

Notat

MILJØMINISTERIET

Miljøstyrelsen

Jord & Affald
J.nr. MST-700-00023
Ref. los
Den 4. februar 2010

Vurdering af Tor Anglia – er det grønlistet affald, der overgives til ophugning?

Miljøstyrelsen baserer sin vurdering på det materiale som er tilsendt af DFDS, hvor "inventory of hazardous Materials" udarbejdet af Den Norske Veritas (DNV) udgør basis.

Ud fra de oplysninger, som DFDS A/S har fremsendt er det Miljøstyrelsens vurdering, at det skib, der bliver overgivet til ophugning på værftet i Guishan, Kina, falder ind under affaldskode GC030 i EU's forordning om overførsel af affald bilag II. Det vil sige at Tor Anglia er klassificeret som grønlistet affald

DNVs opgørelse er udarbejdet d. 8.-9. december 2009 under sejlads mellem Immingham, UK, og Rotterdam, NL. Som det normalt er for et skib i drift, har opgørelsen derfor været begrænset til tilgængelige områder ombord (f.eks. kan man ikke undersøge det indre af hovedmotor, kedel o.lign.).

DFDS har i øvrigt oplyst, at en inspektør fra DFDS Tor Line AB vil være til stede i Kina i forbindelse med aflevering af skibet til ophugning. Inspektøren vil også være ansvarlig for hjemsendelsen af materialer m.v., der ikke overdrages med skibet.

Gennemgang af farlige stoffer og materialer i skibets konstruktion

Der er ikke fundet asbest ombord. Der er taget 18 asbestprøver, som var negative med undtagelse af en reservepakning, som blev bortskaffet. Der er foretaget en asbestrensning omkring 1990, og skibet blev yderligere erklæret asbestfrit i 2005

Der er ikke fundet PCB ombord. Undersøgelser for PCB er foretaget i maling på tre prøvesteder, der alle var negative. Der er taget en prøve af elektrisk kabel (brugt), som ikke viste PCB indhold.

Der er ikke konstateret forekomst af ozonnedbrydende stoffer, som er omfattet af begrænsninger.

Der er ikke rester af tidligere anvendte TBT-holdige antibegrøningsmidler på skibets skrog.

Der er sandsynligvis kviksølv i gyrokompasset. Gyrokompasset vil ved ankomst blive afmonteret og overdraget til forsat brug, hvilket betyder, at kompasset ikke betragtes som affald.

Der er ikke radioaktive materialer i røgalarmene.

DFDS har også oplyst, at der ikke er kendskab til andre materialer, der kan have karakter af farlig affald, end det oplyste. Såfremt dette skulle være tilfældet, vil de blive returneret til Sverige.

Driftsgenereret affald

I henhold til DNVs opgørelse udarbejdet primo december, er der ca. 18 m³ olieforurenede slam i diverse tanke og ca. 10 m³ forurenede slam i skibets bund. Af dokumentationen, som efterfølgende er fremsendt af DFDS fremgår det, at tankene er blevet rensede for slam i Immingham d. 17. december 2009, og at alle tanke ved ankomsten til værftet vil blive rensede for den sidenhen producerede olie-slam og for slammet i skibets bund. Det oprensede slam vil blive bragt retur til Sverige.

Væsker indeholdt i maskiner og udstyr som er nødvendigt for skibets drift

I henhold til DNVs opgørelse er der smøre- og hydraulikolie i maskiner og udstyr, som er i brug. En del af dette udstyr vil blive afsat til direkte genbrug og vil ikke være at betragte som affald. Fra reservoir tanke og udstyr, der ikke direkte kan genbruges, vil den anvendte smøre- og hydraulikolie blive tappet af og afsat til direkte genbrug. Den hydraulik- og smøreolie som ikke er anvendt endnu eller ligger på (reserve)tanke vil blive afsat til direkte genbrug og betragtes derfor ikke som affald. Hvis det ved ankomst viser sig, at noget af olien er af så ringe kvalitet, at det vil kræve en oparbejdning inden genbrug, vil denne olie blive opkøbt af DFDS og bragt tilbage til Sverige til oparbejdning.

Andet udstyr

Elektronik og batterier – En del af den elektronik, der er anført i DNVs opgørelse overdrages efter salgsaftalen ikke med skibet. Resterende fuldt funktionsdygtig elektronik i form af radioer, TV-apparater og lign. betragtes ikke som affald. Hvis der i forbindelse med afmontering af apparaterne, skulle fremkomme elektronik, der ikke længere er funktionsdygtig i sin helhed, vil dette blive bragt tilbage til Sverige.

Med hensyn til batterierne vil disse blive genbrugt i deres helhed. Skulle et batteri ved ankomsten vise sig ikke at være funktionsdueligt og egnet til direkte genbrug, vil det blive bragt tilbage til Sverige.

Yderligere forpligtigelser i henhold til EU's forordning om overførsel af affald

I forbindelse med eksport af grønlistet affald fra Danmark ud af EU påhviler det Miljøstyrelsen at sikre, at det eksporterede affald håndteres miljømæssigt forsvarligt. Der er en række retningslinjer for miljømæssig forsvarlig håndtering i EU's forordning om overførsel af affald. I forhold til ophugning af skibe er der refereret til Basel-konventionens, IMO's og ILO's vejledning for ophugning af skibe.

Jiangmen Yinhu Shipbreaking Co., Ltd, i Shadui, Guangdong-provinsen har ifølge det af DFDS fremsendte materiale og værftets egen hjemmeside certificering for miljøledelse (ISO 14001). Certifikatet er givet for "the whole procedure of ship scrapping, including dismantling" og ophugningsværftet bør derfor have transparente og sporbare procedurer for håndtering af farlige materialer. Værftet har i øvrigt også en certificering for arbejdsmiljø.

De kinesiske myndigheder har desuden bekræftet, at værftet har en national miljøgodkendelse.

Jiangmen Yinhu værftet er også medlem af brancheorganisationen International Ship Recycling Association, ISRA, som forsøger at organisere "ikke-beaching" delen af skibsophugningsindustrien. Her er Jiangmen Yinhu medlem på A niveau siden juni 2009, hvilket indebærer blandt andet følgende kriterier, som de skal leve op til:

1. Værftet skal have en godkendelse og tilladelse til skibsophugning udstedt af relevante myndigheder

2. Disse myndigheder skal være undergivet love og regler i overensstemmelse med retningslinjer fra IMO, ILO og Basel Konventionen
3. Medlemmer skal leve op til retningslinjer fra IMO, ILO and Basel Konventionen

Løvrigt

Tor Anglia er registreret i det svenske skibsregister, som ejet af DFDS Tor Line AB. Skibet var "bare boat" chartret til DFDS A/S i Danmark og registreret som sådan i det danske skibsregister.

Udgangspunktet for Miljøstyrelsens oplysning og behandling af sagen, herunder henvendelserne til DFDS A/S, har været, at Miljøstyrelsen foreløbig har måttet tage udgangspunkt i, at Tor Anglia lå til kaj i Kalundborg havn, da beslutningen om eksport til ophugning blev taget, og at Miljøstyrelsen, derfor indtil videre, måtte lægge til grund, at styrelsen var ansvarlig og kompetent tilsynsmyndighed i for til eksporten til ophugning.

Der er dog forsat ikke afklaret, præcis hvornår beslutningen om eksport til ophugning blev truffet. Er det sket efter, at Tor Anglia har forladt Kalundborg Havn, vil det formentlig være det svenske Naturvårdsverk, der er ansvarlig og kompetent tilsynsmyndighed. Miljøstyrelsen har løbende holdt Naturvårdsverket orienteret.