

A: miljø

Dansk Miljøteknologi: Det er for nemt at snyde med skibsfartens nye svovlregler

DEBAT 29. november 2019 kl. 4:00 | 0 kommentarer



I Danmark har vi allerede sat gode initiativer i forhold til at håndtere for høje svovludledninger fra skibe. Men vi skal også skubbe på internationalt, mener Dansk Miljøteknologi. (Foto: Thomas Lefkeldt/Ritzau Scanpix)

DEBAT: Der er mangler retningslinjer for håndhævelse af skibsfartens nye svovlregler, og der er mange penge at spare ved at snyde. Uden håndhævelse bliver danske rederier udsat for unfair konkurrence, skriver Jørn Jespersen og Signe Sonne-Holm.

Af Jørn Jespersen og Signe Sonne-Holm

Hv. direktør og miljøpolitisk medarbejder i Dansk Miljøteknologi

FN's Internationale Maritime Organisation (IMO) har vedtaget nye svovlregler, der træder ved årsskiftet.

Det er en rigtig god nyhed for verdensbefolkningens sundhed og miljøet, men der mangler centrale retningslinjer for, hvordan reglerne skal håndhæves i praksis. Det er ærgerligt, for danske rederier og danske teknologiproducenter ville være blandt dem, der kunne høste fordelene.

De nye svovlregler medfører, at den globale flåde af skibe skal gennemføre et skifte fra at sejle på heavy fuel oil (HVO) – et tjærelignende restprodukt fra olieraffinering, der ved forbrænding forurener enormt – til enten at sejle på en renere olie, der maksimalt må indeholde en halv procent svovl, eller installere en røggasrensere.

CITAT

IMO vurderer selv, at det vil betyde et markant fald i den globale udledning af svovl fra skibe på 77 procent.

Retningslinjer for håndhævelse

Det er overordentligt positivt, for svovl er sundhedsskadeligt for mennesker og uønsket i miljøet.

Det forårsager lunge- og luftvejssygdomme, og i atmosfæren bidrager udledningen af svovl til syrerregn, der skader vores afgrøder, skove og bidrager til forurening af verdenshavene.

Det er ikke ny viden, og derfor har landbaserede udledninger længe været reguleret. I EU må brændstof til køretøjer for eksempel ikke indeholde mere end 0,001 procent svovl, og forbrændingsanlæg skal rense deres røggasser.

Problemet er, at de nye regler for skibe ikke kommer med retningslinjer for, hvordan de skal håndhæves. Til foråret følger et forbud mod at have andet brændstof om bord, end det skibet har fået tilladelse til, men i en verden med udbredt korruption, skal det nok være muligt at få fat i det stempel, man har brug for.

Faktorer for snyd

Derudover forholder det sig således, at alle faktorer for snyd er til stede. For det første er der mange penge at spare ved fortsat at sejle på HVO, for det er et billigere brændstof end lavsvovlsolien.

Tunge fragt- og containerskibe sejler kun omkring otte meter på en liter brændstof, og besparelserne ved ikke at efterleve reglerne kan hurtigt løbe op i mange millioner kroner for et enkelt skib.

For det andet foregår brud på reglerne langt ude på åbent hav, og det har hidtil været opfattelsen, at myndigheder kun kan håndhæve regler indenfor eget søterritorium.

Den opfattelse bliver udfordret i disse dage, fordi en nærmere juridisk gennemgang har vist, at lokale myndigheder faktisk har jurisdiktion til at håndhæve internationale miljøregler i åbent farvand, men den praksis er endnu ikke brudt i gennem.

Danmark skal skubbe på internationalt

I Danmark har vi allerede søsat gode initiativer, fordi farvandede omkring os siden 2005 har været udnævnt som lav-emissionsområde (SECA-område).

På Øresundsbroen sidder en sniffer, der sladrer, hvis den måler for høje svovlværdier i skibes røgfaner. Det samme gør de droner og helikoptere, der undersøger skibes røgfaner i de store danske sejrender.

I de tilfælde, hvor målingerne viser for høje værdier, er næste skridt at få udtaget en olieprøve, og derved af- eller bekræfte, om skibet har sejlet på ulovligt brændstof.

Men vi skal også skubbe på internationalt. De danske miljø- og søfartsmyndigheder burde arbejde aktivt for et internationalt krav om emissionsmålere på alle skibe, der kontinuerligt data-logger skibes udledninger.

Det er den nemmeste løsning til at sikre, at reglerne håndhæves, og at branchen agerer under ens og fair vilkår uafhængigt af, hvor sejladserne foretages og under hvilket flag, skibet sejler.



Næste artikel

[Ny kvælstof-aftale lægger kimen til opgøret med landbrugspakken](#)

Styrk det grønne diplomati

Danmark har alle interesser i at fremme den udvikling. Vi har lovlige rederier, der vil blive gjort til genstand for unfair konkurrence, hvis reglerne ikke håndhæves.

Og vi har teknologileverandører, der kan levere løsningerne og få en god forretning ud af de nye regler, der skubber skibsfarten i en grønnere retning.

Derfor bør regeringen lægge flere kræfter i at opprioritere indsatsen både politisk og diplomatisk. Det ville også være i overensstemmelse med forstælsespapirets løfter om at styrke det grønne diplomati.

Forurening »

Kemikalier & sundhed »

Virksomheder »

Miljø »

Miljøregulering »

Havmiljø »

Internationalt »

Dansk Miljøteknologi »

debat@altinget.dk

FAKTA

Dette indlæg er alene udtryk for skribentens egen holdning.

Alle indlæg hos Altinget skal overholde de presseetiske regler.

Debatindlæg kan sendes til debat@altinget.dk.

KARRIERE

[Se alle »](#)



Vestforbrænding søger direktør med fokus på grøn omstilling
Frist: 29/11-2019

UDLØBER



Forsyningstilsynet søger leder til nyoprettet center for analyser
Frist: 06/12-2019 12:00



IT-chef til trafikskabskabet Movia
Frist: 01/12-2019

TOP



Forsyningstilsynet søger kontorchef til nyoprettet center for fjernvarmeregulering
Frist: 06/12-2019 12:00

INDRYK JOBANNONCE

MEST LÆSTE ARTIKLER

1. [Det Økologiske Råd skifter navn](#)
2. [Alternativet: Metrogæld skal ikke diktere Københavns byudvikling](#)
3. [Regeringen vil spare på statens konsulentregning med finansloven](#)
4. [Wermelin varsler forbud mod Roundup i private haver](#)

Prøv A: miljø gratis i 14 dage

- Artikler
- Debat
- Politisk kalender

- Spørgsmål og svar

GRATIS PRØVEABONNEMENT