

Rapportutkast fra MEPC 66

TIL: Direktoratets ledelse og delegasjonsmedlemmene
 FRA: Delegasjonen v/Lars Christian Espenes
 DATO: 15.april 2014

KOMITE: IMO´s Marine Environment Protection Committee (MEPC 66) 31.mars – 4.april 2014

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

| Navn | Organisasjon | Arbeidsgruppe |
|------------------------|--------------------|---|
| Lars Chr Espenes | Sdir | Plenum |
| Turid Stemre | Sdir | Plenum |
| Geir Høvik Hansen | Sdir | Ballast Water |
| Lisbeth Christine Toft | Sdir | Plenum |
| Mona Kristensen | Sdir | Mandatory Instruments |
| Haakon Storhaug | Sdir | Mandatory Instruments |
| Bjørn Reppe | Sdir | Further Technical and Operational Measures for Enhancing Energy Efficiency |
| Sveinung Oftedal | KLD | AdHoc/Diverse |
| Tor Chr. Sletner | NR | Air Pollution and Energy Efficiency |
| Håkon Bjørn Thoresen | DNV-GL | Air Pollution and Energy Efficiency |
| Jad Mouawad | Mouawad Consulting | Ballast Water |
| Anders Hansson | NFD | Plenum |
| Eirik Nyhus | DNV-GL | Further Technical and Operational Measures for Enhancing Energy Efficiency/Diverse |
| Iver Iversen | Wilhelmsen | Ballast Water/ Further Technical and Operational Measures for Enhancing Energy Efficiency |
| Ingrid Sigvaldsen | DNV | Ballast Water |
| Tore Longva | DNV | Air Pollution and Energy Efficiency |
| Kai Låtun | Yara | Air Pollution and Energy Efficiency |
| Birgir Nilsen | Optimarin | Ballast Water |
| Aage Bjørn Andersen | OceanSaver | Ballast Water |

| | | |
|-----------------|------------|---------------|
| Silje Ottestad | OceanSaver | Ballast Water |
| Tor Are Vaskinn | Fiskebåt | Plenum |

1. INNLEDNING

Under MEPC 66 ble det opprettet følgende grupper:

| | |
|------|---|
| WG 1 | Ballast Water Review Group |
| WG 2 | Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency |
| WG 3 | Ad hoc Expert Working Group on Facilitation of Transfer of Technology for Ships |
| DG 1 | Working Group on Further Technical and Operational Measures for Enhancing Energy Efficiency of International Shipping |
| DG 2 | Drafting Group on Amendments to Mandatory Instruments |

Norge hadde sendt inn følgende dokumenter til MEPC 66:

| | |
|---------------|--|
| MEPC 66/INF.9 | Information on the type approval of the MMC Ballast Water Management System |
| MEPC 66/4/14 | Comments on document MEPC 66/4/6 and on document MEPC 66/4/19 (med Belgia, Canada, Kroatia, Frankrike, Tyskland, Japan og Storbritannia) |
| MEPC 66/4/19 | Establishing an Energy Efficiency Data Collection System (med Belgia, Danmark, Kroatia, Japan og USA) |
| MEPC 66/6/10 | Comments to the approval at MEPC 65 of amendments to the effective date of the NOx Tier III standards (Norge og Marshall Islands) |
| MEPC 66/7/1 | Inclusion of gas-fuelled engines in MARPOL Annex VI |

2. OPPSUMMERING

De viktigste sakene for Norge under møtet var:

- Ytterligere tiltak for å forbedre energieffektiviteten for seilende skip
- Diskusjonene omkring endringene av MARPOL Vedlegg VI, regel 13.5.1 (NOx Tier III)

- Miljøkapittelet i Polarkoden

Agendapunkt 2 (Harmful aquatic organisms in ballast water):

Komiteen ble etter et norsk forslag enige om å be sekretariatet undersøke mulighetene for å få igangsatt et studie som skal evaluere implementering av regel D-2 i konvensjonen (rensstandarden). Et slikt studium vil belyse forhold knyttet til retningslinjene for typegodkjenning av rensesystemer for ballastvann (G8), men vil i tillegg favne videre enn dette. Forslag til mandat, prosjektplan og mulig finansiering vil bli lagt frem for MEPC 67. Se full rapport fra arbeidsgruppen i MEPC 66/WP.6.

Agendapunkt 4 (Further Technical and Operational Measures for Enhancing Energy Efficiency of International Shipping):

En arbeidsgruppe ble etablert som fikk i mandat å vurdere et datainnsamlingsystem for drivstoff forbrukt om bord i skip, samt identifisere viktige elementer i et slikt system. Denne gruppen skal fortsette sitt arbeid i ei korrespondansegruppe som skal rapportere til MEPC 67. Se full rapport fra arbeidsgruppen i MEPC 66/WP.9.

Agendapunkt 6 (Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments):

Man ble enige om et kompromiss ift regel 13.5.1 (NOx Tier III). Dette består i at man opprettholder den eksisterende effektive datoen 1.januar 2016 for de allerede etablerte NOx Emission Control Area (NECA), og at man for fremtidige NECA knytter den effektive datoen til en dato foreslått i NECA søknaden, men ikke tidligere enn datoen for sirkulasjon av endringene. Se ny regel som ble vedtatt i rapporten fra draftinggruppen i MEPC 66/WP.10/Add.1.

Agendapunkt 11 (Reports of sub-committees):

Miljøkapittelet i Polarkoden ble diskutert og komiteen ble enig om at anvendelsen av de relevante MARPOL vedleggende skal også gjelde for de korresponderende kravene i Part II-A. Videre ble det bestemt at de operasjonelle kravene skal gjelde for både nye og eksisterende skip, og at unntak kan bli vurdert når det gjelder strukturelle krav.

Det ble nedsatt følgende korrespondansegrupper under MEPC 66:

- Development of the Polar Code (lorraine.weller@mcga.gov.uk)
- Ship Recycling (kristine.gilson@dot.gov)
- Electronic Record Books (annalisse.sly@amsa.gov.au)
- Further Technical and Operational Measures for Enhancing Energy Efficiency of International Shipping (achrysostomou@dms.mcw.gov.cy)
- Fuel oil availability review (Wayne.M.Lundy@uscg.mil)

Hvis noen av deltakerne ønsker å være inkludert i korrespondansegruppen, bes de å ta kontakt med Sjøfartsdirektoratet som vil koordinere alle innspill fra Norge.

3. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTENE PÅ AGENDAEN

.1 Adoption of the agenda

Agendaen ble godkjent.

.2 Harmful aquatic organisms in ballast water

Det mangler fremdeles vel 4% av tonnasjekravet før ballastvannkonvensjonen kan tre i kraft.

Fire nye ballastvannbehandlingssystemer ble gitt basic approval og to fikk final approval på MEPC 66. Det er nå 42 typegodkjente rensesystemer på markedet.

Metodikken for informasjonsinnhenting og arbeid i GESAMPs ballastvanngruppe ble revidert. Dette gjelder søknader om IMO-godkjenning av ballastvannsystemer som benytter aktive stoffer (G9). Den reviderte metodikken vil gjelde nye søknader om basic approval fom. MEPC 69.

ICS m.fl. ønsket med MEPC 66/2/11 å åpne for en revisjon av Guidelines G8 som omhandler typegodkjenning av ballastvannsystemer. Dette har gjentatte ganger vært diskutert i MEPC (MEPC 63 og 64), og konklusjonen har vært, og ble også på dette møtet, at komiteén ikke ønsker å åpne for endringer i G8 før etter at konvensjonen har trådt i kraft. For å imøtekomme kravene i MEPC 66/2/11, fremsatte Norge et forslag om at sekretariatet skulle utrede muligheten for å sette i gang et informasjonsinnhentingsstudium for å se på implementering av performance standarden i regel D-2 i konvensjonen. Et slikt studium vil favne videre enn bare å se på G8. Sekretariatets forslag til mandat, plan og finansiering av et slikt studium vil ble behandlet på MEPC 67. Dette fikk tilslutning av komiteén.

Skipsfartsorganisasjonene uttrykte stor frustrasjon over komiteens standpunkt, inkludert det norske forslaget, som næringen mener ikke vil bringe ratifikasjonsprosessen fremover. Dette ble uttrykt meget tydelig i plenum der de ledende næringsorganisasjonene uttrykte skuffelse over at deres forslag til videre prosess ikke ble fulgt opp av komiteen, noe som igjen fører til at de ikke kan anbefale sine medlemmer og flaggstater å signere ballastvannkonvensjonen før vesentlige justeringer som skissert i 66/2/11 blir imøtekommet.

Canadas forslag til sirkulære som omhandler *Guidance on entry and re-entry of ships into exclusive operation within waters under the jurisdiction of a single Party* (MEPC 66/2/9) ble vedtatt med mindre endringer.

Indias forslag (MEPC 66/2/8) om mobile lektere som både kan levere rensed ballastvann og ta imot ballastvann, såkalte ballast water treatment boats (BWTBoats) ble grundig diskutert. BWTBoats som tar imot ballastvann i havn ble av flere definert som mottaksanlegg, og vil som sådan være underlagt nasjonal regulering. Det var enighet om at prinsippet med bruk av BWTBoats vil være i samsvar med konvensjonen og ikke å betrakte som en såkalt other method iht. regel B-3.7. India ble imidlertid bedt om å komme tilbake til MEPC 67 med mer informasjon når det gjelder situasjoner der ballastvann blir tatt om bord på skip fra en BWTBoat i forbindelse med internasjonal fart, og der ballastvannet ikke planlegges å slippes ut via en BWTBoat eller et mottaksanlegg.

Ferdigstilling av sirkulæret om *Guidance on stripping operations using eductors* ble utsatt til MEPC 67.

.3 Recycling of ships

Det var ikke kapasitet til en arbeidsgruppe under møtet, så det var ble ikke noe fremdrift på opphugging. Det var enighet om å videreføre korrespondansegruppen og ta sikte på en arbeidsgruppe under MEPC 67.

.4 Air pollution and energy efficiency

1. Fuel Oil Review:

Man ble enige om å opprette en korrespondansegruppe som skulle begynne å se på metodikken som skal benyttes i studien som skal vurdere tilgjengeligheten av drivstoff og etterspørselen i forbindelse med de globale destillatkravene som følger av regel 14.1.3 i MARPOL Vedlegg VI. Mandatet til korrespondansegruppen er gitt i Annex 3 til MEPC 66/WP.7.

2. Ad hoc Expert Working Group on Facilitation of Transfer of Technology for Ships:

En arbeidsgruppe ble opprettet som arbeidet med operasjonalisering av punkt 3 i resolution MEPC.229(65). Arbeidsgruppen ble enige om å lage en arbeidsplan med fire oppgaver; 1) Vurdere implikasjoner av implementeringen av kapittel 4 i MARPOL Vedlegg VI, spesielt i forhold til utviklingsland, med tanke på å identifisere deres behov for teknologioverføring og finansieringsbehov; 2) Identifiser og lag en liste med energibesparende teknologi for skip; 3) Identifiser barrierer for overføring av teknologi; 4) Komme med anbefalinger, inkludert utviklingen av en 'model agreement' som tilrettelegger for overføring av økonomiske midler, tekniske ressurser, samt 'capacity-building' mellom partene til MARPOL Vedlegg VI.

3. Fuel Oil Quality:

Industrien fikk bred støtte for sine forslag om å innskjerpe kvalitetskontrollen av drivstoff som leveres til skip. Komiteen var enige om å utvikle mulige kvalitetskontroll tiltak for å bedre å kunne kvalitetssikre drivstoffet som leveres til skip og inviterte interessenter til å sende inn konkrete forslag til MEPC 67.

4. Andre :

- Komiteen godkjente endringer til MARPOL Vedlegg VI for å inkludere rene gassmotorer i regel 13.
- En ny om mer detaljert punkt 2.2.1 (NOx) IAPP sertifikat mal ble utviklet med tanke på vedtak under MEPC 67.
- *2014 Guidelines on the method of calculation of the attained energy efficiency design index (EEDI) for new ships* ble godkjent. Her har man tatt inn bl.a. en ny korreksjonsfaktor for isklassede kjøleskip, samt karbonfaktorer for metanol og etanol.
- Komiteen godkjente hvilke data som skulle samles inn i forbindelse med gjennomgangen/klausulen gitt i regel 21.6 (annex 9 til MEPC 66/WP.7) i EEDI databasen IACS har tilbudt seg å utvikle.

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

På grunn av tidsmangel i plenum ble arbeidsgruppen sendt ut med et begrenset mandat:

.1 consider the development of a data collection system for fuel consumption of ships including identification of the core elements of such a system; and

Dette arbeidet er i et tidlig stadium og Norge har få klare preferanser utover det som var anført i de to dokumentene hvor Norge var en co-sponsor. Fem relevante dokumenter fra MEPC 65 i tillegg til alle dokumenter som var innsendt til MEPC 66 ble lagt til grunn for diskusjonen. Som grunnlag for arbeidet la formannen stor vekt på MEPC 66/4/14 og 19, de to dokumentene Norge var co-sponsor av; disse dokumentene i tillegg til dokument 66/4/6 om tre mulige «metrics» fra Tyskland og Japan og det amerikanske dokumentet 65/4/19 fra forrige MEPC ble hovedgrunnlag for diskusjon.

Når det gjaldt spørsmål om minimumsstørrelse på fartøy som data skulle innsamles fra ga Norge uttrykk for en preferanse for alternativ 1, noe som innebærer en nedre grense på 400 bruttotonn. Norge mente at det var et poeng å få inn informasjon fra bredest mulig base. De fleste mente

imidlertid at en nedre grense på 5000 bruttotonn ville være mest hensiktsmessig for datainnsamling. Arbeidsgruppen noterte seg også at også datainnsamlingen kunne gjøres i en prosess med flere faser. Under tema om hvilke kjerneelementer som måtte danne grunnlaget for et datainnsamlingsystem kom arbeidsgruppen frem til 4 hovedpunkter. Kortversjonen er gjengitt her:

1. behov for å identifisere en enkel, pragmatisk og begrenset liste over data det er behov for å samle inn.
2. den administrative byrden måtte holdes så liten som mulig.
3. fokus skulle være på å benytte allerede eksisterende data.
4. behov for å sikre seg at datainnsamlingsystemet blir robust og til å stole på, og at rett balanse etableres mellom konfidensialitet og transparens.

Arbeidsgruppen antok at et datainnsamlingsystem kunne inneholde følgende elementer:

1. identifikasjon av fartøyet (navn, IMO nummer og flaggstat administrasjon).
2. reder og operatør (navn og adresse, og hovedsted for virksomhet).
3. tekniske spesifikasjoner av fartøyet inkludert, for eksempel, DWT, motorkraft, referanse/design hastighet, EEDI, osv.)
4. total årlig drivstofforbruk pr drivstofftype; og
5. total mengde transportarbeid (tonnes–miles) eller transportarbeid proxy, (for eks distanse eller servicetimer).

Noen delegasjoner, når det gjelder punkt .1 og .2, pekte på at disse kunne være valgfrie ved et frivillig datainnsamlingsystem.

Gruppen var enig i at det var behov for en sentralisert database, helst hos IMO, for å ivareta data i denne sammenheng.

Arbeidsgruppen noterte seg at, som et første steg på veien, skulle innsamlet data anvendes til å evaluere de forskjellige metodene/modellene for å måle energieffektivitet som har vært foreslått hittil. En del krav som modellene måtte oppfylle ble vist til. Det var enighet om at samtlige foreslåtte metoder måtte videreutvikles for at de kunne være brukbare og at ingen foreslått metode skulle ekskluderes på nåværende tidspunkt.

.5 Reduction of GHG emissions from ships

Koordinator av styringskomiteen presenterte en statusrapport om den oppdaterte GHG studien til IMO. Studien skal leveres til MEPC 67 og styringskomiteen får rapporten til gjennomlesning i midten av mai og må levere sine kommentarer i slutten av måneden.

Kina kommenterte på arbeidet i styringskomiteen og påpekte bl.a. at de var av den oppfatning at prosessen ikke hadde vært tilstrekkelig transparent og at koordinator ikke hadde opptrådt nøytralt. I styringskomiteen var det et sterkt ønske fra Kina at et kinesisk ledet konsortium skulle få tildelt ei deloppgave av studien siden oppnådde høyest 'value for money score'. Konklusjonen til flertallet i styringskomiteen var at tilbudet allikevel ikke var av tilstrekkelig god kvalitet.

.6 Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments

Komiteen vedtok følgende:

- Endringer til MARPOL Vedleggene I, II, III, IV, V og VI for å gjøre bruk av III Code bindende.

- Endringer til MARPOL Vedlegg I, BCH-koden og IBC-koden om krav til et stabilitetsinstrument (stabilitetskalkulator).
- Endringer til IBC koden som følge av de nye inertgass kravene som er kommet i SOLAS.
- Endringer i MARPOL Vedlegg VI reglene 2, 13, 19, 20, 21 og supplementet til IAPP-sertifikatet, og NOx-koden (sertifisering av dual-fuel engines).

Komiteen vedtok med konsensus endringer til MARPOL Vedlegg VI, regel 13.5.1 (NOx Tier III). Kravene vil nå være 1.januar 2016 for etablerte NECA, og vil bli bestemt i forbindelse med godkjenningen av søknaden for nye NECA. Se den godkjente regelverksteksten i MEPC 66/WP.10/Add.1 (den alternative teksten til ny regel 13.5.1.3 (.3alt) fikk ingen støtte).

Forslaget til endringer i malen for søppeldagbok under MARPOL Vedlegg V ble ikke vedtatt på dette møtet, da det ble ansett å ha behov for ytterligere bearbeiding.

.7 Interpretations of, and amendments to, MARPOL and related instruments

Korrespondansegruppen som arbeidet med bruken av elektroniske dagbøker rapporterte til MEPC 66 hvor de fikk generell støtte for sitt arbeid. Det ble allikevel påpekt flere uavklarte punkter og man ble enige om å gjenopprette korrespondansegruppen som skal rapportere til MEPC 68.

Forslaget fra USA og UK om å endre regel 43 i MARPOL Vedlegg I til også å gjøre det klart at det er forbudt å frakte tungolje også som ballast ble godkjent under møtet og vil bli vedtatt under MEPC 67.

.8 Implementation of the OPRC Convention and the OPRC-HNS Protocol and relevant Conference resolutions

'Manual of Chemical Pollution to address legal and administrative aspects of HNS incidents' (MEPC 66/8) ble godkjent under møtet. ICS foreslo en mindre endring i punkt 2.3.2 i manualen, hvor ordet 'should' ble byttet ut med 'must'.

.9 Identification and protection of Special Areas and Particularly Sensitive Sea Areas

Komiteen godkjente en endring i MEPC.101(48) for å reflektere revisjonen av MARPOL Vedlegg II.

.10 Inadequacy of reception facilities

Komiteen godkjente et sirkulær som samler de fem tidligere sirkulærene relatert til mottaksanlegg i ett.

.11 Reports of sub-committees

Under dette agendapunktet ble bl.a. rapporten fra SDC 1 behandlet som omhandler Polarkoden.

Følgende punkter knyttet til miljødelen / Part II-A ble avklart under møtet:

- anvendelsesområdet for miljødelen av koden blir den samme som for de korresponderende MARPOL vedleggene, det vil si at bl.a. fiskefartøyer (ikke-SOLAS skip) også blir omfattet av miljøkravene
- operasjonelle krav skal gjelde både for nye og eksisterende skip
- unntak skal vurderes for de strukturelle krav som vil gjelde for nybygg
- man går bort i fra 'goal based approach' i miljødelen av koden, så mål og funksjonskrav blir tatt ut og man vil kun ha preskriptive krav.

- angående mottaksanlegg; komiteen var enig i at man trenger bestemmelser for dette, men at det ikke skal være til hinder for implementering av koden
- flertallet av de som tok ordet støttet ikke Canadas forslag om å inkludere en 'savings clause' da dette kunne virke forvirrende og at Artikkel 9(2) i MARPOL allerede klargjør forholdet mellom bestemmelsene i Polarkoden og andre internasjonale traktater.

Korrespondansegruppen blir videreført og man ble enige om å ha et mellommøte i uke 41 (uka før MEPC 67) med sikte på å kunne godkjenne Polarkoden på under MEPC 67.

.12 Work of other bodies

MEPC ble av FAL 38 bedt om å vurdere *FAL.5/Circ.39 on Interim Guidelines for use of printed versions of electronic certificates*. Konklusjonen fra MEPC var at siden FAL har ei korrespondansegruppe som skal arbeide med *Electronic Access to Certificates and Documents* (hvor man bl.a. skal samle erfaringer fra implementeringen av disse retningslinjene). III Underkomiteen skal også vurdere retningslinjene, så da mente komiteen det var mer hensiktsmessig å vurdere dem på MEPC 67 hvor man har rapporten fra III og FAL tilgjengelig.

.13. Harmful anti-fouling systems for ships

Det var kun sendt inn to informasjonsdokumenter under dette agendapunktet. Et fra ISO som gir en oppdatering av utviklingen av ISO 13073 knyttet til risikovurdering av bunnstoffs-systemer, samt et dokument fra Australia og New Zealand om '*anti-fouling and in-water cleaning guidelines*'. Retningslinjene er utviklet med tanke på å støtte lokale beslutningstagere ifm bunnstoff og rengjøring av skrog.

.14 Promotion of implementation and enforcement of MARPOL and related instruments

Ingen dokumenter var sendt inn under dette agendapunktet

.15 Technical co-operation activities for the protection of the marine environment

Komiteen ble oppdatert på aktivitetene som ligger under *Integrated Technical Cooperation Programme (ITCP)*.

.16 Role of the human element

Ingen dokumenter var sendt inn under dette agendapunktet, og komiteen merket seg at ingen dokumenter var sendt inn de to siste sesjonene og foreslo at dette agendapunktet tas ut i og med at det er dekket under mandatet til HTW underkomiteen.

.17 Noise from commercial shipping and its adverse impacts on marine life

DE Underkomiteen har utviklet tekniske retningslinjer knyttet til undervannsstøy fra kommersiell skipsfart som vil bli sirkulert som et MEPC.1/Circular.

.18 Work programme of the Committee and subsidiary bodies

MEPC ble bedt om en klargjøring av noen 'outputs' som det 27de ekstraordinære møtet i Council mente var for åpne. Blant annet ble følgende endringer gjort i output relevant for ESPHs arbeid:

7.2.2.1 – Safety and pollution hazards of chemicals and preparation of consequential amendments to MARPOL Annex II and the IBC Code, taking into account recommendations of GESAMP-EHS

I praksis betyr det at man må ha en 'planned output' for å gjøre endringer i MARPOL Vedlegg II.

.19 Application of the Committees' Guidelines

Ingen dokumenter var sendt inn under dette agendapunktet

.20 Any other business

To dokumenter var sendt inn under dette agendapunktet; MEPC 66/INF.19 som informerer om en workshop på biofouling, samt at IMarEST har etablert ei ekspertgruppe på biofouling.

Haugesund 15.april 2014

Lars Christian Espenes
Delegasjonsleder