



Danish
Shipowners'
Association



Miljø- og fødevareminister Eva Kjer Hansen
Miljø- og Fødevareministeriet
Slotsholmsgade 12
1216 København K

9. september 2015

Kære Eva Kjer Hansen

Hurtig ratificering af Hong Kong-Konventionen

Når et skib er udtjent, kan hovedparten af materialerne genbruges. Hvert år bliver cirka 1.500 handelsskibe hugget op – heraf 10-12 danske skibe.

Skibsophugningsaktiviteter kan være forbundet med store sundheds- og sikkerhedsmæssige risici for de involverede og for det marine miljø – med mindre de rette foranstaltninger er på plads. Mere end 60 procent af verdensflåden bliver ophugget på strandene i Sydasiens (Indien, Pakistan og Bangladesh), som gennem årene – med rette – har haft et meget dårligt ry med hensyn til sikkerhed og miljø. Under disse omstændigheder mister mange skibsophugningsarbejdere hvert år livet i forbindelse med alvorlige arbejdsulykker på ophugningsværfter i Sydasiens.

Hong Kong-Konventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe blev vedtaget i maj 2009 af FN's søfartsorganisation, IMO. Formålet er at sikre, at skibe, når de ophugges, ikke udgør unødvendige risici for menneskers sundhed, sikkerhed og for miljøet.

Konventionen træder i kraft 24 måneder efter, at den er ratificeret af 15 stater, der repræsenterer 40 procent af verdens handelsskibe ved bruttotonnage. Derudover skal disse lande have en ophugningskapacitet, der udgør tre procent af verdenshandelsflåden.

Seks år er allerede gået siden vedtagelsen, og konventionen er kun ratificeret af 3 lande, herunder Norge og Frankrig. Dette efterlader både ophugningsindustrien og rederierne i et juridisk vakuum og en uacceptabel situation, hvor skibe hugges op uden hensyntagen til miljø og arbejdsforhold. Danmarks Rederiforening anbefaler sine medlemmer at følge konventionens standarder, selv om reglerne ikke er trådt i kraft.

CO-industri og Danmarks Rederiforening opfordrer derfor regeringen til hurtigst muligt at ratificere Hong Kong-Konventionen. Desuden kan Danmark og resten af EU's medlemslande – på basis af EU-forordningen om skibsofhugning – med fordel gå forrest i dialogen med de sydasiatiske lande for at sikre, at Hong Kong-Konventionen snarest kan træde i kraft. Samtidig bør EU-forordningen med sin liste over EU-godkendte værfter ikke stoppe den spirende positive udvikling på en håndfuld værfter i Indien ved at være geografisk begrænsende.

Med venlig hilsen



Claus Jensen
Formand for CO-industri



Claus V. Hemmingsen
Formand for Danmarks Rederiforening