

Notat

MILJØMINISTERIET

Miljøstyrelsen

Vand
J.nr. 2034-0200
Ref. IA
Dato: 31. marts 2006

Orientering vedrørende de opnåede resultater fra det 54. møde i IMO's miljøkomite, MEPC mandag den 20. marts 2006 til fredag den 24. marts 2006.

Orienteringsnotatet vedrører specielt 2 emner som har stor interesse for Danmark, nemlig gennemførelsesbestemmelserne i Ballastvandkonventionen, samt luftforurening fra skibe og udsendelse af drivhusgasser.

Gennemførelsesbestemmelser til Ballastvandkonventionen

IMO vedtog i 2004 en konvention om ballastvand, der som hovedformål skal medvirke til 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 for økosystemets balance.

Konventionen træder i kraft, når 30 stater der repræsenterer 35 % af verdens handelsflådes tonnage, har tiltrådt denne. Konventionen er pr. februar 2006 kun tiltrådt af 6 lande, heraf Spanien som det eneste europæiske land. Danmark har endnu ikke ratificeret, men arbejder sammen med de øvrige EU-, HELCOM- samt OSPAR lande på, at få alle relevante bestemmelser på plads, således at en ratifikation af konventionen kan ske i et større geografisk område frem for kun i Danmark.

IMO fortsætter arbejdet med at få de nødvendige praktiske gennemførelsesbestemmelser til konventionen på plads. Disse bestemmelser omfatter dels regler for tekniske systemer, der kan håndtere ballastvand på en forsvarlig måde, dels regler for hvor og hvordan ballastvand kan optages, transporteres og udledes. Dette vil kræve et omfattende regionalt samarbejde i Nordsøen og Østersøen.

Fra dansk side støttes dette arbejde med henblik på at der snarest muligt kan træffes beslutning om vedtagelsen af en række gennemførelsesforanstaltninger til konventionen.

Det blev på mødet besluttet, at arbejdet med de resterende guidelines skulle udføres af en ekspertgruppe under IMO. Denne ekspertgruppe starter arbejdet på et møde i april 2006.

Miljøkomiteen besluttede, at alle medlemslandene snarest skal fremsende alle nye og relevante informationer vedrørende reduktion af invasive arter til IMO, således at komiteen på det næste møde i oktober 2006, vil have et godt grundlag for at afgøre, om de nødvendige teknikker til reduktion af invasive arter i ballastvand var til rådighed.

Luftforurening fra skibe og udsendelse af drivhusgasser

Skibsfarten står for mindre end 2 % af verdens CO₂-udslip, men mængden er stigende pga. 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 luftforureningen fra skibsfarten og 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 CO₂-udslippet, skal ske på en ensartet måde for alle IMO lande.

MARPOL-konventionens Annex VI om forebyggelse af luftforurening fra skibe trådte i kraft 19. maj 2005, og Danmark har implementeret Annex VI gennem to bekendtgørelser i Miljøministeriets regi, nemlig "Bekendtgørelse om forebyggelse af luftforurening fra skibe og platforme" samt "Bekendtgørelse om begrænsning af svovlindholdet m.v. i brændselsolier, som anvendes ombord på skibe og platforme". Søfartsstyrelsen implementerer den del af Annex VI, som omhandler forebyggelse af kvælstofoxidforurening.

De to bekendtgørelser fastlægger regler for ozonlagsnedbrydende stoffer, afbrænding af skibsassald, modtageordninger for ozonlagsnedbrydende stoffer samt regler for svovlindholdet i brændselsolier, herunder dokumentation af brændselsoliens kvalitet (en såkaldt "bunkerleveringsnote"). De to bekendtgørelser trådte i kraft henholdsvis 18. juni 2005 og 3. december 2005.

Miljøkomiteen besluttede at nedsætte en arbejdsgruppe, som blandt andet skal udarbejde 2 MEPC informationsskrivelser, nemlig én vedrørende information om "bunker delivery note" og olieprøver, som alle skibe skal have fra deres bunkersleverandør, når de modtager bunkersolie. MEPC-skrivelsen opfordrer alle, såvel stater som har ratificeret MARPOL Annex VI som stater der ikke har ratificeret til at sikre, at deres leverandører af bunkersolie er opmærksomme på, at alle skibe skal have en "bunkers delivery note" samt de respektive olieprøver. Dette skyldes, at et skib under visse forhold kan tilbageholdes af myndighederne i henhold til reglerne, såfremt de ikke kan fremvise en "bunker delivery note".

Den anden informationsskrivelse skal opfordre de stater som har ratificeret MARPOL Annex VI, til straks at rapportere om der forefindes olieterminaler eller havne, som er udstyret med et system, som opsamler oliedampe (volatile organic compounds, VOCer) i forbindelse med lastning eller losning af olie.

Landene, som har ratificeret Annex VI, skulle nemlig i henhold til reglerne have rapporteret dette i forbindelse med ikrafttrædelsesdatoen (19. maj 2005), men indtil videre havde kun en stat (Danmark) rapporteret. Endvidere skal gruppen udarbejde en arbejdsplan for det fremtidige arbejde med hensyn til reduktion af drivhusgasser (Greenhouse Gasses (GHG)) fra skibe. Arbejdsplanen skal være så fleksibel, at miljøkomiteen vil have mulighed for at undersøge alle muligheder, både de tekniske, de operationelle og de markedsbaserede muligheder for at reducere udledningen af drivhusgasser.

Arbejdsgruppen har udarbejdet et udkast til arbejdsplan, som miljøkomiteen skal godkende på komiteens møde i oktober 2006, men der er blandt en del lande (især USA, Kina, Saudi Arabien, Indien, Australien mv.) modstand mod reduktion af drivhusgasser fra skibe, hvilket er grunden til at arbejdet i IMO går meget langsomt. Det forekommer dog at være sket en del fremskridt i den udarbejdede arbejdsplan, idet der indføres en række "deadlines" som pålægger landene er række tiltag som skal iværksættes i løbet af de næste 2-3 år.