

Regeringen bør arbejde for at godkende indiske faciliteter til skibsophugning

Freddy Svane,
global affairs advisor,
tidl. dansk ambassadør i Indien, og

Anne H. Steffensen,
adm. direktør, Danske Rederier

Rejsen for at leve op til EU's standarder har været lang, men nu vurderer Kommissionen og uvildige eksperter efter tre besøg, at værfterne har styr på både sikkerhed og miljø. Danmark bør arbejde aktivt for at få værfterne på positivlisten – ikke mindst for at hæve de globale standarder for ophugning af skibe.

Skibsfarten står over for et meget konkret kapacitetsproblem. Søfartsorganisationen BIMCO vurderer, at mere end 16.000 skibe forventes at skulle ophugges i løbet af det kommende årti. Ældre skibe skal ud af flåden, mens nye og mere energieffektive skibe kommer til. Den nødvendige kapacitet til ansvarlig ophugning findes ikke i Europa alene.

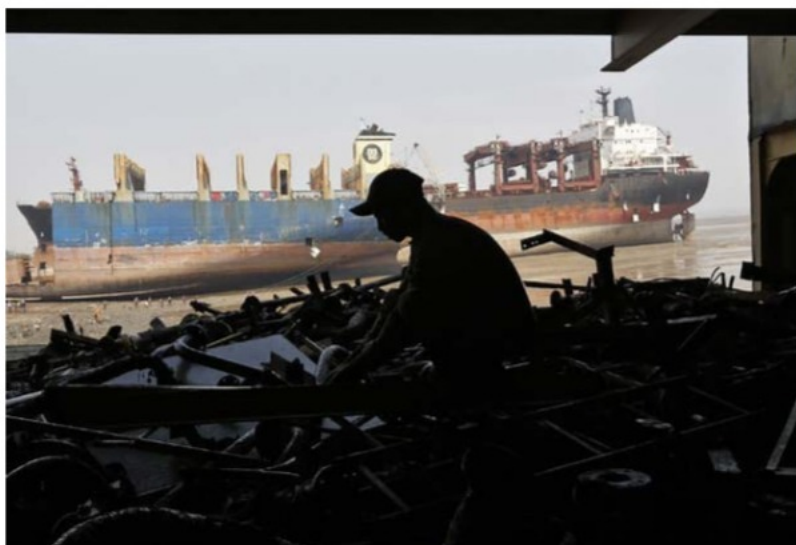
Høje standarder

To indiske faciliteter i Alang har bevist, at de lever op til EU's høje standarder, og de bør optages på positivlisten. Alt andet vil være et skridt tilbage for sikker og miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe på globalt plan.

EU-Kommissionen har foreslået at optage de to indiske faciliteter, efter at de er blevet grundigt vurderet efter kravene i EU's skibsophugningsregler af en ekstern auditor. Det centrale princip bør være enkelt: Hvis en facilitet dokumenterer, at den lever op til kravene til miljø, sikkerhed, teknisk kompetence og ordentlig styring, skal det være dét, der afgør sagen. Ikke geografien.

Skibsophugning skal foregå sikkerheds- og miljømæssigt forsvarligt. Historisk har der været alvorlige problemer med både arbejdsmiljø og forurening ved ophugning af skibe i dele af Sydasiens.

Men netop derfor skal vi anerkende de faciliteter, der investerer i forbedringer og faktisk kan dokumentere, at



De kommende dage behandler man i EU spørgsmålet om at godkende to indiske værfter til ophugning af skibe. Her bør den danske regering bakke klart op om en godkendelse, skriver Freddy Svane og Anne H. Steffensen. Arkivfoto: Amit Dave/Reuters/Ritzau Scanpix

de lever op til kravene. Ellers risikerer vi at fjerne incitamentet til at hæve standarderne dér, hvor en meget stor del af verdens skibe bliver ophugget. Det ville være en *missed opportunity* i en verden, hvor man til tider må kigge langt efter europæisk indflydelse.

Ansvarlig skibsophugning er derfor også en del af den grønne omstilling. Når gamle skibe tages sikkert ud af drift, kan stål og andre værdifulde materialer genanvendes, samtidig med at flåden fornyes med nye, mere energieffektive skibe.

I juni sidste år trådte IMO's Hongkong-konvention om sikker og miljømæssigt forsvarlig genanvendelse af skibe i kraft. Det var et vigtigt skridt mod globale regler på et globalt problem. Hvis EU samtidig anerkender faciliteter uden for Europa, når de lever op til EU's krav, kan det være med til at trække standarderne op internationalt.

Det handler også om Indien. Danmark og Indien har gennem flere år opbygget et grønt strategisk partnerskab, og på det maritime område samarbejder danske og indiske myn-

digheder blandt andet om grøn og sikker skibsfart.

Derfor vil den europæiske beslutning også blive læst som et signal om, hvordan vi omsætter partnerskaber og høje standarder til praksis. Et dansk nej vil sætte spørgsmålstegn ved det grønne strategiske partnerskab, som netop skal fremme grøn omstilling.

Støt forslag

Der findes kritikere af at optage de indiske faciliteter. Den bekymring skal tages alvorligt. Men svaret bør være konsekvente krav og grundige kontroller af den enkelte facilitet. Præcis som det er tilfældet med de to indiske faciliteter, som er blevet grundigt evalueret af eksterne auditører, og som Kommissionen anbefaler, at man optager på listen over godkendte faciliteter.

Det er på den baggrund, Danske Rederier opfordrer EU-landene – herunder Danmark – til at støtte Kommissionens forslag.

Hvis vi vil løfte standarderne globalt, skal der også være en gevinst ved faktisk at leve op til dem.