

**NOTITS**

J.nr. D  
Ref. PJ  
Den 14. juli, 2005

**53. møde i IMO's miljøkomite d. 18.-22. juli 2005**

IMO's miljøkomité MEPC afholder sit 53. møde i London i dagene 18.-22. juli 2005.

Mødets vigtigste emner for Danmark er :

- Sikre en øget opbakning blandt de øvrige IMO lande til bedre regler i forbindelse med ophugning af skibe .
- Gennemførelsesbestemmelserne for Ballastvandkonventionen.
- Luftforurening fra skibe og udsendelse af drivhusgasser

**Ad Ophugning af skibe**

IMO har i en årrække beskæftiget sig med at skabe bedre internationale regler for ophugning af skibe. Dette førte i 2002 til en vejledning om ”recycling of ships”. Dette arbejde er i det seneste år forstærket gennem bestræbelser, der dels stiller mod at gøre nogle af IMO vejledende regler bindende for skibsfarten.

Vigtigheden af at skabe bedre regelsæt er senest blevet synliggjort af sagen omkring færgeren Kong

Frederik samt af, at der i de kommende år skal ske en ekstraordinær udfasning af et større antal enkeltskrogede tankskibe.

Den danske regering arbejder parrallet i flere internationale fora herunder IMO, Basel-konventionen og EU på at skabe bedre og bindende regelsystemer på området.

Danmark vil på MEPC53 arbejde for at fremme sagen gennem IMO systemet.

**Ad gennemførelsesbestemmelser til Ballastvandkonventionen**

IMO vedtog i 2004 en Konvention om Ballastvand, der har som hovedformål at begrænse den uønskede spredning af fremmede (invasive) plante og dyrearter gennem skibenes ballastvand. Der er mange eksempler fra de forløbne år på, at dette kan udgøre et alvorligt problem. Konventionen træder i kraft når 30 stater, der repræsenterer 35 % af verdens handelsflådes tonnage har tiltrådt denne. Konventionen er endnu kun tiltrådt af få lande – herunder endnu ikke af Danmark .

IMO arbejder især på at få de nødvendige praktiske gennemførelsesbestemmelser til konventionen på plads. Disse bestemmelser omfatter dels regler for tekniske syste-

mer der kan håndtere ballastvand på en forsvarlig måde, dels regler for hvor og hvordan ballastvand kan optages, transporteres og udledes. Disse regler kræver et omfattende regionalt samarbejde i Nordsøen og Østersøen. Fra dansk side støtter vi arbejdet og arbejder på, at der på mødet kan træffes beslutning om vedtagelsen af en lang række gennemførelsesforanstaltninger til konventionen.

#### Ad luftforurening fra skibe og udsendelse af drivhusgasser

2

På det 49. møde i MEPC blev det vedtaget at nedsætte en arbejdsgruppe, der skulle identificere og udvikle mekanismer med henblik på at reducere drivhusgasemissioner fra international skibsfart.

Der er tidligere både i EU og IMO regi vedtaget regler, der søger at begrænse luftforureningen med svovl og kvælstofforbindelser fra skibe gennem krav til brændstoffets sammensætning (svovlindhold) og motornes miljømæssige effektivitet.

Skibsfarten står for mindre end 2 % af verdens CO<sub>2</sub> udslip, men mængden er stigende p.g.a den stærkt stigende internationale skibsfart. Luftforureningen fra skibe er ligeledes et betydeligt problem da skibene i meget lange perioder befinder sig nær kysterne og luftforureningen derved i betydeligt omfang kommer til at påvirke de pågældende landområder og befolkninger flere hundrede km inde i landet.

Danmark er positiv overfor initiativer, der begrænser skibsfartens luftforurening samt reducerer udledningen af drivhusgasser. På grund af skibsfartens karakter af et internationalt erhverv - hvor Danmark spiller en betydelig rolle – er det vigtigt, at de løsninger der skabes forpligter landene på en ensartet måde. Danmark støtter derfor den holdning, at skibsfartens forpligtelser til at begrænse CO<sub>2</sub> udslippet skal ske på en ensartet måde for alle IMO lande.

Der forventes ikke truffet beslutninger på mødet, men arbejdet med at eftersøge løsninger vil gå videre.