

Notat

MILJØMINISTERIET

Miljøstyrelsen

Jord & Affald
J.nr. 3034-0278
Ref. los
Den 24. april 2006

Orientering om resultatet af forhandlingerne fra det 54. møde i IMO's miljøkomite MEPC d. 20.-24 marts 2006 og fra det 5. møde i Basel konventionens arbejdsgruppe den 3.-7. april 2006 vedrørende ophugning af skibe.

Orienteringsnotatet vedrører IMO's miljøkomités (MEPC's) forhandlinger af udarbejdelsen af juridisk bindende regulering om ophugning af skibe og Basel konventionens forhandlinger om Basel konventionens rolle i relation til udarbejdelsen af den nye regulering.

Forhandling af ny regulering om ophugning af skibe under IMO

Baggrund

IMO's generalforsamling vedtog i november sidste år en assembly resolution, om at der skal etableres et nyt internationalt bindende instrument under IMO, der skal sikre design af skibe, miljømæssig forsvarlig ophugning og håndhævelse i forbindelse med ophugning.

Som oplæg til forhandlingerne ved MEPC, lå der et første udkast til ny regulering udarbejdet af Norge.

Forslaget er en regulering udformet som en ny konvention med titlen "International Convention for the Safe and Environmentally sound recycling of Ships".

Udkastet til konvention indeholder de områder, som blev vedtaget i IMO's assembly resolution:

- Design af skibe der sikrer miljø og sikkerhedsmæssig forsvarlig ophugning
- Miljø- og sikkerhedsmæssig drift af ophugningsfaciliteter
- Etablering af håndhævelsesmekanisme for skibsophugning.

Forslaget ses som basis at indeholder de elementer, som er nødvendige for at sikre en sikker og miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe, og kunne derfor accepteres af alle parter som udgangspunkt for de videre forhandlinger.

Forhandlingerne

Danmark lagde under de første forhandlinger vægt på følgende områder:

Internationalt anerkendte ophugningssteder

Det skal kun være tilladt at sende skibe til ophugning på ophugningssteder, der kan dokumentere, at de kan håndtere alle de kategorier af farligt affald, som skibet indeholder. Disse ophugningssteder skal godkendes efter internationale krav.

EU har implementeret forbuddet mod eksport af farligt affald fra Basel konventionen i EU's transportforordning. Hvis dette forbud i forbindelse med eksport af skibe skal afløses af anden regulering, skal denne anden regulering kunne sikre sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning, såvel som efterfølgende håndtering af farligt affald.

Anvendelsesområde

I forslaget er krigsskibe og statsejede ikke-kommercielle skibe undtaget generelt. Dette er gjort som en konsekvens af, at disse skibe generelt er undtaget anden skibsregulering, og fordi der i forslaget er krav om, at der skal ske en inspektion af skibene i skibets livsforløb for at sikre kravet om up-to-date dokumentation for hvilke farlige stoffer, der er i skibets konstruktion.

Det blev fra dansk side klart tilkendegivet det uacceptable i at undtage disse skibe fra krav til selve ophugningen, idet det vil være ulogisk, at man ikke skulle kunne stille samme krav til ophugningen af disse skibe, da skibene i denne fase vil have fået fjernet eventuelt hemmeligt udstyr og derved ikke udgør noget nationalt sikkerhedsmæssigt problem.

Gennemførelsesregler

Der var på mødet en første diskussion af, hvad et informations/anmeldesystem i forbindelse med skibets sejlads til ophugning skal indeholde, og hvem der skal være de ansvarlige. Danmark, støttet af en række EU lande, finder det meget vigtigt, at det er et land der overordnet skal være ansvarlig for, at den nye regulering overholdes i relation til et bestemt skib, mens andre finder, at et sådant informationssystem ikke nødvendigvis inkluderer involvering af lande. De finder at det vil blive for bureaukratisk at skulle involvere lande og mener at det er tilstrækkeligt med et informationssystem der inkluderer skibsejeren og ophugningsfaciliteten.

Forhandlingerne om gennemførelsesreglerne blev taget på et generelt plan idet det blev udskudt til senere at komme med konkrete forslag.

Håndhævelsesregler/ gennemførelse

Det blev fra dansk side markeret, at forslaget til ny regulering skal uddybes for så vidt angår bestemmelser vedrørende manglende overensstemmelse med konventionen eksempelvis manglende information/anmeldelse i forbindelse med ophugning.

Tvistbilægelse

Forslaget indeholdt en meget svag formulering for så vidt angår regler i forbindelse med tvistbilægelse. Danmark fik under forhandlingerne opbakning

til en præcisering, der sikrer, at tvister som ikke kan løses af parterne indbyrdes vil skulle behandles efter en procedure med tredjepartsinvolvering.

Den videre proces

Det er fastsat i assembly resolutionen, at reguleringen skal være udarbejdet til vedtagelse i perioden 2008-2009. Det betyder, at der vil være 3 MEPC møder til at udarbejde og forhandle reguleringen – det netop afholdte møde i marts 2006, et i oktober 2006 og i juli 2007. Danmark vil fortsat være drivende i forhandlingerne, med henblik på at sikre et tilsvarende niveau af kontrol med ophugning af skibe gennem det ny instrument, som i medfør af Basel konventionens regler om transport af farligt affald.

Derudover deltager Danmark aktivt i en skriftlig forhandlingsgruppe, som er nedsat for at fremme forhandlingerne af reguleringen.

Forhandlingerne under Basel konventionen

Baggrund

På Basel konventionens 7. partskonference afholdt i oktober 2004 blev det besluttet, at opfordre IMO til at etablere bindende regulering, der indeholder et rapporteringssystem, og som sikrer et tilsvarende kontrolniveau, som det etableret under Basel konventionen.

Desuden blev det vedtaget, at Basel skulle overveje de juridiske, tekniske og praktiske aspekter af ophugning af skibe på kort og lang sigt, idet man skulle tage hensyn til udviklingen af den nye regulering under IMO.

Forhandlingerne

Der er to vigtige elementer i den nye IMO regulering, som Basel konventionen har en bred erfaring indenfor: krav til skibsophugningsfaciliteter, og et funktionsdygtigt anmeldesystem.

Forhandlingerne var fokuseret på hvilket arbejde Basel konventionen skulle involvere sig i i forhold til forhandlingerne i IMO. Danmark arbejdede for at sikre, at den ekspertise og erfaring, der ligger i Basel konventionen, blev udnyttet, og at dette skulle foregå ved, at parterne til Basel konventionen skulle sende et samlet forslag om miljømæssig forsvarlig ophugning til indarbejdelse i den nye IMO regulering.

Forhandlingerne endte med, at parterne i forbindelse med Basel konventionens 8. partskonference i november 2006 skal vurdere, om den nye regulering under IMO som helhed vil leverer det samme niveau i forhold til kontrol og håndhævelse, som det, der er etableret under Basel konventionen. Den 8. partskonference vil være Basel konventionens sidste chance for at spille ind til IMO, hvis det findes, at den nye regulering ikke vil være på niveau med Basel konventionen.

I forhold til konkrete krav til miljømæssig forsvarlig ophugning, har Danmark udarbejdet et første udkast til en praktisk manual til miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe og der foreligger et diskussionsoplæg fra England ved-

rørende generelle krav til miljømæssig forsvarlig ophugning til videre drøftelse i IMO.

Den praktiske manual er rettet til ejerne af skibsophugningsfaciliteterne, og er en oprationalisering af den allerede vedtagne Basel vejledning om miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe. Den danske manual er udarbejdet for at påvirke processen med implementering af Basel konventionens retningslinier for miljømæssig forsvarlig ophugning, såvel som for at påvirke og sikre, at alle relevante forhold fastsat under Basel konventionen også kommer til at indgå i den nye IMO regulering.

Den videre proces

Der skal i forbindelse med afholdelse af 8. partskonference udarbejdes en sammenligning af de to reguleringer i deres helhed og overvejes, hvilke yderligere bidrag Basel konventionen skal spille ind med til den ny regulering i IMO.

Desuden er det planlagt, at Danmark også i forbindelse med 8. partskonference vil have en færdig version af den praktiske manual til Basel konventionens parters brug.