



Miljøministeren

Folketingets Miljø- og Fødevarerudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

J.nr. 2022 - 8837  
Den 26. juni 2024

## **Orientering af MOF om ikrafttrædelse af udkast til to bekendtgørelser om forbud mod tung olie i Arktis og fortolkning af anvendelsesområdet for havmiljøloven**

./.

Til udvalgets orientering fremsendes to nye bekendtgørelser, hhv. bekendtgørelse om forbud mod anvendelse og transport af tung olie som skibsbrændstof i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland i det arktiske havområde (bekendtgørelsen for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland) 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 (bekendtgørelsen for skibe i Arktis og Antarktis).

Bekendtgørelserne skal implementere forbud mod transport og anvendelse af tung olie, det såkaldte "heavy fuel oil" (HFO), som skibsbrændstof i arktiske havområder, som vedtaget af IMO (FN's søfartsorganisation). Endvidere implementeres forbuddet mod transport og anvendelse af tung olie i Antarktis på Miljøministeriets område.

Bekendtgørelserne blev sendt i offentlig høring i perioden fra den 6. februar 2024 til den 5. marts 2024.

Der er som følge af høringen foretaget følgende ændringer:

- Bestemmelsen i høringsversionens § 6 i bekendtgørelsen for skibe i Arktis og Antarktis, hvorefter der kan søges om dispensation i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, udgår, ligesom bekendtgørelsens anvendelsesområde afgrænses således, at den kun gælder for danske skibe, der befinder sig i det arktiske havområde uden for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, eller som befinder sig i det antarktiske havområde.
- Bestemmelserne i hhv. § 9, stk. 2, i høringsversionen af bekendtgørelsen for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland og § 10, stk. 2, i høringsversionen af bekendtgørelsen for skibe i Arktis og Antarktis omformuleres, så bestemmelserne omfatter alle skibe, der lever op til reglerne om beskyttet brændstoftank i MARPOL, bilag 1, regel 12A uanset om de er leveret før den 1. august 2010, jf. nedenfor.
- Mindre sproglige og lovtekniske justeringer.

Baggrunden for den nye afgrænsning af bekendtgørelsen for skibe i Arktis og Antarktis er, at bekendtgørelsen for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland allerede vil omfatte danske skibe, der befinder sig dér. Forbuddet mod HFO og muligheden for dispensation for danske skibe vil dermed alene fremgå af bekendtgørelsen for den eksklusive økonomiske zone ved Grønland.

Ændringen i høringsversionernes hhv. § 9, stk. 2, og § 10, stk. 2, skyldes, at Miljøministeriet ifm. høringen af de to bekendtgørelser blev gjort opmærksom på en fortolkningstvivil om rækkevidden af overgangsbestemmelsen i det internationale forbud i MARPOL-konventionens bilag I, regel 43A, stk. 2.

Regel 43A i bilag I til MARPOL-konventionen forbyder anvendelse og transport af HFO som skibsbrændstof i arktisk havområde fra og med 1. juli 2024 med undtagelse af visse skibe omfattet af regel 12A, der først vil være omfattet af forbuddet 1. juli 2029.

Regel 12A i MARPOL bilag I, fastsætter konstruktionsmæssige krav om beskyttede brændstoftanke for skibe, der er leveret den 1. august 2010 eller senere.

Fortolkningstvivilen angår således, hvorvidt det med henvisningen i regel 43A, stk. 2, til regel 12A er tilsigtet, at overgangsbestemmelsen skal omfatte alle skibe, der konstruktionsmæssigt opfylder de krav, som regel 12A stiller til skibe leveret den 1. august 2010 eller senere om beskyttede brændstoftanke, herunder også skibe leveret før den 1. august 2010, men som frivilligt opfylder disse krav, eller om undtagelse fra forbuddet frem til 1. juli 2029 forudsætter, at de pågældende skibe først er leveret den 1. august 2010 eller senere.

Overgangsbestemmelsen var i høringsudkastet til bekendtgørelserne formuleret således, at alene skibe, der både opfylder krav om beskyttede brændstoftanke og er leveret efter 1. august 2010, undtages fra forbuddet for en tidsbegrænset periode. Miljøministeriet har efterfølgende vurderet, at overgangsbestemmelsen bør fortolkes således, at også skibe leveret før 1. august 2010 er omfattet, hvis de frivilligt inden dette tidspunkt allerede levede op til kravene i MARPOL bilag I, regel 12A. Af referatet fra drøftelserne under forhandlingen af overgangsbestemmelsen fremgår, at hensigten med indsættelsen af denne i regel 43A, stk. 2, var at tage hensyn til skibenes konstruktion snarere end leveringsdato. Flere skibe vil efter denne fortolkning, hvor formålet med overgangsbestemmelsen er tillagt afgørende betydning, være undtaget frem til 1. juli 2029, end hvis der som i høringsudgaven blev anlagt en mere restriktiv ordlydsfortolkning. Miljøministeriet har i sin vurdering af fortolkningsspørgsmålet lagt vægt på, at disse skibes brændstoftanke, der er bygget i overensstemmelse med de konstruktionsmæssige krav i regel 12A, vil forebygge oliespild på lige fod med skibe leveret efter 1. august 2010.

Fortolkningen er dog behæftet med en vis usikkerhed. Såfremt det senere skulle vise sig, at der i IMO-regi ændres i MARPOL-konventionen, så der ikke længere er tvivil, eller der på anden vis opnås klarhed, vil Miljøministeriet ændre bekendtgørelserne i overensstemmelse hermed og orientere Folketinget på ny.

Endelig bemærkes det, at den anlagte fortolkning vil indebære, at der ved anløb i andre landes havne vil kunne være risiko for tilbageholdelse, såfremt disse lande skulle have en anden fortolkning af forbuddet. Miljøministeriet er bekendt med, at nogle lande deler Miljøministeriets fortolkning af forbuddet, mens andre lande har anlagt en anden fortolkning af forbuddet. Dette kommunikerer til erhvervet.

Bekendtgørelserne træder i kraft den 1. juli 2024.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke