

NOTAT



Miljø- og
fødevareministeren

J.nr. 001-15429

Den 29. november 2016

Redegørelse om ophugning af Mærsk skibe i Bangladesh og Indien

Redegørelsen vedrører Mærskes ophugning af skibe i henholdsvis Bangladesh og Indien. Mærsk har i maj 2016 sendt de 2 skibe "Maersk Georgia" og "Maersk Wyoming" til ophugning på værftet Shree Ram på Alang i Indien. Det tidligere Mærsk skib "North Sea Producer" blev i august 2016 sendt til ophugning på en strand i Bangladesh efter at være opkøbt af en såkaldt "cash buyer". Endelig er "Starflotte" (14 skibe som har været chartret af Mærsk) ophugget på strandene i Bangladesh og Indien i 2014 og 2015.

Indledningsvist redegøres for de gældende regler, og derefter besvares de stillede spørgsmål enkeltvist.

Gældende regler

Eksport af skibe til ophugning reguleres på nuværende tidspunkt på internationalt niveau af FN's Basel-konvention (Basel Konventionen af 22. marts 1989 om kontrol med grænseoverskridende overførsel af farligt affald og bortskaffelse heraf). Basel-konventionen fastsætter regler for, hvornår affald må importeres og eksporteres.

Basel-konventionens regler er i EU implementeret via transportforordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1013/2006 af 14. juni 2006 om overførsel af affald). Både Basel-konventionen og transportforordningen tager udgangspunkt i skibets geografiske lokalisering, på det tidspunkt, hvor det bliver affald. Skibets flag eller ejerens nationalitet har dermed ingen betydning.

Basel-konventionen indeholder som udgangspunkt ikke et forbud mod transport af affald mellem parterne til konventionen. Som en undtagelse hertil vedtog parterne i 1995, et totalforbud mod eksport af farligt affald fra OECD-lande til ikke-OECD-lande. Forbuddet er dog ikke trådt i kraft endnu, da det ikke er blevet ratificeret af tilstrækkelig mange kontraherende parter. EU har imidlertid valgt at gennemføre forbuddet i transportforordningen, hvorfor forbuddet gælder for eksport fra EU-lande.

På grund af de farlige materialer, som et skib typisk indeholder, vil en eksport af skibe fra en EU medlemsstat til ophugning i et ikke-OECD land som udgangspunkt være forbudt i henhold til transportforordningen. Hvis alle skibets farlige materialer, affald og last fjernes, vil skibet dog i princippet kunne sendes til ophugning i et ikke-OECD land, og der kan så være krav om, at eksporten af skibet til ophugning anmeldes og godkendes af myndighederne. Under alle omstændigheder medfører transportforordningen, at en dansk afsender af affald til ikke-OECD lande altid skal sikre sig, at affaldet behandles forsvarligt, også selv om affaldet ikke er farligt.

Kommende regler

Basel-konventionen og transportforordningen er ikke tilstrækkelig egnede til at regulere skibe, der sendes til ophugning i udlandet. Det er bl.a. svært at afgøre, hvornår skibet konkret bliver til affald, herunder at fastslå, hvor skibet geografisk befandt sig, da det blev besluttet, at det skulle ophugges. Der er derfor på FN- og EU-niveau vedtaget nye regler, som er målrettet skibe og ophugningsanlæg. Reglerne fokuserer ikke på om skibet er affald, men stiller i stedet krav til skibe, med henblik på en mere forsvarlig ophugning, og til ophugningsanlæg, med henblik på at sikre, at ophugning kan ske på en sikker og miljømæssigt forsvarlig måde.

Hong Kong-konventionen

FN's International Maritime Organization (IMO) vedtog i 2009 Hong Kong-konventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe. Konventionen har til formål at sikre en mere miljørigtig og sikkerhedsmæssig forsvarlig ophugning af skibe globalt ved at stille krav til både ophugningsanlæggene og skibene. Konventionen regulerer skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover, som sejler under en kontraherende parts flag, dog med undtagelse af bl.a. statsejede skibe og skibe, der i hele deres levetid kun sejler i farvande, der hører under den kontraherende parts jurisdiktion. Konventionen regulerer endvidere ophugningsanlæg, der drives inden for en kontraherende parts jurisdiktion.

Konventionen forbyder ny montering af asbestholdige materialer, materialer, der indeholder ozonlagnedbrydende stoffer og materialer, der indeholder PCB. Ingen skibe må anvende antifoulingssystemer, som indeholder organiske tinforbindelser som biocid. Ingen nye skibe eller nye monteringer på skibe må anvende eller benytte antifoulingprodukter eller -systemer på en måde, der ikke er i overensstemmelse med konventionen om antifoulingssystemer. Dette gælder ikke kun for skibe, der sejler under en kontraherende parts flag, men også skibe, der ligger i en kontraherende parts havn, værft eller offshore-terminal.

Derudover skal skibe have en fortegnelse over farlige materialer om bord, der skal identificere en række farlige materialer, som indgår i skibets konstruktion eller udstyr, disses placering og omtrentlige mængder. Udover de farlige materialer nævnt ovenfor skal fortegnelsen som minimum også redegøre for tilstedeværelsen af cadmium, hexavalent chrom, bly, radioaktive stoffer, PBB (polybrommerede biphenyler), PBDE (polybrommerede diphenylethere), polychlorede naphthalner og visse korte chlorparffiner.

Fortegnelsen skaber et overblik over de farlige materialer, der er i det konkrete skib, så materialerne kan blive håndteret korrekt ved ophugning.

Skibene skal derudover have et certifikat, der bevidner, at fortegnelsen overholder konventionens krav. Hvis et skib ikke har det krævede certifikat om bord ved anløb til en kontraherende parts havn, kan skibet advares, afvises, tilbageholdes eller udelukkes fra en kontraherende parts havne.

Konventionen stiller endvidere krav til ophugningsanlæggene, herunder hvordan ophugningen foregår, og krav om godkendelse af ophugningsanlæg inden for den enkelte kontraherende parts jurisdiktion. Konventionen forbyder ikke beaching. Beaching er den metode, der typisk bruges på ophugningsanlæg i Sydøstasien, herunder på Alang Beach, hvor skibet sejles op på stranden ved højvande, hvorefter det gradvist trækkes op på stranden i takt med, at det ophugges.

Når konventionen træder i kraft, skal skibe, der sejler under en kontraherende parts flag, ophugges på anlæg, der er godkendt i overensstemmelse med konventionen, og anlæg, der drives under en parts jurisdiktion, må kun acceptere skibe, der overholder konventionens krav. Kontraherende parter kan

dermed lovligt sende skibe til ophugning hos hinanden, forudsat at både skib og ophugningsanlæg overholder konventionens krav.

Under forhandlingerne af konventionen blev det drøftet, om der var mulighed for at indføre regler, der ville dæmme op for muligheden for at omflage skibet til en ikke-kontraherende part, f.eks. ved at pålægge, at man skal have ejet skibet i en vis periode, efter skibet er omflaget før det må ophugges. Der kunne dog ikke opnås enighed mellem forhandlingsparterne om sådanne regler. Konventionen indeholder derfor ikke noget forbud mod omflagning til en ikke-kontraherende part umiddelbart før ophugning. Muligheden for omflagning til en ikke-kontraherende part og for ophugning, der ikke er i overensstemmelse med konventionen, vil blive mindre jo flere lande, der tiltræder konventionen.

Konventionen træder i kraft 24 måneder efter den dato, hvor mindst 15 lande har tiltrådt konventionen. Handelsflåden i disse lande skal desuden repræsentere mindst 40 % af den globale handelsflådes bruttotonnage, og den kombinerede maksimale årlige ophugningsmængde i de foregående 10 år skal udgøre mindst 3 % af den kombinerede handelsflådes bruttotonnage for disse lande.

Konventionen forventes tidligst at træde i kraft i 2020. Indtil videre har fem lande (Norge, Frankrig, Congo, Belgien og Panama) tiltrådt konventionen. Miljø- og fødevareministeren forventer at fremsætte et lovforslag til december, der skal gøre det muligt for Danmark at tiltræde konventionen i løbet af foråret 2017. Indien har oplyst, at Indien er klar til at ratificere Hong Kong-konventionen, når EU medlemsstaterne har gjort det. Herudover er der forlydender om, at Nederlandene, Estland og Mexico er i gang med en ratifikationsproces.

EU's skibsophugningsforordning

Europa-Parlamentet og Rådet udstedte den 20. november 2013 skibsophugningsforordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013 af 20. november 2013 om ophugning af skibe og om ændring af forordning (EF) nr. 1013/2006 og direktiv 2009/16/EF). Forordningen har bl.a. til formål at lette EU-medlemsstaternes ratificering af Hong Kong-konventionen ved at implementere konventionens krav på EU-niveau.

Skibsophugningsforordningen stiller videregående krav end konventionen. Forordningen indfører bl.a. en europæisk liste over godkendte ophugningsanlæg beliggende i og uden for EU, og rederier må i henhold til forordningen alene anvende disse anlæg til ophugning af skibe, der sejler under en EU medlemsstats flag (herefter benævnt EU-flagede). Der er også krav til skibsophugningsanlæggene om, at de skal drives fra bygningsstrukturer, at de skal have kontrol over enhver lækage, navnlig i tidevandsområder, at håndtering af farlige materialer og farligt affald, der frembringes under skibsophugningsprocessen, udelukkende foregår på uigennemtrængelige gulve med et effektivt afløbssystem, og at virksomheden skal sikre, at nødhjælpsudstyr hurtigt kan få adgang til skibet og til alle områder af skibsophugningsanlægget.

Derudover omfatter forordningen flere farlige materialer end konventionen.

Også ophugningsvirksomheder beliggende uden for EU kan blive optaget på den europæiske liste. De skal i tillæg til de krav, der fremgår af afsnittet ovenfor, godtgøre at det affaldshåndteringsanlæg, der modtager affaldet, drives i overensstemmelse med standarder for beskyttelse af menneskers sundhed og miljøet, som i vid udstrækning svarer til de relevante internationale standarder og EU-standarder. De skal endvidere acceptere muligheden for, at anlægget kan blive genstand for inspektioner udført af Kommissionen.

Skibsophugningsforordningen forbyder ikke beaching i forbindelse med ophugning af EU-flagede skibe.

Skibsophugningsforordningen er trådt i kraft, men finder ikke fuldt ud anvendelse endnu. Størstedelen af forordningen finder anvendelse fra den tidligste af følgende to datoer: 6 måneder efter den dato, hvor det samlede maksimale årlige skibsophugningsoutput på de skibsophugningsvirksomheder, der er opført på den europæiske liste, udgør mindst 2,5 mio. light displacement tonnage (LDT), eller senest den 31. december 2018. Kommissionen forventer, at den samlede årlige skibsophugningsoutput på de skibsophugningsvirksomheder, der er opført på den europæiske liste, vil nå op på 2,5 mio. light displacement tonnage (LDT) i løbet af 2017. Størstedelen af forordningen forventes derfor at finde anvendelse på et tidspunkt mellem medio 2017 og medio 2018, hvilket indebærer at nye skibe, der sejler under EU flag, skal overholde kravene fra det tidspunkt. Forordningens krav til eksisterende skibe og til skibe, der sejler under tredjelandes flag, finder først anvendelse fra den 31. december 2020.

Kravene til skibsophugningsvirksomheder og godkendelse heraf samt oprettelse af den europæiske liste finder allerede anvendelse.

17 anlæg beliggende i EU og 18 anlæg beliggende uden for EU har indtil videre anmodet om optagelse på den europæiske liste. Anlæggene beliggende i EU forventes optaget på listen inden udgangen af 2016. To danske anlæg har anmodet om optagelse. Kommissionen er pt. i gang med vurderingen af, om de 18 anlæg uden for EU opfylder forordningens krav. Når Kommissionen har tilendebragt undersøgelsen, vil deres afgørelse blive forelagt medlemsstaterne til godkendelse. De 18 anlæg er placeret i henholdsvis Indien, Kina, Tyrkiet og USA.

Under forhandlingerne af skibsophugningsforordningen blev det drøftet, om den sidste ejer i en EU-medlemsstat skulle kunne pålægges et ansvar for skibets ophugning, selvom skibet var blevet solgt til en ejer fra en ikke-EU-medlemsstat. Der kunne dog ikke opnås enighed om sådanne regler, der i øvrigt ville være meget svært håndterbare i juridisk henseende. Forordningen indeholder derfor - som konventionen - ikke noget forbud mod omflagning til en ikke-medlemsstat umiddelbart før ophugning.

Besvarelse af de stillede spørgsmål

Ophugning af Mærsk skibe i Bangladesh og Indien

1. Ministeren bedes beskrive sagsforløbet vedrørende den igangværende skrotning af to Mærsk skibe på Shree Ram i Alang, Indien, og oplyse, hvornår danske myndigheder blev bekendt med planerne.

Miljøstyrelsen kan oplyse, at Mærsk udsendte en pressemeddelelse d. 11. februar 2016, hvoraf det fremgik, at Mærsk ville samarbejde med udvalgte ophugningspladser på Alang i Indien med henblik på at opgradere dem til Mærskts egne og til internationale standarder. Miljøstyrelsen kendte på dette tidspunkt ikke til Mærskts konkrete planer. Styrelsen var dog opmærksom på, at Mærsk allerede i oktober 2015 havde udtalt sig til avisen Søfart om ønsket om at kunne ophugge skibe på Alang i Indien. Miljøstyrelsen blev d. 1. marts 2016 kontaktet af EU-kommissionen, som ønskede at drøfte lovligheden af Mærskts planer, herunder om der i givet fald var tale om eksport af skibe som farligt affald til et ikke-OECD land i strid med Basel-konventionen og transportforordningen.

Miljøstyrelsen tog derefter kontakt til Mærsk, som oplyste, at hensigten var at give de udvalgte anlæg et økonomisk incitament til opgradering. Mærsk oplyste endvidere, at de ville stille krav til anlæggene udover Hong Kong-konventionens krav, og at de kun ville arbejde med anlæg, som allerede var

vurderet til at leve op til Hong Kong-konventionens krav. Anlæggene skulle desuden udarbejde en plan for, hvordan de ville komme videre med at leve op til yderligere krav, herunder på det sociale område.

Mærsk har endvidere oplyst, at skibene ikke befandt sig i EU farvand, hverken da det blev besluttet, at de skulle skrotes eller efterfølgende. Miljøstyrelsen vurderer på den baggrund, at Mærsk ikke har handlet i strid med transportforordningen, da de i maj 2016 sendte de to skibe til ophugning i Alang

Med hensyn til ophugningen af "North Sea Producer" blev jeg ligeså vel som Miljøstyrelsen bekendt med sagen, da den blev omtalt i avisen. Det samme gælder for ophugningen af "Starflotte".

På baggrund af sagsforløbet, som beskrevet i Mærsk's notat, som er vedlagt som bilag 1, og som jeg oversendte til udvalget den 1. november 2016, har Miljøstyrelsen oplyst mig om, at der efter deres vurdering ikke er grundlag for en dansk politianmeldelse af Mærsk. Køberen af "North Sea Producer" kan dog have handlet i strid med transportforordningen da "North Sea Producer" lå i britisk havn. Jeg har derfor skrevet til min britiske kollega og bedt hende om at være opmærksom på sagen.

2. Det fremgår af artiklerne i Politiken 9. og 10. oktober 2016, at de to Mærsk-skibe, der lige nu skrotes på stranden Shree Ram i Alang, indeholder miljøfarligt affald. Kan ministeren forklare, hvordan det er lykkedes for Mærsk at omgå Baselkonventionen og EU-lovgivningen, som forbyder eksport af miljøfarligt affald til ikke-OECD-lande.

Basel-konventionens forbud mod at eksportere farligt affald til ikke-OECD lande er som nævnt ovenfor ikke trådt i kraft endnu. For at være omfattet af EU's transportforordning skal et skib befinde sig i EU-havn eller farvand på det tidspunkt, hvor det bliver til affald, dvs. det tidspunkt, hvor der bliver truffet beslutning om, at det skal skrotes. Og det var, efter det oplyste, ikke tilfældet med de to Mærsk-skibe, "Maersk Georgia" og "Maersk Wyoming", der lige nu skrotes på stranden i Alang.

3. Hvornår og hvordan er regeringen blevet bekendt med, at Mærsk har ændret politik og nu accepterer skrotning på strandene i Indien, uanset at hverken arbejdsmiljøforhold, affaldshåndtering eller forureningen fra virksomheden vil kunne godkendes i Danmark eller EU?

Miljøstyrelsen blev bekendt med Mærsk's ændrede politik, da EU-Kommissionen henvendte sig den 1. marts 2016. Der henvises i øvrigt til svar på spørgsmål nr. 1

4. Er regeringen enig med den tidligere regering i at i "forhold til den kontekst, hvori [Hong Kong] konventionen og dermed implementeringen skal ses – nemlig Basel konventionen om grænseoverskridende kontrol med farlig affald – er det helt centralt, at EU ikke bidrager til "hvidvaskning" af sundheds- og miljømæssigt dårlige skibsophugninger i ikke-OECD lande. Tilsvarende er det vigtigt for Regeringen, at kravene til affaldshåndteringen downstream – dvs. efter ophugningen – sikrer miljømæssig forsvarlig behandling" (regeringens indstilling, samlenotat rådsmødet 25. oktober 2012)?

Ja, det er regeringen enig i.

5. Ministeren bedes fremsende en skematisk gennemgang af indholdet af Baselkonventionen og EU's affaldslovgivning hhv. Hong Kong konventionen og EU's lovgivning vedrørende ophugning af skibe og herunder redegøre for, hvor ophugningslovgivningen i EU og Hong Kong konventionen ikke overfører Baselkonventionens bestemmelser 1:1 og dermed yder en svagere beskyttelse.

Miljøstyrelsen er ikke enig i, at skibsophugningsforordningen og Hong Kong-konventionen yder en svagere beskyttelse end Basel-konventionen. Basel-konventionen og transportforordningen er ikke tilstrækkelig egnede til at regulere skibe i den situation, hvor de skal sendes til ophugning i udlandet. Det er bl.a. svært at afgøre, hvornår skibet konkret bliver til affald, herunder at fastslå, hvor skibet befandt sig, da det blev besluttet, at det skulle ophugges. Det er således ikke omfattet af transportforordningens forbud mod eksport fra EU til et ikke-OECD land, hvis ejeren først efter skibet har forladt EU-farvand beslutter sig for at skrotte skibet, og det er derfor også vanskeligt at håndhæve transportforordningens forbud, hvis et skib har forladt EU-farvand, før ejeren afslører sin intention om at ophugge det et andet sted i verden. Diskussionen om, hvornår et skib bliver affald, er ikke relevant i forhold til forordningen om skibsophugning, da den i stedet stiller konkrete krav til selve ophugningen.

Forskellene mellem de to regelsæt kan opsummeres som følger:

- Basel-konventionen regulerer kun skibe, når de er blevet til affald, hvor Hong Kong-konventionen har et livscyklusperspektiv.
- Basel-konventionen sigter på beskyttelse af menneskers sundhed og miljøet, men stiller ikke specifikke krav til, hvordan det kan ske, hvor Hong Kong-konventionen stiller konkrete obligatoriske krav til ophugningen, herunder til arbejdsmiljøet.
- Basel-konventionen fokuserer kun på, hvor affaldet skal transporteres fra og til, hvor Hong Kong-konventionen har et bredere perspektiv og bl.a. stiller krav til flagstater.

Miljøstyrelsen har ikke kendskab til en 1:1 sammenligning af de to regelsæt, men henviser til en analyse udarbejdet af EU, der konkluderer, at Hong Kong-konventionen etablerer et kontrolsystem, der mindst svarer til Basel-konventionens krav, jf. bilag 2. Analysen blev udarbejdet til det syvende arbejdsgruppemøde (OEWG) under Basel-konventionen i maj 2010.

6. Hvordan vil en tilføjelse af strandophugningsfaciliteter på ophugningsforordningens liste påvirke besvarelsen af spørgsmål 5?

Et skibsophugningsanlæg skal overholde alle forordningens krav for at blive optaget på forordningens liste over godkendte anlæg til ophugning af skibe (den europæiske liste). Anlæg beliggende uden for EU skal desuden acceptere, at Kommissionen fører tilsyn med anlægget. Hvis en ophugningsfacilitet opfylder alle forordningens krav, kan den blive optaget, og det vil ikke påvirke besvarelsen af spørgsmål 5.

7. Er der punkter, hvor Hong Kong konventionen sikrer en bedre beskyttelse end Baselkonventionen, for så vidt angår forholdene på ophugningsfaciliteter?

Hong Kong-konventionen har fokus på skibet fra dets konstruktion, til det bliver ophugget, hvor Basel-konventionen alene fokuserer på skibet i affaldsfasen. Hong Kong-konventionen stiller konkrete obligatoriske krav til arbejdstagernes sikkerhed og beskyttelse af miljøet, hvor Basel-konventionen sigter på beskyttelse af menneskers sundhed og miljøet, men ikke stiller specifikke krav til, hvordan det kan ske.

Dertil kommer, at Hong Kong-konventionen stiller krav om, at skibe skal have en fortegnelse over farlige materialer om bord. Fortegnelsen skal være specifik for hvert skib, og skal som minimum identificere en række farlige materialer, som indgår i skibets konstruktion eller udstyr, disses placering og omtrentlige mængder. Skibe skal endvidere have et certifikat, der bevidner, at fortegnelsen er i overensstemmelse med kravene i konventionen. Ved havneanløb kan der føres kontrol med om skibe har de krævede certifikater om bord. Et skib kan advares, tilbageholdes, afvises eller udelukkes fra en

kontraherende parts havne, hvis det overtræder konventionen. Kontraherende parter skal endvidere forbyde og/eller begrænse montering eller brug af bestemte farlige materialer på skibe, der sejler under partens flag, samt forbyde og/eller begrænse montering eller brug af sådanne materialer på skibe, mens de ligger i partens havne, på dennes værfter eller offshore-terminaler, jf. det indledende afsnit om Hong Kong-konventionen.

Endelig stiller Hong Kong-konventionen krav om, at der forud for ophugning af et skib, skal udarbejdes en skibsspecifik ophugningsplan, der bl.a. skal beskrive, hvordan ophugningsanlægget vil håndtere de farlige stoffer, der er listet i skibets fortegnelse over farlige materialer.

8. På hvilke punkter er EU-lovgivningen om ophugning af skibe strammere end Hong Kong konventionen. Hvilke mangler i EU-lovgivningen gør, at et medlemsland eller skibsejere bosat i et medlemsland kan anvende Hong Kong konventionens bestemmelser i stedet for EU lovgivningen og sende udtjente skibe til skrotning på en strand?

Hong Kong-konventionen er endnu ikke trådt i kraft, og EU's forordning om ophugning af skibe finder endnu ikke fuldt ud anvendelse, jf. de indledende afsnit.

Skibsophugningsforordningen stiller følgende videregående krav til ophugningsvirksomheder end Hong Kong-konventionen:

- 1) Anlægget skal drives fra bygningsstrukturer.
- 2) Etablering af et management- og overvågningssystem for sundhed og sikkerhed.
- 3) Påvisning af kontrol over enhver lækage, navnlig i tidevandsområder.
- 4) Håndtering af farlige materialer og farligt affald på uigennemtrængeligt underlag.
- 5) Alt affald, der genereres fra skibsophugningsaktiviteter og mængden heraf skal dokumenteres.
- 6) Nødhjælpsudstyr skal hurtigt kunne få adgang til skibet og til alle områder af skibsophugningsanlægget.
- 7) Registrering af hændelser, ulykker, erhvervssygdomme og kroniske virkninger på medarbejdere, som udgør eller kan udgøre en risiko for arbejdernes sikkerhed og menneskers sundhed.
- 8) Flere farlige materialer skal indgå i skibsophugningsanlægsplanen.
- 9) Virksomheder, der ligger uden for EU, skal godtgøre, at det affaldshåndteringsanlæg, der modtager affaldet, drives i overensstemmelse med standarder for beskyttelse af menneskers sundhed og miljøet, som i vid udstrækning svarer til de relevante internationale standarder og EU-standarder.
- 10) For virksomheder, beliggende uden for EU, gælder endvidere, at ved ansøgning om optagelse på den europæiske liste accepterer virksomheden, at den kan blive genstand for inspektioner af anlægget udført af EU-kommissionen, i samarbejde med de kompetente myndigheder i det tredjeland, hvor anlægget er beliggende.

Hong Kong-konventionen og skibsophugningsforordningen er begge flagstatsbaseret. Kravet om, at skibe skal ophugges på godkendte anlæg gælder kun for skibe, der sejler under enten en kontraherende parts flag eller en medlemsstats flag. Der er ikke nogen regler, der forhindrer en skibsreder i at udflage sine skibe til en anden flagstat. Langt de fleste skibe, som er ejet af europæiske redere, sejler under et ikke-europæisk flag.

9. Kan ministeren oplyse, hvilke Mærsk-ejede skibe der – eventuel under anden ejer – siden 1998 er ophugget på strande i Indien eller Bangladesh? Hvilke af disse skibe er sagsbehandlet af danske myndigheder eller andre EU-myndigheder og med hvilket resultat? Er der efter ministeriets oplysninger tilfælde af videresalg af Mærsk skibe, hvor det ikke kan udelukkes, at Mærsk har været klar over, at skrotning er nært forestående f.eks. pga. overkapacitet på markedet?

Miljøstyrelsen behandler sager om den forudgående kontrol med international overførsel af farligt affald. Planlægger man at overføre farligt affald mellem to lande, har man pligt til at give styrelsen besked på forhånd og afvente samtykke til transporten. Miljøstyrelsen har ikke behandlet sager vedrørende skibe, som det var planlagt at overføre til Indien eller Bangladesh. Styrelsen har ikke kendskab til, hvilke sager der kan være behandlet i andre EU-medlemsstater.

Mærsk har udarbejdet et notat om deres ophugning af skibe til brug for denne redegørelse. Notatet er vedlagt som bilag 1 og er oversendt til udvalget den 1. november 2016.

Af notatet fremgår, at Mærsk siden 2009 har sendt 30 skibe til ophugning, og at ophugningen er sket på værfter, der lever op til kravene i Mærsk's ophugningspolitik. Mærsk har efterfølgende overfor Miljøstyrelsen oplyst, at ophugningen fandt sted i følgende lande: Kina (24 skibe), Belgien (1 skib), Tyrkiet (2 skibe), Indien (2 skibe (Georgia og Wyoming)) og UK (1 skib).

I forhold til North Sea Producer (herefter NSP), oplyser Mærsk i notatet, at det ved indgåelse af salgsaftalen var Mærsk's opfattelse, at køber havde til hensigt fortsat at markedsføre NSP. Salgsaftalen betingede, at såfremt køber alligevel skulle beslutte ophugning af NSP, skulle ophugning foregå ansvarligt og i overensstemmelse med Hong Kong-konventionens regler.

I forhold til "Starflotte" fremgår det af Mærsk's notat, at Mærsk har indset, at de ikke burde have indgået en aftale, der ansporede ejeren til at søge den højeste stålpris, da det indikerede, at skibene skulle ophugges på faciliteter, der ikke lever op til de standarder, som Mærsk stiller til ophugning. Mærsk har overfor Miljøstyrelsen oplyst, at skibene blev leveret tilbage til den tyske ejer i perioden december 2013 til februar 2014.

Mærsk oplyser endvidere i sit notat, at 5 skibe, som Mærsk har solgt og umiddelbart efter lejet tilbage igen, umiddelbart efter lejemålets ophør blev sendt til ophugning.

10. Kan ministeren bekræfte, at Mærsk formelt kan omgå de internationale regler på området ved at udskifte Dannebrog med bekvemlighedsflag? Kan ministeren bekræfte oplysningen om, at Mærsk "tidligere i år over for blandt andet ShippingWatch truet med, at hvis ikke den lille håndfuld værfter på Alang-stranden kommer på EU-listen, vil Mærsk overveje at flage sine skibe ud, når de skal skrottes, og sende dem op på stranden i Alang alligevel ("Mærsk bad om ministerstøtte til ophug i Indien", Politiken den 10. oktober 2016)? Har Mærsk fremført den samme trussel overfor regeringen – og vil en sådan udflagning, begrundet i ønsket om at skrotte skibe under ekstreme arbejds- og miljøforhold være i overensstemmelse med dansk lovgivning?

Miljøstyrelsen kan bekræfte, at det er muligt at udflage sit skib til en stat, som ikke er underlagt reglerne i Hong Kong-konventionen og skibsophugningsforordningen. Jeg har endvidere også selv noteret mig Mærsk's udtalelse i medierne.

Jeg kan til gengæld klart afkræfte, at Mærsk skulle have fremført samme synspunkt overfor regeringen.

Miljøstyrelsen har ikke kendskab til dansk lovgivning, der forhindrer Mærsk i at skifte flag, uanset årsagen.

11. Det var hensigten at Hong Kong konvention skulle overtage den internationale regulering af handel og skrotning af udtjente skibe fra Baselkonventionen om grænseoverskridende transport af miljøfarligt affald m.m. Er ministeren enig med en lang række udviklingslande i, at Hong Kong

konventionen ikke yder udviklingslandene samme beskyttelse mod eksport af miljøfarligt affald som Baselkonventionen?

Jf. svaret på spørgsmål 5, er det EU's vurdering, at Hong Kong-konventionen etablerer et kontrolsystem, der mindst svarer til Basel-konventionens krav.

12. Hvad er den juridiske status af et dokument, der viser at Shree Ram eller andre strandophugningsvirksomheder er certificeret til standard under Hong Kong konventionen? Har det nogen betydning for den igangværende skrotning af Mærsk's skibe al den stund at Indien ikke har ratificeret konventionen?

Miljøstyrelsen kan oplyse, at certificeringen ikke er en officiel IMO-certificering. Styrelsen kender ikke det nærmere indhold af certifikatet, men værftet er tilsyneladende certificeret efter det private auditeringsbureau, ClassNK's egne standarder. Anlægget kan ikke sanktioneres for manglende overholdelse af konventionens bestemmelser, så længe Indien ikke har tiltrådt konventionen, og konventionen ikke er trådt i kraft, eller Indien ikke har gennemført nationale regler svarende til Hong Kong-konventionens bestemmelser.

13. Hvad angav Rederiforeningen som begrundelse da den i september i fjor skrev til regeringen og bad regeringen om at ratificere Hong Kong konventionen hurtigst muligt (jf. artiklen "Mærsk bad om ministerstøtte til ophug i Indien", Politiken den 10. oktober 2016, citat: "Politikens aktindsigt viser, at Rederiforeningen, hvor Mærsk er klart det største medlem, og hvis formand, Claus V. Hemmingsen, er medlem af Mærsk's øverste ledelse, i september i fjor skrev til daværende miljøminister Eva Kjer Hansen (V) og bad regeringen om »hurtigst muligt« at ratificere den såkaldte Hongkong-konvention")?

Brevet fra september i fjor, var underskrevet af både CO-industri og Danmarks Rederiforening. De gav følgende begrundelse, da de skrev til Eva Kjer Hansen i september 2015: "Seks år er allerede gået siden vedtagelsen, og konventionen er kun ratificeret af 3 lande, herunder Norge og Frankrig. Dette efterlader både ophugningsindustrien og rederierne i et juridisk vakuum og en uacceptabel situation, hvor skibe hugges op uden hensyntagen til miljø og arbejdsforhold. Danmarks Rederiforening anbefaler sine medlemmer at følge konventionens standarder, selv om reglerne ikke er trådt i kraft." CO-industri og Danmarks Rederiforening opfordrer derfor regeringen til hurtigst muligt at ratificere Hong Kong-Konventionen."

14. Får forløbet, som beskrevet i Politikens artikler om Mærsk's skrotning af skibe i Alang, ministeren til at ændre udkastet til dansk ratifikation af Hong Kong konventionen, som er i høring indtil 17. oktober 2016, inden det fremsættes i Folketinget?

Nej. Jeg mener, at det beskrevne forløb netop understreger behovet for at tiltræde konventionen, og behovet for at medvirke til at sikre, at den hurtigst muligt kan træde i kraft. Hong Kong konventionen er et vigtigt skridt til at sikre forsvarlig ophugning på globalt plan. Lovforslaget vil blive fremsat den 15. december 2016 med henblik på ratificering af konventionen i foråret 2016.

15. Hvilke lovændringer vil være nødvendige i Danmark, EU og i konventionsregi for at forhindre omgåelse af miljøkrav og krav til arbejdsmiljø gennem udflagning? Vil en frivillig aftale mellem regeringen og Rederiforeningen efter ministerens opfattelse være en reel mulighed for at lukke huller, der ikke kan lukkes med lovgivning, efter at Mærsk har ændret politik og praksis?

Etableringen af et økonomisk incitament, der kunne få skibsredere til at vælge "grøn" ophugning, blev drøftet under forhandlinger af skibsophugningsforordningen. Danmark støttede ikke forslaget om en finansiel mekanisme, "da forslaget vil pålægge redere og havne store administrative og økonomiske byrder. Forslaget vil samtidig føre til en risiko for, at EU-skibe vil kunne blive mødt med regionale afgifter, når de anløber en havn uden for EU" (uddrag fra Kommenteret dagsorden til miljørådsmøde den 21. marts 2013).

De nye krav, som Mærsk har indført i sin ophugningspolitik i september 2016, og som fremgår af notatet fra Mærsk, vil kunne minimere det økonomiske incitament for en køber til at lade skibet ophugge uansvarligt efter købet.

16. Vil en skrotning af et dansk indregistreret skib i Shree Ram i dag under de nuværende forhold være i overensstemmelse med dansk lov, EU-lovgivningen, Baselkonventionen og/eller Hong Kong konventionen? Kan forholdene i Shree Ram eller andre strandfaciliteter bringes i en sådan tilstand, at en sådan skrotning vil være i overensstemmelse med ovennævnte lovgivning (hvis der ses bort fra at Indien og Bangladesh ikke er OECD-lande)?

Det vil være i strid med transportforordningen at sende et skib til ophugning i Indien eller Bangladesh, hvis skibet klassificeres som farligt affald og afsejler fra EU. Det skyldes, at Indien og Bangladesh ikke er OECD-lande. Hvis skibsophugningsforordningen fandt anvendelse ville ophugning af et danskflaget skib på anlægget alene være lovlig, hvis Shree Ram var optaget på den europæiske liste.

Jeg har ikke mulighed for at vurdere, om det vil være muligt for ShreeRam nu eller i fremtiden at overholde skibsophugningsforordningen eller Hong Kong-konventionens krav.

ShreeRam er et af de anlæg, der har anmodet om optagelse på den europæiske liste, og værftet vil derfor blive underlagt inspektion fra Kommissionen.

17. Hvad kan ministeren oplyse om omkostningerne til at bringe f.eks. Shree Ram faciliteterne op på et niveau, der svarer til kravene i ovennævnte lovgivning?

Miljøstyrelsen har ikke mulighed for at vurdere omkostningerne ved en opgradering af f.eks. Shree Ram. Mærsk oplyser i sit notat, at Shree Ram foreløbig har investeret mere end 10 millioner kr. i at opgradere værftsfaciliteterne til Mærsk standarder.

18. Hvad kan ministeren oplyse om Mærsk investeringer i Shree Ram og andre strandophugningsfaciliteter i Indien og Bangladesh?

Mærsk har overfor Miljøstyrelsen oplyst, at de ikke foretager investeringer, men alene oplyser anlæggene om, at hvis de kan leve op til Mærsk standarder, så er Mærsk villig til at indgå et samarbejde med dem. Anlæggene foretager selv investeringerne, og det, der driver dem, er udsigten til en forretning med f.eks. Mærsk. Som nævnt ovenfor, fremgår det af notatet fra Mærsk, at Shree Ram foreløbig har investeret mere end 10 millioner kr. i at opgradere værftsfaciliteterne til Mærsk standarder.