



24.03.2016

Nordiska rådet
Näringsutskottet

Følgebrev til skriftlig spørsmål E 1/2016 og E 2/2016

Utkast till svar av Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige på skriftlig fråga av *Lena Asplund (M)*, *Mikko Kärna (cent)* och *Ruth Mari Grung (A)*:

“Har de nordiske land undersøkt om maritim diesel og alminnelig diesel kan bli underlagt samme regler om flammepunkt uten at det skaper økt risiko for brann i sjøfart? Har regjeringene planer om å legge fram eller støtte forslag herom i Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO)?»

Sjøfartsmyndigheterna i Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige har studerat Nordiska rådets rekommendation för de nordiska landernas regeringar rörande “Flampunkt för marint diesel” och den skriftliga fråga som ställts av tre medlemmar i Nordiska rådets Energigrupp *Lena Asplund (Sverige, M)*, *Mikko Kärna (Finland, cent)* och *Ruth Mari Grung (Norge, A.)* om samma sak. Sammanfattningsvis kan konstateras att rekommendationen kan anses för uppfylld och eftersom frågan om brandsäkerheten hos bränsle med låg flampunkt har dryftats inom Internationella sjöfartorganisationen (IMO) sedan 2014 finns det inget behov för de nordiska länderna att göra upp nya förslag rörande den här saken inom IMO.

Bakgrund

I bilaga VI till MARPOL-konventionen, som reglerar luftföroreningar från fartyg, ingår en tidtabell för en dramatisk sänkning av svavelutsläppsgränserna för oljebränslen. År 2015 sänktes svavelgränsen till 0,10 % i utsläppskontrollområdena i Östersjön och Nordsjön samt i de nordamerikanska och karibiska kontrollområdena. Avsikten är att den globala svavelutsläppsgränsen för bränslen sänks till 0,50 % år 2020 eller senast 2025.

Dessa ändringar innebär att största delen av fartygen kommer att använda destillerade bränslen som drivmedel inom en nära framtid till skillnad från restbrännolja som i regel används i dag. För ett par år sedan var pris skillnaden mellan destillater och restbränslen betydande och denna skillnad troddes öka markant som en marknadsreaktion på en högre efterfrågan på destillater. Under sådana omständigheter var det mycket önskvärt att maximera tillgången på marint bränsle genom att undvika onödiga skillnader i oljebränslespecifikationerna mellan den marina industrin och andra industrier.

Frågan om fastställande av eventuella problem och implikationer i samband med en harmonisering av kravet rörande den lägsta flampunkten för marina destillerade oljebränslen med kravet rörande lägsta flampunkt för fordonsdiesel har undersökts av bl.a. Lloyds' Register FOBAS (2012). Undersökningen tar hänsyn till sjösäkerheten, konsekvenserna för övriga marina regelverk och hur en sådan förändring kunde genomföras i praktiken.

Flampunkten är en vedertagen parameter för klassificering av den uppenbara brandrisk som är förknippad med oljebränslen och liknande produkter. Det genom analys fastställda flampunktsvärdet representerar likväl den temperatur vid vilken en tillräcklig mängd antändbar ånga genererades under de specifika villkor som gällde under testet i fråga. Således återspeglar flampunktstemperaturen inte en övergångspunkt mellan säkert och osäkert. I verkligheten kunde en potentiellt antändbar ångkoncentration förekomma i tankars luftrum där oljebränslets temperatur är lägre än den fastställda flampunkten.

Frågan om bränslen med låg flampunkt och deras brandsäkerhet har dryftats inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) sedan 2014 (Kanada och USA (MSC 94/18/5)).

Inom IMO bereds ett dokument kallat "Amendments to the IGF Code and development of guidelines for low-flashpoint fuels", som enligt målsättningen ska färdigställas 2016, beroende på om IGF-koden antas vid MSC 95. IMO:s subkommitté CCC har inrättat en korrespondensgrupp för utarbetande av ändringar i IGF-koden och framtagande av riktlinjer för bränslen med låg flampunkt. Alla nordiska länder har deltagit aktivt i denna korrespondensgrupp.

Slutsats

Med hänsyn till de slutförda undersökningarna om bränslen med låg flampunkt och deras brandsäkerhet inom IMO, anser sjöfartsmyndigheterna i Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige inte att det finns några ytterligare skäl att ta upp frågan inom IMO.

Den danska, finska, isländska, norska och svenska regeringen anser att skriftlig spörsmål anser för uppfyllt.



Anne Berner
kommunikationsminister