

UDENRIGSMINISTERIET

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806



Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

18. december 2003

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Økonomi- og Erhvervsministeriets skrivelse bilagt notat vedrørende IMO's vedtagelse den 4. december 2003 af nye skærpede regler for enkeltskrogede tankskibe og søtransport af tung olie.

A handwritten signature in black ink, which appears to be "P. B. Orskov". The signature is written in a cursive style and is underlined.

MODTAGET I UDENRIGSMINISTERIET/EU-KOORDINATIONSKONTORET

DEN

16/12-03

Folketingets Europaudvalg

**ØKONOMI- OG
ERHVERVSMINISTEREN**

Sag 199941119

På et netop afholdt og fremskyndet møde i FN's Internationale Maritime Organisation (IMO) har miljøkomitéen vedtaget ændringer til den internationale konvention om beskyttelse af havmiljøet (MARPOL) med henblik på at indføre strengere regler for enkeltskrogede tankskibe og disse skibes transport af tung olie.

**ØKONOMI- OG
ERHVERVSMINISTERIET**
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

De nye skærpede regler er foranlediget af et forslag fra EU-landene om globalt at stramme kravene til enkeltskrogede tankskibe og dermed bringe disse i overensstemmelse med gældende EU-regler på området.

Tlf. 33 92 33 50
Fax 33 12 37 78
CVR-nr. 10 09 24 85
oem@oem.dk
www.oem.dk

På miljøministerens og egne vegne fremsendes i den anledning i 70 eksemplarer Søfartsstyrelsens notat af 9. december 2003, som uddyber forhandlingsresultatet.

Med venlig hilsen

Bendt Bendtsen

NOTAT

9. december 2003
Sag 199941119
Arkivkode 01.80.01
Regelcenter
/AJN

IMO's vedtagelse den 4. december 2003 af nye skærpede regler for enkeltskrogede tankskibe og søtransport af tung olie

I FN's internationale søfartsorganisation (IMO) blev der den 4. december 2003 opnået enighed om at indføre strengere regler for enkeltskrogede olietankskibe og disse skibes transport af tunge olier. De nye globale regler træder i kraft den 5. april 2005. På blandt andet dansk initiativ blev der vedtaget en resolution, der opfordrer medlemslandene til at sætte de nye regler i kraft hurtigst muligt for de olietankskibe, der er registreret under deres flag.

SØFARTSSTYRELSEN
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00
Fax 39 17 44 01
CVR-nr. 29 83 16 10
sfs@dma.dk
www.sofartsstyrelsen.dk

Forbud mod transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe

For de større tankskibe vil forbudet mod transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe gælde fra april 2005 og for de mindre tankskibe fra 2008. De enkelte lande har dog mulighed for i en begrænset periode helt eller delvist at friholde visse typer af tankskibe fra dette forbud. Udstrækningen af friholdelse afhænger af skibets størrelse, om skibet er udstyret med delvist dobbeltskrog eller om skibet underkastes en særlig tilstandsvurdering, jf. nedenfor. Til gengæld kan andre stater nægte skibe, der har fået en sådan dispensation, at anløbe deres havne eller at overføre tung olie fra et skib til et andet inden for deres jurisdiktion. Desuden kan tankskibe, der kun opererer inden for landets egen jurisdiktion, friholdes. Ligeledes kan tankskibe, som har øvrige landes accept, operere inden for deres jurisdiktion.

ØKONOMI- OG
ERHVERVS MINISTERIET

Udvidelse af den særlige tilstandsvurdering for enkeltskrogede tankskibe ("Condition Assessment Scheme, CAS")

Den særlige tilstandsvurdering for enkeltskrogede olietankskibe, hvis sigte er at afsløre konstruktionsmæssige svagheder i enkeltskrogede tankskibe, udvides til at omfatte *samlige* enkeltskrogede tankskibe allerede fra de er 15 år gamle. Dette er en skærpelse af de eksisterende globale regler, som hidtil kun har omfattet de største af de enkeltskrogede tankskibe, og generelt først har fundet sted på et senere tidspunkt i skibets levetid.

Udfasning af enkeltskrogede tankskibe

Aldersgrænsen sænkes, og skæringsdatoen, hvor skibene senest skal tages ud af drift, fremrykkes til 2010. Dermed er udfasningen blevet afkortet

med fem år i forhold til de eksisterende globale regler. Også her er der mulighed for undtagelser, der giver flaglandene mulighed for at tillade fortsat drift af skibe i en tidsbegrænset periode, forudsat at dette har delvist dobbeltskrog og/eller underkastes en særlig tilstandsvurdering.

IMO-reglerne i forhold til gældende EU-regler

De globale regler svarer stort set til de nye EU-regler, der trådte i kraft den 21. oktober 2003. Forskellen ligger i de undtagelser, som de globale regler giver mulighed for. Denne forskel har været nødvendig for at sikre en international løsning, som skærper de eksisterende IMO-regler, og som – modsat EU-reglerne – omfatter skibe i transit.

Årsagen til at de nye globale regler på visse punkter afviger fra EU-reglerne skyldes hensynet til forsyningssikkerheden i andre regioner. Det har således været nødvendigt at acceptere, at flagstaterne kan tillade visse tidsbegrænsede undtagelser for visse typer af tankskibe. Der er tale om individuelle undtagelser for det enkelte skib efter en konkret vurdering. Olie-tankskibe, der har fået en sådan undtagelse, kan forbydes at anløbe danske havne eller foretage overførsel af olielast fra et skib til et andet i danske farvande.

EU-medlemslandene, støttet af en del andre lande, meddelte, at man ikke vil gøre brug af muligheden for at udstede tidsbegrænsede undtagelser for visse skibe. Samtidig opfordredes til, at andre lande kun anvender denne mulighed efter, at der er foretaget en omhyggelig vurdering af risikoen for at forårsage en forurening af det maritime miljø, hvor det pågældende skib skal operere.