



Høringsnotat vedrørende udkast til bekendtgørelser for Danmark, der gennemfører miljøreglerne i IMO's polarkode.

Naturbeskyttelse
Ref. JEKNI
Den 8. maj 2017

Baggrund

Miljøstyrelsen sendte den 21. marts 2017 fire udkast til bekendtgørelser, der gennemfører miljøreglerne i IMO's polarkode for Danmark, i høring med høringsfrist den 19. april 2017. Udkastene har været tilgængelige på høringsportalen og er udsendt til en bred kreds af offentlige myndigheder, branche- og interesseorganisationer m.v.

Miljøstyrelsen har modtaget i alt 11 høringssvar, hvoraf 5 høringssvar oplyser, at man ikke har bemærkninger til udkastene, mens 6 høringssvar har bemærkninger til udkastene. De høringssvar, der har afgivet bemærkninger, er: WWF, Rederiforeningen, Royal Greenland, AECO, Grønlands Erhverv og Nationalt Center for Miljø og Energi – DCE. Det skal oplyses, at Grønlands Erhverv's spørgsmål til bekendtgørelsen om udtømmning af kloakspildevand fra skibe og platforme uden for dansk søterritorium og Østersøområdet adresseres i nærværende høringssvar, uanset at høringssvarens høringssvar vedrører udkast til bekendtgørelser, der gennemfører miljøreglerne i IMO's polarkode for Grønland. Dette skyldes, at bekendtgørelsen kun træder i kraft for Danmark.

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 udkastene.

1. Bekendtgørelsernes anvendelsesområde, definitioner og implementering

WWF stiller i deres høringssvar spørgsmål til bekendtgørelsernes forhold til sejlads ved Grønland.

Miljøstyrelsens bemærkninger

De fire bekendtgørelser finder som hovedregel anvendelse for danske skibe og for udtømmning af olie, affald, flydende stoffer, der transporteres i bulk, og kloakspildevand i den eksklusive økonomiske zone ved Danmark.

Selvstændige bekendtgørelser, der regulerer udtømmningen af olie, affald og flydende stoffer, der transporteres i bulk, i den eksklusive økonomiske zone ved Grønland, er efterfølgende udfærdiget og sendt i høring. Både bekendtgørelserne for Danmark og Grønland forventes at træde i kraft d. 1. juli 2017.

DCE stiller i deres høringssvar spørgsmål til, om bekendtgørelsernes geografiske afgrænsning af det arktiske havområde svarer til en internationalt anerkendt definition. DCE foreslår desuden, at bekendtgørelserne ledsages af et kort over det arktiske havområde.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Den geografiske afgrænsning af det arktiske havområde er en gengivelse af den afgrænsning, der er gjort gældende i polarkoden.

Der ikke udarbejdet et officielt kort fra IMO, der illustrerer afgrænsningen af det arktiske havområde. Det er derfor fundet bedst, at angivelsen af havområdet følger IMO's systematik, og afgrænsningen derved foretages ved en opremsning af koordinater.

Royal Greenland stiller i deres høringssvar spørgsmål til, om bekendtgørelserne finder anvendelse på fiskeskibe.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøreglerne i IMO's polarkode gælder for skibe, der i forvejen er reguleret af MARPOL-reglerne, som polarkoden er et tillæg til, og er derfor ikke begrænset til skibstyper. Hovedreglen er således, at bekendtgørelserne finder anvendelse for fiskeskibe. Polarkodens sikkerhedsregler, der henhører under Søfartsstyrelsens ressort, finder imidlertid som udgangspunkt ikke anvendelse for fiskeskibe.

DCE bemærker, at definitionen af »iskant«, der anvendes i bekendtgørelserne om udtømmning af kloakspildevand og affald, er for snæver, og at definitionen også bør omfatte kanten af et drivsområde og kanten af fastis.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Ved iskant forstås: En flydende isplade af betydelig tykkelse, der er synlig 2 til 50 meter eller mere over havets overflade, og som er forbundet med kysten.

På baggrund af DCE's bemærkninger er ordet »iskant« ændret, men ikke definitionen, som følger ordlyden af polarkoden. Det er nu fundet mest hensigtsmæssigt at anvende udtrykket »isshelf«. Dette begreb anvendes af DMI om den is, som polarkoden refererer til, og må derfor forstås som den gangse betegnelse for denne istype. Både bekendtgørelsen om udtømmning af kloakspildevand og bekendtgørelsen om affald er konsekvensrettet herefter.

Rederiforeningen stiller i deres høringssvar spørgsmål til, om den danske implementering af miljøregler i IMO's polarkode går udover de internationale regler.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen har foretaget en 1:1 implementering, som ikke går ud over de internationale regler.

2. Bekendtgørelsen om udtømmning af olie fra skibe

Royal Greenland stiller i deres høringssvar spørgsmål til, om det er Søfartsstyrelsen eller klassifikationsselskaber, der skal foretage skibets mellemliggende syn og/eller fornyelsessyn af skibe.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Polarkoden er opdelt i et afsnit med sikkerhedsregler og et afsnit med miljøregler. Søfartsstyrelsen står for sikkerhedsafsnittet, herunder fastsættelsen af miljøreglerne for skibes udstyr, syn og certificering, og Miljøstyrelsen står for miljøafsnittet.

Søfartsstyrelsen har uddelegeret syn af skibe til godkendte klassifikationsselskaber. Det betyder, at de godkendte klassifikationsselskaber udfører de mellemliggende syn og fornyelsessyn og udsteder certifikatet herfor. Synet skal ikke efterfølgende godkendes af Søfartsstyrelsen.

DCE foreslår i deres høringssvar, at ordlyden i bekendtgørelsens § 2, nr. 3 udvides, således at brændselolie også omfatter olie, der bruges som brændstof til energimaskineri, såfremt en energimaskine ikke omfattes af begrebet »hjælpemaskineri«.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Ved gennemførelsen af miljøreglerne i IMO's polarkode har Miljøstyrelsen fundet det mest hensigtsmæssigt at foretage en 1:1 implementering. Dette skyldes primært et ønske om retsenhed mellem de lande, der gennemfører reglerne. Således er det fundet mest hensigtsmæssigt, at de danske regler ikke afviger fra reglerne, der er internationalt forhandlet, og den foreslåede tilføjelse er derfor ikke indarbejdet.

DCE fremfører i deres høringssvar, at de finder definitionen af »rent ballastvand« problematisk, da polarkoden foreskriver, at der ikke må udledes olie eller olieholdige blandinger i de arktiske farvande. Derfor foreslår DCE, at bestemmelsen bør præciseres, således at olieholdige blandinger ikke må stamme fra ballastvand.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Udgangspunktet er, at der i det arktiske havområde ikke må foretages udtømning af olie eller olieholdige blandinger. Reglerne i polarkoden (eller MARPOL konventionens bilag I (regulations for the prevention of pollution by oil)) forbyder imidlertid ikke udtømning af rent ballastvand, som er defineret i bekendtgørelsens § 1, nr. 13, jf. § 1, stk. 3. »Rent ballastvand« er ikke omfattet af begrebet »olieholdig blanding«. Derfor har Miljøstyrelsen ikke fundet det nødvendigt at foretage den foreslåede præcisering.

Endelig skal det bemærkes, at udtømningen af ballastvand er reguleret i bekendtgørelsen om håndteringen af ballastvand og sedimenter.

Royal Greenland stiller i deres høringssvar spørgsmål til, hvordan kategori A-skibe, der er nævnt i bekendtgørelsen, klassificeres.

Derudover undrer DCE sig over, at der er gennemført en undtagelsesbestemmelse, jf. § 6, stk. 2, for udtømningsforbuddet for kategori A-skibe, og spørger ind til, hvor længe et kategori A-skib kan sejle, inden skibet skal efterleve forbuddet mod udtømning.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Både i bekendtgørelsen om udtømning af kloakspildevand og i bekendtgørelsen om udtømning af olie gælder særlige regler for kategori A-skibe. Et kategori-A skib er et skib, der i henhold til skibets polarcertifikat er certificeret som et kategori A-skib. Denne certificering foretages af et af Søfartsstyrelsens godkendte klassifikationsselskaber.

Ved gennemførelsen af miljøreglerne i IMO's polarkode lægger Miljøstyrelsen op til en 1:1 implementering. Dette skyldes primært et ønske om retsenhed mellem de lande, der gennemfører reglerne. Således er det fundet hensigtsmæssigt, at de danske regler ikke afviger fra reglerne, der er internationalt forhandlet, herunder undtagelsesbestemmelsen i § 6, stk. 2.

Reglerne for, hvornår skibe skal have foretaget syn, er reguleret i lovgivning, der hører under Søfartsstyrelsens reesort. En redegørelse for dette spørgsmål ligger uden for rammerne af dette høringsnotat.

3. Bekendtgørelsen om udtømning af affald fra skibe og platforme

Royal Greenland stiller i deres høringssvar spørgsmål til begrundelsen for, at bortskaffelsen af levnedsmiddellaffald skal ske mindst 12 sømil fra nærmeste kyst, nærmeste iskant eller nærmeste fastis.

DCE påpeger desuden, at polarkodens krav om, at forbuddet mod udtømning af affald i farvand med iskoncentration $>1/10$, er glemt.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Levnedsmiddelfald, der driver op på kysten m.v., kan forårsage gener for befolkningen. 12-sømilsgrensens bidrager således til afværgelsen af sådanne forureninger/genere. Endvidere skal det bemærkes, at 12-sømilsgrensens ikke er en ny tilføjelse efter polarkoden. Efter implementeringen af polarkoden er det alene tilføjet, at udtømningen skal ske 12 sømil fra nærmeste fastis.

Endvidere fastslås det i henhold til reglerne om udtømningen af levnedsmiddelfald, jf. §§ 6 og 12, og lastrester, jf. § 8, at udtømningen kun må finde sted, mens skibet er undervejs (og mindst 12 sømil fra nærmeste kyst eller nærmeste isshelf (tidligere iskant)).

Det er undladt at gennemføre hele ordlyden af de bagvedliggende bestemmelser i polarkoden:

»Discharge into the sea [of food waste and cargo residues] is only permitted when the ship is as far as practicable from areas of ice concentration exceeding $1/10$, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land, nearest ice-shelf, or nearest fast ice«.

Den valgte fremgangsmåde strider ikke mod polarkodens ordlyd og følger den tidligere danske systematik for implementeringen af MARPOL-regler.

4. Bekendtgørelse om udtømning af kloakspildevand fra skibe og platforme uden for dansk søterritorium og Østersøområdet

Royal Greenland stiller i deres høringssvar spørgsmål til, hvad et godkendt anlæg til behandling af kloakspildevand er.

Miljøstyrelsens bemærkninger

I henhold til reglerne om udtømning af kloakspildevand fastslås det i § 4, stk. 1, nr. 1, at udtømningen af kloakspildevand bl.a. må ske under anvendelse af godkendt anlæg til behandling af kloakspildevand, og spildevandet ved udløbet af anlægget ikke frembringer synlige spor i havet.

Et godkendt anlæg er defineret i bekendtgørelsens § 2, nr. 5, som et anlæg, der er godkendt af Søfartsstyrelsen eller af andre EU-myndigheder, herunder institutter, som er anerkendt af disse myndigheder, efter reglerne i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, Teknisk forskrift for skibes bygning og udstyr m.v., Kapitel XXIV; Forebyggelse af forurening med kloakspildevand fra skibe, eller som er godkendt af andre MARPOL konventionslande.

Grønlands Erhverv undrer sig i deres høringssvar over, at der stilles krav til behandling af kloakspildevand fra fiskeskibe, da kloakspildevand på fiskeskibe udledes helt agter for skibet, under vandlinjen. Her spredes kloakspildevandet af hvirvler dannet fra skruen.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Bekendtgørelsen finder alene anvendelse på en nærmere afgrænset type af skibe i overensstemmelse med de internationale regler:

1. Skibe med en bruttotonnage på under 400, som er godkendt til befordring af mere end 15 personer.
2. Skibe med en bruttotonnage på 400 og derover.
3. Passagerskibe, som er godkendt til befordring af mere end 12 personer.

Det er Miljøstyrelsens vurdering, at disse typer af skibe på længere sejlads kan opbevare en større mængde kloakspildevand, som kræver, at spildevandet bliver håndteret på den i bekendtgørelsen

foreskrevne måde. Mindre fiskeskibe, der ikke omfattes af ovenstående afgrænsning, er ikke omfattet af bekendtgørelsen.