



### Referat fra møde med Danske Rederier den 29. sep. 12:45 – 13:30

#### Interne:

Esben Lunde Larsen, Miljø- og Fødevareminister  
Marie Hjortdal, Særligrådgiver  
Tejs Binderup, Kontorchef  
Jakob Riiskjær, Ministersekretær  
Thomas Friedrichsen, Fuldmægtig

#### Eksterne:

Anne H. Steffensen, Direktør Danske Rederier  
Maria Bruun Skipper, Underdirektør Danske Rederier

#### *1. Status for Hongkongkonventionen og drøftelse af, hvordan får vi de store flagstater og ophugningsstater til at tiltræde konventionen*

Ministeren indledte med kort status for tiltrædelsen af Hongkongkonventionen.

Kriterierne for ikrafttræden af Kongkongkonventionen (HK-konventionen) er, at mindst 15 lande har tiltrådt HK-Konventionen, at handelsflåden i disse lande skal repræsentere mindst 40 pct. af den globale handelsflådes bruttotonnage (BT), samt at de tiltrædende lande skal repræsentere en vis andel af den årlige ophugningsmængde.

For kriteriet om tiltrædelse af 40 pct. af verdenshandelsflåden er status, at vi med Panamas nylige tiltræden er oppe på ca. 22 pct.

For kriteriet om ophugningsmængden er status, at de repræsenterede lande i 2016 tilsammen udgjorde en ophugningsmængde på ca. 1,6 mio. BT, svarende til 10,7 pct. af den krævede ophugningsmængde. (Hvert lands maksimale ophugningsmængde er baseret på den største mængde, som er ophugget i landet i perioden 2006-2015).

Danske Rederier (DR) oplyste, at de ser Indien og Kina, som to af de lande, der er vigtige at få med, for at kunne opfylde kravet om ophugningsmængden. Det vurderes dog at være afgørende for tiltrædelsen af HK-konventionen, at disse lande også ser forretningsperspektivet i tiltrædelsen.

DR oplyste, at de arbejder på at gøre deres internationale indflydelse gældende gennem International Chamber of Shipping og gennem International Maritime Organizations miljøkomite Marine Environment Protection Committee.

Ministeren gjorde opmærksom, at han til efteråret skal til Indien, hvor han bl.a. skal mødes med indiske ministre, og at han vil benytte denne lejlighed til at drøfte tiltrædelse af HK-konventionen.

DR gjorde opmærksom på, at det vil kunne give HK-konventionen mere momentum, hvis et samlet EU tiltræder HK-konventionen. DR påpegede i denne forbindelse, at Tyskland og Grækenland er blandt de EU-nationer, der skrotter flest skibe, hvorfor særligt deres tiltrædelse vil være vægtig.

Det blev aftalt, at DR og ministeriet i fællesskab vil arbejde på lave et arrangement i Bruxelles.

### *2. Fremme af miljømæssig forsvarlig ophugning - herunder drøftelse af Danske Rederiers indsats*

DR oplyste, at de har formuleret en politik for ophugning, der går videre end HK-konventionen. DR påpegede, at den danske handelsflåde hovedsagligt består af nyere skibe som sælges til videre brug, inden skibene er skrotningsmodne. DR anslår, at danske rederier i alt skrotter 7-10 skibe årligt. Det bevirker, at opgaven med at forestå skrotning af skibe ikke er en sædvanlig opgave for de fleste danske rederier. Da processen med at sikre forsvarlig skrotning er en opgave, som kræver indgående kendskab i markedet, bistår DR deres medlemmer med at vælge ophuggere, som opfylder kravene i både HK-konventionen og EU's Ship Recycling Regulation. Derudover anbefaler DR, at rederierne tilser de anvendte ophugningsvirksomheder ved besøg på ophugningsstedet.

DR anbefaler desuden, at rederierne sikrer sig mod, at deres skibe købes med henblik på uforsvarlig skrotning kort efter et salg ved f.eks., at indgå en kontrakt om, at skibet skal skrotes i henhold til HK-konventionen.

Ministeren spurgte ind til, hvordan DR følger op på, at deres anbefalinger efterleves.

DR udtrykte, at de ser det som deres vigtigste opgave at bistå rederierne med vejledning om, hvordan de kan sikre sig, at deres skibe ophugges forsvarligt. DR gjorde på mødet opmærksom på, at det stiller store krav at skulle navigere i et svært gennemskueligt verdensmarked for ophugning og salg af brugte skibe. Det er DR's opfattelse, at danske rederier efterspørger hjælp hertil, da danske rederier ikke har interesse i at se deres skibe ende under uforsvarlige forhold.

### *3. Øvrigt*

I 2020 træder nye skærpede regler i kraft, hvormed der fastsættes en global grænse på 0,5 pct. for indholdet af svovl i brændstoffet. Der var enighed om behovet for at finde en måde at sikre, at de nye regler bliver overholdt.