

Notat



Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

FN's søfartsorganisation IMO afholder sit 62. møde i miljøkomitéen MEPC i London den 11. -15. juli 2011

Mødets vigtigste emner for Danmark er:

- 1) Skibsfarten udledning af CO₂
- 2) Luftforurening fra skibe
- 3) Ophugning af udtjente skibe
- 4) Ballastvand
- 5) Affald fra skibe

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

1. Skibsfartens udledning af CO₂

Det er højt prioriteret for Danmark, at der sker vedtagelse af det såkaldte energieffektivitetsdesignindeks (EEDI) på det kommende møde i MEPC. EEDI vil medføre, at der fastsættes obligatoriske krav til nye skibes energieffektivitet, og disse krav vil gradvist blive øget. EEDI er oprindeligt et dansk forslag, og Danmark har – sammen med otte andre lande – fået regelsættet sat på dagsordenen med henblik på vedtagelse som en del af den eksisterende MARPOL-konvention (Konventionen om forebyggelse af forurening fra skibe) og med ikrafttræden 1. januar 2013.

Dernæst vil Danmark arbejde for, at der fastsættes klare mål for det videre arbejde med et markedsbaseret virkemiddel i IMO. Den nuværende arbejdsplan, der udløber med dette møde, lagde op til, at komitéen skulle pege på et markedsbaseret virkemiddel til videre udvikling samt identificere de elementer, der skulle indeholdes i et sådant forslag. Det er dog tvivlsomt, om drøftelsen er så fremskreden, at en sådan beslutning kan træffes på nuværende tidspunkt. Blandt de forslag, der drøftes, er det dog det oprindeligt danske forslag om en "International Green House Gas Fund", der nyder størst tilslutning. Forslaget indebærer, at skibsbrændstof pålægges et bidrag, som blandt andet skal finansiere sektorens CO₂ offsets ved køb af JI/CDM i udviklingslande og klimatiltag i udviklingslande. Forslaget er blevet løbende udviklet siden det blev fremsat i 2008. Bl.a. er der til IMO fremsendt et udkast til konventionstekst. Forslaget er i sin nuværende form et fælles forslag fra Danmark, Cypern, Marshalløerne, Liberia, Nigeria, Sydkorea og den internationale tankskibsrederorganisation, IPTA. Hertil kommer, at den internationale rederorganisation, ICS, har peget på forslaget om et globalt brændstofbidrag som det mest gangbare globale virkemiddel. Grækenland har ligeledes tilkendegivet deres støtte til forslaget.

Der er i øjeblikket i MEPC en række lande, som søger at hindre, at der træffes beslutninger i forhold til reduktion af udledning af CO₂. Dette sker med henvisning til, at IMO's regulering skal følge UNFCCC-princippet om landenes fælles, men differentierede ansvar, det såkaldte CBDR-princip, således at reglerne alene skal gælde for i-landenes skibe. Danmark og adskillige andre fastholder, at IMO's princip om ikke-diskriminering (flagneutralitet) er det primære princip, samt at IMO som udgangspunkt regulerer skibe og ikke lande. Endvidere følger det af forslaget om "International Green House Gas Fund", at CBDR-princippet kan tilgodeses i den måde, provenuet anvendes, ved at der sker finansiering af klimatiltag i ulande. En opdeling mellem i- og ulande ville endvidere medføre, at klimaeffekten af et instrument ville være begrænset, da op mod 75 % af verdens skibe allerede fører ulands flag. Et differentieret anvendelsesområde for et nyt instrument, ville kunne føre til at endnu flere skibe ville føre ulandes flag i fremtiden og dermed undgå klimareguleringen.

2. Luftforurening fra skibe

På MEPC 58 i 2008 blev der vedtaget skærpede regler for udslip af luftforurening fra skibe, både i forhold til svovl, der medfører en samtidig begrænsning af partikelforureningen, og i forhold til kvælstofilter (NO_x). Reglerne er kendt som det reviderede MARPOL Annex VI.

I forhold til svovl træder de vigtigste ændringer i kraft i 2015, hvor skibsbrændstoffets højeste tilladte svovlindhold sænkes fra 1 % til 0,1 % i de særligt følsomme områder for svovl, SECA'erne, som inkluderer både Østersøen og Nordsøen, herunder alle danske farvande. I 2020 sænkes den globale grænse fra 3,5 % til 0,5 %, dog med mulighed for udskydelse til 2025, hvis der ikke er tilstrækkeligt brændstof med lavt svovlindhold til rådighed i 2020.

De nye NO_x-regler indføres i to trin med ikrafttrædelse 2011 og 2016. Reduktionerne er angivet i forhold til de nuværende grænseværdier (Trin 1):

- Trin 2 fører til en reduktion i NO_x-udslippet fra alle nye skibe på omkring 20 % (er trådt i kraft).
- Trin 3 fører til 80 % reduktion af NO_x-udslippet for nye skibe, dog kun i særligt følsomme områder.

Der arbejdes på, at Østersøen og Nordsøen udpeges til særlig følsomme områder for NO_x, de såkaldte NECA'er, inden 2016. Danmark (ved Miljøstyrelsen) har sammen med Holland påtaget sig den ledende rolle i forhold til at udarbejde den nødvendige ansøgning til IMO. Udenfor de særligt følsomme områder skal skibene overholde Trin 2, og endelig er der besluttet regler for udslippet af NO_x fra visse typer af ældre skibsmotorer.

Der arbejdes i underkomitéen BLG (Bulk, Liquid and Gases) på at sikre, at de skrappe emissionskrav i 2016 kan opnås. Således færdiggjorde underkomiteen i februar 2011 et udkast til en vejledning om test og certificering af SCR-anlæg (Selective Catalytic Reduction) om bord på skibene. SCR er den mest udbredte teknologi til sikring af Trin 3 NO_x-reduktion, og vejledningen vil medføre ændringer til den tekniske NO_x-kode, dvs. de tekniske krav i reglerne. Vejledningen forventes vedtaget på det kommende MEPC 62, og ændringerne i NO_x-koden forventes også behandlet.

Et relativt nyt fokusområde indenfor luftforurening og klimaeffekt er de såkaldte Short Lived Climate Forcers, dvs. stoffer med en opvarmende effekt, som har en kort opholdstid i atmosfæren. Et af disse stoffer er Black Carbon – sodpartikler – som udgør en del af den sundhedsskadelige partikelforurening fra bl.a. motorer. Disse partikler har en opvarmende effekt, især i de arktiske egne, og med øget fremtidig skibstrafik i Arktis som følge af mindre isudbredelse kan skibenes udslip forventes at stige her. Danmark har deltaget i undersøgelser af problemets omfang – bl.a. i Arktisk Råd og LRTAP (konventionen for grænseoverskridende luftforurening) - og ved det kommende MEPC 62 indledes arbejdet med at behandle Black Carbon i forhold til skibe. Det er sandsynligt, at det ved mødet vedtages at behandle emnet over de kommende par år i underkomitéen BLG.

3. Ophugning af udtjente skibe

I maj 2009 blev Hong Kong konventionen om sikker og miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe vedtaget. Konventionen er endnu ikke trådt i kraft, og der ventes at gå nogle år, før det sker.

På MEPC 62 skal der arbejdes videre på udarbejdelsen af en række internationale tekniske vejledninger for udmøntningen af Hong Kong konventionen. Der er på nuværende tidspunkt blevet opnået enighed om en vejledning for, hvorledes skibsejeren skal udarbejde skibets ”oversigt over farlige stoffer”. Under udarbejdelse og til forhandling på MEPC 62 er tre yderligere vejledninger:

- 1) vejledning i, hvorledes ophugningsfaciliteten udfører en sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning – ”facility” vejledningen
- 2) vejledning i, hvorledes en skibsophugningsplan udarbejdes og
- 3) vejledning til myndighederne i forhold til godkendelse af ophugningsfaciliteten.

Danmark arbejder for, at de krav, der er til specielt miljøhensyn og korrekt håndtering af de farlige stoffer og materialer, der bliver tilovers ved en ophugning, bliver udmøntet i en specifik vejledning.

Der er stadig en række tekniske udestående i alle tre vejledninger, men idet ”facility” vejledningen har været forhandlet over en længere årrække, vil der på MEPC 62 blive presset på for, at denne vedtages på mødet. Danmark vil arbejde for, at vejledningen først kommer til vedtagelse på det tidspunkt, hvor kravene til miljøet er ordentligt reflekteret i vejledningen.

4. Ballastvand

Ballastvandkonventionen er fra 2004. men er ikke trådt i kraft endnu.¹

Danmark har i perioden fra 2004 afventet færdiggørelse af ballastvandkonventionens guidelines og udvikling af renseteknologi til brug for skibene. For øjeblikket arbejdes der nationalt og internationalt med en udmøntning og koordination af visse af de kommende regler. Regionalt er det bl.a. reglerne for dispensation til skibe i fast rute i Østersøen og Nordsøen, som der arbejdes med.

¹ Ballastvandkonventionen blev undertegnet i London i februar 2004 og den træder i kraft 12 måneder efter, at 30 lande med tilsammen 35 % af verdensflådens bruttotonnage (BT) har ratificeret. I øjeblikket har 28 lande med tilsammen 25,43 % BT ratificeret. Det forventes at ”30 lande kriteriet” nås ved udgangen af 2011.

Folketinget har i maj 2011 enstemmigt vedtaget en ændring af havmiljøloven, som muliggør en dansk ratificering i løbet af 2011.

På MEPC62's dagsorden er bl.a. godkendelsen af en række behandlingsanlæg, der anvender aktive rensmidler til at slå potentielt invasive arter ihjel. Det sker på baggrund af en fast procedure med ansøgninger, der gennemgås af en ekspertgruppe² (GESAMP-BWWG), som på den baggrund indstiller til MEPC, om en given ansøgning bør godkendes eller ej. Danmark støtter traditionelt GESAMP-BWWG's indstillinger om godkendelse eller afslag.

MEPC forventes desuden at nedsætte en arbejdsgruppe vedr. ballastvand (review group), der bl.a. skal forholde sig til visse specielle skibstyper, der kun vanskeligt kan overholde konventionens krav, samt andre spørgsmål om ballastvand, som MEPC ønsker vurderet eller undersøgt. Arbejdsgruppen rapporterer direkte til MEPC.

MEPC62 bliver desuden informeret om nationale myndigheders typegodkendelser af behandlingsanlæg til skibe. MEPC 62 har ingen danske ansøgninger eller typegodkendelser til godkendelse, henholdsvis notifikation.

5. Affald fra skibe

Østersølandene, herunder Danmark, har anmodet om, at Østersøen udpeges som "Special Area" for udledning af kloakspildevand. Dette forudsætter, at MARPOL-konventionen (Konventionen om forebyggelse af forurening fra skibe) ændres. Udpegningen som "Special Area" indebærer, at der bliver forbud mod udledning af kloakspildevand, der ikke er rensset på linje med de landbaserede anlægs rensning. Efter gældende regler skal skibenes kloakspildevand ved udledning indenfor søterritoriet desinficeres og findeles, men ikke renses for så vidt angår næringssalte.

Initiativet har baggrund i HELCOM's aktionsplan for Østersøen fra november 2007. Baggrunden er færgers og krydstogtskibes bidrag til Østersøens overgødskning grundet kloakspildevandets indhold af næringssalte.

På MEPC 61 blev forslaget principgodkendt. Endelig vedtagelse forudsætter, at der etableres tilstrækkelige modtagefaciliteter i havnene for kloakspildevand. En særlig udstyrs-standard med hensyn til skibenes eventuelle rensning af kloakspildevandet drøftes i en særlig udstyrs-gruppe i IMO, og forventes vedtaget i 2012. På MEPC 62 lægges op til en endelig vedtagelse af en ændring af MARPOL-konventionen, således at Østersøen kan udpeges som "Special Area".

Det kan supplerende oplyses, at modtagefaciliteterne for kloakspildevand i de relevante danske havne forventes at være tilstrækkelige, når reglerne er trådt i kraft.

² MEPC anvender GESAMP-BWWG (GESAMP: The Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection) (BWWG: Ballast Water Working Group) til at vurdere jf. guideline nr. 9 om behandlingsanlæg, der anvender aktive substanser kan godkendes.

En korrespondancegruppe under MEPC har drøftet en ændring af MARPOL-konventionen for så vidt angår affald. Man har særlig drøftet bortskaffelsen af døde dyr (dyr, der er døde under skibstransporten), og udledningen af vaskemidler. Begge kategorier bør høre under MARPOL-konventionens regler om affald.

Efter dansk opfattelse er drøftelserne konstruktive. Korrespondancegruppen kunne fortsætte sine drøftelser. Blandt andet kunne forholdet til London-konventionen om forbud mod dumpning for så vidt angår døde dyr undersøges nøjere. Danmark kan dog også acceptere, hvis en ændring vedtages på det foreliggende grundlag.