

VI MENER

Håndhævelse af globale svovlkrav skal vedtages af IMO tids nok til at være på plads i 2020. Tæt samarbejde mellem myndigheder og industri er afgørende.

Vi støtter et globalt forbud mod at have non-compliant brændstof om bord, med mindre en scrubber eller alternativ teknologi er installeret og i brug. Det er en simpel og billig håndhævelsesmetode, som skal suppleres med træning af havnestatsinspektører.

Et transportforbud er én blandt flere mulige veje til effektiv håndhævelse. Alle tænkelige juridiske, tekniske og praktiske løsninger skal analyseres og evalueres.

Straffen for overtrædelse skal fjerne det økonomiske incitament til at snyde med brændstoffet. Vi støtter offentliggørelse af navnene på rederier, der snyder.

Håndhævelse af svovl i marinebrændstoffer

Den 1. januar 2020 træder globale svovlkrav i kraft, der begrænser svovludledning fra skibe fra 3,5 pct. til 0,5 pct. Reguleringen er vedtaget af FN's Internationale Søfartsorganisation, IMO. Danske Rederier støtter svovlkravet, da svovludledning har omfattende negative konsekvenser for miljøet og folkesundheden. Det er dog helt afgørende, at svovlreglerne suppleres med robust og effektiv håndhævelse for at sikre lige konkurrence.

I oktober 2016 vedtog den internationale søfartsorganisation, IMO, ambitiøse globale krav, der sænker skibes udledning af svovl fra 3,5 pct. til 0,5 pct. Kravene er defineret i IMO's miljømæssige regelværk, den såkaldte MARPOL-konvention.

Siden 1. januar 2015 har det maksimale svovlindhold i marinebrændstoffer været reduceret til 0,1 pct. i de særlige svovlkontrolzoner, de såkaldte SECA-områder. SECA'erne strækker sig over et 200 sømil langt område langs kysten på Nordamerika, Øster- og Nordsøen.

Håndhævelse afgørende

Det globale svovlkrav medfører en stor økonomisk omkostning for søfartssektoren. Den estimerede prisforskel mellem

tung marineolie, HFO, som anvendes i dag, og brændstof med lavt svovlindhold er næsten dobbelt så stor.

Endvidere efterlader svovlreguleringen søfartssektoren i et vakuum, hvor det normale håndhævelsesregime baseret på flag- og havnestatskontrol vil være utilstrækkelig uden en harmoniseret tilgang blandt IMO's medlemsstater til tentative overtrædelser af svovlreglerne på åbent hav.

Danske Rederier støtter fuldt ud op om svovlreguleringen, men givet de økonomiske fordele og muligheder for at snyde, er der et presserende behov for at sikre effektiv, ensartet og global håndhævelse.

FAKTA

- Et mellemstort containerskib kan spare op til 1.000.000 kr. ved at sejle på ulovligt brændstof fra Los Angeles til Shanghai. Det samme skib kan spare næsten 2.500.000 kr. på en returrejse fra Nordeuropa til Japan.
- De globale svovlkrav vil reducere svovludledningen fra skibe med ca. 85 pct. og halvere partikeludledningen. Indholdet af svovl i luften over Danmark er faldet med 50-60 pct. siden 1. januar 2015, hvor de Nordeuropæiske svovlkontrolzoner trådte i kraft.
- Miljøstyrelsen har på nuværende tidspunkt angivet 19 sager til politiet angående overtrædelse af svovlkravene i de danske kontrolzoner. Det danske politi har udstedet to bøder på henholdsvis 375.000 kr. og 30.000 kr. til to udenlandske rederier.
- IMO er den internationale organisation, der regulerer skibsfart. Det er flagstaterne i IMO - dvs. de lande hvor skibene er registreret - der bestemmer reguleringen af skibe og deres brændstof. Men det er havnestaterne - dvs. de lande hvor skibene anløber havn - der bestemmer håndhævelsesniveauet, samt straffen for overtrædelse af svovlreglerne.