

Notat

MILJØMINISTERIET

Departementet

J.nr. DEP-211-0004
Ref. asnie
Den

**Orientering til Folketinget
om
57. møde i IMO's Miljøkomite MEPC
den 31. marts – 4. april 2008**

IMO's miljøkomité MEPC afholder sit 57. møde i London i dagene 31. marts - april 2008.

Mødets vigtigste emner for Danmark er:

- 1) Intensivering af en proces, der skal føre til reduktion af skibsfartens udledning af CO₂ → skridt i en proces frem mod evt. senere vedtagelse (inden efteråret 2009).
- 2) Skærpede regler vedrørende luftforurening fra skibe → skridt i en proces frem mod en senere vedtagelse (MEPC58 – 2008).
- 3) Etableringen af nye bindende internationale regler for ophugning og genanvendelse af udtjente skibe → skridt i en proces mod senere vedtagelse (foråret 2009).
- 4) Arbejde med tekniske gennemførelsesbestemmelser til Ballastvandkonventionen - dvs. vedtagelse af en række guidelines → vedtagelse på MEPC 57.

I den danske delegation deltager medarbejdere Miljøministeriet, Klima- og Energiministeriet samt Økonomi- og Erhvervsministeriet. Endvidere er delegationen i overensstemmelse med praksis ledsaget af rådgivere fra rederierhvervet og den maritime industri.

1. Reduktion af skibsfartens udledning af CO₂

På MEPC49 blev det vedtaget at nedsætte en arbejdsgruppe der skulle identificere og udvikle mekanismer med henblik på at reducere drivhusgasemissioner fra international skibsfart. En række lande – anført af EU-landene – vurderede på MEPC 56, at tempoet i IMO var for langsomt og fremlagde derfor forslag om etableringen af en såkaldt "correspondencegroup", der frem til MEPC57 skulle arbejde på forslag til håndtering af skibsfartens udledning af drivhusgasser. Desuden fremlagde Danmark sammen med Portugal et papir, der argumenterede for behovet for bindende regulering af skibsfartens drivhusgasudledninger.

I efteråret 2007 vedtog Regeringen et positionspapir om en strategi for den danske håndtering af CO₂-udledningen fra skibsfart. Med afsæt i denne strategi lægger Danmark således vægt på, at fremme en bindende regulering for skibsfartens udledning af CO₂-udledning, der effektivt bidrager til at reducere den globale CO₂-udledning og som samtidig sikrer ensartede konkurrencevilkår.

Strategien indebærer endvidere, at Danmark frem til udgangen af oktober 2008, arbejder for at sikre, at der inden for en ansvarlig tidshorisont i forhold til klimakonferencen i København december 2009 kan forventes løsninger i form af konkret bindende regulering i IMO. Såfremt IMO ikke løfter udfordringen, vil man fra dansk side arbejde for, at emnet bliver dækket af en kommende klimaaftale.

Til MEPC57 har Danmark sammen med Marshall-øerne samt en række internationale interesseorganisationer inden for skibsområdet (BIMCO, ICS, INTERTANKO, INTERCARGO og OCIMF) fremsendt et papir, hvori IMO tilskyndes til i løbet af 2008 at skabe et grundlag, som gør det muligt at etablere ambitiøs og bindende regulering af skibsfartens emissioner.

Samme kreds fremsendte endvidere et konkret forslag om, at der fastsættes obligatoriske regler for navnlig nye skibes miljøpræstationer baseret på designkrav i selve bygningsfasen.

Endelig er det fra dansk side foreslået at afgiftspålægge brændstof til skibe i international fart. Efter forslaget skal provenuet fra afgiften øremærkes til at købe CO₂ kvoter og klimakreditter, netop for at sikre at skibsfarten også på kortere sigt bidrager til at reducere den globale CO₂ udledning.

Det realistiske resultat på MEPC57 er, enighed om at nedsætte en ny arbejdsgruppe, der får til opgave, at udvikle løsningsmodeller yderligere.

2. Luftforurening fra skibe

På MEPC53 i 2005 blev det besluttet at igangsætte en revision af MARPOL Annex VI, der regulerer luftforurening fra skibe. En teknisk arbejdsgruppe under MEPC (Bulk Liquid and Gasses, BLG) har udarbejdet beslutningsgrundlag til MEPC for en revision af Annex VI. Danmark har deltaget aktivt i gruppens arbejde.

På baggrund af input fra en teknisk arbejdsgruppe under MEPC (Bulk Liquid and Gasses, BLG) skal MEPC57 fremkomme med et endeligt forslag m.h.p. vedtagelse på MEPC58 i oktober 2008.

Der er generel enighed om udformningen af de kommende regler for NO_x-udslip fra skibe. Med hensyn til SO_x er der generel enighed om at skærpe reglerne, men meningene delte mht. hvordan dette bedst kan gøres.

Beslutningsgrundlaget fra BLG indeholder følgende to hovedelementer vedrørende NO_x og SO_x, som MEPC skal tage stilling til:

For NO_x er der lagt op til, at nye regler indføres i to trin med forventet ikrafttrædelse 2011 og 2016. Reduktionerne er angivet i forhold til de nuværende grænseværdier (Trin 1):

- Trin 2 forventes at føre til en reduktion i NO_x-udslippet fra alle nye skibe på omkring 20 %. Det foreslås desuden, at udslippet af NO_x fra ældre motorer skal reduceres.
- Trin 3 forventes at føre til 80 % reduktion af NO_x-udslippet for nye skibe, dog kun i særligt følsomme områder, herunder Nordsøen og Østersøen. Udenfor de særligt følsomme områder skal skibene overholde Trin 2.

Danmark støtter forslaget til regulering af NO_x-udslip fra nye motorer og lægger vægt på, at ambitionsniveauet for skærpelserne til emissionskravene bliver så højt som muligt og at reguleringen også kommer til at omfatte eksisterende skibe/motorer. Danmark har i BLG-arbejdsgruppen bidraget med dokumentation af de tekniske muligheder herfor. Det er relevant fordi især store motorer har en meget lang levetid (25-30 år). Også til MEPC57 har Danmark fremlagt et papir, der taler for regulering af også eksisterende motorer.

Der forventes bred opbakning til den del af forslaget der vedrører skærpedelser i forhold til nye motorer. Med hensyn til regulering af eksisterende motorer er forhandlingsbilledet imidlertid mere nuanceret og en række lande er skeptiske.

For så vidt angår reguleringen af SOx – diskuteres der reelt to væsentligt forskellige muligheder:

1. Alle skibe skal anvende let dieselolie *globalt/overalt og altid*. Anvendelse af teknisk udstyr til rensning af udstødningsgas for SOx er ikke tilladt.
2. Brændstof med særligt lavt svovlindhold skal kun anvendes når skibe er tæt på land (*miljøzone-model*). Samtidig sænkes det globale krav til svovlindhold af skibsbrændstoffer gradvist. Anvendelse af teknisk udstyr til rensning af udstødningsgas er tilladt.

Afhængig af de præcise krav til svovlindhold i de to alternativer forventes det, at Model 1 og 2 vil kunne føre til stort set samme reduktion i skibsfartens bidrag til forurening med SOx og mens effekten på udslippet af partikler er mere usikker.

En eventuel omstilling til global brug af let dieselolie (Model 1) vil tage flere år og kræve massive investeringer i raffinaderi-industrien, stigning i brændstofpriserne og til forøget CO2 udslip fra raffinaderierne. Med et globalt krav vil prisstigningerne dog ramme alle aktører lige. Globalt brug af let dieselolie må forventes at reducere miljøkonsekvenserne ved olieudslip samt at forbedre arbejdsmiljøforholdene ombord på skibe.

Miljøzone-modellen (Model 2) vil kunne gennemføres inden for ganske få år og forventes at være væsentlig billigere end Model 1. Brug af visse rensningsteknikker kan medføre problemer med bortskaffelse affaldsprodukter fra SOx-rensningen. IMO har dog udarbejdet forslag til retningslinier for håndtering af affaldsprodukter fra SOx-rensning.

Danmark lægger vægt på, at den fremtidige regulering fører til en betydelig reduktion af SOx-udslippet fra skibe.

Danmark arbejder for, at reguleringen af SOx på kort sigt tager udgangspunkt i model 2 - miljøzone-modellen - og at det globale emissionsniveau for SOx gradvist sænkes samtidig med, at svovlholdig diesel i kombination med en rensningsadgang tillades.

Danmark støtter dog også, at der på sigt sker et skift til global anvendelse af let dieselolie, forudsat at der samlet set er en miljømæssig gevinst ved dette.

Danmark kan således tilslutte sig en fælles EU-position, der kombinerer de to modeller og foreslår, at der på kort sigt etableres miljøzoner med skærpede SOx krav og at der på sigt stræbes mod et globalt skift til let dieselolie. EU-positionen er baseret på elementer fra forslag fra Norge, Finland og Tyskland på den ene side og UK på den anden side.

3. Ophugning og genanvendelse af udtjente skibe

IMO's generalforsamling besluttede i november 2005, at der skulle udarbejdes en ny international konvention, der skal indeholde bindende regler for:

- Konstruktion af skibe (restriktion på brug af farlige stoffer ved bygning af skibe)
- Miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe

- Håndhævelse i forbindelse med ophugning

Norge fremlagde på MEPC54 (foråret 2006) første udkast til en ny konvention. Dette udkast er blevet forhandlet på 3 MEPC-møder, 2 uformelle arbejdsgruppemøder og har været igennem en række skriftlige forhandlinger imellem parterne.

På MEPC57 skal der forhandles en præcisering af en lang række bestemmelser i konventionen. Af centrale emner skal nævnes 1) hvorledes der sikres ensartet implementering af konventionen og 2) muligheden for brug af en facilitet i et land, der ikke er part til konventionen (såkaldt non-party-bestemmelse).

Danmark har været meget aktive i de hidtidige forhandlinger og har indsendt bidrag og tekstforslag til forhandlingerne. Danmark har ligeledes til brug for MEPC 57 i samarbejde med Frankrig fremsendt et forslag, hvis formål er at sikre, at de enkelte stater kan håndhæve det ansvar, der påhviler dem, ved at sørge for en bedre og mere rettidig kommunikation imellem kompetente myndigheder i forbindelse med at et skib sendes til ophugning.

Der forventes ikke, at der opnås enighed om disse emner på MEPC57, men at det må overlades til en diplomatkonference, der afholdes i 2009 og hvor konventionen forventes vedtaget. Særligt Indien og Kina er modstandere af en bestemmelse vedr. implementering, der kan medføre at deres ophugningsfaciliteter skal kontrolleres af udefrakommende. Også for så vidt angår non-party problematikken er forhandlingerne vanskelige da parterne har forskellige principielle tilgange til reguleringen af non-parties. USA og Norge på den ene side insisterer på en sådan bestemmelse, mens Frankrig er i stærk opposition hertil.

Fra dansk side tillægges implementerings-elementet – der kan bidrage til at sikre, at den nye skibskonvention kan yde det samme niveau af kontrol og håndhævelse som den eksisterende Baselkonvention – stor vægt. Danmark arbejder derfor for, at der etableres det stærkeste mulige system. 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”. Dvs. ophugning ved at et skib blot sejles op på stranden og ophugges derfra uden yderligere foranstaltninger, som det sker i Bangladesh i dag.

Med hensyn til non-party problematikken, er det dansk holdning, at en evt. non-party bestemmelse i konventionen, skal udformes således, at den sikrer, at en facilitet i et land, der ikke er part til konventionen men som ophugger skibe, der kommer fra et land, der er part til konventionen, skal respekterer konventionens krav. Kun med en sådan bestemmelse kan det sikres, at der ikke sker miljømæssig ”dumpning” ad den vej.

4. Tekniske gennemførelsesbestemmelser til Ballastvandkonventionen

Ballastvandkonventionen blev vedtaget ved en diplomatisk konference i 2004. Selvom konventionen ikke er trådt i kraft endnu¹, er arbejdet med tekniske gennemførelsesbestemmelser igangsat via IMO/MEPC.

Konventionen regulerer invasive arter (indførte arter der fortrænger danske arter), der kan skade den biologiske mangfoldighed og mange erhvervsinteresser. Derfor skal skibsfarten i fremtiden leve op til forskellige krav, herunder renskrav ved udledning af ballastvand, som er fastsat i Ballastvandkonventionen. Ballastvand er en af hovedkilderne til indførte arter i hav - og flodområder.

MEPC 57 skal drøfte tekniske spørgsmål omkring en guideline vedrørende prøvetagning af ballastvand ombord på skibe.

MEPC 57 skal desuden vurdere og godkende en række konkrete systemer til rensning af ballastvand, således at de kan være klar til indbygning i de første skibe, der skal leve op til konventionens krav – dvs. i 2011 og 2016 for h.h.v. nye og eksisterende skibe.

I overensstemmelse med anbefalingen fra en videnskabelig arbejdsgruppe under MEPC, kan Danmark støtte at den fremlagte guideline vedtages og at rensesystemerne godkendes. Danmark lægger i den sammenhæng vægt på at den EU-lovgivning, der allerede findes på området overholdes og at et højt miljøbeskyttelsesniveau sikres.

I øvrigt kan det oplyses, at der er indgået en frivillig aftale i HELCOM og OSPAR – regi (de to havkonventioner, der gælder for henholdsvis Østersøen og det nordatlantiske område inkl. Nordsøen) om en delvis implementering af konventionen allerede fra 1. april 2008. Aftalen vedrører skibe, der sejler ind i Nordsøen og Østersø-området fra ruter, der passerer Vestafrika, eller skibe der har krydset Atlanterhavet, og fastsætter, at konventionens krav om udledning skal følges i de to havområder. De enkelte lande skal henvende sig til de enkelte rederier med opfordring til at indgå en aftale som skitseret. Danmarks Rederiforening er enig i aftalen.

¹ Konventionen træder først i kraft, når 30 nationer og 35 % af verdens tonnagen har ratificeret. I øjeblikket har kun 12 nationer og 3,46 % af tonnagen ratificeret. I EU/EØS er det kun Spanien og Norge, der har ratificeret konventionen.