

5019 – 52<sup>nd</sup> Street  
Yellowknife, NT X1A 2R3

5. marts 2021

Martin Schiøtz  
Departementet for Natur, Miljø og Justitsområdet  
under Grønlands Selvstyre  
PO Box 1614  
3900 Nuuk

Via e-mail: [masc@nanoq.gl](mailto:masc@nanoq.gl)

**Den canadiske regerings svar på informationsanmodninger om Baffinland Iron Mines Corporation's Mary River udviklingsprojekt, fase 2**

Kære Hr. Schiøtz

Tak for Deres brev af 17. februar 2021, hvori De anmoder om yderligere oplysninger om ESPOO-rapporten og Baffinland Iron Mines Corporation's (Baffinland) Mary River fase 2-projektets potentielle grænseoverskridende effekter. Northern Projects Management Office (kontoret for ledelse af projekter i det nordlige område) vil gerne indsende vedhæftede svar fra Baffinland på vegne af den canadiske regering til Grønlands overvejelse.

Når det passer Dem, vil den canadiske regering kontakte Dem for at planlægge et opfølgingsmøde med Grønland med henblik på at drøfte ESPOO-rapporten og eventuelle udestående bekymringer.

Hvis De har spørgsmål om oplysningerne i dette brev eller den vedhæftede fil, bedes De kontakte Saba Qazi, Senior Project Manager. Hun kan kontaktes på [saba.qazi@canada.ca](mailto:saba.qazi@canada.ca) eller +1-867-975-3758 på Northern Projects Management Office i Iqaluit.

Venlig hilsen

Lisa Dyer  
Director General  
Northern Projects Management Office

C.c.: Krista Henriksen, Regional Director General, Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs Canada

Mark Hopkins, Regional Director General, Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs Canada

Tara Frezza, Manager – Legislation, Impact Assessment Agency of Canada

Jakob Holm Knudsen, Miljø- og Fødevareministeriet, Miljøstyrelsen

Efterspurgte oplysninger	Baffinlands svar
<p>Sejlruten gennem Baffinbugten og grønlandsk farvand skal vises og beskrives i rapporten. Ligeledes skal de berørte havhabitater og følsom fauna i det berørte område langs sejlruten også beskrives. Vurderingen bør omfatte en evaluering af sejlruten og årstiderne i forhold til vandre-/trækruter og -perioder for havpattedyr.</p>	<p>Baffinland opretholder ikke en fast sejlrute gennem Baffinbugten for skibe, der anløber Milne Havn. Skibskaptajnen er ansvarlig for at finde den hurtigste rute mellem udgangshavnen og indsejlingen til Eclipse Sound samt overholde alle gældende internationale love for sejlads gennem andre landes eksklusive økonomiske zoner. Baffinland ønsker at gøre det klart, at skibe på vej til Milne Havn ikke forventes at passere gennem grønlandsk territorialfarvand (&gt;12 sømil fra kysten). Der var i retningslinjerne for VVM-redegørelsen for Mary River Project ingen krav om en vurdering af indvirkningen på havmiljøet af sejlads gennem Baffinbugten, hvorfor en sådan vurdering ikke foreligger og således ikke kan opsummeres i Espoo-rapporten.</p>
<p>Virkningen af at benytte Store Hellefiskebanke som opankringsplads er ikke beskrevet i rapporten. Store Hellefiskebanke er vurderet til at være et særligt følsomt havområde, og rapporten skal indeholde en detaljeret beskrivelse af virkningen af de foreslåede aktiviteter.</p>	<p>Set i lyset af den begrænsede, afledte brug af Store Hellefiskebanke i forhold til fase 2-forslaget blev der ikke medtaget en vurdering af virkningerne i tillægget til VVM-redegørelsen. Bilag 1 til denne skrivelse indeholder en detaljeret beskrivelse af, hvordan Store Hellefiskebanke eventuelt vil blive brugt, og underbygger, at der er god forståelse for samspillet mellem projektets enkelte miljøområder, at det er almindeligt forekommende for projekter af denne type, og at der kan tages hånd om det ved at bruge standardmetoder, velafprøvede afværgeforanstaltninger eller forebyggende tiltag.</p> <p>Det skal bemærkes, at som altid når det drejer sig om havsejlads, har skibskaptajnen det overordnede ansvar for at sikre skibet, dets besætning og det miljø, som vedkommende i sidste instans har ansvaret for. Et skib kan således søge tilflugt eller stoppe op og opankre et velegnet sted langs ruten alt efter behov.</p> <p>Det omfatter også at ligge for anker ved Store Hellefiskebanke.</p>
<p>Oplysninger om, hvilken type brændstof malmskibene benytter, skal fremgå af rapporten.</p>	<p>Malmskibenes brændstofforbrug er i overensstemmelse med internationale og nationale bestemmelser. Generelt forbruger malmskibe i løbet af fase 2-forslaget følgende brændselstyper:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Svær brændselsolie (Heavy Fuel Oil (HFO)) har en særligt høj viskositet og densitet. I MARPOL-havkonventionen fra 1973 er HFO enten defineret som brændstof med en densitet på mere end 900 kg/m<sup>3</sup> ved 15 °C eller en kinematisk viskositet på mere end 180 mm<sup>2</sup>/s ved 50 °C.</li> <li>• Lavsvovlsbrændstof (Low Sulphur Fuel Oil (LSFO)) er en svær brændselsolie med et svovlindhold på mindre end 1 %. Det er i reglen skibsbrændstoftyperne IFO 180 eller IFO 380, der er blevet afsvovlet.</li> <li>• Marinegasolie (Marine Gas Oil (MGO)) består sædvanligvis af en blanding af forskellige destillater. MGO svarer til dieselolie, men densiteten er højere. Kategori DMX, DMA, DMB og DMZ, ifølge ISO 8217 "Olieprodukter – Brændstof (klasse F)", betegnes oftest også marinegasolie.</li> </ul> <p>Den blanding af brændstoffer, som malmskibene anvender, vil ændre sig med den planlagte implementering af det nye forbud mod svær brændselsolie i Arktis og de tilladte undtagelser.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>2021-2023:</b> Det er tilladt at bruge og fragte HFO, hvis skibet er udstyret med røgrensere. Malmskibe må anvende en blanding af HFO, LSFO og lettere destillater (MGO el.lign.).</li> <li>• <b>2024-2029:</b> Det er forbudt at bruge og fragte HFO i Arktis med visse undtagelser som følge af placeringen af HFO-brændstoftankene og installation af røgrensere. Malmskibe må anvende en blanding af HFO, LSFO og lettere destillater (MGO el.lign.).</li> <li>• <b>2030+:</b> Der er totalforbud mod at bruge og fragte HFO i Arktis, kun lettere destillater (MGO el.lign.).</li> </ul>
<p>Rapporten skal indeholde en beskrivelse af afværgeforanstaltninger og beredskabsplaner i tilfælde af større uheld i grønlandsk farvand.</p>	<p>Det er indeholdt i afsnit 6 i Espoo-rapporten. Skibe, der sejler til og fra Milne Havn, er ansvarlige for at have en skibsberedskabsplan ved olieforurening (Shipboard Oil Pollution Emergency Plans (SOPEP)). I par. 37 i bilag I til MARPOL er indholdet af en sådan beredskabsplan beskrevet, herunder alle de oplysninger og håndteringsanvisninger, der vedrører en nødprocedure, herunder en liste over det udstyr, som skibet skal have til brug i nødsituationer.</p>

<p>Planen er, at det meste af malmen skal fragtes gennem Hudsonstrædet, hvor der er fælles flokke af grønlandshval og hvalros om sommeren. Den virkning, som sejlads via den sydlige rute vil have på de fælles flokke, skal beskrives i rapporten.</p>	<p>Sejlads gennem Hudsonstrædet er en del af det oprindelige projektforslag, der blev godkendt i 2012. Fase 2-forslaget omfatter ikke yderligere sejlads gennem Hudsonstrædet.</p> <p>Der har ikke været foretaget en yderligere vurdering af virkninger af projektet (herunder grænseoverskridende virkninger), der ikke forandres af de aktiviteter, der er forbundet med fase 2-forslaget. Det omfatter de grænseoverskridende virkninger, der kan være afledt af projektet, og som vil kunne påvirke havpattedyr, som følge af sejlads langs den sydlige sejlroute til og fra Steensby Havn.</p>
<p>Den forventede indvirkning på havpattedyr (især narhval) som følge af besejlingen af Milne Inlet og Eclipse Sound (og de tilstødende havområder) bygger på tidligere erfaringer fra sejlads med mindre skibe i kortere perioder. Det er stadig uvist, hvilken indvirkning der på længere sigt kan være af den nuværende sejlads, og den foreslåede udvidelse af besejlingsperioden og skibsstørrelsen vil yderligere betyde noget for usikkerheden vedrørende betydningen på længere sigt for den flok af narhvaler, der er fælles med Grønland. Der skal sættes tal på denne usikkerhed i rapporten, så der kan tages højde for usikkerheden i den biologiske rådgivning i forhold til bæredygtig jagt på flokken.</p>	<p>Usikkerheden blev behandlet i særskilte afsnit i alle vurderinger af havpattedyr til fase 2. Ifølge metodikken i vurderingerne til fase 2 blev usikkerheden kun klassificeret i de tilfælde, hvor den eventuelle restvirkning blev vurderet til at være væsentlig, hvilket ikke er tilfældet for nogen af forudsigelserne for havpattedyr. På trods af det har Baffinland på anmodning af den canadiske styrelse for fiskeri og hav (Department of Fisheries and Oceans) udarbejdet en opdateret vurdering af de kombinerede virkninger som en del af en opdatering af et teknisk notat vedrørende resultaterne af havpattedyrovervågningen i 2019. De opdaterede klassificeringer af restvirkningerne og bestemmelsen af betydningen for havpattedyr (med klassificering ud fra "sandsynlighed" og "vished") er en del af denne skrivelse i form af bilag 2.</p> <p>Referencer</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Technical Supporting Document 24 – Marine Mammal Effects Assessment, Section 3 ‘Uncertainty’</li> <li>• Assessment of Icebreaking Operations during Shipping Shoulder Seasons on Marine Biophysical Valued Ecosystem Components (VECs), Section 5.9 Uncertainty</li> <li>• Technical Memorandum - Summary of Results for the 2019 Marine Mammal Monitoring Programs, Section 8 ‘Combined Effects Assessment’</li> </ul>
<p>Relevante afværgeforanstaltninger primært i forhold til ovennævnte overvejelser skal afklares i rapporten.</p>	<p>Afværgeforanstaltninger og overvågningsordninger, der er beregnet til at afklare usikkerhed i forhold til vurderingen, er beskrevet i afsnit 5.4.2 af Espoo-rapporten.</p>

## Bilag 1

### Opankring ved Store Hellefiskebanke

---

#### Baggrund

I vurderingen af isbrydning i ydersæsonen (Assessment of Icebreaking Operations during the Shoulder Season) blev der beskrevet en proces, hvor skibene i projektet bruger en anerkendt opankringsplads ud for Grønlands vestkyst, der er kendt under navnet Store Hellefiskebanke (eller Banken), som et alternativ til at ankre op i og/eller drive i Baffinbugten ved udmundningen af Eclipse Sound i begyndelsen af skibssæsonen. I det følgende gives yderligere oplysninger om, hvordan Store Hellefiskebanke eventuelt vil kunne bruges som midlertidig "opankringsplads" for skibe, før de sejler ind i Baffinlands regionale undersøgelsesområde (RSA).

#### Behov

To primære afværgeforanstaltninger, som projektet har forpligtet sig til, har påvirket Baffinlands beslutning om at udpege Store Hellefiskebanke som en alternativ opankringsplads for skibe, der har til hensigt at anløbe Milne Havn. Den første afværgeforanstaltning vedrører Baffinlands hensigt om at begrænse antallet af skibe, der i forbindelse med projektet på et vilkårligt tidspunkt får lov til at sejle ind i RSA, og blev i det væsentlige udformet som reaktion på lokale bekymringer. Baffinland har også lovet at begrænse antallet af skibe, der kommer ind i RSA i juli, når iskoncentrationen er over  $3/10^1$ . Formålet med disse begrænsninger i antallet af skibe, der passerer igennem området, er at begrænse generne for narhvalerne, når de kommer ind i RSA i forbindelse med deres forårsvandring.

Rent praktisk betyder det, at nogle skibe eventuelt vil ankomme til Baffinbugten, før havnefogeden har givet dem tilladelse til at indlede deres passage ind i RSA. I de tilfælde hvor et skib måske er nødt til at vente en længere periode, før det kan sejle ind i RSA (dvs. mere end 24 timer), frem for at drive og/eller ligge for anker i Baffinbugten ved udmundningen af Eclipse Sound, kan skibskaptajnen eventuelt i stedet beslutte af ankre op ved Store Hellefiskebanke som et sikrere alternativ. Det skal bemærkes, at som altid når det drejer sig om havsejlad, har skibskaptajnen det overordnede ansvar for at sikre skibet, dets besætning og det miljø, som vedkommende i sidste instans har ansvaret for. Et skib kan således søge tilflugt eller stoppe op og opankre et velegnet sted langs ruten alt efter behov.

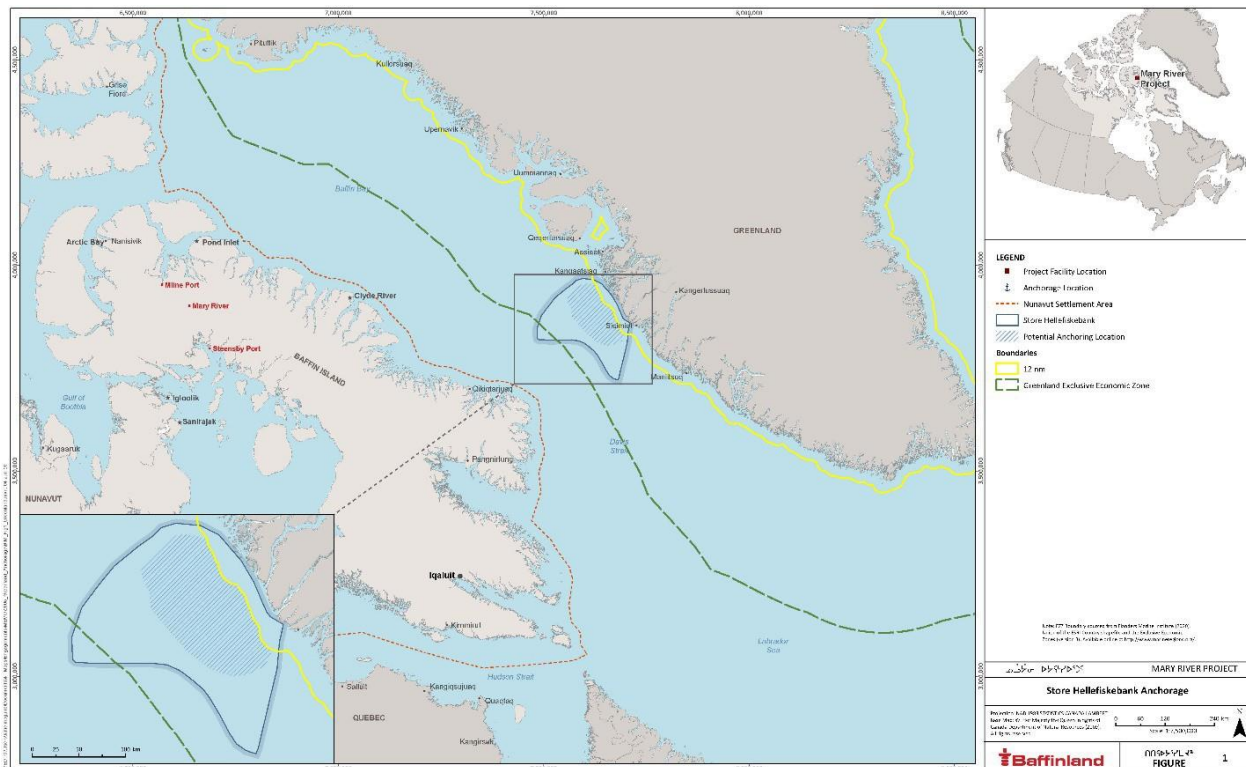
#### Placering

Store Hellefiskebank strækker sig fra ca. 100 sømil ud for den grønlandske vestkyst og ind i Baffinbugten (mellem  $66^\circ\text{N}$  og  $68^\circ\text{N}$ ) med dybder på ca. 50-100 m. Som beskrevet i sejlplanvisningerne for Vestgrønland, der er udarbejdet af Danmarks Geodætiske Institut, er Store Hellefiskebanke udpeget som et område, der er velegnet til opankring, da det generelt er isfrit i ydersæsonerne (se afsnit 4.2.6.3.2).

---

<sup>1</sup> I perioden 1. til 30. juli forekommer der maksimalt en transit (eller to delvise transitter) i døgnnet, hvor iskoncentrationer på  $6/10$  eller derover ikke kan undgås langs sejlruen. I perioden 1. til 30. juli forekommer der maksimalt to transitter eller fire delvise transitter i døgnnet, hvor iskoncentrationer på mindre end  $6/10$ , men større end  $3/10$  ikke kan undgås langs sejlruen.

På figur 1 ses en overordnet afmærkning af det område, hvor skibene kan ligge for anker langs banken. Som det ses, ligger det område, der eventuelt vil kunne anvendes til opankring, uden for Grønlands territorialfarvand (>12 sømil fra kysten), men inden for den eksklusive økonomiske zone (EØZ) (<200 sømil fra kysten). Det skal bemærkes, at den potentielle ankerplads er større end både Eclipse Sound og Milne Inlet tilsammen.



Figur 1: Placering af opankringsområde ved Store Hellefiskebanke

### Beskrivelse af aktiviteten

Af hensyn til visheden for aktiviteterne er det antaget, at skibene ankommer i en lind strøm til Milne Havn og undervejs benytter alle de opankringspladser og kajpladser, der er til rådighed. I starten af besejlings sæsonen, når der er begrænsninger på transitpassage, er der begrænset kapacitet til at følge alle skibe til de opankringspladser og kajpladser, der kan bruges i Eclipse Sound (Ragged Island) og ved Milne Havn, og nogle skibe vil være nødt til at afvente havnefogedens anvisninger om at anløbe, mens de befinder sig uden for RSA.

Der kan også opstå mindre sandsynlige situationer på andre tidspunkter af besejlings sæsonen (dvs. selvom der ikke er begrænsninger på transitten), hvis der opstår uventede afbrydelser af lastningsaktiviteterne ved Milne Havn, vejrligsforsinkelser, eller hvis et skib anløber tidligere end forventet.

Hvis havnefogeden vurderer, at der endnu ikke kan komme skibe ind i RSA, er det op til skibskaptajnen at vælge et område, hvor det er sikkert at afvente nærmere instrukser. Store Hellefiskebanke er i reglen isfri ved starten af besejlings sæsonen, vanddybderne er egnede til opankring, og det giver et sikrere alternativ til at vente midt i Baffinbugten, hvor skibet vil være mere udsat for vejrliget.

Nogle skibe vil derfor nok vælge at bruge det område. Mens de er der, forventes det, at skibene snarere vil ligge for anker end drive for at spare brændstof, omend det er op til skibets kaptajn.

Det skal for tydelighedens skyld siges, det ofte forekommer og kommer i tillæg til, at der sejles igennem Baffinbugten, og at det svarer godt til den sejlroute, der blev beskrevet i den indledende indtægtsfase (Early Revenue Phase (ERP)), som forbliver uændret for fase 2. Dette foretages efter kaptajnens skøn og under hensyntagen til sikkerheden og i overensstemmelse med de internationale søfartsregler. Endelig forventes det ikke at være en jævnlig foreteelse, der vil være begrænset til forårsydtersæsonen, og selv da forventes det at være begrænset (<10 tilfælde/sæson).

### **Brugsret**

Skibets kaptajn er ansvarlig for:

- at vælge en sikker ankerplads
- altid at sørge for skibets sikkerhed.

Med hensyn til internationalt farvand gælder FN's havretskonvention (UNCLOS). Både Canada og Danmark har tilsluttet sig UNCLOS. I henhold til UNCLOS har skibe, der sejler igennem et lands territorialfarvand samt dets EØZ, "retten til uskadelig passage". Denne ret til uskadelig passage omfatter at stoppe op og ligge for anker et vilkårligt sted undervejs, hvis en sådan opankring er et resultat af almindelig sejlads, force majeure eller nød.

### **Skibstyper**

Den flåde af malmskibe, der vil blive anvendt i den enkelte sejlsæson, vil afhænge af, hvilke der er kommercielt tilgængelige samt isforholdene. Baffinland satser på at anskaffe en blanding af følgende skibstyper:

- Supramax-skibe (50.000-60.000 dødvægt (DWT))
- Panamax-skibe (65.000-80.000 DWT);
- Kamsarmax-skibe (Post Panamax) (80.000 DWT)
- Capesize-skibe (150.000-250.000 DWT).

Baffinland vil også anskaffe andre skibe til brug i forbindelse med projektet, herunder skibe til våd/tør genopfyldning, isbrydere og slæbebåde. I vurderingen af fase 2 er der medtaget et anslået antal på 24 ture for andre skibe (f.eks. våd/tør genopfyldning).

Alt efter hvornår de ankommer til Baffinbugten, vil en eller flere af disse skibe eventuelt komme til at ligge for anker i nærheden af Store Hellefiskebanke, mens de venter på at kunne anløbe Milne Havn. Mange af skibene vil have forskellige ankere (dvs. fremstillet af diverse producenter) med deres helt egne karakteristika, men ankrenes vægt vil som minimum kunne holde skibet fast til havbunden, og kæden vil være lang nok til at kunne kastes på den relevante dybde på de steder, der er udpeget til at være sikre at opankre på.

### **Andre overvejelser**

I henhold til de nationale bestemmelser om kontrol og håndtering af ballastvand (Ballast Water Control and Management Regulations) skal skibene i projektet kunne skifte ballastvand på havet 200 sømil fra kysten og på havdybder på mindst 2.000 m, før de sejler ind i Canadas EØZ. Skibene vil derefter beholde

ballasten (primært af sikkerhedsmæssige årsager), til de anløber Milne Havn, hvor de vil udlede ballastvandet i henhold til de regler, der er udstukket med Baffinlands vandhåndteringsplan. Der vil som sådan ikke udledes ballastvand ved Store Hellefiskebanke.

Skibene kan eventuelt udlede gråt vand eller behandlet spildevand, mens de ligger for anker ved Store Hellefiskebanke. Den udledning, der måtte blive foretaget af skibene, vil blive udført i henhold til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL, bilag IV)), og den internationale søfartsorganisations (International Maritime Organization (IMO)) internationale regler for sejlads i de arktiske farvande (International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polarkoden)).

Alle de skibe, der bliver anskaffet af Baffinland, vil overholde IMO's retningslinjer for kontrol og håndtering af biologisk forurening fra skibe for at minimere overførslen af invasive arter.

Ved opankring skal skibene føre lys (anker- og dæklys) i overensstemmelse med Søfartsstyrelsens bekendtgørelse om regler for forebyggelse af kollisioner til havs og regler om kollision udstedt af Transport Canada (*Collision Regulations*).



## Bilag 2

### Vurdering af restvirkninger og væsentlighed for VEC'er af betydning for havpattedyr – fase 2

Denne oversigt viser vurderingerne af restvirkninger i den tekniske rapport om vurdering af indvirkningen på havpattedyr (Mammal Effects Assessment (TSD-24)) og vurderingen af betydningen af isbrydning i ydersæsoner for sejlads i forhold til biofysiologiske væsentligt miljømæssige aspekter (VEC'er) i havmiljøet (Assessment of Icebreaking Operations during Shipping Shoulder Seasons on Marine Biophysical Valued Ecosystem Components) med tilføjelse af kvalifikatorer for sandsynlighed og sikkerhed. Denne oversigt kan findes i afsnit 8 i opsummeringen af resultaterne fra overvågningen af havpattedyr i 2019 (Summary of Results for the 2019 Marine Mammal Monitoring Programs), der forelå i endelig udgave den 25. maj 2020.

Restvirkninger	Evalueringskriterier for restvirkninger					Betydning	Kvalifikatorer**	
	Størrelse	Omfang	Hypighed	Varighed	Reversibilitet		Sandsynlighed (sandsynlighed for forekomst af virkningen)	Vished (sandsynlighed for forudsigelse)
<b>Narhval (BB og ES*)</b>								
Hørenedsættelse	-	-	-	-	-	-	I (ikke sandsynlig)	III (høj)
Forstyrrelse	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau I	N	II (moderat)	II (middel)
Akustisk maskering	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau I	N	II (moderat)	II (middel)
Fanget i isen	Niveau I	Niveau I	Niveau I	Niveau II	Niveau I	N	I (ikke sandsynlig)	III (høj)
Kollision med skib	Niveau I	Niveau I	Niveau I	Niveau II	Niveau I	N	I (ikke sandsynlig)	III (høj)
Kombination af projektrelaterede virkninger	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau I	N		II (middel)
<b>Hvidhval</b>								
Hørenedsættelse	-	-	-	-	-	-	I (ikke sandsynlig)	III (høj)
Forstyrrelse	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau I	N	II (moderat)	II (middel)
Akustisk maskering	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau I	N	II (moderat)	II (middel)
Fanget i isen	Niveau I	Niveau I	Niveau I	Niveau II	Niveau I	N	I (ikke sandsynlig)	III (høj)
Kollision med skib	Niveau I	Niveau I	Niveau I	Niveau II	Niveau I	N	I (ikke sandsynlig)	III (høj)
Kombination af projektrelaterede virkninger	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau I	N		II (middel)
<b>Grønlandshval</b>								
Hørenedsættelse	-	-	-	-	-	-	I (ikke sandsynlig)	III (høj)
Forstyrrelse	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau I	N	II (moderat)	II (middel)
Akustisk maskering	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau I	N	II (moderat)	II (middel)
Kollision med skib	Niveau I	Niveau I	Niveau I	Niveau II	Niveau I	N	I (ikke sandsynlig)	III (høj)
Kombination af projektrelaterede virkninger	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau I	N		II (middel)
<b>Ringsæl</b>								
Hørenedsættelse	-	-	-	-	-	-	I (ikke sandsynlig)	III (høj)
Forstyrrelse	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau I	N	II (moderat)	II (middel)
Akustisk maskering	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau I	N	II (moderat)	II (middel)
Kollision med skib	Niveau I	Niveau I	Niveau I	Niveau II	Niveau I	N	I (ikke sandsynlig)	III (høj)
Ændring i habitater	Niveau I	Niveau I	Niveau II	Niveau II	Niveau I	N	I (ikke sandsynlig)	III (høj)
Kombination af projektrelaterede virkninger	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau II	Niveau I	N		II (middel)
Isbjørn								

Restvirkninger	Evalueringsekriterier for restvirkninger					Betydning	Kvalifikatorer**	
	Størrelse	Omfang	Hyppighed	Varighed	Reversibilitet		Sandsynlighed (sandsynlighed for forekomst af virkningen)	Vished (sandsynlighed for forudsigelse)
Kollision med skib	Niveau I	Niveau I	Niveau I	Niveau II	Niveau I	N	I (ikke sandsynlig)	III (høj)
Kombination af projektrelaterede virkninger	Niveau 1	Niveau 1	Niveau 1	Niveau II	Niveau I	N		III (høj)

Noter:

**Størrelse:** 1 (niveau I) = en indvirkning på den eksponerede indikator/VEC, der medfører en ændring, der ikke kan adskilles fra den naturlige variation, og som ligger inden for myndighedsværdierne; 2 (niveau II) = en indvirkning, der medfører en vis overskridelse af myndighedsværdierne og/eller en ændring, der er målbar, men med mulighed for at komme sig i løbet af 1-2 generationer; 3 (niveau III) = en indvirkning, der forventes at overskride myndighedsværdierne og/eller medføre en reduktion af populationsstørrelsen eller anden langsigtet virkning på genstanden for vurderingen.

**Omfang:** 1 (niveau I) = begrænset til det lokale undersøgelsesområde (LSA); 2 (niveau II) = ud over LSA'et og inden for det regionale undersøgelsesområde (RSA); 3 (niveau III) = ud over RSA

**Hyppighed:** 1 (niveau I) = ikke hyppigt (forekommer sjældent); 2 (niveau II) = ofte (forekommer af og til); 3 (niveau III) = konstant

**Varighed:** 1 (niveau I) = kortvarig (<5 år); 2 (niveau II) = middel (i projektets løbetid); 3 (niveau III) = langvarig (ud over projektets løbetid) eller permanent

**Reversibilitet:** 1 (niveau I) = fuldt reversibel, når aktiviteten er afsluttet; 2 (niveau II) = delvist reversibel, når aktiviteten er afsluttet; 3 (niveau III) = ikke reversibel, når aktiviteten er afsluttet. Bemærk: Reversibilitet vurderes for biologiske VEC'er på populationsniveau.

Selvom en virkning som dødelighed er irreversibel, kan virkningen på populationsniveau dog godt være reversibel.

**Vurdering af væsentligheden:** S=Væsentlig, N=Ikke væsentlig, P=Positiv

**Kvalifikatorer – gælder kun væsentlige virkninger\*\***

**Sandsynlighed:** 1 (niveau I) = ikke sandsynlig; 2 (niveau II) = moderat; 3 (niveau III) = sandsynlig

**Vished:** 1 (niveau I) = lille; 2 (niveau II) = middel; 3 (niveau III) = stor

\*BB: Population i Baffinbugten; ES: Sommerpopulationen i Eclipse Sound (subpopulation)

\*\*Kvalifikatorer på foranledning af DFO. At det tages med her, er ikke i overensstemmelse med metoden i den endelige miljøreddegørelse (FEIS), ifølge hvilken kun væsentlige virkninger kan kvalificeres.