



TIL: Sjøfartsdirektør, avdelingsdirektørene, distriktssjefene i direktoratets distriktkontorer, adressatene på MEPCs sirkulasjonsliste (se vedlegg)  
FRA: Delegasjonen v/ Sveinung Oftedal  
DATO: 04.01.2012

## IMO's Miljøvernkomite MEPC 49, 14. – 18. juli 2003

### 1. INNLEDNING

Den norske delegasjonen besto av følgende:

Funksjon:

• Senior rådgiver Sveinung Oftedal (Delegasjonsleder)	Plenum
• Rådgiver Jens Henning Koefoed	DG 1
• Rådgiver Dag Erik Danielsen	Plenum
• Ass. Direktør Per Wilhelm Schive	WG 1
• Rådgiver Mai-Britt Knoph, Miljøverndepartementet	WG 1
• Førstekonsulent Andreas Mæland, Miljøverndepartementet	Plenum
• Førstekonsulent Kathrina Ramberg, NHD	Plenum
• Rådgiver Marit Viktoria Pettersen, SFT Oslo	WG 2
• Førstekonsulent Bjørn Bratfoss, Kystdirektoratet Horten	Plenum
• Underdirektør Egil Lekven, Fiskeridirektoratet	WG 1
• Research Manager Kjell Olav Skjølsvik, MARINTEK	WG 2
• Direktør Terje Gløersen, Norges Rederiforbund	WG 4
• Seksjonsleder Rune Karlsen, Norges Rederiforbund	DG 1
• Senior ingeniør Karl Rygh, Det Norske Veritas	WG 4
• Seksjonsleder Eivind A. Berg, Maling- og lakkfabr. forb.	DG 2
• Consultant Birgir Nilsen, OptiMarin AS	WG 1
• Forsker Anders Jelmert, Havforskningsinstituttet	WG 1
• Assisterende Direktør Tore Gjestrum, Sjøoffisersforbundet	Plenum

#### Arbeidsgrupper:

WG1: Ballast Water (Agenda punkt 2)

WG 2: Air Pollution (Agenda punkt 4)

WG 3: Proposed amendments to MARPOL Annex I (Agenda punkt 16)

#### Drafting:

DG 1: Recycling of ships (Agenda punkt 3)

DG 2: Anti-Fouling systems on Ships (Agenda punkt 6)

Det ble avholdt forberedende møte for delegasjonen 25. juni 2003 i Sjøfartsdirektoratet. Det ble holdt et EU-koordineringsmøte i Brussel den 7. og 8. juli 2003, hvor Sveinung Oftedal, Sjøfartsdirektoratet, Andreas Mæland, MD og Kathrina Ramberg, NHD deltok.

Det ble avholdt et ekstra forberedende møte etter EU-formøtet i Sjøfartsdirektoratet den 10. juli 2003, hvor kun agenda punktene 2 og 16 ble behandlet.

Oppfølgende møte ble holdt 9. september 2003 klokken 12:30 til 15:00 i Sjøfartsdirektoratet.

Denne rapporten omhandler kun de mest sentrale punktene fra MEPC 49. Offisiell rapport fra møtet vil være å finne på IMOs dokumentsider så snart denne er utarbeidet av 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](mailto:dag.danielsen@sjofartsdir.dep.no)

## 2. SAMMENDRAG

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

*Møtet ble enige om et utkast til konvensjonstekst som kan sirkuleres til en diplomatkonferanse som vil bli holdt 9-13 februar 2004. Det er fortsatt mange uavklarte punkter. Blant annet er mekanismen for innføring av behandlingsstandarder for ballastvann, samt selve standarden uavklart.*

- **Opphugging av skip.**

*Møtet ferdigstilte utkast til retningslinjer om opphugging av skip som skal sendes til Assembly for endelig vedtakelse i høst. Med dette er første etappe i IMOs arbeid med opphugging av skip nådd. Arbeidet ble initiert av Norge.*

- **Utslipp av klimagasser fra skip.**

*Møtet ferdigstilte utkast til IMO-strategi for reduksjon av klimagasser fra skip som skal sendes til Assembly for endelig vedtakelse i høst. Norge skal lede en korrespondansegruppe frem mot MEPC 51 som arbeider videre med en klimagassindeks for skip.*

- **Vesteuropeiske farvann som PSSA.**

*Etter en omfattende debatt ble forslaget om å etablere det vesteuropeiske farvannet som PSSA godkjent i prinsippet. Det ble uttrykt motstand fra flere land i den innledende debatten, men mye av motstanden forsvant da forslagsstillerne trakk det foreslåtte avbøtende tiltaket om å ikke tillate transport av tungolje på enkeltskrogede tankskip i PSSA området. Forslaget vil få en videre oppfølging på MEPC 51.*

- **Oppfølging av Prestige-ulykken**

*MEPC 49 ble enige om å avholde et ekstraordinært MEPC møte for å fastsette de endelige endringene til MARPOL 73/78 Annex. Det later til å være enighet om å fremskyve sluttdatoen for kategori 1 skip fra 2007 til 2005 i tråd med forslaget fra EU. Det var imidlertid liten støtte til å fremskyve sluttdatoen for kategori 2 og 3 skip fra 2015 til 2010, mens forslaget om å endre sluttdatoen for kategori 2 og 3 oljetankskip må bearbeides videre. Man ble enige om å utvide CAS regimet og å forby transport av tungolje på enkeltskrogede tankskip. Det er godt håp om at et vedtak på MEPC 50 (1. og 4. desember 2003) vil sikre at EU regimet og IMO regimet vedr. utfasing av tankskip blir identisk.*

- **Følgende MEPC resolusjoner ble vedtatt på møtet**

- MEPC resolution on Tripartite Agreement
- MEPC resolution on Revised Guidelines for the approval of the alternative methods of design of oil tankers under regulation 13F(5) of Annex I of MARPOL 73/78
- MEPC resolution on Guidelines for on-board NOx verification procedure
- MEPC resolution on revised Guidelines and specifications for pollution control equipment for machinery space bilges of ships

- MEPC resolution on Revised Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers
- MEPC resolution on Guidelines for inspections of ships' anti-fouling systems

### **3. SENTRALE AGENDAPUNKTER**

#### **Agendapunkt 2. Harmful aquatic organisms in ballast water**

##### **Generelt:**

Etter planen var MEPC 49 det siste møtet før en diplomatkonferanse om ballastvann. Normalt krever det en omfattende plenums gjennomgang av hver artikkel og regel i konvensjonstexten, men på grunn av tidspress på møtet ble plenums gjennomgangen langt mer effektiv enn normalt. Den effektive gjennomgangen skyldtes også at motstanden mot konferansen var svak. I forkant av møtet var det blant annet knyttet noe usikkerhet til i hvor stor grad Brasil, Argentina, Venezuela og andre latinamerikanske støttespillere ville arbeide for en fullstendig omstrukturering av konvensjonen. På dette møtet lot de til å innse at det ikke var støtte til eller mulighet for å få gjennomslag for forslaget deres.

##### **Konklusjon:**

Møtet ble enige om et utkast til konvensjonstekst som generalsekretæren kan sirkulere for en konferanse. De viktigste uavklarte punktene er:

Article 2 General Obligations: Det uavklarte spørsmålet i denne artikkelen er hvorvidt den skal fastslå at ingen krav i konvensjonen skal kunne hindre en part å i innføre strengere tiltak dersom dette er nødvendig, i tråd med internasjonal rett.

Article 9 Inspection of Ships: Man ble ikke enige om hvorvidt prøvetaking skal kunne være en del av "første runde" av kontrollelementene av skip.

Regulation A-4 Special Exceptions by a Party: Denne regelen har det vært stor uenighet om mellom USA og Norge. Fremskritt ble oppnådd under MEPC 49, men den må raffineres videre frem mot konferansen.

Regulation B-3 Ballast Water Management for Ships: Denne regelen inneholder innfasingsregimet for en ballastvannsstandard, eventuell grandfarthing for ballastvannsutskifting, og bestemmelser om hvor ballastvannsutskifting kan foregå. Det ble oppnådd en større grad av felles forståelse av betydningen av de ulike elementene i denne hovedbestemmelsen i konvensjonen, men det meste er fortsatt gjenstand for forhandlinger.

Regulation C-1 Additional Measures: Det ble klart under møtet at denne regelen må videreutvikles.

Regulation D-2 Ballast Water Performance Standard: Innholdet i denne standarden skal videre bearbeides frem mot konferansen.

I tillegg kommer et sett med retningslinjer som vil bli videre bearbeidet frem mot og etter konferansen. Konferansen vil bli holdt 9-13. februar 2004.

##### **Norsk oppfølging:**

Norge vil ha en full gjennomgang av konvensjonsteksten og se spesielt nøye på regel A-4 og B-3. Konferanseforberedelsene vil bli planlagt av Sjøfartsdirektoratet.

#### **Agendapunkt 3. Recycling of ships**

### **Generelt:**

Sekretariatet og formannen for arbeidsgruppen hadde gjort et godt forarbeid med retningslinjen og stilte til møtet med et forenklet arbeidsdokument som ble sendt til arbeidsgruppen som fikk i mandat å ferdigstille retningslinjene basert på rapporten fra korrespondansegruppen, diskusjonen i plenum og input fra DE, BLG og FSI, samt ferdigstille assemblyresolusjonen om retningslinjene og utvikle et videre arbeidsprogram.

Arbeidsgruppen ferdigstilte utkast til retningslinjer for skipsopphugging som instruert av plenum (MEPC 49/WP.15 Annex 1 Side 3 – 24).

Arbeidsgruppen utarbeidet også utkast til assemblyresolusjon basert på et utkast utarbeidet tidligere (MEPC 49/WP.15 Annex I side 1-2). I dette utkastet bes medlemslandene om å snarest mulig benytte retningslinjene og rapportere sine erfaringer til komiteen. Komiteen bes om å holde saken under oppsyn for å videreutvikle retningslinjene, vurdere hvordan retningslinjene best kan fremmes og vurdere implementeringen av retningslinjene, og om å fortsette samarbeidet med ILO og Baselkonvensjonen på området.

Arbeidsgruppen utviklet også et utkast til et 5 punkts arbeidsprogram (MEPC 49/WP.15 Annex 2) for å utvikle et format for en skipsopphuggingsplan, samt vurdere videreutvikling av appendiksene til retningslinjen, samt etablere detaljerte kriterier for at skip skal kunne erklæres ferdig til opphugging. Det foreslås også å vurdere mekanismer for å promotere retningslinjene inkludert rapporteringssystemer for skip som skal hugges opp.

### **Norsk posisjon:**

For Norge var det viktig å få retningslinjene ferdig, og innse at IMO ikke kommer lengre i denne omgang. Det ble også innsett at retningslinjene måtte forenkles, og en del konsepter behandles videre senere. Dette gjaldt i sær konsepter mer egnet for konvensjoner/avtaler enn retningslinjer. Det var også viktig å få til fortsatt samarbeid med ILO og Baselkonvensjonen. Sjøfartsdirektoratet har ikke vurdert implementering av retningslinjene enda, da dette bør avvende vedtak i Assembly.

### **Konklusjon:**

Resultatet var stort sett slik vi ønsket det. Retningslinjene er mye mer ryddige nå enn før møtet, og saken holdes under videre oppsyn. Vi fikk ikke inn et eksplisitt utsagn i resolusjonen med sikte på å utvikle et instrument.

### **Oppfølging:**

Det foreslås å støtte utkastet til assemblyresolusjon. Dersom India skulle foreslå en endring i resolusjonen i retning av fremtidig utvikling av et instrument på området, foreslås det at en slik endring støttes.

## **Agendapunkt 4. Prevention of air pollution from ships**

### **Generelt:**

Møtet drøftet i hovedsak IMO's klimagasstrategi under dette agendapunktet. Til møtet forelå et utkast til Assembly resolusjon med tittel "IMO Policies and Practices related to Reduction of Greenhouse Gas Emissions from Ships", som var framforhandlet under de to siste MEPC-møtene. Møtets hovedoppgave var å komme fram til en omforent tekst, slik at resolusjonen kan forelegges IMO Assembly senere i høst.

I henhold til resolusjonsteksten skal MEPC utvikle en metodikk som beskriver skips klimagasseffektivitet i form av et indekseringssystem; primært for CO<sub>2</sub>. I første omgang er dette foreslått å være et frivillig system. Ut fra en vurdering av hvor effektivt det frivillige regimet er, vil MEPC vurdere videre tiltak. På siste møte var det uenighet blant landene om disse tiltakene skulle være obligatoriske eller ikke. Under dette møtet var særlig motstanden fra USA stor, og det var derfor vanskelig for Norge å få gjennomslag for synspunktet om at IMO skal vedta et forpliktende regime for å begrense klimagassutslipp fra skip, med inkludering av ordet "mandatory" i teksten. Det var først og fremst USA, Nederland og Norge som var aktive i denne diskusjonen, og disse landene fikk derfor i oppgave å forhandle om teksten i pausene. Vi ble til slutt enige om tekst der et forpliktende framtidig regime klart indikeres, selv om ordet "mandatory" ikke inngår. Denne teksten ble godkjent av arbeidsgruppa, og senere av plenum (med unntak av Kina).

På siste møte motsatte Kina seg at IMO policyen skal gjelde utviklingsland. Deres argumenter for dette er at artikkel 2.2 i Kyotoprotokollen (som omhandler reduksjon av utslipp fra internasjonal fly- og skipsfart) kun gjelder utviklede land (Annex I) etter deres mening. De fikk da støtte fra enkelte andre utviklingsland. I forkant av dette møtet var vi redde for at flere land ville dele Kinas synspunkt, slik at IMO resolusjonen ikke ville kunne vedtas av MEPC 49 og videre av IMO Assembly til høsten. Norge sendte derfor inn et dokument til denne sesjonen med informasjon om forpliktelser under Klimakonvensjonen og Kyotoprotokollen. Vi konkluderer der med at Norges syn er at en IMO policy for å redusere klimagassutslipp skal gjelde alle IMO-landene. I tillegg til oss, hadde UK sendt inn et innspill der de også konkluderer med at IMO policyen må gjelde alle IMOs medlemsland. Kina ble stående helt alene med sitt synspunkt denne gang. Selv India holdt et innlegg der de tok til orde for at IMO-strategien skal gjelde alle medlemslandene. Det ble dermed vedtatt at alle IMOs medlemsland skal omfattes av strategien for reduksjon av klimagassutslipp fra skip (med reservasjon fra Kina).

Norge og Tyskland hadde i forkant av møtet sendt inn forslag til utformingen av et indekseringssystem. Det ble bestemt at arbeidet videre med systemet skal ta utgangspunkt i disse forslagene, som ikke var veldig forskjellige. Det ble etablert en korrespondansegruppe som bl.a. fikk som mandat å arbeide videre med dette, og dessuten å lage et første utkast til retningslinjer for bruk og verifisering av et slikt system. Norge fikk også gjennomslag for et forslag om å holde en workshop om indekseringssystemet under første dag av MEPC 51.

I tillegg til innføringen av et indekseringssystem står det i resolusjonen at MEPC skal vurdere tekniske, operasjonelle og markedsbaserte løsninger for å redusere klimagassutslipp fra skip. De fleste land syntes å mene at dette er noe som bør gjøres på sikt. Den internasjonale luftfartsorganisasjonen, ICAO, har vurdert ulike virkemidler for å redusere klimagassutslipp fra fly. De har kommet fram til at den beste løsningen vil være et åpent kvotesystem som er knyttet til Kyoto-kvotesystemet. Vi anser derfor at man ikke bør vente med å utrede den type muligheter også innen internasjonal shipping. Vi fikk gjennomslag for at en vurdering av tekniske, operasjonelle og markedsbaserte virkemidler skal inngå i tidsplanen for MEPCs arbeid framover. Arbeidsplanen som ble vedtatt er forholdsvis detaljert. Dette ser vi som en fordel, da det er mange land som foretrekker å trenere prosessen med å redusere klimagassutslipp fra skip.

### **Oppsummering og videre arbeid:**

Vårt mandat til møtet var å jobbe for å oppnå følgende:

- At utkastet til Assembly resolusjon godkjennes av MEPC 49, og at dette inneholder et forpliktende regime med obligatoriske tiltak/virkemidler for å begrense klimagassutslipp fra skip
- At en IMO policy for å redusere klimagassutslipp skal gjelde alle IMOs medlemsland.
- At arbeidsgruppen anbefaler hvilken type indekseringssystem som en vil utrede videre, og at det settes ned en gruppe som får som mandat å arbeide videre med de tekniske sidene av et slikt system
- At utredninger av tekniske, operasjonelle og markedsbaserte løsninger (f.eks. et kvotesystem) inngår i tidsplanen for MEPCs arbeid

Norge oppnådde gjennomslag for alle disse punktene, om enn i noe svakere grad når det gjelder annen del av det første punktet.

Norge har hele tiden vært aktive i dette arbeidet under MEPC, både under møtene, i arbeidet i korrespondansegrupper i forkant av møtene og ved innsendelse av flere skriftlige innspill. Vi ledet korrespondansegruppen i forkant av dette møtet og forrige møte (oktober 2002). Også denne gangen ble vi bedt om - og aksepterte - å lede korrespondansegruppen fram mot MEPC 51 i mars neste år (v/Kjell Olav Skjølsvik, Marintek). Dette viser at vi har tillit, og at vi har muligheten til å være pådrivere i prosessen med å redusere utslippene av klimagasser fra skip i internasjonal trafikk.

Sekretariatet vil sannsynligvis ønske at Norge som leder av korr.gruppa deltar i planlagte ekspertmøter mellom representanter fra IMO, UNFCCC og IPCC om forbedring av beregningsmetodikk for utslipp fra skip.

## **Agendapunkt 6. Harmful anti-fouling systems for ships**

### **Generelt:**

AFS-konvensjonen har tre retningslinjer knyttet til seg;

- 1) Guidelines for survey and certification of anti-fouling systems on ships;
- 2) Guidelines for brief sampling of ships anti-fouling systems; and
- 3) Guidelines for inspection of ships anti-fouling systems.

Den første retningslinjen ble fastsatt på MEPC 48, mens planen var at MEPC 49 skulle fastsette de to resterende. FSI 11 hadde utarbeidet utkast til retningslinjer.

### **Konklusjon:**

MEPC 49 ferdigstilte og godkjente de to resterende retningslinjene, uten nevneverdige endringer ut fra det som lå i utkastet fra FSI 11.

### **Norsk oppfølging:**

Bekjentgjøre retningslinjene slik at de vil bli fulgt i implementeringen av konvensjonen.

## **Agendapunkt 8. Identification and protection of Special Areas and Particularly Sensitive Sea Areas**

### **Generelt:**

Det var forslag om to nye PSSA til dette møtet; en utvidelse av eksisterende PSSA Great Barrier Rief til også å omfatte Torres-stredet, samt et forslag fra Belgia, Frankrike, Irland, Portugal, Spania og UK om å etablere farvannet vest for disse landene som PSSA.

Utvidelsen av Great Berrier Rief ble akseptert i prinsippet uten diskusjon, og det ble funnet å tilfredsstillende alle IMO-krav til et PSSA.

Når det gjaldt de vest-europeiske farvann oppsto det omfattende diskusjon rundt forslaget. Flere land mente at det foreslåtte området var for stort, og at det ville oppstå vesentlig ulempe for skipsfarten. Spesielt ble det påstått at det vil bli lagt vesentlige begrensninger på den frie skipsfart i den engelske kanal, som etter søknaden blir omfattet av et PSSA. Motstanden var begrunnet i et av de foreslåtte avbøtende tiltakene som gikk ut på å forby oljetankskip med enkelt skrog å transportere tungolje innenfor det foreslåtte PSSA-området. Spesielt Russland var motstandere av dette.

USA var også skeptiske av andre årsaker. For det første mente de at det ved opprettelsen av PSSA-instrumentet aldri hadde vært intensjonen at områdene skulle være så store, dernest var de tvilende til at hele området tilfredsstilte IMOs krav til PSSA. Det fantes riktignok en rekke verneverdige områder innenfor området, uten at man dermed kunne erklære hele området som et PSSA.

Uten å argumentere mot forslaget påpekte Norge to forhold som måtte vurderes i behandlingen av forslaget:

1. Konsekvensen av det foreslåtte avbøtende tiltaket vil være at det sannsynlig at transport av tungolje på enkeltskrogede tankskip langs kysten av Sør-Norge vil øke.
2. Norge er ikke konsultert godt nok i forbindelse med utarbeidelsen av forslaget.

### **Konklusjon:**

Det ble opprettet en gruppe som skulle vurdere søknaden punkt for punkt opp mot kriteriene i resolusjon A.927(22). Spørsmål vedrørende eventuell motstrid med UNCLOS skulle ikke drøftes der. Russland varslet at de ville sende inn et dokument til Legal Committee for drøfting av en eventuell slik motstrid, men i den avsluttende diskusjonen, var det ingen land som greide å påpeke et konkret forhold ved vedtaket som var i motstrid med UNCLOS. Under diskusjonen i gruppen uttrykte Norge bekymring for at eventuell aksept av området som et PSSA med forbud mot oljetankskip med enkelt skrog, ville føre til at skip av denne typen som kom fra Østersjøen ville bli tvunget til å gå opp langs norskekysten for så å runde Shetland utenfor PSSA. Etter norsk oppfatning, ville dette medføre økt risiko for utslipp på norskekysten i dersom en ulykke skulle skje. På denne bakgrunn ble grensen for PSSA øst for Shetland trukket tilbake til 0-meridianen. Da det foreslåtte avbøtende tiltaket ble trukket, støttet Norge forslaget om at området kunne godkjennes i prinsippet.

Paracas nasjonalreservat i Peru ble i vedtatt i prinsippet som PSSA på MEPC 48, og ble endelig vedtatt nå på MEPC 49.

### **Norsk oppfølging:**

Norge vil vurdere å fremme et forslag om PSSA i våre nordlige farvann frem mot MEPC 51.

## **Agendapunkt 10. Reports of Sub-Committees.**

### **Generelt:**

Under dette agendapunktet var det knyttet størst interesse til godkjenningen av BLG 8 sin rapport og vedtakelsen av revidert Annex II til MARPOL 73/78. I tillegg var revidert Annex I til MARPOL 73/78 også lagt frem til godkjenning. Når det gjaldt Annex II, arbeidet Norge, Tyskland, Nederland med flere for et 3 kategorisystem som ikke ville tillate uregulerte laster, mens Japan, USA, Korea med flere ønsket et 4- eller 5-kategorisystem som ville medføre at rundt 55 produkter (deriblant veg.oil) skulle kunne tillates transportert uten en kvantitativ utslippsbegrensning. Alt før møtet begynte, viste det seg å være et grunnlag for å utarbeide et kompromiss. På oppfordring fra formannen satte en gruppe seg sammen på mandag etter møtetid og ble i løpet av noen dager enige om en løsning.

Det reviderte Annex II til MARPOL 73/78 bygger på 3-kategori teksten som BLG 8 godkjente, men 8 produkter er som en engangsbeslutning satt i en fjerde kategori (other substances) uten kvantitativ utslippsbegrensning. Disse produktene er:

Apple Juice, Clay slurry, Coal slurry, Dextrose solution, Glucose solution, Kaolin slurry, Molasses, Water.

Øvrige endringer betraktes som små.

Når det gjaldt revisjonen av Annex I til MARPOL 73/78, så hadde Norge en kommentar som omtalte konsekvensen av overgangen til den probabilistiske metode for tilfredsstillende kravet til Oil Outflow Performance. Vi uttrykte at dette vil medføre en utfasing av den tradisjonelle OBO-designen. Dersom det reviderte Annex I medfører utfasing av OBO-skip som sådan, vil Norge komme tilbake til IMO med saken. Norges uttalelse ble inkludert i møterapporten.

### **Konklusjon:**

Møtet godkjente revidert Annex I og Annex II til MARPOL 73/78 slik at de kan sirkuleres partene for endelig godkjenning på neste møte. Møtet godkjente også sirkulæret som inneholder retningslinjer for anvendelse av MARPOL 73/78 Annex I for FPSO'er og FSU'er.

## **Agendapunkt 16. Interpretation and amendments of MARPOL 73/78 and related instruments**

**Generelt:** Som følge av ulykken med tankskipet Prestige, som forliste utenfor Spanskekysten i desember 2002, har EU besluttet å innføre ytterligere restriksjoner på enkeltskrog tankskip under registrert i EU land og alle enkeltskrog tankskip som anløper havner i EU land gjennom endringer i Regulation 417/2002.

Etter sterke oppfordringer fra en rekke hold, har EUs medlemsland sammen med EU kommisjonen innsendt et tilsvarende forslag til IMO. Det er lagt opp en prosess som vil gjøre det mulig å vedta eventuelle nye regler på MEPC 50 i tilknytning til Assembly i desember i år.

**Norsk posisjon:** EUs forslag omfatter følgende tre elementer:

1. Hurtigere utfasing av enkeltskrog tankskip
2. Utvidet anvendelse av Condition Assessment Scheme (CAS)
3. Forbud mot transport av tunge oljer i enkeltskrog tankskip.

Norge er positiv til pkt. 2 og 3 med enkelte justeringer, men har vært avholdene til forslaget om ytterligere forsert utfasing av enkeltskrogede tankskip. For Norge er det imidlertid et overordnet mål å komme frem til en løsning innen rammen av MARPOL slik at EUs regler, som også Norge vil være bundet av, vil være innen rammen av internasjonale krav. Norge deltok i EUs strategi på MEPC 49 i denne saken.



**Konklusjon:** MEPC gikk inn for å fremskyve sluttdatoen for kategori 1 skip fra 2007 til 2005 i tråd med forslaget fra EU. Det var imidlertid liten støtte til å fremskyve sluttdatoen for kategori 2 og 3 skip fra 2015 til 2010. Japan fremmet et kompromissforslag om å bibeholde 2015 men å justere utfasingsprogrammet slik at skipene ble faset ut når de ble 23 år og ikke 26 år som i dagens regelverk.

Til tross for at dette vil innebære en bedre miljømessig løsning og samtidig unngå å fase ut en rekke skip under 20 år, ble dette kontant avvist av EU siden som ikke hadde mandat til å avvike fra sitt eget forslag på dette punktet. Japan trakk derfor dette forslaget og fremmet et annet alternativt forslag. EU modifiserte sitt forslag slik at det i praksis innebærer at EUs regler inkluderes i MARPOL Annex 1 som et regionalt regelverk og slik at andre land utenfor EU kan holde seg til nåværende regler med mindre justeringer.

MEPC gikk videre inn for å utvide CAS til å omfatte både kategori 2 og 3 skip fra 2005 for skip som er 15 år og eldre. I tillegg var det enighet om å skjerpe innholdet, spesielt å styrke inspeksjonen av ballasttanker ved siden av oppvarmede lastetanker der korrosjonen kan bli meget intens.

Det var også bred støtte til å forby transport av tunge oljer i enkeltskrog tankskip, men et betydelig antall land ønsket en mindre omfattende definisjon av tunge oljer og dessuten at forbudet måtte innføres gradvis over tid for å sikre tilstrekkelig tonnasje for dette markedet.

**Norsk oppfølging:** Norge bør bidra til at resultatet av MEPC 50 blir en felles global løsning. Selv om EU Forordningen vil tre i kraft i løpet av høsten og det at det vil være betydelig motstand internt i EU om å endre denne og derved EUs forhandlingsposisjon, bør Norge likevel ta opp med EU kommisjonen og aktuelle medlemsland mulighetene for å gå inn for et kompromiss som skissert av Japan. Dette vil ha følgende fordeler:

- Sikre ett felles globalt regelverk på området (utenom USA)
- Gi en miljømessig bedre løsning for utsatte kyststater i den utstrekning man er bekymret for strukturelt sammenbrudd i tankskip på 23 år og mer som var tilfelle med Erika og Prestige.
- Unngå fase ut yngre skip under 20 år som innebærer vesentlig lavere risiko for slike ulykker.

#### 4. OPPFØLGING FRA MØTET

**Sjøfartsdirektoratet vil sørge for at MEPC 50 og 51 blir forberedt grundig. Direktoratet vil vurdere om det skal avholdes et særskilt møte om luft.**

**Samtidig vil det arbeides med forberedelsene til ballastvannskonferansen i februar 2004. I denne forbindelse vil Sjøfartsdirektoratet ta initiativ til at det avholdes en work-shop høsten 2003, hvor næringen og andre inviteres for å utveksle ideer rundt utkastet til konvensjonstekst.**

Oslo, 9. september 2003

Sveinung Oftedal  
Delegasjonsleder

vedlegg: MEPC sirkulasjonsliste