



## Miljøministeriet

### Høringssvar: 2 bekendtgørelser om HFO-forbud i Arktis

Departementet for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø (Departementet) har modtaget Miljøministeriets høring vedrørende 2 udkast til bekendtgørelser, som forbyder HFO i Arktis. Det ene udkast gælder uden for Grønlands havområder, mens det andet udkast udelukkende gælder for den eksklusive økonomiske zone (EEZ) ved Grønland.

Brevdato: 14-03-2024  
Sagsnr.: 2023 - 28228  
Akt-id: 23990862

Postboks 1614  
3900 Nuuk  
Tlf. (+299) 34 50 00  
Fax (+299) 34 54 10  
E-mail: pan@nanoq.gl  
www.naalakkersuisut.gl

Naalakkersuisoq for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø (Naalakkersuisoq) har følgende bemærkninger, som primært vedrører dispensationsreglen i § 6 i bekendtgørelsesudkastet, der gælder uden for Grønlands havområder, dvs. *'Bekendtgørelse om forbud mod transport i bulk som last, anvendelse som ballast eller transport og anvendelse som skibsbrændstof af tung olie i Antarktis og anvendelse og transport som skibsbrændstof af tung olie i Arktis'* (HFO-bekendtgørelsen for det åbne hav).

§ 6 i HFO-bekendtgørelsen for det åbne hav giver mulighed for at udstede dispensationer gældende for Grønlands EEZ. Naalakkersuisoq bemærker, at HFO-bekendtgørelsen for det åbne hav er hjemlet i den danske [lov om beskyttelse af havmiljøet](#) (den danske havmiljølov). Naalakkersuisoq vurderer imidlertid, at der ikke er hjemmel i den danske havmiljølov til at udstede dispensationsreglen i § 6, da det fremgår af den danske havmiljølovs § 68, at loven ikke gælder for Grønland. Det bemærkes i denne forbindelse, at der gælder en særskilt [lov om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland](#) ('EEZ-havmiljøloven'), som bør danne grundlag for alle havmiljøregler gældende for EEZ'en.

Naalakkersuisoq bemærker i forlængelse heraf, at en tilsvarende dispensationsbestemmelse er indsat i det andet bekendtgørelsesudkast, som Miljøministeriet har sendt i høring. Denne anden bekendtgørelse gælder udelukkende for EEZ'en, og er hjemlet i EEZ-havmiljøloven. Naalakkersuisoq vurderer derfor, at dispensationsreglen i § 6 i HFO-bekendtgørelsen for det åbne hav er overflødig og mangler lovhjemmel.

Naalakkersuisoq **anmoder** derfor Miljøministeriet om at ændre HFO-bekendtgørelsen for det åbne hav, så den ikke gælder for Grønlands EEZ, herunder ved at slette dispensationsreglen i § 6.

Som led i uformel dialog om bekendtgørelsesudkastene forud for den offentlige høring, har Miljøministeriet på embedsmandsniveau svaret, at § 6, ikke er udtryk for en fejl. Så vidt Naalakkersuisoq forstår, er det Miljøministeriets opfattelse, at den danske havmiljølov gælder for danske skibe, uanset hvor de befinder sig, herunder når de befinder sig i Grønlands EEZ, til trods for, at § 68 i den danske havmiljølov siger det

modsatte. Miljøministeriet vurderer kort sagt, at dette er nødvendigt for at leve op til Danmarks internationale forpligtelser.

Naalakkersuisoq er ikke enig i, at den danske havmiljølov gælder for danske skibe i Grønlands EEZ, eller at dette er nødvendigt for at leve op til Danmarks internationale forpligtelser. På nuværende tidspunkt kan Naalakkersuisoq derfor ikke støtte udkastet til HFO-bekendtgørelse for det åbne hav, da det afspejler en fortolkning, som kan have potentielt vidtrækkende indvirkning på forståelsen af grænserne for Grønlands kompetencer.

Således vil dette f.eks. medføre, at en række EU-regler kommer til at finde anvendelse i Grønland, til trods for at Grønland har meldt sig ud af EU. Endvidere medfører det, at internationale konventioner, som Grønland har valgt at tage forbehold for, kommer til at finde anvendelse inden for Grønlands havområder, i strid med Inatsisartuts beslutninger om at stå uden for disse konventioner. Dette begrænser unødigt Inatsisartuts mulighed for at vælge, hvilke internationale regler, der skal gælde i Grønland.

#### **Grundlaget for Naalakkersuisoqs vurdering af hjemmelsproblemet**

I dette afsnit redegøres der for, hvorfor den danske havmiljølov hverken kan eller bør finde anvendelse for Grønlands EEZ, og derfor ikke kan danne grundlag for § 6 i HFO-bekendtgørelsen for det åbne hav. Redegørelsen svarer i høj grad til de bemærkninger, som allerede uformelt er afgivet af Departementet inden den offentlige høring, men som ikke har ført til, at § 6 er blevet slettet.

Det bemærkes indledningsvist, at 'danske skibe' omfatter både grønlandskflagede og danskflagede skibe. Dette ses i § 1, stk. 1, i [lov om sikkerhed til søs](#) som sat i kraft for Grønland: "*§ 1. Loven finder anvendelse på danske skibe, herunder skibe hjemmehørende i Grønland.*" Lov om sikkerhed til søs tager altså udtrykkeligt stilling til spørgsmålet og angiver, at 'danske skibe' omfatter skibe hjemmehørende i Grønland, dvs. skibe, der sejler med grønlandsk flag. Dette afspejles også i [søloven](#) som sat i kraft for Grønland, hvor § 5, stk. 1, 1. pkt., angiver, at danske skibe skal have hjemsted i riget. Det forhold at grønlandskflagede skibe skal have hjemsted i Grønland, ændrer således ikke på, at de er *danske* skibe.

#### Anvendelsen af den danske havmiljølov i Grønland hviler på en misforståelse af folkeretten

Så vidt Naalakkersuisoq forstår, er det Miljøministeriets opfattelse, at den danske havmiljølov og dens bekendtgørelser skal gælde for danske skibe, uanset hvor de befinder sig, herunder i Grønlands EEZ, hvilket er grunden til dispensationsreglen i § 6.

Naalakkersuisoq forstår Miljøministeriets opfattelse sådan, at danske skibe skal overholde *alle* de konventioner, som Danmark har tiltrådt, uanset hvor de befinder sig, herunder i Grønlands EEZ. Dette er angiveligt tilfældet, uanset om der er taget territorialt forbehold for Grønland ved tiltrædelsen af konventionerne. Miljøministeriet har i den forbindelse henvist til følgende tekst fra afsnit 5.2 i bemærkningerne til EEZ-havmiljøloven:

*"Den danske havmiljølov gælder for alle danske skibe og luftfartøjer, uanset hvor de befinder sig i verden. Således vil både den danske havmiljølov og [EEZ-havmiljøloven] gælde for danske skibe, som befinder sig i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland."*

Naalakkersuisoq vurderer, at denne bemærkningstekst udgør en fejlfortolkning af de folkeretlige regler vedrørende staters flagstatsjurisdiktion, hvorefter et dansk skib er underkastet dansk jurisdiktion (med visse begrænsninger), når skibet befinder sig i andre landes havområder. Når danske skibe sejler inden for grønlandske havområder, befinder de sig ikke i et andet land, men er stadig inden for Kongerigets territorium, og de folkeretlige regler om Danmarks jurisdiktion over danske skibe i udlandet er derfor uden betydning for Danmarks forpligtelser fsva. Grønlands havområder.

Når der tages generelt territorielt forbehold for Grønland ved tiltrædelse af en konvention, betyder det med andre ord, at Kongeriget Danmark ikke skal implementere reglerne fra den pågældende konvention inden for Grønlands territorium, herunder landterritoriet, søterritoriet og EEZ'en. Et generelt territorielt forbehold for Grønland gælder med andre ord, uanset om der er tale om danske skibe (herunder dansk- eller grønlandsflagede skibe) eller udenlandske skibe.

#### Fejlfortolkningen medfører konflikt med Grønlands råstoflovgivning

Hvis den danske havmiljølov gælder for danske skibe, uanset hvor de befinder sig, vil den også komme til at gælde for danske skibe, der er involverede i råstofaktiviteter inden for Grønlands havområder.

Dette skyldes, at den danske havmiljølov ikke indeholder en undtagelsesbestemmelse svarende til § 3, stk. 3, i EEZ-havmiljøloven: "*Stk. 3. Loven omfatter ikke beskyttelse af havmiljøet [...] i forbindelse med aktiviteter omfattet af den grønlandske råstoflovgivning.*"

Tværtimod regulerer den danske havmiljølov udtrykkeligt platforme og rørledninger, og indeholder i § 30 hjemmel til at regulere udledning og bortskaffelse af stoffer og materialer, der stammer fra undersøgelse eller udnyttelse af undersøiske mineralforekomster. Den manglende undtagelsesbestemmelse betyder derfor, at den danske havmiljølov også vil gælde for danske skibe engageret i råstofaktiviteter i Grønland, herunder f.eks. sandsugningskibe, til trods for, at Grønland har overtaget dette sagsområde.

#### Fejlfortolkningen medfører, at den danske havmiljølov vil gælde inden for Grønlands søterritorium

Fejlfortolkningen vil ikke blot føre til, at den danske havmiljølov gælder for danske skibe inden for Grønlands EEZ, men vil også føre til, at den danske havmiljølov gælder for danske skibe inden for Grønlands søterritorium.

Hvis grundlaget for at anvende den danske havmiljølov inden for Grønlands EEZ er, at den skal gælde for danske skibe *uanset* hvor de befinder sig, vil den danske havmiljølov nødvendigvis også gælde for danske skibe inden for Grønlands søterritorium. Dette stemmer ikke overens med, at Grønland har hjemtaget sagsområdet havmiljø inden for søterritoriet.

#### Selvstyrelovens krav om inddragelse af Grønland er ikke blevet overholdt

I henhold til Selvstyrelovens § 17, stk. 1, skal danske lovforslag, der omfatter Grønland, sendes til Selvstyret til udtalelse. Tilsvarende fremgår det af selvstyrelovens § 18, stk. 1, at udkast til bekendtgørelser, der omfatter Grønland, skal fremsendes til Selvstyret til udtalelse. Såfremt det konkluderes, at den danske havmiljølov og dens bekendtgørelser gælder for Grønland, er der imidlertid foretaget en række ændringer af loven og udstedt en lang række bekendtgørelser, som vil have betydning for Grønland, uden at Grønland er blevet inddraget.

### Grønlands forhold til EU ændres væsentligt

Fejlfortolkningen ændrer også Grønlands forhold til EU. Grønland har meldt sig ud af EU, hvilket betyder, at grønlandske land- og havområder falder uden for EU's jurisdiktion.

Fejlfortolkningen betyder imidlertid, at en række EU-regler vil skulle gælde for danske skibe i Grønland, selvom Grønland ikke er medlem af EU. Det bemærkes endvidere, at fejlfortolkningen reelt vil medføre, at en række EU-forordninger skal gives direkte virkning for danske skibe i Grønland. Også af denne grund er fejlfortolkningen problematisk.

### Grønlands forbehold for internationale konventioner undermineres væsentligt

Som allerede antydnet, vil fejlfortolkningen underminere Grønlands mulighed for selv at bestemme, hvilke internationale konventioner, der skal gælde for danske skibe, der sejler inden for Grønlands havområder. Således medfører fejlfortolkningen reelt, at grønlandske forbehold kun vil gælde for udenlandske skibe, mens danske skibe i Grønland vil være omfattet af de konventioner, som Grønland har taget forbehold for.

### Kan have væsentlig betydning for skibe, der opererer i Grønland

Hvis den danske havmiljølov gælder for danske skibe i Grønland, kan det have væsentlige konsekvenser for disse skibe. Således vil danske skibe skulle overholde alle de konventioner, som Danmark har tiltrådt, såvel som EU-retlige krav gældende for danske skibe, selvom Grønland har valgt, at disse krav og konventioner ikke skal gælde i Grønland.

### Hvis begge love gælder, medfører det en uklar dobbeltregulering, herunder ved lovovertrædelser

Hvis den danske havmiljølov skal gælde for Grønlands EEZ, vil der gælde to forholdsvis ens regelsæt for det samme geografiske område, uden at der er taget højde for, hvordan de to regelsæt skal kunne fungere sammen. Det er således uklart hvad der gælder, i de tilfælde hvor en handling måtte være lovlig efter den ene lov, men ulovlig efter den anden lov.

Hvis den danske havmiljølov skal gælde for Grønlands EEZ, kan der endvidere opstå situationer, hvor en given handling udgør en overtrædelse af både EEZ-havmiljøloven og den danske havmiljølov. Hvis der f.eks. sker ulovlig dumpning af affald ude i Grønlands EEZ, kan der ske retsforfølgelse for overtrædelse af begge love. Dette vil føre til usikkerhed om retsforfølgelse af sådanne lovovertrædelser.

Samtidig er overtrædelser af den danske havmiljølov underkastet strafferetlig forfølgelse i Danmark efter straffelovens regler, mens overtrædelser af EEZ-havmiljøloven er omfattet af den grønlandske kriminallov og dennes sanktionsprincipper mv., herunder idømmelse af foranstaltninger såsom anbringelse i anstalt. Hvis den danske havmiljølov skal gælde inden for EEZ'en, vil den danske straffelov kunne bringes i anvendelse i Grønland, og lovovertrædelser i Grønland kan ende med at blive behandlet af domstolene i Danmark efter andre principper end i Grønland.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Det bemærkes, at der er taget hensyn til forskellen mellem foranstaltninger og straf i [Bek. nr. 267 af 18/04/2008](#), [Bek. nr. 268 af 18/04/2008](#), [Bek. nr. 269 af 18/04/2008](#) og [Bek. nr. 874 af 27/06/2016](#). Disse bekendtgørelser er imidlertid udstedt med hjemmel i den danske havmiljølov og den tidligere gældende havmiljøanordning for Grønlands EEZ, og indeholder særlige sanktionsregler for overtrædelser, der finder sted i Grønland.

Endvidere indeholder de to love forskellige tilsynsregler, som henviser til forskellige myndigheder. Der kan således i teorien opstå tvivl om, hvilken myndighed, der er ansvarlig for at gribe ind over for ulovlige handlinger, eller hvilken myndighed, der er ansvarlig for at føre tilsyn.

Bekendtgørelser udstedt i henhold til den danske havmiljølov kommer til at gælde for Grønlands EEZ

Der er udstedt en lang række bekendtgørelser med hjemmel i den danske havmiljølov, som vil komme til at gælde for danske skibe i Grønland, uden at der er taget stilling til de eventuelle økonomiske eller administrative konsekvenser heraf, eller til håndteringen af eventuelle uklarheder eller uhensigtsmæssigheder, når bekendtgørelserne bringes i anvendelse i Grønland.

En lov kan kun sættes i kraft for Grønland ved anordning, hvis den ikke allerede gælder for Grønland

Før vedtagelsen af EEZ-havmiljøloven, blev den danske havmiljølov sat i kraft for Grønland ved kongelig anordning (første gang ved anordning nr. 1012 af 14/12/1994). Anordningen satte den danske havmiljølov i kraft for Grønlands EEZ, netop fordi den danske havmiljølov *ikke* var gældende for EEZ'en. Dette er også afspejlet i § 70 i [1980-udgaven af den danske havmiljølov](#), som anførte, at loven ikke gjaldt for Grønland, men kunne sættes i kraft for Grønland ved kongelig anordning. Tilsvarende indeholder [Vejledning om lov om beskyttelse af havmiljøet](#) et afsnit med overskriften *Færøerne og Grønland*, som ikke siger noget om, at loven gælder for danske skibe i Grønland. Tværtimod siges det, at loven vil blive sat i kraft for Grønland ved kongelig anordning.

**Andre bemærkninger til de to bekendtgørelsesudkast**

Naalakkersuisoq og Departementet for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø har enkelte yderligere forslag til justeringer i de to bekendtgørelsesudkast, som dog er knyttet til ovenstående kommentarer. Der bidrages gerne med disse yderligere bemærkninger, når ovenstående spørgsmål er afklaret.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga  
Med venlig hilsen

  
Kalistat Lund

# Bekendtgørelse om forbud mod transport i bulk som last, anvendelse som ballast eller transport og anvendelse som skibsbrændstof af tung olie i Antarktis og anvendelse og transport som skibsbrændstof af tung olie i Arktis

I medfør af § 32, stk. 1, § 33, stk. 1, § 48, stk. 1 og 2 og § 61, stk. 1, i lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 1032 af 25. juni 2023, fastsættes:

## Anvendelsesområde og definitioner

**§ 1.** Bekendtgørelsen finder anvendelse på danske skibe, jf. lovens § 2, stk. 1, nr. 1.

**Stk. 2.** Bekendtgørelsen finder ikke anvendelse på følgende:

- 1) Orlogsskibe og andre skibe, der ejes eller benyttes af en stat, så længe skibet udelukkende benyttes i ikkekommerciel statstjeneste.
- 2) Skibe, der er involveret i sikring af skibes sikkerhed eller i eftersøgnings- og redningsoperationer.
- 3) Skibe, der indgår i beredskab i forbindelse med oliespild i Arktis.

**§ 2.** I denne bekendtgørelse forstås ved:

- 1) Den eksklusive økonomiske zone ved Grønland: Havområdet uden for og stødende op til det grønlandske søterritorium indtil en afstand af 200 sømil fra de til enhver tid gældende basislinjer.
- 2) Det antarktiske havområde: Havområdet syd for 60° sydlig bredde.
- 3) Det arktiske havområde: Havområdet, der er beliggende nord for en linje fra breddegraden 58°00'. 0 N og længdegraden 042°00'. 0 V til breddegraden 64°37'. 0 N, længdegraden 035°27'. 0 V og derfra via en kompaslinje til breddegraden 67°03'. 9 N, længdegraden 026°33'. 4 V og derfra via en kompaslinje til breddegraden 70°49'. 56 N og længdegraden 008°59'. 61 V (Sørkapp, Jan Mayen) og via den sydlige kyst af Jan Mayen til 73°31'. 6 N og 019°01'. 0 Ø ved Bjørnøya, og derfra via en stor cirkellinje til breddegraden 68°38'. 29 N og længdegraden 043°23'08 Ø (Cap Kanin Nos) og derfra via den nordlige kyst af det asiatiske kontinent østpå til Beringstrædet og derfra fra Beringstrædet vestpå til breddegraden 60° N så langt som til Il'pyrskiy og langs den 60. nordlige breddegrad østpå så langt som til og inklusive Etolin-strædet og derfra via den nordlige kyst af det nordamerikanske kontinent så langt sydpå som til breddegraden 60° N og derfra østpå langs breddegraden 60° N til længdegraden 056°37'. 1 V og derfra til breddegraden 58°00'. 0 N, længdegraden 042°00'. 0 V.
- 4) Kategori A-skib: Et skib, der i henhold til skibets polarskibscertifikat er certificeret som et kategori A-skib af et af Søfartsstyrelsen godkendt klassifikationsselskab.
- 5) Kategori B-skib: Et skib, der i henhold til skibets polarskibscertifikat er certificeret som et kategori B-skib af et af Søfartsstyrelsen godkendt klassifikationsselskab.
- 6) Kyst: Den basislinje, hvorfra det ydre territorialfarvand er fastlagt i overensstemmelse med international ret.
- 7) Ydre territorialfarvand: Ydre territorialt farvand som omfattet af definitionen i lov om beskyttelse af havmiljøet § 5, stk. 2.
- 8) Olie: Olie som omfattet af definitionen i lov om beskyttelse af havmiljøet § 9, stk. 1.
- 9) Råolie: Enhver flydende kulbrinteblending, der forekommer naturligt i jorden, uanset om den er behandlet for at gøre den egnet til transport, herunder råolie, hvorfra visse destillater kan være fjernet, og råolie, hvortil visse destillater kan være tilføjet.
- 10) Skib: Søgående fartøj af en hvilken som helst type, der opererer i havmiljøet, herunder hydrofojlåde, luftpudefartøjer, undervandsfartøjer, flydende platforme og flydende materiel.
- 11) Søterritoriet: Søterritoriet som omfattet af definitionen i lov om beskyttelse af havmiljøet § 5, stk. 1.

*Forbud mod transport i bulk som last, anvendelse som ballast eller transport med henblik på anvendelse og anvendelse som skibsbrændstof af tung olie i det antarktiske havområde*

**§ 3.** Følgende er forbudt i det antarktiske havområde:

- 1) Transport af tung olie i bulk som last.
- 2) Anvendelse af tung olie som ballast.
- 3) Transport af tung olie som skibsbrændstof.
- 4) Anvendelse af tung olie som skibsbrændstof.

**Stk. 2.** Ved tung olie i denne bestemmelses stk. 1 forstås:

- 1) Råolie med en højere massefylde end 900 kg/m<sup>3</sup> ved 15° C.
- 2) Olie, bortset fra råolie, med en højere massefylde ved 15° C end 900 kg/m<sup>3</sup>, eller en kinematisk viskositet ved 50° C, der er højere end 180 mm<sup>2</sup>/s.
- 3) Bitumen, tjære og deres emulsioner.

*Forbud mod anvendelse og transport med henblik på anvendelse af tung olie som skibsbrændstof i det arktiske havområde*

**§ 4.** Anvendelse af tung olie som skibsbrændstof og transport med henblik på anvendelse af tung olie som skibsbrændstof er forbudt i det arktiske havområde.

*Stk. 2.* Ved tung olie i denne bestemmelses stk. 1 forstås olie, bortset fra råolie, med en højere massefylde end 900 kg/m<sup>3</sup> ved 15° C, eller en højere kinematisk viskositet end 180 mm<sup>2</sup>/s ved 50° C.

#### *Fritagelse fra tank- og rørrensning*

**§ 5.** Tank- og rørrensning er ikke påkrævet efter tidligere anvendelse eller transport af tung olie omfattet af § 3, stk. 2, nr. 1-3 i det antarktiske havområde og § 4, stk. 2, som skibsbrændstof i det arktiske havområde.

#### *Dispensation*

**§ 6.** Miljøstyrelsen kan på baggrund af en ansøgning meddele en midlertidig dispensation fra forbuddet i § 4 til danske og grønlandske skibe, når skibet opererer i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland. Dispensationer kan kun meddeles for perioden frem til og med den 30. juni 2029. Miljøstyrelsen hører Naalakkersuisut inden Miljøstyrelsen træffer afgørelse om udstedelse af dispensation gældende for skibe i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

*Stk. 2.* Miljøstyrelsen kan fastsætte nærmere angivne vilkår ved meddelelse af en dispensation efter stk. 1.

*Stk. 3.* Miljøstyrelsen skal ved forvaltningen af stk. 1 tage højde for FN's Søfartsorganisations retningslinjer for udarbejdelsen af sådanne dispensationer.

*Stk. 4.* Miljøstyrelsen underretter FN's Søfartsorganisation med oplysninger om dispensationer udstedt efter stk. 1.

#### *Tilsyn*

**§ 7.** Miljøstyrelsen fører tilsyn med overholdelse af reglerne i denne bekendtgørelse, jf. lovens regler herom.

#### *Klageadgang*

**§ 8.** Miljøstyrelsens afgørelser efter denne bekendtgørelse kan ikke påklages til miljøministeren.

#### *Straf*

**§ 9.** Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der

1) anvender eller transporterer tung olie i strid med reglerne i §§ 3 og 4,

2) tilsidesætter vilkår i en dispensation givet efter § 6, stk. 2, eller

3) afgiver urigtige oplysninger i forbindelse med ansøgning om dispensation efter § 6, stk. 1

*Stk. 2.* Straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor, eller

2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

*Stk. 3.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel, jf. lov om beskyttelse af havmiljøet § 62.

#### *Ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser*

**§ 10.** Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. juli 2024, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Bekendtgørelsens § 4 finder først anvendelse den 1. juli 2029 for følgende skibe:

- 1) Skibe med en samlet oliebrændstofkapacitet på 600 m<sup>3</sup> eller derover, og
  - a. for hvilke byggekontrakten er oprettet den 1. august 2007 eller senere,
  - b. såfremt byggekontrakt ikke foreligger, hvis køl er lagt, eller som var på et tilsvarende konstruktionsstadium, den 1. februar 2008,
  - c. som er leveret den 1. august 2010 eller senere, eller
  - d. som har undergået en større ombygning,
    - i. for hvilken der blev oprettet kontrakt den 1. august 2007 eller senere,
    - ii. såfremt kontrakt ikke forelå, hvis udførelse påbegyndtes den 1. februar 2008 eller senere, eller
    - iii. som blev afsluttet den 1. august 2010.
- 2) Kategori A- og B-skibe, som er bygget efter den 1. januar 2017 med en samlet oliebrændstofkapacitet på mindre end 600 m<sup>3</sup>, dog ikke under 30 m<sup>3</sup>.

*Miljøministeriet, den XX*

Magnus Heunicke

/ Tone Madsen

# Bekendtgørelse om forbud mod anvendelse og transport af tung olie som skibsbrændstof i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland i det arktiske havområde

I medfør af § 22, stk. 1, § 22 a, § 34, stk. 1 og 2, og § 46, stk. 1 i lov nr. 1534 af 19. december 2017 om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, som ændret ved lov nr. \_\_\_\_ af \_\_\_\_ fastsættes:

## Anvendelsesområde og definitioner

**§ 1.** Bekendtgørelsen finder anvendelse på danske og grønlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland i det arktiske havområde. I det omfang det er foreneligt med international ret, finder bekendtgørelsen endvidere anvendelse på udenlandske skibe, som befinder sig i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland i det arktiske havområde.

*Stk. 2.* Bekendtgørelsen omfatter ikke beskyttelse af havmiljøet, herunder regulering, tilsyn, beredskab og bekæmpelse, i forbindelse med aktiviteter omfattet af den grønlandske råstoflovgivning.

*Stk. 3.* Bekendtgørelsen finder ikke anvendelse på følgende:

- 1) Orlogsskibe og andre skibe, der ejes eller benyttes af en stat, så længe skibet udelukkende benyttes i ikkekommerciel statstjeneste.
- 2) Skibe, der er involveret i sikring af skibes sikkerhed eller i eftersøgnings- og redningsoperationer.
- 3) Skibe, der indgår i beredskab i forbindelse med oliespild i Arktis.

**§ 2.** I denne bekendtgørelse forstås ved:

- 1) Den eksklusive økonomiske zone ved Grønland: Den eksklusive økonomiske zone ved Grønland som omfattet af definitionen i lov om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland § 5, stk. 1.
- 2) Det arktiske havområde: Havområdet, der er beliggende nord for en linje fra breddegraden 58°00'. 0 N og længdegraden 042°00'. 0 V til breddegraden 64°37'. 0 N, længdegraden 035°27'. 0 V og derfra via en kompaslinje til breddegraden 67°03'. 9 N, længdegraden 026°33'. 4 V og derfra via en kompaslinje til breddegraden 70°49'. 56 N og længdegraden 008°59'. 61 V (Sørkapp, Jan Mayen) og via den sydlige kyst af Jan Mayen til 73°31'. 6 N og 019°01'. 0 Ø ved Bjørnøya, og derfra via en stor cirkellinje til breddegraden 68°38'. 29 N og længdegraden 043°23' 08 Ø (Cap Kanin Nos) og derfra via den nordlige kyst af det asiatiske kontinent østpå til Beringstrædet og derfra fra Beringstrædet vestpå til breddegraden 60° N så langt som til Il'pyrskiy og langs den 60. nordlige breddegrad østpå så langt som til og inklusive Etolin-strædet og derfra via den nordlige kyst af det nordamerikanske kontinent så langt sydpå som til breddegraden 60° N og derfra østpå langs breddegraden 60° N til længdegraden 056°37'. 1 V og derfra til breddegraden 58°00'. 0 N, længdegraden 042°00'. 0 V.
- 3) Kategori A-skib: Et skib, der i henhold til skibets polarskibscertifikat er certificeret som et kategori A-skib af et af Søfartsstyrelsen godkendt klassifikationsselskab.
- 4) Kategori B-skib: Et skib, der i henhold til skibets polarskibscertifikat er certificeret som et kategori B-skib af et af Søfartsstyrelsen godkendt klassifikationsselskab.
- 5) Kyst: Den basislinje, hvorfra det ydre territorialfarvand er fastlagt i overensstemmelse med international ret.
- 6) Ydre territorialfarvand: Ydre territorialt farvand som omfattet af definitionen i lov om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland § 5, stk. 3.
- 7) Olie: Olie som omfattet af definitionen i lov om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland § 8, stk. 1.
- 8) Råolie: Enhver flydende kulbrinteblending, der forekommer naturligt i jorden, uanset om den er behandlet for at gøre den egnet til transport, herunder råolie, hvorfra visse destillater kan være fjernet, og råolie, hvortil visse destillater kan være tilføjet.
- 9) Skib: Skib som omfattet af definitionen i lov om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland § 4, stk. 5.
- 10) Søterritoriet: Søterritoriet som omfattet af lov om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland § 5, stk. 2.

## Forbud mod anvendelse og transport med henblik på anvendelse af tung olie som skibsbrændstof

**§ 3.** Anvendelse og transport af tung olie som skibsbrændstof og transport med henblik på anvendelse af tung olie som skibsbrændstof er forbudt.

*Stk. 2.* Ved tung olie forstås olie, bortset fra råolie, med en højere massefylde end 900 kg/m<sup>3</sup> ved 15° C, eller en højere kinematisk viskositet end 180 mm<sup>2</sup>/s ved 50° C.

## Fritagelse fra tank- og rørrrensning



**§ 4.** Tank- og rørrensning er ikke påkrævet efter tidligere anvendelse eller transport af tung olie omfattet af § 3, stk. 2, som skibsbrændstof.

#### *Dispensation*

**§ 5.** Miljøstyrelsen kan på baggrund af en ansøgning meddele en midlertidig dispensation fra forbuddet i § 3 til danske og grønlandske skibe. Dispensationer kan kun meddeles for perioden frem til og med den 30. juni 2029.

Miljøstyrelsen hører Naalakkersuisut inden Miljøstyrelsen træffer afgørelse om udstedelse af dispensation gældende for skibe i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

*Stk. 2.* Miljøstyrelsen kan fastsætte nærmere angivne vilkår ved meddelelse af en dispensation efter stk. 1.

*Stk. 3.* Miljøstyrelsen skal ved forvaltningen af stk. 1 tage højde for FN's Søfartsorganisations retningslinjer for udarbejdelsen af sådanne dispensationer.

*Stk. 4.* Miljøstyrelsen underretter FN's Søfartsorganisation med oplysninger om dispensationer udstedt efter stk. 1.

#### *Tilsyn*

**§ 6.** Miljøstyrelsen fører tilsyn med overholdelse af reglerne i denne bekendtgørelse, jf. lovens regler herom.

#### *Klageadgang*

**§ 7.** Miljøstyrelsens afgørelser efter denne bekendtgørelse kan ikke påklages til miljøministeren.

#### *Foranstaltninger*

**§ 8.** Medmindre højere sanktion er forskyldt efter den øvrige lovgivning, idømmes med bøde den, der

- 1) anvender eller transporterer tung olie i strid med reglerne i § 3,
- 2) tilsidesætter vilkår i en dispensation givet efter § 5, stk. 2, eller
- 3) afgiver urigtige oplysninger i forbindelse med ansøgning om dispensation efter § 5, stk. 1.

*Stk. 2.* Efter § 46, stk. 1, i lov om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland kan overtrædelse af reglerne nævnt i stk. 1 medføre idømmelse af andre foranstaltninger efter kriminallov for Grønland, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

- 1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor, eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

*Stk. 3.* Efter § 46, stk. 3, i lov om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland finder stk. 2 ikke anvendelse for overtrædelser begået fra udenlandske skibe.

*Stk. 4.* For overtrædelse af bestemmelserne i denne bekendtgørelse begået af et selskab m.v. (juridisk person) kan bødeansvar efter kapitel 5 i kriminallov for Grønland pålægges selskabet, jf. lov om beskyttelse af havmiljøet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland § 48.

#### *Ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser*

**§ 9.** Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. juli 2024, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Bekendtgørelsen finder først anvendelse den 1. juli 2029 for følgende skibe:

- 1) Skibe med en samlet oliebrændstoftkapacitet på 600 m<sup>3</sup> eller derover, og
  - a) for hvilke byggekontrakten er oprettet den 1. august 2007 eller senere,
  - b) såfremt byggekontrakt ikke foreligger, hvis køl er lagt, eller som var på et tilsvarende konstruktionsstadium, den 1. februar 2008,
  - c) som er leveret den 1. august 2010 eller senere, eller
  - d) som har undergået en større ombygning,
    - i. for hvilken der blev oprettet kontrakt den 1. august 2007 eller senere,
    - ii. såfremt kontrakt ikke forelå, hvis udførelse påbegyndtes den 1. februar 2008 eller senere, eller
    - iii. som blev afsluttet den 1. august 2010.
- 2) Kategori A- og B-skibe, som er bygget efter den 1. januar 2017 med en samlet oliebrændstoftkapacitet på mindre end 600 m<sup>3</sup>, dog ikke under 30 m<sup>3</sup>.

*Miljøministeriet, den XX*

Magnus Heunicke

/ Tone Madsen



Til høringsparterne

Vild natur og Biodiversitet  
J.nr. 2022 - 8837  
Ref. JUEMS  
Den 6. februar 2024

## Høring over to bekendtgørelser til implementering af forbud mod tung olie i Arktis

---

Hermed fremsendes udkast til hhv. bekendtgørelse om forbud mod anvendelse og transport af tung olie som skibsbrændstof i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland i det arktiske havområde og bekendtgørelse om forbud mod transport i bulk som last, anvendelse som ballast eller transport og anvendelse som skibsbrændstof af tung olie i Antarktis og anvendelse og transport som skibsbrændstof af tung olie i Arktis.

### Baggrund

Marine Environment Protection Committee (MEPC) under FN's søfartsorganisation vedtog i 2021 et forbud mod brug og transport af heavy fuel oil (HFO) som skibsbrændstof i Arktis. Hovedformålet er at begrænse forurening af havet ved oliespild. Forbuddet begrænser ligeledes luftforurening. Forbuddet medfører, at HFO ikke længere kan anvendes som skibsbrændstof eller transporteres til brug som brændstof fra den 1. juli 2024 i arktiske områder. Skibe, hvor der er krav om beskyttede brændstoftanke, er først omfattet af reglerne fra 1. juli 2029. Stater med kystlinje i Arktis kan frem til 1. juli 2029 midlertidigt dispensere fra HFO-forbuddet for skibe, der sejler dets flag, når de opererer i den pågældende stats jurisdiktion. HFO kan fortsat transporteres som gods (i modsætning til som skibsbrændstof) i tankskibe.

HFO-forbuddets administrative konsekvenser for erhvervslivet er vurderet af erhvervsstyrelsen til under 4 mio. kr. årligt, hvorfor de ikke kvantificeres yderligere. Der vil derudover være øvrige konsekvenser for det grønlandske erhvervsliv på 25,5 mio. kr. årligt. Beløbet afhænger dog af brændstofpriserne og er derfor usikkert.

### Bekendtgørelsernes indhold

De to bekendtgørelser implementerer HFO-forbuddet i hhv. den eksklusive økonomiske zone ved Grønland i Arktis og for danske skibe i Arktis. Endvidere implementeres forbuddet i Antarktis, hvilket ligeledes har ophæng i MARPOL. Bekendtgørelsen, der gælder i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland i Arktis har hjemmel i en bestemmelse i et forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, der endvidere skal træde i kraft den 1. juli 2024. Lovforslaget har været i høring den 30. marts til

den 11. maj 2023 ([link](#)) og er nødvendigt, idet der ikke er tilstrækkelig klar hjemmel i den nuværende lovgivning.

### **Høringssvar**

Udkast til de to bekendtgørelser er sendt i høring hos de parter, der fremgår af vedlagte høringsliste og offentliggøres ligeledes på [www.hoeringsportalen.dk](http://www.hoeringsportalen.dk).

Høringssvar bedes sendt til [mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk) med kopi til [juems@mim.dk](mailto:juems@mim.dk) med angivelse af journalnummer 2022-8837 i emnefeltet. Høringssvar modtages senest den 5. marts 2024.

Høringssvar vil blive offentliggjort på Høringsportalen efter høringsfristens udløb.

Høringen er endvidere sendt til Grønlands Selvstyre, der står for høringen af de grønlandske parter.

Spørgsmål til lovforslaget kan rettes til fuldmægtig Julie Schade på e-mail: [juems@mim.dk](mailto:juems@mim.dk)

Med venlig hilsen

Julie Schade

## **Resumé af to bekendtgørelser til implementering af HFO-forbuddet i Arktis**

### **Baggrund**

Marine Environment Protection Committee (MEPC) under FN's søfartsorganisation vedtog i 2021 et forbud mod brug og transport af tung olie, det såkaldte "heavy fuel oil" (HFO), som skibsbrændstof i Arktis. Hovedformålet er at begrænse forurening af havet ved oliespild. Forbuddet begrænser ligeledes luftforurening.

Forbuddet medfører, at HFO ikke længere kan anvendes som skibsbrændstof eller transporteres til brug som skibsbrændstof fra den 1. juli 2024 i arktiske havområder. Skibe, hvor der er krav om beskyttede brændstoftanke, er først omfattet af reglerne fra 1. juli 2029. Stater med kystlinje i Arktis kan frem til 1. juli 2029 midlertidigt dispensere fra HFO-forbuddet for skibe, der sejler dets flag, når de opererer i den pågældende stats jurisdiktion. HFO kan fortsat transporteres som gods (i modsætning til som skibsbrændstof) i tankskibe.

### **Bekendtgørelsernes indhold**

De to bekendtgørelser har til formål at implementere HFO-forbuddet i hhv. den eksklusive økonomiske zone ved Grønland i Arktis og for danske skibe i Arktis. Endvidere implementeres forbuddet i Antarktis, hvilket ligeledes har ophæng i MARPOL. Bekendtgørelsen, der gælder i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland i Arktis har hjemmel i en bestemmelse i et forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havet i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, der endvidere skal træde i kraft den 1. juli 2024. Lovforslaget er nødvendigt, idet der ikke er tilstrækkelig klar hjemmel i den nuværende lovgivning.

### **Den påtænkte ordning og løsning**

HFO-forbuddet i Arktis implementeres i hhv. den eksklusive økonomiske zone ved Grønland og for danske skibe i hhv. Arktis og Antarktis.



Miljøministeriet  
[mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk)  
Kopi: [juems@mim.dk](mailto:juems@mim.dk)

13. marts 2024

### **Høring over to bekendtgørelser om HFO i Arktis (journalnummer 2022-8837)**

Grønlands Erhverv har modtaget høring af to bekendtgørelse om HFO i Arktis, udkast til bekendtgørelse om anvendelse og transport af tung olie i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland og udkast til bekendtgørelse om anvendelse og transport af tung olie i Arktis og Antarktis.

Forbuddet om anvendelse af HFO som skibsbrændstof kom allerede til vores erindring i 2016, hvor der vil være en overgangsperiode. Dette er forelagt Brancheudvalget for eksporterhverv og Fiskeri i Grønlands Erhverv også dengang. Siden dengang har der været tung investeringer i havgående fiskeri af forskellige årsager. Da de to bekendtgørelser har til formål at implementere HFO-forbuddet i hhv. den eksklusive økonomiske zone ved Grønland i Arktis og for danske skibe i Arktis (ophæng i MARPOL), er dette også en beskyttelse af vores eksklusive økonomiske zone, hvilket vi ser dette med positive øjne.

Grønlands Erhverv har ikke kommentar til fremsendte.

Med venlig hilsen

Bent Sørensen | Grønlands Erhverv

## Julie Emma Schade

---

**Fra:** Søren Enemark <se@danishshipping.dk>  
**Sendt:** 26. februar 2024 09:37  
**Til:** MIM - Miljøministeriets Departement  
**Cc:** Julie Emma Schade  
**Emne:** Svar fra Danske Rederier om : journalnummer 2022-8837

Kære Julie

Danske Rederier takker for muligheden for at kommentere på jeres udkast til de bekendtgørelser, der gennemfører forbud mod at anvende og transportere HFO som brændstof i skibes brændstoftanke i det arktiske område, herunder Grønlands eksklusive økonomiske zone. Vi støttede op om dette forbud, under drøftelserne i FNs søfartsorganisation, IMO, i 2021, og vi støtter naturligvis også op om en gennemførelse af disse regler i den danske lovgivning, så det kun er skibe der bygget med beskyttede brændstoftanke, som kan anvende HFO indtil sommeren 2029.

Den måde forbuddet er beskrevet i de udkast, der er sendt i høring, læner sig op ad implementeringsfristerne for MARPOL annex 1 regel 12A (kravet om at brændstoftanke skal være beskyttede). Som udgangspunkt har vi ikke nogen indvendinger mod dette, da det er en enkel måde for den enkelte reder at se og afgøre, om skibet lever op til kravene. Men der er faktisk skibe, som blev designet og bygget til sejlads ved Grønland før implementeringsfristerne, men hvor rederiet selv har tilvalgt at bygge skibet med beskyttede brændstoftanke for at øge sikkerheden for skib og miljø og som derfor lever op til de krav, der blev obligatoriske efter implementeringsfristerne fra 2007 – 2010. De skibe vil derfor med den foreslåede tekst ikke kunne anvende HFO indtil sommeren 2029, selv om de lever op til kravet om beskyttede brændstoftanke. Det var efter vores opfattelse ikke hensigten med reglerne.

Vi vil derfor opfordre til, at der indføres et nyt punkt "e" under §10 Stk. 2 som beskriver at skibe, der er bygget i henhold til MARPOL annex 1 regel 12A først er omfattet af forbuddet fra sommeren 2029.

Kind regards

**Søren Enemark**  
Senior adviser  
Security, Environment and Maritime Research

M: +45 41 24 74 31  
[se@danishshipping.dk](mailto:se@danishshipping.dk)

  
**DanishShipping**

Til  
Departementet for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø  
P.O. Box 1614  
3900 Nuuk

Til: [pan@nanoq.gl](mailto:pan@nanoq.gl)  
Cc: [susb@nanoq.gl](mailto:susb@nanoq.gl)

Nuuk d.12.03.2024

Tak for muligheden for at kommentere på udkast til de bekendtgørelser, der gennemfører forbud mod at anvende og transportere HFO som brændstof i skibes brændstoftanke i det arktiske område, herunder Grønlands eksklusive økonomiske zone.

Royal Arctic Line har igennem Danske Rederier og søfartsstyrelsen været inde over den dialog, der har været med IMO omkring den nye regulering. Hensigten med forbuddet er at mindske miljø konsekvenser ved et eventuelt skibshavari/-forlis i Arktis, dette i takt med at mulighederne og interessen for at sejle i Arktis bliver stadig større.

Uanset reguleringen er tiltænkt den globale skibstrafik, så i den nogle utilsigtede økonomiske konsekvenser for et samfund som vores, der er afhængig af skibstrafik og som ligger inde i det arktiske område. Et emne som Rederiet har påpeget ved flere lejligheder b.la. da IMO's daværende Generalsekretær, Kitack Lim besøgte Ilulissat august 2019.

Det skal i den forbindelse nævnes, at vi som grønlandsk rederi i lang tid før "MARPOL annex 1 regel 12A med implementeringsfristerne fra 2007 – 2010, har designet bygget vores skibe til sejlads i under arktiske forhold herunder skibe med ekstra styrke, dobbelt skrog samt beskyttede brændstoftanke.

I forsyningen af Grønland opererer Royal Arctic Line med følgende skibe som i dag benytter HFO.

Skibsnavn	Levering	Flag	Ejer
Silver Mary	2005	Norsk	SilverSea
Irena Arctica	1994	Dansk	RAL
Malik Arctica	2017	Dansk	RAL
Tukuma Arctica	2020	Dansk	RAL
Bruafoss	2020	Færøsk	EIMSKIP
Detifoss	2020	Færøsk	EIMSKIP

De to skibe markeret med gul er køllagt før 1.januar 2017 – opfylder MARPOL kravene, men er i henhold til høringsforslaget ikke inkluderet i undtagelsen frem til 2029. Dette vil medføre nogle ændringer af fremdrivningsmaskineriet således skibene kan sejle på en anden type brændstof. Dette med ekstra omkostninger til både ombygningen samt den fremadrettede drift som følge af, at skibene skal gøre brug af en dyrere brændstof.

Dette er efter Rederiets opfattelse ikke intentionen med reglerne.

Rederiet opfordrer derfor til, at indholdet i bekendtgørelsen ændres, så de skibe der indgår i forsyningen af Grønland og som er bygget i henhold til MARPOL annex 1 regel 12A, alle er omfattet af undtagelsen frem til 1.juli 2029.

Royal Arctic Line  
Anders Bay Larsen  
Head of fleetmanagement

Til  
Departementet for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø  
via e-mail til [pan@nanoq.gl](mailto:pan@nanoq.gl)  
med Cc til [susb@nanoq.gl](mailto:susb@nanoq.gl)

12. marts 2024

**Emne: Høring over to bekendtgørelser om HFO i Arktis**

Indledningsvis skal jeg takke Departementet for at give os muligheden for at afgive høringsvar.

Visit Greenland har ikke yderligere bemærkninger og hæfter sig ved at andre instanser, som direkte bliver berørt af emnet, ligeledes har mulighed for at afgive svar.

Inussiarnersumik / Venlig hilsen

På vegne af Visit Greenland  
**Taatsi Fleischer**  
Head of Administration