



KOP1

A.P. Møller - Mærsk A/S
Esplanåden 50
DK-1098 Copenhagen K

Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K

www.maersk.com
Reg. No.: 22 75 62 14

Date: 26 October 2016
Page: 1/1

Stabschef Henrik Hagen Olesen

OPHUGNING AF SKIBE

Med henvisning til Miljøstyrelsens brev af 18. oktober 2016 vedlægges notat "Ophugning af skibe".

Eventuelle yderligere spørgsmål kan rettes til undertegnede.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "AWÜRTZEN".

Anders Würtzen
Head of Public Affairs
anders.wurtzen@maersk.com
+453363880

Ophugning af skibe

1. Markedet for skibsophugning

Skibsophugning er en kommerciel forretning, fordi genanvendt stål er en efterspurgt global handelsvare. Det betyder, at stålværdien ved ophugning indregnes som en del af værdien af store skibe.

Størstedelen af verdens store skibe sendes til ophugning dér, hvor man kan opnå den højeste stålpris, og det har hidtil været på værfter på strandene i Indien, Bangladesh og Pakistan. Her ophugges skibene typisk under kritisable arbejds- og miljøforhold, og derfor kan tilbydes stålpriser, som andre værfter med højere standarder/udgifter ikke kan konkurrere med. I 2015 blev 3 ud af 4 af verdens udtjente skibe ophugget på disse strande. Hverken shippingindustrien, det globale samfund, værfterne eller de berørte lande har evnet at ændre denne situation til dato. Der er ingen international regulering, og den hårde konkurrence mellem værfter og mellem rederier har hidtil forhindret individuelle initiativer, som kan forringe konkurrenceevnen.

Sideløbende med indførelsen af en politik om ansvarlig skibsophugning i 2009 har Mærsk imødeset en global aftale, der kan sikre opgradering af hele ophugningsindustrien. Til trods for en stor indsats for global ratificering af FN's Hong Kong Konvention har den imidlertid ikke udsigt til at blive til forpligtende international lovgivning på kort sigt.

Så valget for Mærsk har stået mellem at blive ved med at vente på, at der opnås enighed globalt, mens størsteparten af verdens skibe fortsat bliver brudt op på strandene i Indien, Bangladesh og Pakistan. Eller at engagere os aktivt i at forbedre forholdene i ophugningsindustrien, vel vidende at der i en første fase vil være meget at rette op på. Vi har valgt at engagere os med fokus i første omgang på udvalgte værfter i Alang i Indien.

2. FN's Hong Kong Konvention

Hong Kong Konventionen vil ved sin ikrafttræden være den eneste globale regulering af skibsophugning. En global regulering sikrer lige konkurrencevilkår samtidig med, at reglerne ikke afhænger af skibes indregistreringsland. På sigt ser vi gerne en endnu højere standard på visse områder, men det må anerkendes, at Hong Kong Konventionen i sin nuværende form vil bidrage væsentligt til at ændre og opgradere ophugningsindustrien og sikre de minimumsstandarder, som er nødvendige for at fjerne incitamentet til uansvarlig ophugning.

Claus V. Hemmingsen (Mærsk Vice-CEO) har som formand for Danmarks Rederiforening over for Miljøministeren anbefalet dansk ratificering af Hong Kong Konventionen som konkret bidrag til en opgradering af den internationale ophugningsindustri. Dette er sket skriftligt samt ved møder med Ministeren.

3. Mærsk's politik om ansvarlig skibsophugning

Mærsk vedtog i 2009 en politik for ansvarlig ophugning af skibe. Den fastlår, at Mærsk-ejede skibe skal ophugges ansvarligt og i overensstemmelse med Hong Kong Konventionen og internationale standarder om arbejdsvilkår. Alle Mærsk-ejede skibe er omfattet af denne politik, når de ophugges, uanset hvor de måtte blive ophugget, og politikken har været overholdt.

Ved videresalg af "brugte" skibe til ny ejer påfalder ansvaret for drift, udfasning og ophugning den nye ejer. Vi ønsker dog at undgå, at en tredjepart, der har købt et skib af os, umiddelbart efter sender skibet

til ophugning på et værft, der ikke opfylder vores krav – og dermed i realiteten omgår vores krav til skibsophugning.

Vi har derfor i september 2016 indført nye krav for at minimere det økonomiske incitament for en køber til at lade skibet ophugge uansvarligt efter købet. Kravene tager udgangspunkt i den residuale værdi af skibet på frasalgstidspunktet:

Ved lav restværdi af et skib (mindre end 25% af højeste ophugningspris) vil vi ikke frasælge det, men selv ophugge det efter vores standard. Ved højere restværdi (25-40% over højeste ophugningspris) vil ny ejer pålægges et 2-årigt ansvar for videre drift eller ophugning efter Mærsk's standard. Ved høj restværdi (mere end 40% over højeste ophugningspris) videresælges skibet uden klausuler. Køber vil ikke have økonomisk interesse i at sælge skibet til ophugning på dette tidspunkt.

Med dette initiativ har vi udvidet det ansvar, vi tager til sikring af ansvarlig skibsophugning for de skibe, vi ejer.

En nærmere beskrivelse af, hvad vi finder påkrævet for at ophugge skibe ansvarligt, findes i vores ophugningsstandard Responsible Ship Recycling Standard (RSRS) fra april 2016, som vedlægges dette dokument. RSRS bygger på Hong Kong Konventionens regler, men vi har hertil lagt en række yderligere krav, bl.a. om arbejdstagerrettigheder og anti-korruption. I praksis er vi klar til at samarbejde med værfter, når de opfylder Hong Kong Konventionens regler og er certificeret hertil af internationalt anerkendt certificeringsbureau, således at vi kan samarbejde om at løfte niveauet herfra og til RSRS inden for en overskuelig tidsramme.

Over halvdelen af verdens containerflåde er i dag indlejet (chartret). Ejere af disse skibe skaber deres forretning ved at eje skibe og leje dem ud til rederierne for kortere eller længere perioder. Som skibsejer bør man tage ansvar for sine egne skibe, også når de skal ophugges. Uanset hvilke standarder rederierne selv har som 'lejere' af et skib, så ligger ansvaret for at beslutte skibets endeligt hos ejeren.

4. Mærsk's ophugningsaktivitet

Vi har gennemgået data for vores ophugningsaktivitet siden 2009, hvor vi vedtog vores politik om ansvarlig skibsophugning af Mærsk-ejede skibe. Mærsk har i denne periode sendt ca. 30 skibe til ophugning, alle på værfter der lever op til kravene i vores ophugningspolitik.

Mærsk forventer også i fremtiden at indleje mange skibe, særligt containerskibe, i kortere eller længere perioder som et fleksibelt supplement til egne skibe. Udover *Starflotte* skibene, som redegøres for nedenfor, har Mærsk kun i ganske få andre tilfælde tilbageleveret indlejede skibe, som ejeren umiddelbart eller kort herefter har sendt til ophugning. Det gælder tre containerskibe solgt i 2010-11 og efterfølgende lejet tilbage i tre år, hvorefter de af ejer blev sendt til ophugning, samt to containerskibe indlejet 2012 for tre år, som ejer efter tilbagelevering valgte at sende til ophugning.

Der indgår mange overvejelser i en beslutning om at udfase og ophugge skibe, herunder skibets anvendelighed, konkrete markedsudsigter, stålpriser osv. på tidspunktet for beslutning. De kommende års ophugning af Mærsk-ejede skibe er ikke besluttet endnu og bliver det først hen ad vejen. Vi har dog en forventning om, at vi vil lade betydeligt flere egne skibe ophugge de kommende år, end vi har gjort de foregående år.

5. FPSO North Sea Producer

North Sea Producer (NSP) blev bygget som tankskib i 1984. I 1997 blev skibet ombygget til en FPSO (Floating, Production, Storage & Offloading) enhed. En FPSO anvendes typisk som stationær enhed på et offshore oliefelt. NSP overgik ved samme lejlighed til ejerskab i North Sea Production Company Limited (NSPC), et selvstændigt britisk selskab ejet 50/50 af Mærsk og det brasilianske selskab Odebrecht. NSPC havde egen ledelse og egen organisation.

I perioden 1997-2015 var NSP i operation i den britiske del af Nordsøen. Efter ophør af kontrakten blev NSP trukket til britisk havn. NSP blev efterfølgende solgt og overdraget til køber i april 2016 på "as is, where is"-basis, hvorved køber overtog operationelt og juridisk ansvar for enheden.

Det var i forbindelse med forhandling og indgåelse af salgsaftalen NSPC's opfattelse, at køber havde til hensigt fortsat at markedsføre NSP som FPSO. Salgsaftalen betingede, at såfremt køber alligevel skulle beslutte ophugning af NSP frem for fortsat drift, skulle ophugning foregå ansvarligt og i overensstemmelse med Hong Kong Konventionens regler.

Mærsk blev i august 2016 gjort opmærksom på, at NSP trods kontraktens ordlyd var sendt til et ophugningsværft i Bangladesh, hvor forholdene ikke lever op til kravene i Hong Kong Konventionen. Mærsk har efterfølgende fra NSPC og køber efterspurgt dokumentation for, at ophugningsstedet lever op til Hong Kong Konventionens regler, men en sådan dokumentation er ikke modtaget.

Det er efter intern juridisk undersøgelse konkluderet, at hverken Mærsk eller NSPC kan forhindre ophugningen eller gennemtvinge et økonomisk krav ved domstolene mod køber. Dette finder vi - som tidligere kommunikeret - meget beklageligt.

6. P.O. Nedlloyd's Starflotte containerskibe

Mærsk overtog P&O Nedlloyd i 2005 og herunder en aftale om indleje af 14 containerskibe, kaldet *Starflotte*. De 14 skibe blev indlejet af P&O Nedlloyd i 2004 for en periode på 12 år.

Mærsk vurderede for nogle år siden, at skibene ikke længere var brændstofmæssigt effektive og ikke kunne leve op til vores krav i hele den resterende aftaleperiode. På den baggrund forhandlede og indgik Mærsk i 2013 en aftale med skibenes ejer om opsigelse af lejeaftalen og ophugning af skibene mod en økonomisk kompensation. Den stålpris, som ejer kunne opnå ved ophugning af skibene, indgik som et tema i opgørelse af det økonomiske mellemværende mellem Maersk Line og skibenes ejer ved opsigelsen af aftalen.

Mærsk's politik vedrørende ansvarlig skibsofhugning dækker skibe, som vi ejer, men ikke indlejede skibe. I dette tilfælde må vi dog erkende, at der ikke burde være indgået en aftale, der ansprede ejeren til at søge den højeste stålpris, da det kraftigt indikerede, at skibene skulle ophugges på faciliteter, der ikke lever op til de standarder, som Mærsk advokerer for.

Aftaler, der anspreder ejer til at finde den højeste stålpris, vil ikke blive indgået i fremtiden.

7. Mærsk's engagement i Alang

Mærsk indledte i 2015 en undersøgelse af forholdene på ophugningsværfter i Alang i Indien og gik i dialog med de værfter, som var certificerede af internationalt anerkendt certificeringsbureau til Hong Kong Konventionens standard. En sådan certificering skal være på plads, før vi engagerer os aktivt med henblik

på at løfte standarden yderligere. De udvalgte værfter vil hurtigere kunne bevæge sig op på niveau med vores RSRS standard, hvis vi arbejder aktivt sammen med dem.

I dialogen med værfterne i Alang har vi stillet krav om en lang række konkrete forbedringer, således at de lever op til såvel Hong Kong Konventionens regler samt til Mærsk's RSRS. I dialogen har vi lagt vægt på at give de værfter, der ønsker en bedre fremtid for sig selv og deres medarbejdere, økonomiske argumenter for at opgradere deres arbejds- og miljøforhold væsentligt. Til gengæld afsætter vi både interne og eksterne ressourcer til at bistå værfterne med at forbedre vilkårene.

Forpligter værfterne sig indenfor en aftalt tidshorisont til at leve op til vores krav om miljø, arbejdsmiljø og arbejdstagerrettigheder, er vi parat til at sende skibe derhen til ophugning til en pris, der gør værfterne i stand til at konkurrere med værfter, der ikke lever op til Hong Kong Konventionen.

Vores indledende arbejde har foreløbig resulteret i et konkret samarbejde med Shree Ram-værftet omkring ophugning af indtil videre to containerskibe, *Maersk Georgia* og *Maersk Wyoming*.

8. Shree Ram værftet i Alang

Vi anser som nævnt Hong Kong Konventionen som et minimumsniveau, som er nødvendigt, før vi kan samarbejde med værfter. Shree Ram-værftet i Alang er certificeret af Class NK til at være i stand til at leve op til Hong Kong Konventionen.

Vores standard går dog videre. For det første dækker vores standard emner, som ikke er reguleret i Hong Kong Konventionen, eksempelvis arbejdstagerrettigheder. For det andet specificerer vores standard en lang række krav indenfor miljø og sikkerhed mere nøjagtigt, end Hong Kong Konventionen gør det. Endelig udfører vi selv audits mod Mærsk's standard (RSRS), som munder ud i forpligtende handlingsplaner for yderlige forbedringer, som værftet skal forpligte sig til (se bilag).

I de audits, vi har gennemført - ved tredjepart - har Shree Ram-værftet bragt antallet af 'fund' ned fra 79 i februar 2016 til 12 i september 2016. Siden vi i maj 2016 første gang sendte skibe til Alang, har vi set markante fremskridt på en række områder. På Shree Ram-værftet har størsteparten af værftsarbejderne nu modtaget intensiv sikkerhedsuddannelse og -træning af bl.a. britiske Lloyds Register Quality Assurance. Også værftsarbejdere, som udfører mindre farlige opgaver, har modtaget sikkerhedstræning målrettet deres opgaver.

Andre eksempler på fremskridt, er at:

- hovedparten af skibet ophugges på et underlag, hvor der ikke er kontakt mellem skibsdele og sand/vand, modsat praksis på andre værfter i området,
- brug af relevante personlige værnemidler er til rådighed og påkrævet,
- alle arbejdere har ansættelseskontrakt og får mindsteløn samt 200 procent overarbejdsbetaling; ingen af delene er praksis på andre værfter i området, og
- boligforholdene lever op til internationale industristandarder; disse boliger tilbydes i dag til langt hovedparten af værftets medarbejdere, og arbejdet fortsætter, så alle medarbejdere omfattes.

Det bemærkes vedrørende sidstnævnte, at de offentlige arbejderboliger, som Danwatch og Politiken overvejende har bragt billeder af, ikke har et niveau, vi er tilfredse med. Dette har vi rejst overfor de lokale myndigheder, Gujarat Maritime Board (GMB). Vores tilstedeværelse i Alang giver os netop mulighed for at presse på for at opnå den slags forbedringer.

Shree Ram-værftet har foreløbig investeret mere end 10 mio.kr. i at opgradere værftsfaciliteterne til de af os krævede standarder, og hertil kommer en meget betydelig forudgående indsats til planlægning og gennemførelse af opgraderingen, deling af knowhow, auditering, rådgivning m.v.

For Mærsk medfører ophugning af de to containerskibe på Shree Ram-værftet i overensstemmelse med vores RSRS standard en merudgift i størrelsesordenen 20 mio.kr. sammenlignet med det økonomisk mest attraktive alternativ (Bangladesh), som benyttes af andre dele af industrien.

9. Ophugning af containerskibe *Maersk Georgia* og *Maersk Wyoming*

De to containerskibe *Maersk Georgia* og *Maersk Wyoming* er indregistreret i Hong Kong og kaldte som sidste havn Jebel Ali i De Forenede Arabiske Emirater.

Miljøpåvirkningen ved ophugning af de to skibe er minimeret på en række områder. Da det er første gang, ophugning gennemføres på denne måde, er der endnu ingen studier, der dokumenterer miljøpåvirkningerne, og vi udarbejder derfor parallelt med aktiviteterne et miljøpåvirkningsstudie, der beskriver den præcise påvirkning.

Resultaterne fra miljøpåvirkningsstudiet vil foreligge i starten af 2017 og omfatter også analyser af bundmaling og andre metaller. IHM'en (oversigt over farlige materialer på skibet) for *Maersk Georgia* og *Maersk Wyoming* bekræfter, at der ikke er PCB i malingen på skibet, kun meget begrænsede mængder TBT (Tributyltin) og ikke TBT i bundmalingen. Der kommer ingen blokke i intertidal zone undtagen bov og stævn, som alene falder i low tide og ikke kommer i kontakt med vand. De løftes i stedet væk med det samme til uigennemtrængeligt og drænet gulv, hvor yderligere opskæring sker.

Shree Ram-værftet har forlænget det uigennemtrængelige gulv og reduceret intertidal zonen fra 40 meter til 15 meter. Sammen med erhvervelsen af en stor kran giver det mulighed for, at også bov fremadrettet kan ophugges på uigennemtrængeligt gulv.

Værftets krav til PPE (Personel Protection Equipment) er defineret i skibophugningsplanen, som vores audits vurderer, og som vi godkender. Når vores audits finder non-compliance på PPE-området, skal der umiddelbart herefter tages fat på afhjælpning.

Shree Ram arbejder aktivt med at forbedre arbejdsvilkår dagligt via obligatoriske træningskurser og uddannelse for medarbejderne. Mærsk har en medarbejder stationeret fuld tid på værftet ud over to fuldtidsansatte konsulenter, da det giver mulighed for at påvirke sikkerhedsarbejdet direkte. De har, med en stop-work klausul i kontrakten, mandat til at stoppe arbejdet, hvor sikkerhedsforeskrifterne i vores standard ikke følges. Vi har stoppet arbejdet på værftet 13 gange over de seneste fire måneder.

Vi er imponerede over den fremgang, som er konstateret på Shree Ram, siden vi startede vores samarbejde. Vi arbejder videre med at sikre, at sikkerheds- og miljøstandarder opretholdes.

10. Fremadrettet engagement i Alang

På langt sigt er det vores vision, at hele området i Alang kun ophugger skibe på en ansvarlig måde, der lever op til vores RSRS standard.

Vi er enige i, at det er en vanskelig opgave at opgradere værfterne i Alang til Hong Kong Konventionens niveau og videre til vores RSRS standard, men vi har set løsninger på Shree Ram-værftet, der giver os grund til at tro på, at det kan lade sig gøre.

Mærsk indleder nu forhandlinger om ophugning af yderligere skibe. Her indbyder vi flere værfter i Alang, der som Shree Ram allerede har certifikat på, at de følger Hong Kong Konventionens regler, og som skal være klar til at forpligte sig til at opfylde vores standard. Foreløbig fire værfter har meldt sig klar og er i gang med investeringer, ikke mindst drevet af muligheden for et samarbejde med Mærsk.

Vi ser nu for første gang, at værfter ikke bare konkurrerer på pris men på at ligge bedst i forhold til standarder for miljø og arbejdsmiljø. Det er denne konkurrence, det er afgørende at understøtte, og som vi kun kan udbrede ved at være tilstede i Alang. Det er tilsvarende vigtigt, at andre rederier også engagerer sig og begynder at stille højere krav - og er villige til at betale meromkostningen for det.

11. EU lovgivning

Vi finder det af stor vigtighed, at EU-lovgivningen på området udformes, så alle ophugningsværfter bedømmes på lige vilkår, uanset hvor de er placeret. Og at lovgivningen ikke modarbejder de tidlige, men stabile forbedringer af forholdene, som vi har været vidne til i Alang i de seneste år. Dermed kan EU-lovgivningen bidrage til løsning af den massive udfordring, der ligger i, at tre fjerdedele af verdens udtjente skibe i dag ophugges under dårlige forhold.

EU-hvidlisten over godkendte værfter har potentialet til at blive et meget konstruktivt og positivt værktøj, da der er stor international interesse for at være med. For at få den ønskede globale effekt bør hvidlisten imidlertid være inklusiv, så ophugningsværfter i Syd-Asien ikke på forhånd udelukkes. Vi har henstillet til Europa-Kommissionen, at de bør genoverveje fortolkningen af deres guidelines for at komme på EU-hvidlisten, så der sikres en hensigtsmæssig skelnen mellem almindeligt og farligt affald.

Det er vigtigt at understrege, at EU's retningslinjer ikke vil påvirke vores engagement i Alang med sigte på opgradering af ophugningsværfter, da vi mener, at denne indsats vil have stor positiv effekt på ophugningsindustrien.