



Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Christiansborg
1240 København K

Den 8. november 2016

Miljø- og fødevareministerens besvarelse af spørgsmål nr. 52 (MOF alm. del) stillet 11. oktober 2016 efter ønske fra Pia Olsen Dyhr (SF).

Spørgsmål nr. 52

"Vil ministeren udarbejde en redegørelse om den verserende sag med ophugning af Mærsk-skibe på en indisk strand, hvori nedenstående spørgsmål besvares:

1. Ministeren bedes beskrive sagsforløbet vedrørende den igangværende skrotning af to Mærsk skibe på Shree Ram i Alang, Indien, og oplyse, hvornår danske myndigheder blev bekendt med planerne.
2. Det fremgår af artiklerne i Politiken 9. og 10. oktober 2016, at de to Mærsk-skibe, der lige nu skrottes på stranden Shree Ram i Alang, indeholder miljøfarligt affald. Kan ministeren forklare, hvordan det er lykkedes for Mærsk at omgå Baselkonventionen og EU-lovgivningen, som forbyder eksport af miljøfarligt affald til ikke-OECD-lande.
3. Hvornår og hvordan er regeringen blevet bekendt med, at Mærsk har ændret politik og nu accepterer skrotning på strandene i Indien, uanset at hverken arbejdsmiljøforhold, affaldshåndtering eller forureningen fra virksomheden vil kunne godkendes i Danmark eller EU?
4. Er regeringen enig med den tidligere regering i at i "forhold til den kontekst, hvori [Hong Kong] konventionen og dermed implementeringen skal ses – nemlig Basel konventionen om grænseoverskridende kontrol med farlig affald – er det helt centralt, at EU ikke bidrager til "hvidvaskning" af sundheds- og miljømæssigt dårlige skibsophugninger i ikke-OECD lande. Tilsvarende er det vigtigt for Regeringen, at kravene til affaldshåndteringen downstream – dvs. efter ophugningen – sikrer miljømæssig forsvarlig behandling" (regeringens indstilling, samlenotat rådsmødet 25. oktober 2012)?
5. Ministeren bedes fremsende en skematisk gennemgang af indholdet af Baselkonventionen og EU's affaldslovgivning hhv. Hong Kong konventionen og EU's lovgivning vedrørende ophugning af skibe og

herunder redegøre for, hvor ophugningslovgivningen i EU og Hong Kong konventionen ikke overfører Baselkonventionens bestemmelser 1:1 og dermed yder en svagere beskyttelse.

6. Hvordan vil en tilføjelse af strandophugningsfaciliteter på ophugningsforordningens liste påvirke besvarelsen af spørgsmål 5?

7. Er der punkter, hvor Hong Kong konventionen sikrer en bedre beskyttelse end Baselkonventionen, for så vidt angår forholdene på ophugningsfaciliteter?

8. På hvilke punkter er EU-lovgivningen om ophugning af skibe strammere end Hong Kong konventionen. Hvilke mangler i EU-lovgivningen gør, at et medlemsland eller skibsejere bosat i et medlemsland kan anvende Hong Kong konventionens bestemmelser i stedet for EU lovgivningen og sende udtjente skibe til skrotning på en strand?

9. Kan ministeren oplyse, hvilke Mærsk-ejede skibe der – eventuel under anden ejer – siden 1998 er ophugget på strande i Indien eller Bangladesh? Hvilke af disse skibe er sagsbehandlet af danske myndigheder eller andre EU-myndigheder og med hvilket resultat? Er der efter ministeriets oplysninger tilfælde af videresalg af Mærskskibe, hvor det ikke kan udelukkes, at Mærsk har været klar over, at skrotning er nært forestående f.eks. pga. overkapacitet på markedet?

10. Kan ministeren bekræfte, at Mærsk formelt kan omgå de internationale regler på området ved at udskifte Dannebrog med bekvemmelighedsflag? Kan ministeren bekræfte oplysningen om, at Mærsk ”tidligere i år over for blandt andet ShippingWatch truet med, at hvis ikke den lille håndfuld værfter på Alang-stranden kommer på EU-listen, vil Mærsk overveje at flage sine skibe ud, når de skal skrottes, og sende dem op på stranden i Alang alligevel (”Mærsk bad om ministerstøtte til ophug i Indien”, Politiken den 10. oktober 2016)? Har Mærsk fremført den samme trussel overfor regeringen – og vil en sådan udflagning, begrundet i ønsket om at skrotte skibe under ekstreme arbejds- og miljøforhold være i overensstemmelse med dansk lovgivning?

11. Det var hensigten at Hong Kong konvention skulle overtage den internationale regulering af handel og skrotning af udtjente skibe fra Baselkonventionen om grænseoverskridende transport af miljøfarligt affald m.m. Er ministeren enig med en lang række udviklingslande i, at Hong Kong konventionen ikke yder udviklingslandene samme beskyttelse mod eksport af miljøfarligt affald som Baselkonventionen?

12. Hvad er den juridiske status af et dokument, der viser at Shree Ram eller andre strandophugningsvirksomheder er certificeret til standard under Hong Kong konventionen? Har det nogen betydning for den igangværende skrotning af Mærskskibe al den stund at Indien ikke har ratificeret konventionen?

13. Hvad angav Rederiforeningen som begrundelse da den i september i fjor skrev til regeringen og bad regeringen om at ratificere Hong Kong

konventionen hurtigst muligt (jf. artiklen ”Mærsk bad om ministerstøtte til ophug i Indien”, Politiken den 10. oktober 2016, citat: ”Politikens aktindsigt viser, at Rederiforeningen, hvor Mærsk er klart det største medlem, og hvis formand, Claus V. Hemmingsen, er medlem af Mærskts øverste ledelse, i september i fjor skrev til daværende miljøminister Eva Kjer Hansen (V) og bad regeringen om »hurtigst muligt« at ratificere den såkaldte Hongkong-konvention”)?

14. Får forløbet, som beskrevet i Politikens artikler om Mærskts skrotning af skibe i Alang, ministeren til at ændre udkastet til dansk ratifikation af Hong Kong konventionen, som er i høring indtil 17. oktober 2016, inden det fremsættes i Folketinget?

15. Hvilke lovændringer vil være nødvendige i Danmark, EU og i konventionsregi for at forhindre omgåelse af miljøkrav og krav til arbejdsmiljø gennem udflagning? Vil en frivillig aftale mellem regeringen og Rederiforeningen efter ministerens opfattelse være en reel mulighed for at lukke huller, der ikke kan lukkes med lovgivning, efter at Mærsk har ændret politik og praksis?

16. Vil en skrotning af et dansk indregistreret skib i Shree Ram i dag under de nuværende forhold være i overensstemmelse med dansk lov, EU-lovgivningen, Baselkonventionen og/eller Hong Kong konventionen? Kan forholdene i Shree Ram eller andre strandfaciliteter bringes i en sådan tilstand, at en sådan skrotning vil være i overensstemmelse med ovennævnte lovgivning (hvis der ses bort fra at Indien og Bangladesh ikke er OECD-lande)?

17. Hvad kan ministeren oplyse om omkostningerne til at bringe f.eks. Shree Ram faciliteterne op på et niveau, der svarer til kravene i ovennævnte lovgivning?

18. Hvad kan ministeren oplyse om Mærskts investeringer i Shree Ram og andre strandophugningsfaciliteter i Indien og Bangladesh?”

Svar

Jeg har bedt Miljøstyrelsen om at udarbejde en redegørelse om den verserende sag med ophugning af Mærsk-skibe, som besvarer de 18 ovenstående spørgsmål. Arbejdet med redegørelsen er omfangsrigt, og den endelige redegørelse vil derfor blive oversendt til Folketinget i god tid inden samrådet den 14. december 2016.