



Høringsnotat vedrørende udkast til bekendtgørelse om håndtering af ballastvand og sedimenter fra skibes ballastvandstanke.

Naturbeskyttelse
Ref. JEKNI
Den 17. juli 2017

Baggrund

Miljøstyrelsen sendte den 8. juni 2017 udkast til bekendtgørelse om håndtering af ballastvand og sedimenter fra skibes ballastvandstanke i høring med høringsfrist den 7. juli 2017. Udkastet har været tilgængeligt på høringsportalen og er udsendt til en bred kreds af offentlige myndigheder, branche- og interesseorganisationer m.v.

Miljøstyrelsen har modtaget i alt ni høringssvar, hvoraf seks høringssvar oplyser, at man ikke har bemærkninger til udkastet, mens tre høringssvar har bemærkninger til udkastet. De tre høringssvar, der har afgivet bemærkninger, er: Danske Maritime, Danske Rederier og Royal Greenland.

I det følgende gennemgås de væsentligste punkter fra høringssvarene og Miljøstyrelsens bemærkninger hertil.

Foruden de ændringer, der fremgår af dette notat, er der foretaget mindre korrektioner af retteknisk karakter i udkastet.

Vedrørende behandling af ballastvand

Danske Maritime fremfører, at de finder det betænkeligt, at installationskravet fjernes, alene fordi den er genstand for debat i IMO både blandt nationer, der har tiltrådt konventionen, og visse nationer, som ikke har. Danske Maritime anbefaler i stedet, at resolution A.1088(28) gennemføres, og at Miljøstyrelsen undlader at håndhæve reglerne i overgangsperioden.

Hertil fremsætter Danske Maritime et forslag til en ændring af bekendtgørelsen:

I stedet for den i høring udsendte tekst foreslås det derfor, at ændre bekendtgørelsens § 5 så den lyder således:

”§ 5. Alle skibe, der er omfattet af denne bekendtgørelse, jf. § 3, skal håndtere deres ballastvand på en måde, der opfylder behandlingsstanden i § 7 senest ved det første mellemliggende syn eller fornyelsessyn efter 8. september 2017, afhængig af hvilket der indtræffer først.”

Og at § 16, stk. 1, nr. 1 ændres således:

”§ 16. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der

1) efter 8. september 2022 håndterer ballastvand i strid med §§ 5-8,”

Miljøstyrelsens bemærkninger

På baggrund af forhandlingerne i MEPC 71 er der opstået enighed om et nyt forslag til datoerne for behandling af ballastvand for eksisterende skibe. Det er Miljøstyrelsens klare forventning, at denne nye plan for indfasningen af behandlingskrav for eksisterende skibe endeligt bliver vedtaget af IMO i foråret 2018. Den nye indfasningsplan adskiller sig fra den resolution A.1088(28), som Danske Maritime's forslag baserer sig på.

På baggrund af udviklingen i IMO er det Miljøstyrelsens vurdering, at den bedste løsning derfor er at fjerne kravet om behandling af ballastvand for eksisterende skibe, indtil de nye krav er endeligt vedtaget, og den nye indfasningsplan kan indarbejdes. Dette vil ske i samarbejde med Søfartsstyrelsen, som er ressort myndighed for IOPP synene, som indfasningsplanen baserer sig på. Det er Miljøstyrelsens vurdering, at der herved opnås en større forudsigelighed og klarhed om retsstillingen.

Samtidig skal det oplyses, at Miljøstyrelsen efter høringsperioden og forhandlingerne ved MEPC 71 har indført et krav om, at skibe, der er bygget den 8. september 2017 eller senere, skal behandle deres ballastvand. Dette er i overensstemmelse med både resolution A.1088(28) samt det netop forhandlede forslag til en ny resolution, der blev vedtaget på MEPC 71, og som forventes endeligt at blive vedtaget i foråret 2018. Denne ændring er ikke en skærpelse af gældende ret.

Danske Rederier anfører i deres hørings svar, at det i bekendtgørelsens kapitel 2 bør fremgå, at skibe med en bruttotonnage på under 400 senest skal installere ballastvandsbehandlingsanlæg den 8. september 2022.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen tager Danske Rederiers hørings svar til efterretning. Det skal imidlertid oplyses, at det med det nye forslag er vedtaget, at skibe med en bruttotonnage på under 400 senest skal installere ballastvandsbehandlingsanlæg den 8. september 2024.

Det er Miljøstyrelsens hensigt at tilpasse en kommende bekendtgørelse, der indfører den nye indfasningsplan for eksisterende skibe, så den tager højde for ovenstående. Herved tilstræbes, at Søfartsstyrelsens og Miljøstyrelsens lovgivning tydeligt afspejler hinanden.

Folkeretlige spørgsmål

Danske Maritime fremfører i deres hørings svar, at Danmark er forpligtet til at gennemføre IMO's resolution A.1088(28).

Derudover påpeger Danske Maritime, at Danmark ud fra et rent juridisk synspunkt er forpligtet til at gennemføre konventionen, således som den er optrykt i bekendtgørelsen.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen har forelagt spørgsmålet hos Justitsministeriet og Udenrigsministeriet og har på denne baggrund truffet beslutning om, at den midlertidige fjernelse af indfasningskravet for eksisterende skibe ikke ud fra et juridisk synspunkt strider mod Danmarks forpligtelser. Som anført ovenfor, er der vedtaget nye indfasningsregler, der adskiller sig fra resolution A.1088(28), som forventes vedtaget af IMO i foråret 2018. Det er hensigten, at disse indfasningsregler vil blive indført i en ny bekendtgørelse snarest muligt.

Danske Maritime fremfører, at det ikke er i overensstemmelse med konventionen, at Danmark helt opgiver kravet om ballastvandsbehandling og alene forsætter med et krav om udskiftning af ballastvand, som tidligere er anerkendt som utilstrækkeligt.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen kan oplyse, at kravet om ballastvandsbehandling ikke er opgivet, men alene udsat. Som nævnt ovenfor kan Miljøstyrelsen endvidere oplyse, at Miljøstyrelsen efter høringsperioden har indsat et krav om, at skibe, der er bygget den 8. september 2017 eller senere, skal behandle deres ballastvand.

Generelle bemærkninger

Danske Maritime fremfører i deres høringssvar, at der ikke er uenighed i IMO om, hvornår det i medfør af konventionen skal kræves, at skibe skal installere ballastvandsanlæg.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen tager Danske Maritimes høringssvar til efterretning. Miljøstyrelsen skulle have tydeliggjort i høringsbrevet, at der ikke er tale om en uenighed om konventionsteksten, men derimod diskussion vedrørende ændring af den seneste hensigtserklæring (resolution) om, hvornår det skal kræves, at skibe behandle/rene deres ballastvand.

Danske Rederier anfører i deres høringssvar, at det i bekendtgørelsens kapitel 4 bør fremgå, at fortolkningen af "Same Risk Area" kan anvendes i forbindelse med ansøgningen om dispensation fra reglerne om ballastvandsbehandling.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsens behandling af dispensationsansøgninger baseres på flere forskellige forhold, hvor fortolkningen af "Same Risk Area" indgår på samme vis som andre forhold. På grund af diversiteten af relevante forhold, der kan gøre sig gældende ved behandlingen af dispensationsansøgninger, er det Miljøstyrelsens vurdering, at kapitel 4 ikke bør ændres, således regleres anvendelse ikke indsnævres.