

Ministeren

J.nr. MST-709-00045

Den 11. juni 2009

**Miljøministerens svar på spørgsmål nr. 497 (alm. del) stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Steen Gade (SF).**

**Spørgsmål 497**

Vil ministeren redegøre for indholdet af den konvention som Den Internationale Søfartsorganisation, IMO, har vedtaget om sikker og miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe?

**Svar**

Den 15. maj 2009 blev konventionen om sikker - og miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe (The Hong Kong International Convention on Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships) vedtaget på en IMO-Diplomatkonference i Hong Kong, Kina.

I 2005 besluttede IMO, at der skulle laves en særlig regulering af ophugning af skibe i IMO-regi. Baggrunden var, at Basel-konventionen (om kontrol med grænseoverskridende transport af farligt affald og bortskaffelse heraf), havde vist sig ikke at være en hensigtsmæssig regulering i forhold til skibe, der bevæger sig rundt på verdenshavene. Skibe har i alle andre sammenhæng deres eget system reguleret under IMO med bl.a. en flagstats administration.

Målet for den nye regulering var at udvikle et nyt internationalt regelsæt til at imødegå de miljø- og arbejdsmiljømæssige bekymringer omkring forholdene i forbindelse med skibes ophugning, hvor store dele af skibet (særligt stålet) genanvendes.

Konventionen har til formål at:

1. begrænse brug af farlige stoffer ved konstruktion af skibe
2. sikre en sikker og miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe
3. sikre håndhævelse i forbindelse med ophugningen

Konventionen er forankret i en "vugge til grav" filosofi, og regulerer derfor hele skibets "livscyklus". Der stilles krav til valg af stoffer og materialer ved skibsbygning, som minimerer risikoen for miljø- og arbejdsmiljøskader, når skibet hugges op. Det forbydes desuden at anvende en række allerede re-

gulerede stoffer ved konstruktion af skibe. Blandt andet er det blevet forbudt at anvende PCB – et forbud der stammer fra Stockholm-konventionen (om persistente organiske miljøgifte), men som fremover også kommer til at gælde for de lande der alene ratificerer konventionen om ophugning af skibe.

Konventionen fastslår, at skibe fremover skal have en fortegnelse om bord, der angiver hvilke farlige stoffer, der findes i skibets konstruktion. Fortegnelsen skal løbende opdateres i forbindelse med ombygninger mv. For eksisterende skibe er der en overgangsperiode på 5 år til at etablere fortegnelsen, medmindre skibet ophugges før. Denne fortegnelse skal ved aflevering af skibet til ophugning indgå i den plan, der skal udarbejdes for ophugningen af skibet.

De store ophugningsstater særligt Indien, Kina og Bangladesh har i forbindelse med forhandlingerne lagt stor vægt på udarbejdelsen af denne optegnelse, idet den vil kunne sikre den rette adskillelse af skibet i forhold til at minimere risiko for menneskers sundhed og skader på miljøet

Konventionen har en række krav til selve ophugningen, som skal sikre, at denne foregår sikkert og miljømæssigt forsvarligt. Der er desuden en række krav, der skal sikre en miljømæssig forsvarlig affaldsbehandling af de farlige stoffer og materialer, der kommer ud af ophugningen.

En ophugningsfacilitet skal leve op til disse krav for at kunne blive autoriseret. Autorisationen gives af ophugningsstaten, som er forpligtiget til at etablere et system, der sikrer, at autorisationen gives i overensstemmelse med konventionens bestemmelser ved gennemførelse af inspektioner eller anden form for tilsyn.

Skibsejeren er forud for ophugning forpligtiget til at få udarbejdet en ophugningsplan i samarbejde med ophugningsfaciliteten. Planen skal beskrive, hvorledes de farlige stoffer og materialer i optegnelsen skal håndteres og hvorledes, man sikrer, at der ikke opstår eksplosion i forbindelse med ophugningen. Ophugningsplanen skal godkendes af ophugningsstaten.

Den godkendte ophugningsplan skal sammen med den endelige fortegnelse over farlige stoffer og materialer i skibets konstruktion og i dens last, fremsendes til flagstaten. Flagstaten udfærdiger på baggrund af denne dokumentation og ophugningsfacilitetens autorisation, et "ready for recycling" certifikat. Flagstaten påser herved, at den valgte ophugningsfacilitet har en autorisation, og at den kan håndtere det specifikke skib.

Den ny konvention vil træde i kraft 24 måneder efter, at 15 lande, der repræsenterer 40 % af verdens bruttotonnage har tiltrådt konventionen. Derudover skal disse lande have en ophugningskapacitet, der udgør 3 % af bruttotonnagen.

Konventionen vil blive fulgt op af en række vejledninger, der vil blive udarbejdet af IMO's miljøkomité.

Den nye konvention giver myndighederne en mulighed for at kontrollere og sikre, at såvel skibsejerne som ophugningsfaciliteterne følger konventionens bestemmelser. Denne mulighed er som med anden international regulering, tæt forbundet med parternes evne til at implementere konventionens bestemmelser.

Danmark fik på diplomatkonferencen vedtaget en resolution om en ensartet implementering af konventionen. Den opfordrer til, at der arbejdes videre – efter konventionens underskrivelse - med at se på den bedste måde, man kan sikre en ensartet og effektiv implementering af konventionen.