

J.nr. MST-779-00071

Ref. hhi

Den 24. oktober 2008

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

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

Mødets vigtigste emner for Danmark var:

- 1) Intensivering af en proces om skibsfartens udledning af CO₂ med henblik på regulering
- 2) Skærpede regler vedrørende luftforurening fra skibe - vedtaget
- 3) Etableringen af nye bindende internationale regler for ophugning og genanvendelse af udtjente skibe – forventes vedtaget på Diplomatkonference (foråret 2009).
- 4) Arbejde med tekniske gennemførelsesbestemmelser til Ballastvandkonventionen vedr. den sidste guideline - vedtaget.

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 MEPC 58, oversendt til Folketinget 6. oktober 2008.

1) Reduktion af skibsfartens udledning af CO₂

På MEPC 58 var der en principiel drøftelse af spørgsmålet om, hvorvidt en global regulering af international skibsfarts CO₂-udledning skal fastsættes i regi af FN's Internationale Søfartsorganisation, IMO, eller i regi af FN's Klimakonvention, UNFCCC.

En række udviklingslande fastholdt synspunkterne fra tidligere møder om, at hvis en global regulering fastlægges i IMO, skal Kyoto-protokollens princip om fælles men differentieret ansvar lægges til grund for en fremtidig CO₂-regulering. Dette vil være i modsætning til IMO's generelle princip om, at skibe behandles ens uanset flag. På den anden side gav en række industrilande udtryk for, at det videre arbejde om reduktion af skibsfartens CO₂-udledning skal omfatte skibe uanset flag med afsæt i IMO's globale mandat, da man i modsat fald kan ende med en regulering, som kun omfatter ca. 20-25 pct. af verdens tonnagen, hvilket ikke vil gavne klimaet og ligeledes virke konkurrencefordrivende. Der var på mødet tilkendegivelser af, at det vil blive vanskeligt at opnå en forpligtelse til bindende regulering af skibsfartens CO₂-udledning i IMO forud for COP 15.

Tekniske og operative løsninger

På baggrund af en lang række konkrete ændringsforslag blev der godkendt foreløbige retningslinier for beregning af et energieffektivitets design indeks for nye skibes miljøpræstationer. Indekset er baseret på designkrav i selve bygningsfasen. Energieffektivitets design indekset vedrører de syv mest almindelige skibstyper, der præsenterer den helt overvejende udledning af CO₂ fra skibe i international fart. Indekset omfatter definitioner for fremdrivningseffekt, hastighed, lasteevne og hjælpemotoreffekt og blev udformet således, at skibe konstrueret med energibesparende tiltag tilgodeses ved beregning af indekset. Det nye indeksforslag er hovedsagligt baseret på danske forslag. Der blev lagt op til, at de foreløbige retningslinier for beregning af indekset i den kommende tid afprøves ved gennemregning af eksisterende skibe med henblik på at foretage eventuelle efterfølgende forbedringer.

Der blev desuden arbejdet videre med udarbejdelse af en vejledning om bedste praksis samt af retningslinjer for et operativt indeks og for energieffektivitetsplaner for skibe. Løsningerne udvikles som frivillige redskaber til brug for rederierne, så sejladsen kan gennemføres mest energieffektivt. Ligeledes var der opbakning til, at de potentielle effekter af tekniske og operative løsninger for international skibsfart skal vurderes nærmere.

Det blev besluttet at afholde et ekstraordinært arbejdsgruppemøde om CO₂ i marts 2009 med henblik på at arbejde videre med de tekniske og operative tiltag, herunder med de foreløbige retningslinier for beregning af energieffektivitets design indekset med henblik på godkendelse af et indeks på MEPC 59.

Markedsbaserede tiltag

Der var en overordnet drøftelse af markedsbaserede mekanismer, herunder det danske forslag om at etablere en international kompensationsfond, hvor provenuet af en skibsbrændstofafgift anvendes til køb af CO₂ kvoter og klimakreditter og/eller finansiering af klimatiltag i udviklingslandene. Dette forslag blev drøftet sammen med et forslag om at indføre et kvotehandelsystem (ETS) for international skibsfart. Drøftelserne var præget af, at en række udviklingslande fastholdt deres modstand mod markedsbaserede løsninger, mens en række industrilande gav udtryk for, at forslagene skulle blive på bordet med henblik på videre drøftelse. Mere detaljerede drøftelser af de enkelte markedsbaserede forslag vil således ske på MEPC 59, som afholdes i juli 2009.

2. Luftforurening fra skibe

Komiteén vedtog et sæt skærpede regler for luftforurening fra skibe, der var godkendt det foregående møde i komiteén (MEPC 57).

Der er tale om et sæt ambitiøse, fremtidssikrede regler, der vil betyde en væsentlig reduktion i skibsfartens udslip af kvælstofoxider (NO_x), svovloxider (SO_x) og partikler på globalt plan. De nye regler træder i kraft 1. juli 2010 og skærpes yderligere frem mod 2020.

De nye regler tager udgangspunkt i en differentieret tilgang, hvor kravene til udslip er skarpere tæt på land, der hvor den skadelige effekt af luftforurening fra skibe på miljø og sundhed er størst. Samtidig skærpes også de globale regler, så der sikres en væsentlig nedbringelse af den samlede luftforurening fra skibsfarten.

Der blev på mødet foretaget en række ikke-indholdsmæssige korrektioner af teksten, bl.a. for at sikre et mere enkelt regelsæt.

Herudover blev der identificeret en række områder, hvor der er behov for at IMO udarbejder retningslinjer for at lette implementeringen af de nye regler. Dette arbejde vil foregå i en underkomite under MEPC (BLG-gruppen).

3. Ophugning og genanvendelse af skibe

Efter flere års forhandlinger blev der på mødet opnået enighed om hovedindholdet af et udkast til ny konvention om ophugning og genanvendelse af udtjente skibe. Konventionen skal vedtages endeligt på en Diplomatkonference i foråret 2009.

De indholdsmæssige bestemmelser sikrer, at der for hvert skib føres en liste over indholdet af de farlige stoffer, der indgår i skibets konstruktion, og der er udviklet bestemmelser om, at der for hvert skib, der skal ophugges, skal laves en ophugningsplan for selve ophugningen. Denne ophugningsplan er meget central i forbindelse med at sikre, at den konkrete ophugningsvirksomhed er i stand til at håndtere det pågældende skib sikkert og miljømæssigt ansvarligt.

I den forbindelse lykkedes det også på mødet - efter stort pres fra Danmark - at få sikret, at myndighederne i forbindelse med udstedelse af et såkaldt "klar til ophugningscertificat" sikrer, at den ophugningsfacilitet, hvor et konkret skib skal ophugges, faktisk har autorisation til at behandle de farlige stoffer/materialer, der er i skibet.

Fra dansk side har der også været lagt vægt på, at konventionen kom til at indeholde en mekanisme, der kan sikre en ensartet implementering af konventionen. Der var imidlertid kun tilslutning til en bestemmelse om en frivillig løsning, hvor den pågældende stat selv beslutter, om man ønsker en vurdering af sit implementeringsniveau og i givet fald af hvem. Danmark vil under de afsluttende forhandlinger til foråret arbejde for at få styrket bestemmelsen

Et andet centralt emne, der var til forhandling var udformningen af konventionens ikrafttrædelsesbestemmelse. Normalt er det sådan, at konventioner under IMO træder i kraft, når et antal lande og en nærmere fastsat procentdel af den samlede verdens tonnage har ratificeret konventionen. I relation til denne konvention er der derudover fra en række landes side fremsat ønske om, at der herudover tilføjes et tredje kriterium – nemlig ophugningskapacitet. Det er efter Danmarks opfattelse problematisk, idet der alene findes historiske opgørelser over, hvad der er blevet ophugget gennem tiden, og denne ophugning er i sagens natur ikke sket inden for rammerne af denne konvention og opfylder dermed heller ikke nødvendigvis kravene efter konventionen. Et evt. kriterium bør derfor baseres på konventionens krav. Der blev ikke truffet nogen beslutning og den endelige udformning skal forhandles på Diplomatkonferencen.

Herudover udestår der forskellige andre spørgsmål til den endelige afslutning af forhandlingerne, herunder hvordan "Non-party" spørgsmålet skal håndteres inden for rammerne af denne konvention,

Samlet set foreligger der nu et godt udkast til konvention til endelig vedtagelse på Diplomatkonferencen i foråret 2009.

4. Tekniske gennemførelsesbestemmelser til Ballastvandkonventionen

MEPC 58 vedtog en guideline om prøvetagning af ballastvand - dette er den sidste af de i alt 14 guidelines, der skulle udarbejdes under konventionen.

Herudover blev der foretaget en revision af en guideline om godkendelse af prototyper til rensning af ballastvand ombord på skibe, denne revision blev vedtaget.

Endvidere vurderede MEPC 58, at der inden for sektoren er en positiv udvikling af systemer til rensning af ballastvand ombord på skibe. En vurdering af, hvorvidt der er tilstrækkelig typegodkendt teknologi til rådighed til skibe bygget i 2010, vil blive foretaget på næste møde i komiteen (MEPC 59). Denne vurdering vil kun have indflydelse på ikrafttrædelsestidspunktet i forhold til skibe der bliver bygget i 2010. Det blev på mødet oplyst, at der nu er 16 stater svarende til ca. 14 % af verdens bruttotonnage, der har ratificeret konventionen.