

**Orientering til Folketinget
om
58. møde i IMO's Miljøkomite MEPC
den 6. oktober – 10. oktober 2008**

IMO's miljøkomité MEPC afholder sit 58. møde i London i dagene 6. oktober – 10. oktober 2008.

Mødets vigtigste emner for Danmark er:

- 1) Intensivering af en proces, der skal føre til reduktion af skibsfartens udledning af CO₂ – en proces frem mod *evt.* senere vedtagelse (inden efteråret 2009).
- 2) Skærpede regler vedrørende luftforurening fra skibe → skridt i en proces frem mod 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 den sidste guideline → vedtagelse på MEPC 58

I den danske delegation deltager medarbejdere fra 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

Der har siden MEPC 55 været intensiverede drøftelser om skibsfartens udledning af drivhusgasser. Danmark fremsatte således på MEPC 57 et forslag om 9 grundlæggende principper for en kommende IMO-regulering af skibsfartens CO₂ emissioner, herunder et princip om, at fremtidig IMO-regulering skal gælde for skibe i international fart uanset flag samt, at skibsfarten effektivt skal bidrage til at begrænse det samlede globale CO₂-udslip. På trods af modstand fra en række udviklingslande blev det besluttet at lægge de ni principper til grund for det videre arbejde. På MEPC57 fremsatte Danmark endvidere 2 konkrete forslag – henholdsvis et forslag om et obligatorisk design CO₂ indeks for nye skibe og et forslag om indførelse af en international

afgift på brændstof, hvor provenuet kan kanaliseres videre til køb af klimakreditter og/eller anvendes til klimaformål i udviklingslande. Der var overordnet støtte til et design CO2 indeks for nye skibe, mens der var begrænset opbakning til indførelse af markedsbaserede virkemidler på globalt plan, herunder til det danske forslag om en afgift på brændstof.

På MEPC58 forventes indgående drøftelser af det konkrete tekniske indhold i et obligatorisk design CO2 indeks med henblik på godkendelse af et design CO2 indeks. Der forventes ligeledes en fortsat drøftelse af øvrige virkemidler, herunder markedsbaserede forslag som det danske forslag om en brændstofafgift samt et forslag om at etablere et internationalt kvotehandelssystem (ETS) for skibsfart. På baggrund af modstanden fra primært en række udviklingslande kan der ikke forventes enighed om markedsbaserede virkemidler.

På MEPC58 vil man fra dansk side arbejde med afsæt i et positionspapir, som regeringen vedtog i efteråret 2007, for løsninger i form af konkret bindende regulering i IMO. På den baggrund vil Danmark arbejde for at opretholde intensiteten i forhandlingerne om et design CO2 indeks samt fortsat arbejde for, at der kan samles støtte til indførelse af øvrige markedsbaserede virkemidler – herunder særligt det danske forslag om en brændstofafgift.

2. Luftforurening fra skibe

På MEPC 53 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 MEPC 57 godkendte parterne revisionen af Annex VI, der fastsætter skærpede regler for udslippet af NOx fra skibsmotorer og for svovlindholdet i skibsbrændstoffer. Revisionen forventes endeligt vedtaget på MEPC 58.

Der udestår en række diskussioner af mere teknisk karakter om den praktiske udformning af nogle af de nye regler, herunder:

- Behov for udarbejdelse af retningslinjer for godkendelse af systemer til rensning af udstødningsgas for overholdelse af de NOx-krav, der træder i kraft i 2016
- Videre arbejde med retningslinjer for godkendelse af systemer til rensning af udstødningsgas for SOx
- Simplificering af kriterier og ansøgningsprocedure for oprettelse af emissions-kontrol områder

Danmark har deltaget aktivt i arbejdet med revisionen af Annex VI. Efter Regeringens opfattelser er der tale om et sæt ambitiøse, fremtidssikrede regler, der vil føre til en væsentlig reduktion i udslippet af NOx, SOx og partikler fra skibe. Det er en væsentlig skærpelse af reglerne for luftforurening

fra skibsfart. Danmark støtter derfor at MEPC 58 vedtager den revision af Annex VI, der blev godkendt af MEPC 57.

Danmark har sammen med Korea og Japan bidraget med et papir, der anbefaler at der udarbejdes retningslinjer for godkendelse af systemer til NOx-rensning. Sådanne retningslinjer vil betyde, at systemer til NOx-rensning vil kunne godkendes på en mere fleksibel måde uden at der gås på kompromis med de nye grænseværdier.

Danmark støtter desuden at der arbejdes videre med retningslinjerne for godkendelse af systemer til SOx-rensning.

Endelig støtter Danmark, at kriterier og ansøgningsprocedurer for oprettelse af emissions-kontrol områder simplificeres, herunder at det ikke længere pålægges ansøgerne at påvise de skadelige virkninger af SOx, NOx og partikler på sundhed og økosystemer, da disse effekter er alment accepterede. Danmark støtter ikke at forsyningen af brændstof, som foreslået af en række Olie-organisationer, skal indgå som kriterium for oprettelse af emissions-kontrol område.

Danmark støtter vedtagelsen af revisionen af Annex VI. Desuden arbejder Danmark for:

- At der udarbejdes af retningslinjer for godkendelse af systemer til NOx-rensning.
- At der arbejdes videre med retningslinjerne for godkendelse af systemer til SOx-rensning.
- At kriterier og ansøgningsprocedure for oprettelse af emissions-kontrol områder simplificeres.
- At oprettelse af emissions-kontrol områder ikke gøres afhængig af forsyningen af brændstof.

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 MEPC 54 (foråret 2006) første udkast til en ny konvention. Dette udkast er blevet forhandlet på 4 MEPC-møder, 3 uformelle arbejdsgruppemøder og har været igennem en række skriftlige forhandlinger imellem parterne.

På MEPC 58 skal der forhandles en præcisering af en lang række bestem-

møder i konventionen. Af centrale emner skal nævnes 1) den endelige udformning af konventionens ikrafttrædelsesbestemmelser – skal der indgå en procentvis andel af parter med ophugningsfaciliteter eller ej og 2) hvorledes der sikres ensartet implementering af konventionen.

Danmark har været meget aktiv i de hidtidige forhandlinger og har indsendt bidrag og tekstforslag til forhandlingerne. Danmark har ligeledes til brug for MEPC 58 fremsendt et forslag, hvis formål er at sikre, at myndighederne i forbindelse med udstedelse af ”klar til ophugningscertifikat” sikrer, at den ophugningsfacilitet, hvor et konkret skib skal ophugges har autorisation til at behandle de farlige stoffer/materialer, der er i skibet.

Der forventes, at emnerne ikrafttrædelsesmekanisme, implementeringsmekanisme og brug af non-party faciliteter må overlades til en diplomatkonference, der afholdes i 2009 og hvor konventionen forventes vedtaget.

Med hensyn til non-party-problematikken blev denne drøftet på MEPC 57, hvor der var markant flertal for at konventionen alene adresserer parter til konventionen. Der er ikke indsendt forslag til MEPC 58 om non-party problematikken, så der vil ikke være formelle drøftelser heraf.

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 respektere 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.

¹ Konventionen træder først i kraft, når 30 nationer og 35 % af verdenstonnagen har ratificeret. I øjeblikket har kun 14 nationer og 3,55 % af tonnagen ratificeret. I EU/EØS er det kun Spanien og Norge, der har ratificeret konventionen.

MEPC 58 forventes at godkende en guideline vedrørende prøvetagning af ballastvand ombord på skibe (den sidste i rækken).

MEPC 58 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.