

Rapport fra MEPC 67

TIL: Direktoratets ledelse og delegasjonsmedlemmene

FRA: Delegasjonen v/Lars Christian Espenes

DATO: 4.November 2014

KOMITE: IMO's Marine Environment Protection Committee (MEPC 67) 13 – 17.oktober 2014

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Navn	Organisasjon	Arbeidsgruppe
Lars Chr Espenes	Sdir	Plenum
Turid Stemre	Sdir	Polarkoden
Geir Høvik Hansen	Sdir	Ballast Water
Lisbeth Christine Toft	Sdir	Plenum
Mona Kristensen	Sdir	Mandatory Instruments
Haakon Storhaug	Sdir	Plenum
Bjørn Reppe	Sdir	Further Technical and Operational Measures for Enhancing Energy Efficiency
Sveinung Oftedal	KLD	Plenum / ballast water
Tor Chr. Sletner	NR	Air Pollution and Energy Efficiency
Jostein Vaagland	NR	Plenum / ballast water
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
Ingrid Sigvaldsen	DNV-GL	Ballast Water
Tore Longva	DNV-GL	Air Pollution and Energy Efficiency
Birgir Nilsen	Optimarin	Ballast Water
Aage Bjørn Andersen	OceanSaver	Ballast Water
Silje Ottestad	OceanSaver	Ballast Water
Elin Rønningen	UD	Polarkoden

Andreas Bech Pettersen	Scanship	Plenum
Asgeir Wien	Scanship	Plenum

1. **INNLEDNING**

Under MEPC 67 ble det opprettet følgende grupper:

RG 1	Ballast Water Review Group
WG 1	Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency
WG 2	Working Group on Further Technical and Operational Measures for Enhancing Energy Efficiency of International Shipping
WG 3	Working Group on the Polar Code
DG 1	Drafting Group on Amendments to Mandatory Instruments

Norge hadde sendt inn følgende dokumenter til MEPC 67:

MEPC 67/INF.5	Information on the type approval of the Alfa Laval PureBallast 3.0 Ballast Water Management System
MEPC 67/INF.6	Information on the type approval of the Trojan Marinex BWT™ Ballast Water Management System
MEPC 67/4/15	The review of the status of technological developments on the EEDI regulation under regulation 21.6 of MARPOL Annex VI (med Canada, Denmark, Finland, Tyskland, Japan, Nederland, Sverige, Storbritannia og USA)
MEPC 67/4/20	Proposals for improvements of the IMO framework on emissions of Volatile Organic Compounds (VOC)
MEPC 67/5/5	Comments on document MEPC 67/5/2 on the report of the Correspondence Group on Further Technical and Operational Measures for Enhancing Energy Efficiency of International Shipping (med Canada, Danmark, Tyskland, Japan, Nederland, Storbritannia og USA)
MEPC 67/7/5	Proposed amendments to the NOx Technical Code to facilitate the testing of gas-fuelled engines (med USA og EUROMOT)
MEPC 67/8	Information on type approved sewage treatment plants (med Finland)

- MEPC 67/10/1 Collective arrangement between competent international organizations on cooperation and coordination regarding selected areas in areas beyond national jurisdiction in the North-East Atlantic (med Frankrike)
- MEPC 67/12/6 Comments on the outcome of PPR 1 regarding the impact on the Arctic of emissions of Black Carbon from international shipping

Det ble nedsatt følgende korrespondansegrupper under MEPC 67:

- Further Technical and Operational Measures for Enhancing Energy Efficiency of International Shipping (achrysostomou@dms.mcw.gov.cy)
- Fuel oil quality (Wayne.M.Lundy@uscg.mil)
- Fuel oil availability (Wayne.M.Lundy@uscg.mil)
- The review of guidelines (G8) (MichaelKennedy@dtas.ie)
- EEDI review required under regulation 21.6 of MARPOL Annex VI (saito-h55rp@mlit.go.jp)
- Electronic Record Books (annalisse.sly@amsa.gov.au) (videreføring av korrespondansegruppen som ble etablert under MEPC 66 og som skal rapportere til MEPC 68)

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

2. GJENNOMGANG AV DE ENKELTE PUNKTENE PÅ AGENDAEN

.1 Adoption of the agenda

Agendaen ble godkjent.

.2 Harmful aquatic organisms in ballast water

Retningslinjene for havnestatskontroll

MEPC 67 vedtok resolusjonen *Guidelines for port State control under the BWM Convention* som i hovedsak ble ferdigstilt på III 1 (MEPC 67/2/7). Det forelå forslag om å fastsette en terskelverdi for hvor stor overskridelse av kravene i D-2 standarden som skulle legges til grunn for at man skulle gå fra en indikativ til en detaljert prøvetaking/analyse. Etter en del diskusjon i review gruppen ble det enighet om at man ikke kunne tallfeste noen slik terskelverdi, siden denne vil være metodespesifikk. Det finnes pr. i dag heller ikke validerte metoder for indikativ analyse som det er enighet om.

Revisjon av retningslinjene for godkjenning av rensesystemer for ballastvann (G8)

MEPC 67 vedtok resolusjonen *Measures to be taken to facilitate entry into force of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and sediments, 2004*.

Resolusjonen var i hovedsak basert på innspill fra industrien i document MEPC 67/2/6.

Arbeidet med revisjon av *Guidelines for approval of ballast water management systems (G8)* ble vedtatt satt i gang umiddelbart i en korrespondansegruppe som ledes av Irland. MEPC vedtok en

aksjonsplan for revisjonen og mandat for korrespondansegruppen. Det ble også vedtatt at det skal avholdes et fysisk møte i korrespondansegruppen i tilknytning til PPR 2 i slutten av januar neste år. Utgangspunktet er at arbeidet skal ferdigstilles til MEPC 68, men det er sannsynlig at arbeidet vil kreve mer tid.

Korrespondansegruppen ledes av Michael Kennedy fra Irland (MichaelKennedy@dtta.ie) MEPC vedtok også å sette i gang den planlagte studien som skal ta for seg implementering av D-2 standarden, se nedenfor. Informasjon som fremkommer her og som har relevans til revisjonen av G8, må man sørge for blir tatt hensyn til.

Når det gjelder eventuelle ulemper for skip som allerede har installert BWMS som er godkjent i henhold til de eksisterende retningslinjene (G8) eller produsenter av denne type utstyr, sa komiteen seg enig i at slike 'early movers' ikke skulle straffes. Komiteen inviterte til innsending av forslag til MEPC 68 angående hvordan denne forståelsen skal komme til uttrykk, inkludert mulig 'grandfathering'. Komiteen ble også enige om å instruere sekretariatet om å gi juridiske bistand i så måte. Angående forslaget om å endre artikkel 9 i konvensjonen, så ble komiteen enig om, i og med at konvensjonen enda ikke er trådt i kraft, å utsette denne vurderingen til en fremtidig sesjon.

Informasjonsinnhentingstudien knyttet til implementering av rensesstandarden (D-2) i konvensjonen

MEPC vedtok å iverksette den planlagte studien som har som formål å skaffe til veie informasjon om implementeringen av rensesstandarden i regel D-2 i konvensjonen, basert på sekretariatets dokument MEPC 67/2/5. Den foreslåtte planen for studiet ble diskutert og bearbeidet i review gruppen, og mandat for konsulenten ble utarbeidet. Det ble understreket at det er viktig at informasjon som fremkommer som kan få betydning for revisjonen av G8 må tilflyte revisjonsprosessen. Den endelige rapporten fra studien legges frem på MEPC 69.

Informasjon om to rensesystemer for ballastvann som har fått norsk typegodkjenning

Til møtet hadde Norge sendt inn informasjonsdokumenter på norsk typegodkjenning av Alfa Laval sitt PureBallast 3.0 Ballast Water Management System (MEPC 67/INF.5) og Trojan Marinex BWT™ Ballast Water Management System (MEPC 67/INF.6/Corr. 1).

.3 Recycling of ships

I perioden mellom MEPC 66 og MEPC 67 har Norge deltatt i en korrespondansegruppe om skipsopphugging. Gruppen leverte en rapport til MEPC 67 (MEPC 67/3). Diskusjonene i korrespondansegruppen er gjengitt i MEPC 67/INF.8. I tillegg ble det sendt inn fem andre dokumenter til møtet; et informasjonsdokument knyttet til ikrafttredelseskravene, tre dokumenter som inneholdt kommentarer til korrespondansegruppens rapport og ett dokument som inneholdt kommentarer til IHM-retningslinjen.

Det var ikke satt av en egen arbeidsgruppe på dette agendapunktet under MEPC 67, men Norge deltok i forhandlinger med kineserne angående grenseverdien for asbest, samt i uformelle samtaler om utestående punkter fra korrespondansegruppens arbeid.

Under forhandlingene om asbestgrenseverdien kom det frem at kineserne skulle vurdere å godta Japans kompromissløsning om at lempingsklausulen på 1 % bare kunne benyttes i inntil 5 år etter at konvensjonen har trådt i kraft, men at grenseverdien på 0,1 % ikke skulle få tilbakevirkende kraft.

Dette betyr at inventarlistene som er laget før det har gått fem år etter at konvensjonen trer i kraft, ikke må oppdateres med mindre det gjøres endringer på skipet, se MEPC 67/3/4.

Under de uformelle samtalene diskuterte vi de problemstillingene som vi ikke hadde hatt anledning til å se på i korrespondansegruppen. De fleste problemstillingene ble løst, men siden vi ikke kan beslutte noe i slike uformelle diskusjoner, må vi være forberedt på å ta dette opp igjen senere.

I plenum ble det for øvrig besluttet at det skulle opprettes en arbeidsgruppe på neste PPR hvor målet er å ferdigstille IHM-retningslinjene slik at den kan vedtas på MEPC 68.

.4 Air pollution and energy efficiency

Black carbon:

En definisjon og en egnet målemetode av black carbon ble diskutert under PPR 1, men siden man ikke klarte å konkludere under møtet ba man MEPC om å ta en avgjørelse på dette punktet slik at man kan komme videre i diskusjonene om bl.a. tiltak osv. Under diskusjonene ble det påpekt at komiteen trengte mer informasjon for å kunne ta en beslutning, og at man burde vite hva hensikten med definisjonen var, for eksempel om det var med tanke på sertifisering av motorer osv. Man ble enig om å instruere PPR 2 om å arbeide videre med saken og rapportere tilbake til MEPC med en klar anbefaling av hvilken definisjon man burde gå videre med, samt en begrunnelse for hvorfor denne definisjonen var hensiktsmessig fremfor andre definisjoner.

Drivstoffkvalitet:

Under MEPC 66 ble man enig om å arbeide videre mulige kontroll tiltak for å sikre kvaliteten på drivstoffet som blir levert til skipene. Flere forslag var sendt inn på dette punktet, og spesielt industrien ønsker bindende krav som gjør at myndighetene må følge opp leverandørene bedre, bl.a. ved å introdusere strengere krav til myndighetene i regel 18 i MARPOL Vedlegg VI. Flertallet av de som tok ordet ønsket ikke noen bindende krav, men støttet USAs forslag i MEPC 67/4/24 som foreslo at man jobber videre med frivillige retningslinjer.

Man ble enig om å opprette ei korrespondansegruppe som skal utvikle et utkast til retningslinjer for å sikre kvaliteten på drivstoffet som leveres, samt vurdere om det eksisterende regelverket er tilstrekkelig robust. I og med at det pågår parallelle diskusjoner i MSC vil utfallet fra MSC 94 bli sendt korrespondansegruppen.

Korrespondansegruppen ledes av Wayne Lundy fra USA (Wayne.M.Lundy@uscg.mil)

Drivstofftilgjengelighet:

Under MEPC 66 ble man enig om å opprette ei korrespondansegruppe om tilgjengelighet av drivstoff som følge av regel 14.8 i MARPOL Vedlegg VI, og gruppen skulle bl.a. utvikle metode som skal brukes for å vurdere om det vil være tilstrekkelig med drivstoff tilgjengelig for å møte kravene gitt i regel 14.1.3. Korrespondansegruppen gav en foreløpig rapportert til komiteen og fortsetter sitt arbeid hvor de skal levere en endelig rapport til MEPC 68.

Korrespondansegruppen ledes av Wayne Lundy fra USA (Wayne.M.Lundy@uscg.mil)

Gassdrevne motorer:

Komiteen godkjente endringer til MARPOL Vedlegg VI som gjør at også gassmotorer faller inn under definisjonen av en *marine diesel engine* og dermed også NOx kravene gitt i regel 13 og må sertifiseres deretter. Som en følge av godkjenningen av disse endringene under MEPC 66 sendte Norge, USA og

EUROMOT inn et forslag til endringer til NOx koden (MEPC 67/7/5) for å tilrettelegge for sertifisering av gassmotorer.

USA hadde også sendt inn et dokument (MEPC 67/7/6) som diskuterte bruken av dual-fuel motorer hvor de bl.a. foreslo endringer til NOx koden og MARPOL Vedlegg VI.

Komiteen ble enig om å sende begge dokumentene til PPR 2 for videre diskusjoner med tanke på godkjenning av eventuelle endringer under MEPC 68.

Scrubber:

EU landene og kommisjonen sendte inn et forslag (MEPC 67/4/22) om endringer til MEPC.184(59) som foreslo å bruke en kalkulasjonsmodell for verifikasjon av pH kravene ved utslipp av vaskevann fra eksosvaskesystemer/scrubbere. Komiteen ble enig om å sende dokumentet til PPR 2 for videre diskusjoner.

Ekvivalente løsninger, regel 4 i MARPOL Vedlegg VI:

Under MEPC 65 diskuterte komiteen 'sulphur averaging scheme' og sa seg enig at dette ikke skulle være akseptabelt som en ekvivalent løsning under regel 4.

PPR 1 ba bl.a. komiteen om råd om et ekvivalent tiltak kan anvendes på ei gruppe med skip. I og med at det var ulike oppfatninger av dette, og at det var opp til enhver 'Contracting party' å fortolke MARPOL, konkluderte man med at det ikke var mulig å ta en beslutning på dette møtet, men heller å ta opp diskusjonen på neste møte.

Det ble også diskutert om berørte havnestater bør inkluderes i beslutningen om å godkjenne ekvivalente løsninger, men man ble enig om at dette måtte være opp til partene til MARPOL Vedlegg VI å avgjøre. Når det gjelder retningslinjer for ekvivalente metoder ble man enig at når en ny ekvivalent metode er godkjent av en part til Vedlegg VI, da bør også spesifikke retningslinjer lignende dem man har for godkjenning av scrubbere i MEPC.184(59) utvikles.

VOC:

Norge hadde sendt inn et dokument (MEPC 67/4/20) som bl.a. foreslo endringer i VOC regelverket. Komiteen ble enig om å invitere interessenter til å sende inn konkrete forslag til MEPC 68.

EEDI gjennomgang iht regel 21.6 i MARPOL Vedlegg VI:

Komiteen ble enig om å opprette en korrespondansegruppe som skulle arbeide videre med gjennomgangen som kreves iht regel 21.6 i MARPOL Vedlegg VI. Korrespondansegruppen skal levere en statusrapport til MEPC 68, en mellomrapport til MEPC 69 og en endelig rapport til MEPC 70 (høsten 2016). Mandatet for korrespondansegruppen er gitt i Annex 2 til MEPC 67/WP.12.

Korrespondansegruppen ledes av Hideaki Saito fra Japan (saito-h55rp@mlit.go.jp)

Retningslinjene for 'Minimum propulsion power to maintain manoeuvrability in adverse conditions'

Retningslinjene var i utgangspunktet kun gyldig for fase 0 i EEDI-kravene. Komiteen ble enig om å gjøre retningslinjene gyldig også for fase 1, men flere land uttrykte bekymring for inkonsistens mellom de ulike beregningsmetodene og vil sannsynligvis ta opp igjen diskusjonen på MEPC 68.

Retningslinjene for "survey and certification of the Energy Efficiency Design Index"

Retningslinjene inneholder nå blant annet mer spesifikke råd til hvordan man bestemmer «primary fuel» når skipet har motorer som kan kjøre både på gass og flytende drivstoff (dual fuel). Som

hovedregel skal skipet ha en tankkapasitet til å kjøre på gass tilsvarende minst halvparten av den totale rekkevidden. Videre ble retningslinjer for sertifisering av EEDI for LNG-skip også inkludert.

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

På MEPC 66 ble det etablert en korrespondansegruppe som skulle lage et forslag til et datainnsamlingssystem for forbruk av drivstoff, samt identifisere kjerneelementene av et slikt system. Korrespondansegruppens rapport (MEPC 67/5/2 og MEPC 67/INF.18) gjorde det klart at det var delte meninger blant medlemstatene om hvilket omfang dette arbeidet skulle ha.

MEPC 67 kunne konkludere følgende vedrørende saken på grunnlag av innspill og diskusjon i plenum:

- Komiteen merket seg at det var klar enighet i prinsippet om å utvikle et datainnsamlingssystem for drivstofforbruk, og gitt at det var forskjellige synspunkter på hva som skulle inkluderes i dette systemet, skulle arbeidet i MEPC 67 kun fokusere på datainnsamlingssystem for drivstofforbruk.
- Referanse til «average annual operational efficiency standard» i vedlegget til korrespondansegruppens rapport måtte strykes da dette krevde en «policy decision».
- Da det ikke var mulig å se hvordan behovet for en operasjonell energieffektivitetsstandard kunne avklares på MEPC 67, ble komiteen enig om at dokument 67/5/4, som handler om mulige måleenheter, legges til side for behandling på et fremtidig møte. Stater og organisasjoner ble invitert til å fremme forslag vedrørende problemstillinger fremsatt i dokument 67/5 og 67/5/6 som er kritisk til operasjonelle tiltak.

En arbeidsgruppe for dette saksområdet ble nedsatt på møtet og komiteen godkjente rapporten fra arbeidsgruppen med bl.a. en generell beskrivelse av datainnsamlingssystemet for drivstofforbruk for skip som beskrevet i MEPC 67/WP .13 og var enig om å re-etablere korrespondansegruppen for å arbeide videre med datainnsamlingssystemet.

Korrespondansegruppen vil bli ledet av Andreas Chrysostomou fra Kypros (achrysostomou@dms.mcw.gov.cy)

.6 Reduction of GHG emissions from ships

Den oppdaterte drivhusgass-studien til IMO ble presentert under møtet og den viser at utslippene av CO₂ fra internasjonal skipsfart har sunket fra 843 millioner tonn i 2007 til 796 millioner tonn i 2012 (2,2% av verdens CO₂ utslipp). Årsaken til nedgangen i utslippene skyldes i stor grad at skip går med redusert hastighet for å redusere drivstofforbruket og å utnytte overkapasiteten av tonnasje som er i markedet.

Kina og India reserverte seg i forhold til resultatet av studien. Russland reserverte seg delvis og sa at studien ikke skulle kunne danne basis for fremtidige beslutninger i IMO. Både Kina og Russland ba om få sine 'statements' inkludert i rapporten.

.7 Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments

Følgende endringer i 'mandatory instruments' ble vedtatt under møtet:

Endring i MARPOL Vedlegg 1 regel 43:

Det er nå konkret henvisning til at også bruk av tungolje som ballast er forbudt i Antarktis. Dette i tillegg til forbudet mot føring som last i bulk og føring og bruk som drivstoff. Endringen er gjort for å hindre skip i å bruke tungolje som ballast i Antarktis og bruke den som drivstoff utenfor.

Endring i Appendix til MARPOL Vedlegg III, *Criteria for the identification of harmful substances in packaged form*:

Det ble satt inn et unntak for radioaktivt materiale, som nå ikke anses som "harmful substance" i henhold til Vedlegg III.

Endringer i Vedlegg VI, regel 2 og 13 og *Supplement to the IAPP Certificate*:

Endringen i regel 2 ble gjort for å gi regel 13 (NOx) anvendelse også for motorer som kun blir drevet av gass, slik som ren LNG.

I regel 13.7.3 om utfylling av IAPP-sertifikatet for en nærmere avgrenset gruppe motorer (effekt over 5000kW og et sylindervolum lik eller over 90 l), installert på skip bygd mellom 1.januar 1990 og 1. januar 2000 ble det gjort redaksjonelle endringer. Det ble også lagt til et ekstra alternativ for utfylling når en godkjent metode ikke gjelder («an approved method is not applicable»). Det siste er nå også gjenspeilet i malen til tabell i 2.2.1 i Supplement to the IAPP Certificate. Tabellen gir en oversikt over motorene om bord som oppfyller regel 13. Det er også gjort andre endringer i tabellen uten at dette påvirker kravene i regel 13.

I fotnoten til 1.4 i Supplement to IAPP Certificate er det gjort en ekstra henvisning. Fotnoten gir informasjon om hvilke skip som skal fylle ut 1.4.

Alle endringene vil tre i kraft 1.mars 2016.

.8 Review of nitrogen and phosphorous removal standards in the 2012 Guidelines on the implementation of effluent standards and performance tests for sewage treatment plants

Når MEPC 64 godkjente *2012 Guidelines on the implementation of effluent standards and performance tests for sewage treatment plants* (resolution MEPC.227(64)), var komiteen splittet i synet på om disse standardene var for strenge eller ikke, og mange stilte spørsmålstegn ved om det vil finnes typegodkjent utstyr som kan tilfredsstille disse kravene. Man ble derfor enige om at man under MEPC 67 skulle ha en gjennomgang av utslippsstandardene som var satt for nitrogen og fosfor, for å se om det var kommet typegodkjent kloakkbehandlingsutstyr på markedet som kan tilfredsstille kravene.

Norge og Finland hadde sendt inn et dokument som informerte om to produsenter av kloakkrensingsanlegg som hadde typegodkjente systemer i henhold til retningslinjene, MEPC.227(64). Cruise Lines International Association (CLIA) hadde sendt inn to dokumenter med en del kritiske kommentarer og spørsmål knyttet til det norsk-finske dokumentet.

Komiteen konkluderte med at ingen endringer i retningslinjene er nødvendig. Når det gjelder de effektive datoene så vil de bli justert. Regel 13 i MARPOL Vedlegg IV krever at partene som grenser til

'special area' skal notisere IMO om tilgangen på mottaksanlegg for kloakk i havner som er brukt av passasjerskip. Når tilstrekkelige med notifikasjon er mottatt vil IMO notisere alle parter om de nye datoene 12 måneder før kravene blir gjeldene.

.9 Mandatory Code for ships operating in polar waters

Målet på MEPC 67 var å ferdigstille utkast til MARPOL endringene for å gjøre Polarkoden bindende og å ferdigstille Part II-A og II-B av Polarkoden.

Både de foreslåtte MARPOL endringene og kodens innhold ble diskutert på et offisielt arbeidsgruppemøte uken forut for MEPC 67.

Både MARPOL endringene og Part II-A og II-B ble ferdigstilt og godkjent på MEPC 67.

Norge har deltatt i og delvis ledet arbeidet med utformingen av Polarkodens miljødel og selv om vi kunne ha ønsket oss noe strengere krav, spesielt til kategori C fartøy, må vi si oss fornøyd med at det nå ser ut som Polarkoden vil bli vedtatt i løpet av våren 2016.

Ikrafttredelsesdato er satt til 1. januar 2017.

Anvendelse

Alle tilleggskravene til MARPOL vedlegg I, II og V i Polarkodens del II-A skal ha samme anvendelse som de relevante vedleggene.

Tilleggskravene til MARPOL vedlegg IV skal anvendes for alle skip som er sertifisert i henhold til vedlegg IV. Det betyr at alle skip som har et *Sewage Pollution Prevention Certificate*, enten fordi MARPOL krevet det eller de har det «på frivillig basis», skal tilfredsstille kravene i kapittel 4 i Part II-A i Polarkoden.

Det er ingen tilleggskrav til MARPOL vedlegg II og VI.

I tillegg skal det tas hensyn til retningslinjene i part II-B ved implementering av Part II-A.

Tilleggskravene i polarkodens Part II-A

Til MARPOL vedlegg I (kapittel 1 i Part II-A)

Totalforbud mot utslipp av olje og oljeholdige blandinger. Forbudet omfatter ikke ren eller segregert ballastvann.

For eksisterende kategori B skip som opererer mer en 30 dager sammenhengende i Arktis, ble det vedtatt en innfasingsperiode på 1-3,5 år avhengig av når første planlagte fornyelse- eller mellomliggende inspeksjon etter ett år etter ikrafttredelse finner sted, forutsatt godkjenning av administrasjonen.

Skip som får en slik godkjenning, skal tilfredsstille de noe strengere kravene som gjelder i «special areas».

I tillegg skal nye kategori A og B skip som tidligere ikke har hatt krav om at brennoljetanker skal være separert fra huden med minst 760 mm tilfredsstille dette kravet. (Gjelder skip med mindre enn en totalkapasitet på 600 m³ brennolje).

Skip som skal tilfredsstille nye strukturelle krav må få utstedt nye form A og B til IOPP sertifikatet. Andre kan vente til sertifikatet skal fornyes med å få innført at de tilfredsstiller Polarkodens kapittel 1.

Til MARPOL vedlegg II (kapittel 2 i Part II-A)

Totalforbud i Arktis mot utslipp av *noxious liquid substances* (NLS) eller blandinger som inneholder slike substanser. I Antarktis er dette forbudt fra før.

I tillegg skal nye kategori A og B skipstype 3 skip som ønsker å føre NLS søke administrasjonen om tillatelse til dette. Slik tillatelse anbefales gitt til skip som har NLS-tankene plassert minst 760 mm fra huden.

For skips som blir gitt en slik tillatelse skal dette framgå under «conditions of carriage»

Til MARPOL vedlegg III (kapittel 3 i Part II-A)

Ingen tillegg, men kapittelet er inkludert i tilfelle det blir tilleggskrav på et senere tidspunkt.

Til MARPOL vedlegg IV (kapittel 4 i Part II-A)

Her skal de ulike avstandskravene til land for utslipp også gjelde for avstand til is.

I praksis betyr dette at det er forbudt å slippe ut ubehandlet svartvann nærmere enn 12 nautiske mil fra nærmeste land, isfjell, landfast is eller i is konsentrasjoner på mer enn 1/10.

For svartvann som er desinfisert og finoppdelt er avstanden 3 nautiske mil.

Hvis skipet har et godkjent behandlingsanlegg i operasjon om bord skal avstanden være så stor som praktisk mulig.

Kategori A og B skip som opererer i lengre perioder i områder med en is konsentrasjon på mer enn 1/10 skal ha et godkjent anlegg i drift om bord, og selv da skal slike utslipp godkjennes av administrasjonen.

I tillegg blir det totalforbud mot utslipp av svartvann fra alle passasjerskip og alle kategori A og B skip fra 1 januar 2017 med mindre de har et godkjent anlegg i operasjon om bord.

Til MARPOL vedlegg V (kapittel 5 i Part II-A)

Her er de fleste kravene som i dag gjelder i Antarktis inkludert også for Arktis. Unntaket er kapasitetskravet som likevel indirekte vil gjelde.

I praksis betyr dette at det er forbud mot utslipp av søppel med unntak av matavfall og lasterester under gitte forutsetninger:

Avstanden skal være minst 12 nautiske mil fra nærmeste land, isfjell, landfast is eller i is konsentrasjoner på mer enn 1/10.

Matavfallet skal være finoppdelt og skal ikke være forurenset av annet avfall. Utslipp på is er forbudt.

Det er ikke lov å kvitte seg med dyreskrotter.

For at utslipp av *lasterester* skal kunne tillates må det ikke inneholde stoffer som er skadelige for miljøet, skipet skal kun gå mellom havner i Arktis og ikke bevege seg utenfor Arktis og kun dersom havnene de går til ikke har mottaksanlegg.

For *Antarktis* er krav om avstand til fast is og til is i konsentrasjon på mer enn 1/10 inntatt både for matavfall og lasterester. Tidligere gjaldt kravet avstand til land eller isfjell.

I tillegg er det ikke lov å kvitte seg med dyreskrotter i Antarktis heller.

Andre diskusjoner

Når det gjelder innfasingsperioden for skip som opererer sammenhengende over lengre tid var det opprinnelige forslaget fra Russland på 5 år. Det fikk ikke støtte.

Det ble en lang diskusjon om single voyage konseptet. Det ble hevdet at de fleste skip kun foretok en enkelt reise i Arktis i løpet av sin levetid og at de administrative byrdene forbundet med dette var

høye. Det var ikke foreslått å gi dispensasjon fra noen operasjonelle eller strukturelle krav. Etter en nærmere analyse av dette der definisjonen av en administrativ byrde (foreldet, unødvendig eller ikke-proporsjonal) ble understreket, kom man fram til at de administrative byrdene ikke nødvendigvis var så store og forslaget om spesialordninger for skip som kun foretar en enkelt reise falt. Det ble vedtatt at sekretariatet utarbeider forslag til retningslinjer for hvordan en skal forholde seg til de ulike MARPOL dokumentene generelt. Disse vil bli behandlet på MEPC 68.

.10 Identification and protection of Special Areas and PSSAs

Norge hadde sendt inn et dokument i sammen med Frankrike med forslag om at IMO blir med i en *collective arrangement* sammen med andre internasjonale organisasjoner (North-East Atlantic Fisheries Commission og OSPAR) som samarbeider om saker knyttet til det marine miljøet i områder utenfor nasjonal jurisdiksjon. I dag omfatter samarbeidet den nordøstre delen av Atlanterhavet.

På grunn av tidspress ble det ikke tid til å vurdere dokumentet under møtet og det ble overført til MEPC 68.

.11 Inadequacy of reception facilities

På grunn av tidspress ble det ikke tid til å vurdere dokumentene under møtet og de ble overført til MEPC 68.

.12 Reports of sub-committees

Informasjon om arbeid i underkomiteene som MEPC må ta stilling til. En sak som vi har diskutert internt er krav til sertifikater for ubemannede lektere. Utkastet til retningslinjer *Guidelines for the exemption of unmanned and non-self-propelled barges from the survey and certification requirements under the MARPOL Convention* som utarbeidet av III ble ikke vurdert på grunn av tidspress, og ble derfor overført til MEPC 68.

13. Work of other bodies

Komiteen noterte seg beslutningene fra LEG 101 (MEPC 67/13), MSC 93 (MEPC 67/13/1), TC 64 (MEPC 67/13/2), C 112 (MEPC 67/13/3) og ble enige om å iverksette nødvendige tiltak i henhold til de relevante saker.

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

På grunn av tidspress ble det ikke tid til å vurdere dokumentene under møtet og de ble overført til MEPC 68.

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

Komiteen noterte seg informasjonen i dokumentene MEPC 67/15 og MEPC 67/15/1.

Videre godkjente komiteen følgende prioriterte områder for *Integrated Technical Cooperation Programme (ITCP)*:

- Assistere land i å implementere MARPOL kovensjoner generelt, og mer spesifikt i tilrettelegge for mottaksanlegg, etablering av PSSA, enhetlig anvendelse og implementering av MARPOL Vedlegg V og VI, samt relaterte avfallshåndteringstiltak
- Assistere land i å implementere OPRC kovensjonen
- Styrking av nasjonale og regionale samarbeid som skal legge til rette for ratifisering og implementering av Hong Kong kovensjonen, samt Ballastvannskonvensjonen
- Assistere land i å implementere London protokollen

.16 Work programme of the Committee and subsidiary bodies

På grunn av tidspress ble det ikke tid til å vurdere forslagene til nye 'planned output' under møtet og de ble overført til MEPC 68.

Komiteen noterte seg også MSC 93 beslutning om å instruere PPR 2 til å utvikle retningslinjer for anvendelse av nye SOLAS regel VI/5-2.

Komiteen ble også enig om å slette agendapunktet 'Any other business' fra agendaen til ESPH.

.17 Application of the Committees' Guidelines

IMO sender ikke lengre ut dokumenter som skal vedtas på 'pink paper'. I stedet har man fått en funksjonalitet i IMODOCS hvor dokumenter som inneholder endringer til konvensjoner eller koder som skal vedtas vises i rosa.

.18 Election of the Chairman and Vice-Chairman for 2015

Komiteen gjenvälgte Arsenio Dominguez (Panama) som formann for 2015. Dr. Naomi Parker (New Zealand) ble også gjenvälgt som vise-formann.

.19 Any other business

På grunn av tidspress ble dokumenter innsendt under dette agendapunktet videreført til MEPC 68.

Haugesund 4.November 2014

Lars Christian Espenes
Delegasjonsleder