

Rapport fra MEPC 68

TIL: Direktoratets ledelse og delegasjonsmedlemmene

FRA: Delegasjonen v/Lars Christian Espenes

DATO: 19.mai 2015

KOMITE: IMO's Marine Environment Protection Committee (MEPC 68) 11 – 15.mai 2015

Den norske delegasjonen bestod av følgende:

Navn	Organisasjon	Arbeidsgruppe
Lars Chr Espenes	Sdir	Plenum
Turid Stemre	Sdir	Mandatory Instruments
Geir Høvik Hansen	Sdir	Ballast Water
Bjørn Reppe	Sdir	Further Technical and Operational Measures for Enhancing Energy Efficiency
Mona Kristensen	Sdir	Mandatory Instruments
Sveinung Oftedal	KLD	Plenum
Tonje Sundt	NFD	Plenum
Siri Hals Butenschøn	NFD	Plenum
Tor Chr. Sletner	NR	Plenum
Jostein Vaagland	NR	Plenum / ballast water
Håkon Bjørn Thoresen	DNV-GL	Air Pollution and Energy Efficiency
Jad Mouawad	Mouawad Consulting	Ballast Water
Iver Iversen	Wilh.Wilhelmsen	Ballast Water
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
Aage Bjørn Andersen	OceanSaver	Ballast Water

1. INNLEDNING

Under MEPC 68 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
TG 3	Technical Group On PSSAs
DG 1	Drafting Group on Amendments to Mandatory Instruments

Norge hadde sendt inn følgende dokumenter til MEPC 68:

MEPC 68/2/17	Revision of Guidelines (G8) – "grandfathering" of ballast water management systems
MEPC 68/INF.20	Workshops on organism detection technologies, compliance control, monitoring and enforcement and ecotoxicity testing during land-based testing (sammen med Danmark, Tyskland, Nederland og Storbritannia)
MEPC 68/3/12	Draft amendments to 2014 Guidelines on survey and certification of the EEDI (sammen med Tyskland, Danmark, Spania og Japan)
MEPC 68/3/18	Guidelines for onboard sampling and the verification of the sulphur content of the fuel oil used on board ships
MEPC 68/3/22	Comments on document MEPC 68/3/5
MEPC 68/20/1	Form B of the Supplement to the IOPP Certificate (sammen med Liberia, Tyskland, Panama og IACS)
MEPC 68/20/3	Comments on document MEPC 68/20/2

Det ble nedsatt følgende korrespondansegrupper under MEPC 68:

- Further Technical and Operational Measures for Enhancing Energy Efficiency of International Shipping (saito@jstra.jp)
- Fuel oil quality (Wayne.M.Lundy@uscg.mil)
- The review of guidelines (G8) (leanne.page@mcga.gov.uk)
- EEDI review required under regulation 21.6 of MARPOL Annex VI (ishihara-a2ue@mlit.go.jp)

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 uten anmerkninger.

.2 Harmful aquatic organisms in ballast water

Status for ballastvannkonvensjonen

Per 20.april 2015 har 44 stater tilsvarende 32,86% av verdens handelstonnasje ratifisert konvensjonen. MEPC 68 gav *basic approval* til fem nye BWMS og *final approval* til ett. 57 renseanlegg (BWMS) er til nå typegodkjent av ulike administrasjoner.

Revisjon av retningslinjene for typegodkjenning av BWMS (G8)

Basert på rapporten fra korrespondansegruppen som ble opprettet under MEPC 67, vedtok komiteen å etablere en ny korrespondansegruppe med i hovedsak samme mandat som for den forrige. Leder for korrespondansegruppen ble Leanne Page fra UK. Det ble avdekket en rekke områder med manglende kunnskap der komiteen ber medlemsland og observatører om å komme med ytterligere informasjon. Review gruppen ønsket at man skulle ha et fysisk møte i korrespondansegruppen under PPR 3 slik man hadde under PPR 2, men dette sa komiteen nei til.

Spørsmålet om man skulle gjøre retningslinjene bindende kom opp igjen, men komiteen konkluderte med at man måtte komme tilbake til dette spørsmålet etter at revisjonen av G8 var ferdigstilt.

Not penalizing early movers

Etter diskusjon i plenum ble forslaget til mandat for review gruppen på dette punktet endret fra å skulle utarbeide et utkast til resolusjon basert på det norske dokumentet (MEPC 68/2/17), til å bruke de tre aksjonspunktene i industriens dokument (MEPC 68/2/16) til å gi råd til komiteen når det gjaldt spørsmålet om non-penalization of early movers, og å utarbeide et veikart for veien videre når det gjaldt implementering av ballastvannkonvensjonen.

Komiteen vedtok veikartet som, foruten å ta utgangspunkt i industriens ønsker om non-penalization, foreslår å utvide den vedtatte prøveperioden til en experience building phase der man bl.a. skal innhente informasjon om BWMS som ikke tilfredsstillende D-2 standarden. Komiteen skal også vurdere om man skal foreta en review av ballastvannkonvensjonen når det nærmer seg slutten av denne perioden for å sikre evt. fremtidig non-penalization of early movers.

Komiteen vedtok å etablere en review gruppe under MEPC 69 der man skal utarbeide forslag til konkrete tiltak basert på veikartet. I dette arbeidet skal man bl.a ta utgangspunkt i dokumentet fra legal division i IMO (MEPC 68/2/14) og det norske «grandfathering» dokumentet (MEPC 68/2/17). I tillegg skal gruppen utarbeide en definisjon av begrepet «same location» i regel A-3 og utarbeide veiledning til hvordan man skal vurdere havner eller lokasjoner i «same risk area» (regel A-4).

Endringsforslag til regel B-3 i konvensjonen

Basert på et forslag fra Libera (MEPC 68/2/18) med utkast til endret tekst fra Japan, vedtok komiteen i prinsippet teksten, men vil komme tilbake til denne når den endelig skal godkjennes i tråd med retningslinjene for endringer til konvensjonen (artikkel 19). I denne sammenheng kommenterte Spania at det ikke er vanlig å referere til en annen konvensjon innad i en konvensjon, og at å gjengi

referansen til fornyelsen av IOPP sertifikatet i ballastvannskonvensjonen kunne bli problematisk. Konklusjonen var at man skal finne en løsning på dette i et fremtidig møte hvor man ivaretar enigheten fra A.1088(28).

Komiteen sa seg enig i forståelsen av at intensjonen i resolusjon A.1088(28) også gjelder for skip som opererer i farvann der utskifting av ballastvann ikke er mulig (regel B-4.1 og D-1).

Utslipp av ballastvann fra skip som foretar shipboard testing i forbindelse med typegodkjenning av BWMS

En rekke stater tillater ikke at skip som foretar shipboard testing av BWMS for typegodkjenning slipper ut rensed ballastvann i deres farvann. Komiteen vil vurdere å utarbeide en resolusjon som ber medlemsstater om å tillate slike utslipp i forbindelse med typegodkjenningstesting.

.3 Air Pollution and Energy Efficiency

NOx relaterte saker:

Arbeidsgruppen diskuterte hvordan skipet skal dokumentere at det opererer mellom Tier II og Tier III modus når det kommer inn, forlater eller opererer innenfor ECA, og man kom frem til at endringer endring i regel 13.5 i MARPOL Vedlegg VI som vil gi et dokumentasjonskrav i dagbok som Administrasjonen anbefaler. Komiteen godkjente endringene som vil antakelig vil tre i kraft oktober 2016. Som en følge av disse endringene ble også III underkomiteen instruert til å vurdere om det er nødvendig å oppdatere *2009 Guidelines for port State control under the revised MARPOL Annex VI*, og gjøre de nødvendige endringene.

Komiteen godkjente endringer til NOx Technical Code for å tilrettelegge for sertifisering av gassmotorer, samt et MEPC sirkulær på *Guidance on the application of regulation 13 of MARPOL Annex VI Tier III requirements to dual fuel and gas-fuelled engines*.

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 metodikk som skal brukes for å vurdere om det vil være tilstrekkelig med drivstoff tilgjengelig for å møte kravene gitt i regel 14.1.3.

Komiteen godkjente mandatet for studien, samt å opprette en styringskomite som skal ha kontakt med og følge opp leverandøren av studien. Norge nominerte ikke en kandidat, og er derfor ikke med i styringskomiteen. Det vil bli utlyst et anbud på denne jobben og man tar sikte på oppstart 1.september 2015. Rapporten skal leveres til MEPC 70 (høsten 2016), og man regner med at man også under dette møtet vil få avklart om datoen for de globale svovelkravene på 0,50% vil bli værende 2020, eller om de blir utsatt til 2025.

EEDI:

Komiteen ble enige om å utvide dataene som rapporteres inn i EEDI databasen, ved og bl.a. inkludere *EEDI* referansehastighet (*Vref*) og størrelsen på fremdriftsmaskineriet, *PME*. Komiteen vedtok *2014 Guidelines on survey and certification of the Energy Efficiency Design Index (EEDI)* hvor den oppdaterte ISO-15016-2015 blir referert. ISO-15016 (2002) kan benyttes frem til 1.september 2015.

Komiteen vedtok også en endring i 'level 1' nivå i retningslinjene for *minimum propulsion*, hvor kravet til installert fremdriftskraft ble hevet.

Drivstoffkvalitet:

Under MEPC 66 ble man enig om å arbeide videre med 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 foreslo at man jobber videre med frivillige retningslinjer.

Under MEPC 66 opprettet man ei korrespondansegruppe som skulle utvikle et utkast til retningslinjer for å sikre kvaliteten på drivstoffet som leveres, samt vurdere om det eksisterende regelverket er tilstrekkelig robust. Koordinator presenterte sin rapport under møtet.

Flertallet av de som tok ordet under møtet var positive til å vurdere ytterligere bindende krav for å sikre en bedre kvalitet på drivstoffet som leveres skipene. Man ble enig om å videreføre korrespondansegruppen med et utvidet mandat. Korrespondansegruppen ledes av Wayne Lundy fra USA (Wayne.M.Lundy@uscg.mil)

Prøvetaking av drivstoff om bord:

Norge hadde sendt inn forslag (sammen med Danmark) hvor vi foreslo at IMO skulle utvikle retningslinjer for prøvetaking og verifikasjon av drivstoffet som brukes om bord. Vi foreslo også en endring til MARPOL Vedlegg VI hvor et krav om å ha et dedikert prøvetakingspunkt blir faset inn. Vi fikk støtte for utvikling av retningslinjer, men må sende inn et forslag om en *unplanned output* til MEPC 69 (våren 2016) for å kunne foreslå MARPOL endringene.

Verifikasjon av svovelinnhold i drivstoff:

Et forslag fra IBIA om å endre Appendix VI til MARPOL Vedlegg VI, ved å bruke ISO 4259 i stedet for den etablerte prosedyren for å verifisere svovelinnholdet i drivstoff ble diskutert, men fikk ikke særlig støtte. Norge hadde sendt inn forslag hvor vi kommenterte på forslaget fra IBIA, og argumenterte for å opprettholde bruken av dagens prosedyre.

Scrubber (Exhaust Gas Cleaning Systems):

Komiteen vedtok endringer til *2009 Guidelines for exhaust gas cleaning systems* og vil nå åpne opp for kalkulasjon av pH 4 meter fra vaskevannsutløpet.

Black carbon:

Komiteen godkjente definisjonen av black carbon som anbefalt fra PPR 2, og Russlands dokument som foreslo å ta black carbon av agendaen fikk ikke tilstrekkelig med støtte. Dokumentene fra Canada og EUROMOT om hvordan man kunne sette opp en målprotokoll ble ikke introdusert, og det er forventet at disse vil bli videre diskutert under PPR 3.

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

Bakgrunn

Fremdriften på dette arbeidsområdet ble hemmet kraftig under MEPC 67 hvor det ble besluttet at data for transportarbeid ikke skulle inkluderes i den planlagte databasen for drivstofforbruk. Korrespondansegruppen frem mot MEPC 68 hadde derfor kun fokus på innsamling av drivstoffdata,

fartøyidentifikasjon og nødvendig tilhørende tekniske karakteristikk av fartøyet. Det var ikke snakk om å registre utseilt distanse eller lignende.

I løpet av perioden vedtok EU sin forordning om «Monitoring, Reporting and Verification of CO₂» utslipp fra skip og gjorde den gjeldende for alle fartøy som anløper EU-havner. Forordningen inneholder krav til registrering av transportarbeid og fraktet last.

Det var sendt inn flere dokumenter som oppfordret til at transportarbeid eller lignende statistikk ble registrert og rapportert inn til den planlagte databasen. Komiteen godkjente at transportarbeid skulle inkluderes, men ikke hvilke parameter som skulle rapporteres.

Norge hadde tidligere forfektet at 400 BT, i samsvar med det som gjelder for SEEMP, skulle være nedre grense for størrelsen på fartøy som data om drivstofforbruk mm skulle samles inn fra, men var i klart mindretall om dette standpunktet. EU med flere andre hadde lagt seg på 5000 BT som grense. Norge fikk likevel inkludert en setning om at noen delegasjoner mente at skip mindre enn 5000 BT kunne bli oppfordret til å samle inn og rapportere data.

Det ble enighet i arbeidsgruppen vedrørende følgende momenter:

- Data skulle kun rapporteres for fastsatte 12 måneders perioder.
- Til fartøyidentifikasjon var det tilstrekkelig å samle inn IMO nummer. Annen informasjon kan lett knyttes til dette nummeret.
- Innledningsvis skal kun medlemstater ha tilgang til informasjonen som skal administreres av IMO.
- Dersom det var behov for mer spesifikk informasjon relatert til databasen skulle slik informasjon gis i form av retningslinjer.
- Den registrerte eieren av skipet gjøres ansvarlig for at data rapporteres til flaggstatsadministrasjonen.

Arbeidsgruppen vurderte videre listen over dataparametere nevnt i utkastet til vedlegg til dokument 68/4. Det ble enighet om å inkludere følgende fra listen:

- Drivstofforbruk fra både hovedmotorer og hjelpemotorer.
- Skipets EEDI.
- Is-klasse som definert i Polarkoden tas med dersom det er relevant.

Dersom datainnsamling gjøres obligatorisk er det meningen at metoden for datainnsamling innarbeides i SEEMP'en og at den blir underlagt en verifikasjon, og inspeksjoner ved senere anledninger. Dersom opplegget blir frivillig skal det gjøres en såkalt «sjekk» av SEEMP. Det blir flaggstatsadministrasjonenes ansvar å verifisere data som sendes til IMO. Hvordan dette skal gjøres bestemmer flaggstatsadministrasjonene selv.

Et «Statement of compliance» må utstedes av flaggstaten til skipet hvert år. Havnestatskontroll skal eventuelt kun sjekke at det foreligger et «Statement of compliance».

Inkludering av transportarbeid i datainnsamlingen, slik at det blir mulig å kalkulere ett eller annet uttrykk for energieffektivitet, hadde det som nevnt tidligere ikke vært enighet om. Etter norsk syn var dette en stor svakhet. I arbeidsgruppen ble det nå enighet om at transportarbeid overveies i det videre arbeidet, og i den forbindelse skal det tas hensyn til konfidensialitet, robusthet og enkelhet.

Komiteen vil også anbefale for Council at det arrangeres et mellommøte (Intersessional meeting) i uken før CCC 2 (7-11.september) for å arbeide videre med:

- Ytterligere vurdere transportarbeid, og/eller noe som gir tilsvarende uttrykk, for inkludering i datainnsamlingsystemet
- Konfidensialitet
- Retningslinjer
- Rapportering

.5 Reduction of GHG emissions from ships

Marshall Islands hadde sendt inn et dokument som bl.a. foreslo at IMO skulle sette et reduksjonsmål for CO₂ utslipp fra internasjonal skipsfart, samt identifisere tiltak for å nå disse målene. Dokumentet ble presentert av utenriksministeren og ble generelt godt mottatt. Flere Stillehavsøyer som vanligvis er negative til nye miljøkrav støttet også opp om forslaget og hadde representanter fra hovedstaden på benken. Komiteen anerkjente forslaget og viktigheten av temaet, men mente at man nå må i første omgang fokusere på å ferdigstille datainnsamlingsystemet før man går videre med annet relatert arbeid. Forslaget til Marshall Island bør vurderes igjen på et fremtidig møte i komiteen og det ville nok vært vanskelig å gå inn denne type diskusjoner før UNFCCC COP 21 i Paris senere i år.

.6 Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments

Teksten til de miljørelaterte delene av Polarkoden med tilhørende MARPOL-endringer ble ferdigstilt på møtet og koden med tilhørende MARPOL-endringer ble vedtatt.

Polarkoden gir tilleggskrav til vedleggene I, II, IV og V, så det er disse vedleggene som er berørt.

Teksten i Polarkoden som krever separasjon mellom skrog og tank i kapittel 1 ble endret, da det i den opprinnelige teksten var blitt oppdaget en feil som gjorde at ikke alle tankskip var dekket av kravet. Definisjonen av MARPOL ble endret for å inkludere 1997-Protokollen. Dette ble gjort selv om det foreløpig ikke er noen tilleggskrav til Vedlegg VI, da det kan komme tilleggskrav der på et senere tidspunkt og koden var opprinnelig tenkt å omfatte alle vedleggene til MARPOL.

Utover dette ble det kun gjort mindre redaksjonelle endringer i koden og MARPOL endringene. Bl.a ble definisjonen av Arktis endret i alle vedleggene så den er den identisk med definisjonen i SOLAS. Retningslinjene for sertifisering under MARPOL ble ferdigstilt. Disse forklarer hvordan sertifikatene skal behandles i forbindelse med sertifikatendringer som følge av endringer i sertifikatmaler og manualer. De forklarer videre hvordan en skal forholde seg i forhold til sertifikat og maler som ikke er endret, men der tilleggsinformasjon skal inn.

Det ble tatt inn en begrensning relatert til den «automatiske godkjenningen» av endringer i Procedures and Arrangements Manual. Den «automatiske godkjenningen er kun gyldig fra til neste planlagte inspeksjon relatert til NLS sertifikatet eller Certificate of Fitness.

Endringer til MARPOL Vedlegg I, regel 12 ble også vedtatt.

.7 Amendments to MARPOL Annex V, Form of Garbage Record Book

På grunn av tidspress ble dette agendapunktet videreført til MEPC 69.

.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

Ingen dokumenter var sendt inn under dette agendapunktet.

.9 Use of electronic record books

På grunn av tidspress ble dette agendapunktet videreført til MEPC 69.

.10 Identification and protection of Special Areas and PSSAs

Norge hadde til MEPC 67 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 under MEPC 68, ble ikke dokumentet vurdert før. Komiteen ble enig om at forslaget om IMO skulle være med i denne avtalen skulle sendes til Assembly for godkjenning.

Komiteen godkjente også en MEPC resolusjon om å utpeke følgende område som et Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA): *South-west part of the Coral Sea as an extension to the Great Barrier Reef and Torres Strait PSSA*.

Baltic Sea Area – kloakk:

De Baltiske landene (utenom Russland) hadde sendt inn et dokument til MEPC 68 for å notisere Organisasjonen om at det er tilstrekkelig med mottaksanlegg for passasjerskip i området til at de nye kloakkkravene kan tre i kraft. Komiteen godkjente notifikasjonen som tilstrekkelig, og bestemte at datoene som ble foreslått skulle opprettholdes (2019 for nye skip, og 2021 for eksisterende skip). I og med at Russland ikke var en del av denne notifikasjonen vil man måtte sende inn et dokument til MEPC 69 som foreslår en endring av definisjonen av Baltic Sea Area under MARPOL Vedlegg IV som utelukker russiske farvann.

.11 Inadequacy of reception facilities

Dokumentene som var sendt inn under dette agendapunktet ble presentert i plenum, men flere delegasjoner kommenterte at *IMO Comprehensive Manual on Port Reception Facilities* ikke var klar for vedtakelse enda, så dette vil bli utsatt til en fremtidig sesjon.

.12 Reports of sub-committees

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*, samt to forslag til MARPOL endringer for å kunne gi denne typen unntak ble vurdert av komiteen. Man kom ikke frem til noen løsning, og man ble enig om å sende dokumentet til III underkomiteen for videre arbeid.

IMSBC koden og MARPOL Annex V:

Komiteen godkjente endringene til IMSBC koden, hvor man oppfordrer til å rapportere om lasten er miljøskadelig eller ikke i lastedeklarasjonen. Når det gjelder den nye seksjon 14, ble man enig om å ta ut gjengivelsen av de relevante deler av MARPOL Vedlegg V, men man beholdt de relevante delene av retningslinjene for implementering av Vedlegg V.

Hvis man skal gjøre kravet om å rapportere om lasten er miljøskadelig eller ikke i lastedeklarasjonen bindene, samt få klassifikasjonskriteriene bindende, må man få gjort IMSBC koden bindene også gjennom MARPOL. Man ble enig om å instruere CCC om å forberede de nødvendige endringene til MARPOL Vedlegg V.

Dokumentene som var sendt inn under agendapunkt 12, men som omhandlet luftforurensning ble håndtert under agendapunkt 3.

13. Work of other bodies

Komiteen noterte seg beslutningene fra MSC 94 (MEPC 68/13), C 113 (MEPC 68/13/1) og FAL 39 (MEPC 68/13/3), 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 69.

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

Komiteén noterte seg informasjonen i dokumentene MEPC 68/15 og MEPC 68/15/1.

.16 Capacity building for the implementation of new measures

Komiteén noterte seg informasjonen i dokumentene MEPC 68/16.

.17 Work programme of the Committee and subsidiary bodies

Finland og Brazil hadde sendt inn et forslag om en ny 'unplanned output' for å vurdere frakt av biodrivstoff under MARPOL Annex I. Forslaget fikk ikke noe støtte, men man ble enig om at PPR kan se på de relevante delene av forslaget i lys av forslaget fra Storbritannia om å lage retningslinjer for å skille mellom Annex I og Annex II produkter.

Norge var kosponsor på et forslag om en ny 'unplanned output' for å vurdere utslippskravene under MARPOL Annex II for stoffer som er høyviskøse, har høyt smeltepunkt og som er 'persistent floaters'. Forslaget fikk støtte og man vil kunne starte dette arbeidet under PPR 3.

Russland hadde sendt inn to forslag for nye 'unplanned output', ett for å vurdere handelsskips bidrag til undervannsstøy, og et annet for å vurdere miljøkonsekvensene av bruk av SCR-systemer. Ingen av forslagene fikk støtte.

Canadas fikk støtte for et forslag til en ny 'unplanned output' for *Standards for shipboard gasification waste to energy systems*.

.18 Application of the Committees' Guidelines

Komiteén vurderte dokumentet MEPC 68/18 og godkjente endringene til *Guidelines on the organization and method of work of the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee and their subsidiary bodies* (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.3) på lik linje med MSC 94.

.19 Election of the Chairman and Vice-Chairman for 2016

Komiteen gjenvälgte Arsenio Dominguez (Panama) som formann for 2016. Hideaki Saito (Japan) ble også valgt som vise-formann etter at Naomi Parker fra New Zealand ikke stilte til gjenvalg.

.20 Any other business

Norge var kosponsor på et dokumentet som foreslo endringer i *Form B of the Supplement to the IOPP Certificate* siden dette kan fylles ut på flere måter for samme skip, og derfor bør være mer konsistent utfyllt. Det var flere kommentarer på dokumentet og man oppfordret derfor til å se å dette igjen på neste møte.

Dokumenter som omhandler luftforurensning ble behandlet under agendapunkt 3.

Haugesund 19.mai 2015

Lars Christian Espenes
Delegasjonsleder