

Notits

MILJØMINISTERIET

Miljøstyrelsen

Vand
J.nr. 469-00009
Ref.
Den

56. møde i IMO's miljøkomite d. 9.-13. juli 2007

IMO's miljøkomité MEPC afholder sit 56. møde i London i dagene 9.-13. juli 2007.

Mødets vigtigste emner for Danmark er:

1. Forhandle ny konvention om ophugning af skibe.
2. Gennemførelsesbestemmelserne for Ballastvandkonventionen.
3. Luftforurening fra skibe og emissioner af drivhusgasser

Ad Ophugning og recycling af skibe

IMOs generalforsamling besluttede i november 2005, at der skal vedtages en ny international konvention, der skal indeholde bindende regler for:

- Konstruktion af skibe
- Miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe
- Håndhævelse i forbindelse med ophugningen

Norge fremlagde i foråret 2006 første udkast til en ny konvention. Siden MEPC 55 (okt. 2006) hvor udkastet blev diskuteret, har der været en skriftlig rundede og et ekstra møde om konventionen i maj 2007. Det er resultatet af disse forhandlinger, der danner udgangspunkt for de videre forhandlinger.

Forslaget indeholder de elementer, der er nødvendige for at sikre en sikker og miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe. Der er dog fortsat behov for en uddybning og præcisering i nogle af elementerne. Danmark lægger således vægt på, at man kun kan ophugge et skib på et anlæg, der er godkendt efter internationale krav. Helt konkret betyder det, at Danmark lægger vægt på, at de nye regler ikke åbner mulighed for, at det bliver lovligt at skibe hugges op ved "beaching", d.v.s. ophugning ved at et skib blot sejles op på stranden og ophugges derfra uden yderligere faciliteter, som det sker nogle steder i dag.

Der er ophugningsfaciliteter også andre steder end OECD, hvor ophugningen sker på bedre miljø- og sikkerhedsmæssige forsvarlige vilkår, men det er dyrere for rederne, da de får mindre for deres skibe, hvis de sælger dem

til disse ophugningssteder.

I øjeblikket er det forbudt at eksportere skibe fra EU, som er affald, til ophugning i lande udenfor OECD. Det kan være vanskeligt at håndhæve disse regler, da eksportørerne blot lader skibene sejle til ophugningssteder uden at anmelde det som eksport af affald.

EU-kredsen har vedtaget Rådskonklusioner, om at EU-landene skal arbejde for at sikre en konvention, der giver reelle forbedringer for de forhold, som skibe ophugges under.

Danmark har været meget aktiv i de hidtidige forhandlinger og har indsendt bidrag og tekstforslag til forhandlingerne. Danmark har ligeledes til brug for sommerens møde indsendt forslag til at stramme konventionen op i forhold til tre hovedområder:

1. En præcisering af kravene til ophugningsfaciliteterne i forhold til at sikre en sikker og miljømæssig forsvarlig ophugning.
2. En mindre udbygning af kravene til anmeldelse af et skib, således at det sikres at ophugningslandene har en mulighed for i rette tid at kunne forhindre, at et skib sejles til en ophugningsfacilitet, der ikke kan ophugge netop denne type skibe.
3. Konventionens anvendelsesområde. Skibe under en vis størrelse (500GT) og statsejede skibe og krigsskibe er i det nuværende udkast ikke omfattet af konventionen. DK argumenterer for at med mindre der som minimum stilles krav til selve ophugningen af disse skibe, vil de hvis de eksporteres i forbindelse med ophugning falde ind under Basel-konventionen – hvilket vil medføre at der vil være to reguleringer, der i forskellige sammenhænge regulerer ophugning af skibe.

Forhandlingerne om den nye konvention fortsætter i 2008 og forventes vedtaget på en ministerkonference i 2009.

Den danske regering arbejder parallelt i flere nationale og internationale fora, herunder IMO, Basel-konventionen og EU netop for at sikre, at der skabes bedre og bindende regler på området og reel forandring i den måde, hvor ophugning i øjeblikket sker fordi de eksisterende regler omgås. Opgaven er både teknisk og juridisk vanskelig og kræver en vedvarende indsats over en længere periode for at kunne lykkes.

Ad gennemførelsesbestemmelser til Ballastvandkonventionen

IMO vedtog i 2004 en konvention om skibes ballastvand, der som hovedmål skal begrænse spredning af ikke hjemmehørende akvatiske (invasive) planter og dyrearter fra ballastvand og ballastsediment.

Der findes mange eksempler fra have og ferskvandsområder rundt om på jorden, hvor spredning af ikke hjemmehørende arter har gjort stor skade.

IMO/MEPC har godkendt langt hovedparten af gennemførelsesbestemmelserne (retningslinjer/guidelines) ved oktobermødet 2006.

Samlet vil disse gennemførelsesbestemmelser kræve et regionalt samarbejde i Nordsøen og Østersøen, med det formål at få lavet ensartede forvaltningsforhold for skibsfarten. Dette arbejde er endnu ikke afsluttet.

På baggrund af resultatet fra MEPC mødet i oktober 2006 forventes det, at der på juli mødet kommer en diskussion af om den første af konventionens ikrafttrædelses datoer nemlig år 2009 skal udskydes. Dette vil ikke berøre de efterfølgende datoer for ikrafttræden. En eventuel udskydelse vil derfor alene gælde skibe med mindst ballasttankkapacitet. En udskydelse diskuteres, fordi der er usikkerhed om der vil være godkendte systemer til rådighed for de godt 500 nybygninger (estimeret), som i givet fald vil blive omfattet af konventionen fra år 2009.

En stor del af de systemer, der i givet fald skal anvendes af skibene, bruger såkaldte "aktive stoffer". Systemer, der bruger aktive stoffer, skal godkendes af MEPC, for at sikre miljøforholdene og skibene.

Definitionen på aktive stoffer dækkes af EU's biociddirektiv, hvorfor bl.a. den pågældende MEPC guideline for medlemslandene falder under EU-kompetenceområde.

Konventionen er p.t. tiltrådt af omkring 8 lande – Spanien er eneste EU-land. Norge har som eneste skandinaviske land også tiltrådt konventionen. Konventionen træder først i kraft på verdensplan når 30 stater der repræsenterer 35 % af verdens handelsflådes tonnage har tiltrådt denne. I øjeblikket anslår IMO at ca. 3,2 % af verdens tonnage har ratificeret konventionen.

Danmark arbejder på, at der findes en acceptabel teknisk løsning, således at bl.a. Danmark kan ratificere konventionen

Ad luftforurening fra skibe, herunder emissioner af drivhusgasser

Skibsfarten tegner sig for ca. 3 % 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 kilometre 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 arbejder for, at der findes tiltag som forpligtiger skibsfarten til at begrænse sit CO₂ udslip. Tiltag skal ske på en ensartet måde for alle IMO lande for derved at ikke lede til konkurrenceforvridning.

Drivhusgasser

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 forventes ikke truffet større beslutninger på MEPC56, men Danmark har sammen med Portugal indsendt et papir, der understreger nødvendigheden af, at IMO udviser fremdrift mht. reduktion af udledningen af drivhusgasser. Diskussionerne forventes at tage afsæt i politiske tilkendegivelser om hvorvidt der skal tages hånd om emnet, eller omvendt. Saudi Arabien og USA er typisk kendetegnet ved at være modstander af fremdrift, men EU-landene og Norge presser på.

Fra dansk side – samt EU-landene, Norge, Japan – vil der blive arbejdet for, at der igangsættes et studie, der skal bidrage med viden, der kan give afsæt til drøftelser om egnede tiltag.

Luftforurening

Der er tidligere både i EU og IMO regi vedtaget regler, der søger at begrænse luftforureningen med svovl- og kvælstofforbindelser fra skibe ved at stille krav til brændstoffets sammensætning (svovlindhold) og motorernes udslip af skadelige stoffer.

På det 53. MEPC møde blev der igangsat en revision af Annex VI til MARPOL-konventionen om luftforurening fra skibe. Arbejdet med revisionen sker i en arbejdsgruppe, der på MEPC57 i marts/april 2008 skal fremkomme med forslag til ændringer, herunder skærpede krav til emission af miljø- og sundhedsskadelige stoffer fra skibe. Mange lande, herunder de fleste EU-lande, Norge, Japan, USA og Kina støtter en stramning af reglerne, om end der ikke er enighed om ambitionsniveauet. Danmark deltager aktivt i arbejdsgruppen og arbejder for en væsentlig skærpelse af kravene. Specielt arbejder Danmark for, at udslippet af kvælstofoxider (NOx) fra ældre skibsmotorer, der i dag ikke er omfattet regulering, skal nedbringes.

Der vil på MEPC56 blive givet en status for arbejdet med revisionen af Annex VI, men der er ikke lagt op til at der tages større beslutninger på mødet.



MARINE ENVIRONMENT PROTECTION
COMMITTEE
56th session
Agenda item 1

MEPC 56/1
1 November 2006
Original: ENGLISH

PROVISIONAL AGENDA

**for the fifty-sixth session of the Marine Environment Protection Committee
to be held at the Royal Horticultural Halls and Conference Centre,
80 Vincent Square, London SW1P 2PE
from Monday, 9 July to Friday, 13 July 2007**

Session commences at 9.30 a.m. on Monday, 9 July 2007

- Opening of the session
- 1 Adoption of the agenda
 - 2 Harmful aquatic organisms in ballast water (RG)
 - 3 Recycling of ships (WG)
 - 4 Prevention of air pollution from ships (WG)
 - 5 Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments (DG)
 - 6 Interpretations and amendments of MARPOL 73/78 and related instruments
 - 7 Implementation of the OPRC Convention and the OPRC-HNS Protocol and relevant conference resolutions
 - 8 Identification and protection of Special Areas and Particularly Sensitive Sea Areas
 - 9 Inadequacy of reception facilities
 - 10 Reports of sub-committees
 - 11 Work of other bodies
 - 12 Status of conventions
 - 13 Harmful anti-fouling systems for ships
 - 14 Promotion of implementation and enforcement of MARPOL 73/78 and related instruments

For reasons of economy, this document is printed in a limited number. Delegates are kindly asked to bring their copies to meetings and not to request additional copies.

- 15 Follow-up to UNCED and WSSD
- 16 Technical co-operation programme
- 17 Role of the human element (WG)
- 18 Formal safety assessment
- 19 Work programme of the Committee and subsidiary bodies
- 20 Application of the Committees' Guidelines
- 21 Election of the Chairman and Vice-Chairman for 2008
- 22 Any other business
- 23 Consideration of the report of the Committee

Notes:

1 In accordance with the Guidelines on the organization and method of work of the MSC and the MEPC and their subsidiary bodies (MSC/Circ.1099 – MEPC/Circ.405), as amended:

.1 documents should be received by the Secretariat as follows:

- (a) documents containing proposals for new work programme items by **Friday, 6 April 2007 (13-week deadline)**;^{*}
- (b) documents (including information documents) containing more than 6 pages of text (bulky documents) by **Friday, 6 April 2007 (13-week deadline)**;
- (c) non-bulky documents (6 pages or less) commenting on those referred to in subparagraphs (a) and (b) above, or on items already on the agenda, by **Friday, 4 May 2007 (9-week deadline)**; and
- (d) documents (4 pages or less) commenting on those referred to in subparagraphs (a) and (b) above by **Friday, 18 May 2007 (7-week deadline)**. These documents should start with a paragraph clearly indicating the document on which comments are made and stating that the document is submitted in accordance with the provisions of paragraph 4.10.5 of the Committees' Guidelines;

.2 as a general rule, documents, other than information documents, as specified in subparagraphs 1.1(a) and (b) above, should not contain more than 50 pages. In the case of reports from working, drafting or correspondence groups and in other

* MEPC 55 decided that the deadline for submission of documents containing proposals for new work programme items should be reduced from 20 weeks to 13 weeks (MEPC 55/23, paragraph 20.4).

exceptional circumstances, this number of pages may be exceeded, provided that the appropriate deadline for receipt of the document by the Secretariat, is put back by one week for every 20 pages exceeding 50 pages;

- .3 for reasons of economy, documents should be submitted in single spacing, be as concise as possible and:
 - (a) all documents should include a brief summary prepared in accordance with paragraph 4.1.1 of the Committees' Guidelines;
 - (b) substantive documents should conclude with a summary of the action which the Committee is invited to take; and
 - (c) information documents should conclude with a summary of the information contained therein; and
- .4 to facilitate their processing, documents submitted in paper form should be accompanied by computer diskettes, preferably in Microsoft Word. Documents may also be submitted via e-mail in Microsoft Word to IMO's e-mail address (i.e. "info@imo.org").

2 The Committee's Guidelines, *inter alia*, requested the Secretariat to strictly apply the rules concerning the submission of documents and not accept late submissions from Governments or delegations.
