

NOTAT



J.nr. 2022 - 8837
Den 6. juni 2024

Høringsnotat over to bekendtgørelser om tung olie

Miljøministeriet har den 6. februar til 5. marts 2024 haft 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 i høring. De to udkast har i den forbindelse været offentliggjort på høringsportalen. Ministeriet har modtaget 3 høringssvar fra hhv. Grønlands Selvstyre, Danske Rederier og Royal Arctic Line. Arktisk Stations Råd (Københavns Universitet), Grønlands Erhverv og Visit Greenland har meddelt, at de ikke har bemærkninger til bekendtgørelserne. Høringen har givet anledning til justeringer af bekendtgørelserne som angivet nedenfor:

- § 6 i høringsversionen for 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 høring udgår.
- § 9, stk. 2 i høringsversionen af bekendtgørelsen for EØZ'en ved Grønland og den tilsvarende § 10, stk. 2 i høringsversionen af bekendtgørelsen for danske skibe i Arktis og Antarktis omformuleres, så den omfatter alle skibe, der lever op til reglerne om beskyttet brændstoftank i MARPOL, bilag 1, regel 12A og ikke kun de skibe, der også er leveret efter 1. august 2010, jf. nedenfor.
- Mindre sproglige justeringer

Bemærkninger til anvendelsesområdet af den danske havmiljølov

Grønlands Naalakkersuisoq for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø og Departement for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø (herefter "Grønland") har oplyst, at de er af den opfattelse, at den danske havmiljølov ikke gælder inden for Grønlands havområder, til trods for, at der fremgår noget andet i bemærkningerne til havmiljøloven for den eksklusive økonomiske zone (EEZ) i Grønland. Naalakkersuisoq for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø mener derfor, at der § 6 i bekendtgørelsen for danske skibe i Arktis og Antarktis bør slettes, og kan derfor ikke tilslutte sig bekendtgørelsen. Naalakkersuisoq for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø nævner hertil, at der tidligere er gjort opmærksom på dette, og at Miljøministeriet har oplyst, at det ikke er et udtryk for en fejl. Naalakkersuisoq for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø nævner herefter en række argumenter for, hvorfor bemærkningerne til havmiljøloven EEZ'en i Grønland er et udtryk for en fejlfortolkning samt konsekvenserne herved.

Miljøministeriet bemærker, at der, som Naalakkersuisoq for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø nævner, inden den offentlige høring har været uformelle drøftelser om, hvordan lovens anvendelsesområde skal fortolkes. Miljøministeriet har i den forbindelse gjort opmærksom på, at

drøftelserne ikke er et udtryk for Miljøministeriets endelige position, idet denne ikke var klarlagt. Det blev således aftalt mellem Miljøministeriet og Grønlands departement for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø, at spørgsmålet skulle klarlægges snarest og sammen i en særskilt sag, idet der er tale om et principielt spørgsmål, som ikke kun har betydning for bekendtgørelsen for danske skibe i Arktis og Antarktis men generelt for den danske havmiljølovs anvendelsesområde. Det blev også aftalt, at høringsprocessen for HFO-bekendtgørelserne kunne fortsættes parallelt med denne afklaring.

§ 6 i bekendtgørelsen for skibe i Arktis og Antarktis er udgået, idet bekendtgørelsen for den eksklusive økonomiske zone vil omfatte danske skibe, der befinder sig dér.

Naalakkersuisoq for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø har efterfølgende tilsluttet sig de ændrede versioner af begge bekendtgørelser, hvor den tidligere dispensationsbestemmelse i § 6 er taget ud i bekendtgørelsen for danske skibe i Arktis og Antarktis.

Dispensation inden for den grønlandske EEZ skal således kun søges efter bekendtgørelsen herfor.

Bemærkninger til omfanget af overgangsbestemmelsen frem til 1. juli 2029

Royal Arctic Line bemærker, at hensigten med forbuddet er at mindske miljøkonsekvenser ved et eventuelt skibshavari/-forlis i Arktis, dette i takt med at mulighederne og interessen for at sejle i Arktis bliver stadig større. Royal Arctic Line påpeger endvidere, at reguleringen har nogle utilsigtede økonomiske konsekvenser for det grønlandske samfund, der er afhængig af skibstrafik, og som ligger inde i det arktiske område, samt at rederiet har påpeget dette ved flere lejligheder bl.a. da IMO's daværende generalsekretær Kitack Lim besøgte Ilulissat august 2019. Endvidere gøres opmærksom på, at Royal Arctic Line allerede længe før reglerne i MARPOL, bilag 1, regel 12A, trådte i kraft med implementeringsfristerne fra 2007 – 2010, har designet og bygget skibe til sejlads under arktiske forhold, herunder skibe med ekstra styrke, dobbeltkrog samt beskyttede brændstoftanke. Det påpeges i den forbindelse, at Royal Arctic Line opererer med HFO, og at to skibe, der opfylder MARPOL-kravene, i henhold til høringsforslaget ikke er inkluderet i undtagelsen frem til 2029. Royal Arctic Line nævner hertil, at skibe, der skal kunne sejle på en anden type brændstof, vil skulle ændre i fremdrivningsmaskineriet, hvilket vil have omkostninger til ombygning og fremadrettet drift. 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, bilag 1, regel 12A, alle er omfattet af undtagelsen frem til 1. juli 2029.

Danske Rederier har endvidere påpeget ovenstående problemstilling og fremfører, at der er 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, selvom de lever op til kravene om beskyttede brændstoftanke. Det er heller ikke efter Danske Rederiers opfattelse hensigten med reglerne. Danske Rederier opfordrer derfor til, at det tilføjes til ikrafttrædelsesbestemmelserne i de to bekendtgørelser, at skibe, der er bygget i henhold til MARPOL, bilag 1, regel 12A, først er omfattet af forbuddet fra sommeren 2029.

Miljøministeriet er opmærksomme på spørgsmålet om, hvorvidt skibe, der frivilligt lever op til kravene i MARPOL, bilag 1, regel 12A, er undtaget fra forbuddet mod tung olie i Arktis frem til 1. juli 2029. Fortolkningstvilen skyldes, at det fremgår af HFO-forbuddet, som vedtaget af FN's søfartsorganisation, at de skibe, der er midlertidigt undtaget frem til 1. juli 2029, er skibe, for hvilke MARPOL, bilag 1, regel 12A, "applies". Efter regel 12A skal skibe leveret den 1. august 2021 eller senere opfylde bestemmelsens materielle krav om beskyttede brændstoftanke. Nogle skibe, der er leveret før 1. august 2010, har dog

frivilligt valgt at efterleve de krav, som MARPOL, bilag 1, regel 12A, fastsætter for skibe leveret den 1. august 2010 eller senere. Miljøministeriet har på den baggrund undersøgt, hvorvidt reglerne skal fortolkes således, at de også midlertidigt undtager skibe, der frivilligt lever op til de konstruktionsmæssige krav om beskyttede brændstoftanke, selvom de er leveret før den 1. august 2010.

Miljøministeriet har vurderet, at overgangsbestemmelsen bør fortolkes således, at også skibe leveret før 1. august 2010 er omfattet af overgangsperioden, hvis de frivilligt lever op til kravene i MARPOL bilag I, regel 12A. Det skyldes, at det efter Miljøministeriets opfattelse var hensigten med overgangsbestemmelsen i regel 43A, stk. 2 at tage hensyn til skibenes konstruktion snarere end leveringsdato. Flere skibe vil efter denne fortolkning være undtaget frem til 1. juli 2029. Disse skibes brændstoftanke vil dog i overensstemmelse med de konstruktionsmæssige krav i regel 12A forebygge oliespild på lige fod med skibe leveret efter 1. august 2010.

Miljøministeriet har på den baggrund ændret bekendtgørelserne i overensstemmelse med denne fortolkning. Såfremt det senere skulle vise sig, at der blandt de arktiske stater i IMO-regi ændres i MARPOL-konventionen, så tvivl kan udelades, eller der på anden vis opnås klarhed, vil Miljøministeriet ændre bekendtgørelserne i overensstemmelse hermed.

Miljøministeriet kan dog konstatere, at der generelt er uklarhed om fortolkningen blandt medlemslandene i FN's søfartsorganisation, hvorfor erhvervet bør være særligt opmærksomme på, at der kan være divergerende fortolkninger i andre lande og dermed på risikoen for tilbageholdelse i lande med anden fortolkning. Miljøministeriet henleder endvidere opmærksomheden på, at Grønlands Selvstyre har lovgivningskompetencen i havområdet ud til 3 sømil.