



**14. november 2016**

**Miljø- og fødevarerministerens besvarelse af samrådsspørgsmål O, P og Q stillet den 11. oktober 2016 af Pia Olsen Dyhr (SF), Christian Rabjerg Madsen (S), Maria Reumert Gjerding (EL), Christian Poll (ALT) og Ida Auken (RV).**

**Samrådsspørgsmål O**

”Hvad kan ministeren oplyse om den igangværende ophugning af to Mærsk-skibe på stranden i Alang, Indien, samt Mærsk's planer om at ophugge 100 skibe på strande i Indien?”

**Samrådsspørgsmål P**

Hvad agter ministeren at foretage sig for at forhindre, at danske skibe ophugges på strandene i stedet for i tørdok og andre faste installationer, hvor arbejdsmiljøet og håndtering af farligt affald kan sikres?”

**Samrådsspørgsmål Q**

Vil regeringen arbejde for, at EU-reguleringen til implementering af Hongkong Konventionen om ophugning af skibe bliver så stærk som mulig for at forbedre arbejdsmiljøet og håndtering af miljøfarligt affald?”

(Det talte ord gælder)

**Svar:**

- Først vil jeg sige tak for invitationen til at komme her i udvalget og skabe lidt klarhed over, hvad der er op og ned i denne sag, som jo har fyldt en del i medierne.
- Lad mig derefter slå fast, at jeg naturligvis tager afstand fra ophugning af skibe, som ikke foregår på en sikker og miljømæssig forsvarlig måde. Når det er sagt, så har der i den foregående tid været sagt og skrevet meget i medierne om denne sag, som der tydeligvis ligger mange misforståelser bag.
- Jeg vil derfor indledningsvist redegøre for, hvilke regler der gælder på området, så vi alle har det samme grundlæggende billede af situationen.
- Jeg vil derefter svare på de konkrete spørgsmål, som udvalget har stillet til mig.

## **Regler på området**

### **Gældende regler – Basel-konventionen og EU's transportforordning**

- Eksport af skibe til ophugning reguleres på nuværende tidspunkt på internationalt niveau af FN's Basel-konvention. Basel-konventionen fastsætter regler for, hvornår affald må importeres og eksporteres.
- Basel-konventionens regler er i EU implementeret via transportforordningen.
- Både Basel-konventionen og transportforordningen tager udgangspunkt i affaldets geografiske lokalisering på det tidspunkt, hvor det bliver affald. Når vi taler om, hvilke regler der gælder for eksport af skibe til ophugning, så har skibets flag eller ejerens nationalitet derfor ingen betydning. Det afgørende er, hvor affaldet befinder sig på det tidspunkt, hvor det bliver til affald.
- I 1995 blev der vedtaget en ændring til Basel-konventionen om et totalforbud mod eksport af farligt affald fra OECD-lande til ikke-OECD-lande. Forbuddet er dog ikke trådt i kraft endnu, fordi det ikke er blevet ratificeret af tilstrækkelig mange parter til konventionen. EU har imidlertid valgt at gennemføre forbuddet i transportforordningen. Forbuddet gælder derfor i EU.
- På grund af de farlige materialer som et skib typisk indeholder, vil en eksport af et skib fra en EU-medlemsstat til ophugning i et ikke-OECD land derfor som udgangspunkt være forbudt i henhold til transportforordningen.
- 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 – Hong Kong-Konventionen og EU's skibsophugningsforordning om ophugning af skibe**

- Basel-konventionen og transportforordningen har imidlertid vist sig ikke at være særligt egnede til at regulere skibe i den situation, hvor de skal sendes til ophugning i udlandet.
- Det er bl.a. svært at afgøre, hvornår et skib konkret bliver til affald, herunder at fastslå, hvor skibet befandt sig, da det blev besluttet, at det skulle ophugges. Skibe opererer også ofte i farvande, der ikke hører under skibets flagstat eller ejerens oprindelsesland. Dermed er det vanskeligt at fastslå, hvilke regler der gælder i de konkrete situationer.
- Der er derfor på FN-niveau vedtaget nye regler, som er målrettet skibe og ophugningsanlæg. Det drejer sig om Hong Kong-konventionen. Hong Kong-konventionen er implementeret i EU ved EU's forordning om ophugning af skibe – også kaldet Skibsophugningsforordningen. Hong Kong-konventionen er dog ikke trådt i kraft endnu, og skibsophugningsforordningen finder heller ikke fuldt ud anvendelse endnu.

### **Hong Kong-konventionen**

- FN's Internationale Søfarts Organisation (IMO) besluttede i november 2005, at der skulle etableres et nyt internationalt bindende instrument under IMO, som skulle sikre sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe.

- Hong Kong-konventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe blev vedtaget i maj 2009.
- Hong Kong-konventionen har til formål at sikre en mere miljørigtig og sikkerhedsmæssig forsvarlig ophugning af skibe globalt ved at stille krav til både ophugningsanlæg og til skibe.
- Hong Kong-konventionen regulerer skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover, som sejler under en kontraherende parts flag, altså sejler under flag fra lande, der har tiltrådt Hong Kong-konventionen [indtil videre Norge, Frankrig, Congo, og Belgien og Panama] 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.
- Hong Kong-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 Hong Kong-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.
- Fortegnelsen skal skabe et overblik over de farlige materialer, der er i det konkrete skib, så materialerne kan blive håndteret korrekt ved ophugning.
- Skibene skal også have et certifikat, der bevidner, at fortegnelsen overholder Hong Kong-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.
- Hong Kong-konventionen regulerer endvidere ophugningsanlæg, der drives inden for en kontraherende parts jurisdiktion.
- Hong Kong-konventionen stiller ikke kun krav til skibene, men også til ophugningsanlæg. Der er krav til, hvordan ophugningen skal foregå, og der er krav til godkendelse af ophugningsanlæg.
- Når Hong Kong-konventionen træder i kraft, vil den altså indføre helt nye regler for, hvornår et skib lovligt kan sendes til ophugning i et andet land, herunder i ikke-OECD-lande. Et af kravene vil være, at skibet skal ophugges på et ophugningsanlæg, der er godkendt i henhold til og lever op til Hong Kong-konventionens krav.
- Under forhandlingerne af Hong Kong-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.

- Hong Kong-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 Hong Kong-konventionen, vil selvfølgelig blive mindre jo flere lande, der tiltræder Hong Kong-konventionen.
- Det understreger vigtigheden af, at så mange lande som muligt, så hurtigt som muligt tiltræder Hong Kong-konventionen. EU-landene bør gå forrest og dermed inspirere andre lande til at tiltræde den. Fx har Indien oplyst, at Indien er klar til at ratificere Hong Kong-konventionen, når EU-medlemsstaterne har gjort det.
- Hong Kong-konventionen træder først i kraft 24 måneder efter den dato, hvor mindst 15 lande har tiltrådt Hong Kong-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.
- Da Kommissionen fremsatte sit forslag til skibsophugningsforordning om ophugning af skibe, vurderede de, at Hong Kong-konventionen tidligst ville træde i kraft i 2020.
- Fem lande (Norge, Frankrig, Congo, Belgien og Panama) har indtil videre tiltrådt Hong Kong-konventionen, men det forlyder, at Nederlandene, Estland og Mexico er i gang med forberedelserne forud for tiltrædelse. Og jeg fremsætter [i morgen] et lovforslag, der skal gøre det muligt for Danmark at tiltræde Hong Kong-konventionen i løbet af foråret 2017.

### **EU's forordning om ophugning af skibe**

- På europæisk plan udstedte Europa-Parlamentet og Rådet i november 2013 skibsophugningsforordningen.
- Skibsophugningsforordningen har bl.a. til formål at lette EU-medlemsstaternes ratificering af Hong Kong-konventionen ved at implementere Hong Kong-konventionens krav på EU-niveau.
- Skibsophugningsforordningen stiller på nogle områder mere vidtgående krav end Hong Kong-konventionen. Det drejer sig bl.a. om den europæiske liste over godkendte ophugningsanlæg. På listen kan optages anlæg i og uden for EU, og skibsredere må alene anvende disse anlæg til ophugning af skibe, der sejler under en EU-medlemsstats flag.
- 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.
- Ophugningsvirksomheder uden for EU skal endvidere godtgøre, at de affaldshåndteringsanlæg, der modtager affaldet efterfølgende, 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, ligesom de skal acceptere kontrolbesøg af Kommissionen.
- Derudover omfatter skibsophugningsforordningen flere farlige materialer end Hong Kong-konventionen. Det drejer sig konkret om PFOS og brommerede flammehæmmere.

Skibsophugningsforordningen er trådt i kraft, men finder ikke fuldt ud anvendelse endnu. Nogle krav er allerede indtrådt, andre indtræder på et senere tidspunkt. Når skibsophugningsforordningen finder fuldt anvendelse, skal skibsredere eksempelvis anvende de anlæg, der er opført på den europæiske liste til ophugning af den del af deres skibe, der sejler under en EU-medlemsstats flag. Ligeledes skal nye skibe, der sejler under EU-medlemsstaters flag, fra tidspunktet fra skibsophugningens fulde ikrafttræden, have en fortegnelse over farlige materialer og et fortegnelsecertifikat om bord.

- Skibsophugningsforordningens krav om, at skibe, der sejler under en medlemsstats flag, skal ophugges på et anlæg, der er optaget på den europæiske liste, finder først anvendelse, når ophugningskapaciteten på den europæiske liste når op på et vist niveau. Dog vil disse krav finde anvendelse senest 31. december 2018, uanset hvor stor ophugningskapaciteten på listen er til den tid.
- Status på den europæiske liste er, at 17 anlæg beliggende i EU vil blive optaget på listen inden udgangen af året. To af disse anlæg er placeret i Danmark. Det gælder Fornæs i Grenå og Smedegaarden i Esbjerg. Resten er placeret i Belgien, Nederlandene, Frankrig, Litauen, Polen, Portugal, Spanien og Storbritannien. Den samlede ophugningskapacitet på disse anlæg er dog ikke stor nok til, at kravet om, at skibsredere kun må anvende anlæg på den europæiske liste, vil træde i kraft.
- Indtil videre har 18 anlæg beliggende uden for EU anmodet om optagelse på listen. Kommissionen er i fuld gang med at vurdere, om anlæggene lever op til skibsophugningsforordningens krav. De anlæg, der har anmodet om optagelse, ligger i Indien, Tyrkiet, Kina og USA. Og de er fordelt med 5 i Indien, 7 i Tyrkiet, 4 i Kina og 2 i USA. Det ene af de amerikanske anlæg ligger i Puerto Rico.
- Når Kommissionen har tilendebragt sin vurdering, fremsætter de et beslutningsforslag til medlemsstaterne om enten at afvise eller godkende optagelse af hvert enkelt anlæg. Kommissionen forventer, at en gruppe anlæg vil være færdigvurderet i løbet af foråret 2017, og at den resterende gruppe vil være færdigvurderet i sensommeren 2017.
- Så snart den samlede ophugningskapacitet når op på det krævede niveau, vil der indtræde en 6 måneders overgangsperiode, hvorefter kravet til skibsrederne om kun at anvende anlæg på den europæiske liste vil finde anvendelse.
- Hvis den krævede ophugningskapacitet er opnået i foråret 2017, vil skibsredernes forpligtelse således indtræde i efteråret 2017.
- Hvis den krævede ophugningskapacitet først opnås i sensommeren 2017, vil skibsredernes forpligtelse indtræde i starten af 2018.
- Kravet om, at skibe skal have en fortegnelse over farlige materialer samt et certifikat om bord, indtræder samtidig med kravet om at anvende den europæiske liste. Det gælder dog kun for nye skibe. Eksisterende skibe skal først have en fortegnelse over farlige materialer om bord fra den 31. december 2020, medmindre de skal ophugges inden da.
- Skibe, der sejler under et tredjeland's flag, og som anløber EU-havn, skal ligeledes have en fortegnelse over farlige materialer om bord fra den 31. december 2020.
- Kravene til skibsophugningsvirksomheder og godkendelse heraf finder allerede anvendelse.

- Så skibsophugningsforordningen finder altså fuldt ud anvendelse fra den 31. december 2020.
- Under forhandlingerne af skibsophugningsforordningen blev det drøftet, om der skulle kunne pålægges den sidste ejer i en EU-medlemsstat et ansvar for skibets ophugning, selvom skibet var blevet solgt til en ejer fra en ikke-EU-medlemsstat. Der kunne ikke opnås enighed om sådanne regler - der i øvrigt ville være meget svære at håndtere juridisk. Skibsophugningsforordningen indeholder derfor - som Hong Kong-konventionen - ikke noget forbud mod omflagning til en ikke-medlemsstat umiddelbart før ophugning.
- Hong Kong-konventionen og skibsophugningsforordningen indeholder heller ikke et forbud mod den såkaldte beaching-metode, hvor skibe ophugges direkte på stranden.

### **Påstande om pres for at ændre skibsophugningsforordningen**

- Der har i medierne været fremsat påstande om, at jeg skulle have været under pres for at ændre skibsophugningsforordningen om skibsophugning, så Mærsk kunne fortsætte med at ophugge skibe i Indien.
- Det har også været sagt, at jeg skulle have presset Miljøstyrelsen til at ændre reglerne.
- Jeg kan klart afvise, at der på nogen måde er hold i de påstande.
- Fakta er, at Miljøstyrelsen siden foråret 2015 har arbejdet med at afklare en uheldig sprog- og oversættelsesproblematik, som har ført til to forskellige forståelser af skibsophugningsforordningens indhold.
- Det stod i foråret 2016 klart, at den danske version er i overensstemmelse med det, der blev besluttet under forhandlingerne af skibsophugningsforordningen i 2013. Altså den tekst, som den forrige regering [Ida Auken] forhandlede på plads.
- Der har således ikke været ændringer i den kurs, som blev fastlagt under den forrige regering i 2013 og frem til i dag.
- Jeg vil komme nærmere ind på den konkrete oversættelsesdiskussion i min besvarelse af spørgsmål Q.

### **Svar på samrådsspørgsmålene**

- Nu vil jeg så svare konkret på de stillede spørgsmål

### **Samrådsspørgsmål O**

”Hvad kan ministeren oplyse om den igangværende ophugning af to Mærsk-skibe på stranden i Alang, Indien, samt Mærsk's planer om at ophugge 100 skibe på strande i Indien?”

## Svar:

- For så vidt angår spørgsmål O, antager jeg, at der spørges til de to skibe "Maersk Georgia" og "Mærsk Wyoming", som ankom til et indisk ophugningsværft i Alang i maj 2016.
- Udover de oplysninger, der fremgår af Mærsk's egen redegørelse, som jeg oversendte til udvalget den 1. november 2016, har Mærsk overfor Miljøstyrelsen oplyst, at de to skibe ikke befandt sig i EU-farvand, da beslutning om ophugning af dem blev truffet.
- Som nævnt reguleres eksport af skibe til ophugning på nuværende tidspunkt af FN's Basel-konvention, som er implementeret i EU ved transportforordningen. Efter transportforordningen er det forbudt at eksportere farligt affald fra Danmark eller et andet EU-land til lande, der ikke er medlem af OECD.
- Basel-konventionen og transportforordningen tager begge udgangspunkt i skibets geografiske placering på det tidspunkt, hvor det bliver affald. Det flag, som skibet er indregistreret under, eller nationaliteten på skibets ejer har dermed ingen betydning.
- Mærsk har oplyst, at skibene ikke befandt sig i EU-farvand da beslutning om ophugning blev truffet.
- På den baggrund er det Miljøstyrelsens vurdering, at Mærsk ikke har overtrådt transportforordningen ved at sejle de pågældende skibe til ophugning i Indien.
- Hvad angår Mærsk's ophugningsplaner, fremgår det af Mærsk's notat, at Mærsk vil lade betydeligt flere af deres egne skibe ophugge de kommende år. Mærsk har overfor Miljøstyrelsen oplyst, at de ikke har et konkret tal på, hvor mange skibe det drejer sig om.
- Det er selvfølgelig min klare forventning at ophugningen vil ske i overensstemmelse med gældende regler, og at Mærsk vil sikre, at ophugningen sker sikkert og miljømæssigt forsvarligt.
- Selvom spørgerne ikke har stillet spørgsmål om det, vil jeg lige benytte lejligheden til også at nævne ophugningen af "North Sea Producer" og "Starflotte" – to sager som også har været nævnt i medierne.
- I forhold til "North Sea Producer", oplyser Mærsk i sit notat, at det ved indgåelse af salgsaftalen var Mærsk's opfattelse, at køber havde til hensigt fortsat at markedsføre fartøjet. Salgsaftalen betingede, at såfremt køber alligevel skulle beslutte ophugning af fartøjet, skulle ophugning foregå ansvarligt og i overensstemmelse med Hong Kong-konventionens regler.
- På baggrund af sagsforløbet, som beskrevet i Mærsk's notat, er der efter Miljøstyrelsens vurdering ikke grundlag for en dansk politianmeldelse af Mærsk. Køberen af "North Sea Producer" kan dog have handlet i strid med transportforordningen, da fartøjet lå i britisk havn. I følge en artikel i Politiken er der allerede en undersøgelse i gang i Storbritannien. Jeg har derfor skrevet til min britiske kollega og bedt hende om information om sagen.
- I forhold til "Starflotte" noterer jeg mig, at Mærsk har indset, at de ikke burde have indgået en aftale, der ansprede 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.

- Heller ikke i denne sag vurderer Miljøstyrelsen, at der er grundlag for dansk politianmeldelse af Mærsk.
- Og nu til spørgsmål P.

### **Samrådsspørgsmål P**

Hvad agter ministeren at foretage sig for at forhindre, at danske skibe ophugges på strandene i stedet for i tørdok og andre faste installationer, hvor arbejdsmiljøet og håndtering af farligt affald kan sikres?

#### **Svar:**

- Det er min holdning, at reglerne i henholdsvis Hong Kong-konventionen og i skibsophugningsforordningen vil udgøre et godt regelgrundlag med henblik på at sikre, at skibe i fremtiden ophugges sikkert og miljømæssigt forsvarligt.
- Det er min forventning, at disse regelsæt vil give en væsentligt bedre beskyttelse, end det der gælder i dag.
- Derfor er det afgørende, at flest mulige lande hurtigst muligt tiltræder Hong Kong-konventionen, så Hong Kong-konventionen kan træde i kraft, og så flest mulige skibe og ophugningsanlæg omfattes af reglerne. Regeringen arbejder selv på, at Danmark tiltræder Hong Kong-konventionen, og jeg vil også opfordre andre lande til at tiltræde Hong Kong-konventionen.
- Når skibsophugningsforordningen træder i kraft, må skibe under dansk flag kun ophugges på anlæg på den europæiske liste over godkendte ophugningsanlæg. Skibe under dansk flag udgør imidlertid en meget lille del [ca. 1,3 %] af den globale handelsflåde, og skibe under EU-flag udgør kun ca. 18 %.
- Langt hovedparten af den globale handelsflåde [75 %] ophugges i Asien. Uanset, hvilke regler vi vedtager i EU, vil langt de fleste skibe altså blive ophugget i Asien, og den store miljøgevinst opnås derfor kun ved at have internationale regler. Det er derfor vigtigt, at Hong Kong-konventionen træder i kraft.
- Sikker og forsvarlig ophugning af skibe kan i øvrigt ske på flere måder – det er ikke blot et spørgsmål om strand i modsætning til tørdok. Skibsophugningsforordningen stiller ikke krav om, at ophugning skal foregå i tørdok, og ophugning i Danmark og Europa foregår ikke kun i tørdok, men fra mange forskellige anlægskonstruktioner. Men der stilles naturligvis krav til anlæggene i deres miljøgodkendelser, og til at de lever op til arbejdsmiljøregler og lignende.
- Det fremgår i øvrigt af Kommissionens vejledning til skibsophugningsforordningen, at et skibs indre kan anses for et fast underlag inden for rammerne af skibsophugningsforordningen, hvis en række betingelser er opfyldt, herunder at skroget er forseglet, og integriteten af skrogets bund er blevet undersøgt og er intakt, samt at resten af skibets bund overføres så hurtigt som muligt til områder med fast underlag.
- Der skal dog ikke herske tvivl om, at den ophugning, vi hidtil har set på bl.a. indiske strande – via den traditionelle såkaldte beaching-metode – har været helt uacceptabel. Både for de ansatte på værfterne og for miljøet. Jeg har fået oplyst, at flere af disse værfter lige nu er i gang med at blive opgraderet. Det er godt for både de ansatte og for miljøet, og det er en udvikling, vi bør understøtte.



- Jeg vil derfor heller ikke på forhånd udelukke, at der kan findes metoder, hvorved skibe kan ophugges forsvarligt og sikkert på fx strande, forudsat at anlæggene i øvrigt lever op til kravene i Hong Kong-konventionen og skibsophugningsforordningen.
- Hong Kong-konventionens krav vil medføre et væsentligt løft af standarden for de asiatiske anlæg. Flere af anlæggene er blevet certificeret til at være i overensstemmelse med Hong Kong-konventionen, og 5 indiske anlæg har søgt om optagelse på den europæiske liste. Det er en rigtig god udvikling.
- Jeg mener, at det vil være i miljøets interesse globalt set, hvis vi understøtter den positive udvikling, som allerede er i gang på nogle af de asiatiske anlæg, og som går ud på at opfylde Hong Kong-konventionen krav. Ved at tiltræde Hong Kong-konventionen sikrer vi en fælles global standard for skibsophugning – ikke kun i EU men i hele verden.
- Og nu til det sidste spørgsmål.

### Samrådsspørgsmål Q

Vil regeringen arbejde for, at EU-reguleringen til implementering af Hongkong Konventionen om ophugning af skibe bliver så stærk som mulig for at forbedre arbejdsmiljøet og håndtering af miljøfarligt affald?"

### Svar:

- Det er, som jeg redegjorde for i min indledning, EU's forordning om ophugning af skibe, som implementerer Hong Kong-konventionen. Skibsophugningsforordningen blev forhandlet færdig og vedtaget af den forrige regering i 2013.
- Som tidligere nævnt er der opstået en meget uheldig sprog- og oversættelsesproblematik i de forskellige sprogversioner af skibsophugningsforordningen.
- Et af kravene for optagelse på den europæiske liste handler om, hvordan ophugningsvirksomheden skal håndtere affaldet i forbindelse med ophugningen.
- Her er der ikke overensstemmelse mellem den engelske forhandlingstekst, der blev opnået enighed om mellem Rådet og Europa-Parlamentet på COREPER mødet den 27.juni 2013, og den engelske tekst, i den udstedte skibsophugningsforordning.
- Det skyldes, at der i den efterfølgende jurist-lingvist proces blev indsat to kommaer og et "of" i den engelske version. Tilsyneladende for at gøre teksten mere præcis. Ændringen resulterede i, at det i nogle sprogversioner fremgår, at **alt affald** skal håndteres på fast underlag, mens andre sprogversioner, herunder den danske, ikke blev ændret i forhold til de regler, som Kommissionen oprindeligt havde lagt op til- og som fortsat fremgik af forordningsudkastet, da der i COREPER blev opnået enighed - nemlig at kun **farligt affald** skal håndteres på fast underlag.
- Ordlyden i den engelske udgave af den udstedte skibsophugningsforordning er endvidere ikke fuldstændig klar og entydig – Storbritannien mener således, at den engelske version fastsætter, at det kun er farligt affald, som skal håndteres på fast underlag. Irland mener, at det er alt affald.

- Uklarheden og uoverensstemmelserne i oversættelserne blev blotlagt i 2014. Miljøstyrelsen har sammen med EU-kommissionen og flere andre EU-lande siden arbejdet på at finde ud af, hvad der rent faktisk blev aftalt mellem Rådet og Europa Parlamentet i sin tid.
- Hvis der opdages indholdsmæssige uoverensstemmelser mellem forskellige oversættelser/udgaver, er det praksis i EU at holde sig til den engelske tekst, da teksterne ofte bliver forhandlet på engelsk. Mange lande mente imidlertid, at det faktisk var noget andet end den umiddelbare forståelse af den engelske udgave, som var aftalt.
- Derfor startede et større udredningsarbejde med sammenligning af alle oversættelserne og undersøgelse af, hvad der var sket under og efter COREPER mødet den 27. juni 2013. Ikke alle medlemsstater deltog i udredningsarbejdet, men jeg kan nævne, at den hollandske, italienske, græske, maltesiske og slovakiske tekst er som den danske.
- I foråret 2016 stod det klart for Miljøstyrelsen, at den danske version var i overensstemmelse med det, der blev besluttet under forhandlingerne af skibsophugningsforordningen i 2013, og som regeringen på daværende tidspunkt havde fået mandat til i Europaudvalget - nemlig at kun farligt affald skal håndteres på fast underlag.
- Jeg håber derfor, at det står klart for fru Pia Olsen Dyhr, at der ikke har været ændringer i den kurs, som blev fastlagt, da den forrige regering, som fru Pia Olsen Dyhr var en del af, indhentede mandat til forhandling af skibsophugningsforordningen i 2013.
- Siden foråret 2015 har Miljøstyrelsen sammen med flere andre EU-lande arbejdet for at få rettet op på denne sprogproblematik.
- På Estlands anmodning og med opbakning fra i hvert fald 20 medlemsstater, har Rådet i juni 2016 anmodet om en berigtigelse af skibsophugningsforordningen, så det kommer til at fremstå klart, at det kun er farligt affald, der skal håndteres på uigennemtrængeligt underlag.
- Ingen medlemsstater har modsat sig berigtigelsen, men Europa Parlamentets juridiske tjeneste har afvist anmodningen, idet de ikke mener, at ændringen overholder kravet til berigtigelse, nemlig at der skal være tale om en indlysende fejl i en sprogversion.
- Indtil der kommer en endelig autoritativ fortolkning af skibsophugningsforordningen fra EU-domstolen, er situationen derfor fortsat den, at medlemsstaterne hver især må fortolke sig frem til, hvad der er den korrekte retstilstand i EU, og hvor den nuværende regering naturligvis følger den linje, som den daværende regering har.
- Det er uklart hvilken linje Kommissionen vil følge, idet Kommissionen på den ene side med sin vejledning om krav for optagelse af anlæg beliggende uden for EU på den europæiske liste har lagt den skrappeste fortolkning til grund, dvs. håndtering af alt affald på fast underlag. På den anden side har Kommissionen ved et komitémøde tilkendegivet, at når det kommer til optagelse af anlæg beliggende uden for EU, vil de fortolke skibsophugningsforordningen på en måde, som ikke skaber modstrid i anvendelsen af skibsophugningsforordningen, og at det derfor næppe vil blive et praktisk problem, at teksten er forskellig.
- Medlemsstaterne vil dog under alle omstændigheder skulle godkende Kommissionens vurdering af, hvilke anlæg, der opfylder skibsophugningsforordningens krav, når Kommissionen fremsætter sine forslag til optagelse på listen.

- Det har også været fremme, at de kommende EU-regler kan gøre det ulovligt at skrotte EU-flagede skibe efter den såkaldte beaching-metode. Det er ikke tilfældet. EU-reglerne forbyder ikke beaching-metoden, men opstiller en række krav til ophugningsanlæg, som skal opfyldes.
- Den europæiske liste gælder som nævnt kun for skibe, der sejler under EU-flag.
- Derfor vil jeg gerne afslutningsvist gentage, at det er min klare opfattelse, at den bedste måde at understøtte den helt nødvendige udvikling på asiatiske værfter er en ratificering af Hong Kong-konventionen til gavn for både miljøet og de ansatte på værfterne.
- Og jeg håber dermed, at jeg har svaret fyldestgørende på spørgsmålene.

*De fire hovedbudskaber:*

- Mærsk har ifølge Miljøstyrelsens vurdering ikke overtrådt nogen regler. Og jeg har noteret mig, at Mærsk har sagt, at de har tænkt sig at gøre det bedre fremover og har ændret sin politik.
- Skibsfart og ophugning af skibe er en international problemstilling, som kræver internationale løsninger. Med Hong Kong-konventionen indføres et globalt regelsæt, som vil betyde en øget standard for skibsophugning i de lande, som tiltræder Hong Kong-konventionen.
- Der har i medierne været fremsat påstande om, at jeg skulle have været under pres for at ændre skibsophugningsforordningen om skibsophugning, så Mærsk kunne fortsætte med at ophugge skibe i Indien. Det har også været sagt, at jeg skulle have presset Miljøstyrelsen til at ændre reglerne. Jeg kan klart afvise, at der på nogen måde er hold i de påstande. Danmarks holdning til Skibsophugningsforordningen flugter med ønsket om, at så mange anlæg som muligt bliver opgraderet til en højere standard end vi har i dag. Hvis de indiske værfter har en reel mulighed for at komme på den europæiske liste, vil det fremover være Kommissionen, som skal kontrollere at reglerne herfor overholdes. Det mener jeg er positivt.
- Den nuværende regering følger fuldstændig den linje, som den tidligere regering lagde i forbindelse med forhandlingerne af skibsophugningsforordningen i 2013.