



TIL: Sjøfartsdirektør, Sikkerhetsdirektør, avdelingsdirektørene, distriktssjefene i direktoratets distriktskontorer, adressatene på MEPCs sirkulasjonsliste (se vedlegg)
FRA: Delegasjonen v/ Sveinung Oftedal
DATO: 10. mai 2001

IMOs Miljøvernkomite MEPC 46, 23. – 27. april 2001

1. INNLEDNING

Den norske delegasjonen besto av følgende:

Funksjon:

- | | |
|-----------------------------------------------------------------|------------|
| • Rådgiver Sveinung Oftedal (Delegasjonsleder) | Plenum |
| • Senior rådgiver Trygve Scheel | WG 1 |
| • Rådgiver Dag Erik Danielsen | Plenum/DG2 |
| • Rådgiver Benedicte Leivestad | Plenum |
| • Førstekonsulent Tonje Sund, NHD | Plenum |
| • Overingeniør Bjørn Christensen, SFT Oslo | DG 1 |
| • Senior rådgiver Jan Nerland, SFT Horten | WG 3 |
| • Underdirektør Egil Lekven Fiskeridirektoratet | WG 2 |
| • Direktør Terje Gløersen, Norges Rederiforbund | WG 1 |
| • Rådgiver Øyvind Håbrekke, Norges Rederiforbund | WG 2 |
| • Seksjonsleder Olav Tveit, Det Norske Veritas | WG 2 |
| • Seksjonsleder Eivind Berg, Maling- og lakkfabrikantenes forb. | DG 1 |

Arbeidsgrupper:

WG1: Endringer av MARPOL 73/78 (Agenda punkt 2)

WG 2: Ballastvann (Agenda punkt 3)

WG 3: OPRC/HNS-implementering (Agenda punkt 4)

Drafting:

DG 1: TBT (Agenda punkt 5)

DG 2: Special Areas and PSSA's (Agenda punkt 6)

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 2. april 2001 i Sjøfartsdirektoratet. Det ble holdt et EU-koordineringsmøte i Brussel den 4. april 2001, hvor Sveinung Oftedal og Trygve Scheel og deltok fra Sjøfartsdirektoratet. Miljøverndepartement som overordnet departement deltok ikke på MEPC 46. Et overordnet mandat som beskrevet i tildelingsbrevet fra MD som annonsert på formøtet, ble ikke sendt.

Oppfølgende møte ble holdt 9. mai 2001 klokken 12:00 til 15:30 i Sjøfartsdirektoratet.

Offisiell rapport fra møtet vil bli distribuert så snart denne foreligger fra IMO. Direktoratets distriktssjefer vil få rapporten tilsendt på forespørsel.

Ytterligere informasjon eller dokumentasjon kan fås ved henvendelse til Dag Erik Danielsen på tlf 22 45 44 08, e-mail: dag.danielsen@sjofartsdir.dep.no

2. SAMMENDRAG

MEPC 46 hadde mange viktige punkter på dagsorden:

- **Raskere utfasing av oljetankskip med enkelt skrog (Endring av MARPOL 73/78 regel I 13G).**

Møtet ble enig om en utfasningsplan basert på tankskipenes leveringsdato. Utfasing av de eldste skipene begynner i 2003, og de nyeste bli faset ut i 2015. Flaggstaten kan imidlertid forlenge fristen til 2017 for de nyeste skipene, og helt frem til 2021 dersom skipene har dobbel bunn eller doble sider. Havnestater gis rett til å nekte anløp av ethvert skip med enkeltskrog etter 2015.. Et spesielt besiktigelsesprogram (CAS) for enkeltskrogede oljetankskip over 20.000/30.000 dwt ble også vedtatt.

- **Utarbeidelse av en ny konvensjon om hindring av spredning av fremmede arter i ballastvann.**

Møtet gjorde de nødvendige fremskrittene slik at en diplomatkonferanse kan holdes i 2003. Man ble enige om prinsippene for fastsettelse av en standard for utslipp av ballastvann. Utskifting av ballastvann vil bli akseptert som metode for eksisterende skip, men man skal også utarbeide en biologisk effektivitetsstandard etter et norsk forslag, som vil kunne sikre en gradvis tilstramning av kravene ettersom behandlingsteknologiene utvikler seg.

- **Utarbeidelse av en ny konvensjon om begrensning av skadelige bunnstofftyper (utfasing av TBT).**

Da dette var det siste møtet før diplomatkonferansen, ble teksten gjennomgått i en draftinggruppe. Enkelte mindre spørsmål ble avklart, men de store politiske spørsmålene vil bli løst på konferansen.

- **Opphugging av skip**

MEPC 46 var enig om at IMO hadde en rolle i dette spørsmålet som defineres til klargjøring av skipet til opphugging. En korrespondansegruppe skal se nærmere på innholdet i IMOs rolle frem til neste møte der det vil bli nedsatt en arbeidsgruppe.

- **Utslipp av klimagasser fra skip**

Norges forslag om hvordan IMOs klimagasstrategi skal utvikles fikk god tilslutning, og det vil bli nedsatt en arbeidsgruppe på neste møte som skal utforme denne strategien.

- **Retningslinjer for opprettelse av spesielt miljøfølsomme områder**

Retningslinjene er på det nærmeste ferdig og kan forventes vedtatt på neste møte.

- **Fremtidig arbeidsprogram**

T.o.r for gjennomgangen av IMOs komitestruktur ble godkjent. Det ble fra enkelte delegasjoner uttrykt bekymring over at MEPC har for få møteuker.

De viktigste sakene på neste møte vil være:

- **Ballastvann**
- **Klimagasser**
- **Opphugging av skip**
- **Oppfølging av TBT-konferansen**

3. SENTRALE AGENDAPUNKTER

Agendapunkt 2. Consideration and adoption of amendments to mandatory instruments

Generelt:

Forliset av det Malta-registrerte oljetankskipet **Erika** utenfor Frankrike i desember 1999, forårsaket betydelige oljeskader på hele 400 km av Frankrikes vestkyst. De politiske kravene om tiltak for å unngå tilsvarende ulykker i fremtiden var derfor svært klare. Etter først å ha utarbeidet forslag til en EU forordning om tidlig utfasing av oljetankskip med enkelt skrog ble det sendt inn et forslag til MEPC 45 om å endre reg. 13G i MARPOL 73/78 Annex I for å få en raskere utfasing av oljetankskip med enkelt skrog.

Med utgangspunkt i et kompromissforslag fra DK/NL/UK utarbeidet MEPC 45 et "pink paper" der det var to alternative sluttdatoer, 1. januar 2015 og 1. januar 2017, for kategori 2 og 3 skip, og en ny type tilleggsbesiktelse ("Condition Assessment Scheme - CAS") for kategori 1 og 2 skip etter 2005 og 2010.

Utgangspunktet for MEPC 46 var at EU ikke kunne godta et senere utfasingsår enn 2015, og på den annen side Brasil, som foreslo å forkaste endringsforslaget. Brasil fikk støtte fra mange Sør-Amerikanske land og enkelte u-land.

Norsk posisjon:

Norge sendte inn et dokument som foreslo å modifisere ufasingsplanen for både 2015 og 2017 alternativet i tråd med prinsippene det var enighet om på MEPC 45. I presentasjonen av dokumentet i plenum fremførte Norge at ved å velge *årsdag for levering* som dato for utfasing isteden for felles dato 1. januar (som var foreslått i "pink paper"), ville år 2015 bli et rettferdig kompromiss som alle burde kunne slutte seg. EU var opprinnelig imot det norske dokumentet, men det var på forhånd avklart at EU-landene kunne akseptere et slikt kompromiss.

Konklusjon:

Etter intense forhandlinger ble følgende ble følgende kompromiss vedtatt:

- Som hovedregel skal alle oljetankskip med enkeltskrog fases ut senest i år 2015, og i henhold til en tidsplan basert på skipets leveringsdato. Tidsplanen for kategori 2 og 3 tankskip ble betydelig endret sammenlignet med "pink paper" fra MEPC 45 (justeringen er blitt *større* enn hva Norge foreslo). For hvert skip vil utfasing skje på årsdagen for levering. De nye utfasingskravene vil gjelde fra 2003.
- Den enkelte Flaggstater gis imidlertid anledning til å tillate at visse nyere tankskip kan operere til årsdagen 2017, på gitte betingelser. Videre kan oljetankskip med dobbel bunn eller doble sider gis anledning til å operere inntil de når en alder av 25 år; dvs inntil 2021 for de nyeste skipene.
- Når det gjelder de skip som får tillatelse av Flaggstaten til å operere etter år 2015, gis imidlertid hver enkelt havnestat anledning til å nekte slike skip å anløpe egne havner og offshore-terminaler.

- Alle større oljetankskip må gjennomgå en meget grundig kontroll ("Condition Assessment Scheme - CAS") av skrogmessig tilstand for å kunne operere etter år 2005 for Kategori 1 tankskip, og 2010 for Kategori 2 tankskip. CAS ble ikke gjort gjeldende for Kategori 3.

På grunn av at utfasing ble besluttet lagt til hvert skips *årsdag for levering*, og ikke felles dato 1. januar, har generell utfasingsalder blitt 26 år for en rekke årsklasser av kategori 2 og 3 skip, og ikke 25 år som opprinnelig foreslått av Norge og som det ble enighet om på MEPC 45. Selv om Norge gjorde arbeidsgruppen oppmerksom på denne "regnefeilen" ble den ikke rettet opp da man fryktet at det kunne forstyrre den oppnådde enigheten.

Etter at formelt vedtak var fattet om endring av Reg. 13G inkludert innføring av CAS, reserverte USA seg mot endringen. Deretter avga Sverige som EUs presidentskap en erklæring på vegne av samtlige EU-medlemmer om at EU-landene vil gjøre bruk av "reservasjonsbestemmelsen" i kompromissforslaget; dvs. forby operasjon av alle oljetankskip med enkeltskrog i EU-landenes havner og offshore-terminaler etter år 2015. Kypros og Malta erklærte det samme, og at oljetankskip med enkelt skrog under deres flagg ikke ville få dispensasjon til å operere etter 2015.

Norge er fornøyd med at det ble en internasjonal løsning, og innholdet i kompromissforslaget. Det må videre være grunn til å regne med at den "pakke" med nye krav som ble vedtatt, vil bli et vesentlig bidrag til å redusere risiko for forurensningsskader fra oljetankskip i årene fremover.

Norsk oppfølging:

Implementering av vedtaket.

Agendapunkt 3. Harmful aquatic organisms in ballast water

Generelt:

MEPC fortsatte sitt arbeid for å komme frem til internasjonale regler for kontroll av utslipp av ballastvann etter hovedprinsippene nedfelt i "two tier approach". Til dette møtet var det sendt inn nytt forslag til konvensjonstekst fra USA da en opprydding i det tidligere utkastet fra arbeidsgruppen var nødvendig. Møtets viktigste oppgave var å beslutte tilnæringsmåte vedrørende utslippsstandard.

Norsk posisjon:

Norge støttet USA's dokument som basisdokument på MEPC46.

I forhold til kravene i en ballast vanns standard var Norge av den oppfatning at en burde arbeide mot en felles standard som alle etablerte og fremtidige metoder kunne tilfredsstille (inkludert utskiftingsmetoder). Standarden skulle forhindre at metoder som gir andre miljøkonsekvenser ble akseptert, og den skulle lett kunne endres dersom nye og mer effektive metoder ble tilgjengelig. Standarden skulle utformes slik sertifiserings- og testprosedyrer ble håndterlige. Norge hadde sendt inn forslag til standard basert på biologisk effektivitet, som sammenfalt med konklusjonen fra "The Globallast Workshop" i forkant av møtet.

Norge sendte inn forslag til tekst relatert til tier 2, hvor det ble fremhevet at kyststater som etablerer tier 2 krav også må sikre at anløpende skip kan møte slike forsterkede krav.

Konklusjon:

Arbeidsgruppen la tidlig prioritet på arbeidet med å utvikle konkrete krav til tier 1, før man tok for seg tier 2 krav. Dermed ble tier 2 krav overhodet ikke diskutert på møtet. Norge fikk positiv omtale for arbeidet med dokumentet med forslag til tekst til tier 2, men det ble antydnet at innholdet burde forenkles. Norge ble oppfordret til å sende inn revidert forslag til MEPC47.

For tier 1 kom det forslag om at ballast vanns kontroll skal utføres på enhver reise, men unntaksbestemmelser ble ikke diskutert.

Det ble prinsipielt akseptert at utskiftingsmetoder var eneste foreløpige alternativ, og at dette skulle forbli også en fremtidig mulighet for nye og eksisterende skip. Det ble imidlertid fremhevet at konvensjonen skulle promotere utvikling av nye mer effektive og pålitelige metoder. I utgangspunktet medfører dette at når nye og mer effektive metoder blir tilgjengelig skal utskiftingsmetoden fases ut.

Å ta utgangspunkt i en standard som var basert på biologisk effektivitet av utskiftingsmetoder syntes vanskelig, siden metoden ansees som upålitelig i så måte. Siden man aksepterte utskiftingsmetoder som et alternativ også i fremtiden, ble det konkludert at en måtte utarbeide to standarder; en for utskiftingsmetoder basert på krav til volumetrisk utskifting og en standard relatert til ny teknologi basert på en biologisk effektivitet. Standarden for ny teknologi vil ikke skille mellom nye og eksisterende skip.

Forslag til standarder for utskiftingsmetoder for nye og eksisterende skip ble laget. For nye skip vil kriteriet være å dokumentere 95% utskifting. Videre vil det bli vurdert å introdusere konkrete design krav til skip for å møte slike krav. For eksisterende skip foreslås kriteriene å bli noe lavere.

Gjennomslag for norsk syn:

Norge fikk ikke gjennomslag for sitt ønske om en felles standard, men forslaget til standard for ny teknologi var i tråd med Norges forslag og posisjon.

Tiden tillot ikke at Norges ønske om å fastlegge krav også til tier 2 ble imøtekommet.

Oppfølging:

Spørsmålet om at tiltak for kontroll av ballastvann skal utføres på enhver reise, eller om visse unntak skal kunne tillates, ble ikke omgående diskutert på møtet. Norge bør følge opp tier 1 krav om tiltak for kontroll av ballastvann på hver reise også sett i relasjon til tier 2. Om nødvendig bør det sendes inne eget dokument til MEPC 47 der også tier 2 forslaget blir vurdert revidert (forenklet).

Det ble etablert en korrespondansegruppe som skal utvikle standarden for ny teknologi dvs. Ballast Water Treatment Standard. Denne ledes av USA og Norge deltar.

Agendapunkt 4. Implementation of the OPRC Convention and the OPRC-HNS Protocol and conference resolutions

Generelt:

OPRC-arbeidsgruppen har vært ”selvgående” gjennom flere møter. Følgende arbeid ble gjennomført på MEPC 46:

1. **MEPC 46/4/2, Guidance on Managing Seafood Safety During and after oil Spills.**

Dette dokumentet har vært diskutert ved to foregående møter og var nå klart for godkjenning av MEPC for utgivelse etter at arbeidsgruppen hadde foretatt en siste gjennomgang. Bare noen rettelser vedrørende oversettelse var nødvendig.

2. **Work of the Correspondance Group for the revision of Section IV of the Manual on Oil Pollution.**

En korrespondansegruppe under ledelse av Nederland har arbeidet med denne manualen. Et draft ble lagt frem på forrige møte MEPC 45 og ble revidert av OPRC arbeidsgruppen. Det som nå står igjen er delen vedrørende bioremediation. Dette er det Frankrike som skal utarbeide til neste møte, MEPC 47. Arbeidet med denne manualen er det siste som står igjen av OPRC arbeidsgruppens arbeid. Da er det meste som gjelder olje ferdigbehandlet. Imidlertid er OPRC utvidet til også å gjelde HNS stoffer. Arbeidet med dette har ikke startet.

3. **MEPC 46/4/4 Report on Pollution Incidents.** Frankrike presenterte her et sammendrag av ERIKA ulykken. Ved siden av mange andre problemer under aksjonen viste det seg at fjerning og destruksjon av 250 000 tonn med oljekontaminert masse ble et av de største problemene.

4. **Organization of the third R&D Forum** På grunn av beredskapsproblemer med høyviskøs olje, besluttet MEPC 45 at det burde holdes et R&D Forum om denne problemstillingen. Dette forumet blir nå organisert i Brest i mars 2002 i forbindelse med Interspill 2002. Dermed blir R&D forum den teoretiske delen av Interspill 2002 og hvor "call for papers" vil bli sendt ut. OPRC arbeidsgruppen diskuterte programmet for R&D forum og foreslår følgende: Observasjon av olje - Oljens forvitring - Aksjon på sjø, spesielt omringing av olje og opptak - Oppbevaring(lagring), transport og destruksjon av oljekontaminert masse. Norge fikk med at fjerning av bunkers fra tanker på grunnstøtte skip måtte komme med her. Dette har vi opplevd som et stort problem. Tankene er vanskelig å komme til, og oljen er vanskelig å pumpe.

5. **Provision of Safe Haven for ships in Distress.**

Denne saken har kommet opp på grunn av tankskipet "Castor" som drev rundt i Middelhavet tidlig i vinter og som ingen land ville ha inn til havn. OPRC arbeidsgruppen ble bedt om å se på den miljømessige siden ved opprettelse av nødhavner. Dette er et vanskelig spørsmål og for liten tid til å vurdere saken fullt ut. Gruppen presenterte likevel en liste av punkter som må vurderes hvis slike nødhavner skal opprettes.

Norsk oppfølging:

Det blir ikke en OPRC arbeidsgruppe på neste møte, Norge bør tenke gjennom hvilken form dette arbeidet kan ha i IMO i fortsettelsen. En oppgave som gruppen bør se på er oppfølging av HNS-OPRC konferansen. Norge bør vurdere å utarbeide et forslag om IMOs forankring av OPRC-arbeidet, og sende dette inn til relevant organ.

Til MEPC 47 og det kommende R&D forum i mars 2002, som er uken før MEPC 47, må Norge (SFT og Sjøfartsdirektoratet) lage et dokument som tar for seg problemet med tømning av bunkerstanker fra grunnstøtte skip.

Agendapunkt 5. Harmful effects of the use of anti-fouling paints for ships

Generelt:

IMO vedtok i 1999 en "assembly resolution" med sikte på å få til et globalt forbud mot påføring og bruk av bunnstoffer basert på tinnorganiske forbindelser fra henholdsvis 01.01.2003 og 01.01.2008.

Arbeidet med å utarbeide en ny konvensjon for regulering av bunnstoffer har gått raskt framover, og et utkast til konvensjonstekst ble gjennomgått artikkel for artikkel under MEPC 45 i oktober 2000. Utkastet ble deretter sirkulert til medlemslandene, og ble på nytt diskutert under MEPC 46. Den nye konvensjonen vil etter planen bli undertegnet på den planlagte diplomatkonferansen i oktober 2001.

Norsk posisjon:

Norge har hele tiden vært en pådriver for rask utfasing av tinnorganiske forbindelser i bunnstoff på skip. Norge anser det derfor som meget viktig at utfasingsdatoene i 2003 og 2008 blir stående fast slik at kravene gjelder fra 01.01.2003 selv om ikrafttredelsesbetingelsene ikke er oppfylt innen 01.01.2003.

Norge støtter en rask ikrafttredelsesmekanisme. Det bør være tilstrekkelig at et visst antall land (f.eks 15) ratifiserer konvensjonen for at den skal tre i kraft, og at ikrafttredelsen således ikke knyttes til tonnasjen som disse landene representerer.

Norge støtter også kravet om "sealer-coat" for å oppfylle 2008-kravet, siden det vil gjøre kontroll og håndhevelse av konvensjonens krav enklere. Vi kan også akseptere krav om full sandblåsing om det blir resultatet.

For Norge er det ellers viktig at konvensjonen ikke blir underordnet andre internasjonale avtaler eller konvensjoner som kan begrense dens betydning. Før øvrig går Norge inn for at konvensjonens annexer skal kunne endres ved "tacit acceptance procedure" og at konvensjonen bør gjelde alle skip.

Konklusjon:

Under MEPC 46 ble det avklart at kravet om surveys og sertifisering skal gjelde skip over 400 bruttotonn. Skip mellom 25 meter og 400 bruttotonn vil måtte ha en erklæring om bord som sier at skipet ikke er påført ulovlig bunnstoff. For båter under 25 meter, vil det i henhold til det nåværende tekstforslaget ikke bli stilt krav om dokumentasjon vedr. bunnstoff, og reguleringen av disse båtene overlates således til hvert enkelt land. Konklusjonen på dette punktet er i tråd med Norges posisjon.

Prosedyrer for endring av konvensjonen ble diskutert. Det ble oppnådd enighet om at artikkel 9-13 gjøres om til "regulations" og flyttes til annex, noe som innebærer at de kan endres ved "tacit acceptance procedure". Annex 1 skal også kunne endres "tacit", men slik at landene kan reservere seg mot framtidige endringer. Reservasjonsretten kan være en avgjørende forutsetning for ratifisering i enkelte land. Konklusjonen på dette punktet er akseptabel for Norge, men en nøye vurdering må gjøres i forkant av konferansen.

Et nytt krav som ble tatt inn i forslaget til konvensjonstekst under MEPC 46 var at landene skal sørge for miljømessig forsvarlig håndtering av avfall fra påføring/fjerning av bunnstoff regulert

gjennom annex 1. Et slikt krav vil bety at IMO utvider sitt "myndighetsområde" i forhold til enkeltlandene og må avklares på prinsipielt grunnlag. Norge ønsker primært at et eventuelt IMO-krav om avfallshåndtering utformes som en "recommandation", siden et bindende krav i konvensjonen kan tenkes å vanskeliggjøre ratifisering i mange land.

Artikkel 23 om forholdet til andre internasjonale avtaler ble modifisert under MEPC 46, slik at den nå bare refererer til UNCLOS. Avklaringen er akseptabel for Norge.

Det kom ikke til noen avklaring vedrørende ikrafttredelsesbetingelser og tolkning av 2008-kravet. Disse spørsmålene står derfor åpne til konferansen i oktober.

Norsk oppfølging:

Det må foretas en grundig gjennomgang av det oppdaterte forslaget til konvensjonstekst med sikte på å klargjøre hvilken betydning de foreslåtte vilkårene har for Norge. Prosessen for forberedelse til konferansen avklares med Miljøverndepartementet.

Det er grunn til å tro at hoveddiskusjonene under konferansen vil dreie seg om følgende punkter:

- *Hvorvidt datoene for utfasing skal stå fast og at konvensjonens krav dermed gjelder fra 1. januar 2003.*
- *Ikrafttredelsesbetingelsene*
- *Tolkning av 2008-kravet*
- *Hvorvidt "undue delay" i forbindelse med håndheving av konvensjonen skal gi rett til kompensasjon (et slikt krav står i dag i hakeparenteser).*
- *Hvorvidt "føre-var-prinsippet" skal tas inn i selve konvensjonsteksten*
- *Hvorvidt konvensjonen skal omfatte krav til avfallshåndtering og hvordan et evt. slikt krav skal utformes.*
- *Hvorvidt parter til konvensjonen skal ha reservasjonsrett mot framtidige endringer av annex I.*

På enkelte områder vil det trolig være behov for å utarbeide guidelines, f.eks når det gjelder "surveys og sertifisering". Japan har laget et forslag til slike guidelines. Det må vurderes om Norge skal gå aktivt inn i dette arbeidet.

I prinsippet vil hele konvensjonsteksten kunne bli gjenstand for diskusjon under konferansen, og det må påregnes at enkelte land vil kunne prøve å ta opp igjen "tapte saker".

Agendapunkt 6. Identification and protection of Special Areas and Particularly Sensitive Sea Areas

Generelt:

MEPC 46 nedsatte en uformell drafting gruppe for å avslutte arbeidet med utkast til ny Assembly resolusjon til erstatning for eksisterende res. A.720(17) og res. A.885(21), samt tekst til Guidelines. A. Res og Guidelines vil nå bli sendt til Assembly via NAV for endelig godkjenning. Den uformelle drafting gruppen ønsket at det ble opprettet en CG for å utvikle et tilleggsdokument som ytterligere kan bistå de land som ønsker å etablere PSSA's. Dette lot seg ikke gjøre, da tre korrespondansegrupper allerede var opprettet på andre tema.

Komiteen godtok for øvrig i prinsippet USAs forslag om opprettelsen av området rundt Florida Keys som PSSA. USA hadde gjort et grundig forarbeide, og det var ikke nødvendig for komiteen å be om tilleggsopplysninger på et senere møte. Da forslaget også inneholder Areas to be avoided og No Anchoring Areas, ble det videresendt NAV til vurdering slik at spørsmål vedrørende navigering også kommer med i den endelige MEPC-resolusjon.

Columbia hadde også et forslag om at deres område rundt Malpelo Island ble erklært PSSA, noe MEPC i prinsippet godtok. Men før komiteen gir sin endelige tilslutning til forslaget, ble det også her besluttet å sende saken til NAV.

Norsk posisjon:

Norge slutter seg til de Guidelines som nå er utarbeidet. Når det gjelder det amerikanske dokumentet vedrørende Florida Keys som PSSA, ble dette av Norge nevnt som et eksempel til etterfølgelse for de land som ønsker å opprette PSSA's. Det er sjelden at et forslag om opprettelse av PSSA går så lett gjennom i komiteen.

Norsk oppfølging:

Sjøfartsdirektoratet vil anbefale Direktoratet for Naturforvaltning å studere de nye Guidelines med henblikk på opprettelse av eventuelle norske PSSA's. Direktoratet anbefaler også DN å se på det amerikanske dokumentet som et eksempel på hvordan et konkrete forslag til MEPC kan utformes.

Agendapunkt 7. Recycling of Ships

Generelt:

Rapporten fra korrespondansegruppen ble lagt frem i tillegg til Indias dokument som foreslår at IMO skal utarbeide bindende regelverk for klargjøring av skip som skal til opphugging. Det fremkom ingen uenighet i diskusjonen bortsett fra Brasil som mener at IMO ikke har en rolle innen for dette området.

Norsk posisjon:

Norge mener at IMO bør ha som sitt endelige mål å etablere et bindende regelverk for klargjøring av skip til opphugging.

Konklusjon:

Korrespondansegruppen under ledelse av Bangladesh fortsetter frem til neste møte, der den viktigste oppgaven blir å vurdere fordeler og ulemper med ulike IMO-tiltak på området. Det vil bli etablert en arbeidsgruppe på neste møte.

Norsk oppfølging:

Norge bør delta i korrespondansegruppen, og sende inn forslag til IMO-regime om opphugging av skip. Det bør eventuelt vurderes å sende inn eget dokument. Vi bør vurdere å sende inn vårt utkast til assembly resolusjon som et eget dokument til neste møte.

Agendapunkt 8. Interpretation and amendments of MARPOL 73/78 and related Codes

Generelt:

Australia ønsket at MEPC foretok en omforent fortolkning av MARPOLs bruk av ordet

"damage" i regel 11 i Annex I og regel 6 i Annex II. En australsk domstol har fortolket "damage" i denne forbindelse til også å omfatte utslipp som skyldes "wear and tear" på utstyret. Australia mener at dette åpenbart ikke var hensikten da bestemmelsene i MARPOL ble laget, og var redd for at denne fortolkningen kunne skape presedens dersom MEPC ikke utarbeidet en fortolkning. Australia fikk støtte fra bl.a. USA, UK, New Zealand, Sverige, Canada, Korea og Norge. Liberia, Brasil og Bahamas var blant de som mente at MEPC ikke hadde noen rett til å pålegge stater hva som er det juridisk rette innholdet i en term i konvensjonen, og støttet derfor ikke forslaget fra Australia. Liberia ville at saken ble sendt til Legal Committee til vurdering, uten at dette fikk noe særlig støtte.

Norsk posisjon:

Norge støtter det australske forslaget til omforent fortolkning av ordet "damage", og viste til at saker i Norge ikke engang blir bragt frem for domstolene på grunn av feiltolkninger av bestemmelsene i MARPOL.

Konklusjon:

Møtet klarte ikke å komme frem til noen enighet om en fortolkning under denne sesjonen, og Australia ble bedt om å sende inn nytt dokument til MEPC 47 med forslag til tekst til omforent fortolkning.

Agendapunkt 10. Prevention of air pollution from ships**Generelt:**

På møtet skulle IMOs studie om klimagasser drøftes i tillegg de Norges forslag om å utarbeide en CO₂-utslippsstandard for skip, og etablere en arbeidsgruppe som skal utforme IMOs rammeverk for reduksjon/begrensning av utslipp av klimagasser fra internasjonal skipsfart. Norges forslag fikk aktiv støtte fra Storbritannia, Japan, Sverige, Tyskland m.fl.

Norsk posisjon:

Norge arbeider for å regulere klimagassutslipp fra internasjonal skipsfart snarest mulig.

Konklusjon:

Komiteen besluttet å etablere en arbeidsgruppe på MEPC 47 som skal gjennomgå innkomne forslag, utarbeide en fremdriftsplan og vurdere en IMO strategi på området. IMOs konklusjon fikk tilslutning fra USA.

Norsk oppfølging:

Norge må utarbeide forslag til IMOs rammeverk for klimagass reduksjon, og arbeide spesielt med å utarbeide en CO₂-utslippsstandard. I dette arbeidet må det gjennomføres konsultasjoner med UK og USA. Mulig leder for arbeidsgruppen må vurderes med sekretariatet og MD.

Agendapunkt 14. Preparation of RIO+10**Generelt:**

Møtet gjennomgikk IMOs rapport til RIO+10 som er en oppfølgingskonferanse etter UNCED 92, FNs konferanse for miljø og utvikling. Rapporten viser en oversikt over IMOs aktiviteter på miljøområdet de siste 10 årene. Rapporten fikk svært positiv omtale på møtet.

Konklusjon:

MEPC 46 godkjente IMOs rapport med noen mindre endringer.

Norsk oppfølging:

MD bes om gjennomgå rapporten som en del av de norske forberedelsene til RIO+10.

Agendapunkt 17. Matters related to the 1973 Intervention Protocol

Generelt:

Sekretariatet hadde utarbeidet en liste over stoffer som er viktige i forhold til inngrep av skip. Det er en forståelse for at slike lister aldri kan være oppdaterte.

Norsk posisjon:

Norge ser ikke nødvendigheten av å oppdatere lister når dette i praksis vil være umulig.

Konklusjon:

Komiteen utsatte en endelig beslutning om slike lister skal utarbeides jevnlig, men holdningen på møtet var at dette var unødvendig, og at inngrepskonvensjonen heller burde endres, slik at man heller refererte til kriterier for inngrep og relevante internasjonale stofflister som IBC- og IMDG-koden.

Norsk oppfølging:

Ingen

Agendapunkt 20. Work programme of the Committee and subsidiary bodies

Konklusjon:

Møtet ga i prinsippet sin tilslutning til t.o.r. for arbeidet med restrukturere underkomiteene, men MEPC vil ha anledning til å følge denne prosessen nøye. Når det gjelder allokering av møteuker for neste budsjettperiode, ble forslaget fra formennene for MEPC og MSC opprettholdt, men det ble kommentert at MEPC har for få møteuker til å kunne håndtere mange viktige saker på en tilfredsstillende måte.

Oppfølging:

Norge bør gjennomgå hvordan MEPC det kan bli bedre samsvar mellom IMOs utfordringer på miljøområdet og miljøkomiteens tildelte møtetid.

4. OPPFØLGING FRA MØTET

4.1 Pressemelding

Det ble skrevet pressemelding etter møtets slutt fredag 27. april (pressemelding nr. 6 av 27. april 2001). Pressemeldingen tok opp følgende saker:

- Enighet om utfasing av oljetankskip med enkeltskrog
- Ballastvann
- Utfasing av TBT
- Klimagasser fra skip
- Opphugging av skip

4.2 Forberedelser til MEPC 47

Følgende områder krever spesiell forberedelse til MEPC 47:

- **Ballastvann**
Norsk deltagelse i korrespondansegruppen. Eventuelt eget dokument.
- **Klimagasser**
Norsk dokument
- **Opphugging av skip**
Norsk deltakelse i korrespondansegruppen. Eventuelt eget dokument

Oslo, 10. mai 2001

Sveinung Oftedal
Delegasjonsleder

vedlegg: MEPC sirkulasjonsliste