

MILJØMINISTER

Departementet

Bestilling fra DEP

Sendt: 02-06-2010 10:49

Fra: Seedorff, Lisbet
Til: Schou, Lone
CC: MST - Captiateam; Hallam, Berit; Hermansen, Dorte
Emne: [HASTER] MIN skal have møde med Orica om HCB-affald fra Australien

Vedhæftninger:

Sagsnr (DEP):

DEP's interne
bemærkninger
til udarbejdelse
af bestillingen:

Modtagelse af bestillingen

Forelægges direktionen d. 02-06-2010 14:30

Hvis ingen dato er angivet gælder normale frister

Sagsnr (styrelse): MST-719-00021

Bemærkning: Udarbejdelse af mødemateriale - kan jeg næsten gætte mig til, LSE

Bestilling til: Miljøstyrelsen

Henvendelsens karakter: MIN skal have møde

Brev fra/møde med: Orica

Brev modtaget/mødedato: 03-06-2010

Om: HCB-affald fra Australien

Kopi til

- Ministeren
- Ministerens forkontor
- Departementschefen
- Departementschefens fork.
- Ministersekretærene
- Ministerens taleskriver
- Ministerens særlige rådgiver

- Ministersekretariatet
- Presseenheden
- Pressechefen
- EU & Internationalt Politisk Sekretariat
- Miljøpolitisk Sekretariat
- Afdelingschef Miljøpolitisk Område
- Afdelingschef Koncernpolitisk Område

- Koncernpolitisk Område
- Miljøstyrelsen
- By- og Landskabsstyrelsen
- Skov- og Naturstyrelsen
- Kort og Matrikelstyrelsen
- Naturklagenævnet
- Miljøklagenævnet
- Journalen i DEP

Andre i DEP: LOS@MST.DK; kikem@mim.dk

Håndtering: Bedes udarbejde mødemateriale

Svarfrist i DEP: 02-06-2010 15:00

HASTER

Bemærkninger: Efter aftale med Lone Schou

Bestilling sendt: 02-06-2010 10:44:00

Signatur: Slottved, Kristoffer

Historik:

Kopi af bestillingen oprettet af Søren Madsen den 14-06-2010 14:36:00

INTERNT NOTAT

Jord & Affald
J.nr.
Ref. los
Den 11. maj 2010**Sikkerhed omkring transporten**

Transporten vil foregå i overensstemmelse med internationale krav til transport. Orica vil charter skibe der er certificeret i henhold til International Management Code (ISMC 2002).

Ifølge Orica vil et dobbeltskroget skib blive charteret til transporten, for at minimere risikoen for skader ved en evt. kollision eller andre skader.

Skibet vil charteret til kun at transportere HCB affaldet.

Mht. opbevaring under transporten er der blevet udarbejdet en risikoanalyse af hvorledes dette gøres mest sikkert og en opbevaring af containerne indeholdende HCB under dæk, har vist sig at give den højeste niveau af sikkerhed.

Emballering af affaldet vil være i overensstemmelse med internationale krav til transport og emballering af farligt gods. Tønderne og containerne til dette formål er blevet godkendt af Australian Maritime Safety Authority for transport at sea. Orica har desuden oplyst at tønderne vil blive opbevaret i forseglede containere.

Kontrakter og planerne for selve transportereren, håndteringen i havne og en beredskabsplan er blevet udarbejdet og overdraget til de australske myndigheder. Myndighederne har udarbejdet en detaljeret beskrivelse af detaljer der skal opfyldes for at der kan gives en godkendelse til transporten.

I forhold til transportruten har Orica valgt at sejle syd om Afrika, for at undgå risikoen for pirater ved Somalia.

Sikkerhedsstillelse og forsikring.

Hvis et skib med HCB-affald i værste fald skulle havarere eller på anden blive beskadiget på en måde, så lasten ender i havet, vil metaltromlerne på sigt blive opløst og HCB-affaldet vil slippe ud i havmiljøet, hvis det ikke lykkes redningshold at samle det op.

Det følger af EU's forordning om overførsel af affald, at Orica har skullet stille sikkerhed for de australske myndigheders omkostninger til om muligt at tage affaldet tilbage, hvis eksporten til KommuneKemi ikke gennemføres.

Med hensyn til transporten af affaldet fra Australien til Danmark vil den være omfattet af de internationale regler om transport af farligt gods. Det indebærer, at der er udarbejdet beredskabsplaner for håndtering af eventuelle uheld med stofferne på skibet og i havn.

Orica har tegnet forsikringer til afdækning af ansvar for skader på havmiljøet og miljøet i øvrigt som følge af transporten af HCB-affaldet. Orica har vil tegne to forsikringer relateret til ansvar og forurening, som vil vedrøre forurening på land, luft og vand i forbindelse med pakning, lastning, aflastning og transporten af affaldet.

Det kan oplyses, at Sydafrika allerede har accepteret, at transport sker via transit i Sydafrika.

Vurdering af andre HTI faciliteter i verden.

Q4: Why is the waste not sent to Japan based HTIs?

Answer: Japan has a hazardous waste industry that is focused on the domestic market and has been constructed to meet that domestic demand. Japanese high temperature incinerators are mainly located at industrial sites and are designed to treat waste streams stemming from those sites. To this point they are constrained in the amount of chlorinated waste they can treat and Orica has never been offered appropriate capacity to treat its HCB waste during investigations of alternative treatment locations. Orica has indicated to the Department that they have been consistently advised that there is no excess capacity for chlorinated waste.

The Basel Convention web site indicates that in the last reporting year, 2006, Japan imported only 6,000 tonnes of waste. Orica has advised the Department that this consisted mainly of waste generated directly by Japanese companies offshore which they were required to treat back in Japan.

As part of Orica's extensive investigation of any Asian options for treating the HCB waste, they have advised the Department that they were not able to find any HTI facility in the region that could accept the HCB waste.

USA er ikke en mulighed da de ikke er part til Basel-konventionen og som sådan kan Australien ikke eksportere farligt affald til USA.

Tyskland har umiddelbart 2 egnede faciliteter. Den ene er i XX og er den som Orica i 2006 første gang forsøget at eksportere affaldet til. Den anden er i Slesvig Holstein, hvor en mindre del af HCB affaldet skal eksporteres til. Den part der skal til Tyskland er den del af affaldet som har en lavere forurening af HCB end resten.