

Notat

MILJØMINISTERIET

Miljøstyrelsen

Orienteringsnotat

Pesticider/Jord&Affald
/Industri/SNS
J.nr. 469-00003
Ref. momwe/lve, los/loh/ucb
Den 31. oktober 2006

Resultat af 55. møde i IMO's miljøkomité MEPC, London den 9.-13. oktober 2006

Det 55. møde i miljøkomitéen (Marine Environment Protection Committee – MEPC) under den internationale maritime organisation (IMO) fandt sted i London den 9.-13. oktober 2006. De vigtigste emner på dagsordenen for Danmark var:

- Ophugning af skibe
- Gennemførelsesbestemmelser for Ballastvandkonventionen og
- Skibes luftforurening og emission af drivhusgas.

For en nærmere beskrivelse af baggrunden for mødet henvises til notits af 3. oktober 2006. De vigtigste resultater af mødet beskrives nedenfor.

Ophugning af skibe

Der blev forhandlet om størstedelen af elementerne i udkastet til den nye konvention, og der blev opnået visse resultater. På grund af mangel på tid var det dog ikke muligt at behandle de enkelte elementer i dybden. Der forestår derfor et betydeligt arbejde, før forhandlingerne om konventionen kan afsluttes.

Det blev besluttet, at der foruden selve konventionen skal udarbejdes en række vejledninger, som skal hjælpe ved den praktiske implementering af konventionen. Danmark har sammen med Japan, USA og England meldt sig til at udarbejde en vejledning for, hvorledes en facilitet for ophugning af skibe skal operere på en miljø- og sikkerhedsmæssigt forsvarlig måde. Som udkastet til konvention er udformet p.t. skal denne vejledning ikke være bindende, men tages i betragtning, når myndighederne skal godkende en facilitet. På grund af mangel på tid blev spørgsmålet om inkludering i selve konventionen af en række bindende minimumskrav til ophugningsfaciliteterne ikke drøftet på mødet.

For de kommende år er processen, at der i oktober 2006 til marts 2007 skal foregå en skriftlig forhandlingsproces om konventionsudkastet, og at et første udkast til vejledning for miljø- og sikkerhedsmæssig forsvarlig ophugning skal udarbejdes. I maj 2007 vil der blive afholdt et intersessionelt arbejdsgruppemøde, alene til forhandling af ophugning af skibe. Forhandlingerne vil fortsætte på MEPC 56 i juli 2007, men de afsluttende forhandlinger forventes først at finde sted på MEPC 57 i april 2008. I november 2007 forventes IMO's bestemmende forsamling (Assembly) at beslutte, at der skal afholdes en ministeriel konference i perioden 2008-2009, med henblik på at vedtage konventionen.

Det blev desuden drøftet, om der er behov for at afholde et møde i en særlig arbejdsgruppe bestående af repræsentanter for henholdsvis IMO, ILO, og Baselkonventionen. Frem til nu har der været afholdt 2 sådanne arbejdsgruppemøder. Danmark og en række lande og organisationer finder arbejdsgruppemøderne yderst gavnlige for processen, både hvad angår at udvikle den nye konvention og i forhold til at finde praktiske løsninger i den mellemliggende periode. Der kunne dog ikke opnås enighed om behovet, og det vil nu være op til ILO og Baselkonventionens parter at foreslå eller fastsætte et eventuelt møde.

Gennemførelsesbestemmelser for Ballastvandkonventionen

Ballastvandkonventionen har indbygget en forpligtelse til at vurdere, om der er teknikker og færdige produkter til rådighed for skibene, så de har mulighed for at leve op til konventionens krav til behandling af ballastvand fra 2009.

En række lande havde fremsendt information til MEPC om teknikker for behandling af ballastvand og stedet for deres udvikling. MEPC konkluderede på den baggrund, at der sandsynligvis vil være udviklet og godkendt teknologier til rensning af udledt ballastvand inden 2009. Det anses dermed for muligt, at installation kan finde sted på nye skibe fra 2009 og derefter. Det gælder første fase i konventionen, der omfatter skibe med en ballastvandtankkapacitet på op til 5000 m³. Det blev på mødet skønnet, at antallet af nye skibe i denne kategori på verdensplan vil være 200-500.

Der er dog en vis usikkerhed, som beror på, at der kan være flaskehalse for udviklings- og godkendelsesprocesserne for de forskellige teknologier, der bliver tilbudt skibene. Blandt andet knytter der sig en vis usikkerhed til selve godkendelsen af systemerne. Det skyldes, at der på verdensplan kun er få testfaciliteter til rådighed, hvor godkendelse kan opnås. Endvidere har det vist sig, at mange systemer betjener sig af aktive kemiske stoffer, som kræver en særskilt godkendelsesprocedure for at kunne anvendes. På nuværende tidspunkt er der ingen systemer, der har opnået en endelig godkendelse efter konventionens retningslinier.

På grund af denne usikkerhed blev det besluttet, at MEPC til sit næste møde i juli 2007 vil få undersøgt muligheder og konsekvenser ved:

- En ændring af 2009 datoen i selve konventionen. Det vedrører kun installation af renseteknologi for ballastvand i skibe med en ballasttankkapacitet på op til 5000m³.
- At indføre en undtagelsesbestemmelse for renseteknologi for de samme skibe med ballasttankkapacitet på op til 5000m³.

Ændring af 2009 datoen eller en undtagelsesbestemmelse vil skønsmæssigt omfatte mellem 200-500 skibe på verdensplan. I begge tilfælde tænkes disse forslag kun anvendt, såfremt der, mod forventning, ikke er teknologi til rådighed.

Skibes luftforurening og emission af drivhusgas

Drøftelserne omhandlede generel luftforurening, særligt svovldioxid, samt skibsfartens udledning af drivhusgasser.

Vedrørende generel luftforurening blev det vedtaget at nedsætte en inter-sessionel arbejdsgruppe, der skal udarbejde standarder for røggasrensningsanlæg. Standarderne skal bl.a. sikre, at der er internationale fælles retningslinier for søfartsbranchen og dermed lige konkurrencevilkår.

Drøftelserne omkring drivhusgasser tog henholdsvis afsæt i en kort teknisk diskussion omkring brugen af indekser for udviklingen i udledninger, samt en betydelig mere politiseret debat om det videre arbejde i IMO.

USA og Kina var generelt meget tilbageholdende, hvad angår det videre arbejde med drivhusgasser i MEPC. Således anfægtede de behovet for informationsudveksling blandt de FN fora, der beskæftiger sig med drivhusgasser fra søfarten. Ligeledes anfægtede de behovet for at opdatere et tidligere MEPC studie om skibsfartens udledning af drivhusgasser.

EU-landene, anført af Danmark, Holland og Tyskland, samt Norge og Japan, understregede behovet for, at MEPC arbejder videre med emner, der knytter sig til drivhusgasser. Således anså man det for naturligt, at der er en informationsudveksling mellem de relevante FN-fora. Endvidere understregede man vigtigheden af en opdatering af det tidligere studie, da det indeholder forældede oplysninger.

Det blev konkluderet, at informationsudvekslingen mellem de relevante FN-fora skal styrkes. Omkring opdatering af det tidligere studie konkluderede man, at der på det næste møde skal arbejdes videre med en projektbeskrivelse for en opdatering.