



Naaja Nathanielsen
Inuit Ataqatigiit
/HER

§ 37 spørgsmål vedr. miljøkrav ved anvendelse af tung olie til sejlads og omkostningsvurdering af reduktionspotentialer i sektorer.

28. jan 2011
Sagsnr. 2011-044566
Dok. Nr. 552381

Kære Naaja Nathanielsen,

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf. (+299) 34 50 00
Fax (+299) 34 54 10
E-mail: iaan@nanoq.gl
www.nanoq.gl

Tak for dine spørgsmål til Naalakkersuisut efter Inatsisartuts forretningsorden § 37, stk. 1.

Vil Naalakkersuisut etablere miljøkrav for brug af tung olie som brændsel for sejlads i de grønlandske farvande?

Til brug for besvarelse af dit første spørgsmål er der indhentet nedenstående svar fra Medlem af Naalakkersuisut for Indenrigsanliggender, Miljø og Natur:

"I dag reguleres havmiljøet i Grønland af to forskellige lovgivninger ud fra en geografisk adskillelse, nemlig 3-sømil grænsen. Inden for 3-sømil grænsen, hvilket vil sige fra kysten til 3 sømil fra basislinjen (også omtalt som det grønlandske søterritorium) er det Landstingsforordning nr. 4 af 3. november 1994 om beskyttelse af havmiljøet - som er ændret ved Landstingsforordning nr. 3 af 6. juni 1997 og Landstingsforordning nr. 2 af 21. maj 2004 - der er gældende.

Udenfor det grønlandske søterritorium (fra 3-sømil grænsen til hvor den eksklusive økonomiske zone slutter) er det danske lovgivning, der er gældende, i form af den danske havmiljøanordning nr. 1035 af 22. oktober 2004. Den danske havmiljøanordning forvaltes af Naturstyrelsen under Miljøministeriet. Af havmiljøanordningen fremgår det, at den danske miljøminister har mulighed for at fastsætte regler om særlige foranstaltninger, herunder krav til brændstof, ombord på skibe eller platforme for at begrænse forurening.

I modsætning til den grønlandske miljølovgivning, der gælder på land og for landbaseret havforurening, er der i den nuværende grønlandske havmiljølovgivning ikke lovhjemmel til at regulere brugen af tung olie som brændsel for sejlads i de grønlandske farvande, hvilket vil sige inden for 3-sømil grænsen.

Departementet for Indenrigsanliggender, Natur og Miljø er ikke bekendt med, at der opbevares tung olie på land i Grønland, men har en formodning om, at der er få skibe som opererer i det grønlandske farvande som sejler på tung olie, og køber denne olie enten i udlandet eller fra andre skibe.

Under Arktisk Råd er der en række arbejdsgrupper, herunder PAME (Protection of Arctic Marine Environment). PAME har iværksat et studie, under ledelse af Norge og USA, til at identificere risikoen for skibsfartens brug og transport af tung olie i det arktiske og effekten på miljøet ved et eventuel spild af tung olie. Studiet skal ligeledes se på mulighederne for at minimere disse risikoeer ved udarbejdelsen af internationale regler.

I forbindelse med en kommende revision af landstingsforordningen om beskyttelse af havmiljøet vil Naalakkersuisut vurdere behovet og mulighederne for at stramme miljøkravene i forbindelse med anvendelsen af forskellige brændstoftyper ved sejlads i de grønlandske farvande, således at der blandt andet gives mulighed for at regulere anvendelsen af tung olie som brændstof på visse fartøjer. Ved en eventuel udarbejdning af regler omkring brugen af tung olie ved sejlads i de grønlandske farvande, vil der være behov for, at der tages højde for internationale regler og forpligtigelser.”.

Hvad er status på arbejdet med at udarbejde omkostningsvurderinger omkring nedbringelse af udledningen af drivhusgasser?

Siden fremlæggelsen af Redegørelse for virkemidler til reduktion af udledningen af drivhusgasser 2008 – 2012 (EM2009/127) har mit embedsværk afholdt møder med repræsentanter fra transportsektoren og fiskeriet. Formålet med disse møder har været både at få kortlagt, hvilke initiativer der allerede er igangsat for at reducere udledningen af drivhusgasser samt at se på nye reduktionspotentialer og evt. omkostningsvurdering heraf.

Konklusionen på møde med både Air Greenland og Royal Arctic Line er, at begge virksomheder opererer efter markedslignende vilkår og herigennem har incitamenter til selv at foretage vurdering af reduktionspotentialer. Eksempelvis udgør Air Greenlands udgifter til brændstof nær 30 pct. af deres samlede udgifter og dermed har man i virksomheden et stort fokus på at reducere forbruget, både af hensyn til miljøet og virksomhedens økonomi og konkurrenceevne.

Repræsentanten for Air Greenland fortalte, at blandt de initiativer, virksomheden allerede har iværksat og fortsat holder fokus på er: effektivisering af indenrigsflyvningerne, procedurer for indflyvning og fueling, indsættelse af nye og mere brændstofeffektive DCH8 fly (800 l brændstof/flyvetime mod DCH7 990 l brændstof/flyvetime), anvendelse af teknologi til forbedring af brændstoføkonomi, eksempelvis navigationssystemer, og fokus på energi- og ressourceforbrug i både værksteder og administration.

Royal Arctic Line har også fokus på at reducere forbruget af brændstof i driften. Ved indgåelse af aftale om levering af fem nye forsyningskibe, der ventes i drift i 2012 - 2013, er vurdering af brændstoføkonomi og miljø- og klimaskadelige udledninger indgået i beslutningsgrundlaget. Med Tier II motorer sikres det, at skibene overholder internationale grænseværdier for udledning, men med de nye skibe forbedres brændstoføkonomien også. Sammenholdt med de nuværende bygdeforsyningskibe vil olieforbruget pr. km³ gods være blot 33 pct. af det nuværende forbrug, hvilket vil reducere udledningen af både drivhusgasser og miljøskadelige partikler (SOx og NOx).

Royal Arctic Line har også foretaget effektiviseringer i sejlplaner og i foråret 2010 tog man et nyt Fuel Efficiency Manager system i brug. Desuden introducerede man reduktioner i farten på atlantsejladser, såkaldt Slow Steamning. Ved introduktionen af Slow Steamning blev skibenes besætninger inddraget for at sikre forankringen ombord.

Efterfølgende har vi været i dialog med repræsentanter for fiskeriet. I september 2010 havde Departementet møde med Departementet for Fiskeri, Fangst og Landbrug og Grønlands Arbejdsgiverforening, med henblik på at diskutere drivhusgasudledninger i fiskeriet og initiativer til reduktion. Kendetegnende for erhvervet er en stor diversitet – fiskeri i dag drives af både store, mellemstore og meget små enheder. Først og fremmest kan udarbejdes omkostningsvurderinger for hver af disse forestår der et stort arbejde med at identificere virkemidler.

Jeg vil invitere både repræsentanter for erhvervet, forvaltningen og Inatsisartuts Fiskeri-, Fangst- og Landbrugsudvalg til en drøftelse af muligheder og konsekvenser ved implementering af de identificerede virkemidler, når der foreligger en vurdering af omkostningerne ved de enkelte virkemidler.

Med venlig hilsen

Jens B. Frederiksen