**Forslag til:**

**Selvstyrets bekendtgørelse om luftforurening fra skibe**

I medfør af § 10, stk. 1, nr. 3 og 20, § 40, stk. 2, § 56, stk. 1, og § 66, stk. 3, i Inatsisartutlov nr. 9 af 22. november 2011 om beskyttelse af miljøet og §§ 21 og 33, § 45, stk. 4, § 49, stk. 1, § 60 og § 63 i Inatsisartutlov nr. 15 af 8. juni 2017 om beskyttelse af havmiljøet, fastsættes:

**Kapitel 1**

*Indledende bestemmelser*

*Anvendelsesområde*

**§ 1.** Denne bekendtgørelse finder anvendelse for skibe, der befinder sig på grønlandsk søterritorium, grønlandske havne og leverandører af brændselsolie til skibe på søterritoriet.

*Definitioner*

**§ 2.** I denne bekendtgørelse forstås ved:

1) MARPOL-konventionen: Den Internationale Konvention om Forebyggelse af Forurening fra Skibe af 1973 (MARPOL), som ændret ved Protokollen til MARPOL af 1978 og ved Protokollen til MARPOL af 1997.

2) Polarkoden: Den Internationale Kode for Skibe, der Opererer i Polare Farvande af 2015.

3) Arktiske farvande: Farvande, der er beliggende nord for en linje fra breddegraden 58°00'. 0 N og længdegraden 042°00'. 0 V til breddegraden 64°37'. 0 N, længdegraden 035°27'. 0 V og derfra via en kompaslinje til breddegraden 67°03'. 9 N, længdegraden 026°33'. 4 V og derfra via en kompaslinje til breddegraden 70°49'. 56 N og længdegraden 008°59'. 61 V (Sørkapp, Jan Mayen) og via den sydlige kyst af Jan Mayen til 73°31'. 6 N og 019°01'. 0 Ø ved Bjørnøya, og derfra via en storcirkellinje til breddegraden 68°38'. 29 N og længdegraden 043°23'08 Ø (Cap Kanin Nos) og derfra via den nordlige kyst af det asiatiske kontinent østpå til Beringstrædet og derfra fra Beringstrædet vestpå til breddegraden 60° N så langt som til Il'pyrskiy og langs den 60. nordlige breddegrad østpå så langt som til og inklusive Etolin-strædet og derfra via den nordlige kyst af det nordamerikanske kontinent så langt sydpå som til breddegraden 60° N og derfra østpå langs breddegraden 60° N til længdegraden 056°37'. 1 V og derfra til breddegraden 58°00'. 0 N, længdegraden 042°00'. 0 V. Arktiske farvande som defineret i Bilag 1 til MARPOL-konventionen.

4) IMO: FN’s Søfartsorganisation.

5) Udledning: Enhver frigivelse til atmosfæren eller havet fra skibe af stoffer, der er underkastet kontrol i henhold til denne bekendtgørelse.

6) Brændselsolie: Alle olier, der leveres til et skib og anvendes til forbrænding med henblik på fremdrift eller drift om bord på det pågældende skib, herunder destillater og restbrændstoffer.

7) % m/m: Procent efter vægt (vægtprocent).

8) % v/v: Procent efter volumen (volumenprocent).

9) Ppm: Dele per million.

10) EGC-enhed: Enhed til rensning af udstødningsgas.

11) SOx: Svovloxider.

12) Udledningsreduktionsmetoder: Ethvert tilbehør, materiale, anordning eller apparat til anbringelse i et skib eller efter anden procedure, alternativ brændselsolie eller metode til overholdelse af kravene, der anvendes som et alternativ til skibsbrændstoffer med lavt svovlindhold, som opfylder de krav, der er fastsat i denne bekendtgørelse, som kan kontrolleres, kvantificeres og håndhæves.

13) Tung brændselsolie:

a) Råolie med en massefylde ved 15°C, der er højere end 900 kg/m3.

b) Andre olier end råolier, som har en massefylde ved 15°C, der er højere end 900 kg/m3, eller som har en kinematisk viskositet ved 50°C, der er højere end 180 mm2/s.

c) Bitumen, tjære og deres emulsioner.

14) NOx: Kvælstofoxider.

15) NOx-koden: Den til enhver tid gældende tekniske kode til kontrol af emissioner af nitrogenoxid fra marine dieselmotorer vedtaget af IMO.

16) *N*: Motorens nominelle omdrejningstal.

17) VOC: Flygtige organiske forbindelser.

18) Ozonlagsnedbrydende stoffer: De stoffer, som er defineret i artikel 1, stk. 4, i Montreal-protokollen af 1987 om stoffer, der nedbryder ozonlaget, og som er opregnet i protokollens bilag A, B, C eller E i dens til enhver tid gældende udformning.

19) Bygget: Det tidspunkt hvor kølen på et skib er lagt, eller hvor skibet befinder sig på et tilsvarende byggestadium.

20) Tankskib: Et lastskib, der er bygget eller indrettet til transport i bulk af flydende last af brandfarlig art.

**Kapitel 2**

*SOx-udledning*

*Svovlindholdet i brændstof*

**§ 3.** Svovlindholdet i brændselsolie må ikke overstige 0,5 % m/m.

*Stk. 2.* Uanset stk. 1, må der anvendes brændselsolie med et svovlindhold, der overstiger 0,5 % m/m, om bord på skibe, der anvender de i § 4 omtalte udledningsreduktionsmetoder.

*Stk. 3.* Brændselsolie skal endvidere overholde følgende krav:

1) Hvis brændselsolien består af blandinger af kulbrinter stammende fra raffinering af råolie, må der kun iblandes små mængder tilsætningsstoffer med henblik på forbedring af ydeevnen.

2) Brændselsolien skal være fri for uorganisk syre.

3) Brændselsolien må ikke indeholde tilsat stof eller kemisk affald som:

a) er til fare for skibes sikkerhed,

b) har negativ indflydelse på maskineriets ydeevne,

c) er skadeligt for mandskabet, eller

d) samlet set bidrager til yderligere forurening af luften.

*Anvendelse af udledningsreduktionsmetoder for SOx-udledninger*

**§ 4.** Skibe på grønlandsk søterritorium kan anvende udledningsreduktionsmetoder som alternativ til anvendelse af brændselsolie, der opfylder kravene i § 3, stk. 1.

*Stk. 2.* Skibe, der anvender udledningsreduktionsmetoder i henhold til stk. 1, skal til stadighed opnå reduktioner i SOx-udledninger, som mindst svarer til de reduktioner, der ville være opnået ved anvendelse af skibsbrændstoffer, som opfylder kravene i § 3. Udledningsreduktionsmetoder skal opfylde de kriterier, der er angivet i bilag 2. Ækvivalente udledningsværdier bestemmes i overensstemmelse med bilag 3.

*Bunkerleveringsnote for brændselsolie*

**§ 5.** Brændselsolieleverandøren skal ved levering af brændselsolie til skibe med en bruttotonnage større end 400 udlevere en bunkerleveringsnote, jf. bilag 1.

*Stk. 2.* Bunkerleveringsnoten skal ledsages af en repræsentativ prøve af den brændselsolie, der er leveret. Prøven skal forsegles og underskrives af leverandørens repræsentant samt skibsføreren eller den person, der har ansvaret for bunkringen ved bunkringsarbejdets afslutning.

*Stk. 3.* Bunkerleveringsnoten skal opbevares om bord på skibet et sted, hvor den på ethvert tidspunkt er umiddelbart tilgængelig for kontrol. Den skal opbevares i 3 år, efter at brændselsolien er leveret.

*Stk. 4.* Den repræsentative prøve af brændselsolien skal opbevares i skibets varetægt indtil brændselsolien er forbrugt, dog mindst 12 måneder efter levering.

*Stk. 5.* Brændselsolieleverandøren skal opbevare en kopi af bunkerleveringsnoten i mindst 3 år.

*Stk. 6.* Reglerne i stk. 2 og 4 finder ikke anvendelse for skibe, der udelukkende sejler i grønlandske farvande.

*Indberetningspligt vedrørende ikke-forskriftsmæssig brændselsolie*

**§ 6.** Hvor det ikke har været muligt at købe forskriftmæssig brændselsolie inden for et skibs rute, skal den ansvarlige for skibet meddele dette til de grønlandske myndigheder såvel som myndighederne i en eventuel udenlandsk destinationshavn.

**Kapitel 3**

*Forbud mod brug og transport af tung brændselsolie i arktiske farvande*

**§ 7.** Det er forbudt at anvende tung brændselsolie som brændstof om bord på skibe i arktiske farvande efter den 30. juni 2024, jf. dog stk. 3.

*Stk. 2.* Det er endvidere forbudt for skibe at transportere tung brændselsolie i arktiske farvande efter den 30. juni 2024, hvis formålet hermed er at bruge olien som brændstof på det pågældende skib, jf. dog stk. 3.

*Stk. 3.* Skibe omfattet af kravene til beskyttelse af brændstoftanke i MARPOL-konventionens Bilag I, regel 12A, eller Polarkodens del II-A, kapitel 1, regel 1.2.1, skal overholde forbuddene i stk. 1 og 2 efter den 30. juni 2029.

*Stk. 4.* Skibe, der på et tidligere tidspunkt lovligt har brugt eller transporteret tung brændselsolie, er ikke forpligtede til at foretage rensning eller skylning af tanke og rør, som måtte indeholde rester heraf, inden sejlads i arktiske farvande.

*Stk. 5.* Naalakkersuisoq for Miljø kan give tidsbegrænset dispensation fra forbuddene i stk. 1 og 2. Dispensationer kan kun meddeles i perioden frem til og med 30. juni 2029, kan kun gives til danske skibe, herunder skibe hjemmehørende i Grønland, og skal tage hensyn til FN’s Søfartsorganisations retningslinjer for udarbejdelse af sådanne dispensationer.

*Stk. 6.* Hvis der meddeles dispensation efter stk. 5, skal FN’s Søfartsorganisation underrettes herom.

*Stk. 7.* Forbuddene i stk. 1 og 2 gælder ikke for skibe involveret i sikring af skibes sikkerhed eller i eftersøgnings- og redningsaktioner, eller skibe dedikeret til oliespildsberedskab.

**Kapitel 4**

*VOC-styringsplaner*

**§ 8.** Alle tankskibe, der transporterer råolie, skal have en VOC-styringsplan om bord, der er godkendt af rette myndighed i tankskibets flagstat. Planen skal opfylde kravene i IMO-resolution MEPC. 185(59)3.

*Stk. 2.* VOC-styringsplanen skal som minimum:

1) indeholde skriftlige procedurer vedrørende begrænsning af VOC-emissioner under lastning, sejlads og losning,

2) tage hensyn til yderligere VOC-emissioner, der genereres under rensning af tank,

3) udpege en person, der er ansvarlig for planens gennemførelse, og

4) for skibe i international fart være skrevet på skibsførerens og styrmændenes arbejdssprog, og, såfremt deres arbejdssprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, omfatte en oversættelse til et af disse tre sprog.

*Stk. 3.* Stk. 1 og 2 finder tilsvarende anvendelse for tankskibe, der transporterer gas, hvis de anvendte laste- og opbevaringssystemer gør det sikkerhedsmæssigt muligt at tilbageholde ikke-metanholdig VOC om bord eller at lede det tilbage i land.

**Kapitel 5**

*Begrænsning af NOx-udledninger*

**§ 9.** For dieselmotorer omfattet af denne bestemmelse, må emissionen af NOx fra motoren, beregnet som den vægtede emission af NO2, ikke overskride følgende grænseværdier:

1) 17,0 g/kWh, når *N* er mindre end 130 omdrejninger pr. minut.

2) 45,0 x *N*(-0,2) g/kWh, når *N* er mellem 130 og 1999 omdrejninger pr. minut.

3) 9,8 g/kWh, når *N* er 2000 omdrejninger pr. minut eller derover.

**§ 10.** Dieselmotorer, installeret om bord på skibe bygget efter 31. december 1999 men før 1. januar 2011, skal overholde grænseværdierne i § 9.

*Stk. 2**.* Hvis en dieselmotor installeret om bord på et skib bygget før 1. januar 2000 er udskiftet med en ikke-identisk dieselmotor, eller hvis der på skibet er tilføjet en yderligere dieselmotor, skal den udskiftede eller tilføjede dieselmotor overholde grænseværdierne i § 9, såfremt udskiftningen eller tilføjelsen er sket efter 31. december 1999 men før 1. januar 2011.

*Stk. 3.* Dieselmotorer, installeret om bord på skibe bygget før 1. januar 2000, skal overholde grænseværdierne i § 9, hvis der efter 31. december 1999 foretages en af følgende ændringer i dieselmotoren:

1) En væsentlig modifikation af motoren, som defineret i sektion 1.3.2 i NOx-koden.

2) En forøgelse i motorens ydelse på over 10 %.

*Stk. 4.* Stk. 1-3 gælder for dieselmotorer med en ydelse på mere end 130 kW.

*Stk. 5.* Dieselmotorer med en ydelse over 5000 kW og en cylindervolumen på 90 liter eller mere, som er installeret om bord på skibe bygget efter 31. december 1989 men før 1. januar 2000, skal overholde grænseværdierne i § 9, hvis:

1) der findes en godkendt NOx-reduktionsmetode for den specifikke motortype,

2) overholdelse af grænseværdierne højst vil forøge brændstofforbruget med 2 %,

3) overholdelse af grænseværdierne højst vil formindske motorydelsen med 1 %, og

4) overholdelse af grænseværdierne ikke vil medføre urimeligt store udgifter.

**§ 11.**  For dieselmotorer omfattet af denne bestemmelse, må emissionen af NOx fra motoren, beregnet som den vægtede emission af NO2, ikke overskride følgende grænseværdier:

1) 14,4 g/kWh, når *N* er mindre end 130 omdrejninger pr. minut.

2) 44,0 x *N* (-0,23) g/kWh, når *N* er mellem 130 og 1999 omdrejninger pr. minut.

3) 7,7 g/kWh, når *N* er 2000 omdrejninger pr. minut eller derover.

**§ 12.** Dieselmotorer, installeret om bord på skibe bygget efter 31. december 2010, skal overholde grænseværdierne i § 11.

*Stk. 2.* Hvis en dieselmotor, installeret om bord på et skib bygget før 1. januar 2011, udskiftes med en ikke-identisk dieselmotor, eller hvis der tilføjes en yderligere dieselmotor,

skal den udskiftede eller tilføjede dieselmotor overholde grænseværdierne i § 11, såfremt udskiftningen eller tilføjelsen sker efter 31. december 2010.

*Stk. 3.* Stk. 1 og 2 gælder for dieselmotorer med en ydelse på mere end 130 kW.

**§ 13.** Uanset kravene i §§ 9-12 er driften af en dieselmotor tilladt, når:

1) Der anvendes et system til rensning af udstødningsgas godkendt i overensstemmelse med NOx-koden, som reducerer udledningen af NOx til mindst de i §§ 9 og 11 angivne grænseværdier.

2) Der anvendes en anden ækvivalent metode, som er godkendt efter retningslinjer udarbejdet af IMO, med henblik på at reducere udledningen af NOx om bord til mindst de i §§ 9 og 11 angivne grænseværdier.

**§ 14.** Reglerne i §§ 9-13 gælder ikke for dieselmotorer udelukkende beregnet til brug i nødsituationer, herunder motorer i redningsbåde.

**Kapitel 6**

*Administrative bestemmelser*

*Kontrol*

**§ 15.** Kontrol med overholdelse af bestemmelserne i denne bekendtgørelse, herunder prøveudtagning og inspektion, udføres i overensstemmelse med kontrolreglerne i Inatsisartutlov om beskyttelse af havmiljøet, for så vidt angår søterritoriet, og i overensstemmelse med kontrolreglerne i Inatsisartutlov om beskyttelse af miljøet, for så vidt angår landterritoriet.

*Stk. 2.* Ved kontrol med skibe skal der ske inspektion af skibets logbog og bunkerleveringsnoter. Såfremt myndighederne vurderer, at der endvidere er behov for at foretage analyse af de repræsentative prøver af skibets brændstof, der er omtalt i § 5, skal dette ske i overensstemmelse med retningslinjerne i MARPOL-konventionens bilag VI.

**§ 16.** Såfremt et skib ikke overholder de krav til brændselsolie, som er fastsat i denne bekendtgørelse, kan Naalakkersuisoq for Miljø kræve, at den ansvarlige for skibet:

1) fremlægger en oversigt over de foranstaltninger, der er truffet for at forsøge at efterkomme kravene, og

2) fremlægger dokumentation for, at det har forsøgt at købe brændselsolie, der opfylder kravene i denne bekendtgørelse, i overensstemmelse med skibets rejseplan, og i tilfælde af, at det ikke var tilgængeligt som planlagt, at der blev gjort forsøg på at finde alternative kilder for sådan brændselsolie, og at der på trods af en betydelig indsats for at finde frem til brændselsolie, der opfylder kravene i denne bekendtgørelse, ikke var mulighed for at købe sådan brændselsolie.  
 *Stk. 2.* Hvis Naalakkersuisoq for Miljø finder, at den i stk. 1 nævnte information på tilfredsstillende vis dokumenterer, at det ikke har været muligt at købe forskriftsmæssig brændselsolie, finder kravet i § 3, stk. 1, ikke anvendelse.

*Tilbageholdelse af skibe*

**§ 17.**  Naalakkersuisoq for Miljø kan, med de begrænsninger der følger af international ret, tilbageholde skibe, der anvender brændselsolie med et højere svovlindhold end tilladt i § 3, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med kravene i denne bekendtgørelse.

*Stk. 2.* Skibe, hvor der ifølge bunkerleveringsnoten anvendes brændselsolier med et højere svovlindhold end tilladt i § 3, kan med de begrænsninger, der følger af international ret, tilbageholdes, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med disse regler.

*Stk. 3.* I vurderingen af, om et skib skal tilbageholdes efter stk. 2, kan blandt andet følgende omstændigheder indgå:

1) Om den ansvarlige for skibet kan dokumentere de tiltag, der er taget for at leve op til kravene i denne bekendtgørelse.

2) Om den ansvarlige for skibet kan dokumentere, at der, inden for skibets rute, er forsøgt at købe forskriftmæssig brændselsolie, og at dette ikke var muligt, herunder hvorvidt den ansvarlige for skibet har underrettet myndighederne om, at der ikke har været mulighed for at købe forskriftmæssig brændselsolie, da dette ikke har været tilgængeligt inden for skibets rute.

**Kapitel 7**

*Kriminalretlige foranstaltninger*

**§ 18.** Der kan idømmes foranstaltninger i form af bøde til den, der:

1) anvender brændselsolier i strid med § 3,

2) anvender udledningsreduktionsmetoder, der ikke overholder kravene i § 4, stk. 2,

3) undlader at udlevere en bunkerleveringsnote eller afgiver urigtige oplysninger i noten, jf. § 5, stk. 1,

5) undlader at udlevere en repræsentativ prøve, eller undlader at forsegle og underskrive prøven efter § 5, stk. 2, jf. dog § 5, stk. 6,

6) undlader at opbevare bunkerleveringsnoten, kopi heraf eller den repræsentative prøve i overensstemmelse med § 5, stk. 2-4, jf. dog § 5, stk. 6,

7) undlader at give meddelelse efter § 6,

8) bruger eller transporterer tunge brændselsolier i strid med § 7, stk. 1-3, eller overtræder vilkår i en dispensation givet efter § 7, stk. 5.

9) undlader at overholde kravene til VOC-styringsplaner i § 8,

10) udleder NOx i strid med kravene i §§ 9-12, eller

11) anvender udledningsreduktionsmetoder, der ikke overholder kravene i § 13.

*Stk. 2.* For overtrædelser, der finder sted på søterritoriet, kan bøden forøges, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er:

1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor, eller

2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

*Stk. 3.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske person) kriminalretligt ansvar efter kriminallovens kapitel 5.

*Stk. 4.* Der kan ske konfiskation efter kriminallovens regler.

*Stk. 5.* Bøder og konfiskation tilfalder Landskassen.

*Ikrafttrædelse*

**§ 19.** Bekendtgørelsen træder i kraft den XX. XX 2022.

*Grønlands Selvstyre, den xx. xxx 2022*

**Kalistat Lund**

Naalakkersuisoq for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø

/ Mette Skarregaard Pedersen