



Danish
Shipowners'
Association



MODTAGET
I DEPARTEMENTET

14 SEP. 2015

Miljø- og fødevarerminister Eva Kjer Hansen
Miljø- og Fødevarerministeriet
Slotsholmsgade 12
1216 København K

9. september 2015

Kære Eva Kjer Hansen

Hurtig ratificering af Hong Kong-Konventionen

Når et skib er udtjent, kan hovedparten af materialerne genbruges. Hvert år bliver cirka 1.500 handelsskibe hugget op – heraf 10-12 danske skibe.

Skibsophugningsaktiviteter kan være forbundet med store sundheds- og sikkerhedsmæssige risici for de involverede og for det marine miljø – med mindre de rette foranstaltninger er på plads. Mere end 60 procent af verdensflåden bliver ophugget på strandene i Sydasiens (Indien, Pakistan og Bangladesh), som gennem årene – med rette – har haft et meget dårligt ry med hensyn til sikkerhed og miljø. Under disse omstændigheder mister mange skibsophugningsarbejdere hvert år livet i forbindelse med alvorlige arbejdsulykker på ophugningsværfter i Sydasiens.

Hong Kong-Konventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe blev vedtaget i maj 2009 af FN's søfartsorganisation, IMO. Formålet er at sikre, at skibe, når de ophugges, ikke udgør unødvendige risici for menneskers sundhed, sikkerhed og for miljøet.

Konventionen træder i kraft 24 måneder efter, at den er ratificeret af 15 stater, der repræsenterer 40 procent af verdens handelsskibe ved bruttotonnage. Derudover skal disse lande have en ophugningskapacitet, der udgør tre procent af verdenshandelsflåden.

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. Desuden kan Danmark og resten af EU's medlemslande – på basis af EU-forordningen om skibsophugning – med fordel gå forrest i dialogen med de sydasiatiske lande for at sikre, at Hong Kong-Konventionen snarest kan træde i kraft. Samtidig bør EU-forordningen med sin liste over EU-godkendte værfter ikke stoppe den spirende positive udvikling på en håndfuld værfter i Indien ved at være geografisk begrænsende.

Med venlig hilsen



Claus Jensen
Formand for CO-industri



Claus V. Hemmingsen
Formand for Danmarks Rederiforening

Miljø- og Fødevareministeriet

Claus Jensen, CO Industri, co@co-industri.dk
Claus V. Hemmingsen, Danmarks Rederiforening, info@shipowners.dk

Minist

Den

Kære Claus Jensen og Claus V. Hemmingsen

Tak for jeres brev med opfordring til ratificering af Hong Kong Konventionen.

Jeg vil, ligesom jer, gerne have at Danmark ratificerer Hong Kong Konventionen. Skibe skal ophugges under forsvarlige forhold, så de ikke udgør unødvendige risici for menneskers sundhed, sikkerhed og miljøet.

I den sammenhæng vil jeg gerne kvittere for, at Danmarks Rederiforening anbefaler sine medlemmer at følge konventionens standarder til trods for, at reglerne ikke er trådt i kraft endnu.

Når Danmark ikke allerede har tiltrådt konventionen skyldes det, at Danmark har lagt vægt på, at få EU reglerne på plads inden ratifikation af konventionen, så ratifikationsprocessen kan ske mest hensigtsmæssigt og med færrest mulige regler.

I processen med at ratificere konventionen har der vist sig nogle juridiske problemstillinger som Miljøstyrelsen er ved at afklare med Kammeradvokaten og Udenrigsministeriet. Jeg vil bede Miljøstyrelsen holde jer orienteret om processen, så I bliver orienteret så snart der ligger en plan klar for Danmarks ratifikation.

Med venlig hilsen

Miljø- og fødevareminister
Eva Kjer Hansen



Danish
Shipowners'
Association

Miljø- og fødevarerminister Esben Lunde Larsen
Miljø- og Fødevarerministeriet
Børsgade 4
1215 København K

13. maj 2016

ahs/bg

Kære ~~Esben Lunde Larsen,~~

Først og fremmest tak fordi du tog dig tid til at mødes med mig den 10. marts – blot en uge efter, du var tiltrådt som miljø- og fødevarerminister. Mødet var jo oprindeligt aftalt i forhold til dit tidligere virke.

På mødet havde vi bl.a. en god drøftelse af skibsophugning – særligt med fokus på den danske ratifikationsproces af Hong Kong konventionen, som jeg ved Miljøstyrelsen arbejder hårdt på. Dernæst berørte vi også vores udfordringer med EU's forordning for ophugning af skibe. Fra erhvervets side støtter vi i udgangspunktet forordningen, idet den bl.a. fra 2020 iværksætter et af Hong Kong konventionens vigtige krav om en liste over farlige stoffer om bord (IHM). Samtidig indebærer EU forordningen, at EU flagede skibe i fremtiden kun må ophugges på EU godkendte faciliteter. Kriterierne, som en ophugningsfacilitet udenfor Europa skal opfylde for at blive godkendt, er nu fastlagt i en såkaldt FAQ, som er Kommissionens fortolkning af forordningen. På vores møde understregede jeg, at Rederiforeningen ikke ønsker at slække på miljø- eller arbejdsmiljøkrav, men ønsker at EU's liste over godkendte faciliteter skal fungere som et incitament til at støtte den positive udvikling, vi gennem det sidste års tid har oplevet på Alang stranden i Indien. Et sted, der sammen med Pakistan og Bangladesh har været notorisk kendt for uacceptable forhold. Samtidig

er disse tre lande også der, hvor 70 % af al ophugning foregår. I Indien er der nu fire faciliteter, der har opnået et såkaldt statement of compliance fra det anerkendte japanske klassifikationsselskab ClassNK. Med andre ord, opfylder fire faciliteter standarden i den internationale konvention.

Desværre viser det sig, at EU FAQ'en i den engelske version kræver, at alt materiale fra skibet – uanset om det er klassificeret som farligt affald eller ej – skal behandles som om det er farligt affald/farlige stoffer og dermed til enhver tid under ophugningsprocessen skal håndteres på et impermeabelt underlag. En sådan restriktiv tilgang vil de facto udelukke faciliteter i både Indien, Pakistan og Bangladesh. I den danske, samt visse andre medlemslandes, oversættelse af FAQ'en, har formuleringen ikke den samme ekskluderende virkning. Det drejer sig helt lavpraktisk om placeringen af et komma, som i dette tilfælde får en afgørende betydning for hele intentionen med forordningen. Kommissionen fastholder dog indtil videre, at det er den engelske version, der gælder, idet forhandlings sproget i EU er engelsk.

Jeg er meget glad for den konstruktive dialog, der er mellem Rederiforeningen og Miljøstyrelsen omkring emnet og især over at kunne erfare, at Danmark vil støtte Estland og andre, når spørgsmålet om intentionen med forordningen tages op på det kommende komitémøde i Bruxelles i juni. Jeg håber meget, at Danmark med støtte fra andre lande kan få opbakning til at igangsætte processen for et corrigendum.

Samtidig vil jeg også gerne benytte lejligheden til at orientere dig om Mærsk's forestående ophugning af to skibe på Alang stranden i Indien. Som du nok er bekendt med, så annoncerede Mærsk medio februar 2016, at de havde planer om, at benytte en ophugningsfacilitet på Alang. Dette hovedsageligt fordi forholdene er blevet kraftigt forbedret, så Mærsk i dag ønsker at understøtte den positive udvikling. Fredag den 13. maj annoncerede Mærsk så, at to skibe vil lande på stranden senere i denne måned. Fra Rederiforeningens side støtter vi fuldt ud Mærsk's tilgang, som udover Hong Kong konventionen også bygger på krav til arbejdstagerrettigheder samt anti-korruption.

Grundet FAQ'ens (den engelske version) nuværende formulering, så forventer vi, at dette vil afstedkomme en del kritik fra NGO'er osv., der vil stille spørgsmål ved overholdelsen af EU forordningen samt det etiske ved at indgå i et ophugningsprojekt på Alang. Jeg kan her forsikre dig om, at ophugningen ikke er en overtrædelse af gældende lovgivning i.e. Basel konventionen og EU forordningen, og at Rederifore-

ningen også mener, at det fuldt ud er etisk forsvarligt, at støtte en positiv udvikling via dialog, krav og opfølgning, som er nøgleordene i Mærskes tilgang. Jeg håber, at du – i fald du skulle blive spurgt af pressen eller andre – vil støtte op om denne linje.

Giver dette anledning til spørgsmål, er du meget velkommen til at kontakte mig.

De bedste hilsner



Arne H. Steffensen
+45 33 48 92 10
ahs@shipowners.dk



Danmarks Rederiforening
Amaliegade 33
1256 København K
Att: Anne H. Steffensen

Erhverv og grøn teknologi
Ref. HEPNO
Den 3. juni 2016

Kære Anne,

Tak for dit brev og tak for et godt møde her i ministeriet den 10. marts 2016.

Det er ikke acceptabelt, at skibe ophugges ved den form for "beaching" og under de forhold, som hidtil er set og som stadig finder sted på langt de fleste anlæg i Asien. Jeg er imidlertid enig med dig i at den positive udvikling, som ses på udvalgte anlæg, bør understøttes, så der sker en generel opgradering af standarden.

Der skal derfor hurtigst muligt findes en løsning i forhold til, om det er alt affald eller kun farligt affald, der skal håndteres på uigennemtrængeligt underlag ved ophugning af skibe. Det er beklageligt, at Rådet og Europa-Parlamentet, som de udstedende myndigheder af skibsofhugningsforordningen, ikke har fundet en løsning på problemstillingen endnu. Danmark støtter, at løsningen på problemstillingen bliver som svarende til den danske sprogversion, nemlig at det kun er farligt affald, der skal håndteres på uigennemtrængeligt underlag. Derved øges sandsynligheden for, at skibsofhugningsanlæg i Asien, der anvender en opgraderet form for "beaching" og i øvrigt lever op til EU standarder, også kan blive optaget på den europæiske liste.

Jeg har bedt Miljøstyrelsen om at arbejde for dette via Rådet og i samarbejde med de andre medlemslande. Jeg vil også opfordre jer til at gøre jeres indflydelse gældende overfor Europa-Parlamentet.

Med hensyn til tiltrædelse af Hong Kong-konventionen forventer jeg i midten af december 2016 at fremsætte det lovforslag, der skal bane vejen for Danmarks tiltrædelse af konventionen. Så snart Folketinget har vedtaget lovforslaget, vil den formelle proces for tiltrædelse af konventionen blive sat i gang.

Med venlig hilsen

Esben Lunde Larsen