



NOTITS

DEPARTEMENTET

Miljøpolitisk område
International
koordination

J.nr. D 811-0002

Ref. Xche

Den 29. oktober 2004

Møde i IMO's miljøkomité fra 11. oktober til 15. oktober 2004

Som forudset i notatet sendt til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg d. 6. oktober 2004 var de fire vigtigste emner, som blev behandlet på mødet i IMO's miljøkomité;

- Ophugning og genanvendelse af skibe,
- luftforurening fra skibe
- retningslinierne for udpegning af særligt følsomme havområder (PSSA'er) og
- opfølgning af IMO's konvention om administration af og kontrol med skibes ballastvand og –sediment.

Ophugning og genanvendelse af skibe

På mødet drøftedes bl.a. den videre udvikling af de IMO-retningslinier for genanvendelse af skibe, som blev vedtaget i 2003. Retningslinierne er kun vejledende, men der synes at være behov for, at dele af retningslinierne gøres obligatoriske. Derfor blev der udarbejdet en foreløbig liste over emner i retningslinierne, som er egnede til at gøre obligatoriske, herunder bl.a. at ophuggeren af skibe *skal* være autoriseret, og at skibsejeren *skal* være forpligtet til at benytte en sådan autoriseret ophugger.

Man tog også hul på udviklingen af et rapporterings- og anmeldesystem i forbindelse med afsendelse af skibe til ophugning. Rapporteringssystemet skal benyttes til at ansvarliggøre skibsejeren i forbindelse med ophugning af skibet, men samtidig skal rapporteringssystemet opbygges sådan, at det fører til den mindst mulige administrative byrde for skibsejeren.

Desuden målrettede arbejdsgruppen Baselkonventionens lister over potentielt farlige stoffer til brug ved ophugning af skibe, således at identifikationen eller fjernelsen af farlige stoffer om bord på skibe kan sikres inden ophugning. Hvorvidt flagstaten skal anses som eksportstat i Baselkonventionens forstand vil blive videre drøftet d. 15.-17. februar, hvor der afholdes et møde i en "joint ILO/IMO/BC working group".

Luftforurening fra skibe

Det stod hurtigt klart, at der stadig er stor uenighed om, hvorvidt samtlige flagstater bør reducere CO₂-udledningen fra deres skibe, eller - som ønsket af en række u-lande - om Kyoto-protokollens princip om fælles men forskelligartet ansvar skal gælde. Denne diskussion blev dog midlertidigt lukket, således at man fokuserer på den tekniske side af arbejdet med et indekseringssystem til brug for vurdering af skibes emissioner af CO₂. Saudi-Arabien insisterede på, at der skal udarbejdes indekseringssystemer for samtlige drivhusgasser, hvilket fandtes fornuftigt, så længe det ikke forhindrer eller forsinker CO₂-retningslinien i at træde selvstændigt i kraft.

Det er hensigten, at arbejdet med indekseringssystemet skal færdiggøres ved næste MEPC-møde i juli 2005. Indtil da skal det foreløbige indekseringssystem for CO₂ testes i praksis ved at indhente data og erfaringer fra skibsejere.

Udover indekseringssystemet var det intentionen, at en "baseline" dvs. et historisk baseret niveau for udledningen af CO₂ skulle udarbejdes. Denne "baseline" blev dog ikke diskuteret, da den ligesom den ovenfor nævnte problematik vedrørende Kyoto-protokollens princip, blev anset for politisk ømtålelig. Det besluttedes, at disse politiske problemer ikke hører hjemme ved MEPC-møderne, som anses for tekniske møder, men bør søges løst ved næste assembly, som altså anses for et politisk møde.

Udpegning af særligt følsomme havområder (PSSA)

Først og fremmest blev området kaldet "Western European Waters" udpeget som særligt følsomt havområde (PSSA). Området strækker sig langs den europæiske vestkyst fra Shetlandsøerne i nord til Portugal i syd. Også "Torres Strait Region" mellem Australien og Papua New Guinea blev udpeget.

Udpegningen af disse to store områder aktualiserede debatten om, hvorvidt der er ved at gå inflation i udpegningen af PSSA'er. Der nedsattes derfor en korrespondancegruppe, som har

til opgave at gøre retningslinierne for udpegning af PSSA'er mere klare og stramme op, hvor det anses for nødvendigt. Der var dog enighed om, at eventuelle opstramninger i retningslinierne kun har betydning for kommende udpegninger. De kommende ændringer får således ingen indflydelse på udpegningen af Østersøen, som blev godkendt på sidste MEPC-møde i april 2004.

Ballastvand

I februar 2004 blev ”Konventionen om administration og kontrol med skibes ballastvand og – sediment” vedtaget. Den har til formål at forebygge udledning af ikke-hjemmehørende invasive arter i havmiljøet. Forudsætningerne for, at konventionen kan blive ratificeret af landene og få effekt, er, at en række tekniske retningslinier udarbejdes, og at det vurderes, at der inden ikrafttrædelsestidspunktet vil være den nødvendige teknologi til rådighed.

Arbejdet med de tekniske retningslinier skred planmæssigt frem, indtil EU-kommissionen vurderede, at en af retningslinierne (Guideline for procedure for approval of active substances) bevægede sig ind på et område, som i EU er dækket af Biociddirektivet (98/8/EF). Spørgsmålet var herefter, om der var national- eller fællesskabskompetence på området. Kommissionen vurderede umiddelbart, at der var fællesskabskompetence på området, og at den pågældende retningslinie skulle gennem EU's beslutningsprocedure, hvilket ville føre til en betydelig forsinkelse af hele ratifikationsprocessen.

Umiddelbart inden den afsluttende vurdering af retningslinierne i plenum, opgav Kommissionen forbeholdet, og herefter støttede alle EU-lande retningslinierne, som blev vedtaget. Kommissionen mener dog stadig, at der kan være problemer i forhold til kompetencefordelingen, og at disse problemer skal undersøges nærmere inden juli 2005.

Et par lande fremlagde eksempler på nye metoder og teknologier til rensning af ballastvand, som stadig var på udviklingsstadiet, men gav forhåbninger om, at den nødvendige teknologi vil være til rådighed. Den endelige vurdering af om den nødvendige teknologi er rådighed forventes foretaget på det kommende MEPC-møde i juli 2005.