



TIL:	Sjøfartsdirektør, Assisterende Sjøfartsdirektør, deltakere i den norske delegasjon under MEPC 60 og adressatene på MEPC's sirkulasjonsliste
FRA:	Delegasjonen v/ Einar Arnesen
DATO:	06.05.2010

Rapport fra MEPC 60 som ble avholdt hos IMO i London, 22 - 26. mars 2010

1. Deltakere:

Den norske delegasjonen bestod av følgende personer:

- Olav Akselsen, S.dir. Delegasjonsleder (delvis)
- Sigurd Gude, S.dir. Delegasjonsleder (delvis)
- 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.
- Mona Kristensen, S.dir.
- Tonje Sundt, NHD
- Kristin Elise Frogg, MD
- Sveinung Oftedal, MD
- Inger Holten, UD
- Terje C. Gløersen, Norges Rederiforbund
- Håkon B. Thoresen, DNV
- Tore Longva, DNV
- Rolf Skjong, DNV
- Erik Nyhus, DNV
- Sjur Tveite, NIVA

2. Arbeidsgrupper opprettet under møtet:

- **Working Group on GHG Issues**
Norsk deltakelse: Lars Chr. Espenes, Sveinung Oftedal, Håkon B. Thoresen, Eirik Nyhus, Tore Longva, Terje Gløersen, Tonje Sund, Inger Holten
- **Working Group on Guidelines for Ship Recycling**
Norsk deltakelse: Kristin Frogg (møteleder), Jens H. Koefoed, Karin M. Vedø, Geir H. Hansen
- **Working group on Environmental Risk Evaluation Criteria:**
Norsk deltakelse: Turid Stemre, Rolf Skjong
- **Drafting group on amendments to mandatory instruments:**
Norsk deltakelse: Haakon Storhaug, Mona Kristensen

3. Andre møter med relasjon til MEPC 60:

- BLG 14 ble avholdt 08. – 12. februar 2010 i IMO hovedkvarteret i London.
- Nasjonalt formøte for MEPC 60 ble avholdt hos Sjøfartsdirektoratet 11. mars 2010.
- EU koordineringsmøter ble avholdt i Brussel 02. mars 2010, samt 22. og 23. mars under MEPC møtet.

4. Fremtidige møter med relasjon til MEPC:

- Første (av 3) ekspertgruppemøte som skal arbeide med markedsbaserte tiltak vil bli avholdt i IMO hovedkvarteret i London 10. – 12. Mai 2010. Sveinung Oftedal fra Miljøverndepartementet deltar som norsk ekspert. Dato for de andre to møtene er foreløpig ikke bestemt.
- EE-WG 1 arbeidsmøte vil bli avholdt i IMO hovedkvarteret i London 28. juni – 02. juli 2010.
- MEPC 61 avholdes 27. september – 01. oktober 2010.
Dokumentfrister er:
 - Fyldige dokumenter på mer enn 6 sider og dokumenter som foreslår nye punkter til arbeidsprogrammet: 25. Juni 2010 (13 uker).
 - Ikke fyldige dokumenter på 6 sider eller mindre: 23. Juli 2010 (9 uker).
 - Kommenterende dokumenter på 4 sider eller mindre: 6. August (7 uker).
- BLG 15 er planlagt avholdt 07. – 12. februar 2011

5. Generelle bemerkninger:

Denne rapporten omhandler kun de mest sentrale punktene som er av interesse for Norge, og rapporten vil bli lagt ut på Sjøfartsdirektoratets nettsider.

6: Hovedkonklusjoner:

Agendapunkt 2:

Det kinesiske BWM systemet OceanGuard™ fra Qingdao Headway Technology ble tildelt ”basic approval”. Qingdao søkte IMO om godkjenning gjennom norsk administrasjon ved dokument MEPC 60/2/8. Krav (8 stk.) som GESAMP-BWWG stilte før endelig godkjenning kan tildeles er innfridd og søknad om ”final approval” er sendt IMO med sikte på godkjenning under MEPC 61.

Agendapunkt 3

Kristin Frogg fra Miljøverndepartementet hadde takket ja til invitasjon fra IMO sekretariatet til å overta funksjonen som leder av arbeidsgruppen for skipsopphugging under dette møtet. Den norske delegasjonen er godt fornøyd med de gjennomslag vi fikk for våre synspunkter vedrørende retningslinjer for Skipsopphuggingskonvensjonen.

Agendapunkt 4:

Møtet vedtok å arbeide videre med forslaget fra Japan, Norge og USA om bindende krav til energieffektivitets design indeks og skipsenergi effektivitets management plan. For å arbeide videre med kravene som ble godkjent ble det besluttet å avholde et mellommøte fra 28. Juni til 2. Juli i år, og invitasjon for deltakelse vil bli distribuert av Sjøfartsdirektoratet.

Agendapunkt 5:

Komiteen fastsatte regelteksten til et nytt kapittel 9 i MARPOL Annex I - ”Special requirements for the use or carriage of oils in the Antarctic area”. Den nye loven vil tre kraft i form av en ny regel 43 i det nye kapittelet. Regelen vil forby bruk og frakt av tungolje syd for 60° (syd) og vil tre i kraft fra 1. august 2011.

Komiteen fastsatte endringstekst til regel 13 og regel 14 i MARPOL Annex VI som vil etablere et nord-amerikansk utslippskontroll område (ECA) for NO_x og SO_x i definerte områder av kyststrøkene i USA og Canada, inkludert Hawaii. Endringen vil tre i kraft fra 1. august.2011, men det stilles ikke krav til at skip skal oppfylle kravene for SO_x før 1. August 2012.

Agendapunkt 8:

“Wider Caribbean Area” (WCA) ble gitt status som “Special Area” under annex V med ikrafttredelse fra 1. mai 2011.

Agendapunkt 21:

Norge sendte inn dokument MEPC 60/21/1 for å belyse flere forhold som det bør tas hensyn til ved utvikling av miljødeler i en kode for skip som operer i Arktiske farvann, og videre hva en slik kode bør inneholde. Dette for å forberede diskusjoner som skal foregå under DE 54 som avholdes i oktober i år.

Komiteen besluttet å sende det norske dokumentet til DE for vurdering under deres agendapunkt: ”Development of a mandatory code for ships operating in polar waters”.

7: Norsk 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	Vurdere eventuelle innspill til MEPC 61	Geir H. Hansen Einar Arnesen	
3	Delta i korrespondanse Gruppen for skipsopphugging	Jens H. Koefoed	
3	Vurdere eventuelle innspill til MEPC 61	Jens H. Koefoed Einar Arnesen	i samarbeid med MD
4	Delta i arbeidsgruppemøter for "Energy Efficiency for Ships"	Einar Arnesen Lars Chr. Espenes	
4	Vurdere å utvide omfanget av det eksisterende ECA området i Nordsjøen til å inkludere utslipp av NO _x .	Einar Arnesen Jens H. Koefoed	i samarbeid med MD
4	Vurdere om det skal søkes om ECA område for Norskehavet og Barentshavet.	Einar Arnesen Jens H. Koefoed	i samarbeid med MD
4	Vurdere eventuelle innspill til EE-WG 1	Lars Chr. Espenes Einar Arnesen	i samarbeid med MD
4	Vurdere eventuelle innspill angående EEDI til MEPC 61	Einar Arnesen Lars Chr. Espenes	i samarbeid med MD
4	Fortsette å videreutvikle kvotehandelsystem for GHG	Einar Arnesen	i samarbeid med MD
5	Innføre IMO vedtakene om forbud mot HFO i Antarktis og ECA områder i USA og Canada i norsk regelverk	Else Heldre	
6	Delta i diskusjoner rundt dokument MEPC 60/6/5 under DSC 15	Einar Arnesen	
6	Delta i diskusjoner rundt dokument MEPC 60/6/6 under FSI 18	Haakon Storhaug	
6	Delta i korrespondanse gruppen som arbeider med revisjonen av MARPOL Annex V	Jens H. Koefoed	
7	Delta i diskusjoner vedr. arbeidsmetodene i den tekniske OPRC-HNS gruppen under MEPC 61	Haakon Storhaug	

8	Vurdere eventuell nødvendighet av å innføre utslippskravene i WCR i norske forskrifter eller på annen måte	Else Heldre	
11	Følge opp diskusjoner rundt punktene 31.4 og 31.5 i dokument MEPC 60/11/1 under FSI 18	Haakon Storhaug	
13	Delta i korrespondanse gruppen for bio-fouling systemer	Geir H. Hansen	
16	Avvente utfall av den felles MSC/MEPC arbeidsgruppens møte under MSC 88	Turid B. Stemre	
17	Delta i arbeidsgruppen for FSA under MEPC 61	Turid B. Stemre	
17	Vurdere dokumentinnspill til MEPC 61	Turid B. Stemre	
19	Følge opp vårt co-sponsor forslag for revisjon av retningslinjene i resolusjon A.673(16) (ref. dokument MEPC 60/19)	Lars Chr. Espenes	
21	Lede korrespondansegruppen for utvikling av koden for skip som opererer i Arktiske områder	Turid Stemre	
21	Delta i nasjonal arbeidsgruppe for innspill til korrespondansegruppen for skip som opererer i Arktiske områder	Turid Stemre Einar Arnesen Jens H. Koefoed	

8. Utfall av de enkelte agendapunktene:

Agendapunkt 1: Adoption of the agenda

Den foreslåtte agendaen ble godkjent uten bemerkninger.

Norsk oppfølging:

Ingen.

Agendapunkt 2: Harmful aquatic organisms in ballast water

Siden MEPC 59 har 4 nye stater ratifisert konvensjonen (Cook Islands, Marshall Islands, republic of Korea og Sverige). Dermed har 22 stater ratifisert og disse representerer 22,65% av verdens handelstonnasje. Konvensjonen vil tre i kraft når 30 stater som representerer minimum 35% av verdenstonnasjen har ratifisert.

Av de 17 dokumentene innsendt under dette agendapunktet dreide 10 seg om søknad for tildeling av "basic" eller "final approval" for ulike BWM systemer. I tillegg ble 4 søknader som var sendt inn til MEPC 59 behandlet. Komiteen vedtok alle anbefalingene som kom fra GESAMP-BWWG: Totalt 8 systemer ble tildelt "basic approval", 3 fikk "final approval" og 2 ble ikke godkjent. Det kinesiske BWMS OceanGuard™ fra Qingdao Headway Technology ble tildelt "basic approval". Qingdao søkte IMO om tildeling gjennom norsk administrasjon i dokument MEPC 60/2/8. Krav som GESAMP-BWWG stilte før endelig godkjenning kan tildeles er innfridd og søknad om "final approval" er sendt IMO med sikte på tildeling under MEPC 61.

For å redusere papirmengden i søknader vedtok komiteen etter forslag fra formannen at den ikke-konfidensielle delen bare skal inneholde essensiell informasjon og ikke overskride 30 sider.

For å lette kommunikasjonen, og for å oppklare eventuelle misforståelser mellom GESAMP-BWWG og produsent/administrasjon under selve behandlingsprosessen, foreslo Tyskland i dokument MEPC 60/2/15 å innføre et nytt punkt i "terms of reference" for GESAMP-BWWG. Det foreslås å avholde korte oppklarende møter, enten fysisk eller over telefon, i de tilfellene dette anses nødvendig for tildelingsprosesser. Komiteen vedtok at GESAMP-BWWG skal innføre dette som en prøveordning, men bare i forbindelse med søknader for "final approval". Review gruppen som planlegges opprettet under MEPC 61 vil ta denne saken videre. Formannen i GESAMP-BWWG sa seg enig i denne ordningen.

Norges informasjonsdokument (MEPC 60/INF.15) om *Salmonella* i storfe på Bokn vakte en del oppsikt. Det er så vidt vi vet første gang det med stor sannsynlighet er påvist smitte fra ballastvannutslipp fra skip til husdyr på land.

Norsk oppfølging:

Vurdere innspill til MEPC 61.

Agendapunkt 3: Recycling of ships

En korrespondansegruppe under ledelse av Japan hadde før møtet arbeidet med utvikling av retningslinjer for benyttelse av konvensjonen for resirkulering av skip, den såkalte Hong Kong konvensjonen. Komiteen har oppfattet det slik at fasilitetsretningslinjene må gjøres mer brukervennlige, det vil si korte og klare.

Det ble nedsatt en arbeidsgruppe som arbeidet videre med utvikling av retningslinjer for konvensjonen. Arbeidsgruppen ble som tidligere nevnt ledet av Kristin E. Frogg fra Miljøverndepartementet.

Kort om fremdriften på møtet og i arbeidsgruppen

Hovedtema var: Utvikling av retningslinjer for en sikker og miljømessig forsvarlig opphugging av skip.

Norge presenterte dokument MEPC 60/3/8 og følgende 5 punkter ble understreket:

- .1 The working group should consider the need to establish a table of contents for a more explanatory introduction of the content of the guidelines; and
- .2 The structure of the guidelines should be in line with the structure of the Convention; and
- .3 It should be more clear what is to be included in the Ship Recycling Facility Plan and what is not to be included in the plan, and what issues should rather be included in technical manuals or other guidance documents; and
- .4 The Guidelines should avoid establishing requirements which are not included in the Convention; and
- .5 The text should be examined in order to ensure that it communicates better with the end users.

Det norske dokumentet fikk bred støtte.

Andre viktige spørsmål som ble debattert dreide seg om krav til felles analysemetodikk ved prøvetaking av farlige stoffer som er bygget inn i skip. Dette for å unngå rettsstrid med forskjellig utgangspunkt. I de fleste tilfeller vil en inventarliste (inventory) være tilstrekkelig, men dersom opphuggingslandet ønsker å foreta kontrollmålinger er det av vesentlig viktighet at utgangsmålingene og kontrollmålingene følger samme prosedyre med hensyn til prøvetaking og analyse.

Det ble enighet om at dette bør tas inn som en rettelse til ”Inventory” retningslinjene som ble vedtatt under MEPC 59, for så å foreta en entydig henvisning til disse retningslinjene. IACS ble oppfordret til å sende innspill i form av et dokument til MEPC 61 vedrørende dette spørsmålet.

Et annet spørsmål vedrørende ”Inventory” guidelines gjelder grenseverdier for radioaktivitet. Dette var tatt opp av IAEA i dokument MEPC 60/3/2, og belyser svakheter i ”Inventory” retningslinjene som det må ryddes opp i under et senere møte. Det var enighet om å sette inn en fotnote i ”Inventory” retningslinjene hvor det vises til IAEA Safety Standards.

Det ble diskusjoner rundet et dokument (MEPC 60/3/3) hvor Marshall Islands foreslår rådgivning i forbindelse med ukurante opphuggingssituasjoner forbundet med skip uten flagg og skip med ikke-medlemsstaters flagg. Arbeidsgruppen kom til at dette må tas opp etter at retningslinjene konvensjonen forutsetter er godkjente av komiteen, og at forslag til slike rådgivningsdokumenter vil bli mottatt med takk, men bør behandles noe senere i prosessen.

Konklusjoner:

De to viktigste resultatene av arbeidet under møtet er at man har utarbeidet en forbedret struktur for retningslinjene for sikker og miljømessig forsvarlig resirkulering av skip, og utviklet et nytt ganske omforent utkast til retningslinjer. Det er også laget en ny arbeidsplan for full gjennomgang. Denne er gjengitt i dokument MEPC 60/WP.8, og vil medføre at avslutningen av arbeidet med retningslinjene for skipsopphugging skal utvikles parallelt med arbeidet med retningslinjene for planene for individuell skipsopphugging. Dette for å gi tillatelse til resirkuleringsvirksomhet under konvensjonen, noe som er helt i tråd med hva Norge foreslo i sin dokument presentasjon.

Komiteen godkjente rapporten og gjenopprettet korrespondansegruppen som skal arbeide videre under ledelse av Japans, med følgende mandat:

- .1 Videreutvikle utkastet for retningslinjer for sikker og miljømessig god resirkulering av skip, basert på vedlegg 1 til dokument MEPC 60/WP 8; og
- .2 Igangsette arbeidet med retningslinjer for utvikling av planer for individuell skipsopphugging(SRP); og
- .3 Hvis mulig sette igang arbeidet med retningslinjer for autorisering av fasiliteter for resirkulering.

Korrespondansegruppen vil i realiteten ha svært liten tid før MEPC 61 som møtes i september i år, og Norge bør bidra for å sikre at detaljnivået i retningslinjene blir hensiktsmessig, og at det særlig sikres god balanse mellom retningslinjene for opphuggingsenhetene og retningslinjene for den enkelte skipsopphuggingsplan. I retningslinjene er det satt inn enkelte forklarende noter som identifiserer endringsbehov. MEPC 61 og MEPC 62 vil bli ganske kritiske for det videre arbeidet med å ferdigstille retningslinjene, slik at forhåndsimplementering av opphuggingskonvensjonen kan igangsettes.

Norsk oppfølging:

Delta aktivt i korrespondansegruppen og vurdere eventuelle innspill til MEPC 61.

Agendapunkt 4: Prevention of air pollution from ships

Dette agendapunktet består av to hoveddeler:

1. Forhindring av luftforurensing fra skip generelt, og spesielt MARPOL Annex VI relaterte spørsmål; og
2. Reduksjon av utslipp av drivhusgasser fra skip som er engasjert i internasjonal fart.

Møtet konsentrert seg om utslipp av drivhusgasser og med henvisning til den store dokumentmengden hadde formannen forberedt et dokument (MEPC 60/2/57) hvori han foreslo et arbeidsprogram for å sikre en tilfredsstillende fremdrift for dette agendapunktet under møtet.

Med henvisning til at det forelå nær 100 dokumenter (inkludert gjenstående INF. dokumenter fra MEPC 58 og MEPC 59) slo han fast at det var nødvendig å strukturere diskusjonene på en hensiktsmessig måte uten å forhindre debatter og samtidig sikre tilstrekkelig tid for arbeidsgruppen til å kunne utføre sitt arbeide på en tilfredsstillende måte.

Formannens forslag fikk en overveldende støtte av forsamlingen.

Det norske dokumentet MEPC 60/4/24 (i samarbeid med USA og Sverige) foreslår tiltak for å redusere utslipp av sort karbon fra skip i Arktis. På grunn av arbeidsmengden ble det besluttet å ta dette spørsmålet opp igjen under MEPC 61.

I forbindelse med utvikling av VOC (Volatile Organic Compounds) planer ble det norske dokumentet MEPC 60/4/38 presentert. Dokumentet beskriver en VOC reduserende teknologi, og det foreslås å utgi denne informasjonen som et eget sirkulære med henvisning til MEPC.1/Circ.680. Forslaget til sirkulære ble sendt til arbeidsgruppen som gav sin anbefaling.

Forhindring av luftforurensing fra skip generelt, og spesielt MARPOL Annex VI relaterte spørsmål:

Arbeidsgruppen for "Energy Efficiency for Ships" ble omdøpt til "Working Group on Energy Efficiency Measures for Ships" og opprettet under ledelse av Mr. Koichi Yoshida fra Japan.

IAPP sertifikat:

IACS identifiserte i sitt dokument MEPC 60/4/32 en uklarhet i supplementet til IAPP sertifikatets punkt 2.3, og det ble utformet en ny mal for supplementet. Denne er gjengitt i vedlegg 1 til dokument MEPC 60/WP.9.

Forslag til bindende krav til Energieffektivitets design indeks (EEDI) og ship efficiency management plan (EEMP):

Baselines:

Retningslinjer for kalkulasjon av baselines er gjengitt i vedlegg 4 til dokument MEPC 60/WP.9.

Danmark som sendte inn kommentarer til retningslinjene i dokument MEPC 60/4/7 i samarbeid med Japan, indikerte at de vil foreslå noen endringer til MEPC 61.

SIGTTO foreslo i sitt dokument MEPC 60/4/44 at LNG og LPG skip bør behandles som separate skipstyper når det gjelder indeksen i den forstand at det kalkuleres egne "baselines" for disse skipstypene. Dokumentet fikk støtte i gruppa, men formannen konkluderte ikke på dette punktet og Gas Carriers står fremdeles oppført som en kategori i utkastet til regelverk.

Gruppa var enig om at P_{AE} for passasjerskip med konvensjonell drift skal kalkuleres ved å bruke totalt installert kraft i LRFP databasen, multiplisert med 0,35. Gruppa oppfordret medlemsstater til å komme med til ytterligere innspill under dette punktet.

Påbud om EEDI og SEEMP:

Det ble vedtatt å bruke dokument MEPC 60/4/35 (Japan, Norge og USA) som basisdokument når rammeverket for energieffektivitet ble diskutert. Dette dokumentet foreslår å legge til en del 2 til MARPOL Annex VI, noe som vil medføre at regelverket kan tre i kraft raskere enn om man hadde valgt et nytt rammeverk eller en konvensjon. Endringene kan nå vedtas ved "tacit acceptance".

Når det gjelder et fremtidig regelverk var det enighet om at "attained EEDI \leq required EEDI" skal gjelde for alle skip over en viss størrelse og som faller inn under en av skipskategoriene "dry cargo carriers, gas tankers, tankers, container ships, vehicle carriers, general cargo ships and refrigerated cargo carriers".

Kravet skal foreløpig ikke gjelde for "passenger ships, ro-ro cargo ships (volume carrier and weight carrier) og ro-ro passenger ships" før EEDI baseline er bestemt, men kravet til disse skipene skal ikke forskyves mer enn to år ut i tid i forhold til de andre skipstypene.

For skip med diesel-elektriske fremdriftssystemer, dampturbin eller hybride fremdriftsløsninger skal kravene ikke gjelde før metoden for å kalkulere EEDI er bestemt.

Det ble enighet om å inkludere "Refrigerated cargo carrier" som en egen skipskategori i regelverket: "*Requirements for energy efficiency of ships*".

Japan foreslo i dokument MEPC 60/4/36 at man foreløpig skal ha 3 trinnvise innstramminger når det gjelder kravet om å møte en referanseverdi: "required EEDI". Arbeidsgruppen var enig om dette og konseptet vil bli inkludert i Regel 4 i det nye regelverket: "*Requirements for energy efficiency of ships*", som gjengitt i vedlegg 5 til dokument MEPC 60/WP.9.

Arbeidsgruppen diskuterte ikke avgrensingen når det gjelder størrelse og krav til å møte en referanseverdi. Det var enighet om prinsippet som er skissert i dokument MEPC 60/4/35, som indikerer at det ikke vil være noen krav til skip under 400 GT (Cat I), at skip i et mellomsjikt (Cat II), ikke behøver å ligge under en indeksverdi, men at de skal kalkulere indeksen, og at skip over en viss størrelse (Cat III) både skal kalkulere og ligge under en gitt indeksverdi:

<i>Category</i>	<i>GT</i>	<i>Attained EEDI (with verification)</i>	<i>Required EEDI</i>
<i>Category I</i>	- [400]	X	X
<i>Category II</i>	[400] - [Y]	O	X
<i>Category III</i>	[Y] -	O	O
<i>Not international ships</i>		X	X

O: applied - X: not applied

Verifikasjon av indeksen - EEDI:

Det var sendt inn to dokumenter angående verifikasjon av indeksen; dokument MEPC 60/4/5 (Japan) og dokument MEPC 60/4/45 (ITTC). Etter en kort diskusjon ble det enighet om at:

1. en Verifiserer skal være autorisert av Administrasjoner, ikke av IMO; og
2. en Administrasjon, eller tredjeparts verifikasjon av EEDI kreves. Verifiserer skal være uavhengig av skipsverftet og personell knyttet til tanktest og sjøprøve; og
3. andre metoder for gjennomføring av sjøprøve utover ISO 15016 kan benyttes hvis metoden er transparent for Verifiserer og offentlig tilgjengelig; og
4. videre utprøving og utvikling av MEPC.1/Circ.682 er nødvendig.

Dokumentene som var innsendt ble ikke behandlet i detalj på grunn av tidspress, og det gjenstår en god del arbeid når det gjelder utvikling av et robust verifikasjonsregime.

Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP):

Retningslinjer for utvikling av SEEMP er nå distribuert som sirkulære MEPC.1/Circ.683, og det var enighet om å bruke dette sirkulæret som utgangspunkt når det skal utvikles planer for energieffektivitet. Arbeidsgruppen var i stor grad enig om at alle skip skal ha en SEEMP ombord, men at denne ikke behøver å godkjennes av Administrasjonen eller en anerkjent organisasjon (RO). SEEMP skal heller ikke kontrolleres ved inspeksjon.

Norge, USA, Tyskland og Japan holdt fast ved at en SEEMP må godkjennes av Administrasjonen eller en RO, og fikk dette synet referert i rapporten.

Utkast til regelverket rundt SEEMP er gjengitt i Regel 5, under: ”Requirements for energy efficiency of ships”.

Mellommøte for energieffektivitetstiltak på skip:

Forslag til å avholde et mellommøte i perioden 28. juni til 2. juli i år ble godkjent, og mandat for arbeidsgruppen er gjengitt i vedlegg 6 til dokument MEPC 60/WP.9.

Etter å ha godkjent arbeidsgruppen’s rapport besluttet Komiteen:

- .1 å godkjenne MEPC resolusjonen når det gjelder den reviderte malen i supplementet til IAPP sertifikat; og
- .2 støtte gruppens anbefaling om at Medlemsstater skal oppfordres til å benytte den reviderte malen til supplementet til IAPP sertifikat; og
- .3 godkjenne MEPC.1/Circ når det gjelder teknisk informasjon om CVOC systemet for å hjelpe til med utviklingen av ”VOC management plans”; og

- .4 merke seg retningslinjene for kalkulasjon av ”baselines” som beskrevet i vedlegg 4 til MEPC 60/WP.9; og
- .5 godkjenne gruppens avtale om utvikling av retningslinjer for å støtte de pålagte rammeverk for verifikasjon av EEDI der MEPC.1/Circ.682 (paragraf 7.7) tas med i betraktning; og
- .6 godkjenne gruppens syn for nødvendigheten av støttende retningslinjer for eksempel basert på MEPC.1/Circ.683 (paragraf 8.2); og
- .7 notere at det fremdeles er uløste spørsmål vedrørende skipsstørrelse, planleggingsdato og reduksjonsverdier i relasjon til kravene for EEDI (paragrafene 9.9, 9.11, 9.12 og 9.16); og
- .8 vurdere tekstutkastet for obligatoriske krav for EEDI og SEEMP som fremlagt i annex 5, og foreta nødvendig handlinger (paragraf 9.16); og
- .9 vurdere behovet for å avholde et mellomarbeidsmøte for energi effektmål for skip.

Norsk oppfølging:

1. Sende et dokumentinnspill til mellommøtet med foreslag og argumenter for avgrensinger i skipsstørrelse mellom kategori II og III skip, hvor stor del av utslippene dekkes ved å velge denne avgrensningen.
2. Sende inn dokument som argumenterer for en pålagt godkjenning av SEEMP.
3. Vi bør også vurdere om vi skal sende inn et dokument som argumenterer for å ha forskjellige krav innad i en skipskategori, siden regresjonskurven / baseline for større skip kan presses opp eller ned som følge av en stor mengde data i midtsjiktet. Dette er tilfelle for bl.a. containerskip, hvor baseline for store skip er veldig sjenerøs, samt for tankskip hvor baseline for store skip er veldig tøff.

Markedsbaserte mekanismer for reduksjon av utslipp av drivhusgasser fra skip:

Det ble videre bestemt å opprette en ekspertgruppe som skal arbeide med markedsbaserte instrumenter (MBI). Denne skal møtes 3 ganger før MEPC 61 og det første møte vil bli avholdt i perioden 10. – 12. Mai i år. Sveinung Oftedal (MD) vil delta som norsk ekspert.

Når det gjelder vurdering av de 9 ulike forslagene til markedsbaserte instrumenter er det forventet at MEPC 61 skal diskutere hvilket av de foreslåtte markedsbaserte instrumentene IMO vil foretrekke å utvikle videre.

Agendapunkt 5: Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments

Forbud mot HFO i Antarktis:

Denne saken bygger på et opprinnelig norsk forslag som ble fremlagt under BLG 11. BLG har i lengre tid arbeidet med et tekstforslag for et nytt kapittel 9 i Annex I i MARPOL. Dette vil bli satt inn i form av en regel 43 i det nye kapitelet med tittel: "Special requirements for the use or carriage of oils in the Antarctic area".

Den nye regel 43:

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/m³ ;*
 - .2 *oils, other than crude oils, having a density at 15°C higher than 900 kg/m³;*
 - .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.*

Den nye regel 43 vil tre i kraft fra 1. august 2011.

North American Emission Control Area (ECA):

Komiteen godkjente etablering av et nord-amerikansk område for utslippskontroll av NO_x og SO_x (ECA) i definerte områder av kyststrøkene i USA og Canada, inkludert Hawaii ved innføring av endringer i regel 13 og 14 og et nytt vedlegg VII i MARPOL Annex VI .

Den nye paragraf 6 i regel 13:

"6 For the purposes of this regulation, emission control areas shall be:

- .1 *the North American area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex; and*
- .2 *any other sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex."*

Den nye paragraf 3 i regel 14:

"3 For the purpose of this regulation, emission control areas shall include:

- .1 *the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I and the North Sea as defined in regulation 5(1)(f) of Annex V;*
- .2 *the North American area as described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex; and*

- .3 *any other sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex".*

Det nye vedlegg VII fastsetter koordinatene for det nye ECA området. Dette vedlegget vil også bli benyttet ved liknende søknader for andre områder i fremtiden.

Endringene i MARPOL Annex VI vil tre i kraft fra 1. august.2011, men det stilles ikke krav til at skip skal oppfylle kravene til SO_x før 12 måneder senere – 1. August 2012.

Norsk oppfølging:

Innarbeide de vedtatte endringene i norsk regelverk.

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

Forslag for tillegg til MARPOL Annex IV:

Finland presenterte et dokument (MEPC 60/6/2) innsendt i fellesskap av en gruppe baltiske stater. Dokumentet legger frem et forslag om å etablere Østersjøen som et "Special Area" under MARPOL Annex IV. Etter en del debatt kom man frem til at det er behov for ytterligere informasjon om mottaksanlegg i området, sette standarder for utslipp av næringsstoffer og om tilgang til utstyr for kloakkbehandling.

Det ble også stilt spørsmål om hvorvidt bestemmende prosedyrer var fulgt ved innsendelse av forslaget.

Komiteen besluttet å overføre saken til MEPC 61 og ber interesserte om å sende informerende innspill.

Forslag for tillegg til MARPOL Annex III:

Komiteen vurderte et dokument MEPC 60/6/5 fra Iran der det foreslås opprettelse av avfallsmottaksanlegg for gods underlagt Annex III som har fått skader og ikke kan returneres til befrakter på grunn av fare for sikkerhet og miljø.

Dokumentet sendes DSC for vurdering og saken vil bli tatt opp igjen under MEPC 62.

Forslag for tillegg til MARPOL Annex I – II – IV og VI:

Komiteen vurderte et dokument MEPC 60/6/6 fra Iran der det foreslås tillegg til alle forskrifter som omhandler havnemottaksanlegg for å klarlegge forpliktelsene til å ha tilstrekkelige mottaksanlegg på lokaliteter der det foretas skipsopphugging.

Dokumentet sendes FSI for vurdering og saken vil bli tatt opp igjen under MEPC 61.

Korrespondansegruppen for revisjon av MARPOL Annex V:

New Zealand, som koordinator for korrespondansegruppen, presenterte dokument MEPC 60/6/1 som legger frem en statusrapport for arbeidet med revisjon av Annex V. Gruppen forsetter arbeidet og skal sende endelig rapport til MEPC 61.

Norsk oppfølging:

Forsette å delta i korrespondansegruppen for Annex V, og delta i diskusjoner rundt dokument MEPC 60/6/5 under DSC 15 og MEPC 60/6/6 under FSI 18.

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

Formannen for arbeidsgruppen, Nick Quinn fra New Zealand, presenterte rapporten fra det 10-ende møtet i gruppen. Komiteen godkjente rapporten generelt, mens *en* delegasjon uttrykte sterk misnøye med gruppens arbeidsmetodener. Det samme har blitt uttrykt gjentatte ganger av den samme delegasjonen under tidligere møter, og det ble besluttet å sette av tid til å diskutere dette nærmere under MEPC 61. Sekretariatet ble bedt om å forberede et dokument til MEPC 61 som skal gi bakgrunnsinformasjon relatert til etableringen av denne arbeidsgruppen, samt arbeidsinstruks og arbeidsmetode. Dette skal danne grunnlag for diskusjonen.

Norsk oppfølging:

Delta i den kommende diskusjonen.

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

Dokument MEPC 60/8/1 vedrørende Svartehavet som "Special Area" under MARPOL Annex V ble trukket av innsenderne før møtet.

"Wider Caribbean Region" as "Special Area" under MARPOL Annex V:

"Wider Caribbean Area" (WCR) ble gitt status som "Special Area" under annex V med ikrafttredelse fra 4. april 1993.

I dokument MEPC 60/8/2 informerte innsenderne at denne regelen ikke er trådt i kraft på grunn av at "WCR" statene ikke tidligere har notifisert IMO om at tilstrekkelige mottaksanlegg er på plass i alle havner i området. Dette dokumentet ga slik informasjon, og utkast til en MEPC resolusjon var vedlagt dokumentet.

Komiteen godkjente utkastet og fastsatte dato for ikrafttredelse av utslippskravene til 1. Mai 2011.

Norsk oppfølging:

Notere dato for ikrafttredelse av utslippskrav i "WCR".

Agendapunkt 9: Inadequacy of reception facilities

Intet spesielt å bemerke under dette agendapunktet.

Norsk oppfølging:

Ingen.

Agendapunkt 10: Reports of sub-committees

Komiteen vurdert rapportene fra DSC 14, BLG 14 og DE 53, og det vises til egne norske rapporter fra disse møtene.

Norsk oppfølging:

For detaljerte informasjoner, se separate norske rapporter fra nevnte møter.

Agendapunkt 11: Work of other bodies

Med henvisning til paragrafene 31.4 og 31.5 i dokument MEPC 60/11/1, som rapporterer utfallet av A 26, instrueres FSI til å:

- .1 Vurdere i detalj den samlede revisjonsrapporten i dokument A 26/9/1;
- .2 Vurdere hvordan man skal gjøre koden for implementering av obligatoriske IMO instrumenter obligatoriske, inkludert bestemmelser for revisjoner; og
- .3 rapportere til MEPC 61 for videre vurderinger av Komiteen i forbindelse med tidsramme og plan for aktiviteter for å institusjonalisere IMO staters revisjonsplaner.

Norsk oppfølging:

Følge opp diskusjoner under FSI 18.

Agendapunkt 12: Status of conventions

Intet spesielt å rapportere under dette agendapunktet.

Agendapunkt 13: Harmful anti-fouling systems for ships

Det var kun ett dokument under dette agendapunktet, MEPC 60/13 fra IPPIC.

Dokumentet gir en oversikt over standardmetoder som benyttes for å estimere utlekking av biocider fra anti-fouling systemer. Informasjon om "biocide leaching rates" er nødvendig dersom man ønsker et skadelig bunnstoff ført opp på listen over slike skadelige stoffer i annex 1 til AFS-konvensjonen.

IPPIC hadde også en presentasjon der ulike metoder for estimering av utlekkingsrater ble presentert. Her ble det også redegjort for arbeidet med en ny ISO-standard (ISO 10890), *Modelling of biocide release from antifouling paints by mass-balance calculation*. Arbeidet med denne standarden forventes å bli ferdig høsten 2010.

Det ble videre opplyst at etter ikrafttreddelsen av AFS konvensjonen er anti-fouling systemer som inneholder organisk tinn fjernet fra markedet og erstattet med effektive alternative systemer av IPPIC medlemmene som produserer over 90% av verdens anti-fouling maling.

Korrespondansegruppen for bio-fouling ble gjenopprettet og fortsetter sitt arbeid under koordinasjon av New Zealand.

Norsk oppfølging:

Delta i korrespondansegruppen.

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

Intet spesielt å rapportere under dette agendapunktet.

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

I forbindelse med presentasjon av sekretariatets dokument MEPC 60/15 som gir en statusrapport for prosjekter som er gjennomført under “Integrated Technical Co-operation Programme – ITCP” ble det blant annet trukket frem et prosjektkonsept som er satt i gang for å bygge opp kapasitet begrensning av utslipp av drivhusgasser fra skip i utviklingsland. Komiteen ble informert om fremgangen i prosjektet som Miljøavdelingen i IMO har gående i samarbeide med EU. Det er avgjørende for EU sine forpliktelser at land som vil bli begunstiget viser sin interesse for dette initiativet.

Det ble også trukket frem tilbudet fra NORAD om å gi ca. 3 millioner USD til det tekniske samarbeidsprogrammet som fokuserer på aktiviteter for det marine miljøet.

Norsk oppfølging:

Ingen.

Agendapunkt 16: Role of the human element

Det ble informert at den felles MSC/MEPC arbeidsgruppen på “Human Element” først skal møtes igjen under MSC 88 i desember i år.

Norsk oppfølging:

Delta i arbeidsgruppen.

Agendapunkt 17: Formal safety assessment

En korrespondansegruppe arbeidet i forkant av møtet, under koordinering av Hellas, med utvikling av kriterier for miljømessige faremomenter. Gruppens rapport er utgitt i dokument MEPC 60/17, og koordinatoren informerte at gruppen har hatt god fremgang i sitt arbeid, et syn Norge ikke deler da det eneste det var enighet om i gruppen er at en skal benytte CATS. Det var det enighet om under MEPC 59 også. Nettopp denne manglende framgangen har bidratt til at Norge trakk seg fra gruppen.

Norge sendte inn dokument MEPC 60/17/1 der vi informerte om kostnader forbundet med oljeutslipp i våre territorialfarvann, og samtidig la frem et forslag for kriterier for miljømessige faremomenter.

Det ble opprettet en arbeidsgruppe som fikk mandat basert på det norske dokumentet sammen med MEPC 60/17 (rapport fra korrespondansegruppen ved Hellas), MEPC 60/17/2 (Japan) og MEPC 60/17/3 (Japan).

Gruppen diskuterte gjenopprettelse av korrespondansegruppen, men kom til at det er nødvendig med mer informasjon før det kan tas noen endelige beslutninger. Det ble derfor ikke ansett hensiktsmessig å gjenopprette korrespondansegruppen.

Gruppens rapport til hovedforsamlingen ble godkjent og siden det meste av arbeid fortsatt gjenstår, ble det besluttet at arbeidsgruppen skal gjenoprettes under MEPC 61.

Den danske delegasjonen bemerket at siste frist for avslutning av arbeidet med å fastsette hensiktsmessige kriterier for miljømessige faremomenter er utsatt til 2011, hvilket også vil utsette fastsettelse et passende kriterium for kostnadseffektivitet for tiltak som har til hensikt å unngå oljeutslipp, CATS (Cost of Averting one Ton of oil Spill). Dermed vil FSA studiet for skip bli ytterligere utsatt. De foreslo derfor å sende FSA studiet til MSC FSA ekspertgruppen slik at de kan gjennomgå metodene og dataene som relaterer seg til de tre første trinnene av FSA retningslinjene, men vente med utviklingen av CATS kriterium til de endelige anbefalingene skal vurderes.

Norsk oppfølging:

Vurdere innspill til MEPC 61 og delta i arbeidsgruppen.

Agendapunkt 18: Noise from commercial shipping and its adverse impacts on marine life

En arbeidsgruppe har, under koordinering av USA, arbeidet med å identifisere og adressere måter til å begrense støy som blir overført fra skipsfarten til det marine miljøet. Dette for å redusere potensielle skadelige virkninger i det marine liv, og spesielt utvikle frivillige tekniske retningslinjer for teknologier for reduksjon av støy fra skip så vel som potensielle navigasjons og operasjonelle fremgangsmåter. Gruppen presenterte sin rapport i dokument MEPC 60/18.

Det ble besluttet å gjenopprette korrespondansegruppen som spesielt skal konsentrere sitt arbeid på hovedelementer rundt kavitasjon, og rapportere til MEPC 61.

Norsk oppfølging:

Avvente korrespondansegruppens rapport under MEPC 61.

Agendapunkt 19: Work programme of the Committee and subsidiary bodies

Norge sendte i samarbeid med Brasil, Danmark, og IACS inn dokument MEPC 60/19, som inneholder forslag til revisjon av retningslinjene (resolusjon A.673(16) for transport og behandling av begrensede mengder av farlige og giftige stoffer i væskeform fraktet i bulk ombord i offshore supplyskip. Saken skal behandles av BLG med sikte på ferdigstilling i 2012.

Forslaget ble godkjent og det blir inkludert et nytt punkt i arbeidsprogrammet til BLG: "Development of a Code for the transport and handling of limited amounts of hazardous and noxious liquid substances in bulk onboard offshore support vessels".

Etter forslag fra Iran i dokument MEPC 60/19/1 blir det inkludert et nytt punkt i agendaen til OPRC-HNS arbeidsgruppen for: "Development of guidance on the safe operation and performance standards of oil pollution combating equipment", med sikte på ferdigstillelse i 2011.

Dokument MEPC 60/WP.2 inneholder sekretariatets utkast til agenda for MEPC 61, MEPC 62 og MEPC 63, med forslag til opprettelser av arbeidsgrupper og draftinggrupper.

Norsk oppfølging:

Følge opp vårt forslag under BLG 15.

Agendapunkt 20: Application of the Committees' Guidelines

Intet spesielt å rapportere under dette agendapunktet.

Agendapunkt 21: Any other business

Norge sendte inn dokument MEPC 60/21/1 for å belyse flere forhold som det bør tas hensyn til ved utvikling av miljødeler i en kode for skip som operer i Arktiske farvann og videre hva en slik kode bør inneholde. Dette for å forberede diskusjoner som skal foregå under DE 54 møtet som avholdes i oktober i år. Komiteen besluttet å henvise det norske dokumentet til DE underkomiteen for vurdering under deres agendapunkt: "Development of a mandatory code for ships operating in polar waters".

Turid Stemre i Sjøfartsdirektoratet har påtatt seg å koordinere en korrespondansegruppe som skal arbeide med utvikling av en slik kode frem til DE møtet.

Det er også opprettet en nasjonal Norsk arbeidsgruppe som skal gi innspill til korrespondansegruppen på forslag vedrørende våre lokale interesser i spørsmål som dreier seg om skipsfart i polare områder.

Norsk oppfølging:

Delta i korrespondansegruppen og den nasjonale arbeidsgruppen for å oppnå best mulig utgangspunkt for diskusjonene under DE 54.

Agendapunkt 22: Consideration of the report of the Committee

IMO sin rapport fra møtet finnes i dokument MEPC 60/22.
