



Notat

Ballastvandkonventionen

Brevdato: 10-07-2020
Sagsnr.: 2017 - 11337
Akt-id: 13274074

Postboks 1614
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
Fax: (+299) 34 54 10
E-mail: pan@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Indledning

FN's søfartsorganisation (IMO) vedtog i 2004 Ballastvandkonventionen. Ballastvandkonventionen trådte i kraft den 8. september 2017 – et år efter, at tilstrækkelig mange lande ratificerede konventionen. Formålet med konventionen er at forhindre indførslen af invasive arter fra skibes ballastvand. Danmark har ratificeret og implementeret konventionen i 2012 med forbehold for Grønland.

Inatsisartutlov nr. 15 af 8. juni 2017 om beskyttelse af havmiljøet (herefter havmiljøloven) indeholder allerede regler om ballastvand. Loven indeholder også en overgangsordning, som betyder, at disse ballastvandregler træder i kraft den 1. august 2020. Grønland har således lovgivningen på plads i forhold til at leve op til kravene i Ballastvandkonventionen.

Baggrund

Skibes ballastvand er en betydelig kilde til indførsel og spredning af invasive arter i havmiljøet. Med iværksættelse af IMO's ballastvandkonvention er der skabt fælles internationale standarder for håndteringen af ballastvand på skibe.

Ballastvand er det vand, der tages om bord på et skib for at regulere skibets trim, slagside, dybgang, stabilitet eller spændinger. Ballastvand stammer overvejende fra havet. Vandet kan derfor variere i renhed, saltholdighed m.v. og indeholder typisk også en vis mængde andre stoffer end vand. Disse stoffer udgøres hovedsageligt af levende organismer (planter, dyr, bakterier m.v.). Ballastvandet kan derudover indeholde ikke-organisk materiale, som sten, sand og andre mineraler, der hovedsageligt stammer fra havbunden eller er ført med floder ud i havet.

Invasive arter

Invasive arter er et voksende problem i hele verden. Eksempelvis er farvande ved Nordnorge og ved Kolahalvøen (halvø i det nordligste Rusland) under pres fra den invasive kongekrabbe, hvilket har markante effekter på den biologiske diversitet og fiskeriet i området. Der er i øjeblikket få invasive, ikke naturligt hjemmehørende arter i grønlandske farvande, men risikoen for invasive arter øges i takt med klimaforandringerne og øget skibstrafik i Arktis.

Ballastvandkonventionen

Ballastvandkonventionen stiller krav om, at ballastvand kun må udledes, hvis konventionens krav er opfyldt. Dette indebærer, at ballastvand enten skal udskiftes tilpas langt fra land, eller der skal ske en behandling (rensning) af ballastvandet med eller uden aktive stoffer. Disse krav gælder ikke, hvis ballastvandet afleveres til et modtageanlæg, eller hvis der anvendes en anden godkendt metode til behandling af ballastvand.

Udskiftning af urensset ballastvand som metode til håndtering af ballastvand vil alene være en mulighed i en forholdsvis kort overgangsperiode efter konventionens ikrafttræden (8. september 2017). Hvor lang tid afhænger af, hvornår det enkelte skib skal gennemgå sit næste fornyelsessyn. Med fornyelsessyn tænkes her på syn forbundet med fornyelse af det internationale certifikat vedrørende forebyggelse af olieforurening (IOPP-certifikat), som alle skibe skal have, og som er udstedt i henhold til MARPOL's bilag I (Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe). Det forventes ikke på nuværende tidspunkt, at der er mange skibe, der benytter sig af udskiftningsmetoden. Skibe, der stadig benytter sig af metoden, vil senest skifte til behandling af vandet inden 8. september 2024.

Herudover stiller konventionen krav om, at alle skibe, der optager og udtømmer ballast, og dermed er omfattet af konventionen, skal have en godkendt ballastvandplan og en ballastvandjournal om bord. Ballastvandplanen skal blandt andet indeholde oplysninger om, hvad det enkelte skib løbende skal gøre for at sikre overholdelse af konventionens krav til håndtering af ballastvand. I ballastvandjournalen skal skibets optag og udtømning af ballastvand løbende indføres.

Konventionen stiller ikke krav om, at parterne skal etablere modtageanlæg for ballastvand.

I henhold til konventionen skal der dog findes egnede modtageordninger for sedimenter fra skibes ballastvandtanke på steder, hvor der sker reparation, rengøring m.v. af ballastvandtanke. Det vil sige på steder, hvor der vil være behov for at håndtere og bortskaffe sedimenter.

Konventionen indeholder endelig regler om syn og certificering af skibe og anlæg til behandling af ballastvand samt inspektion af udenlandske skibe. Under inspektioner kontrolleres ballastvandcertifikater, -planer og -journaler, og der kan tages prøver for at sikre, at udledningskravene overholdes. Konventionens regler om certifikater, planer og journaler for ballastvand samt kontrol hermed varetages af Søfartsstyrelsen med hjemmel i lov om sikkerhed til søs, som er sat i kraft for Grønland ved kongelig anordning nr. 882 af 25. august 2008.

Søfartsstyrelsen vil under inspektion af skibe fremover, som en del af den såkaldte havnestatskontrol, skulle undersøge, om de enkelte skibe medbringer et gyldigt ballastvandcertifikat og kontrollere skibets ballastvandjournal.

Hvis der ved havnestatskontrol opdages fejl i journaler, certifikater eller anlæg, kan der udtages prøver for at afgøre, om anlægget overholder kravene i Ballastvandkonventionen. Da formålet med prøvetagning er at sikre overholdelse af miljøkrav, ligger ressortansvaret for prøvetagning hos Naalakkersuisut indenfor 3 sømil. Det bemærkes, at Naalakkersuisut med hjemmel i havmiljølovens § 15, stk. 3, vil kunne aftale med de danske myndigheder, at kontrolopgaver såsom prøvetagning, mod betaling, foretages af Søfartsstyrelsen på vegne af Naalakkersuisut. Omfattende havnestatskontrol bliver dog ikke i praksis udført i Grønland. Kontrol af ballastvand i grønlandske havne vil derfor sandsynligvis ikke forekomme. Kontrollen inden for Rigsfællesskabet sker derimod primært i Danmark, hvor der sker flagstatskontrol af de danske skibe, som sejler mellem Danmark og Grønland. Havnestatskontrol af eventuelle udenlandsk registrerede skibe, som sejler mellem Danmark og Grønland, bliver også kontrolleret i Danmark. Kontrollen dækker derfor en betydelig del af skibene, som sejler til Grønland.

Lovgivning

Der er allerede lavet de regler, der skal til for at gennemføre Ballastvandkonventionen på søterritoriet. Reglerne blev tilføjet i havmiljøloven i 2017 og vil træde i kraft 1. august 2020. Erhvervet har til den tid haft en 3-årig periode til at gøre sig klar til de nye krav.

Der er tale om en forholdsvis enkel, men dækkende implementering af Ballastvandkonvention. Implementeringen indeholder for eksempel ikke nogen regler om typegodkendelse af ballastvandanlæg. Behandling af ansøgninger om typegodkendelse er ganske krævende rent administrativt, og Grønland har derfor valgt at fokusere på de centrale krav i konventionen og i stedet overlade typegodkendelse til andre større lande, der er parter til Ballastvandkonventionen.

Selvom reglerne for søterritoriet først træder i kraft i august 2020, betyder reglernes internationale karakter, og det forhold at ballastvandregerne er trådt i kraft i Danmark, at den grønlandske skibsfart allerede er begyndt at følge reglerne i et vist omfang.

Kompetencen på havmiljøområdet i tilknytning til Grønland er delt mellem Grønland og Danmark. Siden 1. januar 1993 har Grønland haft kompetencen på søterritoriet. Fra grænsen til søterritoriet ved 3 sømil og ud til 200 sømilgrænsen for den eksklusive økonomiske zone, også kaldet EEZ'en, omkring Grønland har Danmark kompetencen på havmiljøområdet. De to eksisterende regelsæt, det gældende for søterritoriet og det gældende for den eksklusive økonomiske zone, er udarbejdet således, at de komplementerer hinanden. I havmiljøloven gældende for den eksklusive økonomiske zone (EEZ'en) er der således tilsvarende fastsat ballastvandreger. Der forventes dog udstedt en bekendtgørelse med yderligere ballastvandreger i løbet af 2020.

Økonomiske konsekvenser

Der forventes ikke at være betydelige økonomiske konsekvenser for erhvervslivet ved at tiltræde Ballastvandkonventionen. Det forventes ligeledes at de administrative omkostninger forbundet med tiltrædelse af Ballastvandkonventionen kan rummes inden for Departementet for Forskning og Miljø's eksisterende økonomiske rammer.

Reglerne om ballastvand i havmiljøloven gælder ikke for skibe, der kun sejler i grønlandsk farvand. De medfører heller ikke nye krav for Royal Arctic Lines skibe, der sejler til og fra Danmark, da disse skibe allerede er underlagt danske ballastvandkrav, når de sejler uden for grønlandsk farvand. Det fremgår ligeledes af Royal Arctic Lines CSR-rapport 2017, at IMO's ballastvandkonvention tilsikrer, at Royal Arctic Line håndterer ballastvandet på en sådan måde, at flytning af invasive arter imellem havområder minimeres (CSR 2017, RAL, 2017). Erhvervet følger derfor allerede reglerne i Ballastvandkonventionen, hvorfor en ophævelse af det territorielle forbehold for Ballastvandkonventionen ikke forventes at have betydelige økonomiske konsekvenser.

Ved både videnskabelige skibstogter og mineprojekter er der ligeledes fokus på, at reglerne i IMO skal følges. Denne fokus omfatter bl.a. IMO's ballastvandkonvention. Skibe, der sejler under udenlandsk flag, herunder eksempelvis krydstogtskibe, vil skulle overholde ballastvandregler vedtaget af deres egen flagstat. Såfremt en flagstat ikke har tiltrådt Ballastvandkonventionen, skal krydstogtskibet stadig overholde konventionen, hvis skibet anløber i stater, der har tiltrådt konventionen.