

Miljø- og Fødevareudvalget

16. oktober 2023

## Henvendelse vedr. skibes ballastvand, vores udsatte havmiljø og nødvendigheden af øget kontrol i danske farvande

Kære medlemmer af Miljø- og Fødevareudvalget

For lidt over to år siden rettede Danske Maritime henvendelse til den daværende miljøminister for at påpege det problematiske i, at mange skibe ikke får behandlet deres ballastvand ordentligt og dermed kan tilføre biologisk forurening til vores i forvejen meget udsatte havmiljø.

Miljøstyrelsen beskæftiger sig aktuelt med emnet, men som industri oplever vi, at den danske håndtering af dette problem er utilstrækkelig og langsom. I Danmark har vi været med til at udvikle nogle af de bedste anlæg i verden, hvorfor det undrer, at man fra myndighedsside og fra politisk hånd ikke griber muligheden for at sikre det danske havmiljø og skride til handling som grønt foregangsland.

Først den oprindelige henvendelse i let forkort version – dernæst en opdatering på status og vores politiske anbefalinger:

*”Ballastvandkonventionen trådte i kraft i 2017, og formålet er at forhindre, at farvande belastes af uønskede invasive arter. Vi har set dramatiske spredninger af både gopler, fisk, KRANBER og skaldyr rundt i verden, og når først skaden er sket, er den typisk uoprettelig – på bekostning af det oprindelige plante- og dyreliv i havet.*

*Mange skibe har i dag et ballastvandsbehandlingsanlæg ombord, yderligere skibe omfattes gradvis af kravene frem mod september 2024. Der er imidlertid flere problemer med at føre konventionens bagvedliggende intentioner ud i livet, og dermed risikerer vi, at der fortsat sker spredning af arter på tværs af verdensdele og havområder.*

*Det første problem er, at skibene nu skal kunne fremvise deres ballastvandsystem, men ikke om anlægget rent faktisk fungerer, og desværre kan vi konstatere, at der ude i verden produceres anlæg, som ikke kan løfte opgaven. Den australske regering har gennemført en undersøgelse, som viste, at 33 pct. af systemerne ombord fejlede, og dette er selvsagt meget problematisk.*

*Det andet problem er, at der heller ikke føres tilsyn med, om skibenes medarbejdere kan betjene anlæggene, føre den nødvendige kontrol og på den baggrund reagere, hvis noget ikke fungerer.*

*Derfor er der grund til, at den danske regering går ind i sagen, så anlæggene og konventionen får den ønskede effekt. Aktuelt er IMO i gang med at revurdere konventionen på baggrund af internationale erfaringer, men dette bliver forventeligt en meget langvarig proces, og i mellemtiden bør vi i Danmark sikre de danske farvande og selvstændigt tage emnet op på europæisk og internationalt niveau.*

*Danske Maritime vurderer derfor, at der er brug for nationale danske tiltag og sideløbende en arbejdsindsats for håndhævelse i hele Europa. Endvidere er der brug for, at vi i ift. IMO og med henblik på overholdelse af MARPOL arbejder for en global håndhævelse af konventionen.*

*Danmark: Her i landet bør vi hurtigst muligt indføre en national kontrol og dermed sikre, at skibe med urent ballastvand forhindres i at tømme det ud i havmiljøet – også selv om det koster en transport og dermed påvirker den planlagte rute. Konkret ved at udtage prøver og stille krav om rensning via et stationært anlæg i den pågældende havn, såfremt prøverne viser noget problematisk. Samt efterfølgende at kræve dokumentation for, at anlægget er gjort funktionsdygtigt.*

*Bødestraf vurderer vi til gengæld ikke er et brugbart middel, da rederiet kan vælge blot at betale, hvorefter skibet i princippet kan lukke det problematiske ballastvand ud og sejle videre.*

*Vi håber, at Danmark på denne måde kan gå forrest med tiltag, som underbygger det internationale arbejde med at bremse invasive arters fremfærd.”*

Det håb har vi fortsat, men status er, at vi reelt set ikke er kommet videre. Vi har netop deltaget i et møde med Miljøstyrelsen, som i den mellemliggende periode har valgt at undersøge ballastvandsystemerne på i alt otte danskejede handelsskibe. Kun fem ud af disse klarede sig godt, mens tre havde enten tekniske og/eller personalemæssige problemer.

Med andre ord: den danske undersøgelse har netop vist præcist det samme, som vi vidste i forvejen fra udlandet. Nemlig at hvert tredje anlæg ikke rens vandet korrekt, og at der dermed er en risiko for at få invasive arter til danske farvande.

Siden da er vi ellers teknisk kommet et skridt videre og har nu også danske leverandører af hurtige tests af ballastvandet. For én ting er jo, om anlægget fremstår funktionsdygtigt, og om søfolkene kan betjene det. Noget andet er, hvordan den reelle vandkvalitet er. Med hurtige tests kan mange skibe kontrolleres hurtigt og effektivt. Endvidere er der netop udviklet en danske prototype af et måleinstrument til automatisk måling af levende organismer i ballastvand, som løbende og efter behov skal monitorere ballastvand ombord på skibe. Der er kort sagt rig mulighed for kontrol, og påvises problemer, kan man så vælge at analysere vandprøven yderligere og samtidig kræve dokumentation for, at problemet bliver håndteret.

Til næste år skal de sidste skibe være klar med anlæg ombord, men hvad hjælper det, hvis vi ikke er klar til at kontrollere skibene? Hvert år anløber tusindvis af skibe fra hele verden de danske havne, og hvis hvert tredje ballastvandsanlæg ikke fungerer, så står vi potentielt med et meget stort miljøproblem.

Selve konventionen var adskillige år undervejs, og fra danske virksomheders side er der investeret mange millioner kroner i at udvikle stærke teknologiske løsninger på et globalt problem. Men håndhævelsen er først og fremmest et nationalt ansvar, hvor vi vil opfordre til, at Folketinget og I som udvalg sætter processen op i tempo. Miljøstyrelsen lægger nu op til at ville fordybe sig nærmere i de tekniske udfordringer, men her må vi påpege, at der er tale om en udledningskonvention, som uanset årsag skal overholdes, og at der er behov for snarest muligt at få den danske kontrol på plads.

En række lande – fx USA og Singapore – har valgt at stille markante, nationale krav på dette område, og der er intet til hinder for, at vi fra dansk side vælger at gøre det samme. Rederier rundt i verden skal ikke kunne omgå reglerne ved at tage et billigt, ineffektivt anlæg ombord og svigte opgave med at sikre den fornødne uddannelse af deres søfolk.

For havmiljøet er der tale om en yderst vigtig konvention, hvor vi fra dansk side har en styrkeposition i udvikling og implementering af løsninger. Vi mener, at dette bør følges op af markante danske krav, fx at urent ballastvand selvsagt ikke må lukkes ud i havnen eller i dansk farvand. Bremses skibet dermed i havn, afskæres det fra at kunne losse og laste, hvilket vil være en stærk motivationsfaktor for at leve op til kravene.

Vi indgår meget gerne i en politisk drøftelse og står til rådighed for yderligere spørgsmål.

Med venlig hilsen

DANSKE MARITIME



Jenny N. Braat  
adm. direktør