

NOTAT



Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Miljøteknologi
J.nr. MST-5202-00032
Ref. JESTU
Den 10. februar 2012

FN's søfartsorganisation IMO afholder sit 63. møde i miljøkomitéen MEPC i London den 27. februar -2. marts 2012

Mødets vigtigste emner for Danmark er:

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

I den danske delegation deltager medarbejdere fra Klima-, Energi- og Bygningsministeriet, Erhvervs- og Vækstministeriet samt Miljøministeriet. Endvidere er delegationen ledsaget af rådgivere fra rederierhvervet og den maritime industri.

1. Skibsfartens udledning af CO₂

Ved det seneste møde i MEPC blev det såkaldte energieffektivitetsdesignindeks (EEDI) vedtaget. EEDI fastsætter obligatoriske krav til nye skibes energieffektivitet, og disse krav vil gradvist blive øget frem til 2025. EEDI er oprindeligt et dansk forslag. Reglerne træder i kraft den 1. januar 2013 og omfatter de fleste almindelige typer lastskibe. Der er dog fortsat nogle skibstyper, der ikke er omfattet af reglerne, så som passagerskibe og ro-ro lastskibe. Det er højt prioriteret for Danmark, at disse skibstyper også omfattes af EEDI.

Danmark vil fortsat arbejde for, at der fastsættes klare mål for det videre arbejde med et markedsbaseret virkemiddel i IMO. 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 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 Klimakonventionens princip om landenes fælles, men differentierede ansvar, det såkaldte CBDR-princip (der er et af Rio-principperne), 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 ulandsflag. 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. 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. Kommissionen kommer med et forslag til EU implementering af konventionen i løbet af foråret, som vil blive behandlet under det danske formandskab.

På MEPC 63 skal der arbejdes videre på udarbejdelsen af en række internationale tekniske vejledninger for udmøntningen af Hong Kong konventionen. Der er på nuværende tidspunkt opnået enighed om en vejledning for, hvorledes skibsejeren skal udarbejde skibets ”oversigt over farlige stoffer” og en vejledning om hvorledes en skibsophugningsplan udarbejdes.

Under udarbejdelse og til forhandling på MEPC 63 er fire yderligere vejledninger:

- 1) vejledning i hvorledes ophugningsfaciliteten udfører en sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning – ”facility” vejledningen
- 2) vejledning til myndighederne i forhold til godkendelse af ophugningsfaciliteten
- 3) vejledning i undersøgelse og certificering af skibe i henhold til Hong Kong konventionen
- 4) vejledning i inspektion af skibe i henhold til Hong Kong konventionen

Der er stadig en række tekniske udestående i de to førstnævnte vejledninger, men idet ”facility” vejledningen har været forhandlet over en længere årrække, vil der på MEPC 63 blive presset på for, at denne og godkendelsesvejledningen vedtages på mødet. Danmark vil arbejde for, at kravene til beskyttelse af miljøet er ordentligt reflekteret i vejledningen.

Med hensyn til vejledning om undersøgelse og certificering og vejledning i inspektion af skibe, forligger begge i et første udkast, og det forventes ikke, at der vil være tid nok til at kunne færdigbehandle disse to vejledninger på dette MEPC møde.

3. 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. Pr. 31. januar 2012 har 33 lande med tilsammen 26,46 % BT ratificeret. Det vides ikke, hvornår bruttotonnagekravet vil blive opfyldt.

Folketinget har i maj 2011 enstemmigt vedtaget en ændring af havmiljøloven, som muliggør en dansk ratificering i løbet af 2012.

På dagsordenen for MEPC 63 er bl.a. godkendelse 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 ekspertgruppe, som på den baggrund indstiller til MEPC, om en given ansøgning bør godkendes eller ej. Danmark støtter traditionelt ekspertgruppens indstillinger om godkendelse eller afslag.

MEPC 63 bliver desuden informeret om nationale myndigheders typegodkendelser af behandlingsanlæg til skibe. MEPC 63 har en dansk ansøgning om indledende godkendelse af et dansk ballastvandbehandlingsanlæg.

4. 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 har sammen med Holland påtaget sig den ledende rolle i forhold til at udarbejde den nødvendige ansøgning til IMO om udpegning af Nordsøen, mens Finland leder arbejdet vedrørende Østersøens udpegning. 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.

Et relativt nyt fokusområde indenfor luftforurening og klima er de såkaldte Short Lived Climate Forces, 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 deltager i undersøgelser af problemets omfang – bl.a. i Arktisk Råd og LRTAP (konventionen for grænseoverskridende luftforurening) - og ved MEPC 62 sidste år indledtes arbejdet med at behandle Black Carbon i forhold til skibe. Arbejdet fortsætter over de kommende par år i underkomitéen BLG.

5. Affald fra skibe

På sidste MEPC-møde i juli 2011 blev en ændring af MARPOL-konventionen til forebyggelse af forurening fra skibe vedtaget. Ifølge ændringen udpeges Østersøen som ”Special Area” for så vidt angår udledning af kloakspildevand fra passagerskibe. Formålet med ændringen er at begrænse passagerskibenes bidrag til Østersøens nærings saltbelastning via kloakspildevandet.

Ændringen betyder, at kloakspildevand fra passagerskibe enten skal renses på linje med den rensning, der sker på kommunale rensningsanlæg, eller afleveres til havnenes modtageanlæg for affald. Det skal derfor sikres, at havnene har kapacitet til at modtage de øgede mængder kloakspildevand.

For nye skibe træder ændringen i kraft den 1. januar 2016, mens ændringen for eksisterende skibe træder i kraft den 1. januar 2018.

Ved det forestående MEPC-møde arbejdes der videre på rammerne, der skal sikre de fornødne rensningsanlæg om bord på skibene samt modtagefaciliteter i havnene.