .6 Arbeidsinstruks (terms of reference) for arbeidsgruppen.

## **Formannens forslag til videre fremdrift**

Formannens dokument MEPC 59/4/9 inneholder forslag for å sikre at IMO sitt arbeide for kontroll av GHG utslipp fra internasjonal skipsfart vil ha en tilfredsstillende utvikling og fremdrift. For å forberede sine forslag i dokumentet hadde formannen hatt uformelle diskusjoner med representanter fra en rekke medlemsstater.

Meningen med dokumentet var ikke å komme diskusjoner eller avgjørelser i forkjøpet, men heller å styre fremdriften for å sikre en fokusert og strukturert diskusjon.

Dokumentet fikk bred støtte i plenum og det var enighet om at forslagene kunne danne grunnlag for agenda også i fremtidige møter som skal behandle kontroll av GHG utslipp.

På grunnlag av formannens innspill utarbeidet komiteen en fremtidig arbeidsplan for videre vurdering av markedsbaserte tiltak.

Denne er gjengitt som annex 16 i dokument MEPC 59/24/Add.1.

### **Norsk oppfølging:**

10. Notere seg innholdet i dokumentet og de oppfordringer som ble gitt. Sdir vil i denne forbindelse avholde et internt møte for å vurdere tiltak for anbefalinger som er gitt i MEPC sirkulærer utgitt etter MEPC 59 (og MEPC 58).

### **Det andre IMO GHG studiet 2009**

GHG studiet 2009 ble presentert av styringskomiteen i dokumentene MEPC 59/4/7 – ”Executive summary” og MEPC/INF.10 – ”Final report covering Phase 1 and Phase 2”. Styringskomiteens formann (Petra Bethge, Tyskland) oppsummerte styringsgruppens arbeid, der Norge deltok ved Marintek som koordinator og DNV, og takket de 19 deltakende medlemsstatene for deres innsats.

Det var enighet om at studiet vil utgjøre et betydningsfullt dokument og bli den overordnende referansen for informasjon for Komiteen i arbeidet med å utvikle IMO sin strategi for å begrense og redusere utslipp av drivhusgasser fra internasjonal skipsfart.

Studiet vil bli benyttet ved vurdering av fremtidige innspill til MEPC.

### **UNFCCC møter og den pågående forhandlingsprosessen**

Sekretariatet, som en FN observerende organisasjon, opplyste at de vil gi omfattende informasjon til UNFCCC for eksempel i form av en ”i –møte briefing” om utfallet av MEPC 59 under UNFCCC møtet i August 2009.

Det ble videre informert at det vil bli avholdt ytterligere 3 forhandlingsmøter før COP 15.

### **Debatt for markedsbaserte tiltak for reduksjon av GHG utslipp**

Resolusjon A.963(23) som omhandler IMO sine retningslinjer og praksis i forbindelse med reduksjon av utslipp av GHG fra skip, oppfordrer Komiteen innstendig til å identifisere og utvikle mekanismer som er nødvendige for å oppnå begrensning eller reduksjon av GHG utslipp fra internasjonal skipsfart, og ved å gjøre dette, prioritere, *inter alia*, utvikling av operasjonelle og markedsbaserte løsninger.

Det ble bemerket at mekanismer for markedsbaserte reduksjoner kan tjene to hovedhensikter:

- En utligning av økende utslipp fra skip i andre sektorer;
- Utvikling av avtaler som skal være drivkrefter til investering i mer brennstoffeffektive skip og til å operere skip på en mer energieffektiv måte.

De 2 så langt foreslåtte markedsbaserte tiltakene, ”globalt markedsbasert utslippshandel system” og ”globalt bidrag system (levy)”, kan generere betydelige fond som vil kunne brukes til forskjellige klimarelaterte formål, som begrensings- og tilpassingsaktiviteter i utviklingsland.

I tillegg til de to tidligere foreslåtte markedsbaserte tiltakene var det sendt in to dokumenter som la frem forslag for alternative tiltak:

- I dokument MEPC 59/4/34 foreslår Japan at et markedsbasert rammeverk for reduksjon av utslipp av drivhusgasser fra skip bør ta sikte på å fremskynde forbedringen av energieffektiviteten til skip i stedet for bare å legge et tak på totalutslippene fra skip.

- I dokument MEPC 59/4/48 foreslår USA et nytt konsept for å adressere utslipp fra eksisterende skip, i tillegg til de to som foreligger, ETS (Frankrike, Tyskland og Norge) og utslipps fond (Danmark). Kjernen i forslaget er å benytte EEDI som et middel til å måle og forbedre effektiviteten for alle skip, både nye og eksisterende ved å opprette standarder for effektivitet. Disse vil ha økende strenghet over tid. Systemet vil inkludere effektivitetshandel mellom skip ved at effektive skip kan selge andeler til skip som ligger over effektivitetskurven. Dette vil ikke inkludere innføring av verken et ETS eller et utslipps fond.

En rekke dokumenter ble vurdert og det var overveldende enighet om at et markedsbasert tiltak er nødvendig som en viktig del av en omfattende pakke for kontroll av GHG utslipp. Komiteen ble enig om at debatten for markedsbaserte tiltak skal fortsette under neste møte for å videreføre diskusjonene og å konkludere på vurderinger av individuelle forslag og deres anvendelighet. Debatten under MEPC 60 vil også bygge videre på utfallene av COP 15 som avholdes i København i desember i år.

To dokumenter som relaterte seg til reduksjonsnivåer ble vurdert:

- Det norske dokumentet MEPC 59/4/24 foreslår en metode i form av en trinnvis tilnærming for å sette et tak på et maritimt utslippshandelssystem (METS) i hvilket den marginale kostnaden for skipsfarten skulle være den samme som for alle andre sektorer. Taket vil kunne fastsettes ved å trekke skipsfartens potensielle reduksjonsnivå ifra en basislinje for fremtidige utslipp for skipsfarten.
- Det japanske dokumentet MEPC 59/4/35 presenterer senarioer for reduksjoner av utslipp fra internasjonal skipsfart ved å ta i betraktning forbedringer i effektivitet gjennom design av nye skip og reduksjon av hastighet for eksisterende skip.

Komiteen var enig i at dette temaet bør tas opp igjen under neste møte og inviterte medlemsstater og observatører til å sende innspill til MEPC 60.

Etter å ha godkjent arbeidsgruppen's rapport besluttet Komiteen:

- .1 å sirkulere MEPC.1/Circ.681 for de foreløpige retningslinjene for metoden for å beregne EEDI for nye skip;
- .2 å sirkulere MEPC.1/Circ.682 for de foreløpige retningslinjene for frivillig verifikasjon av EEDI;
- .3 å sirkulere MEPC.1/Circ.683 for retningslinjer for utvikling av SEEMP;
- .4 å sirkulere MEPC.1/Circ.684 for retningslinjer for frivillig bruk av EEOI;
- .5 etter diskusjonene om tabeller for elektrisk kraft å invitere medlemsstater og observatører til å sende kommentarer og videre forslag til MEPC 60;
- .6 etter å ha notert fremdriften for EEDI basislinjen å invitere medlemsstater og observatører til å sende forslag og kommentarer på oppsummeringen til arbeidsgruppens formann (paragraf 6.35 i WG rapporten) til MEPC 60; og
- .7 etter diskusjonene rundt skip med ukonvensjonelle fremdriftssystemer, f.eks

passasjerskip med diesel-elektrisk fremdrift, å invitere medlemsstater og observatører til å sende sine kommunikasjoner på dette tema til MEPC 60.

### **Norsk oppfølging:**

11. Fortsette å videreutvikle kvotesystem for internasjonal skipsfart, og sørge for at innholdet i MEPC sirkulærene blir informert til næringen.

### **Korrespondansegruppen for GHG utslipp fra skip**

Komiteen vurderte rapporten fra korrespondansegruppen som har arbeidet med GHG utslipp under felles koordinering av Australia og Nederland, presentert i dokument MEPC 59/4/8, sammen med innsendte bemerkninger til rapporten.

Formannen takket Australia og Nederland for innsatsen og besluttet at gruppens arbeid dermed er fullført.

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

Komiteen hadde to hovedpunkter å arbeide med som begge dreide seg om å vurdere utkast til tekst til det foreslåtte regeltillegget til MARPOL Annex I:

- Addition of a new chapter 8 and consequential amendments to the Supplement of the IOPP Certificate, Form B.
- Amendments to regulation 1, 12, 13, 17, and 38 of MARPOL Annex I, Supplement to the IOPP Certificate and Oil Record Book.

For gjennomgang av teksten nedsatte Komiteen en Drafting Gruppe som arbeidet under ledelse av USA, og hvor Norge deltok.

### **Addition of a new chapter 8 and consequential amendments to the Supplement of the IOPP Certificate, Form B:**

Chapter 8 - Regel 42 – Notifikasjon:

Utkast til nytt kapittel i MARPOL Annex I ble godkjent under MEPC 58. Det ble imidlertid ikke tatt endelig stilling til utkastets regel 42, punkt 1 om at oljetankere som planlegger omlasting i territorialfarvann og økonomisk sone skal notifisere handlingen 48 timer i forkant. Det ble på MEPC 58 besluttet at ovennevnte regulering 42, punkt 1 skulle bli stående, men at referansen til økonomisk sone settes i klammer ("square brackets"), og at beslutningen på dette skulle tas under MEPC 59.

Norge understreket betydningen av 48 timers notifikasjon i økonomisk sone for den nasjonale beredskapen mot akutt forurensning, og fikk bred støtte i plenum.

Forslaget ble vedtatt, og medfører at vi får obligatoriske regler i MARPOL med krav til 48 timers notifikasjon i økonomisk sone og territorialfarvannet.

På bakgrunn av et innlegg fra Intertanko ble imidlertid draftinggruppen bedt om å se på en tekst for skip som planlegger STS-operasjoner mindre enn 48 timer i forveien. Norge tok til orde for at det ikke var ønskelig å ha noen unntaksbestemmelse. Det er bare i "force majeure" situasjoner at det ikke vil være mulig å varsle innen 48 timer, og i slike situasjoner vil statene uansett akseptere varsel i etterkant. Flere stater støttet imidlertid Intertanko's forslag og plenum konkluderte med å ta det inn som revidert unntaksbestemmelse.



### **Amendments to regulation 1, 12, 13, 17, and 38 of MARPOL Annex I, Supplement to the IOPP Certificate and Oil Record Book:**

For regel 1 ble det vedtatt nye definisjoner for "Oil residue (sludge)", "Oil residue (sludge) oil tank", "Oily bilge water" og "Oily bilge water holding tank".

For regel 12 ble det vedtatt krav til og kapasitet for "Tanks for oil residues (sludge) for alle skip på 400 GRT eller mer, samt rør- og pumpearrangement for slike tanker.

De nye vedtakene er gjengitt i IMO sin rapport fra møtet.

#### **Norsk oppfølging:**

1. Gjennomføre vedtakene i norsk rett.

### **Agendapunkt 6: Interpretations of, and amendments to, MARPOL and related Instruments**

#### **Komiteen besluttet å behandle dokumentene under dette agendapunktet i 3 forskjellige grupper:**

- De som foreslo tolkninger eller forklaringer for eksisterende obligatoriske krav.
- De som omhandlet utfallet av korrespondansegruppen for gjennomgang av MARPOL Annex V med kommentarer.
- De som inneholdt forslag for tillegg til eksisterende obligatoriske instrumenter.

#### **Forslag til tolkninger eller forklaringer for eksisterende obligatoriske krav:**

- IACS informerte i dokument MEPC 59/6 deres felles fortolkning av måling av distanser mellom innvendig og utvendig skrogplater for beskyttelse av rom innenfor den innvendige skrogplaten. De praktiserer måling ved bredde på spant (moulded dimensions). Fortolkningen var tidligere sendt til MSC 85 som støttet IACS, og det ble det også støttet av MEPC 59.  
Sekretariatet vil utarbeide forslag til et MSC-MEPC.5/Circ.
- Komiteen godkjente endring av teksten i MARPOL Annex I – Regel 23.7.3.2 som foreslått av IACS og Intertanko i dokument MEPC 59/6/1.  
Ny definisjon for "p" skal lyde:  
"If an inert gas system is fitted, the normal overpressure,  $i$  kPa, is to be taken as 5 kPa".
- Under diskusjonen for olje-i-vann grenser for overbord avløp fra sloptanker på FPSO'er informerte Intertanko sin fortolkning, basert på retningslinjer og Kyststaters relevante lovgivning, at:
  1. når innholdet i sloptanken kun består av produksjonsvann, kan dette pumpes overbord med et oljeinnhold 30 eller 40 ppm, avhengig av Kyststatens lovverk; og
  2. når det tilføres oljeholdig vann fra maskinrommet til sloptanken, eller det tilføres oljeholdig vann fra maskinrommet direkte til behandlings enheten for

produksjonsvannet, skal overbord avløpsvannet ha et maksimum oljeinnhold 15 ppm.

Komiteen støttet denne fortolkningen.

- Etter debatt ble Komiteen enig om, etter avklaring fra Sverige vedrørende forlengelse av Ro-Ro skip i dokument MEPC 59/6/8, at håndhevelsen av kravene i MARPOL Annex I – regel 12A også er gjeldende for ”major conversions” som definert i MARPOL Annex I - regel 1.28.9, for alle skip.
- Etter at tidligere (pre 2007) MARPOL Annex I – regel 9 ble delt opp i ny regel 15 (for maskinromsområder) og regel 34 (for lasteområder) er det oppstått mulighet for tvetydighet mellom de to.

Under plenumsdebatten ble det uttrykt at:

1. regel 34 og dets felles fortolkning (unified interpretation) er klar i dets intensjon at når ikke-lasteolje relaterte oljerester blir forflyttet til sloptanker, skal overbordpumping av slike oljerester utføres i henhold til regel 34. Derfor er prosedyren tillatt under MARPOL Annex I reglene;
2. imidlertid, denne tillatelsen er ikke ment å være lempende for kravene til skip om å være utstyrt med oljefiltrerende utstyr i henhold til kravene under regel 14 i Annex I;
3. oljefiltrerende utstyr skal kun benyttes i forbindelse med overbordpumping av oljeholdig lensevann fra maskinromsområder i overensstemmelse med kravene i regel 15 i Annex I; og
4. overbordpumping av ikke-oljelast relaterte rester blandet med lastelojerester bør skje via oljeavløpsmonitoren og kontrollsystemet som er referert til i regel 31 i Annex I.

Komiteen støttet denne fortolkningen.

### **Rapport fra korrespondansegruppen for gjennomgang av MARPOL Annex V, med kommentarer:**

Komiteen debatterte rapporten fra korespondansegruppen som fremlagt i dokument MEPC 59/6/3, og det ble besluttet å utgi et MEPC sirkulære for avklarig om at:

1. vaskevann fra lastetanker som inneholder rester fra enhver form for tørrlastmaterialer som er blitt generert i forbindelse med skipets rengjøring av lasterom skal ikke vurderes som søppel under Annex V innenfor *Gulfområdet* og *Middelhavsområdet*; og
2. slikt lasteromsvaskevann kan pumpes over bord i en distanse lengre enn 12 Nm fra land innenfor disse områdene. Lasterester i vaskevannet må ikke stamme fra lastematerialer som er klassifisert som marine forurensende under IMDG koden.

Komiteen besluttet å gjenopprette korrespondansegruppen under ledelse av New Zealand.

**Foreslåtte tillegg til MARPOL Annex I og tilhørende kommentarer:**

Komiteen støttet ikke det Koreanske forslaget i dokument MEPC 59/6/9, for tillegg til regel 8 om å tillate å koble lensearrangementet for lastetankene til lense-systemet til ballasttankene i en nødssituasjon.

Etter diskusjoner ble det enighet om å tillegge seksjon 11.4 i de 2008 reviderte retningslinjene for behandling av oljerester i maskinromsområder på skip med inklusjon av retningslinjer for et integrert lensevanns behandlingssystem, ved å sette inn etter ”..... *suitable drainage facilities* ” teksten ”*terminating as provided for in regulation 12, paragraph 2.2 of MARPOL Annex I*”.

Sekretariatet vil informere dette gjennom et MEPC.1/Circ.

**Norsk oppfølging:**

1. Delta i korrespondansegruppen som arbeider med revisjonen av MARPOL Annex V.

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

Komiteen godkjente rapporten fra det 9. møtet til OPRC-HNS Technical Group (TG 9) som ble avholdt 6. – 10. Juli i år.

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

Intet spesielt å rapportere som vedrører Norske interesser under dette agendapunktet.

**Agendapunkt 9: Inadequacy of reception facilities**

I dokument MEPC 59/9/1 ber FOEI Komiteen å notere seg at det finnes forskjellige søppelovervåkings programmer og ber om det tas initiativ til å harmonisere systemene for havnemottaksanlegg og avfallsbehandlingssystemene om bord i skip på verdensbasis. Komiteen besluttet å sende dokumentet til korrespondansegruppen for Annex V for videre vurdering.

**Norsk oppfølging:**

1. Delta i korrespondansegruppen.

**Agendapunkt 10: Reports of sub-committees****DSC 13:**

DSC 13 vurderte spørsmålet om krav til merking av tanktransport enheter som frakter farlig gods. Mens regel 3 i MARPOL Annex III krever at forpakninger (inkludert tanker) skal ha merking som angir den korrekte tekniske betegnelsen til produktet, spesifiserer IMDG koden at kun det korrekte befraktingsnavnet skal vises.

Etter diskusjon konkluderte Komiteen med at for marine forurensere i tank er det ikke nødvendig at den korrekte tekniske betegnelsen vises på tanken som et supplement til det korrekte befraktningsnavnet.

I lys av dette fant man at det er nødvendig å forberede et supplement til MARPOL Annex III, og å forberede et nytt punkt i arbeidsprogrammet for DSC som foreslått i annex til dokument MEPC 59/10.

### **BLG 13:**

Utfallet for ballastvann ble behandlet under Agendapunkt 2, og for Annex VI saker under agendapunkt 4.

I forbindelse med utgivelse av et felles MSC/MEPC sirkulære for "Prohibition of blending operations onboard at sea", noterte Komiteen seg at MSC 86 hadde utarbeidet et tekstforslag for dette, og at dette ville bli vurdert under Agendapunkt 11.

Det ble besluttet at operasjonelle aspekter for blanding om bord ikke skal behandles av ESPH-WG, men at retningslinjer for "bio-fuel blends" bør utvikles med hensyn til følgende punkter:

1. dokumentasjon og administrasjon, skipningsdokument(er), manualer for prosedyrer og arrangementer, Oljedagbok og Lastedagbok;
2. navn for det ferdige produkt ved utlasting;
3. klassifisering av det ferdige produkt (forurensingskategori, skipstype og befraktningskrav); og
4. mulige krav til vasking og utpumping etter utlasting, dersom det er fraktet under Annex I krav.

### **Forbud mot bruk og frakt av tungolje i Antarktis:**

Komiteen godkjente BLG sitt endelige tekstforslag for forbud mot bruk og frakt av tungolje (HFO) i Antarktis. Dette vil bli iverksatt som ny regel 43 i MARPOL Annex I – Kapittel 9. Den endelige teksten i forslaget lyder:

#### ***Chapter 9 – Special requirements for the use and carriage of oils in the Antarctic area***

#### **Regulation 43**

##### *Special requirements for the use and carriage of oils in the Antarctic area*

- 1 With the exception of vessels engaged in securing the safety of ships or in a search and rescue operation, the carriage in bulk of as cargo or carriage and use as fuel of the following:
  - .1 crude oils having a density at 15°C higher than 900 kg/m<sup>3</sup> ;
  - .2 oils, other than crude oils, having a density at 15°C higher than 900 kg/m<sup>3</sup>;
  - .3 bitumen, tar and their emulsions, shall be prohibited in the Antarctic area.

- 2 When prior operations have included the carriage or use of oils listed in paragraphs 1.1 to 1.3 of this regulation, the cleaning or flushing of tanks or pipelines shall not be required.

Forslaget sendes MEPC 60 for adopsjon.

**DE 52:**

Komiteen støttet ikke et forslag fra USA i dokument MEPC 59/10/10 om å introdusere et spesielt punkt i arbeidsprogrammet til DE for behandling av utfasing av visse typer utstyr for bekjempning av forurensing.

Komiteen støttet et forslag fra Danmark i dokument MEPC 59/6/4 om å inkludere et høyt prioritert punkt i DE sitt arbeidsprogram for manuelt opererte alternativer som følge av funksjonsfeil i utstyr.

**FP 53:**

I relasjon til et punkt fra DE 52 om fordampning av oljerester (sludge) hadde FP 53 besluttet at det ikke vil være nødvendig å utvikle ytterligere sikkerhetskrav i forbindelse med oppvarming av slike oljerester. Dette fikk støtte av Komiteen.

**FSI 17:**

Komiteen støttet underkomiteens forslag til å utsette den planlagte ferdigstillelsesdatoen for "the Action Plan on Tackling the Inadequacy of Port Reception Facilities" til 2010, og noterte seg beslutningen om å gjenopprette korrespondansegruppen for å ferdigstille arbeidet.

Komiteen sluttet seg til underkomiteens anbefaling for et nytt agendapunkt for FSI 18 for "Review of the Guidelines for inspection of anti-fouling system on ships" med sikte på ferdigstillelse i 2011.

Komiteen noterte seg undergruppens enighet om å gjenopprette korrespondansegruppen for å fortsette utviklingen av utkast til "Port State Control under the 2004 BWM Convention".

Komiteen noterte seg undergruppens enighet om å gjenopprette korrespondansegruppen for gjennomgang av "Survey Guidelines under the HSSC and the Code for the implementation of mandatory IMO instruments and its instructions".

**Agendapunkt 11: Work of other bodies**

**MSC 85:**

Komiteen noterte seg at MSC 85 hadde behandlet flere saker som er av interesse for MEPC sitt arbeide:

1. godkjenning av tillegg til ISM koden som var utviklet av den felles MSC/MEPC arbeidsgruppen for den menneskelige faktor (Human Element);
2. godkjenning av MSC-MEPC.4/Circ.3: "Blanking of discharge piping systems in port";

3. godkjenning av MSC-MEPC.5/Circ.4 for felles fortolkning av anvendelse av forskrifter som er styrt av dato for byggekontrakt, dato for kjølstrekking, og leveringsdato for kravene som er stilt i SOLAS og MARPOL;
4. enighet om å inkludere, i arbeidsprogrammet til DE, et høyt prioritert punkt for "Interpretation on application of SOLAS, MARPOL and Load Line requirements for major conversions o foil tankers";
5. godkjenning av de planlagte møteukene for MSC og MEPC og deres underkomiteer for toårsperioden 2010-2011, inkludert to møter for DE i 2010; og
6. at MSC 85 hadde notert seg at Organisasjonen, og spesielt MEPC, har gitt høy prioritet til arbeidet som er relatert til klimaforandringene, og ber medlemsstater og ikke-statlige organisasjoner om å oppfordre rederier, operatører, kapteiner og andre involverte parter til å øke deres deltakelse i "WMO Voluntary Obseving Ship (VOS) scheme" og gi regelmessig rapportering, og i denne sammenheng godkjente MSC.1/Circ.1293 for deltakelse i WMO sitt VOS system.

#### **MSC 86:**

MSC sa seg enig i blandingsoperasjoner om bord i skip til sjøs bør forbys og at obligatoriske bestemmelser bør utvikles. Utkast til et MSC-MEPC sirkulære som skal tre i kraft i mellomtiden til ferdigstilling av obligatoriske bestemmelser ble godkjent.

#### **Agendapunkt 12: Status of conventions**

Intet spesielt å rapportere som vedrører Norske interesser under dette agendapunktet.

#### **Agendapunkt 13: Harmful anti-fouling systems for ships**

Komiteen vurderte det endelige forslaget til "Retningslinjer for en sikker behandling av avfall fra fjerning av skadelige anti-fouling systemer" som er utviklet av de styrende organer i London Protokollen og fremsatt i dokument MEPC 59/13. Mens retningslinjene gir brukbare anbefalinger for fjerning av skadelige anti-fouling systemer er den delen som omhandler rengjøring av skrog med skipet flytende mangelfull.

Det ble også bemerket at det trengs mer informasjon om forhindring av spredning av skadelige mikroorganismer.

Komiteen kom til enighet om at retningslinjene for skrogrensing med skipet flytende kan vurderes videre av BLG under deres agendapunkt for "Biofouling".

#### **Norsk oppfølging:**

1. Vi deltar i korrespondansegruppen som arbeider med retningslinjene.

#### **Agendapunkt 14: Promotion of implementation and enforcement of MARPOL and related instruments**

Komiteen oppfordrer alle passasjerskip som trafikkerer delvis innestengte og stengte farvann som er truet av eutrofiering (hypervekst av alger og bakterier) til å avstå fra å pumpe avløpsvann til sjøen, og kun levere dette til mottaksanlegg i land, dersom slike er tilgjengelige.

#### **Norsk oppfølging:**

1. Det vil bli sendt ut et sirkulære på saken.

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

Representanten for EC informerte at de har opprettet et fond som spesielt er rettet mot utvikling og implementering av utviklingsprinsipper i utviklingsland. Programmet styres av EC og et kapasitetsbyggeprogram relatert til GHG vil være berettiget under dette fondet. Utviklingsland som interesse av å delta bør ta kontakt med EC eller IMO.

#### **Agendapunkt 16: Role of the human element**

##### ***Granskingsrapporten etter MSC Napolis forlis***

MSC 85 hadde oversendt granskingsrapporten etter Napolis forlis til arbeidsgruppen for kommentarer og eventuelle anbefalinger. MSC hadde særlig notert seg at fartøyet seilte med bemannet maskinrom selv om det hadde sertifikat for å gå med ubemannet maskinrom, samt problematikk knyttet til redningsdrakter.

Arbeidsgruppen var av den oppfatning at det forelå for lite informasjon om forholdene knyttet til bemanningen av maskinrommet til at gruppen kunne uttale seg ytterligere om dette, og at problemstillingen skulle være ivaretatt av selskapets SMS i henhold til ISM-koden.

Når det gjaldt redningsdrakter ble man enig om at problemstillingene var godt ivaretatt av MSC.1/Circ.1278 (Guidance on wearing of immersion suits inside totally enclosed lifeboats).

##### ***Joint IMO/ILO arbeidsgruppe vedrørende felles interesseområder***

MSC 85 godkjente at det skulle avholdes et møte mellom sekretariatene i ILO og IMO, for å identifisere felles problemstillinger og interesseområder for de to organisasjonene med hensyn til Human Element. Det ble avholdt et møte mellom de to sekretariatene januar 2009, der man hadde kommet fram til en liste av aktuelle problemstillinger som var av interesse for begge organisasjonene og som burde settes på dagsorden.

Arbeidsgruppen for HE har siden saken første gang ble tatt opp, hatt en bred enighet om at en slik arbeidsgruppe mellom ILO og IMO innen HE, ikke skal være en fast etablert gruppe, men en *ad hoc* gruppe som etableres ved behov.

Med referanse til at MLC 2006 etablerer en medisinsk standard, samt at STCW konvensjonen er under revisjon, mente man at det ville være formålstjenelig å etablere en *ad hoc* gruppe for å lage en Joint IMO/ILO guideline knyttet til to av temaene på listen fra januar møtet;

- En guideline for de medisinske undersøkelsene av sjøfolk i forbindelse med utstedelse av helsesertifikater, for å oppnå overensstemmelse mellom kravene i MLC 2006 og STCW 78.
- En revisjon av *Recommendation No. 105 (No.158) Ship's medicine chests*, slik at denne kan harmoniseres med den siste versjonen av International Medical Guide for ships.

Arbeidsgruppen foreslo også å invitere WHO til å delta i dette arbeidet.

Tittelen på dokumentet som skal initiere *ad hoc* gruppen ble etter en del diskusjon spesifikt rettet mot "seafarer's medical examination and ship's medical chest", og TR ble spesifikt rettet inne mot de to temaene som er nevnt ovenfor (se MEPC 59/WP.11 Annex 1).

Den foreslåtte sammensetningen av *ad hoc* gruppen, med 8 representanter fra myndigheter (oppnevnes av IMO) og 8 fra rederisiden og sjømannsorganisasjonene - 4 fra hver part (oppnevnes av ILO), ble opprettholdt.

#### **Norsk oppfølging:**

1. Eventuelt melde vår interesse for å delta i *ad hoc* gruppen og melde dette inn til IMO og ILO.

#### **Saker som angår ISM-koden**

Det var bred enighet om at det er behov for verneombud i arbeidsgruppen, men forslaget om at det skal implementeres et krav om verneombud i ISM-koden ble forkastet på dette møtet. Arbeidsgruppen gikk inn for å innarbeide verneombudets funksjon i følgende eksisterende guidelines: MSC-MEPC.2/Circ.3, MSC-MEPC.7/Circ.5 og MSC-MEPC.7/Circ.6. Arbeidsgruppen ber om synspunkter og innspill til dette til MSC 87.

Videre gikk gruppen gjennom ITFs forslag til opplæringskrav til verneombud samt verneombudets rolle. Det ble laget et nytt forslag til tekst med hensyn til rolle og funksjon samt opplæringskrav (se MEPC 59/WP.11 Annex 2). Forslaget oversendes STW41.

#### **Norsk oppfølging:**

2. Vurdere forslaget til tekst vedrørende verneombudets rolle og opplæringskrav (eventuelt gi innspill til STW 41).

#### **Endringer i Revised Guidelines on Implementation of the ISM Code by Administrations**

Arbeidsgruppen gikk gjennom og ferdigstilte teksten som forelå til dette møtet (se MEPC 59/WP.11 Annex 3). Den ferdige teksten sendes videre til A26 for vedtak.

#### **Norsk oppfølging:**

3. Avvente et vedtak under A 26 og eventuelt ta i bruk ny versjon.

#### **Øvrige saker**

De øvrige sakene var til informasjon, og ble tatt til etterretning.



Komiteen godkjente rapporten fra arbeidsgruppen (MEPC 59/WP.11) uten kommentarer.

### **Agendapunkt 17: Formal safety assessment**

Norge hadde sendt inn et INF. dokument til dette agendapunktet med en analyse av de forslagene til CATS som foreligger.

Utfall:

Ingen av dokumentene til dette agendapunktet ble diskutert og korrespondansegruppen ble gjenopprettet under ledelse av Hellas.

Det er planlagt å nedsette en arbeidsgruppe som skal arbeide med FSA under MEPC 60.

#### **Norsk oppfølging:**

1. Vi har trukket oss fra korrespondansegruppen da den fungerer dårlig, men delta i en eventuell arbeidsgruppe under MEPC 60.
2. Det kan være bedre å stå utenfor og eventuelt sende inn eget dokument til neste møte i samarbeide med Kystverket.

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

Kollisjon mellom skip og hvaler har så langt man er informert om ikke vært noe problem i norske farvann. I områder som Middelhavet, Svartehavet og havområdet rund Kanariøyene m.m. skjer dette forholdsvis ofte og slike hendelser blir sterkt fokusert på lokalt i media, og er gjenstand for sterk kritikk fra lokale myndigheter.

Det var innsendt en rekke informasjonsdokumenter om slike hendelser fra land i nevnte områder, uten at det foreslås noen løsning for hvordan dette kan unngås.

### **Agendapunkt 19: Noise from commercial shipping and its adverse impacts on marine Life**

Det var sendt inn en del dokumenter som kom med forskjellige forslag til redusering av støy fra skip, som nye design for propeller og skrog, fundamentering og vibrasjonsdemping av maskineri etc.

Rapporten fra korrespondansegruppen som ble opprettet under MEPC 58 ble presentert.

Komiteen noterte seg at interessen for dette emnet er stigende og ble enig om å gjenopprette korrespondansegruppen under ledelse av USA. Gruppen ble instruert til å fortsette arbeidet på linje med instruksjonen som ble gitt av MEPC 58.

Komiteen oppfordret videre medlemsstater til å gjennomgå skip i deres handelsflåte for å identifisere de som vil ha de største fordelene av effektivitetsteknologi som samtidig sannsynligvis også vil redusere undervannsstøy. Det anmodes om å rapportere utfallet av undersøkelsene til korrespondansegruppen for deres overveielse.

**Norsk oppfølging:**

Foreta en undersøkelse som oppfordret av Komiteen, og rapportere utfallet til korrespondansegruppen.

**Agendapunkt 20: Work programme of the Committee and subsidiary bodies**

Komiteen sa seg enig i beslutningen til MSC 85 om å inkludere et høyt prioritert punkt i arbeidsprogrammet til DE for "Interpretation on application of SOLAS, MARPOL and Load Line requirements for major conversion of oil tankers".

Det var også enighet om beslutningen til MSC 86 om å inkludere et høyt prioritert punkt på arbeidsprogrammet til DE for "Development of a mandatory Code for ships operating in Polar waters" som anbefalt av Norge, Danmark og USA.

Etter forslag fra USA foreslo Komiteen å inkludere et høyt prioritert punkt på arbeidsprogrammet til DE for "Development of guidelines for a shipboard oil waste pollution prevention plan", med målrettet ferdigstilling i løpet av to undergruppemøter. Dette punktet er satt under hakeparenteser for videre vurdering.

Det ble notert at MSC 86 godkjente arbeidsprogrammet for BLG og den foreløpige agenda for DSC 14.

Det ble videre notert at MEPC 60 avholdes 22. - 26. mars 2010, og MEPC 61 avholdes 11. - 15. oktober 2010.

**Agendapunkt 21: Application of the Committees' Guidelines**

Intet spesielt å rapportere som vedrører norske interesser under dette agendapunktet.

**Agendapunkt 22: Election of the Chairman and Vice Chairman for 2010**

Andreas Chrysostomou (Kypros) ble gjenvalgt som Komiteformann for 2010 og Manuel Nogueira (Spania) som ny nestformann.

**Agendapunkt 23: Any other business**

ISO informerte at de har omstrukturert deres ISO/TC8 Komite for skip og marin teknologi for å sikre et bedre økonomisk, effektivt og rasjonelt tilbud til sine kunder og for å kunne tilfredsstille det fremtidige markedet. Omstruktureringen ble godkjent av TC8

**Agendapunkt 24: Consideration of the report of the Committee**

IMO sin rapport fra møtet er lagt ut på deres hjemmesider som dokument MEPC 59/24 og MEPC 59/24/Add.1.

Haugesund 16. September 2009

Einar Arnesen