



Miljø- og
Fødevareministeriet



**Aftale mellem Danmarks Rederiforening, Miljø- og Fødevareministeriet og
Erhvervsministeriet om:**

Partnerskab for Grøn Skibsfart

Dato: 14. december 2016

Danmarks Rederiforening

Anne H. Steffensen

Miljø- og Fødevareministeriet

Esben Lunde Larsen

Erhvervsministeriet

Brian Mikkelsen



Miljø- og
Fødevarerministeriet



Danmarks Rederiforening, Miljø- og Fødevarerministeriet samt Erhvervsministeriet indgår hermed aftale om et Partnerskab for Grøn Skibsfart.

Partnerskabet arbejder for at skabe vækst, bedre miljø og sundhed ved at styrke Danmarks position som miljøvenlig skibsfartsnation. Aftalen bygger videre på det tidligere Partnerskab for Renere Skibsfart, som blev indgået i december 2008 mellem Danmarks Rederiforening og Miljøstyrelsen med Søfartsstyrelsen som observatør.

Gennem Partnerskabet skal medlemmerne styrke samarbejdet og dialogen på tværs af Det Blå Danmark inden for det maritime miljøområde. Formålet er at maksimere de miljømæssige og erhvervsmæssige fordele ved skærpede internationale krav til begrænsning af luftforurening fra skibsfarten, som træder i kraft i disse år. Samtidig skal partnerskabet fokusere på, at internationale regler ikke må føre til konkurrenceforvridning – det kræver, at reglerne implementeres ensartet og håndhæves effektivt.

I Partnerskabet er de to ministerier repræsenteret af henholdsvis Miljøstyrelsen og Søfartsstyrelsen, som er de centrale myndigheder i forhold til regulering af skibe og deres påvirkning af miljø og sundhed. Erhvervet repræsenteres af Danmarks Rederiforening, og Partnerskabet inddrager Det Blå Danmark efter behov, herunder især den maritime udstyrsindustri, havnene i Danmark samt grønne maritime initiativer.

Partnerskabets aktiviteter er beskrevet i *Handlingsplan 2016-2019 for Partnerskab for Grøn Skibsfart*. Handlingsplanen løber 3 år fra den 14. december 2016.

Handlingsplanen fokuserer som udgangspunkt på følgende to områder:

- Reduktion af SO_x-udledning i SECA-kontrolzoner og på globalt plan
- Reduktion af NO_x-udledning i Nordsøen og Østersøen

Desuden indgår i handlingsplanen en koordineret og aktiv indsats ifm. forhandlinger om partikler og Black Carbon fra skibe, hvis disse emner skulle blive aktuelle i FN's Søfartsorganisation, IMO.

Partnerskabet kan inddrage andre områder i arbejdet.

Handlingsplanen evalueres ved dens udløb og kan på baggrund heraf forlænges og opdateres.



Miljø- og
Fødevareministeriet



Handlingsplan 2016-2019 for Partnerskab for Grøn Skibsfart

Partnerskabet har aftalt at fokusere på følgende områder:

1. Udledning af svovl i SECA-kontrolzoner og på globalt plan

1. januar 2015 trådte nye og skærpede krav til skibes udledning af svovl i kraft i de såkaldte SECA'er (Sulphur Emission Control Areas) i bl.a. Nordsøen og Østersøen. Skibe skal i disse zoner benytte brændstof med lavt svovlindhold (0,1 pct.) eller på anden måde leve op til kravene, fx ved at rense udstødningsgassen med en såkaldt 'scrubber'. I 2020 skærpes kravene til den globale skibsfart yderligere, idet FN's internationale søfartsorganisation, IMO, har vedtaget, at der indføres en *global* svovlgrænse på 0,5 pct. Den eksisterende grænse er på 3,5 pct.

Kontrol med disse regler fordrer en indsats for effektiv og ensartet håndhævelse fra myndighederne i alle SECA-lande og fra 2020 i hele verden. Det er afgørende, fordi virksomheder kan opnå en stor besparelse på brændstofudgifter ved at omgå reglerne. Partnerskabets indsatser på svovlområdet vil således bidrage til, at reglerne får den ønskede miljøeffekt og til at sikre fair konkurrence.

Indsatser:

- Bidrage til EU's arbejde for styrket håndhævelse

EU arbejder blandt andet for at etablere best practice for effektive håndhævelsesløsninger samt for at forberede tekniske løsninger til håndhævelse af en kommende grænseværdi på 0,50 % svovl på åbent hav. Arbejdet foregår primært i European Sustainable Shipping Forum (ESSF), hvor erhvervsrepræsentanter er blandt medlemmerne. Partnerskabet skal arbejde for, at Danmark kan levere mindst to indspil til arbejdet.

Danske myndigheder er sammen med en række andre lande gået forrest i EU med udvikling af effektive håndhævels tiltag. De opnåede erfaringer skal etableres som EU-'best practice' for fx havnestatskontrol, overvågning fra luften samt digital overvågning og big data som en vej til at opdage overtrædelser.¹ Erfaringerne skal desuden danne grundlag for udviklingen af nye tiltag, der kan adressere håndhævelsen af den kommende globale grænseværdi på 0,50 % svovl fra 2020. Erhvervet skal bidrage med operationel erfaring og påvirke EU's politik på området gennem European Community Shipowners' Association (ECSA) samt andre relevante interesseorganisationer.

- Engagere IMO i håndhævelse på globalt plan

Partnerskabet skal komme med indspil til IMO om tiltag, der kan bidrage til en effektiv og ensartet håndhævelse af den globale grænseværdi for svovl på 0,50 %, bl.a. baseret på håndhævelseserfaringer fra Europa (best practice), mhp. at fremme vedtagelse af IMO-procedurer og -retningslinjer og/eller en egentlig resolution om håndhævelse af den globale svovlgrænse.

¹ Fx det danske projekt om kosteffektiv overvågning af skibes svovlemissioner under Miljøteknologisk Udviklings- og Demonstrationsprogram (MUDP) og det EU-støttede EfficienSea2-projekt, som indeholder løsninger baseret på cloud-data.



Miljø- og
Fødevareministeriet



Den kommende globale grænse for svovludledning skal håndhæves af alle kyststater, for at lige konkurrence og den ønskede miljøeffekt kan opnås. Det kræver, at der etableres en fælles forståelse i IMO for behovet for bl.a. overvågning og kontrol samt viden om, hvordan dette kan gøres. Partnerskabet skal indgå i tæt samarbejde med ligesindede lande og organisationer for at bringe håndhævelse højere op på IMO's dagsorden og sikre, at effektive håndhævelsesmekanismer implementeres i IMO. Dette skal fremmes ved at komme med indspil til IMO, bl.a. i form af konkrete beslutningsforslag, samt via en præsentation for IMO's miljøbeskyttelseskomité af en eller flere løsninger.

- Omkostningseffektiv og ensartet godkendelse af scrubbers

Partnerskabet skal bidrage til, at der skabes grundlag for harmoniserede regler for godkendelse og brug af scrubbers

De nuværende og kommende svovlkrav medfører store omkostninger for rederierne, og skal derfor implementeres effektivt, herunder gennem en indsats for udvikling af ny og mere effektiv teknologi. Partnerskabet fokuserer i første omgang på scrubbers, som er det mest udbredte alternativ til lavsvovlolie. Ikke mindst fordi indførelsen af globale svovlgrænser må forventes at få brugen af scrubbers til at stige. Andre tekniske løsninger, såsom anvendelsen af LNG som brændstof og regler herfor, kan inddrages i partnerskabets arbejde, hvis der opstår behov herfor.

- Overvågning med moderne teknologi

Partnerskabet skal samarbejde om, at Danmark samarbejder med EU's søsikkerhedsagentur (EMSA) om at EMSA foretager fjernovervågning – herunder vha. droner - af svovludledning fra skibe dér, hvor det giver størst effekt.

En række udviklingsprojekter i Danmark og resten af EU vil skabe nye teknologiske muligheder for at overvåge skibes efterlevelse af svovlreglerne. Dem skal partnerskabet bidrage til at fremme, videndele om og implementere, så håndhævelsen bliver så effektiv som muligt. Et konkret mål herfor ligger i forlængelse af, at EMSA arbejder på et droneprogram til bl.a. miljøovervågning, men endnu ikke er i mål med en plan for den praktiske implementering. Partnerskabet skal stille sin erfaring med overvågning fra luften til rådighed for EMSA og ansøge om, at dronerne indgår i overvågningen af dansk farvand.

- Fokus på brændstofleverandører

Partnerskabet skal samarbejde om at kortlægge eventuelle problemer med leverancer af brændstof med for højt svovlindhold i dansk farvand og anvise mulige løsninger

Rederierne er afhængige af at få leveret brændstof med et svovlindhold, der er i overensstemmelse med de angivne specifikationer, og som overholder de gældende svovlregler. Partnerskabet vil samarbejde med relevante parter (fx bunkersleverandører og analyseinstitutter) om at skabe overblik over bunkersaktiviteter i dansk farvand, identificere eventuelle problemer med svovlindhold og, hvis relevant, komme med forslag til mulige løsninger.



Miljø- og
Fødevareministeriet



2. Udledning af NOx i Nordsøen og Østersøen

Landene omkring Østersøen og Nordsøen har opnået IMO's godkendelse af udpegning af NOx Emission Control Areas (NECA'er) i de to havområder. Dermed forventes de skærpede NOx-regler at træde i kraft i 2021. Det indebærer i henhold til IMOs Miljøbeskyttelseskonvention, MARPOL, at alle skibe bygget efter reglernes ikrafttrædelse skal reducere deres udledning af NOx med 80 pct. i forhold til den standard, som gælder for skibe bygget før 2011.

Da NOx-reglerne træder i kraft senere end de under pkt. 1 omtalte svovlregler, er det vigtigt at overføre relevante erfaringer om implementering og håndhævelse mellem de to områder. Det kan partnerskabet bidrage til.

Indsatser:

- Principper for håndtering af undtagelsessituationer

Partnerskabet skal samarbejde om, at Danmark kan foreslå Nordsø- og Østersø-landene og evt. også USA/Canda etablering af principper for håndtering af fejl i NOx-reducerende udstyr og andre situationer, hvor skibet ikke opfylder formålet med reglerne i praksis.

NOx-reducerende udstyr skal installeres og anvendes på nye skibe ved sejlads i NECA'er, men der er behov for en fælles forståelse af, hvordan skibe og myndigheder skal agere, når fx udstyret ikke fungerer. Principperne kan i første omgang udvikles i samarbejde med de øvrige NECA-lande, men på sigt bør de bringes i spil på IMO-niveau for at sikre international harmonisering på området.

- Sikre effekten af de skærpede NOx-regler

Partnerskabet skal samarbejde om at kortlægge potentielle problemer med at opnå den forventede effekt af de nye NOx-regler

Erfaringerne fra bilbranchen viser, at det er vigtigt at have fokus på, at vedtagne emissionsnormer har den tilsigtede effekt i praksis. Derfor skal partnerskabet, i samarbejde med relevante parter (motorproducenter mv.), vurdere, hvilke udfordringer der kan forventes at være fx med højere emissioner "real life" end ved godkendelse, omgåelse af regler osv. I nødvendigt omfang skal partnerskabet spille ind til IMO - evt via HELCOM - med forslag til at imødegå udfordringerne.



Miljø- og
Fødevarerministeriet



3. Partikler og black carbon

Der er på nuværende tidspunkt ikke nogen aktiv proces i IMO omkring partikelkrav, ud over den partikelreduktion, som kommer fra reduktionen af svovl i brændstoffer. En eventuel fremtidig regulering af skibes partikeludledning bør vedtages af IMO.

Da skibsfarten bidrager til partikelforureningen over land, og dermed til negative sundhedseffekter, kan der potentielt komme et stigende pres på IMO for at etablere krav til partikeludledning svarende til dem, der i dag eksisterer for svovl og NO_x. IMO har i en årrække arbejdet med kortlægning af og målemetoder for skibes udledning af black carbon i de arktiske egne.

Reduktion af udledning af black carbon fra andre kilder diskuteres bl.a. i regi af Arktisk Råd og LRTAP (FN's konvention om langtransporteret luftforurening).

IMO er nået til enighed om en definition af black carbon og har opfordret alle parter til at igangsætte frivillige målestudier for at opnå erfaringer med selve målingen af black carbon og de faktorer, som påvirker udledningen. Næste skridt i IMO's arbejde er at identificere relevante metoder til reduktion af black carbon.

Indsatser:

- Partnerskabet vil:
 - Følge IMO's arbejde med black carbon
 - Sikre en koordineret og aktiv indsats ifm. forhandlinger om partikler og black carbon fra skibe, hvis disse emner skulle blive aktuelle i IMO
 - Sammen med relevante danske aktører bidrage med viden og erfaringer i IMO's arbejde med black carbon