

Marine Environment Protection Committee (MEPC) 61 27.september til 1.oktober 2010

Under følger en kortfattet oppsummering og utfallet av de viktigste sakene som ble diskutert under møtet.

MARPOL vedlegg III – Regler om hindring av forurensning fra skadelige forurensende stoffer som transporteres i pakket form

Det reviderte MARPOL Vedlegg III ble vedtatt ved konsensus i løpet av møtet, og er forventet å tre i kraft 1 januar 2014. Endringer i vedlegget vil da sammenfalle med neste revisjon av IMDG koden (International Maritime Dangerous Goods).

Vedlegg IV - Regler om hindring av kloakkforurensning fra skip

Forslaget om å endre MARPOL Vedlegg IV til å inkludere muligheten for å etablere spesialområde for forebygging forurensning samt å betegne Østersjøen som et eget område under dette vedlegg ble godkjent under møtet. Endringene vil bli vurdert for adopsjon på neste møte.

MARPOL Annex V - Regler om hindring av søppelforurensning fra skip

Det reviderte vedlegget ble godkjent for adopsjon under neste møte i juli 2011. De viktigste endringene inkluderer et generelt forbud mot utslipp av alle typer søppel, unntatt som uttrykkelig bestemt (utslipp tillates i visse tilfeller og inkluderer bl.a. matavfall, lasterester som ikke er skadelig for det marine miljøet mm)

MARPOL vedlegg VI - Regler om hindring av luftforurensning fra skip

ISO ble av MEPC 57 bedt om å utvikle anbefalinger for en internasjonal brennoljespesifikasjon, inneholdende parametere relatert til luftkvalitet, skipssikkerhet, motorytelse, og helse for skipsmannskaper. ISO presenterte sine anbefalinger som inkluderte en revidert spesifikasjon for marine brennoljer ISO 8712:2010.

Norge kommenterte ISO forslaget og pekte på at en ISO standard for marine brennoljer vil være en kommersiell standard som det vil bli referert til og bli benyttet som styrende ved kjøp av brennoljer. Kvaliteten av brennoljer er av vital viktighet for skipssikkerhet, mannskapers helse og beskyttelse av miljøet, men ISO forslaget inneholder ikke noen mekanisme for kontroll av brennoljer som leveres til skip.

Forslag og kommentarer blir sendt til BLG underkomiteen for detaljvurdering i februar 2011.

Et forslag om å utpeke visse farvann langs kysten av Puerto Rico (USA) og Virgin Islands (USA) som et lavutslippsområde/ECA for nitrogenoksider (NO_x), svoveloksider (SO_x), og partikler (PM) ble godkjent for adopsjon under møtet.

Det er per dags dato utnevnt to lavutslippsområder/ECA under vedlegg VI; Østersjøområdet og Nordsjøområdet med deler av den engelske kanal. Et tredje område som omfatter kysten av Nord-Amerika og Mexico ble utnevnt i mars 2010, med forventet ikrafttredelse i august 2011.

Tekniske og operasjonelle tiltak for å redusere utslipp av drivhusgasser

Utkastet til regelverket om energieffektivitetskrav for nye skip (EEDI og SEEMP) ble ferdigstilt, men komiteen nådde ikke konsensus for å godkjenne regelverksteksten med tanke på adopsjon under neste møte.

Norge og andre parter til MARPOL Vedlegg VI sa i plenum at de vil be generalsekretæren å sirkulere regelverket med forslag om å inkludere dette som en del to til MARPOL Vedlegg VI. Dette er en alternativ rute for å gjennomføre endringer i konvensjonen hvis man ikke oppnår konsensus under møtet. Endringene vil da kunne bli vedtatt om de får 2/3 flertall blant parter til MARPOL Vedlegg VI som representerer minst 50 prosent av verdenstonnasjen.

Det sirkulerte utkast til endringer vil da bli vurdert av komiteen neste møte med sikte på adopsjon.

Markedsbaserte tiltak (MBM) for reduksjon av utslipp av drivgasser

Det foreligger flere forslag for markedsbaserte tiltak for å redusere utslipp av drivhusgasser fra internasjonal skipsfart. Norge har presentert et forslag til et globalt utslippshandelsystem (ETS), hvor skip som faller under systemet vil bli tildelt klare og enkle krav til registrering. Det må åpnes en konto i et internasjonalt ETS register der de kan kjøpe utslippstillatelser. Antall tillatelser må korrespondere med deres brennoljeforbruk.

En omfattende rapport fra ekspertgruppen på MBM ble lagt frem under møtet. I rapporten har man analysert gjennomførbarheten og konsekvensene av de forskjellige forslagene. Rapporten førte til en omfattende debatt i plenum om hvordan man skal gå videre i utviklingen av egnede markedsbaserte tiltak. Utviklingsland ønsker at prinsippet fra klimakonvensjonen "*om felles, men differensiert ansvar*" også skal gjelde i IMO, noe som står i sterk kontrast til IMOs prinsipp om et felles regelverk for all skip uavhengig av flagg.

Det ble besluttet at et nytt ekspertgruppemøte skal avholdes i slutten av mars 2011.

Ballastvannskonvensjonen

Hittil har 27 stater med en samlet tonnasje på 25,32 prosent av verdenstonnasjen ratifisert konvensjonen. Konvensjonen vil tre i kraft tolv måneder etter minst 30 stater med en samlet tonnasje på minst 35 prosent av verdenstonnasjen har ratifisert konvensjonen.

Opphugging av skip

MEPC fortsatte sitt arbeid med å utvikle retningslinjer som skal bistå skipsopphuggingsanlegg å innføre frivillig forbedringer for å oppfylle kravene i *Skipsopphuggingskonvensjonen* som ble vedtatt i mai 2009.

Komiteen oppfordret regjeringer/land til å ratifisere konvensjonen.