

Ministerens besvarelse af samrådsspørgsmål BB, BC og BD stillet af Steen Gade (SF)

Jeg vil besvare de 3 spørgsmål samlet.

Det er meget vigtigt, at skibe hugges sikkert og miljømæssigt forsvarligt op. Det er også derfor, at jeg var meget glad, da vi globalt i maj 2009 blev enige om en ny konvention for ophugning af skibe, der netop har fokus på sikkerhed og miljø.

Tidligere sager har vist, at det at sikre miljø og sikker forsvarlig ophugning er en stor udfordring under den nuværende regulering, nemlig Basel-konventionen.

Vi er kommet et stykke siden da i en fælles global forståelse for, hvorledes vi sikrer, at ophugning af skibe foregår forsvarligt. Men vi er ikke helt i mål endnu!

Den nye konvention for ophugning af skibe er endnu ikke ratificeret og trådt i kraft. Det betyder, at det er Baselkonventionen, der gælder, og at det for skibe fra EU-lande gælder, at en eksport til ophugning skal ske

i overensstemmelse med EU's forordning om grænseoverskridende overførsler af affald.

Med hensyn til sagsforløbet for DFDS skibet ”Tor Anglia”, så kan jeg oplyse følgende:

Torsdag d. 21. januar blev Miljøstyrelsen kontaktet af Danmarks Rederiforening om den konkrete sag. Miljøstyrelsen fik oplyst, at DFDS dagen efter ville udsende en pressemeddelelse om, at DFDS var ved at sejle et af koncernens skibe til ophugning i Kina. Miljøstyrelsen gjorde i den forbindelse Danmarks Rederiforening opmærksom på, at eksporten af skibet til ophugning i Kina skulle ske i overensstemmelse med EU's forordning om grænseoverskridende overførsler af affald.

Efter DFDS offentliggørelse af oplysningerne om eksporten var Miljøstyrelsens vurdering foreløbigt må lægges til grund, at Miljøstyrelsen sandsynligvis er kompetent myndighed i forhold til eksporten. Oplysningerne tyder på, at eksporten er startet ud fra Kallundborg Havn i Danmark, og Miljøstyrelsen vælger derfor som tilsynsmyndighed i forhold til overholdel-

se af Transportforordningen at rette henvendelse til DFDS fredag d. 29. januar.

DFDS bliver bedt om at redegøre for hvilke stoffer og materialer, der er i skibet, og hvilke aftaler, der er indgået i forbindelse med skibets ophugning.

DFDS fremsender svar mandag d. 1. februar og af dette svar fremgår det, at det svensk ejede skib Tor Anglia blev solgt til en australsk metalvirksomhed den 5. januar 2010. Skibet er chartret af DFDS i Danmark og sejler p.t. under dansk flag. På daværende tidspunkt befandt skibet sig i internationalt farvand ud for Tunesien. Skibet var på vej med en last til Fujairah i de Forenede Arabiske Emirater for det danske forsvar.

Af den fremsendte dokumentation fremgår det desuden, at rederiet har fået udarbejdet en liste over farlige materiale af Det Norsk Veritas den 18. december 2010.

DFDS har ved salg af skibet krævet, at skibet blev ophugget forsvarligt og har blandt andet valgt en op-

hugningsfacilitet, der er certificeret af ”International Ships Recycling Association”, som ikke accepterer ophugning af skibe på strande.

Det fremgår desuden af materialet fra DFDS, at Tor Anglia er asbestrenoveret omkring 1990 og undersøgt og erklæret asbestfrit i 2004-2005. Skibet er blevet undersøgt for PCB, og der er ikke fundet tegn på at skibet indeholder PCB.

Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at vurdere, om skibet kan overdrages til det kinesiske værft som grønlistet affald. Kun grønlistet affald kan efter EU-reglerne overføres til ikke - OECD-land. Dette skyldes, at der mangler en række oplysninger. Disse oplysninger har Miljøstyrelsen i går bedt DFDS om at fremskaffe.

Når EU's forordning om overførelse af affald finder anvendelse i forhold til skibe, er der to forhold som man specielt skal se på:

For det første - Er skibet grønlistet affald?

Og for det andet – foregår ophugningen sikkert og miljømæssigt forsvarligt?

Skibet skal, for at kunne være grønlistet, være behørigt tømt for last og materialer fra skibets drift, som måtte være klassificeret som farlige stoffer eller affald. Det fortolker Miljøstyrelsen sådan, at skibet ikke må indeholde asbest, PCB eller andre farlige stoffer.

Farlige stoffer, eksempelvis smør og hydraulikolie, som indgår i motorerne og andet maskineri, og som er nødvendige for skibets drift, skal tømmes af ved ankomst og returneres til oprindelseslandet eller et andet OECD land.

Der må desuden kun være elektronisk udstyr ombord, som er funktionsdueligt og som kan sælges til direkte genbrug. Indbygget elektronisk udstyr, som er nødvendigt for skibets drift, skal afmonteres ved ankomsten og også returneres eller sendes til et andet OECD-land.

Det er ulovligt at eksportere farligt affald fra Danmark til behandling i Kina. Det er derfor helt afgørende, at de farlige materialer, som er ombord på skibet, og som er nødvendige for skibets sikre drift, fjernes

fra skibet inden selve ophugningen begynder og returneres. Dette har Miljøstyrelsen også meddelt DFDS i går.

I forhold til at stoppe skibet, så er det som tidligere nævnt nu ejet af en australsk virksomhed. Miljøstyrelsen er i øjeblikket ved at undersøge mulighederne for – i fald, at skibet ikke er grønlistet – at det sendes tilbage til ophugning i et OECD land.

Med hensyn til samarbejde med de kinesiske myndigheder så kan jeg oplyse, at Kina har ratificeret Baselkonventionens forbud mod eksport af farligt affald fra OECD til ikke-OECD lande. Kina har samtidigt meddelt EU kommissionen, at de gerne modtager grønlistede skibe uden nogen forudgående anmeldelse.

Jeg har derfor bedt Miljøstyrelsen om at orientere de kinesiske myndigheder om, at der er et skib på vej hvis status som grønlistet eller farligt affald er ved at blive afklaret.

Jeg vil gerne fremhæve, at Kina var en meget konstruktiv medspiller i forbindelse med udarbejdelsen af

den nye konvention for ophugning af skibe, og at det forventes, at de vil være en af de første ophugningsstater, der vil ratificere konventionen. Dette skal specielt ses i lyset af, at Kina som det eneste asiatiske land ikke hugger skibe op på stranden.

Så lad mig som en opsummering slå følgende fast: Indtil det er blevet afklaret om det rent faktisk er Danmark, der har ansvaret for denne sag, vil den blive behandlet som om det var vores ansvar.

Hvis det kan konstateres at skibe er grønlistet er der ingen grund til at vi foretager os yderligere.

Men da det pt. er uafklaret, har jeg som sagt bedt Miljøstyrelsen om at orientere de kinesiske myndigheder om, at skibets status som grønlistet er ved at blive afklaret.