



TIL: Sjøfartsdirektør, assisterende sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, delegasjonsmedlemmene, stasjonssjefene, og avd. internasjonalt miljø- og sikkerhetsarbeide.

FRA: Delegasjonen v/ Einar Arnesen

DATO: 17.03.2010

## **BLG 14: 08. – 12. februar 2010**

### **1. INNLEDNING:**

Følgende personer deltok i den norske delegasjonen:

Funksjon

- |  |                  |
|--|------------------|
| • Seniorrådgiver Einar Arnesen, S.dir                    | Delegasjonsleder |
| • Seniorrådgiver Turid Stemre, S.dir                     | WG 1             |
| • Overingeniør Lars Chr. Espenes, S.dir                  | WG 3             |
| • Seniorrådgiver Geir H. Hansen, S.dir                   | WG 2             |
| • Rådgiver Karin M. Vedø, S.dir                          | WG 2             |
| • Rådgiver Ian Burman, S.dir                             | DG 1             |
| • Senioringeniør Bodil Pedersen                          | DG 2             |
| • Sjefsingeniør Otto Nyquist, Det norske Veritas         | WG 3             |
| • Senioringeniør Torill G. Oseberg, Det norske Veritas   | WG 1             |
| • Teknisk rådgiver Håkon B. Thoresen, Det norske Veritas | DG 1             |
| • Jad Mouawad, Det norske Veritas                        | WG 2             |
| • Siv Randi Hjørungnes, Rolls Royce                      | WG 1             |
| • Tommy Johnsen, Yarwil                                  | DG 1             |
| • Leif Gunnar Alvær, Odfjell                             | WG 3             |
| • Margrethe Gudbrandsen, Odfjell                         | Plenum           |

**Følgende arbeids- og draftinggrupper ble opprettet under møtet:**

**WG 1:** Development of provisions for gas-fuelled ships.

**Norsk deltakelse:** Turid Stemre, Siv Randi Hjørungnes, Torill Osberg Grimstad

**WG 2:** Developments of guidelines and other documents for uniform implementation of the 2004 BWM Convention and international measures for minimizing the transfer of aquatic species through bio-fouling of ships.

**Norsk deltakelse:** Geir Høvik Hansen, Karin M. Vedø, Jad Mouawad

**WG 3:** Evaluation of safety and pollution hazards of chemicals and preparation of consequential amendments.

**Norsk deltakelse:** Lars Chr. Espenes, Otto Nyquist, Leif G. Alvær, Margrethe Gudbrandsen

**Draftinggrupper:**

**DG 1:** Review of relevant non-mandatory instruments as a consequence of the amended MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code

**Norsk deltakelse:** Ian Burman, Håkon Thoresen, Tommy Johnsen

**DG 2:** Safety requirements for natural gas hydrate pellet carriers.

**Norsk deltakelse:** Bodil Pedersen

**2. DIVERSE:**

Det ble avholdt nasjonalt formøte for delegasjonen og inviterte fra industrien den 29. januar 2010 i Sjøfartsdirektoratets lokaler i Haugesund.

Det ble ikke avholdt EU koordineringsmøte i forkant av BLG møtet .

Det bemerkes at denne rapporten omhandler kun de for Norge mest sentrale punktene som ble behandlet under BLG 14.

IMO sin offisielle rapport fra møtet vil bli lagt ut på deres dokumentsider.

Neste møte (BLG 15) er planlagt til 07. – 12. Februar 2011.

Ytterligere informasjon eller dokumentasjon kan fås ved henvendelse til Einar Arnesen på telefon 52745152, eller til e-mail: ear@sdir.no.

**3. HOVEDKONKLUSJONER:**

**ESPH arbeidsgruppen:**

- BLG 14 bestemte at det skal avholdes et ekstra ESPH 16 arbeidsgruppemøte som vil bli avholdt fra 18 til 22 Oktober 2010.og et høsten 2011. S.dir vil delta på begge.

**Blanding av bio-drivstoff:**

- Forslag til bindende tekst til SOLAS angående forbud mot å blande bio-drivstoff om bord er ikke ferdigstilt og arbeidet med tekst vil fortsette under ESPH 16 i oktober i år.
- Revisjon av kapittel 19 i IBC koden er ferdig.

**Bio-brennstoff og bio.brennstoff blandinger:**

- Det er foreslått en to-delt gruppering for plassering av bio-brennstoff i MARPOL:  
Gruppe 1: 75% eller mer petroleumsolje vil bli klassifisert som Annex I last.  
Gruppe 2: Mer enn 1% men mindre enn 75% petroleumsolje vil bli klassifisert som Annex II last.

**Ballastvannkonvensjonen:**

- Konvensjonen er fremdeles ikke trådt i kraft. Ved siste opptelling var konvensjonen ratifisert av 21 stater som representerer 22,63% av verdensfåten, og under møtet meddelte Cook Islands representant at også de har ratifisert, slik at den nå er ratifisert av 22 stater.

**Skip med gassdrift:**

- Arbeidet med del 2 av utvikling av bestemmelser for skip med gassdrift blir gjort i en arbeidsgruppe. Dette ble ikke avsluttet og arbeidet fortsetter i en korrespondansegruppe under ledelse av Norge.

**IGC koden:**

- Revisjon av IGC koden er ikke ferdig og ferdigstillelsesdato er foreslått utsatt til 2014.

**Ikke-obligatoriske tiltak for Annex VI og NO<sub>x</sub> koden:**

- Ferdigstillelsesdato for gjennomgang av relevante ikke-obligatoriske instrumenter som en konsekvens av det reviderte MARPOL Annex VI og den tekniske NO<sub>x</sub> koden er utsatt til BLG 16 i 2012.

**4. AGENDAPUNKTENE:****Agendapunkt 1:** Adoption of the Agenda

Sekretariatets forslag til Agenda ble godkjent uten bemerkninger.

**Agendapunkt 2:** Decisions of other IMO Bodies

Undergruppen noterte seg utfallene fra DE 52, LEG 95, FSI 17, MSC 86 og MEPC 59 som fremlagt i dokument BLG 14/2, samt en verbal informasjon fra Sekretariatet om utfallet fra FSI 17, uten bemerkninger.

**Agendapunkt 3:** Evaluation of safety and pollution hazards of chemicals and preparation of consequential amendments

og (agendapunktene 3 og 4 griper inn i hverandre og kommenteres derfor under ett)

**Agendapunkt 4:** Application of the requirements for the carriage of bio-fuels and bio-fuel Blends

Underkomiteen godkjente generelt rapporten fra ESPH 15 arbeidsgruppen som referert i dokument BLG 14/3, og instruerte som nødvendig arbeidsgruppen som ble opprettet for å behandle saker under møtet.

**Dokumenter for tre nye produkter var sendt inn til evaluering under dette møtet:**

**BLG 14/3/1 - Shale Oil, Estonia:**

Det var enighet i gruppa om at dette i all hovedsak er et MARPOL Annex I produkt. I FN rapporter blir også shale oil behandlet som et oljeprodukt. Dokumentet og de eksisterende tripartiteavtalene på "Shale oil" og "Light Shale Oil" ble derfor trukket tilbake.

**BLG 14/3/2 - Metam Sodium, Belgium:**

Produktet ble godkjent med modifiseringer i kolonne "g", "j", "k", "n" og "o". Gruppa var enige om at hvis man foreslår modifiseringer med referanser til 21.1.3 i chapter 21 i IBC Koden, må argumentasjonen for slike avvik komme frem av dokumentet.

**BLG 14/3/3 - Fatty Acid Methyl Esters, ICS:**

Forandringene som ICS foreslår i kolonne "k" og "o" i kapittel 17 i IBC koden kan ikke rettferdiggjøre ut fra informasjonen som var tilgjengelig i dokumentet.

**Evaluering av tankrengjøringsmidler**

Alle tankrengjøringsmidler skal evalueres og godkjennes i henhold til MEPC.1/Circ.590 hvis de fremdeles skal kunne benyttes etter 1. august 2010. Dette møtet var siste frist for tankrengjøringsmidler til å bli evaluert før utløpsfristen og tankrengjøringsmidler som ikke er evaluert vil i tilfellet være ute av MEPC.2/Circ en periode til de eventuelt blir evaluert og tatt inn på lista igjen.

Det var sendt inn 77 tankrengjøringsmidler til evaluering, og 43 av dem ble godkjent. Årsakene til at noen produkter ikke ble godkjent var at de ikke var ment for bruk i tankvaskemaskiner, det var ikke informasjon om bruk som tankrengjøringsmiddel, de var ikke ment å brukes for å rengjøre lasterester. Produktene ble evaluert av en undergruppe av administrasjonsrepresentanter fra Belgia, Tyskland, Nederland, USA, Singapore og Japan.

Norge hadde ingen tankrengjøringsmidler til evaluering under denne sesjonen.

**Gjennomgang av MEPC.2/Circ – "Tripartitelista"**

I og med at Estonia har trukket tilbake tripartite avtalene på Shale oil og Light shale oil kan de ikke lengre fraktes under Annex II. Selv om produktene er oppført i Certificate of Fitness (eller addendum), så gjør ikke dette sertifikatene ugyldige for det.

Norge har mottatt notifikasjon fra Estonia om at disse tripartiteavtalene nå er trukket tilbake.

Vedrørende tripartite kontakt adressene som er oppgitt i vedlegg 8 til MEPC.2/Circ, så minnet sekretariatet om at disse også er tilgjengelige gjennom GISIS, og kan endres der. Arbeidsgruppa oppfordret også alle til å sjekke om korrekte e-postadresser er registrert her.

**Fraktbetingelser for biodrivstoff**

De foreløpige retningslinjene man har for frakt av biodrivstoff fra BLG 10 utløper i utgangspunktet 1. juli 2009, men det ble enighet om å forlenge dem i 24 måneder. Biodrivstoff i denne sammenhengen er FAME (fatty acid methyl esters), etanol, triglyserider (vegetabiliske oljer) blandet med petroleumsprodukter.

Man ble under møtet enige om tre nye "kategorier"/band med biodrivstoff i forhold til fraktbetingelser:

**Band 1:**

75 % eller mer petroleums olje. Produktet klassifiseres som en Annex I last.

ODME godkjent/sertifisert for spennvidden i blandingen som fraktes, eller alle tankrestene og tankvasken leveres i land.

### Band 2:

Mer enn 1%, men mindre enn 75 % petroleums olje.

Produktet transporteres som Annex II last.

Blandingen behandles som en forurensningskategori X, Skipstype 2, med de generelle føringsbetingelsene som foreslått:

a	c	d	e	f	g	h	i'	i''	i'''	j	k	l	n	o
Bio-fuel blends with Diesel oil and FAME	X	S/P	2	2G	Cont	No	-	-	Yes	Closed	T	ABC	No	15.12, 15.17, 15.19.6
Bio-fuel blends with Diesel oil and triglyceride (vegetable oil)	X	S/P	2	2G	Cont	No	-	-	Yes	Closed	T	ABC	No	15.12, 15.17, 15.19.6
Bio-fuel blends with Gasoline and Ethyl alcohol	X	S/P	2	2G	Cont	No	T3	IIA	No	Closed	TF	AC	No	15.12, 15.17, 15.19.6

Som et alternativ til å bruke disse generelle føringsbetingelsene kan man også inngå en tripartite avtale ved å bruke GESAMP Hazard Profiles for bensin og diesel når disse er ferdigstilt.

### Band 3:

1% eller mindre petroleums olje. Produktet transporteres som Annex II last.

Lasten håndteres som Annex II produktet i blandingen.

I det norske dokumentet BLG 14/4/1 stilte vi spørsmål knyttet til frakt og utslipp av kjemikalier under Annex I siden regel 34(8) refererer spesifikt til utslipp av kjemikalier, og om dette kunne være et brudd på konvensjonen. IMOs juridiske avdeling svarte at de vurderte det ikke som juridisk problematisk, men at det må i tilfelle gjøres en vurdering hvor store utslipp som eventuelt vil gjøre skade på miljøet.

Det ble i samme dokument foreslått at ved transport under Band I, uten sertifisert ODME, skal forvask og levering av vaskerester verifiseres av en inspektør som signerer i oljedagboka. Dette forslaget fikk ikke noe støtte i gruppa.

Når det gjelder krav til fastmontert brannslukningsutstyr / skumanlegg gitt i SOLAS chapter II-2, regel 1.6.1 og 1.6.2, så var gruppa enige om å be FP (Fire Protection) om anbefaling når det gjelder bruk og kapasitet av alkoholbestandig skum ved transport av etanol/bensin blandinger.

Når det gjelder Band 1 og funksjonaliteten til ODME for biodrivstoffblandinger, informerte en leverandør av ODMEer om tester som var gjort på FAME /Diesel blandinger. Konklusjonen var at MEPC.108(49) (Revised Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers) også fungerte for disse blandingene. Skulle det i fremtiden vise seg at det vil være behov for en revisjon av MEPC.108(49), bør saken sendes til DE (Design and Equipment) for deres vurdering.

Intertanko sa seg villige til å fremskaffe flere prøver av etanol og FAME slik at mer tester kan gjennomføres på ODME. Det ble også foreslått at land som har ODME produsenter varsler disse om nødvendigheten av å teste utstyret sitt.

### **Blanding av bio drivstoff ombord**

Det var kun sendt inn et dokument som tok opp denne problemstillingen: BLG 14/4/2 fra Norge. I dokumentet ber vi om en klargjøring om man må ha sertifikater for hver komponent i blandingen hvis man for eksempel laster diesel først, for så å toppe lasten FAME. Grappa var enige om at man ikke behøvde sertifikater for hver komponent i lasten. Videre stilte vi spørsmål

hvis man ikke trengte sertifikater for hver komponent i lasten, hvor langt man i tilfelle kan forhale skipet før det utløser et krav om sertifikater for enkeltkomponentene i blandingen. Grappa var enige om at så lenge man var innenfor grensene i et havneområde, så ville det ikke utløse noen krav. Skal komponentene i blandingen derimot lastes i forskjellige havner vil derimot et krav om sertifikater for den første av komponentene i blandingen bli utløst.

### **Forbud mot blanding under sjøreisen**

Grappa diskuterte utviklingen av bindende tekst til SOLAS angående MSC-MEPC.2/Circ.8 (Prohibition of blending MARPOL cargoes on board during the sea voyage). Kapittel VI i SOLAS ble vurdert som et egnet kapittel til å inkludere denne bestemmelsen. Grappa ble også enige om at en kryssreferanse til MARPOL Annex I og II også var nødvendig.

USAs representant sa at en slikt forbud mot blanding ikke bør gjelde offshore supply fartøy, brønnstimuleringsfartøy eller flytende produksjonsfartøy. Det var forskjellig syn i grappa på hvordan et slikt unntak bør komme frem. Teksten ble ikke ferdig utviklet i møtet, men vil bli videre diskutert under ESPH 16.

### **Gjennomgang av kapittel 19 i IBC-koden**

Nederland gav en oppsummering av arbeidet med å revidere kapittel 19 i koden som nå er slutført.

### **Revisjon av kapitel 17 og 18 i IBC koden**

For å rette opp føringsbetingelsene som følge av oppdaterte GHP i kapittel 17 og 18 i koden, ble det foreslått en trinnvis gjennomgang/revisjon av kapitlene. Her ser man for seg at man begynner med å kartlegge inkonsistensen mellom koden og GHP, altså hvor mange og hvilke produkter som vil bli gjenstand for endring. Formannen tilbød seg å gjennomføre denne øvelsen, med støtte fra en tidligere japansk gjennomgang.

Det ble også foreslått en finjustering av kapittel 21 i koden siden mange "big movers" vil få svært strenge føringsbetingelser slik kapittel 21 er i dag, men dette skal vurderes etter den første kartleggingen og vil kreve støtte fra MEPC og MSC.

I og med at en rekke produkter med et flammepunkt under 60 grader i kapittel 17 i IBC-koden mangler informasjon i kolonne i'' (IIA, IIB eller IIC), ble det enighet om å benytte data fra National National Materials Advisory Board (NMAB) (som foreslått av USA i BLG 14/3/4) som har bestemt i''/elektrisk apparatgruppe for 124 av de 140 manglede, basert på kjemisk struktur og reelle tester.

### **Oppsummering av BLG/ ESPH avgjørelser knyttet til evaluering av nye produkter**

Frankrike foreslo at man burde samle alle beslutninger tatt av arbeidsgruppen knyttet til oversetting av GHP data til føringsbetingelser, grappa var enige i dette og formannen sa seg villig til å lage et utkast til en tekst som spilles inn under neste ESPH møte. Som nevnt vil dette bli avholdt fra 18 til 22 Oktober 2010.

### **Rapporten fra arbeidsgruppen ble godkjent og underkomiteen besluttet å:**

1. godkjenne gruppens beslutning om at skiferolje bør betraktes som MARPOL Annex I - last; og
2. bli enig om re-evaluering av Meta Natrium oppløsninger og følgende tillegg til IBC koden; og
3. gi sin tilslutning til evaluering av tilsetninger for rengjøringsmidler; og
4. notere beslutningen om å avslutte den trepartsidige avtalen for skiferolje og lett skiferolje; og
5. si seg enig i den reviderte teksten til kapittel 19 i IBC koden og ga sin tilslutning til at denne bør inkluderes i den neste revisjonen av IBC koden; og
6. notere gruppens forslag til å foreta en systematisk gjennomgang av kapittel 17 og 18 i IBC koden; og
7. notere de foreslåtte tiltak for utvikling av utkast til et BLG sirkulære for oppsummering av beslutninger som relaterer seg til evaluering av nye produkter; og
8. godkjenne det fremtidige arbeidsprogrammet for det mellomliggende ESPH møtet som skal avholdes i oktober i år; og
9. si seg enig i å be MSC 87 og MEPC 61 om et mellomliggende møte for ESPH gruppen også i 2011.

### **Norsk oppfølging**

Delta i ESPH arbeidsmøtene som er planlagt avholdt i 2010 og 2011, og vurdere eventuelle innspill til BLG 15.

### **Agendapunkt 5: Development of guidelines and other documents for uniform implementation of the 2004 BWM Convention**

Etter BLG 13 har tre nye stater (Marshall Islands, Korea og Sverige) ratifisert ballastvann - konvensjonen hvilket har medført at den før motet var ratifisert av 21 stater som representerer 22,63% av verdensflåten. Under møtet annonserte Cook Islands at også de nå har ratifisert den.

Rapporten fra korrespondansegruppen (BLG 14/5) som har arbeidet bl.a. med utvikling av to dokumenter for retningslinjer for grunnleggende (Basic) godkjenning av ballastvannsystemer ble sendt videre til arbeidsgruppen som ble opprettet, for videre behandling.

Norge hadde i samarbeid med Tyskland og UK sendt inn et dokument (BLG 14/5/3) som foreslår retningslinjer for skalering av behandlingssystemer for ballastvann som benytter UV desinfeksjon og filtrering. Hensikten var å få i gang en diskusjon knyttet til skalering generelt. Underkomiteen noterte den begrensede informasjon som foreligger på dette temaet og inviterte medlemsstater og observatører til å sende innspill til BLG 15 med fokus på (men ikke begrenset til) spesielle krav for typegodkjennelsesprosesser, CDF-modellering og validering.

Etter vurdering av rapporten fra arbeidsgruppen besluttet underkomiteen å:

1. invitere MEPC 61 til å godkjenne ”*Framework for determining when a Basic Approval granted to one BWM system may be applied to another system that uses the same Active Substance or Preparation*”, og å instruere sekretariatet til å utgi et BWM sirkulære på saken; og
2. invitere MEPC 61 til å godkjenne “*Guidance for Administrations on the type approval process for ballast water management systems in accordance with Guidelines (G8)*”, og å instruere sekretariatet til å utgi et BWM sirkulære på saken; og
3. invitere medlemsstater og observatører til å sende innspill for videre tekniske vurderinger vedrørende spørsmål om skalering av BWM systemer til BLG 15; og
4. oppfordre medlemsstater og observatører til å sende sine fremtidige bidrag for utvikling av et sirkulære for ”*Ballast Water Sampling and Analysis Protocols*” og ta med i betraktning “*aide-memoire*” som ble utviklet av BLG 13; og
5. anmode MEPC om å utsette den målsatte ferdigstillelsesdatoen for agendapunkt “*Development of Guidelines and other documents for uniform implementation of the 2004 BWM Convention*” til 2012; og
6. ble enig om å reetablere arbeidsgruppen under BMW 15 med foreløpig arbeidsinstruks angående ballastvannbehandling; og
7. godkjenne den reviderte fremdriftsplanen om å utvikle de gjenstående dokumentene som trengs for en ensartet implementering av ballastvannkonvensjonen.

### **Norsk oppfølging:**

Vurdere eventuelle innspill til BLG 15 og delta i videre utvikling av retningslinjer.

### **Agendapunkt 6:** Development of provisions for gas-fuelled ships

Trinn 1 i arbeidet med utvikling av bestemmelser for skip som har gass som drivstoff var å utvikle retningslinjer for skip som drives med naturgass. Dette arbeidet er avsluttet og ble godkjent under MSC 86 (resolusjon MSC.285(86)). Trinn 2 er utarbeidelse av en bindende kode for skip som drives med gass. BLG 13 nedsatte en korrespondansegruppe under ledelse av Norge som har arbeidet videre med koden mellom sesjonene, og gruppen rapporterte til BLG 14.

Det ble opprettet en arbeidsgruppe under ledelse av Norge som skulle arbeide videre med dokumenter som var sendt inn under dette agendapunktet, og etter vurdering av rapporten fra gruppen besluttet underkomiteen som følger:



- **Equivalent solution for tank room requirements for the Interim Guidelines**

Med hensyn til tysklands forslag om å utgi fortolkninger til de nylig godkjente retningslinjene for skip som drives med gass, var det enighet om at forslaget ikke var en fortolkning, men at forslaget kunne, med visse tillegg, anses som en likeverdig løsning til bestemmelsene i retningsinjene. Beslutningen ble tatt inn i endelig rapport, slik at administrasjoner kan benytte seg av denne løsningen.

Følgende ble tatt inn i rapporten:

- 1. To note that the intention of the requirements in the Interim Guidelines for a secondary barrier called "tank room" is to confine all leakages from a tank and its connections in a safe space that can withstand the temperature and the pressure of the gas, protect the surrounding ship steel and make sure that a leakage is not spreading into surrounding spaces. For the tank, this can be fulfilled by using requirements of chapter 4 of the IGC Code, including the secondary barrier requirements. However, the IGC Code does not include requirements for leakage protection for connections below deck which will require consideration; and it is, therefore, not clearly stated in the Interim Guidelines that the secondary barrier requirements of the IGC Code should be used, and a secondary barrier requirement is, instead, included in paragraph 2.8.4.3 of the Interim Guidelines, covering both tank and connections; and*
- 2. agree that, as an equivalent alternative to the provisions in paragraphs 2.8.4.3 and 2.8.4.4 of the Interim Guidelines, it would be considered acceptable to arrange the secondary barrier of the independent gas tank in accordance with chapter 4 of the IGC Code and, in addition, to cover all tank connections located in enclosed spaces in such a way that will confine any leakage from the tank through a failure of the tank connections in the same manner as outlined in paragraph 2.8.4.3 of the Interim Guidelines.*

- **Refuelling of gas**

Arbeidsgruppen var av den oppfatning at når det gjelder spørsmål om fylling (bunkring) av gass er det operasjoner relatert til selve skipet som ligger innenfor arbeidsområdet til IMO og at den delen alt var adressert i funksjonskravene. Sverige sa seg ikke enig i dette og reserverte seg da de mener hele fyllingsoperasjonen er et spørsmål av høy viktighet for sikkerhet.

- **Emergency shutdown (ESD) concept**

Underkomiteen sa seg enig med arbeidsgruppen i at ESD konseptet, som definert i Retningslinjene bør inkluderes i IGF koden, og at potensielle begrensninger for bruk av dette konseptet bør vurderes videre av korrespondansegruppen.

- **Provisions of the Interim Guidelines on safety for natural gas-fuelled engine installations in ships which require further consideration**

Underkomiteen noterte at arbeidsgruppen hadde blitt enig om en revidert liste med funksjonskrav, samt en restrukturering av koden som medfører at den vil bli mer brukervennlig. Bruk av GBS som foreslått av Tyskland, ble ikke støttet, men det er stor enighet om at funksjonskrav er målet. Gruppen identifisert punkter i Retningslinjene som det vil være nødvendig å diskutere i detalj ved videre utvikling av IGF koden. Det var enighet om at listen ikke var uttømmende.

Tyskland har tilbudt seg å lage et førsteutkast til kode basert på den nye strukturen, og medlemmene ble oppfordret til å sende inn kommentarer til de punktene som er

identifisert som diskusjonspunkter og eventuelle andre kommentarer. Tyskland regner med å ha et første utkast ferdig i Mai.

Det ble besluttet å gjenopprette korrespondansegruppen under ledelse av Norge, og underkomiteen oppfordrer til innsendelse av videre informasjon til gruppen på overstående punkter.

**Norsk oppfølging:**

Sende informasjon til Tyskland om de punktene vi har tatt opp. Lede og delta aktivt i korrespondansegruppen.

**Agendapunkt 7:** Casualty analysis

Det var ikke sendt inn dokumenter under dette agendapunktet, men det ble besluttet å beholde saken på agendaen i påvente av eventuelle utfall fra neste FSI som må vurderes.

**Norsk oppfølging:**

Avvente eventuelle relaterte utfall fra FSI 18.

**Agendapunkt 8:** Consideration of IACS unified interpretations

IACS hadde sendt inn forslag i dokument BLG 14/8 for en mulig "Unified Interpretation", for innsettelse under regel 16 i MARPOL Annex VI, relatert til bruk under oppvarming av "sludge" olje i typegodkjente incineratorer med kontinuerlig tilførsel. Forslaget ble støttet av bl.a. Norge, men fikk ikke tilstrekkelig oppslutning til å oppnå flertall, så underkomiteen oppfordret IACS og andre interesserte til å sende forslag til MEPC 61 for vurdering.

**Norsk oppfølging:**

Vurdere eventuelt dokument til MEPC 61.

**Agendapunkt 9:** Development of international measures for minimizing the transfer of invasive aquatic species through bio-fouling of ships

Rapporten fra korrespondansegruppen som hadde arbeidet under ledelse av New Zealand, dokument BLG 14/9, ble presentert og vurdert. Det ble spesielt nevnt mangel på fremdrift med

utvikling av "Guidelines for the control and management of ships' bio-fouling to minimize the transfer of invasive aquatic species".

Det ble opprettet en arbeidsgruppe som skulle arbeide videre med dokumentene som var sendt inn under dette agendapunktet. Etter gjennomgang av arbeidsgruppens konklusjoner vedrørende spørsmålene gjengitt i annex 3 til dokument BLG 14/9, besluttet underkomiteen at arbeidet med retningslinjer skal fortsette, og besluttet å gjenopprette korrespondansegruppen under ledelse av New Zealand.

Det ble videre bestemt å be MEPC 61 om å beslutte at arbeidsgruppen skal gjenoprettes under BLG 15 og at ferdigstillelsesdato utsettes til 2012.

**Norsk oppfølging:**

Delta i korrespondansegruppe og arbeidsgruppe.

**Agendapunkt 10:** Revision of the IGC Code

Arbeidet med revisjon av IGC koden er ikke ferdig og tekstforslag vil bli sendt til BLG 15. Medlemsstater og industrien ble invitert til å sende kommentarer til forslaget som foreligger og BLG vil be MEPC 61 å utsette ferdigstillelsesdatoen til 2014.

**Norsk oppfølging:**

Vurdere eventuelle innspill til MEPC 61.

**Agendapunkt 11:** Safety requirements for natural gas hydrate pellet carriers

Det ble opprettet en draftinggruppe under ledelse av Japan for å gjøre ferdig de foreløpige retningslinjene for konstruksjon og utrustning av fartøy som skal frakte naturgasshydratpellets(NGHP). Utgangspunktet for arbeidet var rapporten fra korrespondansegruppa, dokument BLG 14/11. Teksten ble modifisert og ferdigstilt sammen med utkast til MSC sirkulær.

Lasting og lossing antas å være den mest sikkerhetskritiske operasjonen ved frakt av NGHP. Det trengs derfor krav til nødstop av lastehåndteringssystemet, og det ble oppfordret til å sende inn ytterligere informasjon om fartøy som frakter NGHP.

Når revisjonen av IGC koden er ferdigstilt vil de foreløpige retningslinjene revideres for å utvikle endelige retningslinjer som ivaretar endringene i IGC koden.

**Norsk oppfølging:**

Ingen.

**Agendapunkt 12:** Review of relevant non-mandatory instruments as a consequence of the amended MARPOL Annex I and the NOx Technical Code

På grunn av tidspress ble det ikke arbeidet med utvikling av retningslinjer for implementering av det reviderte MARPOL Annex VI under BLG 13 som planlagt. Dette ble således overlatt til

BLG 14:

**Overvåking av svovel:**

Det er besluttet å utvide overvåking av svovel til å omfatte alle marine brennoljer under det reviderte Annex VI.

**Retningslinjer for eksosgass etterbehandlingsutstyr (SCR):**

Det ble notert at noen av sakene som var innspilt til møtet ville medføre avvik fra kravene i den tekniske NO<sub>x</sub> koden og det ble enighet om at retningslinjene ikke skulle bli ansett som alternativ til denne, men være en støtte.

Retningslinjene skulle adressere to hovedelementer:

- Tilleggskrav for alle marine dieselmotorer som er utstyrt med SCR enheter for å være i overensstemmelse med NO<sub>x</sub> kravene i regel 13 i det reviderte Annex VI.
- Krav til motorer, som på grunn av størrelse, konstruksjon eller leveringstid ikke kan testes på prøvestand.

Retningslinjene er ment å gi veiledning for prosedyrer, beregninger og andre krav, i tillegg til kravene som stilles i den tekniske NO<sub>x</sub> koden som kan bli gjort anvendelige for å dekke omfanget og sikre at marine dieselmotorer vil være i stand til å bli sertifisert for å møte Tier III - NO<sub>x</sub> kravene.

Etter en del debatt ble det enighet om at:

- det ikke skal være noe størrelsesterskel i omfanget av retningslinjene som foreslått av USA i annex til BLG 14/12/3 (som er i tråd med norsk posisjon); og
- at ombordtest for verifikasjon skal utføres slik at de dekker 50 % av lastpunktene i den gjeldende testsyklus som foreslått av Japan i BLG 14/12/1 (delvis gjennomslag for norsk posisjon); og
- at toleransen som en prosentdel av den anvendte NO<sub>x</sub> grensen d.v.s. den beregnede verdien (også referert til som den sertifiserte sammensatte utslippsverdien), for å stå for avvik fra ombordtest, skal settes til maksimum 10%, for å være på linje med den tekniske NO<sub>x</sub> koden (i tråd med norsk posisjon).

Det ble notert følgende bekymringer som ble uttrykt verbalt av den norske delegasjonen:

- Hvorvidt periodiske inspeksjonsprosedyrer for motorer utstyrt med SCR skal være dekket i retningslinjene som er under utvikling, eller i fremtidige retningslinjer; og
- at det vil være et behov for skip til å demonstrere overensstemmelse med med Tier III NO<sub>x</sub> kravene når de opererer i ECA områder, og at det må tas en beslutning på hvorvidt dette bør dekkes i retningslinjene som er under utvikling, eller i fremtidige retningslinjer. Demonstrasjon av overensstemmelse kan gjøres ved å kreve en "Reductant Record Book" som det skal noteres i ved inngang og utgang fra et ECA, eller ved elektronisk bruk som godkjent av Administrasjon eller ved kontinuerlig overvåking; og

- at en revisjon/oppdatering av 2009 Retningslinjene for Havnestatskontroll under det reviderte MARPOL Annex VI vil være nødvendig for å inkludere motorer som er utstyrt med SCR systemer.

Norge og andre interesserte delegasjoner ble oppfordret til å sende innspill på dette til fremtidige møter i underkomiteen.

### Plenum besluttet å:

- godkjenne det ferdigstilte teksttillegget til 2009 Retningslinjene for overvåking av verdens gjennomsnittlige utslipp av svovel fra tunge brennstoffer for bruk om bord i skip (res. MEPC.183(59)) og vidresende denne til MEPC 61 for godkjenning; og
- notere at draftinggruppen ikke ble ferdig med full gjennomgang av teksten til utkast for retningslinjer for sertifisering av motorer utstyrt med SCR systemer og ble enig om å fortsette dette arbeidet med sikte på ferdigstilling under BLG 15, og inviterte til videre innspill for:
  - å dekke operasjonelle spørsmål, og hvordan sikkerhetsspørsmål relatert til SCR installasjoner kan adresseres;
  - spørsmål vedrørende bruk av ammonia;
  - hvorvidt og hvordan konsept for motorer i familie kan gjøres gjeldende også for motorer som har montert SCR utstyr;
  - gjennomførbarhet og hensiktsmessig anvendelighet av et foreslått "Scheme B", for test av motorer og SCR enheter separat ved å ta i beregning relevante bestemmelser i NTC 2008; og
- notere at arbeidsgruppen anbefalte å etablere en arbeidsgruppe under BLG 15 for å ferdigstille utkast til retningslinjer for å adressere tilleggsaspekter til den tekniske NO<sub>x</sub> koden 2008 med henblikk på spesielle krav relatert til marine dieselmotorer utstyrt med SCR systemer; og
- utsette ferdigstillelsesdatoen for "*review of relevant non-mandatory instruments as a consequence of the amended MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code 2008*" til BLG 16i 2012; og
- etablere en korrespondansegruppe under ledelse av USA for å videreutvikle, med henblikk på å ferdigstille:
  - utkast til retningslinjer for sertifisering av marine dieselmotorer som er utstyrt med SCR systemer; og
  - utkast til retningslinjer for anskaffelse av mottaksanlegg som kreves ved regel 17.2 I Annex VI; og
  - utkast til retningslinjer som bestemt under paragraph 2.2.5.6 i den reviderte tekniske NO<sub>x</sub> koden (NO<sub>x</sub> reduserende utstyr); og
  - dersom tiden tillater, å utvikle andre retningslinjer i henhold til prioriteringslisten fra BLG 13.

### Norsk oppfølging:

Forberede innspill til BLG 15 vedrørende bekymringene som ble uttrykt av den norske delegasjonen, og delta i korrespondansegruppen for utvikling av retningslinjer.

**Agendapunkt 13:** Revision of the Recommendations for entering enclosed spaces aboard ships

Det ble ikke foreslått endringer til anbefalingene for å gå inn i lukkede rom, og agendapunktet anses som ferdig.

**Norsk oppfølging:**

Ingen.

**Agendapunkt 14:** Work programme and agenda for BLG 15

BLG 15 er planlagt for perioden 07. – 11. Februar 2011, og følgende arbeids og draftinggrupper er foreslått:

1. Evaluation of safety and pollution hazards og chemicals and preparation of consequential amendments
2. Development of provisions for gas fuelled ships
3. Development of guidelines and other documents for uniform implementation of the 2004 BWM Convention and international measures for minimizing the transfer of invasive aquatic species through bio-fouling of ships
4. Review of relevant non-mandatory instruments as a consequence of the amended MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code

Følgende korrespondansegrupper vil arbeide i mellomperioden frem til BLG 15:

1. Development of provisions for gas fuelled ships – Under ledelse av Norge
2. Development of international measures for minimizing the transfer of invasive aquatic species through bio-fouling of ships – Under ledelse av New Zealand
3. Review of relevant non-mandatory instruments as a consequence of the amended MARPOL Annex VI and the NO<sub>x</sub> Technical Code – Under ledelse av USA

**Norsk oppfølging:**

Forberede eventuelle dokumenter til BLG 15, og delta i korrespondansegruppene.

**Agendapunkt 15:** Election for Chairman and Vice-Chairman for året 2011

Sveinung Oftedal (Norge) ble gjenvalgt som formann for BLG i året 2011 og Renping Zhang (Kina) ble gjenvalgt som viseformann i samme periode.

**Agendapunkt 16:** Any other business**Material Safety Data Sheets (MSDS):**

Det er registrert uoverensstemmelser mellom IMO sitt MSDS som er tiltrådt gjennom Resolusjon MSC.286(86) og det som er godkjent av "UN Sub-Committee of Experts on the Globally Harmonized System of Classification and Labelling" (GHS underkomiteen) i relasjon til sikkerhetskravene for MARPOL Annex I laster og marine brennstoffer.

Under det siste GHS møtet ble det foreslått å opprette en felles IMO/GHS korrespondansegruppe for å se på dette, men siden saken er ferdigbehandlet i IMO har MSC fjernet den fra BLG sin agenda og saken ble derfor ikke debattert.

#### Outcome of FP 53 – fixed deck foam systems:

Tre saker ble vurdert:

1. At kapittel 14 i FSS koden bare er gjeldende for tankskip som frakter råolje eller petroleumsprodukter med flammepunkt ikke over 60<sup>0</sup>C og et Reid-damptrykk under atmosfærisk trykk.
2. At faste skumslukningsanlegg for tankskip som frakter laster listet opp i kapittel 17 i IBC koden skal oppfylle kravene i kapittel 11 i IBC koden.
3. At laster listet opp i kapittel 18 i IBC koden ikke krever beskyttelse av fast skumslukningsanlegg.

Etter vurdering av disse ble det enighet om at:

- FSS koden ikke skal introdusere noen krav vedrørende frakt av kjemikalier som er dekket av IBC koden.
- FP underkomiteen anmodes om å holde tilbake inkludering av tillegg som relaterer seg til IBC koden i de foreslåtte tilleggene til kapittel 14 i FSS koden inntil BLG har vurdert saken i detalj og kan gi FP hensiktsmessige råd.
- FP skal bes om å fremskaffe relevant informasjon for testing av kjemikalier med høyt flammepunkt i forbindelse med benyttelse av mengde av skum.

#### Norsk oppfølging:

Følge med i beslutninger under neste FP som avholdes i uke 15 i år.

#### Agendapunkt 17: Report to the Committee

IMO rapporten fra BLG 14 vil bli lagt ut på deres dokumentsider.

----- end -----