

MEPC 62

SAMMENDRAG AV SAKER SOM BLE OPPNÅDD

19.07.2011

Einar Arnesen

MEPC 62 – Sammendrag:

Møtet ble avholdt hos IMO i London fra 11. til 16. juli 2011. Under følger en kortfattet oppsummering og utfallet av de for vår del viktigste sakene som ble diskutert under møtet.

En mer utfyllende rapport vil bli presentert senere.

Agendapunkt 2 – Harmful aquatic organisms in ballast water (RG):

Norsk dokument MEPC 62/INF.15:

International Chamber of Shipping (ICS) ba om at dette dokumentet ble behandlet i Review Group under møtet fordi de var bekymret for eventuelle presedenser dette ville kunne skape i forhold til hvilke annen generasjons systemer som bør behandles etter retningslinjene for G8 (system som ikke benytter aktive substanser) eller G9 (system som benytter aktive substanser). Gruppen konkluderte med at Norge hadde "duly observed" prosedyrene i denne konkrete saken.

Skip konstruert mellom 2009 og 2012 og krav til installering av rensesystem (BWMS):

Vedrørende forståelsen av regel B-3 i konvensjonen og de skipene som faller inn under punkt 4 i denne regelen vil det bli sendt ut et sirkulære BWM.2/Circ.29/Rev.1, med innhold: *"For purposes of implementation, regulation B-3.4 should be interpreted such that ships constructed during or after 2009, but before 2012, with a ballast water capacity of 5,000 cubic metres or more would be required to comply with the D-2 standard not later than the first intermediate or renewal survey, whichever occurs first, after the anniversary date of delivery of the ship in 2016."*

Havnestatskontroll:

Sentrale tema som ble diskutert var prøvetaking av ballastvann og analyse av disse prøvene, samt spørsmål vedrørende hva som forstås med indikativ prøvetaking, indikativ analyse, representativ prøvetaking og detaljert analyse.. Under diskusjonen var det enighet om en tre trinns tilnærming til havnestatskontroll:

1. Dokumentkontroll (ballastvannplan, ballastvanndagbok, sertifikat, opplæring og rutiner, monitorering av rensesystem),
2. Indikativ prøvetaking og analyse, dersom undersøkelser under trinn 1 tilsier dette.
3. Representativ prøvetaking og detaljert analyse, dersom undersøkelser under trinn 2 tilsier dette.

Begrepet representativ prøvetaking ble grundig diskutert, uten at en klar konklusjon ble oppnådd under dette møtet. Men det var enighet om at man på hvilket som helst steg under havnestatskontrollen kunne bestemme at skipet ikke får slippe ut ballastvann dersom man mener det foreligger klare grunner for dette (clear grounds).

Dette arbeidet skal ferdigstilles under BLG 16 i februar 2012.

Agendapunkt 3 – Recycling of ships:

Retningslinjen for Ship Recycling Plan - SRP.

Retningslinjen for SRP ble ferdigstilt og foreligger i endelig versjon i vedlegg til dokument MEPC 62/WP 9. Det viktigste spørsmålet som gjensto til dette møtet var hvor mye av Ship Recycling Facility Plan - SRFPP som skulle gjengis i SRP.

Korrespondansegruppen ble gjenetablert under koordinasjon av Japan.

Agendapunkt 4 – Prevention of air pollution from ships:

Resultat av plenumsdebatt for norske dokumenter:

Dokument MEPC 62/4/4 – Norge og Intertanko:

Det ble ikke oppnådd støtte for forslaget om strengere kontroll av kvaliteten til bunkerolje før den leveres om bord til skip.

Dokument MEPC 62/4/10:

Forslaget for innføring av et punkt for reduksjon av utslipp av "Black Carbon" i arbeidsplanen til BLG ble støttet på betingelse av at punkt 4 i den foreslåtte planen som foreslår å utvikle en IMO rammeplan for reduksjon av BC ble fjernet.

Dokument MEPC 62/4/11:

Forslaget for innføring av ekstra parametere i "Bunker Delivery Note - BDN" for å sikre kontroll av kvaliteten av bunkerolje som leveres til skip fikk ikke støtte.

Dokument MEPC 62/4/12:

Forslaget for prøvetaking av bunkerolje i tanker blir videresendt til BLG 16, som møtes i februar 2012, for videre vurdering.

Agendapunkt 5 – Reduction of GHG emissions from ships (WG):

Korreksjonsfaktoren på volum for kjemikalieskip ble diskutert. Man ble enig om at denne skulle bli inkludert i EEDI-beregningen, men at det var nødvendig med mer data og finjustering for å finne ut nøyaktig hvordan faktoren kan inkluderes.

Videre ble en justering av kapasiteten for containerskip diskutert og det ble besluttet at 70% av dwt skal brukes i stedet for 65% og at refereranselijken skulle bli justert tilsvarende.

Arbeidsgruppen utarbeidet et tidsplan for videre arbeid og anbefalte et mellommøte før MEPC63 til å behandle gjenstående dokumenter og for å ferdigstille retningslinjene for EEDI kalkulasjon, verifikasjon, minimum kraftbehov for manøvrerbarhet og SEEMP. Tidspunkt for møtet ble ikke fastsatt.

Agendapunkt 6 – Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments:

Det ble besluttet å vedta et tillegg til MARPOL - Annex VI. Tillegget vil stille krav til energieffektivitet i form av en energiindeks (EEDI) som beregnes for nye skip. Det stilles også krav til at alle skip skal ha en energieffektivitetsplan (SEEMP).

Tekstforslaget til endringen ble utviklet av en nedsatt arbeidsgruppe (Friends of the Chairman) som arbeidet intenst hele møteuken og hadde forslaget klart og presentert etter lunsj på siste møtedag. Endringsforslaget møtte sterk motstand fra enkelte delegasjoner fra utviklingsland og det ble stilt krav om avstemming. Avstemmingen endte med overveldende flertall for forslaget.

Forslag for et slikt tillegg til Annex VI ble først presentert under MEPC 61, men fikk ikke gjennomslag der.

Norge ved sendte deretter, i samarbeid med andre medlemsstater, tekstforslag for tillegget til Generalsekretæren i IMO for sirkulering til medlemsstatene, slik at det kunne bearbeides og presenteres under dette møtet.

Agendapunkt 18 – Formal safety assessment:

MEPC 62 ferdigstilte retningslinjer for hvordan mulige miljøkonsekvenser av ulykker skal håndteres i retningslinjene for Formal Safety Assessment.

Retningslinjene inneholder en sammenstilling av data for kostnader ved opprenskning etter ulykker og eksempler på hvordan disse kan benyttes til å vurdere effektiviteten av foreslåtte tiltak.

Retningslinjene anbefaler i tillegg bruk av usikkerhetsfaktor samt en faktor som belyser samfunnets vilje til å betale for å unngå at en ulykke skal skje i vurderingen av tiltakene uten å tallfeste disse.

Alle forutsetninger og grunnlag for valg av faktorer skal dokumenteres i rapporten fra analysene.
