

Notat

MILJØMINISTERIET

Departementet

J.nr. DEP-211-0004

Ref.

Den 11. april 2008

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

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

Mødets vigtigste emner for Danmark var:

- 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 af en konvention på en diplomatkonference (foråret 2009).
- 4) Arbejde med tekniske gennemførelsesbestemmelser til Ballastvandkonventionen - dvs. godkendelse og drøftelse af en række guidelines → vedtagelse på MEPC58 - 2008.

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

For yderligere baggrundsinformation om de enkelte punkter, henvises der til orienteringsnotat om MEPC57, oversendt til Folketinget 28. marts 2008, umiddelbart forud for MEPC57.

1) Reduktion af skibsfartens udledning af CO₂

Et af MEPC57's vigtigste emner for Danmark var intensivering af den proces, der skal føre til bindende regler for reduktion af skibsfartens udledning af CO₂. På mødet blev der opnået enighed om ni principper, der skal gælde for den fremtidige regulering af skibsfartens CO₂-udledning, hvoraf princippet om at en kommende IMO regulering skal gælde lige for alle skibe uden undtagelse, og princippet om at skibsfarten effektivt skal bidrage til at begrænse det samlede globale CO₂-udslip skal fremhæves. Desuden blev der vedtaget en kørerplan for det videre arbejde, der bla. betyder ekstraordinære møder frem mod MEPC58 og 59.

I efteråret 2007 fastlagde regeringen en strategi for den danske håndtering af CO₂-udledningen fra skibsfart. Med afsæt i denne strategi lægger Danmark vægt på at fremme bindende og global regulering, der effektivt bidrager til at reducere den globale CO₂-udledning, og som samtidig sikrer ensartede konkurrencevilkår. Danmark havde på denne baggrund op til komitémødet sammen

med Marshall-øerne og en række internationale skibsfartsorganisationer 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.

Sammen med samme kreds havde Danmark endvidere foreslået ni grundlæggende principper, der skal gælde for fremtidig IMO regulering af skibsfartens CO₂-udledning. De to centrale principper er, at

- fremtidig IMO regulering skal gælde lige for alle skibe uden undtagelse, og
- skibsfarten effektivt skal bidrage til at begrænse det samlede globale CO₂-udslip

De øvrige principper indebærer, at fremtidig regulering om skibsfartens CO₂-udslip skal:

- være omkostningseffektiv
- eliminere eller i det mindste effektivt minimere konkurrenceforvridende og globaliseringshæmmende elementer
- understøtte innovation
- være målbaseret og ikke foreskrive specifikke metoder
- sikre løsninger, der ikke straffer rederier, som løbende har fokuseret på energioptimering
- være let at administrere
- sikre gennemsigtighed

IMO's generalsekretær understregede i sin åbningstale til komitéen vigtigheden af, at IMO agerer i forhold til klima-udfordringen på en måde, der effektivt reducerer CO₂-udslippet fra skibe. Trods søtransportens energieffektivitet, er det væsentligt at også søfarten medvirker til at løse problemet.

Miljøkomitéen besluttede på denne baggrund, at de ni principper i fremtiden skal gælde for regulering af skibsfartens CO₂-udledning. Navnlig princippet om, hvorvidt alle skibe i international fart skal være omfattet af fremtidige regler gav anledning til diskussion. Baggrunden herfor er, at der i Kyoto protokollen skelnes mellem de lande, som har en reduktionsforpligtigelse – industrilandene – og dem, som ikke har – udviklingslandene. En række udviklingslande fandt, at denne sondring også skal gælde for skibsfart. Imidlertid fastholdt miljøkomitéen, at fremtidig IMO regulering skal gælde lige for alle skibe, idet 7-8 udviklingslande, som var i mindretal, tog forbehold over for denne del af beslutningen.

Desuden diskuteredes to konkrete danske forslag, som begge mødte stor sympati, idet der også var en række spørgsmål. Med hensyn til det konkrete danske løsningsforslag om obligatoriske regler for nye skibes miljøpræstationer baseret på designkrav i selve bygningsfasen besluttede miljøkomitéen, at dette forslag skal gennemføres og udvikles til egentlige konventionsregler med sigte på godkendelse allerede på MEPC58 i oktober 2008. Med hensyn til forslaget om at afgiftspålægge brændstof til skibe i international fart og lade provenuet fra afgiften gå til at købe CO₂ kvoter og klimakreditter besluttede miljøkomitéen at henvise til yderligere behandling på kommende IMO møder om CO₂ spørgsmålet.

Der var generelt i komitéen enighed om at arbejde hurtigt frem mod en løsning. For at understrege vigtigheden af emnet accepterede miljøkomitéen således, at der afholdes et ekstraordinært IMO mø-

de om CO₂ spørgsmålet i Oslo i slutningen af juni 2008, ligesom muligheden for ekstraordinært møde i begyndelsen af 2009 også blev nævnt.

Processen for det videre IMO arbejde er på denne baggrund følgende:

- 23.-27. juni 2008 – ekstraordinært møde om CO₂ i Oslo
- 6.-10. oktober 2008 – 58. møde i miljøkomitéen
- Primo 2009 – muligt ekstraordinært møde om CO₂
- Juli 2009 – 59. møde i miljøkomitéen.

Miljøkomitéens beslutning om navnlig de ni principper kan anses for at være et fremskridt i handlingerne. Med beslutningen er der lagt en vigtig sten, dels fordi den som politisk princip understreger det vigtige dobbelte hensyn, at alle flagstater skal bidrage effektivt, men samtidig på lige fod, dels fordi den viser, at IMO er parat til at anvende flertalsafgørelser i bestræbelserne på at levere en effektiv global regulering af skibsfartens CO₂ udledning. Vejen er imidlertid endnu lang, men det er fortsat regeringens holdning, at regulering som første prioritet bør udvikles og fastlægges i IMO. Inden udgangen af oktober 2008 skal IMO imidlertid skabe vished for, at der kan vedtages bindende og ambitiøs regulering, således at det ikke bliver nødvendigt at lade dette spørgsmål indgå i de egentlige forhandlinger på COP15 i december 2009 om en post-2012 aftale i regi af klimakonventionen og/eller i EU-baserede initiativer.

2. Luftforurening fra skibe

Der blev opnået enighed om et nyt sæt regler for luftforurening fra skibe. Reglerne skal vedtages endeligt på MEPC58 til oktober 2008. Der er samlet set tale om et sæt regler, der vil føre til en væsentlig reduktion i udslippet af NO_x (kvælstofoxider), SO_x (svovloxider) og partikler fra skibe – og som omfatter både nye skibe og eksisterende skibe. Generelt er filosofien i reglerne, at der stilles meget skrappe krav tæt på land, hvor de skadelige virkninger af luftforurening på miljø og sundhed er størst, samtidig med at der sker en markant skærpelse af kravene i forhold til de globale grænseværdier for brændstoffer.

De nye regler betyder, at NO_x-udslippet fra alle nye skibe fra 2011 reduceres med 15-25 % i forhold til det nuværende niveau. I 2016 skal NO_x-udslippet fra nye skibe ned på 80 % af det nuværende niveau, når skibene sejler i særlige, kystnære områder - hvilket blandt andet kommer til at omfatte Østersøen, Nordsøen og alle indre danske farvande.

Der stilles desuden krav om, at udslippet af NO_x fra ældre motorer i store skibe skal nedbringes, hvis der findes en kommercielt tilgængelig metode hertil. Danmark har under forhandlingerne arbejdet aktivt for, at reguleringen af de ældre motorer kom til at indgå i de nye regler.

For så vidt angår forurening med SO_x og partikler betyder de nye regler, at grænseværdien for svovlindhold i skibsbrændstoffer i særlige kystnære områder - herunder Østersøen, Nordsøen og de indre danske farvande – i 2010 nedsættes fra 1,5 % til 1 % og i 2015 til 0,1 %.

I forhold til de globale grænseværdier for skibsbrændstoffer, skærpes kravene således at grænseværdien for svovlindhold reduceres fra 4,5 % til 3,5 % i 2012 og yderligere til 0,5 % i 2020. Det er dog

indbygget en revisionsklausul, der betyder, at ikrafttræden udskydes til 2025 såfremt der ikke er tilstrækkelige forsyninger af brændstof med 0,5 % svovlindhold i 2020.

Der er ikke sat særskilte grænseværdier for partikeludslip. Det skyldes at udslippet af partikler automatisk falder når svovlindholdet i brændstoffet reduceres.

Reguleringen tillader anvendelse olie med et svovlindhold højere end de nævnte grænseværdier, hvis udstødningen til gengæld renses tilsvarende for SO_x.

3. Ophugning og genanvendelse af udtjente skibe

Der blev ikke truffet indholdsmæssige beslutninger på mødet, der var præget af langsommelighed og højt tekniske detaljeringsniveau. Det blev besluttet, at afholde et ekstra arbejdsgruppemøde umiddelbart forud for MEPC58 til oktober 2008. Formålet er at sikre, at MEPC58 kan præsenteres for et færdigt udkast til konvention og forberede den endelige vedtagelse på den diplomatiske konference i maj 2009.

De for Danmark mest centrale emner blev drøftet, men der blev ikke truffet endelige beslutninger.

For så vidt angår drøftelserne om en implementeringsmekanisme, var der massiv modstand fra en lang række toneangivende ulande – herunder Indien og Bangladesh – med henvisning til, at en bindende mekanisme vil være i konflikt med et lands suverænitet. Heroverfor stod en række i-lande, inkl. Danmark, som ønskede en stærk og bindende implementeringsmekanisme. Det hidtidige forslag til en implementeringsbestemmelse i selve konventionsteksten blev slettet. Udkommet af forhandlingerne blev, at parterne frem til MEPC58 skal fortsætte med at drøfte mulighederne for en implementeringsmekanisme eventuelt i form af en ikke-bindende resolution, der kan vedtages samtidig med konventionens vedtagelse. Set i lyset af den massive modstand fra ulandene bliver det overordentligt vanskeligt, at komme igennem med en stærk og bindende implementeringsmekanisme, som ønsket af bl.a. Danmark..

For så vidt angår non-party-problematikken, tegnede der sig et massivt flertal mod USA's krav om, at konventionen giver mulighed for anvendelse af ophugningsfaciliteter, der ligger i lande, som ikke er parter til konventionen. I stedet blev der enighed om, at der som alternativ skal ses på mulighederne for, i en overgangsperiode efter konventionens ikrafttræden, at anvende sådanne faciliteter i det omfang, der ikke vil være tilstrækkelig med ophugningsfaciliteter hos parter til konventionen. Der skal arbejdes videre med emnet frem til MEPC58.

Der var heller ikke substans-drøftelse af det dansk-franske forslag, om 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. Forhandlingerne herom vil også fortsætte frem til MEPC58.

4. Tekniske gennemførelsesbestemmelser til Ballastvandkonventionen

MEPC57 godkendte reviderede retningslinier vedrørende godkendelse af rensesystemer, der anvender aktive stoffer til rensning af ballastvand. En række konkrete systemer til rensning af ballastvand i skibe blev også vedtaget.

MEPC58 forventes at foretage en samlet vurdering af, om der er nye systemer til rådighed for skibsfarten, således at systemerne kan være klar til indbygning i de første skibe, der skal leve op til konventionens krav om rensning af ballastvand fra 2011.

Også en række tekniske spørgsmål vedrørende prøvetagning af ballastvand ombord på skibe blev drøftet m.h.p. endelig færdiggørelse af retningslinier på MEPC58. Endelig blev revision af en række andre retningslinjer og eventuel etablering af nye drøftet på mødet. Dette arbejde og overvejelser fortsættes på MEPC58.