

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget
(Alm. del - bilag 1437)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	21. juni 2001

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 22. juni 2001 – dagsordenspunkt rådsmøde (transport- og telekommunikationsministre – transportdelen (søtransport)) den 27.-28. juni 2001 – vedlægges Erhvervsministeriets supplerende aktuelle notat vedr. dagsordenspunkt 2 for rådsmødet.

2. maj 2001

Sag 199913979

/CBR/EM0359

Nye IMO konventionskrav om udfasning af enkeltkrogede tankskibe

Efter tankskibet ERIKA's forlis ud for den franske atlantehavskyst i december 1999 tog Danmark sammen med Storbritannien og Holland initiativ til, at FN's Internationale Maritime Organisation (IMO) hurtigst muligt skulle vedtage ændringer til den internationale konvention om beskyttelse af havmiljøet (MARPOL) med henblik på at fremskynde udfasningen af enkeltkrogede tankskibe.

IMO's miljøkomité har netop vedtaget en række ændringer til MARPOL herom. Ændringerne indeholder følgende hovedelementer:

Alle **kategori 1** tankere – hvilket vil sige større tankskibe, som hovedsageligt er bygget i perioden før 1983 – udfases fra 2003 til 2007. Disse skibe er bygget før konventionens senere krav om særlige ballasttanke, som delvist beskytter ved

grundstødning og kollision. The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) vurderer, at udfasningen omfatter 805 skibe med en samlet dødvægttonnage¹ på ca. 92 mio

Alle **kategori 2** tankere – hvilket vil sige større tankskibe, som hovedsageligt er bygget i perioden 1982-1995 – udfases fra 2003 til 2015. Disse skibe er bygget i overensstemmelse med konventionens krav om adskilte ballasttanke og beskyttende placering af disse tanke. BIMCO vurderer, at udfasningen omfatter 819 skibe med en samlet dødvægttonnage på ca. 97 mio. tons.

Alle **kategori 3** tankere – hvilket vil sige tankskibe med en dødvægttonnage over 5000, men mindre end kategori 1 og 2 – udfases fra 2003 til 2015. BIMCO vurderer, at udfasningen omfatter 1.506 skibe med en samlet dødvægttonnage på ca. 25 mio. tons.

Den samlede udfasning omfatter dermed 3.130 skibe med en dødvægttonnage på ca. 214 mio. tons. Til sammenligning har den samlede danske handelsflåde ca. 600 skibe med en dødvægttonnage på ca. 8,3 mio. tons.

Som en meget væsentlig forudsætning er der

som led i det samlede forhandlingsresultat indført et nyt og krævende synsregime – det såkaldte Condition Assessment Scheme (CAS). De yngste kategori 1 og 2 skibe kan således kun udnytte udfasningsterminerne fuldt ud, hvis de lever op til kravene i CAS. For kategori 1 skibe er et vellykket CAS en forudsætning efter skibets årsdag i 2005, mens det for kategori 2 skibe er skibets årsdag i Det forventes, at CAS på et senere tidspunkt også kommer til at omfatte ældre dobbeltkrogede tankskibe og ældre bulkcarriers.

Løsningen indeholder tillige en mulighed for "regionale lempelser". En stat kan tillade anvendelse af kategori 2 eller 3 skibe med dobbeltkrog, -bund eller -side, som dog ikke fuldt ud lever op til konventionens krav for nye skibe, til skibet når en alder på 25 år. Tilsvarende kan en stat tillade, at andre kategori 2 eller 3 skibe kan anvendes indtil 2017 eller en alder på 25 år, alt efter hvilken grænse der først passerer. Udstedelse af tilladelser af denne karakter skal oplyses til IMO.

Som modvægt hertil kan andre lande meddele IMO, at man ikke tillader, at sådanne skibe anløber ens havne eller offshore-terminaler. Samtlige EU-lande samt Cypern og Malta fremlagde allerede under mødet i IMO en erklæring, at man ikke vil tillade skibes anløb efter de lempeligere regler. Det må anses for sikkert, at en række lande vil følge efter. Danmark og andre Østersølande vil søge at sikre, at Rusland indtager en lignende holdning. Tilsvarende vil EU's middelhavslande søge at sikre de nordafrikanske landes tilslutning med henblik på at udelukke skibe, der sejler efter de lempeligere regler, fra Middelhavet.

Det skønnes i øvrigt, at markeds kræfterne i vidt omfang vil have løst dette problem i god tid inden det bliver relevant at indføre "regionale lempelser".