

TALEPAPIR



Miljø- og
Fødevarerministeriet

**Miljø- og fødevarerministerens besvarelse af
samrådsspørgsmål AN og AP stillet hhv. den 14. og
den 25. juni 2017 af Christian Juhl (EL) og Ulla
Sandbæk (ALT)**

Deltagere: Udenrigsudvalget (URU)

Kontaktpersoner:

Henrik Pedersen Noe tlf. 61 88 90 10

Samrådsspørgsmål AN

"Danwatch afslørede den 14. juni 2017, at et af Mærsk's skibe ophugges i Bangladesh, og at arbejderne udsættes for radioaktivitet fra skibet. De lokale myndigheder meddeler, at påvirkningen er i så stor mængde, at den er ulovlig.

A. Hvad har ministrene foretaget sig over for danske redere siden Danwatch sidste år afslørede brud på Hong Kong Konventionen – jvf. besvarelsen af samrådsspørgsmål O, P og Q i Miljø- og Fødevarerudvalget den 14. december 2016 og besvarelsen af skriftlige spørgsmål til ministrene om emnet?

B. Mener ministrene, at ophugningen foregår under forsvarlige arbejdsforhold?

TALEPAPIR



Miljø- og
Fødevarerministeriet

C. Hvilke konsekvenser mener ministrene, at det skal have for danske rederier, hvis de lader skibe ophugge i strid med internationale konventioner?"

Samrådsspørgsmål AP

"Hvad vil ministeren i forlængelse af URU alm. del - samrådsspørgsmål AN gøre for at sikre, at Hong Kong Konventionen overholdes, når danske skibe ophugges uden for Danmarks grænser, og at lignende forhold ikke gentager sig? Hvilke tiltag mener ministeren, der kan tages for i højere grad at tænke en forsvarlig og bæredygtig ophugning med i konstruktionen/bygningen af skibe?"

(Det talte ord gælder)

**Svar:**

- Jeg vil gerne starte med at sige, at jeg er glad for, at alle partier bakkede op om tiltrædelsen af Hongkongkonventionen, som Danmark tiltrådte i juni måned som det syvende land i verden.
- Dansk tiltrædelse af konventionen var dog ikke tilstrækkelig til, at konventionen kunne træde i kraft. Konventionens ikrafttrædelse kræver, at mindst 15 lande tiltræder den. De tiltrådte lande skal desuden repræsentere mindst 40 % af den globale handelsflådes bruttotonnage samt en ophugningskapacitet på mindst 3 % af den kombinerede handelsflådes bruttotonnage for disse lande.
- Udover Danmark har Norge, Frankrig, Belgien, Panama, Tyrkiet og Congo tiltrådt konventionen.



- Som I ved, har der i Miljø- og Fødevarerudvalget allerede været afholdt to samråd om ophugning af skibe henholdsvis den 14. december 2016 og den 2. marts 2017.
- På samrådet den 14. december 2016 indledte jeg med en længere redegørelse om reglerne på området.
- Og bare rolig, det har jeg ikke tænkt mig at gøre ved dette samråd i Udenrigsudvalget.
- Dog vil jeg lige fremhæve en væsentlig pointe, man skal holde sig for øje, når man taler om ophugning af danske skibe, nemlig at skibe, der er ejet af danske rederier, ikke nødvendigvis er danske skibe.
- Et dansk skib er således et skib, der sejler under dansk flag. Skibe, der sejler under dansk flag, skal overholde danske regler. Og skibe, der sejler under dansk flag, er ikke nødvendigvis ejet af et dansk rederi.



- Danske rederier, der ejer skibe, som sejler under dansk flag, skal overholde danske regler i forhold til de danske skibe. Men hvis de ejer skibe, som sejler under f.eks. Panamas flag, så er det Panamas regler, der gælder for de skibe.
- Ved ophugning af skibe, er nationalitet dog kun relevant i forhold til Hongkongkonventionens og skibsophugningsforordningens regler. Og de finder ikke anvendelse endnu.
- Det er EU's Forordning om overførsel af affald – Transportforordningen, der på nuværende tidspunkt regulerer skibe, som bliver til affald. Reglerne tager udgangspunkt i, hvor skibet befandt sig, da det blev til affald. Hvis skibet på det tidspunkt befandt sig uden for dansk søterritorium, har danske myndigheder ikke jurisdiktion til at håndhæve forordningens regler.



- Jeg henviser til min redegørelse fra december 2016 for uddybende information.
- Og nu til de stillede spørgsmål.
- Først delspørgsmål A til samrådsspørgsmål AN om, hvad jeg har foretaget mig over for danske redere siden Danwatch sidste år afslørede brud på Hongkongkonventionen.
- På samrådet om ophugning af skibe den 14. december 2016 oplyste jeg, at der efter Miljøstyrelsens vurdering ikke var grundlag for en dansk politianmeldelse af Mærsk som følge af salget af "North Sea Producer" og dets afskibning til Bangladesh - netop fordi skibet ikke befandt sig på dansk territorium, da det blev til affald. Skibet var i øvrigt heller ikke ejet af Mærsk, da det blev ophugget.
- Jeg har derfor ikke haft grundlag for at foretage yderligere overfor danske rederier.



- Jeg kan endvidere oplyse, at jeg i juni måned modtog et brev fra det britiske miljøministerium, som oplyste, at de stadig er i gang med at undersøge, om der skete en overtrædelse af transportforordningens regler, da fartøjet forlod britisk havn.
- De britiske myndigheder oplyste endvidere, at de regelmæssigt er i kontakt med NGO'en Shipbreaking Platform samt Mærsk, og de bad mig dele eventuel information, jeg måtte have om sagen med dem.
- Jeg har desværre ikke yderligere information i sagen, hvilket jeg har svaret dem.
- Jeg går nu videre til delspørgsmål B om, hvorvidt jeg mener, at ophugning foregår under forsvarlige arbejdsforhold.



- Regulering af arbejdsforhold hører under Beskæftigelsesministeriet. Jeg har derfor indhentet et svar fra beskæftigelsesministeren, der har oplyst at:

”Delspørgsmål B om forsvarlige arbejdsforhold hører delvist under Beskæftigelsesministeriet.

Beskæftigelsesministeriet har oplyst, at de danske arbejdsmiljøregler gælder for arbejde, der udføres i Danmark. Arbejdsmiljøloven gælder dermed ikke i Bangladesh.

Det betyder imidlertid ikke, at regeringen ikke engagerer sig i arbejdsmiljøforhold i andre lande.

Regeringen arbejder i mange sammenhænge for at udbrede de danske indsigter og erfaringer med at fremme sikre og sunde arbejdsmiljøer verden over. Beskæftigelsesministeriet samarbejder



derfor på tværs af landegrænser med henblik på at fremme arbejdsforholdene i andre lande. Arbejdstilsynet er bl.a. i gang med et arbejdsmiljøprojekt i Bangladesh inden for programmet om Strategisk Sektorsamarbejde, der er forankret i Udenrigsministeriet. Formålet med projektet er at styrke Arbejdstilsynet i Bangladesh og forbedre arbejdsmiljøet på bangladeshiske virksomheder. Projektet blev startet op i 2016 og løber indtil udgangen af 2018 med mulighed for forlængelse”.

- Jeg synes i øvrigt selv, at det er voldsomme billeder, der er blevet vist i pressen, og jeg tager naturligvis afstand fra den traditionelle form for ophugning på strande, som vi har set på disse billeder.
- Jeg går nu videre til delspørgsmål C om, hvilke konsekvenser jeg mener, at det skal have for danske rederier, hvis de lader skibe



ophugge i strid med internationale konventioner.

- Rederierne skal naturligvis overholde de regler, der gælder for deres skibe.
- Konsekvensen af en overtrædelse af danske regler og EU-forordninger er en politianmeldelse.
- Det samme gælder, hvis der sker en overtrædelse af en konvention, som Danmark har tiltrådt, og som er trådt i kraft.
- Jeg vil slutte af med at svare på samrådsspørgsmål AP om, hvad jeg vil gøre for at sikre, at Hongkongkonventionen overholdes, når danske skibe ophugges uden for Danmarks grænser, og at lignende forhold ikke gentager sig, samt hvilke tiltag jeg mener, der kan tages for i højere grad at tænke en forsvarlig og bæredygtig



ophugning med i konstruktionen/bygningen af skibe.

- Lad mig starte med at gøre klart, at i det konkrete tilfælde med North Sea Producer, var der ikke tale om et dansk skib.
- Dernæst vil jeg gentage, at Hongkongkonventionen desværre ikke er trådt i kraft, og at danske skibe derfor ikke er forpligtet til at overholde den endnu.
- Selvom konventionen ikke er trådt i kraft, er der flere og flere ophugningsanlæg, som får certifikat på, at de overholder konventionens krav.
- I Alang i Indien sker der lige nu en generel opgradering af ophugningsanlæg. I følge den engelske avis "Trade Winds" er ophugningsanlæg i Alang blevet påbudt at etablere uigennemtrængeligt underlag inden juli 2018. Kun anlæg, der overholder



påbuddet, vil ifølge avisen få tilladelse til at fortsætte med at ophugge skibe.

- Endvidere oplyser avisen, at den indiske regering arbejder på at implementere Hongkongkonventionen i national ret for at kunne tiltræde den. Hvis det lykkes, og hvis Kina, hvad avisen forventer, også tiltræder konventionen, vil konventionens ikrafttrædelseskriterier være tæt på at være opfyldt.
- I forhold til konstruktionen af skibe, så er der i Hongkongkonventionen 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 bestemte farlige materialer - såsom asbest og radioaktive stoffer - som indgår i skibets konstruktion eller udstyr, deres placering og omtrentlige mængder.



- Formålet med fortegnelsen er, at ophugningsanlæggene kan tage udgangspunkt heri, når en ophugningsplan for et specifikt skib skal udformes.
- En udførlig fortegnelse er dermed første betingelse for, at ophugningen kan foregå forsvarligt.
- Også skibsophugningsforordningen stiller krav om en fortegnelse. Kravet i forordningen i forhold til hvilke stoffer, der skal angives, omfatter flere materialer end konventionen.
- Forordningen er dermed med til at sætte en højere standard til gavn for ophugningsanlæggene og miljøet.
- I henhold til forordningen skal alle skibe, der sejler under en EU medlemsstats flag og alle andre skibe, der anløber EU-havne, have sådan en fortegnelse over farlige materialer om bord ved udgangen af 2020.



- Danske Rederier har oplyst, at de allerede nu anbefaler deres medlemmer at udarbejde en fortegnelse, før rederiet vælger et ophugningsanlæg med henblik på at sikre, at anlægget kan håndtere de stoffer, der måtte være i skibet, på korrekt vis.
- Valg af det rigtige anlæg for ophugning af et skib er meget vigtigt, når en reder skal sikre, at et skib bliver ophugget på en miljø- og sikkerhedsmæssig forsvarlig måde. Danske Rederier opfordrer derfor sine medlemmer til at foretage audits af anlæg, før anlægget vælges. Danske Rederier anbefaler også sine medlemmer at være til stede på anlægget under ophugningsprocessen.
 - Endvidere har Danske Rederier oplyst, at ophugningsanlæggets metode og håndtering af det farlige affald er langt mere afgørende end skibets konstruktionsfase.



- De påpeger således, at et skib kan have en udførlig fortegnelse, men ophugges det under uansvarlige forhold, så er fortegnelsen i bund og grund ligegyldig. Og med hensyn til sikkerhed og arbejdsmiljø, så er det også ophugningsanlæggets ledelse og procedurer, der er afgørende og ikke skibets konstruktion.
- Endelig oplyser Danske Rederier, at allerede i designfasen af et nybygget skib kan det være muligt at designe skibet og bruge materialer i konstruktionen på en måde, så skibet kan ophugges på mere hensigtsmæssigt vis. F.eks. kan man undgå at blande forskellige ståltyper og dermed bevare stålets styrke og værdi. Dette kan også øge graden af genanvendelse af materialerne i skibet og bidrage til en mere cirkulær økonomi.
- Danske Rederier nævner Mærsk Triple-E-skibe som et godt eksempel på, at



- forskellige ståltyper er indbygget på en måde, der gør det nemmere at differentiere det forskellige stål, når skibet skal ophugges. Dette kalder Mærsk "Cradle-to-Cradle PassPort".
- Jeg vil runde af med at sige, at når EU's forordning finder anvendelse, så må danske skibe kun blive ophugget på anlæg, der er godkendt af EU-Kommissionen og EU's medlemsstater. De godkendte anlæg vil være at finde på den såkaldte europæiske liste. Også anlæg beliggende uden for EU kan blive godkendt til listen, hvis de opfylder forordningens krav. Forordningens krav til anlæg er højere end kravene i Hongkongkonventionen. Jeg mener dermed, at vi har gjort, hvad vi kan for at sikre, at Hongkongkonventionen overholdes, også når danske skibe ophugges uden for Danmarks grænser.